



KLIMAPOLITISCHE KERNBOTSCHAFTEN DER LUFTHANSA GROUP



- 1. Wir tragen Verantwortung für die Umwelt**
Auf den Luftverkehr entfallen knapp 3 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen. Die Lufthansa Group ist entschlossen, die Umweltauswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit auf ein unvermeidbares Maß zu begrenzen. Seite 2
- 2. Moderne und effiziente Flugzeuge reduzieren Emissionen erheblich**
Neues Fluggerät reduziert CO₂-Emissionen um bis zu 25 Prozent pro Sitzkilometer. Die Lufthansa Group investiert Milliarden. Seite 2
- 3. Ein international abgestimmtes Vorgehen ist der Schlüssel für wirksamen Klimaschutz**
Seit 2012 führt der EU-Emissionshandel (ETS) dazu, dass der nationale und innereuropäische Luftverkehr CO₂-neutral wächst. Mit CORSIA wird dieser Effekt ab 2021 international erzielt. Seite 3
- 4. Nationale Abgaben sind wettbewerbsverzerrend und können klimapolitisch kontraproduktiv sein**
Steuerliche Alleingänge spielen ausländischen Flughäfen und Drehkreuzen wie Amsterdam, London, Istanbul oder Dubai in die Hände. Seite 3
- 5. Markt für alternative Kraftstoffe schaffen**
Synthetisch hergestellte Kraftstoffe sind die einzige echte Alternative, um Emissionen in der Luftfahrt unmittelbar zu neutralisieren. Seite 4
- 6. Kurzstreckenflüge sind für ein effizientes Hubsystem unverzichtbar**
Innerdeutsche Kurzstreckenflüge können für Geschäftsreisende und als Zubringer eine wichtige Rolle spielen. 0,3 Prozent der hiesigen CO₂-Emissionen entfallen auf innerdeutsche Flüge. Seite 4
- 7. Klimaschützende Investitionen der Luftverkehrswirtschaft brauchen insgesamt gute Rahmenbedingungen**
Politik muss keine zusätzlichen Abgaben erheben, um CO₂-Einsparungen zu ermöglichen. Ein Single European Sky könnte allein bei Lufthansa jährlich bis zu 1,8 Millionen. Tonnen CO₂ einsparen. Seite 5
- 8. CO₂-neutrales Fliegen ist heute schon möglich**
Seit mehr als zehn Jahren kann jeder Passagier bei der Lufthansa CO₂-neutral fliegen. Die Lufthansa Group kompensiert Dienstreisen aller eigenen Mitarbeiter. Seite 5



Der Luftverkehr ist ein Wachstumssektor. Er ermöglicht Wohlstand und die internationale Mobilität der Menschen. Für die Lufthansa Group geht das einher mit der Verantwortung, Umweltauswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf ein unvermeidbares Maß zu begrenzen – in der Luft und am Boden.

Da der Luftverkehr noch auf längere Sicht fossile Treibstoffe benötigen wird, spielen marktbasierende Instrumente zur CO₂-Bepreisung eine wichtige Rolle. Solche Instrumente sind bereits vorhanden: Auf allen innereuropäischen und innerdeutschen Flügen wächst der Luftverkehr seit 2012 CO₂-neutral. Und ab 2020 gilt das auch für die internationalen Flüge.

1.

Wir tragen Verantwortung für die Umwelt

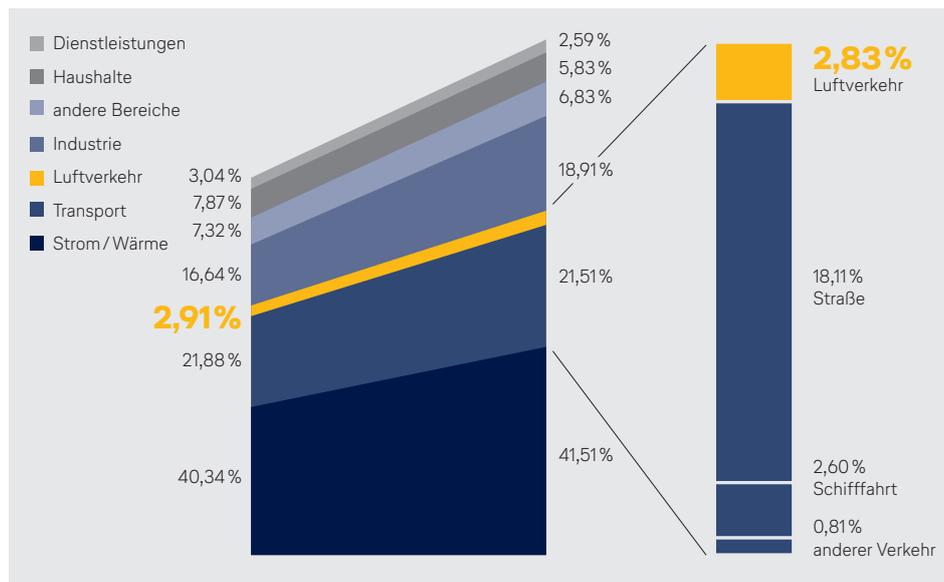
Die Wirtschaftssektoren mit hohen CO₂-Emissionen sind Strom-/Energieerzeuger mit global 41,5 Prozent, gefolgt von Transport/Luftverkehr mit 24,3 Prozent.

Auf den weltweiten Luftverkehr entfielen 2016 insgesamt 2,83 Prozent der CO₂-Emissionen. Dabei ist zu beachten: Ungefähr 80 Prozent der durch den Luftverkehr weltweit verursachten CO₂-Emissionen werden auf Flügen > 1500 km emittiert. Für diese Strecken gibt es kaum Mobilitätsalternativen. Der rein innerdeutsche Luftverkehr trug 0,3 Prozent zu den CO₂-Emissionen Deutschlands bei.

ENTWICKLUNG DER WELTWEITEN CO₂-EMISSIONEN 2000 BIS 2016*

*Gemessen an den CO₂-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe

Quelle: Internationale Energieagentur (IEA) 2019, Daten für 2016



2.

Moderne und effiziente Flugzeuge reduzieren Emissionen erheblich

Der größte Hebel zur Reduktion von Emissionen im Luftverkehr ist der Einsatz moderner und effizienter Flugzeuge. So wird der Kerosinverbrauch durch den Ersatz von vierstrahligen Flugzeugen durch moderne zweistrahlige Flugzeuge wie der Airbus A350 um 25 Prozent pro angebotenen Sitzkilometer (SKO) reduziert. Auf der Kurzstrecke beträgt der Effizienzgewinn durch moderne Flugzeuge 15 bis 20 Prozent.

Der Erfolg der kontinuierlichen Flottenerneuerung ist messbar. Durchschnittlich benötigten die Passagierfluggesellschaften der Lufthansa Group 2018 nur noch 3,65 Liter Kerosin, um einen Passagier 100 Kilometer weit zu fliegen. Gegenüber 1990 ist dies eine Verbesserung von über 41 Prozent.

Die jüngste Order von 40 hochmodernen Langstrecken-Flugzeugen der Typen Airbus A350-900 und Boeing 787-9 mit einem Investitionsvolumen von 12 Milliarden US-Dollar (Listenpreise) unterstreicht diese Ambitionen.



3.

Ein international abgestimmtes Vorgehen ist der Schlüssel für wirksamen Klimaschutz

Luftverkehr ist global. Daher muss ein wirksamer Klimaschutz im Luftverkehr international ausgerichtet sein. Während eine grenzüberschreitend harmonisierte Besteuerung aus verschiedenen Gründen schwierig ist, sind marktwirtschaftliche Regulierungsansätze über Emissionszertifikate erfolgversprechender. Prinzipiell gibt es zwei Arten von Zertifikatssystemen:

- Cap and Trade wie das Europäische Emissionshandelssystem für mehrere Sektoren (EU Emissions Trading System (ETS)) und
- sektorspezifische Kompensationssysteme wie CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).

Beim 2012 eingeführten Europäischen ETS legen die EU-Staaten für mehrjährige Perioden eine Obergrenze an CO₂-Emissionen fest, die in Zertifikate umgerechnet werden. Diese Zertifikate werden in einem zweiten Schritt Unternehmen zugeteilt bzw. können ersteigert und anschließend gehandelt werden. Auf innerdeutschen und innereuropäischen Strecken wächst der Luftverkehr damit seit einigen Jahren CO₂-neutral. Die EU hatte darum gerungen, auch internationale Flüge in den EU-ETS einzubeziehen, scheiterte letztlich allerdings am vehementen Widerstand anderer Staaten. Damit besteht mit dem EU-ETS in dieser Begrenzung eine Sonderbelastung des europäischen Luftverkehrs.

CORSIA setzt von vornherein auf einen globalen Ansatz und will weltweit alle internationalen Flüge wettbewerbsneutral in den Klimaschutz einbinden. CORSIA stabilisiert die CO₂-Emissionen im internationalen Luftverkehr auf dem Niveau von 2020. Zur Funktionsweise: Fluggesellschaften erwerben Zertifikate entsprechend der CO₂-Emissionen des Branchenwachstums. Mit den Einnahmen werden CO₂-kompensierende Projekte finanziert. Damit ist die Luftverkehrsbranche weltweit der bislang einzige Industriesektor mit einem eigenen Klimaschutzinstrument.

4.

Nationale Abgaben sind wettbewerbsverzerrend und können klimapolitisch kontraproduktiv sein

Die Staatengemeinschaft hat sich unter dem Dach der UN-Luftfahrtorganisation ICAO schon vor Jahrzehnten darauf geeinigt, dass der Luftverkehr seine Infrastrukturkosten nicht über Steuern finanziert, sondern über eine Nutzerfinanzierung bei Flughäfen und Flugsicherung. Die Bundesregierung hat das weltweit geltende Prinzip der Nutzerfinanzierung durch Einführung der Luftverkehrsteuer durchbrochen: Seit 1. Januar 2011 müssen Fluggesellschaften für jeden Passagier, der auf einem deutschen Flughafen seine Reise beginnt, eine Steuer entrichten. 2019 wird der Fiskus dadurch 1,215 Milliarden Euro einnehmen.

Eine über die Luftverkehrsteuer hinausgehende, zusätzliche nationale Kerosinsteuer oder CO₂-Abgabe wäre deshalb eine weitere wettbewerbsverzerrende Belastung. In Deutschland starten mehr als 50 Prozent der Lufthansa Flüge, die vor dem Abflug betankt werden. Ausländische Wettbewerber wären entsprechend nur marginal betroffen. Viele Passagiere würden dann nicht mehr mit deutschen Fluggesellschaften über deutsche Drehkreuzflughäfen fliegen, sondern billigere Verbindungen mit ausländischen Unternehmen über Drehkreuze wie Istanbul oder Doha buchen. CO₂-Emissionen würden dadurch nur verschoben, nicht aber reduziert.



5.

Markt für alternative Kraftstoffe schaffen

Synthetisch hergestellte Kraftstoffe sind die einzige echte Alternative, um die Emissionen in der Luftfahrt unmittelbar zu neutralisieren.

- Allerdings müsste deutlich mehr nachhaltiger Kraftstoff produziert werden. Dafür braucht es noch mehr Anstrengungen bei Forschung und Entwicklung. Die Politik sollte dieses Feld zu einer Priorität machen.
- Alternative Kraftstoffe sind derzeit – sofern verfügbar – etwa drei- bis fünfmal so teuer wie herkömmliches Kerosin. Diese Preisdifferenz ist für Airlines in größerem Ausmaß nicht darstellbar, da die Ausgaben für Kerosin schon heute für 25 bis 30 Prozent der Betriebskosten stehen.

Von einem Elektro- oder Wasserstoffantrieb wie im Automobilverkehr ist die Luftfahrt noch weit entfernt. Kernproblem ist die geringere Energiedichte bekannter alternativer Energieträger (Batterie und Wasserstoff) im Vergleich zu Kerosin. Darüber hinaus ist die Speicherung großer Mengen an Wasserstoff – die für lange Flugreisen notwendig wären – technologisch extrem aufwendig.

6.

Kurzstreckenflüge sind für ein effizientes Hubsystem unverzichtbar

Der Anteil der innerdeutschen Flüge an der gesamten Verkehrsleistung deutscher Fluggesellschaften macht 5 Prozent aus. Gemessen an den deutschen CO₂-Emissionen entfallen 0,3 Prozent auf innerdeutsche Flüge.

Warum ist der Inlandsflugverkehr dennoch bedeutsam? Erstens bevorzugen Geschäftsreisende oftmals Luftverkehrsverbindungen. Zweitens spielen diese Verbindungen eine wichtige Rolle als Zubringer. Airlines bündeln Passagiere an Drehkreuzen, um sie von dort in alle Welt zu befördern. So steigen zum Beispiel an deutschen Drehkreuzen zwei Drittel der Flugreisenden um. Dadurch kann größeres Fluggerät eingesetzt und die Auslastung gesteigert werden. Das ermöglicht ökologisch wie ökonomisch sinnvollere Flüge.

Wo immer möglich, setzt Lufthansa auf Intermodalität. Das bedeutet: Je besser die Drehkreuze an den Schienenfernverkehr angebunden sind, desto mehr Zubringerverkehr verlagert sich auch auf die Schiene. Insbesondere in München besteht Verbesserungsbedarf.

Gleichzeitig steht Lufthansa auch auf Langstreckenverbindungen im Wettbewerb. Beispiel Nürnberg–Singapur: Turkish Airlines bietet die Verbindung mit einmaligem Umsteigen in Istanbul an. Lufthansa bietet die Verbindung über Frankfurt an. Reisende, die den Zug nach FRA ausschlagen – die Verbindung dauert etwa eine Stunde länger –, würden wahrscheinlich Turkish wählen. Auf der Lufthansa Flugstrecke Nürnberg–Frankfurt liegt der Umsteigeanteil entsprechend bei 95 Prozent.



7.

Klimaschützende Investitionen der Luftverkehrswirtschaft brauchen insgesamt gute Rahmenbedingungen

Lufthansa setzt auf qualitatives Wachstum, das Ressourcen schont. Das Unternehmen investiert Milliarden Euro in verbrauchsarmes Fluggerät und unterstützt Entwicklung sowie Einsatz alternativer Kraftstoffe.

Allerdings sind die Möglichkeiten einer Airline endlich. Lufthansa kann sich nicht operativ am Bau von Flugzeugen oder in der Produktion alternativer Kraftstoffen betätigen. Hier sind in erster Linie die Hersteller und neue Technologie-Partner gefragt. Aufgabe der Staatengemeinschaft und Politik ist es, die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen und Märkte gezielt zu stimulieren.

Ein anschauliches Beispiel ist der längst überfällige Single European Sky. Mit einer effizienten und freien Streckenführung im europäischen Luftraum würden Umwege und Wartezeiten weitgehend entfallen – nach neuesten Erkenntnissen könnten pro Flug 0,8 bis 1,6 Tonnen CO₂ eingespart werden. Für die Lufthansa Group ergibt sich daraus ein Einsparpotenzial von 1 Million bis 1,8 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr.

8.

CO₂-neutrales Fliegen ist heute schon möglich

Seit mehr als zehn Jahren kann jeder Passagier bei der Lufthansa CO₂-neutral fliegen.

Die Lufthansa Group kooperiert dabei mit der Schweizer Non-Profit Stiftung „myclimate“ und dem Anbieter „ClimateAustria“. Entsprechend des Kerosinbedarfes pro Flug können Reisende Projekte unterstützen, die nachweislich CO₂-Emissionen reduzieren.

HERAUSGEBER

Lufthansa Group
Konzernpolitik
030 8875-3030

REDAKTIONSSCHLUSS

21. Mai 2019

DISCLAIMER

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