



POLITIKBRIEF

September
2024



Draghi-Report Eine Reformagenda für die EU	1
Nachhaltige Flugkraftstoffe Quoten allein reichen nicht	2
Deutscher Luftverkehr Hohe Kosten senken	4
Luftfracht Standort Deutschland stärken	5
Flughafen Frankfurt Studie bestätigt Flachstart-Vorteile	6
Hai in the sky Austrian Airlines fliegt mit „Haifischhaut“	6
Kontakt Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group	7

Draghi-Report

EINE REFORMAGENDA FÜR DIE EU

Der Draghi-Report hält der EU den Spiegel vor. Der Zustand der Wettbewerbsfähigkeit ist alarmierend. Die neue EU-Kommission muss rasch gegensteuern – auch im Luftverkehr.

Eindringlicher geht es kaum: Ein radikaler Kurswechsel sei nötig, um die Wettbewerbsfähigkeit der EU langfristig zu sichern. Andernfalls drohe „langsames Siechtum“. Ein zentrales Handlungsfeld: der Verkehrssektor, der laut Draghi die Basis für Wohlstand und sozialen Zusammenhalt in der EU ist.

Im Luftverkehr sind die Aufgaben groß. Die Branche wird im Report als besonders schwer zu dekarbonisieren eingestuft. Die Analyse bestätigt, was europäische Airlines und Flughäfen seit langem bemängeln: Die Klimaschutzpolitik der EU führt zu Wettbewerbsnachteilen für die heimischen Unternehmen. Solange ein internationales Level Playing Field fehle, werde sich Wertschöpfung ins außereuropäische Ausland verlagern. Zudem leide der europäische Luftverkehr unter hohen Energiekosten und mangelnder öffentlicher Unterstützung, um die ambitionierten CO₂-Ziele erreichen zu können.

Den Investitionsbedarf, um den EU-Luftverkehr zu dekarbonisieren, taxiert der Report auf über 60 Milliarden Euro pro Jahr. Insgesamt mehr als 1,2 Billionen Euro bis zum Jahr 2050 – eine immense Summe. Im Fokus: nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF). Sie gelten zwar als technologischer Schlüssel, jedoch reichten die Produktionskapazitäten bei weitem noch nicht aus. Preislich seien SAF nicht wettbewerbsfähig, für einen breiten Einsatz absehbar unerschwinglich.

Kurzum: Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrs müssen dringend in Einklang gebracht werden. Dazu mahnt der Bericht effektive Lösungen an: eine gezielte Förderung und den Aufbau einer europäischen Produktion von SAF. Wichtig sei zudem, Carbon-Leakage-Risiken fortlaufend zu analysieren und aktiv für gleiche rechtliche Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb zu arbeiten, zum Beispiel auf Ebene der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO). Nur so kann die Verlagerung von Drehkreuzverkehren aus der EU heraus wirksam vermieden werden. Auch eine Reform des europäischen Luftraums sei geboten. Investitionen in die Digitalisierung und neue Technologien könnten hier die Effizienz verbessern.



Bild: EU-Kommission

»Es besteht das Risiko, dass Unternehmen von EU-Drehkreuzen zu Hubs in der Nachbarschaft der EU abwandern, falls auf internationaler Ebene keine wirksamen Lösungen für faire Wettbewerbsbedingungen gefunden werden.«

Mario Draghi

EU-Sonderbeauftragter für Wettbewerbsfähigkeit

Dem Bericht müssen Taten folgen

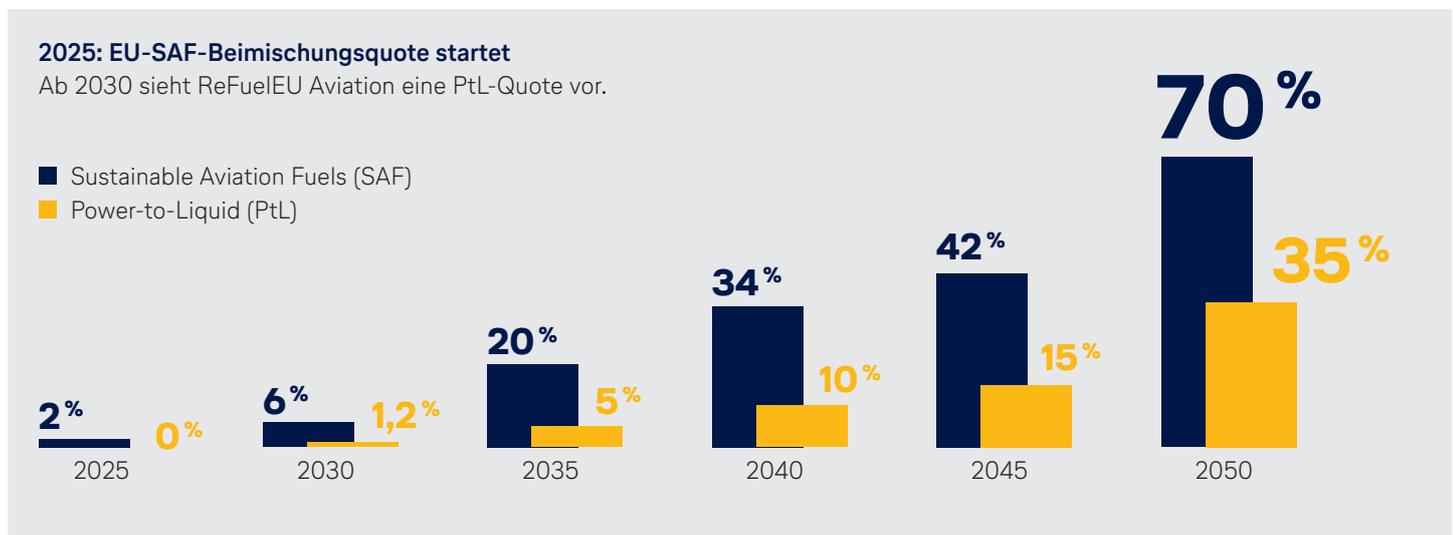
Um die strategisch wichtige Autonomie der EU in der Luftfahrt zu erhalten und auszubauen, ist jetzt aktives Handeln erforderlich. Zunächst muss die europäische SAF-Quote korrigiert und wettbewerbsneutral gestaltet werden. Wesentlich für den langfristigen Erfolg sind zudem eine gezielte Reform der Fusionskontrolle und ein entschlossener Bürokratieabbau.

Eine integrierte Industrie-, Klima- und Wettbewerbspolitik muss sich auch in der Zusammenarbeit in Brüssel widerspiegeln. Präsidentin von der Leyen hat recht: „Wer nicht wettbewerbsfähig ist, wird in Abhängigkeit geraten.“ An dieser Erkenntnis muss sich die neue EU-Kommission messen lassen.

Nachhaltige Flugkraftstoffe

QUOTEN ALLEIN REICHEN NICHT

Ständig neue, genau quantifizierte politische Ziele liegen im Trend. Doch oft steht die Realität ihrer Umsetzung entgegen. So auch bei den Vorgaben für nachhaltige Kraftstoffe im Luftverkehr. Anspruch und Wirklichkeit klaffen weit auseinander.



Im „Green Deal“ hat die Europäische Union umfassende Maßnahmen beschlossen, die den Luftverkehrssektor unter Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit dekarbonisieren sollen. Mittlerweile zeigt sich: Hier war der Wunsch Vater der Gedanken. Denn die Regulierungen schwächen EU-Fluggesellschaften und -Drehkreuze im internationalen Wettbewerb, weil sie das Umsteigen in Europa einseitig verteuern. Zudem fehlt eine kraftvolle Industriepolitik, die die teuren Klimaschutzmaßnahmen flankiert.

Fehlendes Angebot, hohe Preise

Bestes Beispiel ist die Quote für nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF). Ab Januar 2025 muss das an EU-Flughäfen getankte Kerosin zwei Prozent SAF enthalten. Bis 2050 soll dieser Anteil auf 70 Prozent steigen. Doch es gibt ein erhebliches Angebots- und Preisproblem: Biogenes SAF ist nur in kleinen Mengen verfügbar und drei bis fünf Mal teurer als fossiles Kerosin. 2023 konnten nur rund 0,2 Prozent des weltweit benötigten Treibstoffbedarfs mit SAF abgedeckt werden. Mit allen global verfügbaren SAF könnten die Airlines der Lufthansa Group nur wenige Wochen fliegen. Wegen des geringen Angebots bleiben die Preise absehbar hoch.

Noch problematischer ist die Lage bei strombasierten Kraftstoffen (Power-to-Liquid, PtL). Ab 2030 müssen nach EU-Vorgabe 1,2 Prozent PtL beigemischt werden, bis 2050 sollen es 35 Prozent sein. Allerdings gibt es in ganz Europa bisher keine PtL-Fabrik. Begonnene Projekte werden sogar auf Eis gelegt. Deutschland setzt noch einen drauf: An hiesigen Flughäfen soll bereits ab 2026 0,5 Prozent PtL getankt werden. Längst ist klar: Diese Quote wird wegen mangelnder Verfügbarkeit nicht erfüllbar sein.

Strombasiertes Kerosin:

H2Global-Ausschreibung für PtL gescheitert

Der Markthochlauf für strombasiertes Kerosin (Power-to-Liquid, PtL) kommt bisher nicht in Gang. Hohe Kosten, rechtliche Unsicherheiten und bürokratische Auflagen schrecken potenzielle Investoren ab. So scheiterte in diesem Sommer der Versuch des Bundeswirtschaftsministeriums, über eine von der Stiftung „H2Global“ durchgeführte Ausschreibung Lieferverträge mit Produzenten abzuschließen. Es fand sich kein Bieter, unter anderem weil Auftragswert und Laufzeit angesichts des Investitionsvolumens und der für den Bau einer PtL-Anlage benötigten Entwicklungszeit zu gering angesetzt waren.

Geplante SAF-Quoten verzerren den Wettbewerb

In Deutschland und Europa fehlen wirksame Innovations- und Investitionsimpulse für die Produktion und Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe. Die Ampel-Regierung hat die Förderung für PtL-Produktionsanlagen und -forschung auf 17 Millionen Euro reduziert und damit praktisch abgeschafft – dafür aber die Luftverkehrsteuer deutlich erhöht.

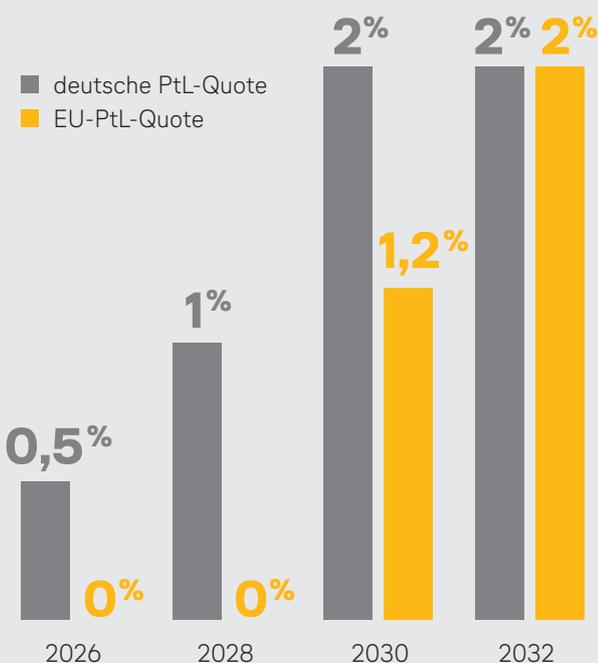
Quoten allein reichen nicht für die Entstehung eines selbst-tragenden SAF-Marktes. Der bisherige Regulierungsrahmen schafft es nicht, den großen Preisunterschied zwischen konventionellem Kerosin und SAF aufzulösen und stellt daher einen erheblichen Wettbewerbsnachteil für die EU-Carrier im Verhältnis zu ihrer Konkurrenz vom Golf, Bosphorus und aus China dar. Schon die SAF-Vorgabe von 2 Prozent im Jahr 2025 bedeutet für die Lufthansa Group einen zusätzlichen dreistelligen Millionenbetrag.

Clean Industrial Deal soll Klimaschutz und Wirtschaftswachstum verbinden

Der von EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen angekündigte „Clean Industrial Deal“ weckt die Hoffnung, dass Klimaschutz und Wirtschaftswachstum künftig Hand in Hand gehen.

Nationale PtL-Quote

Anders als von der EU vorgegeben, soll in Deutschland schon ab dem Jahr 2026 PtL getankt werden.



Kostenbelastung massiv

Die SAF-Vorgabe von 2 Prozent im Jahr 2025 bedeutet allein für die Lufthansa Group Mehrkosten von rund 300 Millionen Euro.



Für den Luftverkehr bedeutet das:

- Fairen Wettbewerb schaffen:** Wenn Langstrecken über Drehkreuze etwa in der Türkei oder in Dubai durch EU-Regulierungen günstiger sind, führt das zu Verkehrs- und Emissionsverlagerungen vor die Tore der EU („Carbon Leakage“) – ohne Nutzen für die Umwelt, aber zulasten europäischer Wertschöpfung, Arbeitsplätze und Konnektivität.
- SAF-Quote wettbewerbsneutral gestalten:** Eine faire Lösung zur Finanzierung der SAF-Quote wäre eine europäische Klimaschutzabgabe für alle Fluggesellschaften, abhängig vom Reiseziel. Eine andere Möglichkeit, ein Level Playing Field zu sichern, ist die Einführung einer Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) für Airlines, die sich der EU-Quote entziehen.
- SAF-Markthochlauf fördern:** Damit Europa perspektivisch über ausreichend nachhaltige Flugkraftstoffe zu wettbewerbsfähigen Preisen verfügt, braucht es gezielte Import- und Förderstrategien für biogenes SAF und PtL. In Deutschland sollten die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer – wie im Koalitionsvertrag vorgesehen – in die SAF-Förderung fließen.
- Nationale PtL-Quote abschaffen:** Die Bundesregierung muss ihren Sonderweg verlassen und der EU-Harmonisierung der PtL-Quoten Rechnung tragen. Sonst zahlen am Ende Airlines und ihre Kunden absurde Strafen dafür, dass sie einen Kraftstoff nicht nutzen, den es gar nicht gibt.

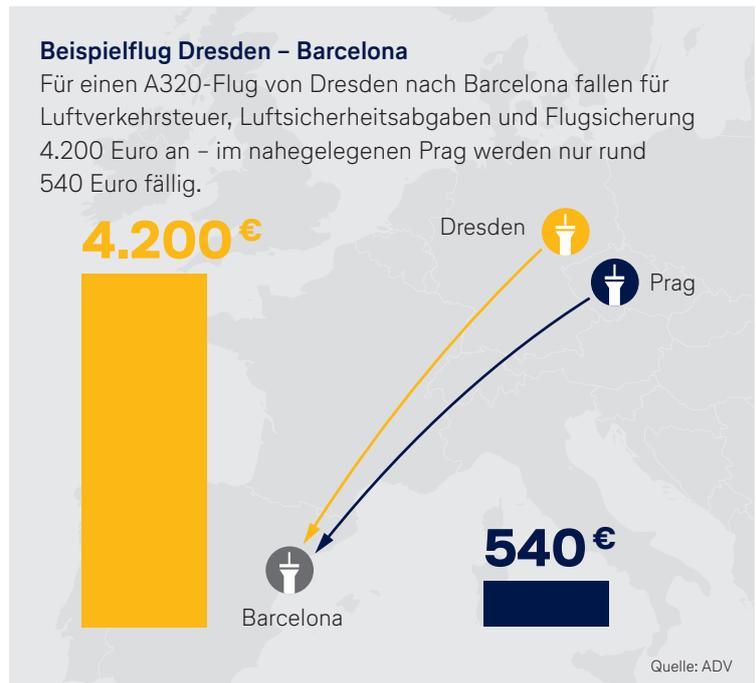
Deutscher Luftverkehr

HOHE KOSTEN SENKEN

Schweden zeigt, es geht. Das Land schafft 2025 die Luftverkehrsteuer ab, um heimische Fluggesellschaften zu stärken. Deutschland sollte ähnliche Wege gehen. Denn hierzulande ist Fliegen europaweit am teuersten.

Der Luftverkehr wächst – nur nicht in Deutschland. Wesentlicher Grund: Zu hohe staatliche Abgaben machen den Standort unattraktiv. Seit 2020 haben sich Luftsicherheitsabgaben, Flugsicherungsgebühren und die Luftverkehrsteuer nahezu verdoppelt. Die Auswirkungen sind gravierend: Das Angebot an innereuropäischen und vor allem innerdeutschen Verbindungen ist erheblich zurückgegangen. Low-Cost-Airlines verlassen zunehmend deutsche Flughäfen. Wichtige Wirtschaftsregionen drohen abgehängt zu werden. Verkehre und Wertschöpfung verlagern sich ins Ausland.

Ein Beispiel macht die Dynamik deutlich: Hebt ein A320 von Dresden zum Flug nach Barcelona ab, sind die staatlichen Abgaben rund achtmal höher als bei einem Start im nahe gelegenen Prag. Daher können Tickets ab Prag günstiger verkauft werden. Passagiere aus der Region Dresden entscheiden sich vermehrt, nach Prag zu fahren und von dort ihre Flugreise zu beginnen. Dieser exemplarische Blick auf einen Flughafen zeigt, wohin die deutsche Luftverkehrspolitik führt. Dazu kommen stetig steigende Belastungen durch EU-Regulierungen. Deutschland und Europa brauchen dringend eine Reform ihrer Standortbedingungen, die Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit fördert.

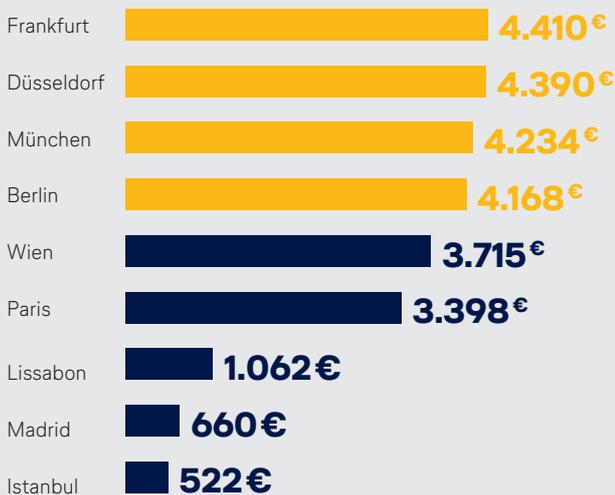


Gerade die deutsche Luftverkehrsteuer führt im europäischen Markt zu einem erheblichen Wettbewerbsnachteil. Nur eine Minderheit der 27 EU-Mitgliedstaaten erhebt derzeit eine Luftverkehrsteuer. Überall liegt sie deutlich niedriger als in Deutschland. Dänemark hat die Steuer vor gut 15 Jahren abgeschafft, seitdem ist der nationale Luftverkehr dort kräftig gewachsen. Deutschland hingegen hat die Luftverkehrsteuer seit der Pandemie massiv angehoben – um 71 Prozent für die Lang- und Mittelstrecke und 111 Prozent für die Kurzstrecke.

Schweden wird ab dem 1. Juli 2025 keine Luftverkehrsteuer mehr erheben. Der größte skandinavische Staat will damit die Wettbewerbsfähigkeit des eigenen Luftverkehrs stärken. Die Entscheidung zeigt bereits Wirkung: Ryanair plant, ab Mitte des Jahres mehr Flüge von und nach Schweden anzubieten und seine Flotte um zwei Flugzeuge aufzustocken. Deutschland sollte dem Beispiel Schweden folgen und die Luftverkehrsteuer abschaffen. In jedem Fall sollte die Bundesregierung ihr Versprechen einlösen, die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer zur Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) zu verwenden. Derzeit fließen diese Gelder in den allgemeinen Haushalt – das hilft weder dem Klima noch dem Wirtschaftsstandort Deutschland.

Staatliche Standortkosten im Vergleich

Flugzeug A320 mit 150 Passagieren; Stand Mai 2024



Quelle: BDL / DLR

Luftfracht

STANDORT DEUTSCHLAND
STÄRKEN

Für 600 Millionen Euro modernisiert Lufthansa Cargo das Frachtdrehkreuz Frankfurt. Deutschlands exportorientierte Wirtschaft erhält eine innovative und effiziente Luftfrachtdrehscheibe. Zudem investiert Lufthansa Cargo in eine hocheffiziente Flotte. Damit die Luftfracht in Deutschland und Europa wachsen kann, muss diese Standorttreue politisch richtig flankiert werden.

Das Lufthansa Cargo Center (LCC) am Flughafen Frankfurt arbeitet seit Inbetriebnahme 1982 in einem 24-Stunden-Betrieb an 365 Tagen im Jahr. Mit einer Umschlagkapazität von rund 20.000 Tonnen pro Woche ist es das weltweit größte Logistikzentrum von Lufthansa Cargo. Von hier aus werden Waren zu 300 Zielen in 100 Ländern verschickt. Bis 2030 wird das LCC, das eine Größe von etwa 46 Fußballfeldern umfasst, komplett modernisiert. Das Ziel: einen individuelleren und schnelleren Warenumschlag zu ermöglichen.

Nachhaltigkeit am Boden und in der Luft

Das LCC wird Maßstäbe im Bereich Nachhaltigkeit setzen. Photovoltaik-Anlagen, modernste Wärmedämmung, Wärmerückgewinnung und Abwärmenutzung steigern die Energieeffizienz und senken den CO₂-Ausstoß deutlich. Zudem erwirbt Lufthansa Cargo in dieser Dekade für rund 3,5 Milliarden Euro neue Flugzeuge. Seit Oktober 2021 hat das Unternehmen auf der Langstrecke komplett auf Boeing 777F umgestellt – den modernsten Frachter mit der besten Umweltbilanz. Flugzeuge der neuesten Generation verbrauchen im Vergleich zu ihren Vorgängermodellen bis zu 30 Prozent weniger Treibstoff und emittieren entsprechend weniger CO₂.

Ungleicher Wettbewerb

Damit Frankfurt auch künftig als Frachtdrehkreuz attraktiv bleibt, braucht es wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen am Standort. Aktuell schwächen politische Vorgaben die Branche gegenüber ihren europäischen und außereuropäischen Wettbewerbern.

Wesentliche Themen sind:

- Abläufe und Verfahren hierzulande sind oftmals komplizierter und langwieriger als in anderen Ländern Europas. So ist etwa beim Zoll eine umfassende Digitalisierung und Automatisierung entscheidend, um die schnelle Abfertigung der enorm gestiegenen Anzahl von Sendungen zu gewährleisten. Für eine EU-weite Harmonisierung bedarf es einer einheitlichen Interpretation der EU-Regularien.
- Ein erheblicher Standortnachteil ist das deutsche Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer. Es bindet unnötig Liquidität und verursacht damit erhöhte Kosten für Importeure, die in EU-Nachbarstaaten nicht anfallen. Allein durch ein Verrechnungsmodell könnten Kosten für Wirtschaft und Verwaltung gesenkt sowie die Einnahmen der öffentlichen Hand und die ökologische Bilanz von Güterströmen verbessert werden.
- Wie der Passagierverkehr ist auch die Luftfracht wettbewerbsverzerrenden Belastungen durch steigende EU-Klimaschutzvorgaben ausgesetzt. Ziel bleibt ein globales Level Playing Field.
- Im europäischen Vergleich sind die Kosten in Deutschland sehr hoch. Beispiel Flugsicherungsgebühren: Sie liegen in Frankfurt für eine Boeing 777-200F pro Start bei mehr als 1.000 Euro. In Paris sind sie rund ein Fünftel günstiger. Und kaum zu glauben: In Lüttich fallen gar keine Flugsicherungsgebühren an.

Luftfracht besonders wertvoll

Durchschnittlicher Wert pro Tonne und Fracht



Quelle: BDL, 2022

All das birgt die Gefahr, dass sich Frachtverkehr zunehmend ins Ausland verlagert. Schon heute werden 40 Prozent der Luftfracht zwischen der EU und Asien über nicht-europäische Standorte verschickt. Unter den Top Ten der weltweiten Luftfracht-Flughäfen findet sich schon lange kein europäischer Standort mehr. All das muss die Politik in den Blick nehmen.

Flughafen Frankfurt

STUDIE BESTÄTIGT FLACHSTART-VORTEILE

Je steiler ein Flugzeug startet, desto niedriger ist seine Lärmbelastung für die Region – so lautete eine verbreitete Annahme. Eine Studie widerlegt dies nun für den Standort Frankfurt.

Einzelne deutsche Airports empfehlen steile Startverfahren von Flugzeugen. Die Begründung: Im Gegensatz zum sogenannten Flachstart entstehe bei einem steil ansteigenden Abflug weniger Lärm. Eine vom „Forum Flughafen & Region“ beauftragte Studie belegt für Frankfurt nun das Gegenteil: Demnach führt der Flachstart in der Region des Flughafens insgesamt zu weniger Lärm, weil sich die Geräuschkulisse aufgrund der niedrigen Flughöhe vor allem auf Gebiete nahe der Startbahn konzentriert. Damit sind in Summe weniger Anwohnerinnen und Anwohner der Lärmbelastung ausgesetzt.

Dazu kommt: Flachstarts sind klimafreundlicher. Die Lufthansa Group setzt in Frankfurt deshalb seit 2013 auf dieses Verfahren. Pro Jahr werden so bis zu 7.000 Tonnen CO₂ eingespart.

Nach einer vergleichbaren Untersuchung für den Standort Leipzig ist die Frankfurter Studie bereits der zweite wissenschaftliche Beleg für die Vorteile von Flachstarts. Airports sollten ihre Empfehlungen für Startverfahren und darauf basierende Lärmrentgelte entsprechend prüfen.

Hai in the sky

AUSTRIAN AIRLINES FLIEGT MIT „HAIFISCHHAUT“

Als erste Fluglinie weltweit stattet Austrian Airlines Flugzeuge des Typs Boeing 777-200ER mit AeroSHARK aus. Insgesamt vier Maschinen werden ab Dezember 2024 mit der innovativen Oberflächentechnologie beschichtet.

Die von Haifischhaut inspirierte Folie reduziert den Reibungswiderstand beim Fliegen und senkt damit den Treibstoffverbrauch um bis zu einem Prozent. So spart die Airline künftig über 2.000 Tonnen CO₂ pro Jahr. Das entspricht rund zwölf Flügen von Wien nach New York.

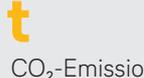
Neue Technologien wie AeroSHARK sind ein zentraler Hebel, um Fliegen nachhaltiger zu gestalten. Austrian Airlines ist bereits das vierte Unternehmen der Lufthansa Group, das diese Innovation in den Flugbetrieb bringt. Lufthansa Airlines, SWISS und Lufthansa Cargo nutzen die von Lufthansa Technik und BASF entwickelte Folie bereits mehrere Jahre. Seit 2019 konnten so rund 24.000 Tonnen CO₂ eingespart werden.

AeroSHARK senkt Kerosinverbrauch

4  Jahre

4    
Boeing 777-200ER
mit AeroSHARK

-2.650 t  Kerosin

 -8.300 t  CO₂-Emissionen

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
Airporting, D-60546 Frankfurt

REDAKTIONSLEITUNG:

Sandra Courant

REDAKTIONELLE MITARBEIT:

Grit Engelbart, Anton Heinecke,
Thrasivoulos Malliaras,
Marie-Charlotte Merscher,
Dr. Christoph Muhle, Jan Paulin,
Abdullah Sert, Steffen von Eicke

REDAKTIONSSCHLUSS:

25. September 2024

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER:

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer