



POLITIKBRIEF

April
2024



„Yes to Europe“ Fliegende Botschafter zur Europawahl	1
Hohe Standortkosten Deutschland verliert	2
SAF-Quote ab 2025 Wo bleibt der Markt?	3
Streiks im Luftverkehr Spielregeln notwendig	5
Ein Jahr Green Fares Nachfrage steigt	6
CO₂-Speicherung Lufthansa investiert in CCS-Technologie	6
Kontakt Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group	7

„Yes to Europe“

FLIEGENDE BOTSCHAFTER ZUR EUROPAWAHL

In gut sechs Wochen sind rund 350 Millionen Europäerinnen und Europäer aufgerufen, ihre Stimme abzugeben. Diese Wahl ist wichtig, denn Europa braucht Stabilität. Vier Airlines der Lufthansa Group fliegen für die europäische Idee.



Klare Botschaft am Boden und in mehr als zehn Kilometern Höhe und verteilt über den ganzen Kontinent! Mit dem Statement „Yes to Europe“ fliegen ab dieser Woche Flugzeuge der Lufthansa Group quer durch ihre europäische Heimat. Insgesamt vier Airbus A320 werden anlässlich der Europawahl zu Botschaftern der europäischen Idee.

Mit der Sonderbeklebung ruft die Lufthansa Group zur Beteiligung an der alle fünf Jahre stattfindenden Europawahl auf. Die Konzern-Airlines fliegen täglich tausende Menschen durch Europa und von hier aus in die Welt. Mit ihrer Initiative setzt die Lufthansa Group ein Zeichen für einen freien, geeinten Kontinent und eine starke Demokratie.

Europäische Sterne im europäischen Himmel

Den Anfang machen in dieser Woche Lufthansa und Eurowings. In den darauffolgenden Tagen schicken Austrian Airlines und Brussels Airlines jeweils ein mit Spezialfolie beklebtes Flugzeug in den europäischen Himmel. Der Schriftzug „Yes to Europe“ ist auf dem Rumpf zu lesen und wird von dem europäischen Sternenkranz gerahmt.

Bereits zur Europawahl 2019 hatte Lufthansa ein Flugzeug mit einem Bekenntnis zu Europa beklebt und damit einen Appell zur aktiven Wahlbeteiligung ausgesandt.

Die Wahl zum Europäischen Parlament findet zwischen dem 6. und dem 9. Juni 2024 statt. Beim Urnengang 2019 nahmen über 50 Prozent der wahlberechtigten Europäerinnen und Europäer ihr Stimmrecht wahr. Das war die höchste Wahlbeteiligung seit 20 Jahren.

Hohe Standortkosten

DEUTSCHLAND VERLIERT

Fliegen in und ab Deutschland wird immer teurer. Während die meisten anderen EU-Länder die Krise überwunden haben, stockt hierzulande die Erholung. Für einen starken Luftverkehrsstandort braucht es einen politischen Richtungswechsel.

Der Luftverkehr wächst, allerdings außerhalb Deutschlands. Während die meisten europäischen Länder 2023 bereits wieder das Vorkrisenniveau erreicht haben, liegt das Sitzplatzangebot hierzulande bei nur rund 80 Prozent verglichen mit vor Corona. Manche Flughäfen wie Berlin, Stuttgart oder Düsseldorf liegen sogar noch darunter. Für die betroffenen Wirtschaftsregionen sind die Konnektivitätsverluste erheblich.

Besonders schwach ist der innerdeutsche Verkehr. Nach Prognosen des Bundesverbands der Luftverkehrswirtschaft (BDL) liegt die Erholungsrate gegenüber 2019 im Sommer 2024 bei etwa 50 Prozent, ohne die Drehkreuz-Verkehre beträgt sie sogar nur 25 Prozent. Gravierende Einschnitte gibt es auch auf Verbindungen mit europäischen Metropolregionen. Touristikziele ausgeklammert, ist das Punkt-zu-Punkt-Streckennetz mit Startpunkt in Deutschland spürbar ausgedünnt.

Staatliche Abgaben steigen stetig

Wesentlicher Grund für diese Entwicklung: Fliegen in und ab Deutschland ist zu teuer. Die eh schon hohen Belastungen sind zuletzt nochmals deutlich gestiegen. Markanteste Beispiele sind die Luftverkehrsteuer, die 2020 um bis zu 77 Prozent stieg, und die seit 2021 mehr als verdoppelten Flugsicherungsgebühren. Billigfluggesellschaften haben auf die Kostenexplosion reagiert und ihr hiesiges Angebot deutlich reduziert – sie expandieren andernorts.

Entlastungen sind nicht in Sicht. Im Gegenteil, die Kostennachteile drohen sich strukturell zu verfestigen. Zum 1. Mai 2024 steigt die Luftverkehrsteuer um weitere 20 Prozent. Die Flugsicherungsgebühren erhöhen sich 2025 um bis zu 50 Prozent. Die Summe der Kosten ist in vielen Teilen des Bundesgebiets längst zum Hemmschuh für die internationale Anbindung geworden. Verschärfend hinzu kommen die einseitigen, wettbewerbsverzerrenden Belastungen der EU-Klimaschutzpolitik.

Teurer Luftverkehrsstandort

Hebt ein innereuropäischer Flug mit dem Mittelstreckenjet A320 neo ab Stuttgart, Frankfurt oder Düsseldorf ab, werden rund 4.000 Euro an staatlichen Abgaben* (ohne Flughafenentgelte) fällig. Das ist deutlich mehr als in anderen EU-Ländern. Startet der gleiche Flug in Madrid oder Barcelona, entstehen Kosten von nur rund 600 Euro. Übrigens: Lufthansa erwirtschaftet pro Passagier durchschnittlich etwa 15 Euro.



* Luftverkehrsteuer, Luftsicherheitsabgaben, Flugsicherung

Quellen: BDL, DLR

Für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands ist die Entwicklung gefährlich. Intermodalangebote können fehlende Mittelstrecken nicht kompensieren. Und auf der Langstrecke droht der Verlust wichtiger Marktanteile für die heimische Luftfahrtindustrie. Denn von einem verteuerten innerdeutschen Zubringerverkehr profitiert nicht etwa die Umwelt – auch wenn dieser Irrglaube weit verbreitet ist. Gewinner sind vielmehr internationale Netzwerk-Airlines, die Umsteigepassagiere aus Deutschland an ihre ausländischen Drehkreuze lotsen. Gerade die Airlines vom Golf und Bosphorus werden in dieser Strategie von ihren Heimatstaaten kompromisslos unterstützt.

All das muss die Politik in den Blick nehmen. Gezielte Korrekturen sind erforderlich, Entlastungen überfällig. Andernfalls verliert Deutschland wertvolle Marktanteile im Luftverkehr und Wachstumspotenziale der exportorientierten Industrie. Wer weiter an der Kostenschraube dreht, gefährdet langfristig auch die strategische Autonomie des Landes. Denn eines zeigen die Verkehrszahlen deutlich: Der internationale Luftverkehr wächst weiter – ob mit oder ohne Deutschland.

SAF-Quote ab 2025

WO BLEIBT DER MARKT?

Ab 1. Januar 2025 sind Airlines bei Abflügen aus der EU verpflichtet, im Schnitt zwei Prozent ihres Treibstoffs aus nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF) zu decken. Bis 2050 soll dieser Anteil auf 70 Prozent steigen. Trotz gegenteiliger Beteuerungen ist ein funktionierender SAF-Markt ebenso wenig in Sicht wie eine wirksame Förderstrategie.

SAF-Bedarf übertrifft Angebot deutlich

2023 wurden weltweit 500.000 Tonnen SAF hergestellt. Dabei benötigt allein Deutschland entsprechend den europäischen SAF-Quotenvorgaben bereits im kommenden Jahr 200.000 Tonnen. Angesichts der weltweiten Konkurrenz um SAF ist es schwer vorstellbar, dass so kurzfristig ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stehen werden.

Weltweit



2023

0,5 Mio. t

■ SAF-Kapazitäten

■ SAF-Bedarf laut EU-Quote

Deutschland



2025

0,2 Mio. t

2,0 Mio. t

2035

Quellen: BDL, T+E

500.000 Tonnen – so viel bzw. so wenig nachhaltiges Kerosin gab es 2023 weltweit. Der jährliche Treibstoffbedarf des globalen Luftverkehrs liegt bei 280 Millionen Tonnen. Das zeigt: SAF ist bisher kaum vorhanden. Die Airlines der Lufthansa Group könnten mit dem gesamten derzeit verfügbaren SAF nur wenige Wochen fliegen. Doch schon in acht Monaten greift die verpflichtende Beimischungsquote der EU. Allein in Deutschland werden dann rund 200.000 Tonnen und bis 2035 sogar zwei Millionen Tonnen SAF benötigt. Diese Mengen sind derzeit nicht verfügbar. Der nötige Produktionshochlauf ist ungewisser denn je.

Geltende PtL-Quoten nicht erfüllbar

Noch verschärfter ist die Situation bei strombasierten Kraftstoffen (Power-to-liquid = PtL). Ab 2030 müssen nach EU-Vorgabe 1,2 Prozent PtL beigemischt werden. An deutschen Flughäfen sollen es bereits ab 2026 0,5 Prozent sein. Schon heute ist klar: Diese Quoten werden verfehlt werden, da es nicht ausreichend synthetischen Kraftstoff geben wird. In Europa sind aktuell nur drei PtL-Fabriken in der konkreten

Planung. Selbst bei rechtzeitiger Fertigstellung würde die dort hergestellte Gesamtkapazität von 100.000 Tonnen nicht einmal den deutschen Bedarf im Jahr 2030 decken. Es braucht einen Realitätscheck dieser Vorgaben. Deutschland muss seinen Sonderpfad verlassen und seine PtL-Ziele europarechtskonform an die der EU anpassen.

Zusätzliche Wettbewerbsverzerrungen vorprogrammiert

Zweiter Hemmschuh für den stärkeren Einsatz von SAF ist der hohe Preis. Biogenes SAF kostet aktuell rund drei- bis fünfmal mehr als fossiles Kerosin, PtL wird Prognosen zufolge sogar bis zu zehnmal teurer sein. Das führt zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen für europäische Netzwerkairlines, weil es das Umsteigen über EU-Drehkreuze verteuert, an denen SAF getankt werden muss: Ein Lufthansa-Flug von Madrid mit Umstieg in Frankfurt nach Shanghai und zurück wird im Jahr 2035 rund 220 Euro teurer sein. Bei einer Reise mit einer Nicht-EU-Airline über Istanbul dagegen erhöhen sich die Kosten pro Ticket nur um rund 40 Euro.

Vorbild Singapur

Wie man den Hochlauf von SAF finanzieren und Wettbewerbsverzerrungen abmildern kann, zeigt das Beispiel Singapur: Das Land hat kürzlich eine Passagierabgabe beschlossen, deren Höhe sich nach der Entfernung eines Fluges ab Singapur richtet. Die Einnahmen sollen für den Kauf von SAF verwendet werden, wodurch eine stabilere Versorgung gewährleistet wird.

SAF gezielt fördern

Eine ähnliche Strategie fehlt bisher in der EU ebenso wie in Deutschland. Die geplanten SAF-Quoten wären ein weiterer Wettbewerbsnachteil für europäische Airlines und Drehkreuze, die aufgrund zahlreicher EU-Vorgaben und Auflagen heute schon deutlich höhere Kostenbelastungen tragen müssen als Fluggesellschaften außerhalb Europas. Nötig sind wirksame Förderimpulse:

- **Luftverkehrsteuer für SAF verwenden:** Die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer sollten wie ursprünglich geplant in die Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe fließen. Im Haushalt 2025 müssen entsprechende Mittel bereitgestellt werden.
- **Potenzial des Net-Zero Industry Acts nutzen:** Der Net-Zero Industry Act (NZIA) bietet den EU-Mitgliedstaaten den Rahmen, wirksame SAF-Förderprogramme unkompliziert einzuführen. Diese Chance gilt es zu nutzen und sicherzustellen, dass Europa perspektivisch über ausreichend SAF zu wettbewerbsfähigen Preisen verfügt.
- **EU-Luftverkehrspolitik korrigieren:** Fit for 55 darf nicht zur Schwächung von Airlines und Hubs in der EU führen. Hier braucht es Korrekturen im Sinne eines fairen globalen Wettbewerbs. Zur Finanzierung der SAF-Quote sollte, ähnlich wie in Singapur, eine SAF-Abgabe abhängig vom Reiseziel – aber unabhängig davon, wo die Passagiere umsteigen – eingeführt werden. So wäre eine Gleichbehandlung zwischen EU-Airlines und ihrer außereuropäischen Konkurrenz gesichert.

SAF-Quoten treiben einseitig die Kosten für EU-Airlines

Die SAF-Quoten sind der größte Kostentreiber im EU-Klimaschutzpaket „Fit for 55“.

Umstieg Frankfurt

220 €



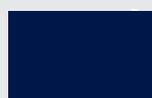
2035

- SAF-Quote
- EU-Emissionshandelssystem
- EU-Energiesteuerrichtlinie*

Umstieg Istanbul

- SAF-Quote

40 €



2035



Streiks im Luftverkehr

SPIELREGELN NOTWENDIG

Abgesagte Geschäftstermine, geplatze Urlaubsträume oder Familienbesuche: Die jüngste Streikwelle im deutschen Luftverkehr ist zur Belastungsprobe für Passagiere, Unternehmen und die deutsche Wirtschaft geworden. Streiks galten einst als schärfstes Schwert im Ringen um Tarifeinigungen, jetzt scheinen sie zur Regel geworden zu sein. Der Gesetzgeber sollte das Streikrecht für kritische Infrastrukturen angemessen regulieren.

In Deutschland ist praktisch alles gesetzlich geregelt, nur das Streikrecht nicht. Als sogenanntes Richterrecht entscheiden Gerichte über die Verhältnis- und Rechtmäßigkeit von Streikmaßnahmen. Dies führt zu einer erheblichen Rechtsunsicherheit, da die gerichtlichen Arbeitskampffregeln einzelfallbezogen sind und Entscheidungen oft erst in letzter Sekunde getroffen werden.

Von EU-Ländern lernen

Dass es auch anders geht, zeigen unsere europäischen Nachbarn. In mehreren Ländern Europas wurden gesetzliche Spielregeln für Streikmaßnahmen aufgestellt. Insbesondere Spanien kann hier als Vorbild dienen: Ein Dreiklang aus Ankündigungsfristen, Notdienstvereinbarungen und verpflichtendem Schlichtungsverfahren sorgt dort für Verhältnismäßigkeit im Streikrecht. Politik, Gewerkschaften und Unternehmen sollten das spanische Modell gemeinsam prüfen und daraus Grundlagen für das deutsche Streikrecht ableiten.

16 Streikwellen in drei Monaten

Andernfalls werden sich Entwicklungen, wie wir sie im ersten Quartal 2024 erlebt haben, auch in Zukunft wiederholen: In Deutschland kam es in den ersten drei Monaten des Jahres zu insgesamt 16 Streikwellen im Luftverkehr. Allein für die Lufthansa Group bedeutete das Einnahmeverluste von mehr als 350 Millionen Euro. Anders als im produzierenden Gewerbe können diese Einnahmeverluste auch nicht durch nachträgliche Sonderschichten ausgeglichen werden. Ein wegen Streiks stornierter Flug ist nicht nachholbar und damit ein verlorener Flug.

Schlichtung vor Streik

Durch die „neue Normalität“ der Verhandlungsführung droht Deutschland im internationalen Wettbewerb weiter zurückzufallen. Konfrontation statt Kooperation gefährdet Wachstum und Wohlstand. Daher braucht es einen Mechanismus, der Verhandlungen in den Mittelpunkt stellt – und erst deren finales Scheitern zur Voraussetzung von Streiks macht. Vor allem in Bereichen der kritischen Infrastruktur, wie dem Luftverkehr, muss gelten: Schlichtung vor Streik.

Streikbelastungen im ersten Quartal 2024



Ein Jahr Green Fares

NACHFRAGE STEIGT

Seit Februar 2023 haben sich bereits über eine Million Gäste der Lufthansa Group für ein Green Fares Ticket entschieden und damit ihre individuellen flugbezogenen CO₂-Emissionen ausgeglichen. In Summe konnten damit über 77.000 Tonnen CO₂ kompensiert werden.



Der Ausgleich der CO₂-Emissionen erfolgt zu 20 Prozent über den Einsatz von nachhaltigem Flugkraftstoff (Sustainable Aviation Fuel, SAF) und zu 80 Prozent über einen Beitrag zu hochwertigen Klimaschutzprojekten. Seit Einführung haben sich im Schnitt drei Prozent unserer Gäste für dieses Angebot entschieden – Tendenz steigend. Bei Geschäftsreisenden kommt der neue Tarif besonders gut an: In der Business Class werden bereits bei elf Prozent der Buchungen über die Portale der Lufthansa Group Green Fares Tickets ausgewählt. Die Green Fares gibt es für Flüge in Europa und nach Nordafrika. Aktuell testet die Lufthansa Group den Tarif auch auf ausgewählten Langstreckenverbindungen.

CO₂-Speicherung

LUFTHANSA INVESTIERT IN CCS-TECHNOLOGIE

Für den Weltklimarat (IPCC) ist klar: Um die Klimaerwärmung ausreichend zu begrenzen, sind der Ausstoß von CO₂-Emissionen massiv zu reduzieren und zusätzlich sogenannte Carbon-Capture-Technologien erforderlich. Das gilt insbesondere für schwer zu dekarbonisierende Sektoren wie den Luftverkehr. Die Lufthansa Group geht hier als eines der ersten Luftfahrtunternehmen voran.

Mit der Direct Air Carbon Capture and Storage (DACCS)-Technologie wird CO₂ aus der Luft gefiltert und dauerhaft gespeichert. Die Lufthansa Group hat mit Airbus einen Vertrag über den Vorabkauf von verifizierten und dauerhaften Emissionsminderungsgutschriften für 40.000 Tonnen CO₂ aus der DACCS-Technologie geschlossen. Die Zertifikate werden ab 2026 verfügbar sein. Dieser Ansatz ergänzt die Nachhaltigkeitsstrategie der Lufthansa Group, deren wesentliche Bausteine die konsequente Flottenmodernisierung, der

Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe und die kontinuierliche Optimierung des Flugbetriebs sind.

Zudem ist die Lufthansa Group Airline SWISS als erstes Unternehmen der Branche eine strategische Partnerschaft mit dem Schweizer Unternehmen Climeworks eingegangen. Ziel ist es, diese innovative Technologie zur Entfernung von CO₂ aus der Luft gemeinsam zu skalieren.

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



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 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, Anton Heinecke,
Markus Karassek, Marie Merscher,
Dr. Christoph Muhle, Albert Sauerwein

REDAKTIONSSCHLUSS:

24. April 2024

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER:

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer