



POLITIKBRIEF

Februar
2025



ITA Airways Neues Mitglied der Lufthansa Group	1
Deutschland fliegt hinterher Standortkosten viel zu hoch	2
Lufthansa und Condor Keine Grundlage für Sonderkonditionen	3
EU SAF-Quote Lösungen für einen fairen Wettbewerb	4
„Hai-Alarm“ über den Wolken AeroSHARK auf drei Kontinenten im Einsatz	5
help alliance Hilfsorganisation mit weltweitem Engagement	6
Policy Hub goes online Neue Politik-Webseite der Lufthansa Group	6
Kontakt Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group	7

ITA Airways

NEUES MITGLIED DER LUFTHANSA GROUP

Die Lufthansa Familie wächst. ITA Airways wird die fünfte Netzwerk-Airline des Konzerns. Seit Mitte Januar ist die Lufthansa Group mit 41 Prozent an der italienischen Fluglinie beteiligt. Die übrigen 59 Prozent hält zunächst noch das italienische Ministerium für Wirtschaft und Finanzen (MEF).

Der erste Beteiligungsschritt wurde durch eine Kapitalerhöhung in Höhe von 325 Millionen Euro vollzogen. Langfristiges Ziel ist eine 100-Prozent-Übernahme. Die Vereinbarung zwischen der Lufthansa Group und dem MEF bietet dem Konzern die Möglichkeit, die verbleibenden Anteile an ITA Airways ab diesem Jahr zu erwerben.

ITA Airways ist der größte Airline-Zukauf in der Geschichte der Lufthansa Group. Mit 5.200 Mitarbeitenden und einer modernen Flotte von rund 100 Flugzeugen wird ITA nach der Lufthansa Kernmarke aus dem Stand die größte der Netzwerk-Fluggesellschaft der Gruppe. Das neue Bündnis schafft eine Win-Win-Situation für die beteiligten Unternehmen, für Kundinnen und Kunden, es schafft Perspektiven für die Beschäftigten und die Anteilseigner, und es stärkt den italienischen und europäischen Luftverkehrs- und Tourismusmarkt. Denn als Teil der Lufthansa Group mit ihrer Multi-Airline-, Multi-Marken- und Multi-Drehkreuz-Strategie verbessert ITA die Konnektivität innerhalb der EU und die Anbindung an die Welt.

Italien ist für die Lufthansa Group abseits ihrer Heimatmärkte der zweitwichtigste Auslandsmarkt nach den USA. Das 5-Sterne-Drehkreuz Rom-Fiumicino stärkt das Hubsystem des Konzerns und mit der wirtschaftsstarke Metropolregion Mailand erhält die Lufthansa Group Zugang zum zweitgrößten Einzugsgebiet der Europäischen Union im Herzen Europas. ITA wird als eigenständige Marke bestehen bleiben und hat als Mitglied der Lufthansa Familie neue Wachstumsperspektiven.

In Italien mit seiner exportorientierten Wirtschaft hat das Bündnis von Beginn an große Unterstützung erfahren: von der Politik, den Medien, den Gästen von ITA Airways, aber auch von Gewerkschaften und Mitarbeitenden. Auch die deutsche Bundesregierung hat dieses Projekt von Beginn an positiv begleitet. Im Kontrast dazu stand der zähe Genehmigungsprozess durch die EU. Fast zwei Jahre hat es gedauert, bis Brüssel grünes Licht für die Transaktion gegeben hat. Hier muss das europäische Wettbewerbsrecht künftig effizienter angewendet werden. Denn die Konsolidierung in Europa wird weitergehen. Das muss sie auch. Europäische Airlines brau-

Kundinnen und Kunden von ITA Airways und der Lufthansa Group profitieren von gemeinsamen Programmen und Angeboten



ab sofort

- Meilen für **Miles & More** Teilnehmer bei ITA Airways und Punkte für **Volare** Mitglieder bei den Netzwerk-Airlines der Lufthansa Group

ab 30. März

- ITA Airways zieht in Frankfurt in das Terminal 1 und in München in das Terminal 2 = **kurze Umsteigezeiten**
- Gegenseitiger **Loungezugang**
- 100 Codeshare-Verbindungen und **abgestimmter Europa-Flugplan**

ab 2026

- ITA Mitgliedschaft in der **Star Alliance**

chen eine gewisse Größe, um langfristig im internationalen Wettbewerb zu bestehen – insbesondere gegenüber der Konkurrenz aus dem Nahen Osten, Asien und den USA. Starke heimische Fluggesellschaften bieten Bürgern und Bürgerinnen Konnektivität und Mobilität innerhalb der EU und darüber hinaus – und sie sichern Europas strategische Autonomie.

Deutschland fliegt hinterher

STANDORTKOSTEN VIEL ZU HOCH

Fliegen in und ab Deutschland ist erneut teurer geworden. Zum 1. Januar 2025 sind die staatlichen Standortkosten aus Luftverkehrsteuer, Luftsicherheitsgebühren und Flugsicherungsgebühren um fast 20 Prozent gestiegen – ein neuer Höchststand. Entlastungen sind überfällig.

Während der Luftverkehr im übrigen Europa und weltweit Rekordwerte erzielt, stagniert das Sitzplatzangebot in Deutschland bei deutlich unter 90 Prozent des Vorkrisenniveaus, besonders auf Kurz- und Mittelstrecken. Stetig steigende Flughafenentgelte sowie Steuern und Gebühren machen inzwischen rund ein Drittel der gesamten Flugkosten aus. Für einen innereuropäischen Airbus A320-Flug ab Stuttgart etwa betragen die staatlichen Standortkosten im Mai 2025 über 5.000 Euro – ein Anstieg von mehr als 115 Prozent pro Passagier seit 2019. Damit gehören deutsche Flughäfen zu den teuersten in Europa.

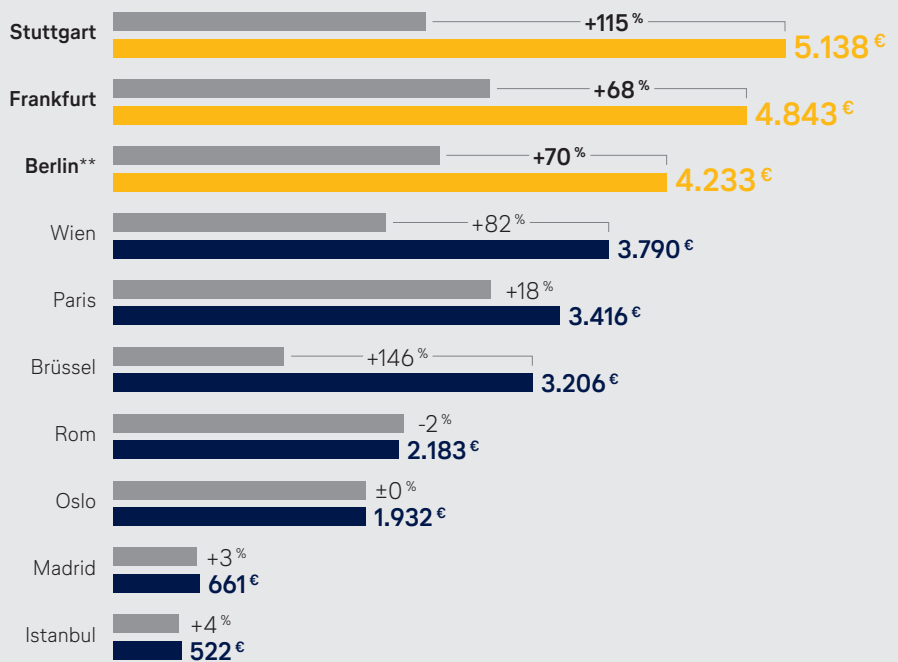
Insbesondere die Luftsicherheitsgebühren zur Kontrolle von Passagieren und Gepäck wurden 2025 deutlich angehoben – an einigen Flughäfen um bis zu 50 Prozent auf den neuen Höchstwert von 15 Euro pro Passagier. Auch die An- und Abfluggebühren der Deutschen Flugsicherung haben neue Spitzenwerte erreicht: Nach einer Erhöhung um knapp 120 Prozent zwischen 2019 und 2024 sind sie mit dem Jahresbeginn 2025 um weitere 40 Prozent angestiegen. Deutschland liegt damit bei den Flugsicherungsgebühren europaweit auf Platz drei.

Die enorm hohen Standortkosten zwingen Airlines dazu, entsprechend unwirtschaftlich gewordene Verbindungen in und ab Deutschland einzustellen. Damit büßen selbst wirtschaftsstarke Regionen wie Friedrichshafen internationale Anbindung ein, weil die Zubringer zu den Drehkreuzen nicht mehr profitabel sind. Grenznahe Flughäfen verlieren Passagiere ans

benachbarte Ausland, weil Tickets dort günstiger angeboten werden können. Das ist eine alarmierende Entwicklung für die größte Exportnation Europas. Damit Deutschland als Wirtschafts- und Luftverkehrsstandort wettbewerbsfähig bleibt, muss die künftige Bundesregierung handeln: Neben der überfälligen Abschaffung der nationalen Quote für Power-to-Liquid-Kraftstoff (PtL) muss ein Maßnahmenbündel für gezielte Entlastungen geschnürt werden. Die Luftverkehrsteuer sollte abgeschafft werden. Darüber hinaus gilt es, die Kosten für die Flugsicherung und die Luftsicherheitsgebühren auf ein wettbewerbsfähiges Niveau zu bringen.

Staatliche Standortkosten* im Vergleich

■ 2019 ■ Mai 2025



* Kosten für Flugsicherung, Luftsicherheit (inkl. Luftsicherheitsentgelte) und Luftverkehrsteuer bzw. vergleichbare Abgaben; A320-Flug mit 150 Passagieren und Ziel in Europa

** Berlin: 2019 TXL, 2025 BER

Quellen: BDL/DLR

Lufthansa und Condor

KEINE GRUNDLAGE FÜR SONDERKONDITIONEN

Condor nimmt zusätzliche innerdeutsche sowie neue europäische Flüge ins Programm. Die Ankündigung ist eine gute Nachricht für Fluggäste. Darüber hinaus hat sie Bedeutung für einen Rechtsstreit zwischen Condor und Lufthansa. Kernfrage der Auseinandersetzung: Muss Lufthansa ihrer Konkurrenz Flüge zu Sonderkonditionen anbieten? Deutsche Gerichte verneinen das – doch jetzt schaltet sich die EU-Kommission ein.

Lufthansa missbrauche ihre angeblich marktbeherrschende Stellung. Auf Basis dieses Vorwurfs von Condor untersagte im Jahr 2022 das Bundeskartellamt die von Lufthansa im Jahr 2020 ausgesprochene Kündigung des sogenannten „Special Prorate Agreement“ (SPA). Das SPA ist eine Vereinbarung, die Condor Sonderkonditionen für die Buchung von Zubringerflügen im Lufthansa Netz gewährt. Es stammt aus der Zeit, als Condor noch zur Lufthansa Group gehörte.

Condor argumentierte, dass es keine Alternative zu den Zubringerflügen durch Lufthansa gebe. Deswegen dürfe Lufthansa das SPA nicht kündigen. Den Gegenbeweis erbringt Condor nun selbst. Neben neuen Verbindungen u.a. nach Rom, Mailand, Prag und Paris fliegt die Airline ab März zweimal täglich von Frankfurt nach Berlin, Hamburg und München. „Condor bietet damit eine attraktive Alternative zu bereits bestehenden Verbindungen innerhalb Deutschlands“, heißt es in der Pressemitteilung. Die von Condor behauptete Alternativlosigkeit der Zubringerung durch Lufthansa stimmt demnach nicht. Schon vorher fehlte dieser These die Grundlage, weil Condor – wie es Lufthansa verstärkt tut – u.a. auch die Bahn als Zubringer nutzen kann.

BGH und OLG Düsseldorf geben Lufthansa Recht

In der juristischen Auseinandersetzung zwischen Lufthansa und Condor über die Kündigung des SPAs haben sowohl das Oberlandesgericht Düsseldorf (OLG) als auch zuletzt der Bundesgerichtshof (BGH) vorläufig zugunsten von Lufthansa entschieden: Es gibt keine Verpflichtung zur Fortführung des SPA. Beide Gerichte stellten sich damit gegen den Beschluss des Bundeskartellamtes vom August 2022, das nicht nur die Kündigung untersagt, sondern sogar weitere Vorteile für Condor angeordnet hatte.

Nach diesen höchstrichterlichen Aussagen lief die Vereinbarung Ende 2024 aus. Condor kann aber weiterhin – zusätzlich zu den eigenen Flügen – Zubringerflüge bei Lufthansa buchen. Nur eben zu den üblichen IATA-Interline Konditionen analog

zu anderen Airlines. Für Passagiere ändert sich nichts – sie können wie gewohnt für die gesamte Reise einchecken und ihr Gepäck aufgeben.

Obwohl zwei oberste deutsche Kartellgerichte Lufthansa die Beendigung der Flüge zu Sonderkonditionen ermöglicht haben, hat die EU-Kommission nun angekündigt, die Lufthansa Group vorläufig zur Wiedereinsetzung des SPA zu verpflichten. Ohne die Lufthansa-Zubringer nach Frankfurt sei der Wettbewerb auf der Strecke zwischen Frankfurt und New York gefährdet, die Lufthansa mit seinen Joint-Venture-Partnern United Airlines und Air Canada anbietet, so die Argumentation. Und das, obwohl auf der Strecke mit Delta Air Lines und Singapore Airlines zwei weitere starke Wettbewerber fliegen – vergleichbar mit den meisten transatlantischen Strecken. Die Ankündigung der EU-Kommission beinhaltet zudem eine Zubringerpflicht für das globale Netzwerk von Condor. Und dies sogar ohne Möglichkeit, reale Kostensteigerungen weiterzugeben.

Das Vorgehen erstaunt auch insofern, als die EU-Kommission den Vorgang bereits zweimal geprüft hat und ihn im Jahr 2020 an das Bundeskartellamt verwiesen und im Winter 2024 dem BGH überlassen hat. Aus Sicht von Lufthansa besteht für die Maßnahmen der Kommission weder eine faktische noch eine rechtliche Grundlage.

Aus dem OLG-Beschluss:

„Es sprechen erhebliche Umstände dafür, dass [...] die Mitglieder der 9. Beschlussabteilung [des Bundeskartellamts] das Verwaltungsverfahren gegen Lufthansa von Anfang an nicht unvoreingenommen und ergebnisoffen und nicht frei von politischer Einflussnahme durch das BMWi geführt [haben].“

EU SAF-Quote

LÖSUNGEN FÜR EINEN FAIREN WETTBEWERB

Seit dem 1. Januar gilt in der EU eine verpflichtende SAF-Quote. Das Problem: Die Quote benachteiligt europäische Airlines. Eine neue Studie unterstreicht: Fairer Wettbewerb und Klimaschutz wären vereinbar. Ein Steilpass für die EU-Kommission.

Gemäß der EU-Verordnung „ReFuelEU Aviation“ steigt die Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) von aktuell 2 Prozent auf 6 Prozent in 2030 bis auf 70 Prozent in 2050. Dies führt zu erheblichen Mehrkosten für Airlines, da SAF drei- bis fünfmal teurer sind als herkömmliches Kerosin. Signifikante Preissenkungen sind nicht absehbar. Zudem verzerrt die SAF-Quote den internationalen Wettbewerb massiv, denn sie greift nur bei Abflügen aus der EU. Bei einem Umstieg in Drittstaaten wie der Türkei oder den Golfstaaten unterliegt der zweite Flugabschnitt nicht dieser EU-Regelung. Außereuropäische Airlines können ihre Tickets daher deutlich günstiger anbieten. Die Folge: Emissionen werden nicht reduziert, sondern lediglich vor die Tore der EU verlagert („Carbon Leakage“).

Der resultierende Wettbewerbsnachteil für europäische Airlines und ihre Drehkreuze ist nicht nur erheblich, sondern auch vermeidbar. Das belegt ein Gutachten im Auftrag der deutschen und französischen Luftfahrtverbände BDL und FNAM. Die von der Beratungsfirma Steer erstellte Studie schlägt zwei Instrumente vor, die einen fairen Wettbewerb mit wirksamem Klimaschutz verbinden:

- **SAF-Abgabe:** Eine wettbewerbsneutrale Lösung wäre ein SAF-Ticketzuschlag für alle Passagiere, die von EU-Flughäfen starten – für die gesamte Flugstrecke, unabhängig vom Umsteigeort. Die Einnahmen sollten gezielt genutzt werden, um die Mehrkosten für SAF auszugleichen.
- **SAF-Rebalancing-Gebühr (SRC):** Dieser Ticketzuschlag würde gezielt auf Flugrouten erhoben, die nicht unter die SAF-Vorgaben der EU fallen – etwa Anschlussflüge außerhalb der EU mit außereuropäischen Airlines. Die Einnahmen könnten in die weitere Dekarbonisierung der europäischen Luftfahrt fließen, das Volumen wäre aber deutlich geringer als bei der SAF-Abgabe.

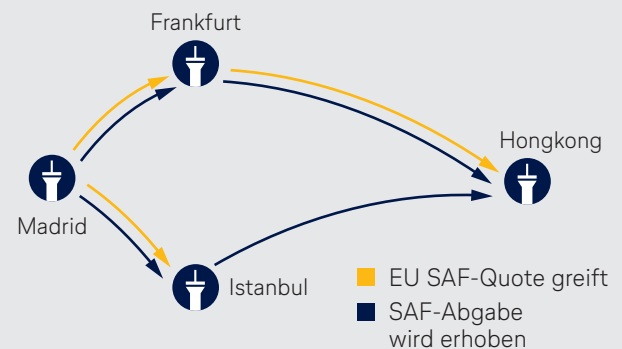
Die Studienergebnisse sind – nach dem Draghi-Report – ein gut getimter Steilpass für die neue EU-Kommission und ihr Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft nachhaltig zu stärken. Im Luftverkehr hat Brüssel die erforderliche Zielstrebigkeit bisher vermissen lassen. Umso

wichtiger ist es, dass die EU-Kommission jetzt Lösungen vorbereitet, um den in der ReFuelEU-Verordnung verankerten Review-Prozess gezielt zu nutzen. Die Studie zeigt, wie es gehen kann. Denn nur wirtschaftlich gesunde Airlines können die notwendigen Milliarden in modernste, treibstoffeffiziente Flugzeuge und nachhaltige Flugkraftstoffe investieren.

Maßnahmen zum Ausgleich von Wettbewerbsverzerrungen durch ReFuelEU Aviation

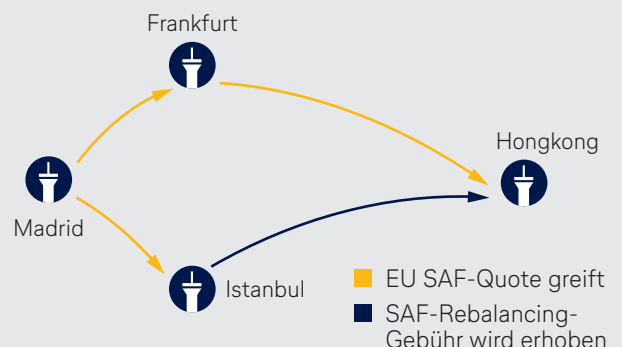
SAF-Abgabe:

refinanziert SAF-Mehrkosten der betroffenen Airlines



SAF-Rebalancing-Gebühr:

finanziert Maßnahmen zur Dekarbonisierung der EU-Luftfahrt



„Hai-Alarm“ über den Wolken

AEROSHARK AUF DREI KONTINENTEN IM EINSATZ

Als weltweit erste Airline-Gruppe hat die Lufthansa Group Flugzeuge mit der innovativen „Haifischhaut“ ausgestattet. Knapp zwei Jahre nach Erstflug sind bereits 25 Flugzeuge mit AeroSHARK im Einsatz. Jeder umgerüstete Flieger spart Treibstoff und senkt CO₂-Emissionen.

Die von BASF und Lufthansa Technik entwickelte Folie ist der Haut von Haien nachempfunden und wird auf den Flugzeugrumpf und die Triebwerksgondeln geklebt. Sie reduziert den Reibungswiderstand beim Fliegen und senkt damit den Treibstoffverbrauch um bis zu ein Prozent. Mittlerweile hat die Lufthansa Group 20 ihrer Maschinen mit der innovativen Technologie ausgerüstet. Rund 18 Tonnen Kerosin und 57 Tonnen CO₂ vermeidet die gesamte AeroSHARK-Flotte des Konzerns damit täglich.

Die Erfolgsgeschichte der „Haifischhaut“ geht weiter. Auch Airlines außerhalb der Lufthansa Group nutzen die Oberflächentechnologie jetzt. Kürzlich verkündeten drei Carrier aus Asien und Südamerika, AeroSHARK auf Flugzeugen ihrer Flotten aufzubringen. Lufthansa Technik trainiert die Mitarbeiter der Wartungsbetriebe vor Ort und unterstützt die Fluggesellschaften bei der Erstinstallation. Mit allen 25 Flugzeugen konnten so bereits mehr als 31.000 Tonnen CO₂-Emissionen vermieden werden. Das entspricht mehr als 170 Flügen von Wien nach New York mit einer Boeing 777-200ER.

Natur als Blaupause

Mit einer mikroskopischen Struktur ahmt die 50 Mikrometer dünne Folie die einzigartige Beschaffenheit von Haifischhaut nach. Unzählige kleine Riblets reduzieren den Luftwiderstand und senken damit den Kerosinverbrauch. In der aktuellen Ausbaustufe können die CO₂-Emissionen so bis zu ein Prozent gesenkt werden. Damit ist AeroSHARK ein Vorzeigebispiel für Bionik – Technik, die sich an der Natur orientiert.



CO₂ >31.000

Tonnen CO₂-Emissionen wurden bereits vermieden. Das entspricht mehr als 170 Flügen von Wien nach New York mit einer Boeing 777-200ER.

>170 x



9.800

Tonnen Kerosin in der AeroSHARK-Flotte eingespart



>160.000

Flugstunden mit AeroSHARK absolviert

help alliance

HILFSORGANISATION MIT WELTWEITEM ENGAGEMENT

Seit mehr als 25 Jahren ist es die Mission der help alliance, jungen Menschen weltweit eine selbstbestimmte Zukunft zu ermöglichen. Mit insgesamt 73 Projekten in 43 Ländern schafft die Hilfsorganisation der Lufthansa Group Perspektiven für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene in den Bereichen Bildung, Ausbildung und Arbeit.

Allein im laufenden Jahr unterstützt die help alliance 14 neue Entwicklungsprojekte und leistet damit einen wichtigen Beitrag zu den UN-Nachhaltigkeitszielen. Diese zielen darauf ab, Armut zu beenden, den Planeten zu schützen sowie Frieden und Wohlstand weltweit zu fördern. Geografisch verteilen sich die neuen Projekte auf zwei Standorte in Europa, zehn in Afrika und jeweils einen in Asien und Lateinamerika.

Zusätzlich fördert die help alliance lokale Initiativen, bei denen Mitarbeitende der Lufthansa Group persönlich aktiv sind. Diese reichen von Renovierungen und Inklusionsprojekten in Schulen bis hin zur Unterstützung bei Ausbildungen. Ziel ist es, lokales Engagement zu stärken und praktische Aktivitäten zu fördern.

Policy Hub goes online

NEUE POLITIK-WEBSEITE DER LUFTHANSA GROUP

Seit Februar ist die neue Politik-Webseite der Lufthansa Group live: der Policy Hub.

Hier finden Sie kurz und bündig die zentralen luftverkehrspolitischen Themen und Forderungen der Lufthansa Group – von Klimaschutz und Fit for 55 über Wettbewerb, Flughäfen, Arbeit & Soziales bis hin zum Verbraucherschutz. Außerdem sind alle Ausgaben des Politikbriefs seit Dezember 2021 abrufbar. Ergänzend finden Sie auf der Seite die Ansprechpartner der politischen Konzernrepräsentanzen in Berlin, Brüssel, Peking und Washington.

politik.lufthansagroup.com



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

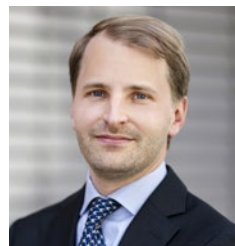
+49 30 8875-3212
jan.koerner@dlh.de



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:

Sandra Courant

REDAKTIONELLE MITARBEIT:

Anton Heinecke, Thrasivoulos Malliaras,
Jörg Meinke, Marie-Charlotte Merscher,
Dr. Christoph Muhle, Philipp Struve

REDAKTIONSSCHLUSS:

19. Februar 2025

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation

DISCLAIMER:

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer