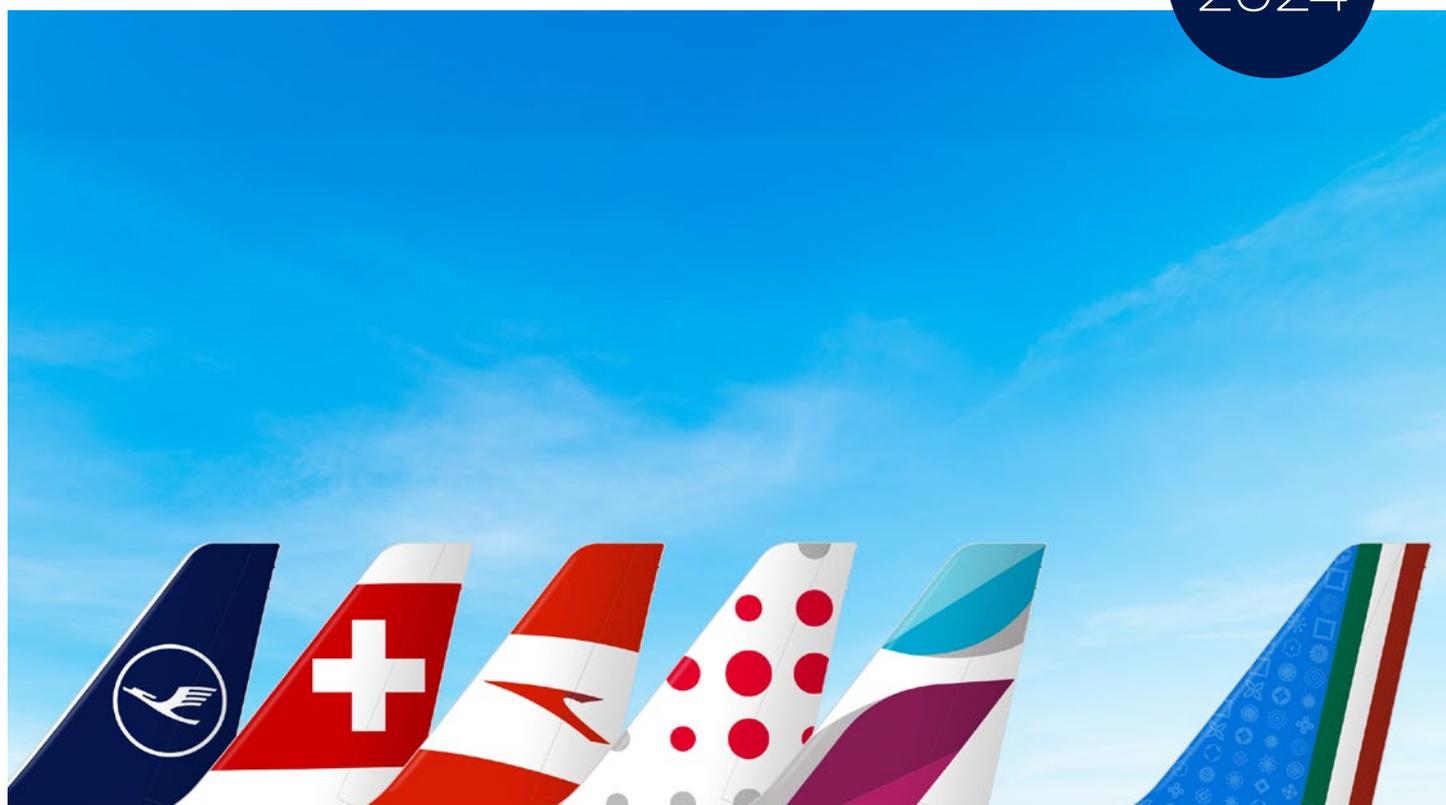




# POLITIKBRIEF

Juli  
2024



<b>ITA</b> Brüssel gibt grünes Licht	1
<b>Wettbewerb im Luftverkehr</b> Wann macht sich die EU ehrlich?	2
<b>Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte</b> Grundlagenforschung nötig	3
<b>Einsatzbereite Bundeswehr</b> Lufthansa als Partner für die Zeitenwende	5
<b>Erste Produktionsanlage für Solartreibstoffe</b> Fliegen mit Sonnenlicht	7
<b>Klimaschutz kostet</b> Neuer Umweltkostenzuschlag	7
<b>Kontakt</b> Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group	8

ITA

# BRÜSSEL GIBT GRÜNES LICHT

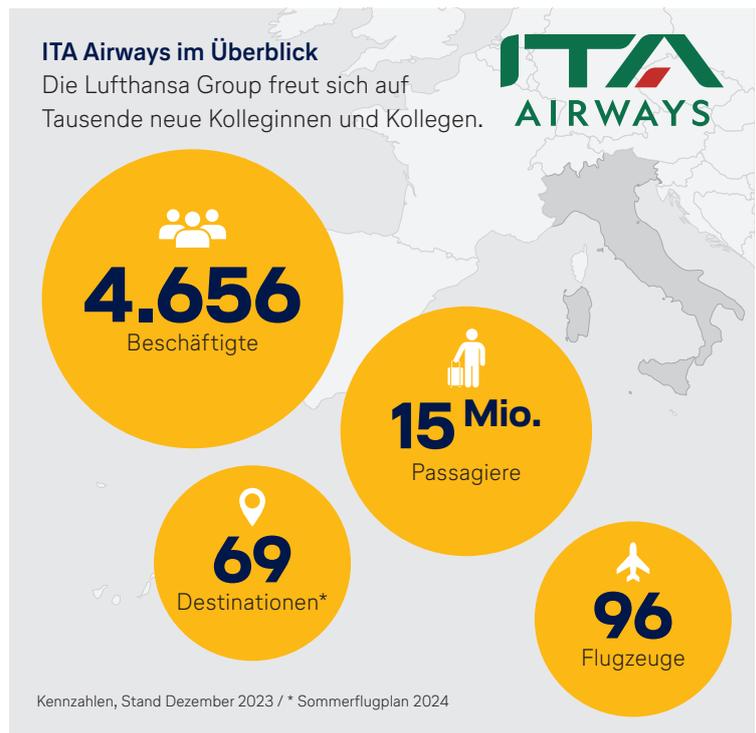
Nach intensiver wettbewerbsrechtlicher Prüfung hat die EU einer Beteiligung der Lufthansa Group an ITA Airways zugestimmt. Die neue Partnerschaft verbessert die Auswahl für Fluggäste in Italien, die Konnektivität in und ab Europa und die Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Unternehmen.

Als Teil der Lufthansa Group erhält ITA Airways eine Zukunftsperspektive. Die italienische Fluggesellschaft, die als restrukturierte Neugründung im Oktober 2021 gestartet ist, wird als Netzwerk-Airline wirtschaftlich wieder Stabilität gewinnen. Italien als drittgrößte Volkswirtschaft Europas wird noch besser an die Welt angebunden. Zudem wird der Wettbewerb belebt, denn den italienischen Markt dominieren bisher Low-Cost-Carrier.

Das italienische Ministerium für Wirtschaft und Finanzen (MEF) und die Deutsche Lufthansa AG haben sich im Mai 2023 auf den Erwerb der Minderheitsbeteiligung an ITA Airways geeinigt. Nach einer intensiven, monatelangen wettbewerbsrechtlichen Prüfung hat die EU-Kommission der Transaktion in dieser Woche zugestimmt. Es wurde eine Lösung gefunden, die für alle Beteiligten wirtschaftlich sinnvoll ist und gleichzeitig für einen starken Wettbewerb in Europa sorgt.

Dazu gehört im Wesentlichen die Übertragung von Start- und Landerechten am Flughafen Mailand-Linate an einen Wettbewerber im Kurzstreckenverkehr. Im „Nachbarschaftsverkehr“ zwischen Italien und den bestehenden Heimatmärkten der Lufthansa Group wird dieser Wettbewerber einzelne Strecken übernehmen, auf denen Lufthansa Group Airlines und ITA Airways heute noch als Konkurrenten agieren. Zusätzliche Zubringerflüge ab Rom zu Drehkreuzen europäischer Wettbewerber sollen darüber hinaus für einen verbesserten Wettbewerb auch auf Langstrecken ab Rom nach Nordamerika sorgen.

Italien ist nach den vier Heimatmärkten und den USA der wichtigste Markt für die Lufthansa Group. Das Land ist nicht nur attraktive Urlaubsregion, sondern aufgrund seiner stark exportorientierten Wirtschaft auch ein wichtiges Ziel für Geschäftsreisende. ITA Airways und Rom-Fiumicino als südlich gelegener Hub ergänzen das Streckennetz der Lufthansa Group exzellent. Kern der Strategie der Lufthansa Group ist das Multi-Hub-, Multi-Airline- und Multi-Marken-Geschäftsmodell. Entscheidend dabei: Jede Fluggesellschaft behält ihr eigenes, individuelles Profil und die Nähe zum Heimatmarkt und profitiert gleichzeitig von weitreichenden Synergien der Zusammenarbeit im Airline-Verbund. So wird es auch bei ITA sein. Die künftige Konzerntochter wird ihre DNA, Markenidentität und Kundennähe behalten und die Größenvorteile der Lufthansa Group nutzen.



Die Zustimmung der EU schafft die Voraussetzungen für eine Win-Win-Situation für die beteiligten Unternehmen, ihre Kunden und Mitarbeitenden. Sie ist zugleich eine industriepolitische Entscheidung mit Signalwirkung für den gesamten Luftverkehrssektor. Denn die Konsolidierung in Europa wird weitergehen. Kleinere, eigenständige europäische Airlines werden auf Dauer nur schwer im globalen Wettbewerb gegen große Airline-Gruppen oder subventionierte Staatscarrier bestehen können. Um als Luftfahrtunternehmen global erfolgreich zu sein, ist Größe entscheidend. Zusammenschlüsse wie der zwischen der Lufthansa Group und ITA stärken die strategische Autonomie und Wettbewerbsfähigkeit der EU.

Mit dieser Genehmigung der Wettbewerbsbehörde kann der im Mai 2023 vereinbarte Erwerb einer Minderheitsbeteiligung von 41 Prozent für 325 Millionen Euro durch die Deutsche Lufthansa AG an der italienischen ITA Airways im Rahmen einer Kapitalerhöhung erfolgen. Mit dem Abschluss (closing) dieser genehmigten Transaktion wird im vierten Quartal 2024 gerechnet. Voraussetzung hierfür ist die vorherige Umsetzung der von der EU-Kommission vorgegebenen Auflagen als auch die Zustimmung von weiteren Wettbewerbsbehörden außerhalb der EU.

## Wettbewerb im Luftverkehr

# WANN MACHT SICH DIE EU EHRlich?

Europa braucht einen Kurswechsel. Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit muss Leitmotiv der neuen EU-Legislatur werden. Das gilt auch im Luftverkehr. Denn während autokratische Länder ihre Staatsairlines subventionieren, benachteiligt die EU einseitig ihre heimischen Fluggesellschaften.

Im Luftverkehr ist die Wettbewerbsdynamik größer denn je. Den europäischen Markt haben auch Airlines vom Bosphorus und Persischen Golf (BoGu) fest im Blick. Vor allem im Langstreckenverkehr der EU mit Asien und Afrika machen sie mit ihren nahe gelegenen Hubs den Europäern Konkurrenz. Ihre Strategie: Kostenvorteile nutzen, Infrastruktur und Kapazitäten massiv ausbauen – auch mit milliardenschweren Subventionen.

### Airlines am Golf und Bosphorus expandieren

Von ihren Drehkreuzen fliegen die BoGu-Carrier in diesem Sommer die Heimatmärkte der Lufthansa mehr als 700-mal pro Woche an. Das sind noch einmal 8 Prozent mehr Frequenzen als im starken Referenzjahr 2019. Im Vergleich dazu fliegen die Airlines der Lufthansa Group nur etwa 30-mal wöchentlich an die Hubs am Golf und in der Türkei, ein Rückgang von 6 Prozent gegenüber 2019. Auf Deutschland bezogen stehen im Sommer wöchentlich 450 Verbindungen der BoGu-Carrier rund 20 Lufthansa-Verbindungen gegenüber.

Diese Schere wird sich weiter öffnen, die Ambitionen an Golf und Bosphorus sind enorm. Saudi-Arabien will das Passagieraufkommen bis 2030 auf 330 Millionen Reisende mehr als verdreifachen. Dafür wurde mit Riyadh Air gleich ein neuer Flagcarrier gegründet. Im benachbarten Katar ist das größte Flughafenterminal der Welt geplant, die Investitionskosten in Dubai: rund 33 Milliarden Euro. In Istanbul soll die Airport-Kapazität bis 2028 auf 200 Millionen Reisende pro Jahr steigen.

Schon heute sind die strukturellen Verschiebungen im Markt spürbar. Das zeigen Daten des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) zum Flugverkehr Richtung Asien: 2010 stiegen knapp 40 Prozent der Passagiere aus Deutschland an Drehkreuzen außerhalb der EU um. 2023 waren es bereits 55 Prozent. Der Anteil deutscher Hubs sank seit 2010 von 17 auf 10 Prozent. Auch Direktverbindungen haben an Bedeutung verloren. Der Anteil europäischer Hubs stagniert auf niedrigem Niveau.

### Ungleichgewicht zwischen den Luftverkehrsmärkten wächst Sommerflugplan 2024



### Level Playing Field nötig

Eine starke Luftfahrt ist für Europa strategisch, wirtschaftlich und politisch von Bedeutung. Um einen langfristigen Verlust von Wertschöpfung im EU-Luftverkehr zu vermeiden, müssen bestehende Gesetze überarbeitet und künftige Regulierungen einem „Wettbewerbscheck“ unterzogen werden.

Das gilt insbesondere für das Klimaschutzpaket „Fit for 55“, das in seiner aktuellen Form bestehende Kostennachteile für EU-Unternehmen weiter vergrößert und so die Verkehrsverlagerung vor die Tore der EU beschleunigt.

Ein wirksames internationales Level Playing Field sollte zu den Top-Prioritäten der europäischen Luftverkehrspolitik werden. Insellösungen etwa beim Klimaschutz helfen nicht der Umwelt, sondern werden zum Trumpf für die Konkurrenz außerhalb Europas.

Um zukunftsfähig zu bleiben, muss Brüssel nun die Wettbewerbsfähigkeit priorisieren und strukturelles Wachstum ermöglichen. Eine konzeptionelle Neuausrichtung ist gefragt. Die kürzlich veröffentlichte deutsch-französische Agenda setzt hierfür den richtigen Ton.

## Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte

# GRUNDLAGENFORSCHUNG NÖTIG

Die Gesamtauswirkung des Luftverkehrs auf das Klima ist nach aktuellem Stand der Wissenschaft nicht nur auf die Wirkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beschränkt. Ursache sind die sogenannten Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte. Um ihre Wirkweise besser zu verstehen und Maßnahmen zur Minderung des gesamten Treibhauseffekts entwickeln zu können, ist noch intensive Forschung nötig.

Rund drei Prozent der durch den Menschen verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen entstehen durch die weltweite Luftfahrt. Darüber hinaus wird sogenannten Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekten eine Wirkung auf das Klima zugeschrieben. Dazu zählen insbesondere langlebige Kondensstreifen und Zirruswolken in großen Höhen. Sie entstehen, wenn Abgaspartikel und Wasserdampfemissionen aus den Triebwerken in hinreichend kalten und feuchten Luftschichten zu Eiskristallen gefrieren und sich über einen längeren Zeitraum auffächern. Je nach geographischer Lage und Tageszeit können diese Kondensstreifen-Zirren kühlend oder wärmend wirken, wobei der wärmende (Treibhaus-)Effekt wohl überwiegt.

### 100-Flüge-Programm testet Vermeidung von Kondensstreifen

Um die Wirkung von Kondensstreifen besser zu verstehen und mögliche Treibhauseffekte künftig vermeiden zu können, führt Lufthansa gemeinsam mit TUIfly, Condor, DHL, Deutsche Flugsicherung (DFS) und Eurocontrol das „100-Flüge-Programm“ durch. Im Rahmen dieses mit den Bundesministerien BMWK und BMDV abgestimmten Programms werden auf 100 Linienflügen klimasensitive Gebiete mittels neu entwickelter Prognosetools und ausgewerteter Wetterdaten umflogen. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Deutsche Wetterdienst werten die Testflüge aus.



### Routen optimieren und Flugplanung automatisieren

Die genutzten Daten und Methoden weisen noch große Unsicherheiten auf. Deshalb muss die Qualität der Prognose- und Wetterdaten, mit denen die Flugroutenoptimierung berechnet wird, unter anderem mittels Satellitendaten verbessert werden. Zudem ist zu untersuchen, ob der zusätzliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß für die Umwege mehr oder weniger zur Klimaänderung beiträgt als die Kondensstreifen selbst. Herausfordernd ist auch die Automatisierung der Flugplanung – aktuell erfolgen sowohl die Einspeisung der Wetterdaten vor dem Flug als auch die Routenanpassung noch manuell. Darüber hinaus kann die optimierte Route nur dann geflogen werden, wenn der Luftraum in der entsprechenden Region nicht zu voll ist. All das macht deutlich: Es wird noch dauern, bis Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte automatisiert und systematisch im Linienflugbetrieb vermieden werden können.

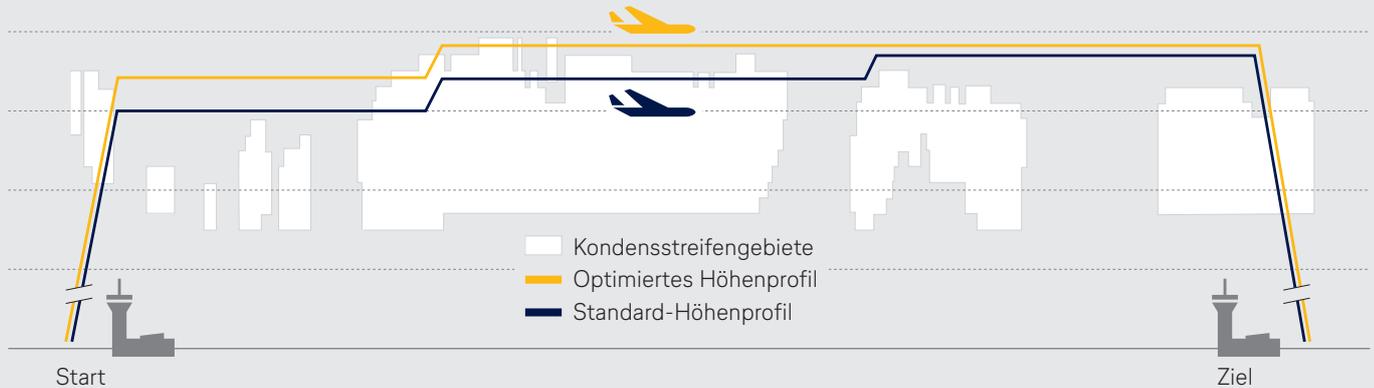
### Klimaforschung seit 1994

Die Lufthansa Group beteiligt sich seit 30 Jahren an der Klima- und Umweltforschung. So unterstützt das Unternehmen die europäische Forschungsinfrastruktur IAGOS (In-service Aircraft for a Global Observing System) mit ihren beiden Teilprojekten IAGOS-CORE und IAGOS-CARIBIC (Civil Aircraft for the Regular Investigation of the atmosphere Based on an Instrument Container).

Dafür stattet Lufthansa in Zusammenarbeit mit Forschungspartnern ausgewählte Flugzeuge mit Messinstrumenten aus, die auf regulären Passagierflügen Informationen über den Zustand der Atmosphäre sammeln. Die Messdaten helfen Forschenden, neue Erkenntnisse über die Entwicklung des Klimas und die Zusammensetzung der Atmosphäre zu gewinnen, Klimamodelle zu präzisieren und Wettervorhersagen zu verbessern. Sie sind über die zentrale Datenbank des Forschungszentrums CNRS (Centre National de la Recherche Scientifique) in Toulouse frei und offen zugänglich und werden derzeit von rund 300 Organisationen weltweit genutzt.

### Klimasensible Regionen überfliegen

Im Rahmen des Verbundprojekts D-KULT überfliegen Lufthansa Flugzeuge testweise die Regionen, in denen sich langlebige Kondensstreifen bilden können. Voraussetzungen für optimale Flugrouten sind z. B. genaue Vorhersagen vor dem Start und ausreichend Kapazität im Luftraum. Auf dieser Grundlage kann das Höhenprofil eines Fluges (hier schematisch dargestellt) verbessert werden.



Quelle: Projekt D-KULT – Fa. PACE

### Klimawirkungen EU-weit überprüfen

Auch die EU nimmt Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte in den Blick. Im Rahmen der Reform des europäischen Emissionshandels (ETS) wurde ein Erfassungs- und Berichtssystem (MRV) für Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte beschlossen. Ab Januar 2025 müssen die Airlines Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte mittels des MRV-Systems monitoren und berichten. Wie genau das passieren soll, ist bisher noch offen. Klar ist, dass es hierfür zwingend belastbare Daten, Modelle und einheitliche, transparente Standards braucht.

### Darüber hinaus sind folgende Punkte wichtig:

- **Effektiv regulieren:** Um sicherzustellen, dass das Umfliegen der teilweise sehr großen Luftmassen einen insgesamt positiven Klimaeffekt hat, muss die Klimawirkung der vermiedenen Kondensstreifen mit dem zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß abgeglichen werden. Eine geeignete Berechnungsmetrik gibt es bisher nicht. Erst ein solches Instrument und die daraus resultierenden Erkenntnisse bilden eine solide Basis für eine effektive Regulierung der Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen.
- **Testflüge fördern:** Umwege fliegen erhöht den Kerosinverbrauch. Die zusätzlich entstehenden Kosten tragen die Airlines, die die Testflüge durchführen, bisher allein. Hier wäre eine Lastenteilung zwischen Industrie und Politik angemessen.

- **SAF-Hochlauf beschleunigen:** Fliegen mit nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF) verringert Rußpartikel und die Bildung von Kondensstreifen-Eiskristallen. Die Nutzung von SAF könnte somit auch die klimawärmende Wirkung von Kondensstreifen mindern. Die Politik muss den Hochlauf von SAF insgesamt fördern.
- **Forschung langfristig sichern:** Die aktuelle Grundlagenarbeit muss mit weiteren Projekten zur Erforschung von Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekten und deren Vermeidung fortgesetzt werden. Daten und Messmethoden müssen noch erheblich verbessert werden. Ziel muss eine robuste Datenbasis sein, um Klimaeffekte (Nicht-CO<sub>2</sub> und CO<sub>2</sub>) im Linienflugbetrieb automatisiert und systematisch berücksichtigen zu können. Dazu müssen alle relevanten Partner aus Politik, Forschung und Industrie langfristig zusammenarbeiten.

### Leuchtturmprojekt D-KULT

Das „100-Flüge-Programm“ ist Teil des Verbundprojekts D-KULT (Demonstrator Klima und Umweltfreundlicher Lufttransport), das 2022 gestartet ist und vom BMWK im Rahmen des sechsten zivilen Luftfahrtforschungsprogramms gefördert wird. Mit D-KULT werden wichtige wissenschaftliche Grundlagen für die Vermeidung von klimasensitiven Gebieten im Routineflugbetrieb gelegt. Projektziele sind die Definition, Entwicklung und Erprobung aller Komponenten (Daten, Software und Prozesse), die für eine Klimaoptimierung im Routineflugbetrieb benötigt werden. D-KULT ist europaweit ein „Leuchtturmprojekt“, vergleichbare Projekte in anderen Ländern wurden erst 2023 aufgelegt.

## Einsatzbereite Bundeswehr

LUFTHANSA ALS PARTNER  
FÜR DIE ZEITENWENDE

Seit mehr als 60 Jahren steht Lufthansa unseren Soldatinnen und Soldaten verlässlich zur Seite. Auf der ILA in Berlin konnte das Unternehmen dieser Geschichte ein weiteres Kapitel hinzufügen: die Übergabe des dritten A350 für die deutsche Regierungsflotte. Darüber hinaus will Lufthansa zukünftig die Kooperation mit der Bundeswehr ausbauen und dabei helfen, die sicherheitspolitische Zeitenwende zu realisieren.

Für die Lufthansa Group ist werteorientiertes und verantwortungsvolles Handeln Auftrag und Anspruch zugleich. Das in Deutschland beheimatete Unternehmen sieht sich als strategischer Partner, um die politische und wirtschaftliche Souveränität und Resilienz der Bundesrepublik zu gewährleisten. Dies hat der Konzern auch in Krisenzeiten mehrfach unter Beweis gestellt: Während der Corona-Pandemie sicherte er Lieferketten, transportierte dringend benötigte medizinische Schutzgüter nach Deutschland und flog tausende Urlauber, Geschäftsleute und Staatsbürger in die Heimat zurück. Am Ende des Afghanistan-Einsatzes im August 2021 half die Lufthansa Group als Partner der Bundeswehr und des Auswärtigen Amtes, die verbliebenen Deutschen und ihre einheimischen Helfer in Sicherheit zu bringen. Mehr als 300 Crewmitglieder hatten sich damals freiwillig für den Einsatz im Rahmen der „Kabul Luftbrücke“ gemeldet.

Mit dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine hat sich die geopolitische und sicherheitspolitische Lage in Europa fundamental verändert, die Friedensordnung ist aufgelöst. „Wir erleben eine Zeitenwende“, sagte Bundeskanzler Olaf Scholz drei Tage nach dem russischen Überfall. Damit schwor er das Land auf einen politischen Paradigmenwechsel ein und verkündete das 100-Milliarden-Euro-Sondervermögen für eine bessere Ausstattung der Bundeswehr. Der russische Angriff habe auf tragische Weise vor Augen geführt, wie wichtig es ist, im Ernstfall auch militärisch für unsere Werte einstehen zu können. Dafür brauche es eine einsatzbereite Bundeswehr. Bundeskanzler Scholz fasste dies in seiner Rede zur Zeitenwende so zusammen: „Wir brauchen Flugzeuge, die fliegen, (...) und Soldatinnen und Soldaten, die für ihre Einsätze optimal ausgerüstet sind.“

Brigadegeneral Frank Gräfe (Abteilungsleiter für Einsätze im Kommando Luftwaffe),  
Sören Stark (Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Technik AG),  
Oberst Stefan Schipke (Kommandeur Flugbereitschaft BMVg),  
Staatssekretär Nils Hilmer (Bundesministerium der Verteidigung)  
(v.l.n.r.)





Die Lufthansa Group, die in den Bereichen der Flugzeugwartung, Logistik und Fracht sowie der Pilotenausbildung über besondere Kompetenzen verfügt, kann hier als strategischer Partner der Bundeswehr fungieren. Und so dabei helfen, die Souveränität und Handlungsfähigkeit der Bundesrepublik im Sinne der Zeitenwende zu sichern.

#### **Lufthansa Technik:**

##### **Langjährige Zusammenarbeit mit der Bundeswehr**

Schon heute arbeiten Luftwaffe und Lufthansa vertrauensvoll zusammen. So unterstützt Lufthansa Aviation Training die Bundeswehr bei den Trainings der Pilotinnen und Piloten. In den Schulungsflugzeugen lernen etwa angehende Drohnenpiloten den Umgang mit einem Flugzeug im allgemeinen Luftverkehr, bevor sie die unbemannten Systeme führen. Lufthansa Technik wiederum ist seit mehr als 60 Jahren für die Betreuung der deutschen Regierungsflotte verantwortlich. Im Rahmen der Internationalen Luft- und Raumfahrt ausstellung in Berlin konnte das Unternehmen den dritten und letzten vollständig ausgerüsteten A350 an die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung übergeben – voll im Kosten- und Zeitplan.

Jetzt bietet der Weltmarktführer bei der Wartung, Reparatur und Überholung von zivilen Flugzeugen seine Kernfähigkeiten auch für die Betreuung fliegender Waffensysteme wie das Kampfflugzeug F-35, den Seefernaufklärer P-8A „Poseidon“ oder den schweren Transporthubschrauber CH-47F „Chinook“ an. Das Unternehmen macht dies unter der Marke „Lufthansa Technik Defense“.

Da die Bundeswehr im Rahmen des 100-Milliarden-Euro-Sondervermögens zahlreiche Luftfahrzeuge aus den USA beschafft, kann Lufthansa Technik als nationaler Partner bei der langfristigen Betreuung dieser Flugzeuge und Hubschrauber unterstützen. Ein wichtiger Beitrag, um technologisches Know-how in Deutschland auf- und auszubauen sowie eine hohe Flottenverfügbarkeit für die Luftwaffe sicherzustellen. Laut Sören Stark, Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Technik, werde das Unternehmen alles tun, damit den Soldatinnen und Soldaten das bestmögliche, sicherste Gerät zur Verfügung steht, um ihre Einsätze und Mission erfolgreich durchzuführen.

## Weltweit erste Produktionsanlage für Solartreibstoffe

# FLIEGEN MIT SONNENLICHT

Mit der Eröffnung der Solartreibstoffanlage „DAWN“ ist die Sun-to-Liquid-Technologie bereit für die Skalierung. Ein Meilenstein für die Energiewende und die strategische Partnerschaft zwischen der Lufthansa Group, SWISS und Synhelion.

In der im Juni eröffneten Anlage „DAWN“ nahe der rheinischen Kleinstadt Jülich demonstriert das Schweizer Start-up Synhelion seine Sun-to-Liquid-Technologie erstmals im industriellen Maßstab. Bei dem Verfahren wird der Atmosphäre CO<sub>2</sub> entzogen und mit konzentriertem Sonnenlicht und Wasser in ein Synthesegas überführt. Dieses kann dann zur Kraftstoffherzeugung genutzt werden. Ein solcher Sun-to-Liquid-Kraftstoff setzt nur so viel CO<sub>2</sub> frei, wie zuvor der Atmosphäre entnommen wurde.

Nächster Schritt ist der Bau einer kommerziellen Anlage in Spanien ab 2025, weitere sind in Planung. Ziel ist ein jährliches Produktionsvolumen von rund einer Million Tonnen Solartreibstoff.

Die Lufthansa Group, SWISS und Synhelion arbeiten seit 2020 gemeinsam an der Markteinführung von Solartreibstoffen. Seit 2022 ist SWISS finanziell an Synhelion beteiligt und wird als weltweit erste Airline mit Solar-Kerosin fliegen.



Die Anlage DAWN besteht aus einem 20 Meter hohen Solarturm und rund 150 Spiegeln. Im Solarturm befinden sich ein Solarstrahlungsempfänger (Receiver), ein thermochemischer Reaktor und ein thermischer Energiespeicher, der eine kosteneffiziente Produktion von Solartreibstoffen rund um die Uhr ermöglicht.

## Klimaschutz kostet

# NEUER UMWELT-KOSTENZUSCHLAG

Fliegen in und ab Europa wird durch klimapolitische Vorgaben stetig teurer. Diese sukzessiv steigenden Belastungen kann die Lufthansa Group nicht vollständig kompensieren. Deswegen führt der Konzern einen Umweltkostenzuschlag ein.

Der Zuschlag soll einen Teil der aufgrund regulatorischer Umweltauflagen stetig steigenden Zusatzkosten abdecken. Darunter fallen die ab 2025 bei Abflügen aus Ländern der Europäischen Union gesetzlich geltende Beimischungsquote für nachhaltigen Flugkraftstoff (SAF) sowie Anpassungen des EU-Emissionshandelssystems (ETS). Der Umweltkostenzuschlag gilt für alle von der Lufthansa Group ab dem 1. Januar 2025 vermarkteten und durchgeführten Flüge mit Start aus Mitgliedsländern der EU sowie aus Großbritannien, Norwegen

und der Schweiz. Die Höhe des Zuschlags variiert je nach Flugstrecke und Tarif und liegt zwischen 1 Euro und 72 Euro.

Die in der EU geltenden Umweltvorgaben belasten einseitig europäische Fluggesellschaften. Daher bleibt der dringliche Appell an die Politik, Regulierungen zu finden, die eine Gleichbehandlung von EU-Airlines mit ihrer außereuropäischen Konkurrenz und damit fairen Wettbewerb schaffen.

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](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:**

Anton Heinecke, Markus Karassek,  
Maximilian Kiewel, Marie-Charlotte Merscher,  
Dr. Christoph Muhle, Gerd Saueressig,  
Yannick Tubes

**REDAKTIONSSCHLUSS:**

4. Juli 2024

**AGENTURPARTNER:**

Köster Kommunikation  
GDE | Kommunikation gestalten

**DISCLAIMER:**

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