

VORTRAG

WINGS OF CHANGE: DIE EUROPÄISCHE LUFTFAHRT- INDUSTRIE AUF DEM WEG IN EINE NACHHALTIGE ZUKUNFT

Rede von **Carsten Spohr**

Vorstandsvorsitzender Deutsche Lufthansa AG
vor dem Übersee-Club Hamburg anlässlich
des Großen Übersee-Tages und 100. Jubiläums
des Übersee-Clubs e.V. Hamburg

Donnerstag, 5. Mai 2022



Vita

Carsten Spohr ist seit Mai 2014 Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Lufthansa AG. Er führt die Lufthansa Group mit den Geschäftsfeldern Network Airlines, Eurowings, Logistik, Technik und Catering.

Im Januar 2011 wurde er erstmals in den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG berufen. Zuvor war er in verschiedenen Managementpositionen innerhalb des Konzerns tätig, unter anderem als Vorsitzender des Vorstandes der Lufthansa Airline und der Lufthansa Cargo AG.

Carsten Spohr ist Diplom-Wirtschaftsingenieur und Inhaber der Lufthansa-Kapitäns-Lizenz für die Flugzeugmuster der Airbus A320-Familie.



Es gilt das gesprochene Wort.



**Sehr geehrter Herr Präsident Behrendt,
sehr geehrter Herr Generalkonsul Tušek,
sehr geehrter Herr Bürgermeister Dr. Tschentscher,
liebe Frau Tschentscher,
sehr geehrter Präses der Handelskammer,
Exzellenzen, Mitglieder des Übersee-Clubs,
sehr geehrte Damen und Herren,
und natürlich: liebe Vielflieger!**

Ich hoffe, auch mit der letzten Anrede allein hätte ich Sie ALLE angesprochen ...

Vielen Dank für Ihre Einladung und die freundliche Begrüßung.

Zunächst: Herzlichen Glückwunsch zum hundertjährigen Bestehen! Es ist mir eine Ehre, als Lufthanseat anlässlich Ihres runden Jubiläums heute zu Ihnen zu sprechen.

Meine Damen, meine Herren, dies ist erst meine zweite hanseatische Rede – im geografischen Sinne des Hanseatischen. Bei meiner ersten Rede im Norden besuchte mich der Einladende extra in Frankfurt, um seine Erwartungen an die Rede mit mir zu besprechen. Und das ging dann ungefähr so:

Lieber Herr Spohr, Ihre Rede sollte bitte nicht zu lang sein, um Langeweile zu vermeiden, aber bitte auch nicht zu kurz, um zu vermeiden, dass wir Hanseaten uns nicht ausreichend respektiert fühlen.

Dann: Sie wissen ja, wir Hanseaten haben es gerne traditionell, aber bitte nicht verstaubt ... Daher gerne mit Stil, aber nicht steif ...

Dann: Seien Sie ruhig etwas humorvoll, aber bitte nicht rheinisch fröhlich ...

Dann: Wir sind durchaus dankbar, dass die Lufthansa bei uns einen Standort hat, aber etwas undankbar, dass dieser nicht noch größer ausfällt ...

Und: Wir hätten an unserem Flughafen einerseits gerne mehr Flüge der Lufthansa, aber bitte nicht mehr Lärm ...

Ich bin sicher, Sie als echte Hamburger haben es längst erkannt. Diese Episode entstammt natürlich einer Vorbereitung für die Rede zur Eiswette in Bremen ...

Und so stehe ich natürlich hier in Hamburg heute deutlich unbeschwerter vor Ihnen, denn im Vorfeld gab es nur die beruhigende Information, dass man der Lufthansa und mir natürlich grundsätzlich wohlgesonnen sei.

... aber es natürlich schon besser fand, als die Lufthansa früher von den Wahl-Hamburgern Weber und Mayrhuber geführt wurde, statt von jemanden, der in München lebt ...

Um das etwas auszugleichen, erlauben Sie mir Herrn Weber als einen meiner Vorgänger zu begrüßen und Herrn Mayrhuber zu gedenken, der uns viel zu früh verlassen hat.



Vor fast genau vier Wochen, am 6. April, haben Sie, Herr Bürgermeister, Ihre Rede hier vor dem Übersee-Club mit den Worten eröffnet: „Den Zeitpunkt seines Geburtstages kann man sich nicht aussuchen.“

Mit Blick auf die schrecklichen Ereignisse in der Ukraine, die uns in diesen Tagen bewegen und erschüttern, ist uns natürlich nicht nach ausgelassenem Feiern zumute.

In normalen Zeiten fliegen allein wir täglich insgesamt 4.000 Menschen von und nach Russland und die Ukraine und verbinden so diese beiden Länder mit der Welt. Ein wichtiger Beitrag zur Völkerverständigung, der jetzt schmerzlich fehlt.

Trotzdem ist es richtig und wichtig, dass wir heute zum Übersee-Tag zusammenkommen. Wir tun das in der guten Tradition und im Geist des Übersee-Club-Gründers, Max M. Warburg. Er sprach in seiner Gründungsrede 1922 nicht nur von Freihandel und Freiheit. Er sprach darüber hinaus von sozialer Verantwortung und kollektiver Verpflichtung im Umgang mit unserer Schöpfung. Er hob den Wert von persönlicher Verständigung und übergreifendem Austausch hervor. Er betonte die Bedeutung von gesellschaftlichem und generationenübergreifendem Zusammenhalt.

Meine Damen und Herren, die Gründungsidee des Übersee-Clubs ist nicht nur heute so aktuell wie vor hundert Jahren. Sondern sie ist zugleich eine Idee, der auch Lufthansa von jeher verpflichtet ist:

Lufthansa verbindet Menschen, Kulturen und Wirtschaftsräume auf nachhaltige Weise – we connect people, cultures and economies in a sustainable way. Das ist die Bestimmung unseres Unternehmens. So tragen wir aktiv zur Völkerverständigung und damit letztlich auch zu einer friedlicheren Welt bei.

Exakt das gleiche Ziel verfolgt der Übersee-Club seit nunmehr 100 Jahren. Und es gibt noch weitere Parallelen.

Zum Beispiel unsere 100-jährige Geschichte. Bei uns dauert es zwar noch vier Jahre, bis die Lufthansa im Jahre 2026 einhundert wird. Aber die Gründung der Lufthansa und die des Übersee-Clubs folgten den gleichen Idealen:

Deutschland nach dem Ersten Weltkrieg wieder mit der Welt zu verbinden. Und Freihandel sowie internationalen Austausch dabei als Triebfeder für Wohlstand und sozialen Ausgleich voranzubringen. Auch diese Maxime verbindet uns.

Aber lassen Sie uns von der Vergangenheit in die Gegenwart springen.

Meine Damen und Herren, mit Hamburg verbinden die meisten Menschen vor allem den Hafen, Schiffe und die Speicherstadt. Auch im Übersee-Club scheinen mir Reeder traditionell zahlreicher vertreten zu sein als Piloten und Luftfahrtunternehmer. Als leidenschaftlicher Segler habe ich dafür vollstes Verständnis.

Immerhin ist Hamburg unter den größten Häfen der Welt auf Platz 17. Aber: Im Ranking der weltweit größten Luftverkehrsindustrie-Standorte ist Hamburg die Nummer drei! Insgesamt arbeiten hier mehr als 40.000 hoch qualifizierte Fachkräfte an der Zukunft des Fliegens.

Hier in Hamburg findet der gesamte Lebenszyklus eines Flugzeuges statt: von der Entwicklung, Herstellung und Montage bei Airbus, der Wartung, Reparatur und Über-



holung bis hin zum Recycling bei der Lufthansa Technik. Das ist in dieser Dichte einzigartig in der Welt!

Und bei aller Bescheidenheit, die uns Hanseaten ja verbindet: Als größter Airbus-Kunde der Welt hat die Lufthansa Gruppe einen großen Anteil an dieser Erfolgsgeschichte. Wir waren Erstkunde bei jedem zweiten Airbus-Modell und haben mit unseren zehn Airlines in den letzten Jahrzehnten insgesamt 670 Airbus-Flugzeuge übernommen. Die meisten davon übrigens hier in Hamburg gefertigt.

Lufthansa Technik hat sich aus Hamburg heraus zum Weltmarktführer bei Überholung, Wartung und Modernisierung von Flugzeugen entwickelt. Allein hier beschäftigt Lufthansa Technik 9.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – zum Glück mit wieder deutlich steigender Tendenz.

Meine Damen und Herren, Lufthansa mag ihren juristischen Sitz in Köln haben, ihre Zentrale in Frankfurt und ihre besten Hubs in München und Zürich. Aber: Auch wenn zu jedem Zeitpunkt irgendwo auf der Welt ein Flugzeug der Lufthansa unterwegs ist – seit Jahrzehnten beginnt planerisch jeder einzelne Tag der Lufthansa in Hamburg: Und zwar jeden Morgen um 6 Uhr mit der Flugnummer LH001 von Hamburg nach Frankfurt.

Meine Damen und Herren, nicht nur LH001 ist monatelang nicht geflogen – hinter der Lufthansa liegen zwei schwere Jahre, die uns in eine existenzielle Krise geführt haben. Diese Krise haken wir jetzt – zumindest mental – ab. Dank unseres erfolgreichen Krisenmanagements sind wir besser durch die Pandemie gekommen als die meisten unserer Wettbewerber. Wir haben die Coronakrise genutzt, um neue Stärken zu entwickeln.

Jetzt gehen wir wieder in die Offensive! Dabei ist uns natürlich bewusst, dass wir die finanziellen Folgen noch lange nicht bewältigt haben. Die zusätzlichen Schulden von ca. 10 Milliarden Euro werden uns noch Jahre beschäftigen. Auch unsere Asien-Verkehre sind noch weit von der Normalität des Jahres 2019 entfernt. Und nicht zuletzt für unsere Mitarbeitenden am Boden und unsere Crews an Bord, die tagtäglich viele Stunden mit Maske hart arbeiten müssen, ist die Pandemie nach wie vor präsent.

Dennoch: Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter freuen sich, Sie, unsere Kundinnen und Kunden, endlich wiederzusehen.

Lufthanseaten mögen Menschen! Sie freuen sich über jeden Einzelnen, den sie an Bord begrüßen und sicher an ihr Ziel fliegen können.

Nach zwei Jahren Pandemie mit vielfachen Einschränkungen und Reiserestriktionen wollen die Menschen sich endlich wieder begegnen. Und sie wollen endlich wieder fliegen!

Der Nachholbedarf ist bei Privat- und auch bei Geschäftsreisenden riesengroß. Durch die Omikron-Variante setzte diese Erholung zwar etwas später ein als erwartet. Dafür ist der Anstieg der Buchungen nun umso steiler. Unsere Buchungseingänge erreichen seit Wochen einen Höchststand nach dem anderen seit Pandemiebeginn.

Im Januar lagen wir noch bei einer Kapazität von 50 Prozent gegenüber dem Jahr 2019. Jetzt sind wir schon wieder bei 80 Prozent unserer Flüge und unserer Passagiere im Vergleich zu vor der Pandemie.



Auf einigen Strecken liegen unsere Buchungen für den Sommer deutlich über dem Niveau von 2019. Wenn Sie also im Sommer eine Überseereise planen und nicht mit dem Schiff über den Atlantik wollen, dann sollten Sie direkt nach dieser Veranstaltung heute Nacht noch schnell buchen.

Denn gerade auf den Strecken über dem Nordatlantik füllen sich die Flugzeuge schnell. Mit 22 US-Destinationen haben wir in diesem Sommer mehr Amerika-Ziele im Programm als vor der Pandemie. Wöchentlich fliegen wir über 350 Frequenzen über den Nordatlantik – und damit an jedem Tag so häufig in die USA wie in einer ganzen Woche nach China.

Übrigens: Gerade für meine Generation von Führungskräften, die mit dem Erfolg der deutschen Exportindustrie Richtung China groß geworden sind, ist das eine beeindruckende Zahl. Wirtschaftlicher Erfolg in Richtung Osten sollte uns dabei nicht von unserem gemeinsamen Wertesystem Richtung Westen ablenken. Ganz besonders nicht in Zeiten wie diesen. Und wenn man zumindest das Lufthansa-Verhältnis von 7 zu 1 pro USA als Indikator für den Austausch untereinander nimmt, dann tun das die Menschen auch nicht.

Meine Damen, meine Herren, ein besonders gutes Gespür – nicht nur – für die Entwicklungen im Transportsektor haben ja bekanntlich erfolgreiche Reeder.

Das große Interesse an der Lufthansa seitens der beiden wohl erfolgreichsten Logistikunternehmer Europas – sei es mit Blick auf eine Aktienbeteiligung oder auch bezüglich einer Zusammenarbeit in Italien – bestätigt uns in unserem Optimismus.

Das liegt sicher auch am Erfolg unserer Logistik-Sparte. Im Frachtgeschäft haben wir im vergangenen Jahr 1,5 Milliarden Euro verdient – für unsere Lufthansa Cargo ein historisches Rekordjahr.

Ich weiß, für die großen Reedereien sind diese Beträge eher ein Monatsergebnis. Aber wir bei Lufthansa sind bezüglich Gewinnmargen sehr bescheiden. Deshalb freuen wir uns umso mehr über den anhaltenden Nachfrageboom bei der Luftfracht.

Dabei profitieren wir von den aus dem Takt geratenen, globalen Lieferketten und den aktuellen Behinderungen der Seefracht. Sie wissen es besser als ich, wie groß die Probleme vor den chinesischen Seehäfen sind. Und die Situation wird ja aktuell nicht besser. Im Gegenteil. Aktuell liegen allein 350 Frachtschiffe vor Shanghai und warten auf ihre Abfertigung.

Güter, die schnell und sicher ankommen müssen, werden daher verstärkt auf Luftfracht umgebucht.

Zwar ist die Transportkapazität großer Containerschiffe rund 1000 Mal größer als die eines Frachtflugzeugs. Allerdings drückt das Flugzeug durch höhere Geschwindigkeit und schnelleren Frachtumschlag diesen Faktor auf das 15- bis 20-fache der effektiven Transportleistung. Und mit jedem Stau vor einem Containerhafen verringert sich der Kapazitätsvorteil von Schiffen gegenüber Flugzeugen.

Zusammengefasst: Erfolgreiche Airlines, eine starke Cargo und auch eine weltweit einmalig starke Technik; ich sehe die Lufthansa Gruppe gut gerüstet. Auch für die anstehende Konsolidierung unserer Branche.



Denn die Konsolidierung unserer Branche wird auch in Europa wieder Fahrt aufnehmen. Als Nummer eins in Europa und eine der fünf größten Airline-Gruppen der Welt – mit vor der Krise rund 800 Flugzeugen – haben wir einen Weltmarktanteil von gerade einmal 3 Prozent.

In Nordamerika kommen die fünf größten Airlines zusammen auf einen Marktanteil von über 80 Prozent. In Europa liegt der Anteil der fünf größten Airline-Gruppen gerade einmal bei knapp 60 Prozent.

Das kann und das wird auf Dauer so nicht bleiben.

Dabei ist Konsolidierung kein Selbstzweck. Sondern sie ist Voraussetzung für profitable und damit investitionsfähige Fluggesellschaften. Nur wer in der Lage ist, in neue Technologien, moderne Flugzeuge und alternative Treibstoffe zu investieren, kann in Zukunft bestehen.

Damit komme ich zu dem mit Abstand wichtigsten Thema für uns alle: Wie können wir das Bedürfnis nach Mobilität befriedigen und gleichzeitig die Belastung für Umwelt und Klima reduzieren? Denn Mobilität werden wir auch in Zukunft brauchen.

Eine globale, eine weltoffene, tolerante, friedliche und verantwortungsbewusste Gesellschaft kann auf Luftverkehr nicht verzichten.

Unser Vizekanzler hat jüngst gesagt: „Tourismus ist das Gegenteil von Krieg.“ Das sagt alles über die friedentiftende Rolle unserer Branche.

Genauso klar ist aber auch: Fliegen beeinflusst das Klima. Knapp 3 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen kommen aus den Triebwerken von Flugzeugen.

Um den Anteil der Lufthansa daran zu verdeutlichen: Die gesamte Lufthansa Gruppe hat im Jahr 2019 etwa 33 Millionen Tonnen CO₂ emittiert. Zum Vergleich: Das Braunkohle-Kraftwerk Neurath kam auf 32 Millionen Tonnen. Ein einziges Braunkohle-Kraftwerk entspricht demnach unserem CO₂-Abdruck.

Wir wollen dennoch besser werden: Den aktuell größten Hebel für CO₂-Einsparungen bietet der Einsatz treibstoffeffizienter Flugzeuge. Daher haben wir die vergangenen 24 Monate auch dafür genutzt, unsere Flotte so schnell und so umfangreich wie nie zuvor in der Geschichte unseres Unternehmens zu erneuern. Diese Transformation setzen wir mit hohem Tempo fort:

Bis 2025 werden 120 neue und besonders treibstoffeffiziente Flugzeuge an unsere Airlines ausgeliefert.

Das bedeutet: Im Schnitt kommt alle zwei Wochen ein neues Flugzeug hinzu. Jedes davon stößt bis zu 30 Prozent weniger CO₂ aus als das Vorgängermodell und ist bis zu 50 Prozent leiser.

Wir investieren dafür weiterhin Jahr für Jahr rund 2,5 Milliarden Euro.

Darüber hinaus brauchen wir alternative Kraftstoffe, die aus regenerativen Energien gewonnen werden. Strom aus Sonne, Windkraft oder Geothermie kann bereits heute im sogenannten „Power-to-Liquid“-Verfahren (PtL) zu Kerosin gemacht werden. Dieser synthetische Kraftstoff kann unsere Flugzeuge antreiben, denn die heutigen Triebwerke erlauben schon jetzt eine Beimischung von bis zu 50 Prozent dieser Kraftstoffe.



Allerdings gibt es noch viel zu wenig davon. Denn um ein Kilogramm PtL-Kerosin zu erzeugen, sind rund 30 Kilowattstunden Strom nötig. Demnach würde die gesamte, in Deutschland verfügbare Strommenge aus regenerativen Quellen noch nicht für die Deckung des Kerosinbedarfs unserer Airlines reichen.

Momentan könnten *global* 250.000 Tonnen alternativer Kraftstoffe bereitgestellt werden. Unsere Airlines verbrauchten 2019 in etwa 1.200 Tonnen Kerosin. Pro Stunde ...! Demnach könnte die gesamte Weltproduktion alternativer Kraftstoffe allein unsere Flotten ungefähr gerade einmal eine Woche antreiben.

Wir setzen uns daher nach Kräften für die Entwicklung skalierbarer Produktionsverfahren für nachhaltige Flugkraftstoffe ein. Nur mit weiterentwickelter Technologie und einer leistungsfähigen Infrastruktur können wir der Herausforderung des Klimawandels im Luftverkehr begegnen.

Über all dem steht ein großes Ziel: Die CO₂-Emissionen der Lufthansa Gruppe bis 2030 um die Hälfte zu reduzieren und bis zum Jahr 2050 CO₂-neutral zu arbeiten.

Meine Damen und Herren, wir sind uns der Verantwortung der Luftfahrtindustrie bewusst. Wir wollen unseren Beitrag zu einem klimafreundlicheren Luftverkehr leisten. Und unsere Branche auf dem Weg in eine nachhaltigere Zukunft anführen. Deshalb unterstützen wir auch die ambitionierten Ziele der EU und das Klimaschutzpaket „Fit For 55“.

Aber: Eine wirksame Klimaschutzpolitik muss so ausgestaltet sein, dass sie den Wettbewerb nicht verzerrt – zwischen europäischen und außereuropäischen Airlines. Es hilft nicht, wenn zusätzliche Umweltauflagen und -kosten das Umsteigen an europäischen Drehkreuzen wie München, Frankfurt oder Paris signifikant verteuern, aber diese Kosten via Dubai, Istanbul oder Doha vermieden werden könnten.

Denn wir dürfen nicht diejenigen benachteiligen, die viel für einen nachhaltigen Luftverkehr tun. Und im Gegenzug diejenigen begünstigen, die das nicht tun. Es kann in unserer Demokratie auch politisch nicht gewollt sein, dass ausgerechnet autokratisch geführte Staaten zu Profiteuren europäischer Regulierung werden.

Luftfahrt ist eine strategisch wichtige Branche – sie ist Teil europäischer Souveränität.

Wir erleben zurzeit schmerzhaft, dass wir uns nicht selbst verteidigen und uns nicht mehr unabhängig mit Energie versorgen können. Wir sollten zumindest die Fähigkeit erhalten, Europa mit unseren Airlines an die Welt anzubinden. Und nicht auf Airlines außerhalb Europas angewiesen zu sein. Das sehen wir in diesen Tagen deutlicher denn je.

Europa braucht starke Airlines. Wir dürfen sie nicht durch noch mehr unfaire Regulierungen weiter schwächen.

Deshalb fordern wir eine europäische Klimapolitik, die Emissionen wirksam reduziert, Carbon Leakage vermeidet und fairen internationalen Wettbewerb gewährleistet. Nur so hat Europa die Chance, weltweites Vorbild für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs zu werden.

Meine Damen und Herren, eine leistungs- und wettbewerbsfähige europäische Luftfahrtindustrie ist auch und gerade im besonderen Interesse der Hansestadt Hamburg.



Nicht nur als drittgrößtem Luftverkehrsindustrie-Standort der Welt ist die Entwicklung der Luftfahrt für diese Stadt von entscheidender Bedeutung. Sondern auch weil Hamburg und Sie Hamburgerinnen und Hamburger die Anbindung an die Welt brauchen und schätzen.

Hanseatischer Geist, hanseatische Weltoffenheit – das zeichnet auch Lufthansa aus: Es war schon immer etwas Besonderes, Hanseat zu sein.

Dazu gibt es zumindest für meine 105.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nur noch eine Steigerung: Luft-Hanseat zu sein!

Vielen Dank und einen schönen Abend.

