



# POLITIKBRIEF

Juli  
2025



<b>EU-Fluggastrechte</b> Verbraucherschutz und betriebliche Realität vereinen	1
<b>Luftverkehr in Deutschland</b> Entlastungen nötig	3
<b>Deutschlands Luftfahrtindustrie</b> Wertschöpfung halten	4
<b>Premium am BER</b> Eurowings führt neue Business Class-Sitze ein	5
<b>KI in der Luftfahrt</b> Smarte Lösungen für komplexe Aufgaben	6
<b>Nachhaltig erklärt</b> Zukunftstechnologien in der Luftfahrt	7
<b>Free Messaging</b> Chatten über den Wolken	7
<b>Kontakt</b> Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group	8

## EU-Fluggastrechte

# VERBRAUCHERSCHUTZ UND BETRIEBLICHE REALITÄT VEREINEN

Die europäischen Verkehrsminister haben sich im Juni auf eine gemeinsame Position zur EU-Fluggastrechte-Verordnung (EG Nr. 261/2004) verständigt. Nun ist das Parlament gefordert, eine Regelung zu finden, die für die Praxis taugliche und ausgewogene Lösungen bietet – statt pauschal Tickets zu verteuern und EU-Airlines erneut einseitig zu belasten.

Schon heute ist der europäische Luftverkehr beim Verbraucherschutz weltweit Spitzenreiter. Nirgendwo sonst haben Kunden vergleichbare Rechte: umfassende Betreuungsleistungen, staatliche Angebote zur Schlichtung und Durchsetzung von Ansprüchen sowie insbesondere pauschale Entschädigungen bei Verspätungen, die den Ticketpreis deutlich übersteigen können. Ein Beispiel: Ein Europaflug aus Deutschland kostete zwischen Oktober 2023 und September 2024 im Schnitt 202 Euro, von Italien aus sogar nur 129 Euro.<sup>1</sup> Bei einer Verspätung von drei Stunden hatten Passagiere über ihre Beförderung zum Zielort hinaus potenziell Anspruch auf 250 Euro bei Kurz- und 400 Euro bei Mittelstrecken – fast das Doppelte des Ticketpreises.

### Entschädigung versus schnelle Beförderung

Diese Situation mag man richtig finden, wenn man Verbraucherschutz auf die Monetarisierung von Verspätungen reduziert. So sieht es etwa die lautstarke Klageindustrie (sog. Claim Farms), die Ansprüche von Passagieren gegen hohe Provisionen geltend macht.

Stattdessen sollte Verbraucherschutz im Luftverkehr das Bedürfnis der Passagiere priorisieren, möglichst rasch an ihr Ziel zu kommen. Die aktuelle Regelung dient diesem Interesse oftmals gerade nicht, weil Airlines bereits ab drei Stunden Verspätung hohe Entschädigungen zahlen müssen. In diesem engen Zeitrahmen sind Reparaturen, Flugzeug- oder Crew-Wechsel nur selten umsetzbar. Eine Annullierung des betroffenen Fluges bleibt unter diesen Bedingungen oft die einzige Option, weil der Flug aufgrund der teuren Kompensation wirtschaftlich nicht mehr darstellbar ist. Für Passagiere ist dies jedoch das ungünstigste Szenario – insbesondere auf wenig frequentierten Strecken, auf denen eine kurzfristige Umbuchung häufig nicht möglich ist.

Sinnvoll wäre es, die Entschädigungsschwellen auf mindestens fünf Stunden bei Kurz- und Mittelstrecken sowie neun

Stunden bei Langstrecken anzuheben. Das würde den Airlines mehr Spielraum und Anreiz geben, Lösungen im Sinne der Passagiere zu finden, statt den betreffenden Flug zu streichen. Die EU-Kommission hatte eine solche Regelung bereits 2013 vorgeschlagen.

### EuGH treibt Ticketkosten in die Höhe

In den vergangenen Jahren ist Rechtsprechung immer mehr an die Stelle des Gesetzgebers getreten. Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) haben die Kosten für Airlines und damit die Ticketpreise strukturell in die Höhe getrieben. Allein die Lufthansa Group musste 2024 über 500 Millionen Euro für Kompensationen nach der Fluggastrechte-Verordnung aufwenden. Ein erheblicher Teil dieser enormen

### Entschädigungen im Luftverkehr können Ticketpreis übersteigen

Beispiel Köln-Wien am 10. Juli mit dreistündiger Verspätung



<sup>1</sup>Quelle: DLR-Gutachten vom 20. März 2025, Originalangaben in USD (217 bzw. 139 USD), umgerechnet mit durchschnittlichem Wechselkurs OKT23-SEPT24 1 EUR = 1,08 USD.

Entschädigungen im Vergleich: EU-Luftverkehr ist Spitzenreiter beim Verbraucherschutz



Flug

- ab 3 Stunden Verspätung:
- Kurzstrecke: **250 €**
  - Mittelstrecke: **400 €**
  - Langstrecke: **600 €**



Bahn

- ab 1 Stunde Verspätung:
- **25 %** des Ticketpreises
- ab 2 Stunden Verspätung:
- **50 %** des Ticketpreises



Fernbus (> 250 km)

- ab 2 Stunden Verspätung, falls keine Erstattung/Ersatzbeförderung angeboten wird:
- **50 %** des Ticketpreises



Bus und ÖPNV (< 250 km)

keine

Summe war dem Umstand geschuldet, dass der EuGH – anders als zuvor der Bundesgerichtshof – die Verordnung so auslegt, dass eine Airline selbst dann entschädigen muss, wenn sie vom eigenen Personal bestreikt wird.

„Außergewöhnliche Umstände“ klar definieren

Ob ein Entschädigungsanspruch besteht, hängt entscheidend davon ab, ob „außergewöhnliche Umstände“ – also Situationen außerhalb der normalen Tätigkeit einer Airline – vorliegen. Dazu gehören etwa Unwetter, Luftraumengpässe oder -sperrungen oder medizinische Notfälle. Die Verordnung bleibt bei der Definition dieser Umstände zu vage. Das schafft Unsicherheit. Für Passagiere ist die komplizierte Rechtslage kaum zu überblicken. Airlines fehlen klare Kriterien, wann sie zu Entschädigungen verpflichtet sind. Eine konkrete, eindeutige und rechtlich verbindliche Bestimmung ist dringend nötig.

Reformbedarf ergibt sich auch aus der aktuellen Praxis, Airlines mit der Begründung haftbar zu machen, sie hätten „angemessen vorsorgen müssen“. Diese Annahme ist in vielen Fällen realitätsfern. Fällt ein Flugzeug oder ein Crewmitglied kurzfristig aus, ist es insbesondere auf Langstrecken oder an wenig frequentierten Flughäfen faktisch unmöglich, schnell adäquaten Ersatz bereitzustellen. Eine entsprechende Vorsorge würde bedeuten, an jedem Zielort ein Reserveflugzeug samt Crew bereitzuhalten – ein Szenario, das wirtschaftlich wie logistisch nicht umsetzbar ist.

Streik als außergewöhnlichen Umstand anerkennen

Auch Streiks des eigenen Personals sollten künftig als außergewöhnlicher Umstand gelten. Denn ob und wann gestreikt wird, liegt in der Hand der Gewerkschaften und nicht bei der Airline. Dies hatte der Bundesgerichtshof 2012 klargestellt: „Der Streikaufruf wirkt [...] ‚von außen‘ auf das Luftverkehrsunternehmen ein und ist nicht Teil der normalen Ausübung seiner Tätigkeit.“ Dazu kommt: Die Entschädigungen bei Streiks, zu denen Fluggesellschaften derzeit häufig verpflichtet sind, können schnell Millionen erreichen. In solchen Fällen geraten die Airlines unter erheblichen Druck, gewerkschaftliche Forderungen akzeptieren zu müssen. Das untergräbt die Tarifautonomie und verschärft bestehende Wettbewerbsnachteile.

EU-Verbraucherschutz verzerrt den Wettbewerb

Denn während EU-Airlines bei Streiks oft hohe Entschädigungen zahlen müssen, gibt es in den Heimatländern vieler international agierender Airlines nicht einmal ein Streikrecht. Hinzu kommt: Die Verordnung behandelt EU-Fluggesellschaften und ihre nicht-europäische Konkurrenz unterschiedlich. Denn grundsätzlich gilt sie nicht für Flüge mit Drittstaaten-Airlines in die EU. Eine Reform muss auch hier für Ausgleich sorgen.

Jetzt den richtigen Rahmen setzen

Die Fluggastrechte-Verordnung war ein Meilenstein für den Verbraucherschutz in Europa. Doch nach fast 20 Jahren Ausweitung durch den Europäischen Gerichtshof braucht sie eine grundlegende Reform, die den betrieblichen und wirtschaftlichen Realitäten gerecht wird. Ziel muss sein, sie zukunftstauglich auszugestalten – und dabei gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Airlines zu sichern.

YouGov-Umfrage: Schnelle Ankunft wichtiger als Entschädigung

„Mir ist es wichtiger, bei einer Verspätung noch am selben Tag mein Flugziel zu erreichen. Ich nehme dafür in Kauf, dass eine Entschädigungszahlung erst ab einer Verspätung von fünf Stunden erfolgt.“



„Mir ist es wichtiger, bei einer Verspätung eine Entschädigungszahlung zu erhalten. Dafür nehme ich in Kauf, dass keine zeitnahe Ersatzbeförderung organisiert wird und ich mein (Urlaubs-)Ziel ggf. erst einen oder zwei Tage später erreiche.“

Weiß nicht/keine Angaben: 6 Prozent  
YouGov im Auftrag des BDL, Juni 2025.

## Luftverkehr in Deutschland

# ENTLASTUNGEN NÖTIG

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag Entlastungen für den Luftverkehr angekündigt. Jetzt kommt es auf die rasche Umsetzung an.

Kein anderes europäisches Land belastet Flüge stärker mit Steuern und Abgaben als Deutschland. Seit 2019 haben sich die staatlich bedingten Standortkosten verdoppelt. An einigen Flughäfen, etwa in Düsseldorf, Köln, Stuttgart, Hamburg oder Leipzig, ist der Kostenanstieg sogar noch stärker. Die Folge: Airlines müssen im Inland Strecken streichen und verlagern Flugzeuge zunehmend ins Ausland. Selbst wirtschaftsstarke Standorte verlieren an internationaler Anbindung. Das Sitzplatzangebot in Deutschland stagniert bei rund 90 Prozent im Vergleich zu 2019, während der Luftverkehr im übrigen Europa das Vor-Corona-Niveau längst übertroffen hat.

### Luftverkehrsteuer senken

Ein zentraler Kostentreiber ist die Luftverkehrsteuer, die seit 2011 auf alle Flüge ab deutschen Flughäfen erhoben wird. Zusammen mit der Steuer wurde ein Absenkungsmechanismus eingeführt, der die Steuer reduzierte, wenn die EU-ETS-Kosten etwa durch steigende CO<sub>2</sub>-Zertifikatspreise zunahmen. Allerdings wurde dieser Mechanismus im Mai 2024 abgeschafft und die Luftverkehrsteuer zugleich deutlich angehoben. Das jährliche Steueraufkommen hat sich damit auf über zwei Milliarden Euro mehr als verdoppelt.

Im europäischen Vergleich ist Deutschland mit seiner Luftverkehrsteuer einsamer Spitzenreiter. Nur sechs weitere EU-Mitgliedsstaaten erheben überhaupt eine vergleichbare Abgabe – keiner in dieser Höhe. Hier muss dringend gegengesteuert werden. Daher ist die im Koalitionsvertrag angekündigte Rücknahme der jüngsten Erhöhung richtig. Aber sie kann nur ein erster Schritt sein. Perspektivisch muss die Steuer weiter gesenkt werden. Zudem sollte der Absenkungsmechanismus wieder in Kraft treten.

### Bundesmitten für Flugsicherung und Luftsicherheit

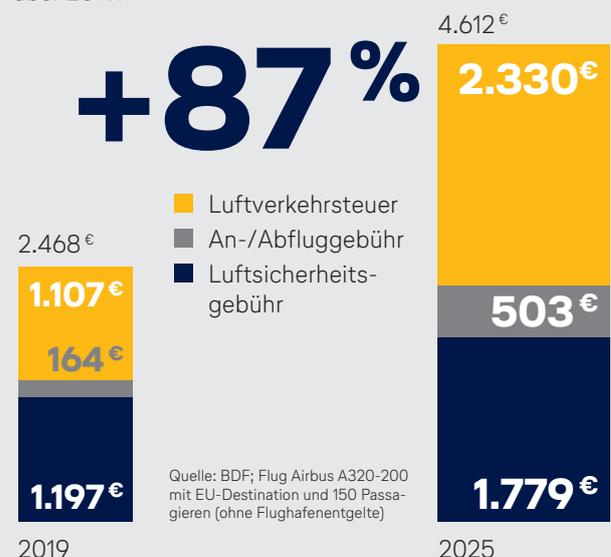
Klar ist aber auch: Um den Luftverkehr in Deutschland wieder in die Erfolgsspur zu bringen, braucht es auch eine Reduktion der Kosten für die Flugsicherung und Luftsicherheit. Bei der Flugsicherung haben sich die Gebühren für den Überflug seit Jahresbeginn um ein Viertel erhöht, für den An- und Abflug sind sie sogar um 40 Prozent gestiegen. Und das leider ohne Qualitätssteigerung. Im Gegenteil: Ein Mangel an Fluglotsen führt regelmäßig zu Verspätungen.

Die Deutsche Flugsicherung muss rund um die Uhr Personal und Infrastruktur für die Überwachung des Luftraums bereitstellen. Die Grundkosten werden – anders als bei Schiene oder Wasserstraße – vollständig durch die Nutzer, also die Fluggesellschaften, getragen. Hier sollte sich der Bund künftig stärker beteiligen. Das Sondervermögen Infrastruktur schafft die nötigen Spielräume.

Gleiches gilt für die Finanzierung der Luftsicherheitskosten. Als Teil der Terror- und Gefahrenabwehr ist die Luftsicherheit hoheitliche Aufgabe des Staates. Dennoch zahlen bisher die Passagiere dafür. Auch hier braucht es ein stärkeres Engagement des Bundes, um künftig eine faire Lastenverteilung zu erreichen. Entscheidend ist jetzt die Verankerung in den Haushaltsplanungen 2026. Die Politik muss schnell entschlossen handeln, um Wertschöpfung und Beschäftigung am Luftverkehrsstandort Deutschland langfristig zu sichern.

### Beispielflug ab Frankfurt mit EU-Ziel

Startet ein A320-Flug ab Frankfurt zu einem europäischen Ziel, fallen heute mehr als 4.600 Euro Steuern und Gebühren an – ein Anstieg um fast 90 Prozent gegenüber 2019.



### Koalitionsvertrag 2025:

„Die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben wollen wir reduzieren und die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurücknehmen.“

Deutschlands Luftfahrtindustrie

# WERTSCHÖPFUNG HALTEN

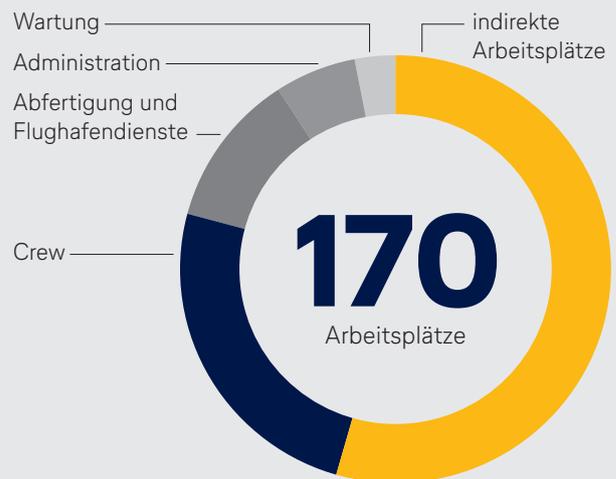
Luftfahrt ist ein zentraler Motor der deutschen Wirtschaft. Sie sichert Mobilität für Menschen, Märkte und Unternehmen, schafft Arbeitsplätze und Wertschöpfung überall im Land.

Der Luftfahrtsektor in Deutschland beschäftigt rund 1,5 Millionen Menschen und erwirtschaftet mehr als 130 Milliarden Euro jährlich – über drei Prozent des Bruttoinlandsprodukts. Flughäfen, Airlines und Luftverkehrsdienstleister sind Multiplikatoren einer exportorientierten Volkswirtschaft, die auf globale Vernetzung angewiesen ist.

Die Lufthansa Group trägt wesentlich dazu bei, dass Deutschland im Luftverkehr zur Weltspitze gehört. Rund 65 Prozent der mehr als 100.000 Mitarbeitenden der Gruppe arbeiten hierzulande. Allein in diesem Jahr stellt das Unternehmen konzernweit rund 10.000 neue Mitarbeitende ein. In den kommenden fünf Jahren investiert die Lufthansa Group bei ihren deutschen Flugbetrieben in 180 neue Flugzeuge mit einem Listenpreis von über 30 Milliarden Euro, 600 Millionen Euro in ein neues Luftfrachtzentrum sowie mehr als 300 Millionen Euro in den Ausbau der Lufthansa Technik AG in Hamburg. Ein klares Bekenntnis zum deutschen Heimatmarkt.



Ein in Deutschland stationiertes **Kurz- oder Mittelstreckenflugzeug\*\*** sichert im Schnitt 170 Arbeitsplätze und trägt jährlich rund 70 Millionen Euro zur wirtschaftlichen Wertschöpfung bei. Das entspricht dem Beitrag eines kleinen mittelständischen Unternehmens.

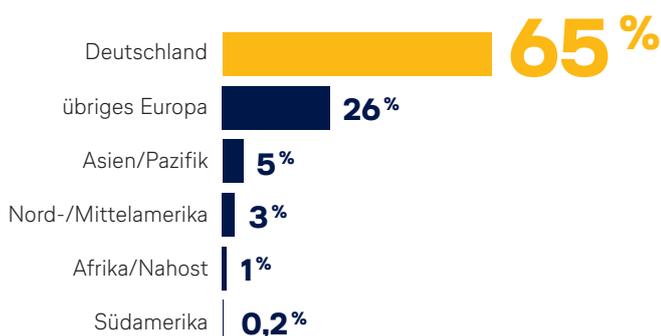


\*\*A320/B737, 167 Sitzplätze, Arbeitsplätze direkt und indirekt

Deutschlands Luftverkehr ...

- ... sichert **1,5 Mio.** Arbeitsplätze direkt und indirekt
- ... trägt mit **> 130 Mrd. €** (>3 %) zum deutschen BIP bei
- ... transportiert knapp **ein Viertel** (328 Mrd. €) des deutschen Außenhandels mit Nicht-EU-Staaten, gemessen am Warenwert
- ... befördert **45 %** der Touristen ins Ausland

102.500 Lufthansa Group Mitarbeiter nach Regionen\*



\*Stand: 31.12.2024

Doch die internationalen Wettbewerbsbedingungen haben sich spürbar zu Lasten des deutschen Luftverkehrs verschoben. Weil hier die Standortkosten enorm hoch sind, werden Inlandsstrecken unprofitabel. Damit büßen selbst starke deutsche Wirtschaftsregionen an Konnektivität ein. Immer mehr Verbindungen verlagern sich auf Drehkreuze außerhalb Deutschlands und Europas. Bereits in diesem Sommer hat die Lufthansa Group erstmals mehr Flugzeuge an internationalen Hubs stationiert als in Frankfurt und München. Drei von vier Tickets verkauft sie inzwischen außerhalb Deutschlands.

Jetzt braucht es in Berlin und Brüssel die richtigen Weichenstellungen für wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen im Luftverkehr. Die eigenständige Anbindung an die Welt ist essenziell für Deutschland. Wenn das gelingt, ist eine wichtige Voraussetzung für den wirtschaftlichen Aufschwung geschafft.

## Premium am BER

# EUROWINGS FÜHRT NEUE BUSINESS CLASS-SITZE EIN

Mehr Komfort, mehr Qualität, mehr Ziele – die Lufthansa Group unterstreicht ihr Bekenntnis zur Hauptstadtregion.

Ab Herbst 2025 bietet Eurowings auf der Strecke Berlin–Dubai ein neues Komforterlebnis: Als erste Fluggesellschaft in Deutschland stattet die Lufthansa Tochter Mittelstrecken-Flugzeuge mit neuen Business Class-Sitzen aus und integriert den „Premium BIZ Seat“ in ihren Airbus A320neo. Die 2x2-Sitzanordnung mit verstellbarer Rückenlehne, ergonomischem Design und großzügiger Polsterung bringt Langstreckenkomfort auf die Mittelstrecke – erhöhte Privatsphäre inklusive.

Der „Premium BIZ Seat“ ist Teil eines umfassenden Innovationsprogramms der Lufthansa Group. Die in dem Pilotprojekt Berlin–Dubai gesammelten Erfahrungen fließen ein in die zukünftige Kabinenstrategie des Konzerns. Ziel ist es, neue Maßstäbe in Produktqualität und Kundenerlebnis zu setzen. Buchbar ist das Angebot bereits ab August 2025.

Mit diesem Schritt bringt die Lufthansa Group ein attraktives Premiumprodukt in die Hauptstadt – für Geschäftsreisende ebenso wie für qualitätsbewusste Urlauber. Damit unterstreicht die Gruppe ihre Marktführerschaft am BER.

### Streckenausbau in Richtung Naher Osten

Parallel zu diesem Produktlaunch erweitert Eurowings das Mittelstreckenangebot am BER deutlich. Ab Winter 2025/26 wird Abu Dhabi neu ins Programm aufgenommen, die Frequenz nach Dubai steigt auf elf Flüge pro Woche. Auch Jeddah bleibt Teil des Flugplans. Damit fliegt Eurowings in der kommenden Wintersaison zweimal täglich vom BER in die Vereinigten Arabischen Emirate und verbindet die Hauptstadtregion mit drei attraktiven Zielen im Nahen Osten.

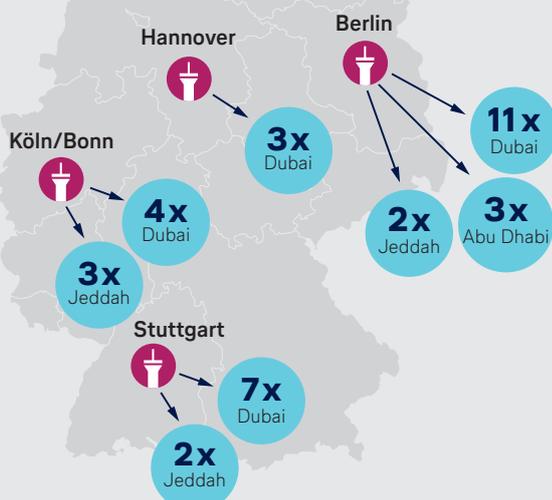
### Faire Wettbewerbsbedingungen entscheidend

Dieses Engagement ist auch ein industriepolitisches Statement: Während Airlines aus der Golfregion von umfangreichen staatlichen Subventionen profitieren, investiert die Lufthansa Group unter herausfordernden Bedingungen am Standort Deutschland gezielt in Qualität und Innovation.

Die Aufgabe der Politik ist und bleibt es, faire Rahmenbedingungen zu schaffen und heimische Unternehmen im internationalen Wettbewerb zu stärken. Mit Direktverbindungen in den arabischen Raum und eng geknüpften Verbindungen u.a. über Frankfurt und München in die ganze Welt leistet die Lufthansa Group einen wichtigen Beitrag zur Konnektivität Berlins und Brandenburgs. Damit ist die internationale Anbindung der Hauptstadtregion, gerade in das Gebiet rund um den Persischen Golf, gesichert – auch ohne zusätzliche Verkehrsrechte für Drittstaaten-Airlines.

### Wöchentliche Eurowings-Flüge Richtung Nahost

Winter 2025/26



### Fluggesellschaften aus den VAE können schon heute in Berlin landen

Wie alle Airlines, die die Bundesrepublik ansteuern, dürfen auch Carrier aus den VAE nach Berlin fliegen. Verkehrsrechtlich stehen ihnen vier Landepunkte in Deutschland zur Verfügung. Emirates und Etihad haben sich für die Flughäfen München, Frankfurt, Hamburg und Düsseldorf entschieden. Einen Wechsel zugunsten der Hauptstadt lehnen sie bislang ab.

## KI in der Luftfahrt

# SMARTE LÖSUNGEN FÜR KOMPLEXE AUFGABEN

Durch den Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) lassen sich in großen Datenmengen Muster und Zusammenhänge erkennen, die menschlichen Analysen oft verborgen bleiben. Viele KI-Anwendungen helfen dabei, die Luftfahrt nachhaltiger und effizienter zu organisieren. Drei Beispiele zeigen, wie die Lufthansa Group mit Hilfe von KI Betriebsabläufe optimiert und Ressourcen spart.

### Gut vorbereitet:

#### Wettervorhersagen vermeiden Überraschungen

An den Drehkreuzen Frankfurt und München arbeitet Lufthansa mit dem Wettertechnologieunternehmen Tomorrow.io zusammen. Das US-Unternehmen kombiniert für seine Wetterprognosen KI-gestützt in Echtzeit Satellitendaten mit Wetterdaten von der Erdoberfläche. Durch diese präzisen und lokal differenzierten Vorhersagen können Wetterentwicklungen besser eingeschätzt und Prozesse am Boden wie in der Luft besser gesteuert werden.

Auf Basis dieser aktuellen Wetterdaten werden beispielsweise Flugrouten angepasst, um Umleitungen zu vermeiden und den Treibstoffverbrauch zu senken. Präzisere Vorhersagen helfen auch am Boden, frühzeitig auf schwierige Wetterlagen zu reagieren und Betriebsabläufe vorbeugend zu steuern. Das Ergebnis sind weniger Flugunregelmäßigkeiten und ein angenehmeres Reiseerlebnis für die Passagiere.

### Präzise kalkuliert:

#### Erfahrungswerte optimieren die Speisenauswahl

Ist eine Mahlzeit vollständig oder teilweise gegessen worden oder ging sie unberührt zurück? Der KI-gestützte „Tray Tracker“ misst Speiserückläufe von Bord direkt an der Geschirrspülstraße und kombiniert die Daten mit Faktoren wie Flugroute, Reiseklasse und Mahlzeitenkonzept. Auf dieser Grundlage werden Speisenauswahl und Portionsgröße für die Fluggäste gezielt angepasst. Dadurch lassen sich Beladungsmengen bedarfsgerecht planen und zusätzliche Emissionen sowie unnötige Lebensmittelabfälle vermeiden. In Frankfurt und München ist der „Tray Tracker“ schon im Einsatz. Künftig soll die Technologie auch an weiteren Standorten eingesetzt werden.



Der „Tray Tracker“ hilft, Lebensmittelabfälle zu reduzieren.

### Genau beobachtet:

#### Wartung, bevor Probleme auftreten

Flugzeuge erfassen mit hunderten Sensoren auf jedem Flug umfangreiche Datensätze. Lufthansa Technik nutzt diese Daten mit der digitalen Plattform „Aviatar“, um Airlines beim Management ihres Flottenbetriebs zu unterstützen. Bei sogenannter Predictive Maintenance helfen Daten von über 4.000 Flugzeugen, Störungen an einzelnen Komponenten frühzeitig vorherzusagen. Intelligente Auswertungsmethoden ermöglichen es, notwendige Instandhaltungsmaßnahmen vorausschauend zu planen. So wandelt „Aviatar“ ungeplante Wartungen in planbare Prozesse um und reduziert die Bodenzeiten deutlich.

Der Luftverkehr ist ein eng getaktetes, globales System, das durch unzählige Einflussfaktoren nahezu unendlich komplex wird. KI-gestützte Analysen helfen, in den großen Datenmengen des Luftverkehrs Zusammenhänge zu erkennen. So werden immer zuverlässigere Prognosen getroffen. Sie sind ein wichtiger Schlüssel, um den Luftverkehr effizienter, nachhaltiger und zuverlässiger zu gestalten.

## Nachhaltig erklärt

# ZUKUNFTSTECHNOLOGIEN IN DER LUFTFAHRT

Industrie und Forschung arbeiten an Lösungen für das Fliegen der Zukunft. Ziel ist es, die Luftfahrt ressourcenschonender und umweltfreundlicher zu machen.

Fliegen ist in den letzten Jahrzehnten deutlich effizienter und leiser geworden. Den größten Fortschritt brachte die Weiterentwicklung der Triebwerke. Zugleich wurde das Flugzeugdesign stetig verbessert. Die neuesten Modelle wie der Boeing Dreamliner und der Airbus A350 zeichnen sich zudem durch optimierte Aerodynamik und leichtere Materialien aus. Im Vergleich zu ihren Vorgängern stoßen sie bis zu 30 Prozent weniger CO<sub>2</sub> aus.

Auch die Lufthansa Group nutzt alle verfügbaren Hebel, um das Fliegen klimafreundlicher zu machen. Sie investiert jährlich Milliarden in neue Flugzeuge, engagiert sich für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) und steigert kontinuierlich die Effizienz im Flugbetrieb. Darüber hinaus beteiligt sich der Konzern an verschiedenen Initiativen, um den Weg für zukunftsweisende Technologien und Antriebe zu bereiten.



Welche Innovationen das Fliegen künftig prägen – und welche Rolle Energieträger wie SAF, Wasserstoff und Batterien dabei spielen – sehen Sie im Video.

## Free Messaging

# CHATTEN ÜBER DEN WOLKEN

Seit 2024 können Lufthansa Passagiere auf Kurz- und Mittelstreckenflügen kostenfrei online chatten. Ab sofort steht das Angebot allen Gästen zur Verfügung.

Aus 9.000 Metern Höhe Urlaubsgrüße versenden oder vor der Landung die baldige Ankunft ankündigen – dies ist ab sofort auch auf allen Lufthansa Langstreckenflügen möglich. Mit dem kostenfreien Chatpass können Passagiere während des Flugs unbegrenzt Nachrichten und Fotos senden und empfangen. Telefonate und Videocalls bleiben aus Rücksicht auf Mitreisende ausgeschlossen. Um den Service zu nutzen,

ist lediglich eine zum Flugticket registrierte E-Mail-Adresse oder eine Kartennummer aus dem Vielflieger-Programm Miles & More notwendig. Auch während des Flugs können sich Passagiere noch registrieren.

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](http://politik.lufthansagroup.com)

**Kontakt**

[lufthansa-politik@dlh.de](mailto: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:**

Henrietta Dörries, Steffen von Eicke,  
Thrasivoulos Malliaras,  
Marie-Charlotte Merscher,  
Dr. Christoph Muhle, Christian Schäfer,  
Yannick Tubes

**REDAKTIONSSCHLUSS:**

10. Juli 2025

**AGENTURPARTNER:**

Köster Kommunikation