



POLITIKBRIEF

April
2025



Koalitionsvertrag Wichtige Signale für den Luftverkehr	1
EU-Luftverkehrsstrategie Wann stärkt Europa seine Souveränität?	2
PtL-Kraftstoffe Zwischen Vision und Realität wächst die Kluft	4
Konnektivität am BER Lufthansa Group als starker Partner	5
Lufthansa Group Starke Airlines vereint unter einem Dach	6
Cargo Spezialtransporte Fliegende Tiger	8
Lufthansa Express Rail Ticket gilt auch im ÖPNV	8
Kontakt Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group	9

Koalitionsvertrag

WICHTIGE SIGNALE FÜR DEN LUFTVERKEHR

Union und SPD sind sich einig: Deutschland muss wieder wettbewerbsfähig werden. Für den Luftverkehr enthält der Koalitionsvertrag einige richtige Impulse. Wichtig ist, dass es zeitnah zu spürbaren Entlastungen kommt.



Union und SPD setzen in ihrem Koalitionsvertrag ein wichtiges Zeichen für den heimischen Luftverkehr. Sie bekennen sich zu Wachstum und Modernisierung der Branche und kündigen erste Schritte an, um den Standort Deutschland wieder zu stärken. Das ist zwingend notwendig, denn die unverhältnismäßig hohen Steuern und Abgaben belasten die Unternehmen im internationalen Wettbewerb massiv.

Standortkosten müssen sinken

Die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurückzunehmen, ist ein erster richtiger Schritt, der zeitnah erfolgen muss. Dabei darf es aber nicht bleiben. Weitere Entlastungen sind dringend nötig. Diese Erwartung hat nicht zuletzt die Ministerpräsidentenkonferenz formuliert. Es gilt, die Gebührenlast bei Luftsicherheit und Flugsicherung auf ein wettbewerbsfähiges Niveau zu bringen – etwa durch eine hälftige Beteiligung des Bundes an den Kosten für das Kontrollpersonal. Bei der Flugsicherung sollte sich die angekündigte Unterstützung nicht nur auf die Regionalflughäfen beschränken – denn es sind vor allem die Drehkreuze Frankfurt und München, die sich im internationalen Wettbewerb behaupten müssen.

Klimaschutz muss wettbewerbsneutral sein

Ausdrücklich zu begrüßen ist, dass sich Union und SPD bei

der EU-SAF-Quote für eine Gleichbehandlung der europäischen und nicht-europäischen Airlines einsetzen. In ihrer aktuellen Ausgestaltung benachteiligt die Quote europäische Airlines empfindlich gegenüber ihrer außereuropäischen Konkurrenz. Die Folge sind Verkehrsverlagerungen aus der EU und Carbon Leakage. Die Review-Phase von ReFuelEU Aviation muss daher zielgerichtet für eine wettbewerbsneutrale Lösung genutzt werden.

Hilfreich wird zudem sein, die luftfahrtinduzierten Einnahmen aus dem europäischen Emissionshandelssystem (ETS) hälftig zweckgebunden für den Markthochlauf von SAF zu nutzen. Die geplante Abschaffung der deutschen PtL-Quote ist überfällig. Sie ist nicht nur europarechtswidrig, sondern auch faktisch nicht erfüllbar.

Gemeinsame Stimme in Europa

Angesichts geopolitischer Verwerfungen darf sich Europa keine Regulierungen erlauben, die die eigene Wettbewerbsfähigkeit zusätzlich schwächen und so die Ziele des Koalitionsvertrags konterkarieren. Umso wichtiger ist, dass die künftige Bundesregierung in Brüssel mit einer Stimme spricht und ihre Interessen zugunsten heimischer Wertschöpfung und Beschäftigung entschlossen vertritt.

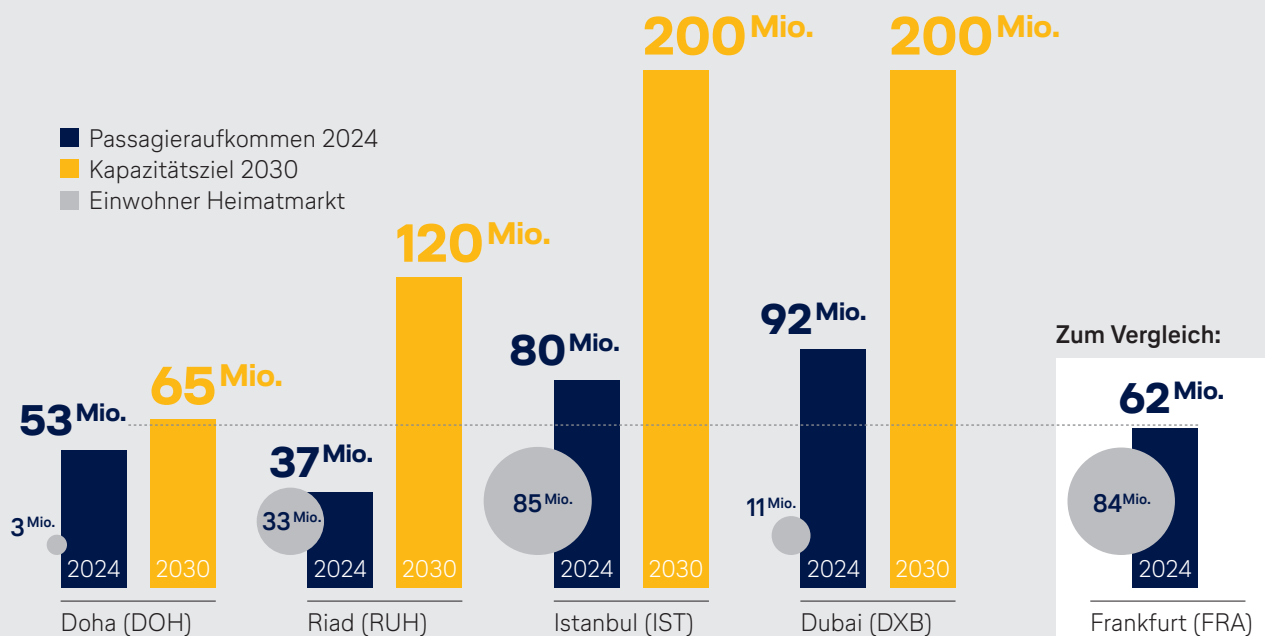
EU-Luftverkehrsstrategie

WANN STÄRKT EUROPA SEINE SOUVERÄNITÄT?

Hohe regulatorische Kosten, massive Wettbewerbsnachteile und lähmende Bürokratie: Die EU schwächt sich selbst. Ein strategischer Richtungswechsel ist dringlicher denn je.

Expansion an Persischem Golf und Bosphorus bis 2030

Flughäfen im Nahen Osten expandieren überproportional im Verhältnis zu ihren Heimatmärkten



Ein wettbewerbsfähiger Luftverkehr ist kein Selbstzweck – er gewährleistet die Anbindung und Attraktivität der heimischen Wirtschafts- und Tourismusregionen und sichert vielfältige Jobs und Wertschöpfung. Eine verbesserte Konnektivität erhöht das BIP pro Kopf und schafft zusätzliche Arbeitsplätze.

Außerhalb Europas fördern viele Staaten gezielt die eigene Luftfahrt und investieren massiv in die Infrastruktur. Hier wird die Luftfahrt als Treiber für Wachstum und Wohlstand gesehen – kurz: als Branche der Zukunft. In der EU hingegen kann von einer kohärenten Strategie nicht die Rede sein. Der Clean Industrial Deal und der Competitiveness Compass ändern bislang nichts daran, dass die EU-Politik die heimischen Airlines einseitig belastet. So steigt das Risiko, dass Europa im globalen Luftverkehr den Anschluss verliert – auf Kosten von Konnektivität und Wertschöpfung.

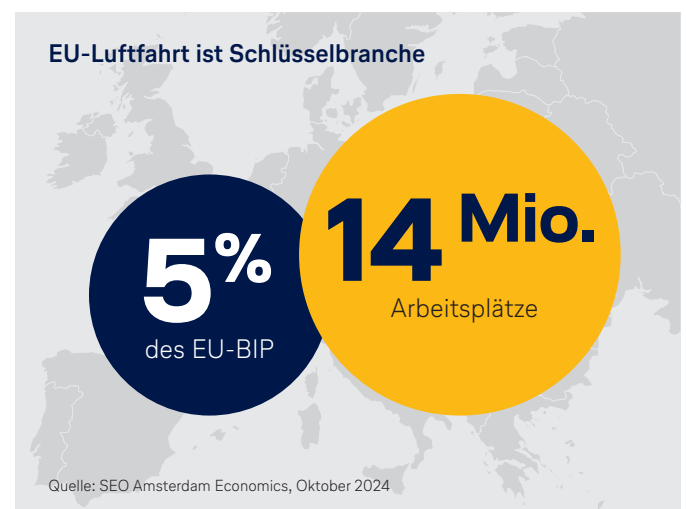
In Zeiten geo- und handelspolitischer Konflikte muss die EU-Kommission entschlossen handeln. Zahlreiche Lösungsoptionen liegen auf dem Tisch, um Europas Souveränität im Luftverkehr zu stärken:

- **EU-Klimaschutz wettbewerbsneutral gestalten:** Das Fit-for-55-Paket und die Quote für nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF) verteuern das Fliegen über EU-Drehkreuze einseitig. Dadurch verlagern sich Verkehre und Emissionen vor die Tore Europas – ohne Nutzen für das Klima (Carbon Leakage). Daher sollte die SAF-Quote durch eine endzielbezogene Klimaschutzabgabe oder die Anwendung eines CBAM-ähnlichen Mechanismus für die Luftfahrt finanziert werden.

- **SAF-Ziele an der Realität ausrichten:** Die derzeit auf dem globalen Markt verfügbare Menge SAF reicht nicht aus, um große Mengen im Flugbetrieb einzusetzen. Das gilt insbesondere für Power-to-Liquid-Kraftstoffe (PtL). Darüber hinaus sind selbst Bio-SAF drei- bis fünfmal teurer als herkömmliches Kerosin, PtL sogar bis zu zehnmal. Hier braucht es einen Realitätscheck. Wenn es keine deutlichen Fortschritte in Richtung bezahlbarer und verfügbarer nachhaltiger Kraftstoffe gibt, muss die EU ihre Zielvorgaben neu justieren.
- **SAF-Markthochlauf fördern und flexibilisieren:** Da SAF nicht überall verfügbar sind und der CO₂-Einsparungseffekt nicht vom Ort der Betankung abhängt, braucht es ein Book & Claim-System, um logistische Ineffizienzen zu vermeiden. Flexibilität ist ein essenzieller Faktor für einen erfolgreichen Markthochlauf. Zudem braucht es kohärente Fördermaßnahmen im Zuge des angekündigten Sustainable Transport Investment Plan (STIP).
- **Regulatorische Kosten senken:** Europa ist zu teuer geworden. Die Kosten zur Einhaltung der EU-Gesetzgebung haben sich für europäische Airlines in den letzten zehn Jahren verdreifacht und werden sich bis 2030 noch einmal verdoppeln. Die von der EU angestrebte Simplifizierung im Omnibus-Verfahren reicht nicht aus – Bürokratie muss noch entschlossener abgebaut werden. Zudem sollte EU-Gesetzgebung einer umfassenden Realitäts- und Wettbewerbsprüfung unterzogen werden.

- **Luftverkehrsabkommen mit EU-Interessen vereinbaren:** Aufgrund der schwerwiegenden Korruptionsvorwürfe muss das EU-Katar-Luftverkehrsabkommen umgehend ausgesetzt werden. Zukünftige Reformen sowie Neuabschlüsse von Luftverkehrsabkommen müssen auf klaren Schlüsselkriterien basieren: Wettbewerbsneutralität, Reziprozität und wirksame Sanktionen.

Angesichts neuer geopolitischer Realitäten muss die EU-Kommission alles unternehmen, um Europas Souveränität und Wertschöpfung zu sichern. Eine neue europäische Luftverkehrsstrategie ist daher dringlicher denn je.



PtL-Kraftstoffe

ZWISCHEN VISION UND REALITÄT WÄCHST DIE KLUFT

Die Produktion von PtL-Kerosin kommt kaum voran. Der Instrumentenkasten der EU-Politik reicht nicht aus, um den technologischen Durchbruch zu erzielen. Neue Denkansätze sind nötig.

Nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF) sind ein zentraler Hebel zur Dekarbonisierung der Luftfahrt. Heute stehen biogene Materialien wie gebrauchte Speiseöle und tierische Fette für etwa 90 Prozent der SAF-Produktion. Als Hoffnungsträger gilt seit vielen Jahren das Power-to-Liquid (PtL)-Verfahren. Dabei werden Wasserstoff und CO₂ mittels erneuerbarer Energie in synthetisches PtL-Kerosin (eFuels) umgewandelt. eFuels sind nahezu klimaneutral und reduzieren die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen. So zumindest die Vision.

Markthochlauf stockt

Rund um den Globus arbeitet die Lufthansa Group mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie daran, SAF weiterzuentwickeln. Die Herausforderung ist enorm – und die Realität zeigt: Noch sind die Produktionskosten für kleine PtL-Mengen viel zu hoch für eine breite Markteinführung. Zwar gibt es erste Demonstrationsanlagen in den USA und Deutschland, doch sie liefern nur minimale Mengen an PtL-Kerosin. Viele Produktionsstätten liegen hinter dem Zeitplan. Der fehlende Business Case verhindert die Skalierung.

Politische Instrumente unwirksam

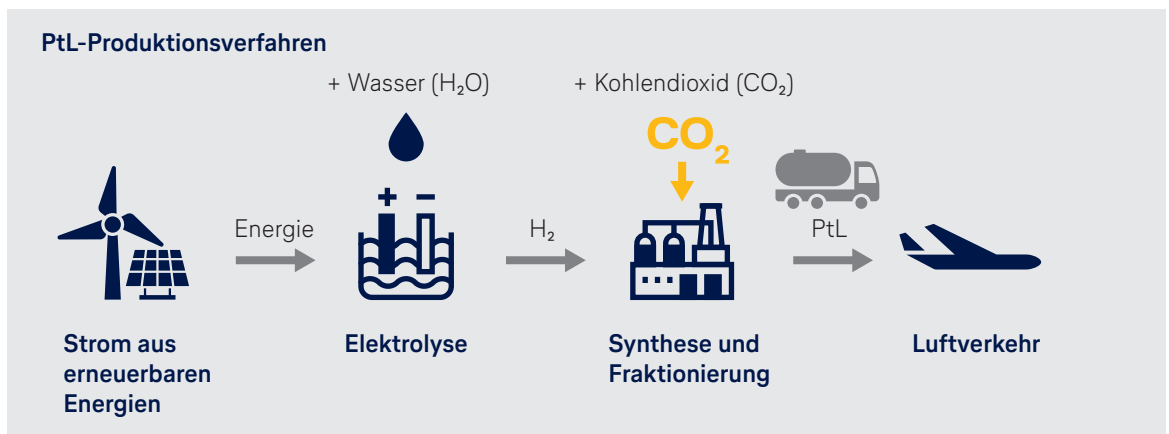
Die wirtschaftliche Realität lässt sich nicht mehr länger schönfärben. Die politischen Zielvorgaben rücken zunehmend in weite Ferne. Auf EU-Ebene gilt ab 2030 eine PtL-Quote von 1,2 Prozent, steigend auf 35 Prozent bis 2050. Die Theorie dahinter: Eine Quote generiert eine ausreichende Nachfrage und schafft so ein wirtschaftliches Angebot. Jetzt zeigt sich, dass dieser recht schlichte Automatismus nicht greift. Aktuelle Prognosen zeigen: Ohne Kursänderung wird das PtL-Angebot nicht ausreichen, um die Ziele im Luftverkehr zu erfüllen.



Neue Denkansätze nötig

Klar ist: Die Luftfahrtindustrie kann einen wettbewerbsfähigen Markt für nachhaltige Kraftstoffe nicht allein initiieren. Deshalb muss die EU regulatorisch neu ansetzen. Wie kann die PtL-Produktion außerhalb Europas in Gang gebracht werden? Lassen sich Kräfte verkehrsträgerübergreifend freisetzen? Wie lassen sich wirksame marktwirtschaftliche Anreize schaffen? Welche Flexibilitätsmechanismen sind nötig?

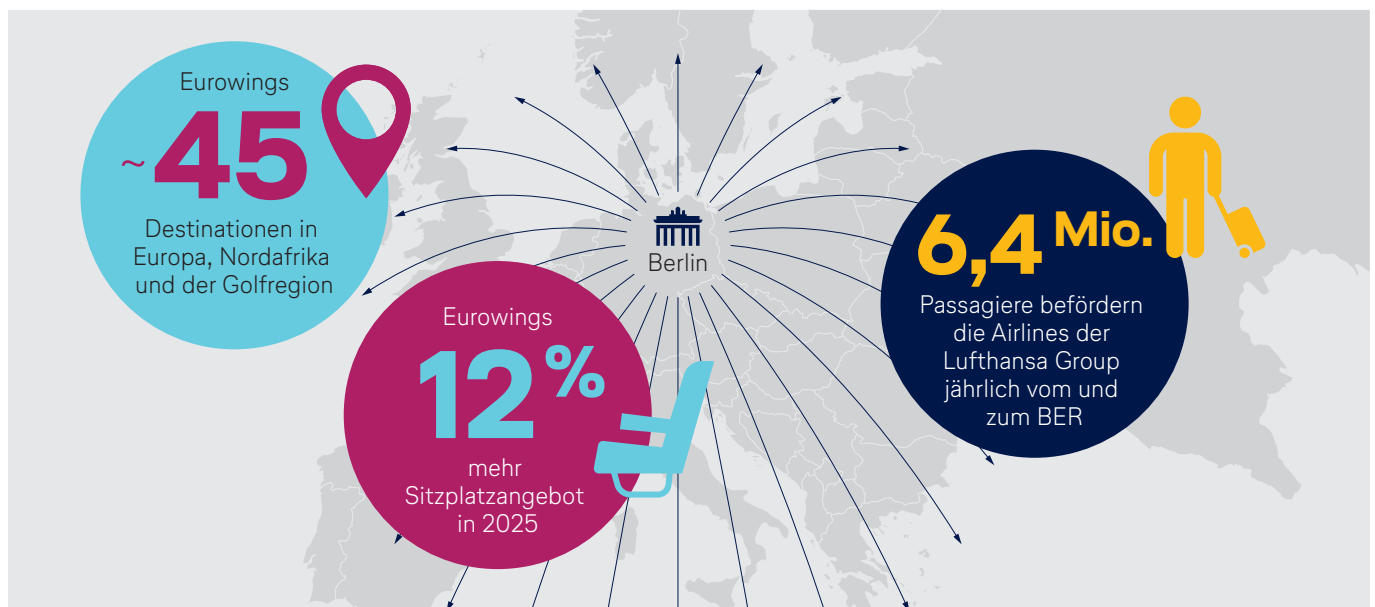
In Deutschland wird sich eine PtL-Produktion kaum wirtschaftlich realisieren lassen – zu hoch sind die Energiepreise, zu begrenzt die erneuerbaren Ressourcen. Dies kann auch die nationale PtL-Quote nicht ändern, die bereits ab 2026 gelten soll. Sie abzuschaffen ist nur ein erster Schritt. Auch halberzige Förderversprechen helfen nicht weiter. Aus Airline-Sicht ist klar: Die Politik muss sich endlich ehrlich machen. Die Energiewende im Luftverkehr ist eine globale Mammutaufgabe. Dazu wird es nicht reichen, per regulatorischem Korsett einseitig die Nachfrageseite in die Pflicht zu nehmen.



Konnektivität am BER

LUFTHANSA GROUP ALS STARKER PARTNER

Alle 15 Minuten hebt ein Flugzeug der Lufthansa Group am BER ab. Dennoch steht die Anbindung des Hauptstadtflughafens in der Kritik. Hohe staatliche Standortkosten belasten insbesondere das Europageschäft.



Im kommenden Jahr feiert die Deutsche Lufthansa 100-jähriges Jubiläum. 1926 wurde die Fluggesellschaft in Berlin gegründet. Auch ein Jahrhundert später lebt die Verbundenheit weiter: Während andere Airlines sich aufgrund hoher Standortkosten zurückziehen, ist die Lufthansa Group mit 30 Prozent aller Verbindungen und wöchentlich 500 Flügen zu 60 Destinationen der Marktführer am BER. Alle wichtigen Geschäftsfelder des Konzerns sind in der Hauptstadt beheimatet. Mehr als 2.000 Lufthansa-Leute leben und arbeiten in Berlin.

Ausweitung von Verkehrsrechten ≠ mehr Langstrecke

Die enge Partnerschaft ändert allerdings nicht die Tatsache, dass zusätzliche Langstreckenverbindungen ab Berlin kaum profitabel wären. Erst kürzlich ist ein weiterer Versuch gescheitert. Ein asiatischer Carrier musste seine Direktverbindung zwischen Berlin und Singapur wieder einstellen. Erneut zeigt sich: Der BER ist historisch bedingt kein Drehkreuz-Flughafen. Auch die wiederholte Forderung nach liberalisierten

Verkehrsrechten, etwa für Airlines aus den Vereinigten Arabischen Emiraten, schafft keine Abhilfe. Denn diese Carrier verbinden den BER mit ihren Hubs am Golf – in erster Linie für Weiterflüge nach Asien oder Afrika. Mit der Etablierung zusätzlicher Langstreckenverbindungen für Berlin hat das nichts zu tun.

BER leidet unter Standortkosten

Die Debatte um mehr Langstreckenflüge führt somit auch am Kernproblem des Hauptstadtflughafens vorbei. Denn es sind vor allem europäische Direktverbindungen, die sich schleppend entwickeln. Im vergangenen Jahr lag das Mittelstreckenangebot bei nur 82 Prozent des Vorkrisenniveaus. Wesentlicher Grund hierfür sind die enormen staatlichen Standortkosten am BER, die die Nachfrage vor Ort schwächen und zu einem Rückgang des Angebots führen. Genau hier muss die Politik ansetzen, um die Konnektivität wirklich zu stärken.

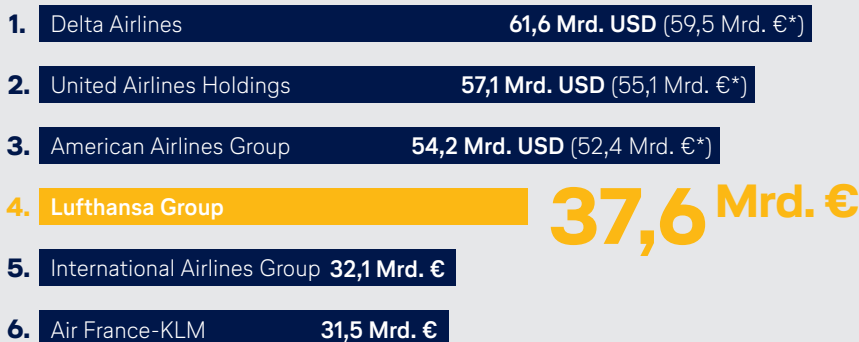
Lufthansa Group

STARKE AIRLINES VEREINT UNTER EINEM DACH

Die Lufthansa Group ist eine der größten Airline-Gruppen weltweit und auch in Europa führend. Mehr als 300 Ziele in 100 Ländern steuern ihre Fluggesellschaften mit rund 3.000 täglichen Flügen an.

Top-6-Airline-Gruppen nach Umsatz 2024

Die Lufthansa Group zählt mit einem Umsatz von 37,6 Milliarden Euro zu den vier größten Airline-Gruppen weltweit.



Lufthansa Group
2024

1,6
Mrd. €
Gewinn**

+6%
Umsatzerlöse
gegenüber
Vorjahr

* gemäß EZB-Wechselkurs zum 31.12.2024, ** Adjusted EBIT; Quelle: Unternehmensangaben

Die Passagierfluggesellschaften bilden den Kern der Lufthansa Group und profitieren von wichtigen Synergien. Mit einem abgestimmten Streckennetz und sechs Drehkreuzen – Frankfurt, München, Wien, Zürich, Brüssel und Rom – ist die Lufthansa Group fest im Herzen Europas verwurzelt. Die Vorteile: Der Konzern kann ein umfangreiches internationales Flugangebot bereitstellen, ist flexibel in der Routenplanung und nutzt die Stärken einzelner Standorte. Die Drehkreuze spielen dabei eine Schlüsselrolle. Die Bündelung des Verkehrs verbessert die Auslastung der Flugzeuge, sodass die Gruppe ein globales Streckennetz effizient bedienen und Emissionen reduzieren kann.

Markenidentität hat hohen Stellenwert

Jede Konzernairline hat ein klares Profil, mit dem sie Kundinnen und Kunden gezielt im jeweiligen Heimatmarkt anspricht. Lufthansa und SWISS bieten mit vielen Zielen, die in hoher Frequenz angefliegen werden, die höchste Konnektivität und mit einer First Class an Bord den höchsten Premiumanspruch. Austrian Airlines und Brussels Airlines bieten an ihren Drehkreuzen Wien und Brüssel hochwertige Verbindungen, mit denen ihre Heimatländer an den globalen Luftverkehr angebunden sind.

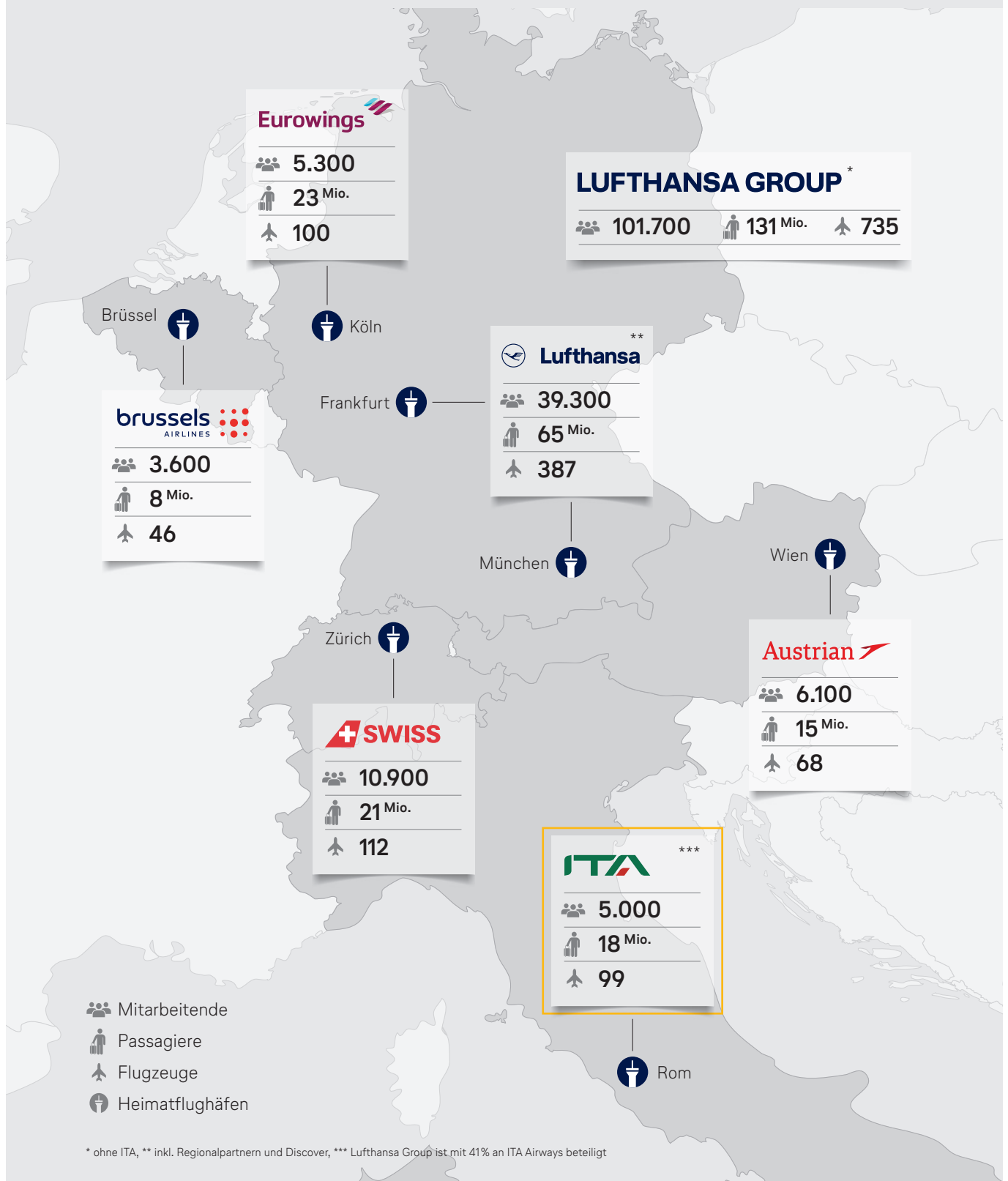
Eurowings ist der Value Carrier der Lufthansa Group und als Deutschlands größter Ferienflieger auf den Punkt-zu-Punkt-Verkehr spezialisiert. Discover Airlines ergänzt das touristische Angebot der Gruppe in Frankfurt und München, Edelweiss am Hub Zürich. Air Dolomiti verbindet die wichtigsten norditalienischen Flughäfen mit Deutschland. ITA Airways, jüngstes Mitglied der Lufthansa Group Familie, bindet Italien über den Hub Rom-Fiumicino international an und ist auch am Flughafen Mailand stark positioniert, der über das zweitgrößte Einzugsgebiet der Europäischen Union verfügt.

Airline-Partnerschaften optimieren weltweite Verbindungen

Durch Kooperationen mit internationalen Airlines kann die Lufthansa Group zusätzliche Langstreckenverbindungen weltweit anbieten und effizient auslasten. Ein Beispiel ist das Joint Venture mit United Airlines und Air Canada. Gemeinsam verbinden die drei Airlines Europa und Nordamerika und bieten so den gemeinsamen Kunden eine einzigartige Netzqualität. Zudem strebt die Lufthansa Group an, die Konsolidierung der Airline-Branche voranzutreiben. Denn um als Fluggesellschaft im internationalen Wettbewerb erfolgreich zu sein, ist Größe entscheidend.

2024: Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group im Überblick

Zum Geschäftsfeld Passagier-Airlines gehören die Netzwerk-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und ITA Airways, die ihren Kundinnen und Kunden ein Premium-Angebot mit qualitativ hochwertigem Produkt und Service bieten, sowie Eurowings, die sich als Value-Carrier mit ausschließlicherm Fokus auf Punkt-zu-Punkt-Verkehre auf der Kurz- und Mittelstrecke positioniert.



Cargo Spezialtransporte

FLIEGENDE TIGER

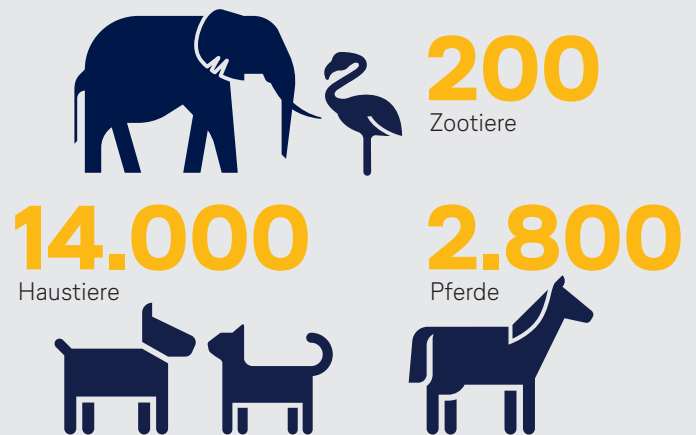
Mit 8,5 Milliarden verkauften Frachttonnenkilometern im Jahr 2024 zählt Lufthansa Cargo zu den weltweit führenden Frachtfluggesellschaften. Gemäß ihrer Mission „Enabling Global Business“ vernetzt Lufthansa Cargo weltweit Handelspartner und Märkte miteinander. Täglich werden dabei Waren im Wert von über 100 Millionen Euro aus Deutschland exportiert.

Über die vier Frachthubs in Frankfurt, München, Brüssel und Wien transportiert der Spezialist für Luftfrachtendungen durchschnittlich 2.500 Tonnen Fracht pro Tag. Darunter befanden sich im vergangenen Jahr – unter Einhaltung höchster Tierwohlstandards – mehr als 80 Millionen Tiere, überwiegend Zierfische. Zu den außergewöhnlichsten tierischen Passagieren zählten zwei sibirische Tiger, die in Kasachstan ausgewildert wurden. Auch zwei Zwergflusspferde und ein seltener roter Panda reisten in einem Lufthansa Frachter. Um die Tiere vor dem Abflug optimal zu betreuen, betreibt das Unternehmen mit der „Frankfurt Animal Lounge“ eine der weltweit modernsten und größten Tierstationen.

Ein weiteres Spezialgebiet der Lufthansa Cargo ist der Transport wertvoller Kunstwerke. Teile der berühmten Berggruen-Sammlung sowie die Hip-Hop-Ausstellung „The Culture“ aus Chicago gelangten 2024 an Bord der modernen Boeing-777-Flotte gut geschützt an ihre Ziele.

Mit Tieren durch die Welt

Über 80 Millionen Tiere reisten 2024 mit Lufthansa Cargo, darunter:



Lufthansa Express Rail

TICKET GILT AUCH IM ÖPNV

Wenn der Flug schon im Zug beginnt: Lufthansa Express Rail ermöglicht eine entspannte Anreise zum Flughafen Frankfurt. Die Lufthansa Bordkarte gilt nun auch für Bus, Tram, U- und S-Bahn zum und vom Express Rail Bahnhof.

Mit Lufthansa Express Rail können Kundinnen und Kunden in nur einem Schritt ein kombiniertes Ticket für Zug und Flug erwerben – und aus 28 deutschen Städten per ICE zum Flughafen Frankfurt fahren. Seit März enthält das Angebot ein praktisches Upgrade: Bei Buchungen mit Lufthansa Express Rail ist das City-Ticket der Deutschen Bahn (DB) inklusive. In 26 deutschen Städten können Reisende so vor und nach ihrem Flug den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Die Lufthansa Bordkarte gilt dabei bequem für die gesamte Strecke.

Die Nachfrage nach Lufthansa Express Rail ist stetig gestiegen. Allein 2024 nutzten rund 500.000 Passagiere den Service für ihre An- und Abreise zum Flughafen Frankfurt. Das entspricht etwa 1.000 vollbesetzten Airbus A380-800.



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

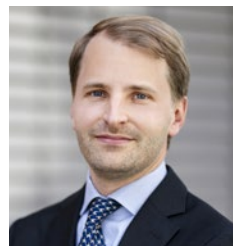
☎ +49 30 8875-3212
✉ jan.koerner@dlh.de



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

Policy Hub

politik.lufthansagroup.com

Kontakt

lufthansa-politik@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:

Marie-Charlotte Merscher, Dr. Christoph Muhle

REDAKTIONELLE MITARBEIT:

Henrietta Dörries, Nicolas Dünkelsbühler,
Anton Heinecke, Thrasivoulos Malliaras,
Philipp Struve

REDAKTIONSSCHLUSS:

10. April 2025

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation