



POLITIKBRIEF

November
2023



Kein Kompromiss um jeden Preis SES2+ muss echten Fortschritt bringen	1
Nachhaltige Kraftstoffe Hochlauf mit Book&Claim ermöglichen	2
Luftverkehrsstandort Deutschland Sicherheitsgebühren stabil halten	3
Langstrecken am BER Möglich, aber meistens nicht wirtschaftlich	4
Klimaschutz Lufthansa investiert Milliarden	6
Kontakt Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group	7

Kein Kompromiss um jeden Preis

SES2+ MUSS ECHTEN FORTSCHRITT BRINGEN

Die Verhandlungen zur Reform des Single European Sky (SES2+) sind in einer entscheidenden Phase. Ein einheitlicher europäischer Luftraum ist nach Jahren ergebnisloser Diskussionen überfällig. Für mehr Effizienz und Klimaschutz kann und muss die Politik jetzt ihren Beitrag leisten.

Der europäische Luftraum ist seit vielen Jahren geprägt von Ineffizienzen, einem operativen und technologischen Patchwork, steigenden Kosten und erheblichen Kapazitätsengpässen. Täglich entstehen Verspätungen und Umwege und dadurch unnötige CO₂-Emissionen.

Die Probleme sind bekannt. Bisher aber fehlt der politische Wille, die notwendigen Reformen anzugehen. Die Beharrungskräfte sind unter einzelnen Mitgliedsstaaten groß. Ein Single European Sky bringt viele Vorteile für Passagiere und Umwelt. Dazu braucht es aber eine ambitionierte und konsequente Umsetzung. Die Politik muss einen echten Fortschritt erzielen – ohne Abstriche bei Effizienz und Klimaschutz.

Zuletzt aber liefen die Verhandlungen in die falsche Richtung: Die erzielten Einigungen greifen deutlich zu kurz und wären zum Teil sogar ein Rückschritt. Verpasst wurde etwa die Chance, die Position des EU-Network-Managers zu stärken. Er ist erforderlich, um die Nutzung des europäischen Luftraums wirksam zu koordinieren. Zudem ist bisher nur ein schwaches Performance Review Board (PRB) vorgesehen. Den nationalen Aufsichtsbehörden (NSA) fehlen nach den aktuellen Plänen wichtige Eingriffsbefugnisse.

Die aus Sicht der Lufthansa Group erforderlichen Ziele zur Steigerung der bestehenden Kapazität sowie zur Senkung von Kosten und CO₂-Emissionen können so nicht erreicht werden. Ein schlechter Kompromiss, der in der Praxis sogar noch hinter den Status quo zurückfällt, ist unbedingt zu vermeiden.

Für echte Fortschritte erforderlich:

- Eine politisch unabhängige europäische Regulierungsbehörde – ein „neues“ PRB – mit regulativen Befugnissen, einschließlich der Festlegung von Zielen, der Bewertung

Single European Sky für ein vereinheitlichtes europäisches Luftraummanagement

Europa braucht eine politisch unabhängige Regulierungsbehörde (PRB) und unabhängige nationale Aufsichtsbehörden (NSA). Nur so können die ökonomischen und ökologischen Ineffizienzen der Kleinstaaterei überwunden werden.

- Performance Review Board (PRB)
- nationale Aufsichtsbehörde (NSA)
- nationale Flugsicherung



von Leistungsplänen, detaillierten Prüfungen und der Auferlegung von Korrekturmaßnahmen.

- Eine unabhängige nationale Aufsichtsbehörde, die – wie etwa die Bundesnetzagentur – unter Berücksichtigung nationaler Vorgaben und des PRB die EU-Luftfahrt unterstützt.
- Transparente, unabhängige und ambitioniert festgelegte Leistungsziele müssen den Bedürfnissen der Luftraumnutzer entsprechen. Ihre Umsetzung ist durch PRB/NSAs sicherzustellen.

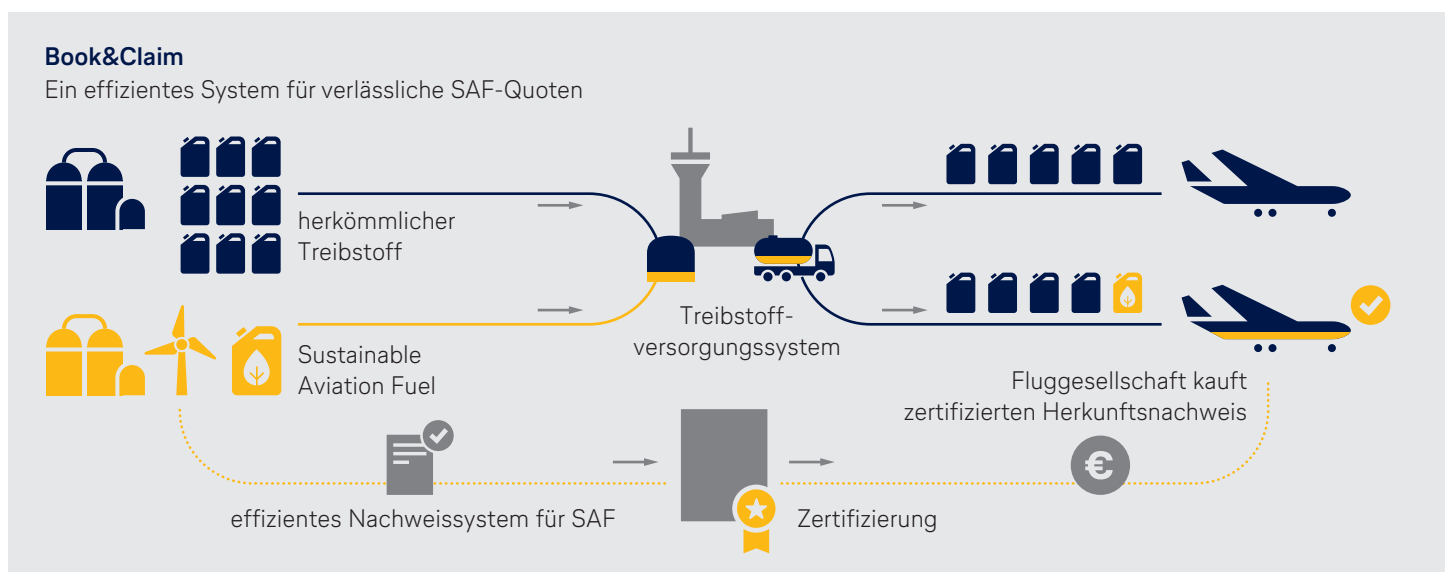
SES2+ als einfach umsetzbare Klimaschutzmaßnahme

Ein SES2+, der diese Kriterien erfüllt, würde nicht nur Verspätungen reduzieren und Effizienzen steigern, sondern wäre auch eine echte Klimaschutzmaßnahme. Denn ein einheitlich strukturierter Luftraum mit optimierten Flugrouten könnte die CO₂-Emissionen um bis zu 10 Prozent senken.

Nachhaltige Kraftstoffe

HOCHLAUF MIT BOOK&CLAIM ERMÖGLICHEN

Ab 2025 gilt in Europa eine verpflichtende Quote für nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuel, SAF). Weil das nachhaltige Kerosin aber längst noch nicht überall verfügbar ist, plant die Kommission einen flexiblen Beschaffungsmechanismus, der Produktion und Einsatz von SAF in der Hochlaufphase unterstützt. Dafür ist ein Book&Claim-System maßgeschneidert.



Aktuell sind nachhaltige Flugkraftstoffe nur begrenzt verfügbar und rund fünfmal teurer als fossiles Kerosin. Im Power-to-liquid-Verfahren hergestelltes SAF gibt es bisher nur im Labor. Um das Angebot zu steigern, hat die EU ambitionierte SAF-Quoten festgelegt, die sich schrittweise erhöhen: beginnend mit 2 Prozent in 2025, ansteigend auf 70 Prozent ab 2050. Das heißt, bei jedem Abflug von einem europäischen Flughafen muss entsprechend viel nachhaltiger Kraftstoff getankt werden. Weil SAF aber absehbar noch nicht an allen EU-Airports verfügbar sein werden, will die EU einen temporären „Flexibilitätsmechanismus“ entwickeln. Das ist notwendig, um während einer Übergangsphase – in der Produktion aufgebaut wird – eine komplizierte Logistik zu vermeiden und gleichzeitig den Airlines an allen Flughäfen die Möglichkeit zu geben, SAF zu kaufen.

Luftverkehrsbranche setzt sich für „Book&Claim“-System ein

Die Lufthansa Group plädiert gemeinsam mit den Luftfahrtverbänden für ein Book&Claim-System nach dem Vorbild der Erneuerbare-Energie-Zertifikate für Ökostrom. Gehandelt wird dabei nicht das physische Produkt, sondern SAF-Zertifikate. Für jede SAF-Einheit, die produziert wird, wird ein Zertifikat ausgestellt, das die nachhaltige Herkunft und positive

Umweltwirkung bescheinigt. Kauft eine Fluggesellschaft ein SAF-Zertifikat, ist damit sichergestellt, dass die entsprechende Menge SAF produziert worden ist und vertankt wird.

Dieses System ermöglicht Treibstofflieferanten, den Quoten entsprechend standortunabhängig ausreichend SAF in den Verkehr zu bringen. So können Airlines SAF effizient und flexibel einsetzen. Das spart Kosten und reduziert logistische Hürden sowie damit verbundene Emissionen. Der Book&Claim-Ansatz fördert somit den Technologiewechsel und damit den Klimaschutz im Luftverkehr.

Übergangssystem dauerhaft installieren

Die EU-Kommission will bis Juli 2024 einen konkreten Vorschlag zur Ausgestaltung des „Flexibilitätsmechanismus“ vorlegen. Dieser soll dann bis 2034 gelten. Mit dem Book&Claim-System könnte in kürzester Zeit ein tragfähiger Markt für zertifiziertes SAF entstehen. Kraftstofflieferanten und Airlines erhielten unabhängig von ihrem Standort oder ihrer Größe die Möglichkeit, SAF zu erwerben, die Umweltvorteile einfach zu verbuchen und durch Skalierung der SAF-Produktion der Dekarbonisierung des Luftverkehrs einen Schub zu geben.

Luftverkehrsstandort Deutschland

SICHERHEITSGEBÜHREN STABIL HALTEN

Deutschland hinkt in Europa hinterher: Während die meisten europäischen Länder wieder das Vorkrisenniveau erreicht haben, liegt der deutsche Luftverkehr bei 75 Prozent der Kapazität von vor Corona. Grund sind vor allem hohe Standortkosten. Die geplante Erhöhung der Luftsicherheitsgebühr wird Deutschlands Konnektivität weiter schwächen.

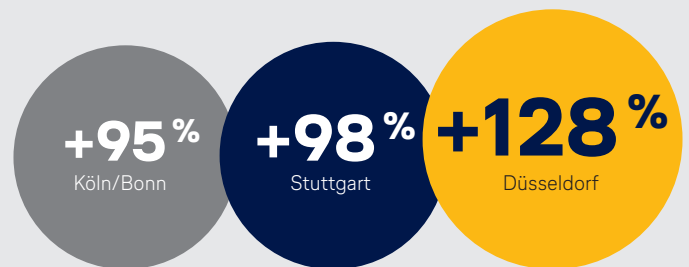
Steigende Gebühren und Steuern verteuern den Luftverkehr in Deutschland stetig. Die Luftverkehrsteuer wurde mitten in der Pandemie deutlich erhöht. Die Flugsicherungsgebühren haben sich seit 2021 mehr als verdoppelt und auch die Luftsicherheitsgebühren sind an vielen deutschen Airports spürbar gestiegen. Die Folge: In anderen EU-Staaten sind die Standortkosten deutlich niedriger. Wenn etwa ein Airbus A320 von einem deutschen Flughafen abhebt, dann sind damit staatliche Kosten von bis zu 4.000 Euro verbunden. Verglichen mit unseren Nachbarländern ist das vier- bis zehnmal so viel. Ein echter Wettbewerbsnachteil, denn Gebühren und Abgaben machen inzwischen bis zu einem Drittel der Flugkosten aus.

Kostentreiber Luftsicherheitsgebühren

Trotzdem will die Bundesregierung die Luftsicherheitsgebühren nochmals deutlich anheben. Bisher galt: Um eine Vertuierung deutscher Flughäfen zu verhindern und die Kosten für Fluggesellschaften und Passagiere beherrschbar zu halten, wird die Gebühr auf 10 Euro pro Passagier begrenzt. Den darüberliegenden Betrag übernahm der Bund. Die bereits vom Bundeskabinett beschlossene Erhöhung dieses Deckels auf 15 Euro pro Passagier schadet nicht nur der Industrie, sondern auch der Konnektivität und Wertschöpfung in Deutschland. Das gilt vor allem für Bundesländer mit starken Luftverkehrsstandorten. Das kostet Angebot und Nachfrage.

Um Kosten zu senken und gleichzeitig die Performance der Sicherheitskontrollen zu steigern, sollten mehr Flughäfen die Verantwortung für Security Checks selbst übernehmen. Aktuell ist an den meisten Airports die Bundespolizei federführend. Effizienter und innovativer aber ist eine Aufgabenverteilung, bei der sich der Bund auf die Rechts- und Fachaufsicht konzentriert und die Flughafenbetreiber die Sicherheitstechnik beschaffen sowie Personal und Prozesse steuern.

Entwicklung der Luftsicherheitsgebühren seit 2019

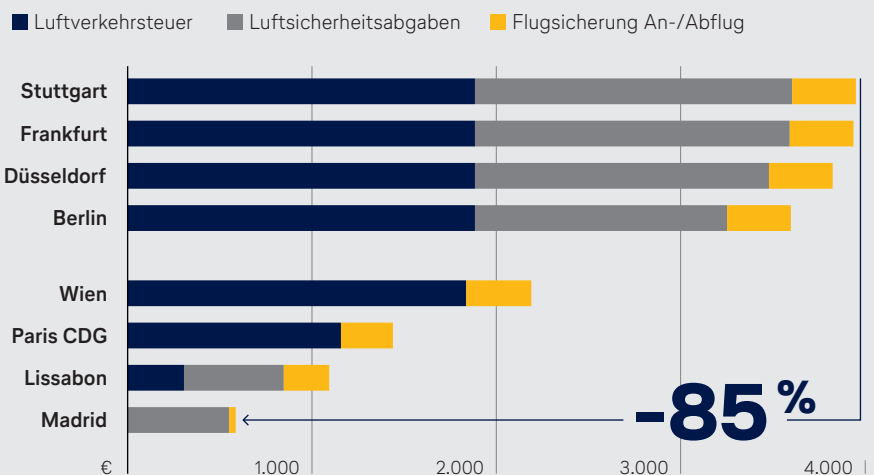


Quelle: BDF

Bundesländer jetzt am Zug

Aktuell liegt der Ball bei den Luftsicherheitsgebühren nun im landespolitischen Spielfeld: Die Entscheidung über die vorgeschlagene Erhöhung wird Mitte Dezember im Bundesrat getroffen. Die Bundesländer haben allen Grund, den Vorstoß des Bundes zu korrigieren. Statt rechtliche und wirtschaftliche Unwägbarkeiten einzugehen, sollte die Erhöhung der Luftsicherheitsgebühr für das Jahr 2024 ausgesetzt werden – zur Erholung des Luftverkehrs und zur Sicherung starker Luftverkehrsstandorte in den Bundesländern.

Standortkosten im Vergleich, Stand 2023



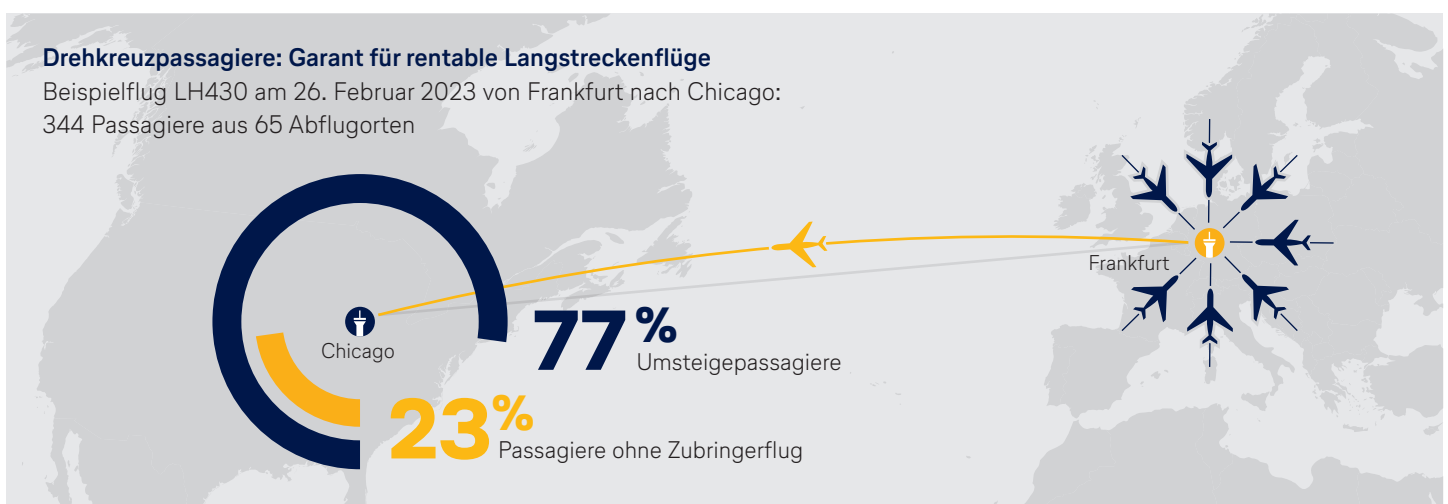
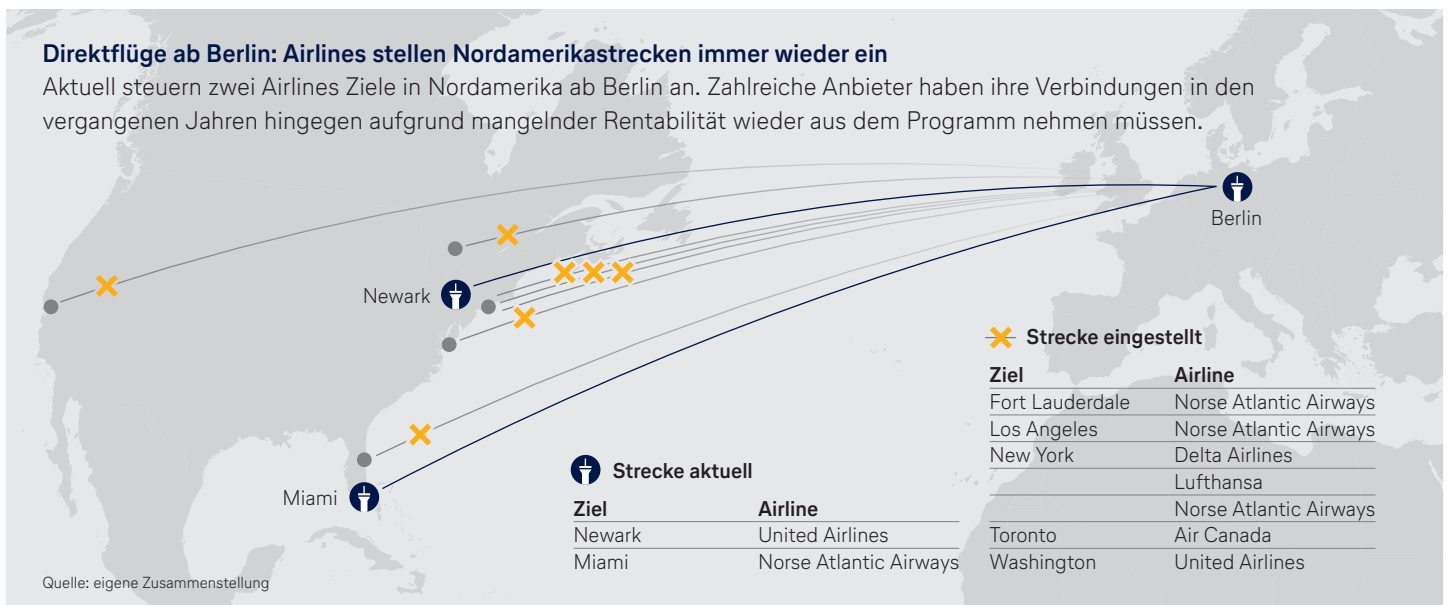
Langstrecken am BER

MÖGLICH, ABER MEISTENS NICHT WIRTSCHAFTLICH

Die Anbindung des Hauptstadtflughafens ist ein Evergreen in der politischen und öffentlichen Debatte. Tourismusbeauftragte, Handelskammern und zuletzt auch die Landesregierungen Berlin und Brandenburg fordern regelmäßig mehr direkte Langstreckenflüge vom BER. Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber weit entfernt von wirtschaftlicher Realität.

Anders als immer wieder behauptet liegt es weder am mangelnden Willen der Fluggesellschaften noch an fehlenden Verkehrsrechten, dass der BER nur wenige interkontinentale Direktverbindungen hat. Der Grund: Die Hauptstadt hat sich durch die deutsche Teilung nicht zum internationalen Drehkreuz entwickeln können. Umfassende Langstreckenangebote können profitabel meist nur über Hubs organisiert werden –

mindestens an einem Ende der Strecke. Dort kommen Passagiere aus aller Welt an, um zu einem internationalen Ziel weiterzufliegen. So werden große Langstreckenflugzeuge ausreichend gefüllt und damit ökologisch und ökonomisch nachhaltig betrieben. Interkontinentalflüge jenseits großer Drehkreuze sind selten rentabel.



Deutsche Drehkreuze leben von Umsteigepassagieren

In Frankfurt und München sind rund drei Viertel der Reisenden eines Langstreckenflugs Umsteigepassagiere. Ohne solche Zubringer brauchen Interkontinentalverbindungen einen ausreichend großen Lokalmarkt. So erreichen die Flughäfen London und Paris innerhalb von einer Stunde rund 13 beziehungsweise zehn Millionen Menschen. Ein so starkes „Catchment“ hat keine Region in Deutschland, auch Berlin nicht. Sogar München und Frankfurt zusammen liegen deutlich darunter.

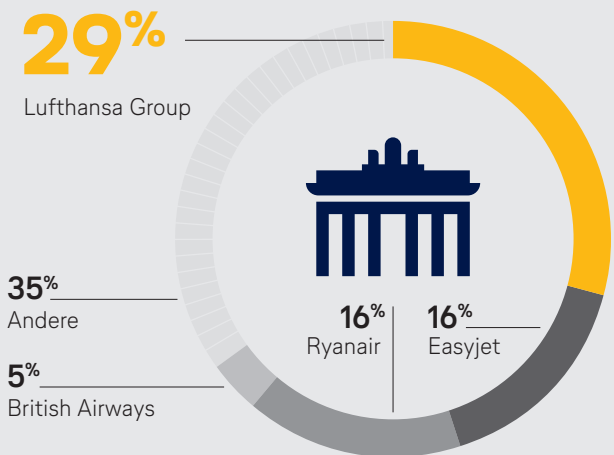
Langstreckenflüge ab Berlin = Drehkreuzverbindungen

Weil die Hauptstadt also weder internationales Hub ist noch ein ausreichend starkes Einzugsgebiet hat, gibt es nur wenige direkte Langstreckenflüge am BER. Die Fluggesellschaften, die Interkontinentalflüge anbieten, verbinden Berlin meist mit eigenen Drehkreuzen in ihren Heimatländern. So fliegt etwa der Lufthansa Partner United Airlines vom BER nonstop zu ihrer Homebase Newark. Es sind also vor allem wirtschaftliche Gründe, die mehr Direktflügen am BER entgegenstehen. Alle Airlines, die nach Deutschland fliegen, können die Hauptstadt ansteuern. Ihre Verkehrsrechte gelten bundesweit. Die Bundesrepublik zählt zu den liberalsten Luftverkehrsmärkten weltweit.

Wie steht es dann um die verkehrsrechtlichen Beschränkungen, auf die auch die Landesregierungen Berlin und Brandenburg immer wieder verweisen? Gegenüber den Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) gibt es eine viel diskutierte Ausnahme. Airlines aus den VAE, wie etwa Emirates, dürfen vier beliebige Städte in Deutschland in unbegrenzter Frequenz anfliegen. Schon das ist mit Blick auf die enormen Gefälle bei Arbeits- und Sozialstandards, Klimaschutzauflagen und Verbraucherrechten ein zu großes Zugeständnis. Die Forderung nach weiteren Landerechten in einer fünften Stadt erstaunt: Erstens erhielt Berlin damit keine einzige direkte Verbindung

Marktführer in Berlin

Flüge ab Berlin: Die Lufthansa Group ist im aktuellen Winterflugplan unangefochtene Nummer 1.



Quelle: Flugplandaten Winter 2023/2024; rundungsbedingt ungleich 100%

nach Amerika oder Fernost, da Emirates ab Deutschland ausschließlich ihr Hub Dubai ansteuert. Zweitens widerspräche ein solcher Schritt unmittelbar deutschen und europäischen Interessen. Denn ein weiterer Landepunkt in Berlin bedeutet nicht mehr Konnektivität, sondern führt dazu, dass Verkehr aus Europa abwandert.

Luftverkehrsabkommen müssen fairen Wettbewerb sichern

Generell gilt: Luftverkehrsabkommen müssen für fairen Wettbewerb sorgen und die Anbindung Europas an die Welt sichern. Das bedeutet, Liberalisierungen darf es nur für Märkte geben, die ökonomisch und regulatorisch vergleichbar mit der EU und Deutschland sind. Fehlende Reziprozität geht zu Lasten der europäischen Fluggesellschaften. Das Beispiel des Katar-Abkommens zeigt das deutlich.

Starkes Engagement in Berlin

Die Lufthansa Group ist mit Abstand Marktführer am Hauptstadtflughafen. Während andere Fluggesellschaften ihr Angebot nach der Corona-Pandemie zurückgefahren haben, haben wir unser Engagement am BER ausgebaut.



- **270 Ziele** können die Passagiere mit einmaligem Umsteigen an den Drehkreuzen in Frankfurt, München, Wien, Zürich und Brüssel auf der ganzen Welt erreichen.



- **Über 50 Flüge** mit den Airlines der Lufthansa Group stehen ab Berlin täglich zur Verfügung – in diesem Winter unter anderem mit der Eurowings vier Mal die Woche nach Dubai und mit unserem Partner United Airlines täglich nonstop in die USA.



- **Über 2.000 Angestellte** beschäftigt die Lufthansa Group in verschiedenen Teilen des Unternehmens in Berlin.

Klimaschutz

LUFTHANSA INVESTIERT MILLIARDEN

Bis 2030 will die Lufthansa Group ihre Netto-CO₂-Emissionen gegenüber 2019 halbieren. Bis 2050 wollen wir dann eine neutrale CO₂-Bilanz erreichen. Grundlage sind insbesondere Milliardeninvestitionen in neuste Flugzeuge und nachhaltige Treibstoffe.

Pro Jahr investiert die Lufthansa Group 2,5 Milliarden Euro in neue Flugzeuge. Damit stößt durchschnittlich alle zehn Tage ein neuer Flieger zur Flotte. Insgesamt erhält die Lufthansa Group bis 2030 mehr als 200 neue Flugzeuge – die modernsten und effizientesten, die es zu kaufen gibt. Aus Gründen des Klimaschutzes eine gute Nachricht, denn: Mit den Investitionen können wir ältere Flugzeuge ersetzen, die deutlich mehr Treibstoff benötigen. So verbrauchen moderne Flugzeuge gegenüber der jeweiligen Vorgängergeneration bis zu 30 Prozent weniger Treibstoff pro Passagier und emittieren entsprechend weniger CO₂.

Die Lufthansa Group treibt die Entwicklung möglichst effizienter Flugzeuge seit Jahrzehnten voran. Deshalb sind wir auch immer wieder die ersten, die zukunftsweisende Flugzeugtypen in ihre Flotte aufnehmen, wie zum Beispiel 2016 beim Airbus A320neo.

Nachhaltige Kraftstoffe vorantreiben

Ein zweites Schlüsselthema für möglichst klimaschonenden Luftverkehr lautet Sustainable Aviation Fuels (SAF). Die Lufthansa Group zählt weltweit zu den größten SAF-Abnehmerinnen aus biogenen Reststoffen und treibt die nächste SAF-Generation Power-to-Liquid-Flugkraftstoffe (PtL) – die aus

Überblick: Klimaschutz im Luftverkehr

Fakten, Ziele, Instrumente: Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) hat im Oktober 2023 eine umfassende **Broschüre rund um das Thema Klimaschutz** herausgegeben. In einem eigenen Kapitel werden die Besteuerung thematisiert und die Belastungen im Flug- und Bahnverkehr miteinander verglichen.

Strom, Wasser und CO₂ gewonnen werden – voran. Aktuelles Beispiel: Mitte Oktober hat Lufthansa gemeinsam mit Airbus und MTU, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt sowie dem Flughafen München eine wegweisende Technologiekooperation vereinbart. Wesentliche Fragestellungen des Forschungsprojektes lauten:

- Wie können Markteinführung und industrielle Skalierung von PtL-Flugtreibstoffen forciert werden?
- Welche Auswirkungen haben PtL-Treibstoffe auf Wertschöpfungsketten und lokale Luftqualität?
- Inwieweit können PtL-Treibstoffe auch sogenannte Nicht-CO₂-Emissionen positiv beeinflussen?

Investitionen und effizienteste Flugzeuge sowie Forschung und Entwicklung sind der Schlüssel für die klimafreundliche Transformation des Luftverkehrs. Die Lufthansa Group zählt zu den Vorreitern – weltweit.

Flottenmodernisierung = wichtigste Klimaschutzmaßnahme

Im Schnitt verbrauchen moderne Flugzeuge gegenüber den Vorgängermodellen bis zu 30 Prozent weniger Treibstoff.

Allein 2023 kommt durchschnittlich **alle 10 Tage** ein sparsamer Flieger zur Flotte.



-30%
Kerosinbedarf

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 Kommunikation
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



RUBEN SCHUSTER

Leiter Repräsentanz Brüssel
Lufthansa Group

+32 492 228141
ruben.schuster@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 Kommunikation
Lufthansa Group

Deutsche Lufthansa AG
FRA CI, Lufthansa Aviation Center
Airportring, D-60546 Frankfurt

REDAKTIONSLEITUNG:

Sandra Courant

REDAKTIONELLE MITARBEIT:

Franziska Feinig, Anton Heinecke,
Alexander Lutz, Thrasivoulos Malliaras,
Dr. Christoph Muhle, Steffen von Eicke

REDAKTIONSSCHLUSS:

29. November 2023

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER:

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer