



POLITIKBRIEF

Mai
2021



Klimaschutz und Wettbewerb: Sind Stabilisierungspakete geeignet für ökologische Auflagen?	1
Stabilisierung der Lufthansa Group: 1,3 Milliarden Euro aus deutschem Rettungspaket in Anspruch genommen	3
Klimaschutz: Neue Angebote für den CO ₂ -Ausgleich	4
Lufthansa und BASF: Weniger Verbrauch durch Sharkskin-Technologie	5
Lufthansa A350 „Erfurt“: Der neue Klimaforscher	5
Kontakt: Ihre Ansprechpartner bei der Lufthansa Group	6

Klimaschutz und Wettbewerb

SIND STABILISIERUNGSPAKETE GEEIGNET FÜR ÖKOLOGISCHE AUFLAGEN?

Corona hat die Luftfahrt weltweit ins Taumeln gebracht. Keine Langstreckenairline bewältigt die Krise ohne staatliche Unterstützung. Häufige Forderung dabei: Hilfen sollten an Umweltauflagen geknüpft werden. Im Sinne eines fairen Wettbewerbs ein Fehler. Das weiß auch Frankreich und verzichtet auf einseitige Auflagen für seine Airline.

Corona hat den Wachstumskurs der Lufthansa Group abrupt und nachhaltig gestoppt. Der Konzern brauchte die Unterstützung der Regierungen seiner Heimatmärkte. Interessant dabei: Setzt man die gewährten Staatskredite zum Umsatz ins Verhältnis, fallen die Stabilisierungspakete unserer Wettbewerber oft deutlich größer aus.

Lufthansa sichert Versorgung in der Krise

Es gibt gute Gründe, Lufthansa zu stützen. Das hat bereits das Pandemiejahr 2020 gezeigt. Mit Flügen, die gestrandete Deutsche und EU-Bürger nach Hause gebracht haben, dem Transport medizinischer Güter und Schutzausrüstung und der Sicherung globaler Wertschöpfungsketten hat Lufthansa einmal mehr ihren Wert für Wirtschaft und Gesellschaft bewiesen. Insofern fand die Stabilisierung von Lufthansa breite Unterstützung. Allerdings von Seiten der Opposition oft verbunden mit dem Einwand: Wenn der Staat hilft, muss er auch direkt Einfluss nehmen. Gefordert werden insbesondere Umweltauflagen.

Frankreich erhält Drehkreuz-Verbindungen

Als Beispiel, wie der Staat stabilisiert und steuert, wird immer wieder das Rettungspaket für Air France-KLM genannt. Die französische Regierung habe ihre finanzielle Hilfe mit klaren Klimaschutzauflagen verknüpft und Inlandsflüge verboten. Doch der genaue Blick zeigt: Die Vorgaben sind marginal, ohne spürbare Nachteile für die Airline-Gruppe. Denn erlaubt sind weiterhin alle Zubringerflüge zum Air France Drehkreuz Charles-de-Gaulle. Zudem dürfen nur solche Strecken nicht mehr geflogen werden, die von Paris mit dem Zug in weniger als zweieinhalb Stunden zu erreichen sind. Das bedeutet: Nur drei Flugverbindungen müssen eingestellt werden – von Paris Orly nach Bordeaux, Lyon und Nantes.

Mehr Inlandsflüge in Frankreich

Würde man diese Kriterien auf Deutschland übertragen, würde eine einzige inländische Flugroute wegfallen. Dass es in Frankreich mehr um ein politisches Symbol als um wirkungsvolle Klimapolitik geht, zeigen auch die kürzlich bekannt gewordenen Pläne von Transavia. Die Tochtergesellschaft von Air France-KLM will laut Presseberichten bis zu zwanzig neue inländische Routen aufnehmen, darunter auch einige von Orly aus.

Entwicklung des innerfranzösischen Flugangebots der Air-France/KLM-Gruppe

-3

Streichung von drei Strecken aufgrund politischer Vorgaben

+20

Neue Strecken der Air-France-Tochter Transavia

Inlandsflüge: Welche Auswirkungen hätte die französische Regelung in Deutschland?

In Frankreich sollen künftig alle Strecken gestrichen werden, die per Bahn innerhalb von 2,5 Stunden zu erreichen sind, allerdings: Zubringerflüge zum Drehkreuz Charles de Gaulle sind auch weiterhin komplett gestattet. Auf Deutschland übertragen – das aus historischen Gründen mit Frankfurt und München zwei Drehkreuze hat – hätte die gleiche Regelung eine einzige Streckenstreichung zur Folge. Alle innerdeutschen Verbindungen der Lufthansa Group, die per Bahn bis zu 2,5 Stunden dauern:

- ✓ Strecken dürften entsprechend französischer Regulierung geflogen werden
- ✗ Strecke dürfte entsprechend französischer Regulierung nicht geflogen werden



Quellen: OAG, DB, BDL, Lufthansa

Für Lufthansa bleibt Nachhaltigkeit in und trotz der Krise zentral. Doch Stabilisierungspakete sind der falsche Ort für Klimapolitik. Vorgaben für einzelne Airlines verzerren nicht nur den Wettbewerb, sie nutzen auch dem Klima nicht. Denn Regeln, die nicht für alle Marktteilnehmer gelten, führen zu Verkehrsverlagerungen, negativen Beschäftigungseffekten und Carbon Leakage.

Flottenerneuerung im WSF-Vertrag verankert

Deshalb sieht der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) Überbrückungshilfen mit den mildesten Mitteln vor. Um die Koordinaten der sozialen Marktwirtschaft nicht unnötig zu verschieben, soll die unternehmerische Handlungs- und Entscheidungsfreiheit nicht maßgeblich eingeschränkt werden. Umweltpolitische Auflagen, die den Wettbewerb verzerren, finden sich daher in der Vereinbarung zwischen dem WSF und Lufthansa nicht. Stattdessen hat sich das Unternehmen konkret verpflichtet, konsequent seine Flotte zu erneuern.

Lufthansa und Bahn kooperieren stärker denn je

Auch ohne staatliche Intervention setzt Lufthansa auf Intermodalität und kooperiert mit der Deutschen Bahn. Denn eine komfortable Verzahnung der Verkehrsträger nutzt Kunden und Umwelt. Seit zehn Jahren bieten wir mit dem „LH Express Rail“ eine integrierte Buchung von Zug und Flug an, um Zubringerflüge zum Drehkreuz in Frankfurt reduzieren zu können. Diese Zusammenarbeit bauen Lufthansa und DB kontinuierlich aus. Im Laufe des Jahres wird das Lufthansa Express Rail-Netz um fünf auf dann 22 Städte erweitert. Ab Dezember fahren erstmals extraschnelle Sprinter-Züge auch zum Frankfurter Flughafen. Solange allerdings am zweitgrößten Lufthansa Drehkreuz in München kein ICE halten kann, bleibt das intermodale Angebot limitiert. Und hier kommt dann doch der Staat ins Spiel: mit einem gezielten Ausbau der luftverkehrsrelevanten Bahninfrastruktur.

Lufthansa Express Rail: Zug zum Flug

Im März haben die Lufthansa Group und die Deutsche Bahn ihre Produktoffensive für eine umweltfreundliche Vernetzung der Verkehrsträger vorgestellt. So verbinden wir den Flughafen Frankfurt ab dem zweiten Halbjahr 2021 zusätzlich mit Berlin, Hamburg, Bremen, Münster und München per Lufthansa Express Rail-Verbindungen.

- Optimale Anbindung mit kurzen Umsteigezeiten am Frankfurter Flughafen
- Automatische Umbuchung bei Verspätungen
- Große Gepäckfächer in Zügen der neuesten Generation
- Priorisierte Behandlung der Koffer von Express Rail Kunden am Flughafen
- Ein Ticket, zwei Bordkarten – für ICE und Anschluss-Flug
- Meilengutschrift auch für die Zugfahrt
- Zugang zu DB-Lounges für Business- und First-Class-Kunden
- Über alle Lufthansa Vertriebskanäle buchbar



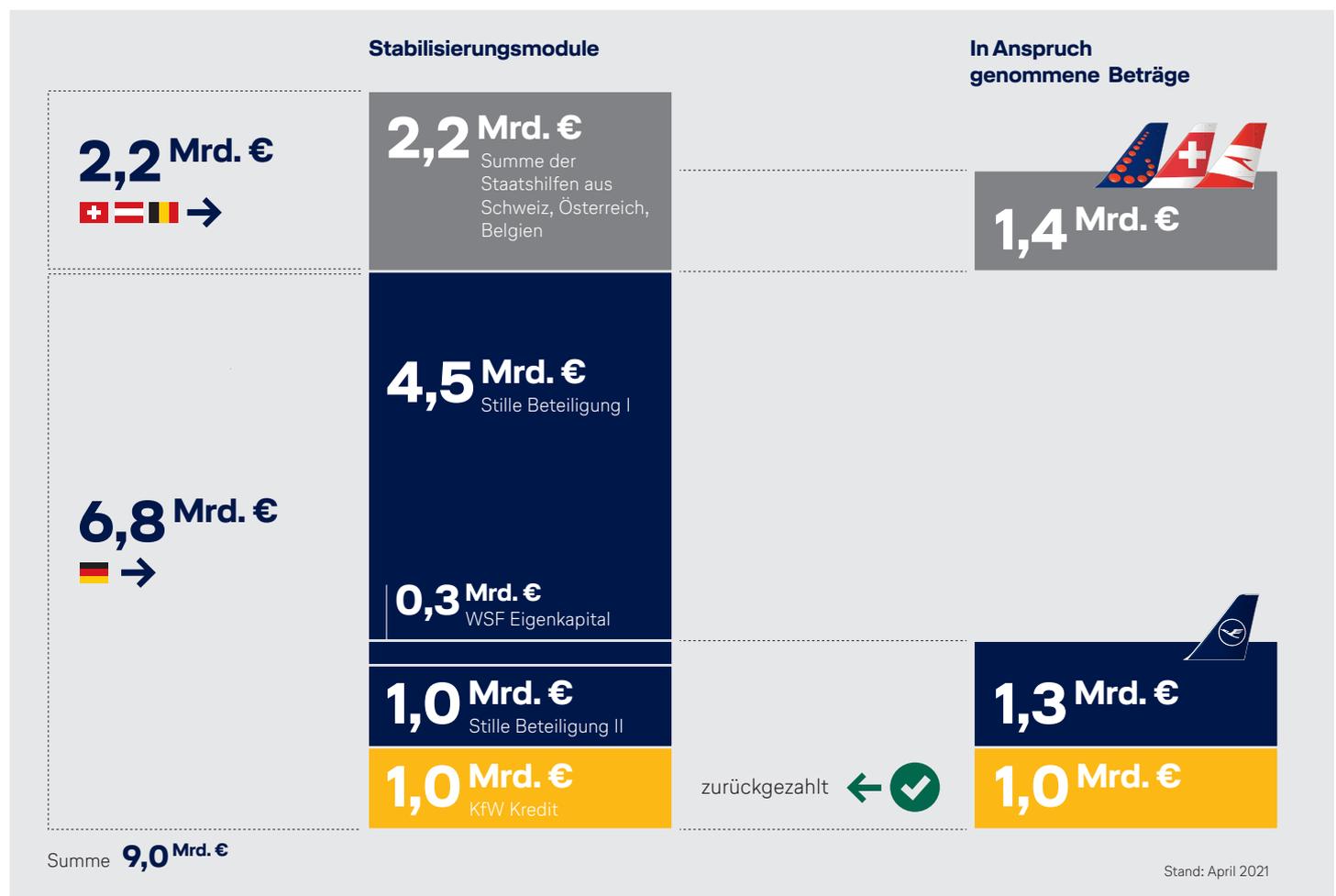
Stabilisierung der Lufthansa Group

1,3 MILLIARDEN EURO AUS DEUTSCHEM RETTUNGSPAKET IN ANSPRUCH GENOMMEN

Die Lufthansa Group hat insgesamt finanzielle Zusagen in Höhe von 9 Milliarden Euro erhalten. Davon entfallen 2,2 Milliarden Euro auf Österreich, die Schweiz und Belgien. Das Stabilisierungspaket der Bundesregierung beläuft sich auf 6,8 Milliarden Euro – davon werden aktuell 1,3 Milliarden Euro in Anspruch genommen.

Im vergangenen Jahr hat die Lufthansa Group einen operativen Verlust von 5,5 Milliarden Euro verzeichnet. Trotz dieser enormen Belastung konnte das Unternehmen den KfW-Kredit in Höhe von 1 Milliarde Euro vertragsgemäß im Februar tilgen. Das Aktieninvestment des Bundes über 306 Millionen Euro – auch WSF-Eigenkapital genannt – hat aktuell einen Buchungswert von über 1 Milliarde Euro. Die Nutzung von bislang unangetasteten Mitteln aus der sogenannten Stillen Beteiligung I ist allerdings weiterhin möglich und wird derzeit geprüft.

Die Stabilisierung ermöglicht es der Lufthansa Group, den Transformationsprozess des Unternehmens zu beschleunigen. Nachhaltigkeit ist dabei ein Erfolgskriterium. So bleiben unter Umständen alle über 25 Jahre alten Flugzeuge dauerhaft am Boden. Ab Sommer 2021 rechnen wir wieder mit einer stärkeren Nachfrage. Die Lufthansa Group ist vorbereitet, um kurzfristig wieder bis zu 70 Prozent der Vorkrisenkapazität anzubieten – und rund 100.000 Arbeitsplätze dauerhaft zu sichern.



Klimaschutz

NEUE ANGEBOTE FÜR DEN CO₂-AUSGLEICH

CO₂-neutral reisen – „Compensaid“, die digitale CO₂-Kompensationsplattform der Lufthansa Group, macht es möglich. Seit 2019 können Individualreisende hier die CO₂-Emissionen ihrer Flüge ausgleichen. Jetzt bieten wir auch Unternehmen diese Möglichkeit.

Firmenkunden können für Dienstreisen ihrer Mitarbeiter fossilen durch nachhaltigen Flugkraftstoff ersetzen. Compensaid berechnet für die jeweilige Strecke den Kerosinbedarf sowie den entsprechenden Aufpreis für sogenanntes Sustainable Aviation Fuel (SAF) – übrigens auch für Flüge mit anderen Airlines. Zudem können Unternehmen CO₂-Emissionen auch über Klimaschutzprojekte kompensieren. Die Mittel kommen beispielsweise einem Solarpark in der Dominikanischen Republik, einer Biomasseanlage in Brasilien und einem Regenwaldschutzprojekt in Kenia zugute. Dabei arbeitet Compensaid eng mit der Schweizer Non-Profit-Stiftung myclimate zusammen, die bei der Projektauswahl den strengen Goldstandard anlegt.

Erster CO₂-neutraler Frachtflug von Lufthansa Cargo

Seit dem Start von Compensaid wurde die Plattform Schritt für Schritt ausgebaut. Die Airlines der Lufthansa Group haben Compensaid direkt in den Buchungsprozess integriert. Vielflieger finden diese Option in der Miles & More App. Auch Lufthansa Cargo nutzt eine Kompensationslösung für CO₂-neutrale Luftfracht. Im November 2020 hat Lufthansa Cargo zusammen mit DB Schenker Cargo den weltweit ersten CO₂-neutralen Frachtflug nach Shanghai durchgeführt. Seit dem Sommerflugplan 2021 wird diese Möglichkeit allen Lufthansa Cargo-Kunden angeboten.

CO₂-Kompensation mit Sustainable Aviation Fuel

Je kurzfristiger die CO₂-Emissionen kompensiert werden sollen, desto teurer. Reisende und Unternehmen haben die Wahl, hier gewählt: 3 Jahre.

Berlin – Washington
 Zu kompensierendes CO₂: **417 kg**
 Zusätzliche Kosten für SAF: **192,18 €**

Berlin – Valencia
 Zu kompensierendes CO₂: **131 kg**
 Zusätzliche Kosten für SAF: **60,21 €**

Berlin – München
 Zu kompensierendes CO₂: **67 kg**
 Zusätzliche Kosten für SAF: **30,95 €**

Lufthansa und BASF

WENIGER VERBRAUCH DURCH SHARKSKIN-TECHNOLOGIE

Die Luftfahrtindustrie forscht seit langem intensiv daran, Luftwiderstand zu verringern und so Treibstoff einzusparen. In einem Gemeinschaftsprojekt ist Lufthansa Technik und BASF der Durchbruch gelungen – das Vorbild kommt aus dem Meer.



Die Oberflächenstruktur „AeroSHARK“, die der feinen Struktur von Haifischhaut nachempfunden ist, soll ab Anfang 2022 auf der gesamten Frachterflotte der Lufthansa Cargo zum Einsatz kommen. Sie optimiert die Aerodynamik an strömungsrelevanten Stellen des Flugzeuges. Lufthansa Technik rechnet mit einer Reibungsminderung von mehr als einem Prozent.

Bezogen auf die zehn Frachtflugzeuge vom Typ Boeing 777F der Lufthansa Cargo bedeutet das jährliche Einsparungen von rund 3.700 Tonnen Kerosin und fast 11.700 Tonnen CO₂-Emissionen. Hochgerechnet auf die gesamte Lufthansa Cargo-Flotte entsprechen die jährlichen CO₂-Einsparungen 48 einzelnen Frachtflügen von Frankfurt nach Shanghai.

Lufthansa A350 „Erfurt“

DER NEUE KLIMAFORSCHER

Noch genauer das Wetter vorhersagen, noch präziser Klimaveränderungen analysieren. Das ist das Ziel einer weltweit einmaligen Kooperation zwischen Lufthansa und mehreren Forschungsinstituten. Dafür baut Lufthansa ein Flugzeug zum Klimaforschungsflieger um. Der modernste und sparsamste Langstreckenjet der Lufthansa Flotte – der Airbus A350-900 „D-AIXJ“ mit Taufnamen „Erfurt“ – wird ein fliegendes Forschungslabor.

In der Tropopausenregion in neun bis zwölf Kilometern Flughöhe wird die „Erfurt“ rund 100 verschiedene Spurengase, Aerosol- und Wolkenparameter messen. Klimarelevante Parameter können in dieser Höhe mit deutlich höherer Genauigkeit und zeitlicher Auflösung an Bord des Flugzeugs erfasst werden als mit satelliten- oder bodengestützten Messsystemen.

Lufthansa Technik nahm jetzt die ersten und umfassendsten Umbaumaßnahmen vor. Am unteren Flugzeugrumpf wurden die Vorbereitungen für die Installation des Luft-Einlasssystems getroffen. Danach folgen mehrere Testflüge, an deren Ende die Zertifizierung eines rund 1,6 Tonnen schweren Klimaforschungslabors steht. Voraussichtlich Ende 2021 hebt die „Erfurt“ dann ab München zu ihrem ersten Flug im Dienst der Klimaforschung ab.

Lufthansa Group

IHRE ANSPRECHPARTNER



ANDREAS BARTELS

Leiter Konzernkommunikation
Lufthansa Group

☎ 069 696-3659
✉ andreas.bartels@dlh.de



DR. KAY LINDEMANN

Leiter Konzernpolitik
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3030
✉ kay.lindemann@dlh.de



MARTIN LEUTKE

Leiter digitale Kommunikation und
Media Relations Lufthansa Group

☎ 069 696-36867
✉ martin.leutke@dlh.de



JAN KÖRNER

Leiter Repräsentanz Berlin
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3212
✉ jan.koerner@dlh.de



SANDRA COURANT

Pressesprecherin
Lufthansa Group

☎ 030 8875-3300
✉ sandra.courant@dlh.de



JÖRG MEINKE

Leiter Repräsentanz Brüssel
Lufthansa Group

☎ 0032 2 290-4305
✉ joerg.meinke@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:

Alexander Lutz,
Steffen Milchsack

REDAKTIONSSCHLUSS:

5. Mai 2021

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER:

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer