



# POLITIKBRIEF

Mai  
2023

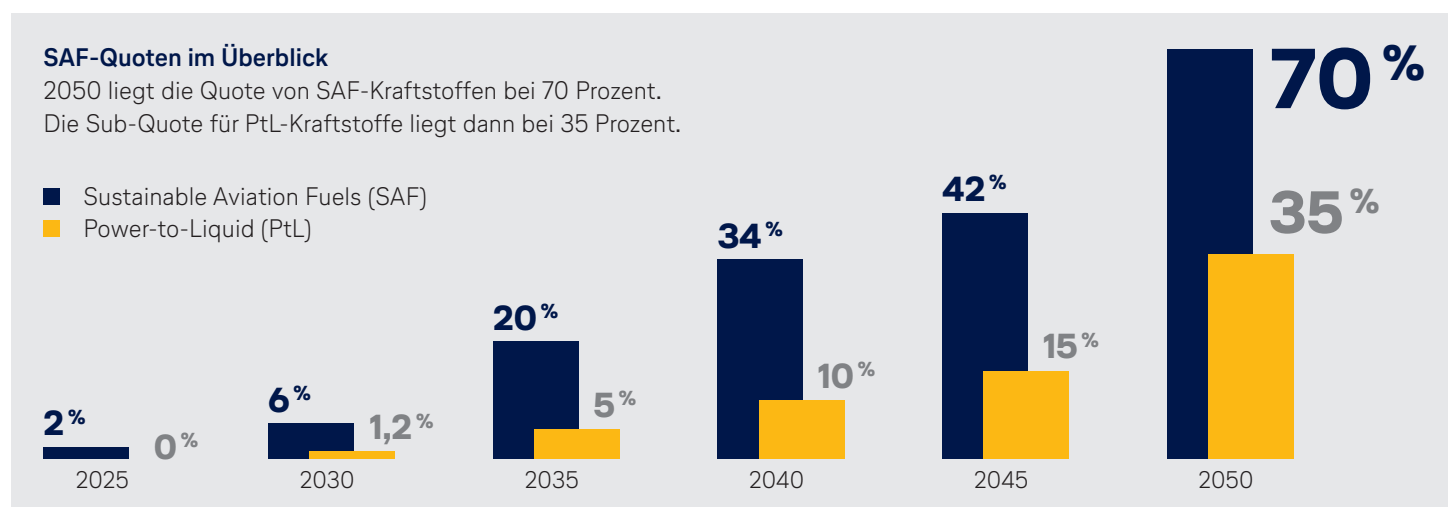


<b>Nachhaltige Kraftstoffe</b> EU muss Quote nachbessern	1
<b>Nachhaltigkeit an Bord</b> Lebensmittelabfälle minimieren	2
<b>Nonstop nach Washington und Dubai</b> Neue BER-Direktflüge	3
<b>Künstliche Intelligenz</b> Flugbetrieb optimieren – CO <sub>2</sub> sparen	4
<b>Luftverkehr in Saudi-Arabien</b> Industriepolitik forciert XXL-Wachstum	5
<b>Kontakt</b> Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group	6

## Nachhaltige Kraftstoffe

# EU MUSS QUOTE NACHBESSERN

Ab 2025 müssen Airlines bei Abflügen in der EU zwei Prozent nachhaltige Flugkraftstoffe tanken, ab 2050 sind es 70 Prozent. Das hat die EU im Klimaschutzpaket Fit for 55 beschlossen. Lufthansa befürwortet den Einsatz von SAF. Das Problem: Die EU-SAF-Quote belastet einseitig europäische Airlines sowie Umsteigeverkehre in der EU und führt zu Carbon Leakage – Korrekturen sind nötig und möglich.



Nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels = SAF) können Fliegen klimafreundlicher machen. Aktuell sind SAF aber rund fünfmal teurer als fossiles Kerosin und kaum verfügbar. Mit dem weltweit verfügbaren Volumen an SAF würde die Lufthansa Group nur eine Woche auskommen. Der Preis für die bisher in der Praxis nicht eingesetzten „Power-to-Liquid“ (PtL)-Kraftstoffe wird sogar bis zu zehnmal höher sein. Um den Markt anzukurbeln, kann eine SAF-Quote helfen. Aber aufgrund der Preisdifferenz muss sie zwingend wettbewerbsneutral für alle Fluggesellschaften ausgestaltet sein.

Genau hier liegt der Webfehler im Design der EU-SAF-Quote. Sie verteuert einseitig Flugverbindungen über europäische Drehkreuze. Der Preisanstieg bei Reisen über Istanbul oder Dubai hingegen ist marginal, da beim Umstieg an Flughäfen vor den Toren Europas praktisch keine SAF-Kosten anfallen. Die Folge: ein verzerrter internationaler Wettbewerb und Carbon Leakage. Fair und einfach wäre eine SAF-Abgabe abhängig vom Reiseziel – egal, wo die Passagiere umsteigen. Eine solche Lösung würde ein Level-Playing-Field zwischen EU-Airlines und ihrer außereuropäischen Konkurrenz sichern – und hätte einen größeren Klimaschutzeffekt, weil mehr Fluggesellschaften SAF tanken müssten.

Es ist unverständlich, dass Vorschläge der Branche für eine solche Gleichbehandlung aller Fluggesellschaften in Brüssel

unberücksichtigt blieben. Auch die Bundesregierung hatte in ihrem Koalitionsvertrag angekündigt, sich für fairen internationalen Wettbewerb im Luftverkehr einzusetzen. Das ist bei Fit for 55 leider nicht eingelöst worden. Entscheidend ist jetzt, dass die EU ihre eigene Ankündigung einer Überprüfung der Regelungen (Review Clause) ernst nimmt und rasch nachbessert.

### Förderstrategie notwendig, um Kurs zu korrigieren

Lufthansa investiert seit Jahren in SAF und unterstützt Projekte in mehreren Ländern. Die Lufthansa Group gehört zu den größten SAF-Abnehmern weltweit und hat sich bereits grünes Kerosin für eine Viertelmilliarde US-Dollar gesichert.

Dennoch: Einen selbsttragenden Markt kann die Industrie nicht allein initiieren. Aktuelle Prognosen legen nahe, dass die SAF-Produktion deutlich langsamer hochlaufen wird als erwartet. Weitgehend unklar ist deshalb auch, ob die Quoten überhaupt erfüllbar sein werden. Um Vorreiter bei nachhaltigen Kraftstoffen zu werden, braucht Europa neben verbindlichen Quoten eine gezielte Förderstrategie für die Produktion und Nutzung von SAF. Ein Blick in die USA zeigt, wie es gehen kann: Mit dem Inflation Reduction Act (IRA) werden sowohl die Beimischung als auch die Produktion von SAF und PtL-Kraftstoffen gefördert. Den europäischen Luftverkehr langfristig CO<sub>2</sub>-neutral zu gestalten, wird ohne ähnliche Fördermaßnahmen in der EU nicht funktionieren.

## Nachhaltigkeit an Bord

# LEBENSMITTELABFÄLLE MINIMIEREN

Umweltschutz zählt zu den Top-Prioritäten der Lufthansa Group. Für mehr Nachhaltigkeit an Bord entwickeln wir Cateringkonzepte für weniger Abfall. Unvermeidliche Reststoffe werden möglichst der Kreislaufwirtschaft zugeführt. Allerdings: Bei Flügen aus außereuropäischen Staaten bremsen EU-Vorgaben die Wiederverwertung.

Deutschlandweit werden pro Jahr insgesamt rund elf Millionen Tonnen Lebensmittel als Abfälle entsorgt, obwohl sie vielfach noch genießbar sind. Die Lufthansa Group will gegensteuern. Auf Kontinentalflügen haben wir seit 2019 die Menge der Lebensmittelabfälle konzernweit halbiert. Mit neuen Konzepten gehen wir diesen Weg konsequent weiter: Wir optimieren Cateringprozesse, bieten unseren Gästen die Möglichkeit, Speisen vorzubestellen, und reduzieren die Menge standardmäßig vorgehaltener Produkte. Austrian, SWISS, Eurowings, Eurowings Discover und Lufthansa bieten zudem auf Abendflügen nicht verkaufte Lebensmittel zu reduzierten Preisen an.

Die Maßnahmen zeigen Wirkung: Durch die Verkäufe zu reduzierten Preisen konnten die involvierten Airlines im Jahr

2022 rund 80.000 Lebensmittelprodukte vor der Entsorgung bewahren. Und Lufthansa konnte 2022 den Anteil weggeworfener verderblicher Lebensmittel an Bord gegenüber dem Vorjahr um 45 Prozent verringern.

### EU-Vorgaben dringend anpassen

Wo sich Abfälle nicht vermeiden lassen, gelten für innereuropäische Flüge effiziente EU-Vorgaben zur Wiederverwertung. Anders bei Flügen, die außerhalb der EU starten: Laut EU-Verordnung (1069/2009) müssen internationale Abfälle, die tierische (Neben-)Produkte enthalten, verbrannt oder deponiert werden – Kreislaufwirtschaft geht anders. Gemeinsam mit Partnern wie Air France und British Airways empfiehlt die Lufthansa Group deshalb eine Überarbeitung dieser EU-Richtlinie.

### Einwegplastik auf dem Index, Kreislaufwirtschaft im Fokus

Die Lufthansa Group Airlines beabsichtigen, ab 2025 kein Einwegplastik und -aluminium im Borderlebnis ihrer Gäste zu haben. Alle verbleibenden Plastik- und Aluminiumartikel werden wiederverwendet oder verarbeitet. Die Lufthansa Group setzt konsequent auf Formen der Kreislaufwirtschaft. Fünf Beispiele:



**Lufthansa**

- **Lufthansa:** Gemeinsam mit den Cateringbetrieben in FRA und MUC wurden 2022 bereits über 1.500 Tonnen recyclingfähiger Müll gesammelt und dem grünen Punkt zugeführt. Tendenz 2023 weiter steigend.



- **SWISS:** Die Fluggesellschaft überführt gemeinsam mit einem Partner ausrangierte Textilien, die keine Verwendung mehr an Bord finden, in einen Recycling- und alternativen Verwertungsprozess, dem sogenannten Downcycling.



- **Austrian Airlines:** Die Airline wandelt Einwegplastikbecher und -verpackungen in einem patentierten Verfahren zu synthetischem Rohöl um.



- **Eurowings:** An Bord kommen vollständig kompostierbare Sandwichverpackungen zum Einsatz. Über vier Tonnen Plastikmüll werden so pro Jahr eingespart.



**Lufthansa  
Cargo**

- **Lufthansa Cargo:** Die Frachtairline will ihre weltweite Recyclingquote von Plastikfolie bis 2025 auf 100 Prozent erhöhen. Mehr geht nicht.

**Nonstop nach Washington und Dubai**

# NEUE BER-DIREKTFLÜGE

Von Hauptstadt zu Hauptstadt: United Airlines – Joint Venture Partner der Lufthansa Group – fliegt ab Mai direkt von Berlin nach Washington, D.C. Die Flüge sind auch bei Lufthansa buchbar. Eurowings nimmt Dubai ab Winter in ihr Programm auf und baut so ihre Präsenz in Berlin weiter aus.

Ab dem 26. Mai 2023 fliegt United Airlines vom BER während des Sommers täglich direkt nach Washington, D.C. Der Lufthansa-Partner verbindet damit nonstop die politischen Zentren Deutschlands und der USA. Das Angebot ergänzt die bestehende Direktverbindung zwischen Berlin und New York. Alle United-Flüge sind auch über Lufthansa buchbar und weisen eine Lufthansa-Flugnummer auf.

**Hub-System ist effizient und wirtschaftlich**

Für die Flüge nach Berlin bündelt die US-Airline ihre Passagiere an den Hubs in Washington und New York. Mit ihren Zubringerflügen befördert die Airline einerseits Reisende aus ganz Nordamerika nach Deutschland und kann so die notwendige Auslastung der großen Langstreckenflugzeuge sicherstellen. Umgekehrt kann sie Passagieren aus Berlin mit einmaligem Umsteigen Verbindungen in ganz Nordamerika anbieten.

**Internationale Kooperation nutzt Reisenden**

United Airlines nutzt dabei die gleichen Synergien, wie die Lufthansa Group an ihren Drehkreuzen in Frankfurt, München, Wien, Zürich und Brüssel. Lufthansa kann im Gegenzug Non-stop-Flüge etwa von Frankfurt nach San Diego oder Detroit durchführen, die für United Airlines nicht darstellbar wären.



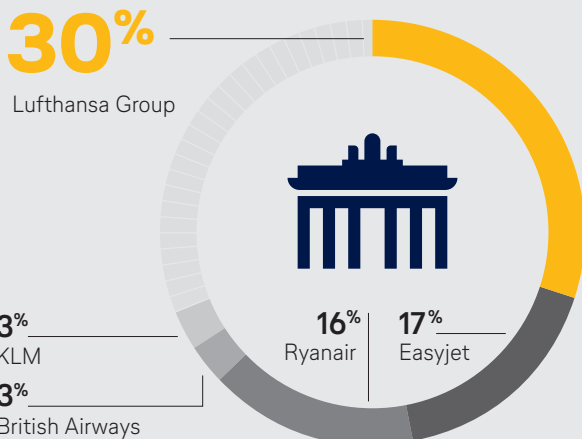
Internationale Kooperationen – wie das Joint Venture der Star-Alliance – ermöglichen die optimale Nutzung der einzelnen Drehkreuze. Fluggesellschaften können so bestimmte Strecken mit eigener Flugnummer anbieten, ohne eigenes Fluggerät einzusetzen. Die Partner bewerten gemeinsam die Kapazitäten auf den Flügen zwischen den Heimatländern und entscheiden, wer für den Betrieb am besten geeignet ist. Dadurch entsteht ein dichtes und effizientes Streckennetz, von dem Kunden, Airlines und nicht zuletzt die Umwelt profitieren.

**Mit Eurowings direkt nach Dubai**

Ab November fliegt Eurowings vom Hauptstadtflughafen non-stop nach Dubai. Möglich macht das die Flottenerweiterung der Lufthansa Tochter um den Airbus A321neo mit 232 Sitzen. Mit diesem Flugzeugtyp können dank größerer Reichweite auch Mittelstreckenziele direkt angeflogen werden. Mit diesem zusätzlichen Angebot stärkt Eurowings im Winter seine BER-Basis und die Position der Lufthansa Group insgesamt.

**Marktführer in Berlin**

Die Lufthansa Group ist im aktuellen Sommerflugplan unangefochtene Nummer 1 am BER.



Quelle: Flugplandaten Sommerflugplan

## Künstliche Intelligenz

# FLUGBETRIEB OPTIMIEREN – CO<sub>2</sub> SPAREN

Die Lufthansa Group verfolgt einen klaren Nachhaltigkeitspfad mit ehrgeizigen Zielen. Bis 2050 wollen wir CO<sub>2</sub>-neutral sein, auf dem Weg dahin wollen wir bis 2030 unsere Netto-Emissionen verglichen mit 2019 halbieren. Dabei spielt ein möglichst effizienter Flugbetrieb eine Schlüsselrolle – und wird mit KI-Methoden nun weiter verbessert.

Luftverkehr ist komplex. Viele einzelne, aufeinander abgestimmte Abläufe sorgen für einen reibungslosen Flugbetrieb. Wenn es an einer Stelle hakt – etwa wegen schlechten Wetters oder unvorhergesehener Verzögerungen im Gesamtsystem – sind oft aufwendige Anpassungen nötig. Routen, Flugzeugrotationen, Catering und vieles mehr müssen rasch geändert werden.

Eine neue von der Lufthansa Group und Google Cloud entwickelte Plattform kann solche Prozesse vereinfachen und beschleunigen. Die sogenannte „Operations Decision Support Suite (OPSD)“ nutzt Künstliche Intelligenz (KI) zur Auswertung einer Vielzahl verfügbarer Daten. In die Berechnungen fließen Erkenntnisse aus der Vergangenheit, aktuelle Ereignisse und Prognosen ein. So können die Planungs- und Steuerungsexperten der Airlines bessere Entscheidungen in kürzerer Zeit treffen. Der Flugbetrieb wird optimiert.

### Umwelt und Kunden profitieren

Gleichzeitig spart die Anwendung von OPSD CO<sub>2</sub>-Emissionen. Denn ein effizienter Einsatz von Flugzeugen führt zu weniger Spritverbrauch. Wie groß das Potenzial von KI ist, zeigt die im Juli 2021 bei SWISS eingeführte „Tailsign Optimization“-Funktion. Das KI-Tool hilft dabei, das effizienteste Flugzeug für eine bestimmte Route auszuwählen. Bisher waren dafür allein Faktoren wie der Flugzeugtyp und die Durchschnittskosten entscheidend. Mithilfe von KI werden nun zusätzlich Daten in Echtzeit integriert, zum Beispiel Triebwerkszustand oder Strömungswiderstand. Insgesamt spart diese datengesteuerte „Tailsign Optimization“ bei der SWISS etwa 2.000 Tonnen Kerosin ein und reduziert den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 7.700 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. Dies entspricht etwa 16 Hin- und Rückflügen zwischen München und New York mit einem Airbus A350.

In den kommenden Monaten werden die KI-basierten Funktionen auf die gesamte Lufthansa Group ausgerollt. Das heißt, dass all unsere Airlines in Zukunft flexibler auf Störungen wie Wetterphänomene oder Probleme bei Systempartnern reagieren können. Davon profitieren auch unsere Gäste. Denn mit der neuen Technologie können Flüge in Zukunft in Echtzeit evaluiert und damit passgenaue Verbindungen für die einzelnen Passagiere gefunden werden.

### KI-Potenzial für einen klimaschonenden Luftverkehr

Die SWISS fliegt durch KI-Anwendungen im Rahmen der „Tailsign Optimization“-Funktion deutlich effizienter und klimaschonender. Auf die Lufthansa Group hochgerechnet, können die jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen damit um rund 50.000 Tonnen gesenkt werden.



Die Beispiele zeigen: KI macht Fliegen komfortabler, wirtschaftlicher und nachhaltiger. Moderne Technologien und digitale Tools sind daher für die Lufthansa Group zentraler Baustein, um ihre Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.

Luftverkehr in Saudi-Arabien

# INDUSTRIEPOLITIK FORCIERT XXL-WACHSTUM

Seit einem Jahrzehnt gewinnen Staatsairlines aus Katar, den Vereinigten Arabischen Emiraten und der Türkei massiv Marktanteile. Das hat viel mit den industriepolitischen Rahmenbedingungen zu tun. Hierzulande wird Luftverkehr zulasten der EU-Airlines einseitig verteuert und fairer Wettbewerb erschwert. Dort hingegen fördern die Regierungen den Luftverkehr nach Kräften – das gilt seit neuestem auch für Saudi-Arabien.

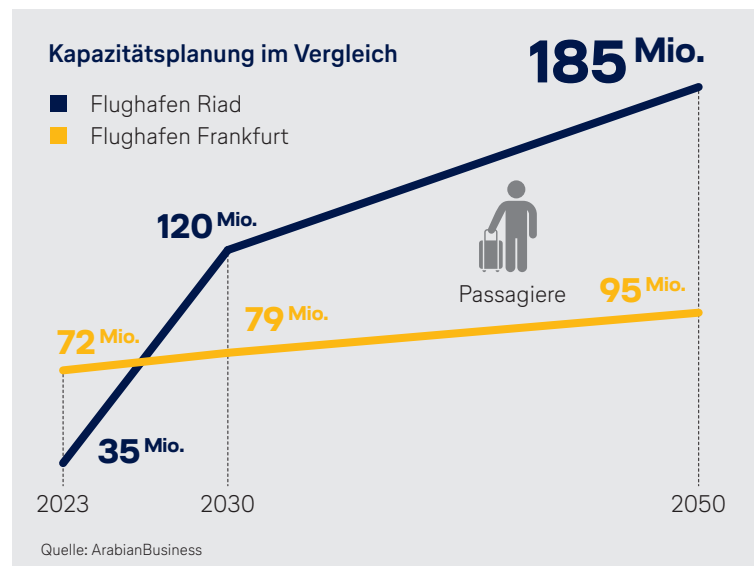
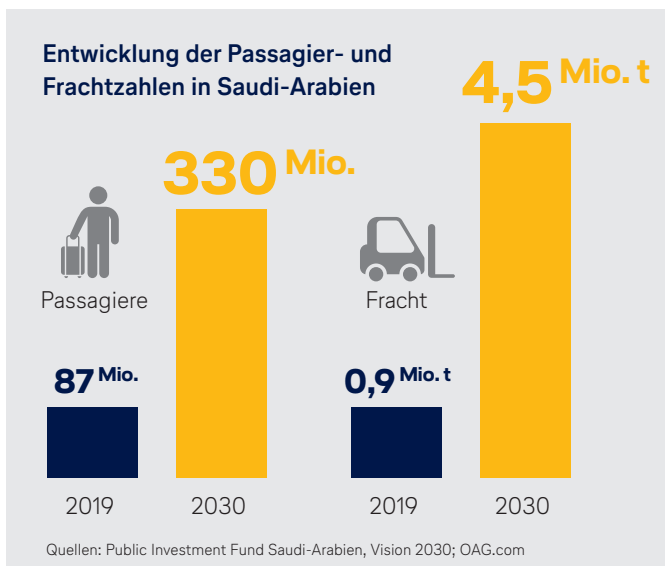
Das Land schwingt sich zu einem ambitionierten Luftfahrtstandort auf. In atemberaubendem Tempo entwickelt Saudi-Arabien eine Infrastruktur, die den Standortwettbewerb zusätzlich anheizt. Dabei geht die Regierung äußerst strukturiert und ehrgeizig vor. Grundlage ist die Strategie „Vision 2030“, die praktisch jeden Teil des öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens berührt. Kernziel für den Luftverkehr: das Königreich zu einem Passagier- und Logistkdrehkreuz zu entwickeln, das Europa, Asien und Afrika verbindet.

Dafür wendet Saudi-Arabien enorme Summen auf. 100 Milliarden Euro fließen bis 2030 in die Reise- und Tourismusbranche, davon etwa ein Drittel in den Luftverkehr. Mit dem Geld soll beispielsweise der Hauptstadtflughafen zu einem der weltweit größten Airports ausgebaut werden. Der Golfstaat setzt darauf, dass sich die landesweiten Passagierzahlen von knapp 90 Millionen im Jahr 2019 bis 2030 auf 330 Millionen fast vervierfachen. Zudem wurde jüngst eine zweite, komplett staatliche Airline gegründet – die in sieben Jahren bereits 100 Ziele in aller Welt ansteuern soll.

All das kann leicht als Gigantomanie kritisiert werden. Tatsache aber ist, dass immer mehr Länder ihre Tourismus-

und Luftverkehrsindustrie als zentrale ökonomische Säulen stärken. Darauf muss die EU industriepolitische Antworten finden. Eine Bestandsaufnahme fällt diesbezüglich ernüchternd aus. Während die EU den Nachbarschaftsverkehr mit den Golfstaaten weiter liberalisiert, verschärft sie über die Klimaschutzpolitik die Regulierung einseitig für EU-Netzwerkairlines. Diese Einseitigkeit wirkt wie ein Konjunkturprogramm für die nichteuropäischen Staatsairlines. Die Folge: Verlagerung an andere Standorte mit weniger Ambitionen beim Klimaschutz.

Um es klar zu sagen: Wir wollen kein Wachstum um jeden Preis. Fliegen wird teurer werden. Die Transformation gibt es nicht zum Nulltarif, weder für die Unternehmen noch für die Kunden oder die Politik. Enorme Investitionen in nachhaltige Flugtreibstoffe und völlig neue Flugzeuge sind notwendig. Damit grenzen wir uns fundamental von XXL-Wachstumsfantasien ab. Umso wichtiger ist es, dass die EU globale Entwicklungen zur Kenntnis nimmt und dafür Sorge trägt, dass Europa auch in Zukunft über eine unabhängige und leistungsstarke Luftfahrtindustrie verfügt. Auch und gerade aus Gründen der Nachhaltigkeit.



**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](http://politikbrief.lufthansagroup.com)

**Kontakt**

[lufthansa-politikbrief@dlh.de](mailto: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:**

Trisha Baumeler, Franziska Feinig,  
Alexander Holzrichter, Benedikt Jäger,  
Benjamin Koch, Christian Most,  
Barbara Pagenkämper, Katrin Schreiber,  
Alexandra M. Zill

**REDAKTIONSSCHLUSS:**

24. Mai 2023

**AGENTURPARTNER:**

Köster Kommunikation  
GDE | Kommunikation gestalten

**DISCLAIMER:**

[www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer](http://www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer)