



Wettbewerb über den Wolken

Wird Europa zum Verlierer? 2

EU-Regulatorik

Einseitige Belastung
für EU-Airlines 7

Klimapolitik

Klimaschutz und
Wettbewerbsfähigkeit vereinen 9

Standortkosten

Deutschland fällt zurück 13

Lufthansa Group

Starke Airlines für Europa 16

Fun Facts

Wo Schokolade fliegt
und Haie abheben 22

Kontakt

24

LUFTHANSA GROUP



Politikbrief Spezial

LUFTVERKEHRSPOLITIK IN DEUTSCHLAND UND EUROPA – 25 FAKTEN

**Oktober
2025**



Wettbewerb über den Wolken

Wird Europa zum Verlierer? 2

EU-Regulatorik

Einseitige Belastung
für EU-Airlines 7

Klimapolitik

Klimaschutz und
Wettbewerbsfähigkeit vereinen 9

Standortkosten

Deutschland fällt zurück 13

Lufthansa Group

Starke Airlines für Europa 16

Fun Facts

Wo Schokolade fliegt
und Haie abheben 22

Kontakt

24

Wettbewerb über den Wolken

WIRD EUROPA ZUM VERLIERER?

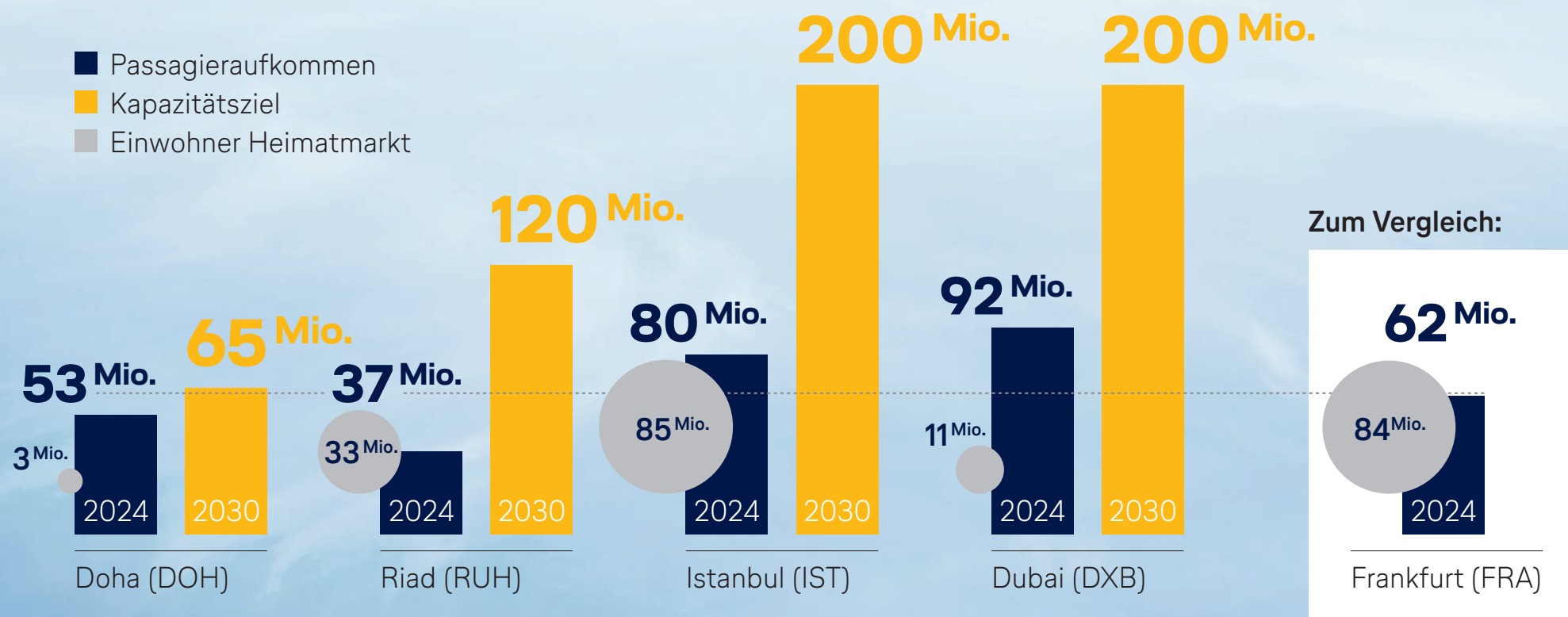
Rund **5 Milliarden Fluggäste werden 2025 weltweit erwartet** – ein Rekordwert. Besonders dynamisch wächst der Luftverkehr im Asien-Pazifik-Raum (+9 %) und in Afrika (+8 %).

Unter den Airlines ist der **Wettbewerb härter denn je:**

Die Nettogewinnmarge liegt bei nur 3,7 Prozent – deutlich unter dem Schnitt anderer Industrien. Während die direkte Konkurrenz vor den Toren der EU expandiert, erfahren europäische Netzwerk-Airlines strukturelle Wettbewerbsnachteile.

Internationale Konkurrenz auf Expansionskurs

Mit den Mega-Hubs im Nahen Osten wachsen strategische Abhängigkeit und Wettbewerbsverzerrungen – die EU schaut zu.

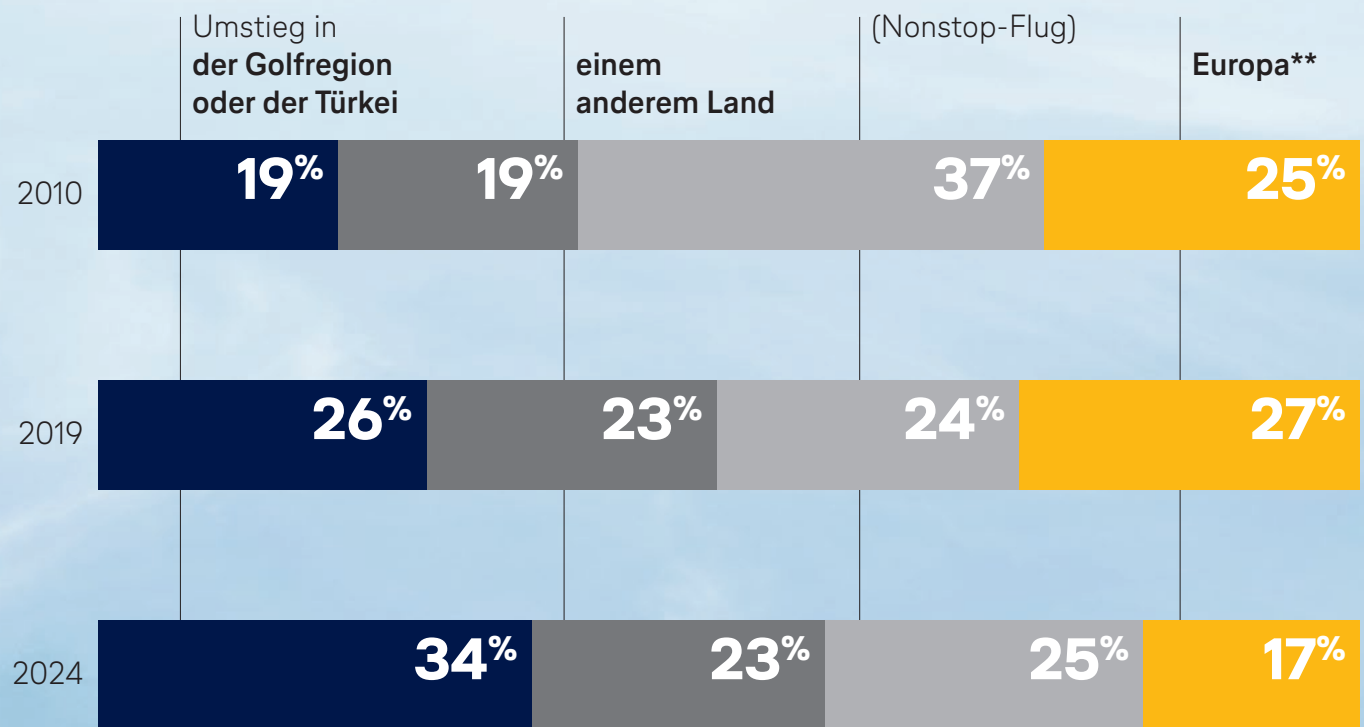


Europäische Airlines verlieren wichtige Marktanteile

Im Verkehr zwischen Deutschland und Asien ist der Anteil des Nonstop-Verkehrs und der Umsteigeverbindungen über europäische Drehkreuze von 2010 bis heute von über 60 Prozent auf 42 Prozent gesunken.

LUFTHANSA GROUP

Flüge zwischen Deutschland und Asien* Passagieranteil in Prozent



*Asien = Fernostasien, Südostasien, Indischer Subkontinent, Zentralasien; **Europa = EU27 + Schweiz, Island, Norwegen, UK
Quelle: DLR/Sabre MI, vorl. Daten Januar-Juni 2024; erster Transfer der Reise, beide Reiserichtungen

Marktbedingungen im Luftverkehr sind asymmetrisch

Ohne aktive Luftverkehrsstrategie geraten Deutschland und Europa im Wettbewerb immer mehr unter Druck. Airlines aus dem arabischen Raum leben vom EU-Markt, ohne sich an unsere Standards halten zu müssen.

LUFTHANSA GROUP



		Deutschland	VAE/Katar
Steuern	Luftverkehrsteuer	Ja	Nein
	Steuerlast	Hoch	Niedrig
Gebühren	Flughafengebühren	Hoch	Niedrig
	Flugsicherungsgebühren	Hoch	Niedrig
	Luftsicherheitsgebühren	Hoch	Niedrig
Umwelt- und Verbraucherschutz	Emissionshandel	Ja	Nein
	Lärmschutz	Ja	Nein
	Lärmabhängige Entgelte	Ja	Nein
	Nachtflugverbote	Ja	Nein
	Fit for 55 (SAF-Quote, ETS-Verschärfung)	Ja	Nein
	EU 261	Ja	Nein
	Nicht-finanzielle Berichterstattung (Nachhaltigkeitsbericht)	Ja	Nein
Arbeitsmarkt und Wirtschaft	40-Stunden-Woche	Ja	Nein
	Kündigungsschutz	Ja	Nein
	Gewerkschaften	Ja	Nein*
	Streikrecht	Ja	Nein*
	Wettbewerbsrecht	Ja	Nein
	Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz	Ja	Nein

* Ausnahme Katar: Staatsangehörige des Landes – etwa 10 Prozent der Einwohner – dürfen Gewerkschaften beitreten und streiken.

Immer mehr Lufträume sind gesperrt

EU-Airlines müssen unter anderem den russischen Luftraum umfliegen, was Asienflüge stark verteuert – chinesische Carrier profitieren.





Wettbewerb über den Wolken

Wird Europa zum Verlierer? 2

EU-Regulatorik

Einseitige Belastung
für EU-Airlines 7

Klimapolitik

Klimaschutz und
Wettbewerbsfähigkeit vereinen 9

Standortkosten

Deutschland fällt zurück 13

Lufthansa Group

Starke Airlines für Europa 16

Fun Facts

Wo Schokolade fliegt
und Haie abheben 22

Kontakt

24

EU-REGULATORIK

EINSEITIGE BELASTUNG FÜR EU-AIRLINES

Europäische Fluggesellschaften operieren in einem der weltweit am stärksten regulierten Rechtsräume. Ständig neue **Umweltauflagen, der Emissionshandel, ein fragmentierter Luftraum und strenge Entschädigungsregeln** für Passagiere treiben die Kosten für EU-Airlines immer weiter in die Höhe.

Das schwächt die Wettbewerbsfähigkeit, verteuert Flugtickets und hemmt Investitionen. Mehr und mehr **Reisende weichen auf Nicht-EU-Airlines aus**, die wegen niedrigerer Kosten und Arbeitsstandards günstigere Angebote machen können.

Kosten für EU-Fluggesellschaften steigen schneller als Passagierzahlen

Regulatorische Kosten für europäische Fluggesellschaften (A4E-Airlines) sind in der letzten Dekade jährlich um 11 Prozent gestiegen – fast dreimal so schnell wie das Passagieraufkommen mit 4 Prozent pro Jahr.





Wettbewerb über den Wolken

Wird Europa zum Verlierer? 2

EU-Regulatorik

Einseitige Belastung
für EU-Airlines 7

Klimapolitik

Klimaschutz und
Wettbewerbsfähigkeit vereinen 9

Standortkosten

Deutschland fällt zurück 13

Lufthansa Group

Starke Airlines für Europa 16

Fun Facts

Wo Schokolade fliegt
und Haie abheben 22

Kontakt

24

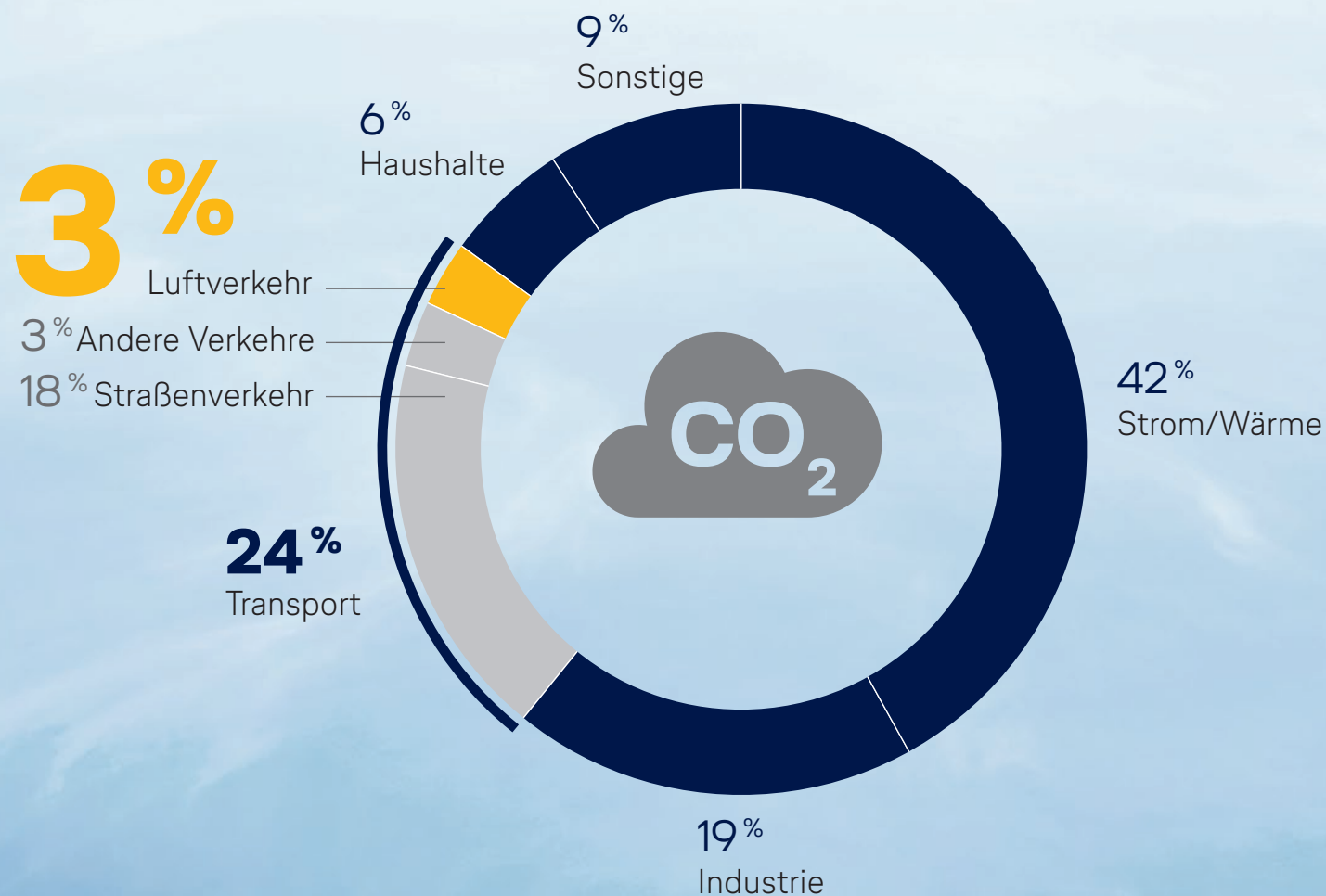
Klimapolitik

KLIMASCHUTZ UND WETTBEWERBSFÄHIGKEIT VEREINEN

Der Klimaschutz ist eine **globale Aufgabe**. Im Vergleich zu anderen CO₂-intensiven Sektoren ist es im Luftverkehr besonders schwierig, Emissionen kurzfristig zu senken, ohne Wettbewerbsfähigkeit einzubüßen.

Nachhaltige biogene Flugkraftstoffe (SAF) sind knapp und teuer, synthetisches Kerosin (e-SAF) ist noch nicht marktreif. Zugleich **schwächt die aktuelle EU-Klimapolitik europäische Fluggesellschaften und Drehkreuze** im internationalen Wettbewerb, da sie das Umsteigen in Europa einseitig verteuert. Die Folge: Verkehre und Emissionen werden verlagert statt reduziert (**„Carbon Leakage“**).

Der Luftfahrtsektor verursacht rund drei Prozent der globalen CO₂-Emissionen



Das EU-Klimaschutzpaket „Fit for 55“ treibt einseitig die Kosten für EU-Airlines

Die Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) ist der größte Kostentreiber im EU-Klimaschutzpaket „Fit for 55“. Da sie nur für Abflüge aus der EU gilt, verteuert sie Reisen über EU-Drehkreuze stärker als über Non-EU-Hubs.

Umstieg Frankfurt

220 €

- SAF-Quote
- EU-Emissionshandelssystem
- EU-Energiesteuerrichtlinie*



2035

Umstieg Istanbul

40 €

- SAF-Quote



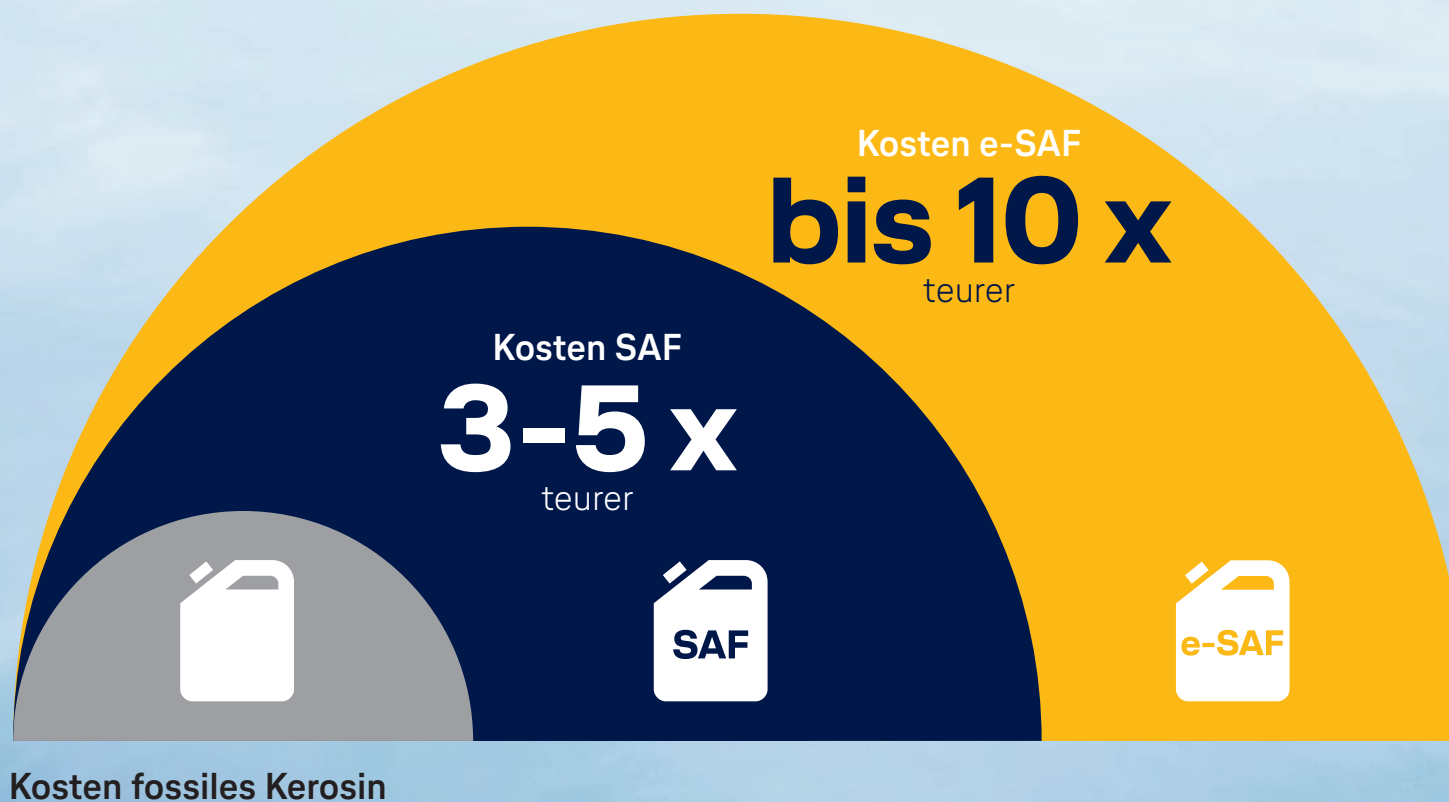
2035



* in Diskussion

SAF ist knapp verfügbar und teuer

Signifikant mehr Einsatz von SAF ist nur möglich, wenn Angebotsmengen und Verfügbarkeit schnell stark steigen und die Preise sinken.





Wettbewerb über den Wolken

Wird Europa zum Verlierer? 2

EU-Regulatorik

Einseitige Belastung
für EU-Airlines 7

Klimapolitik

Klimaschutz und
Wettbewerbsfähigkeit vereinen 9

Standortkosten

Deutschland fällt zurück 13

Lufthansa Group

Starke Airlines für Europa 16

Fun Facts

Wo Schokolade fliegt
und Haie abheben 22

Kontakt

24

Standortkosten

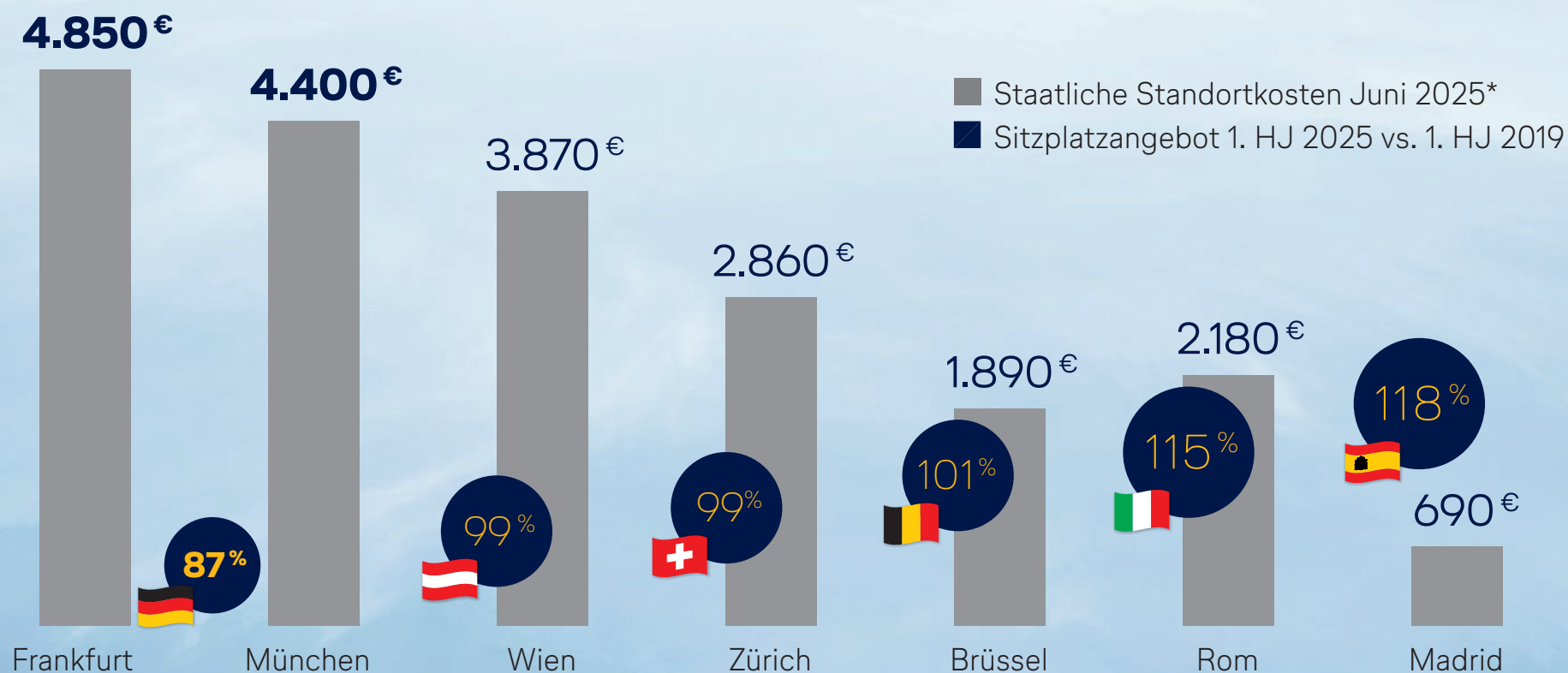
DEUTSCHLAND FÄLLT ZURÜCK

An deutschen Flughäfen haben sich die **Steuern und Gebühren seit 2019 mehr als verdoppelt**. Die enormen staatlichen Standortkosten zwingen Airlines, unrentable Strecken einzustellen und ihre Kapazitäten ins wirtschaftlich attraktivere Ausland zu verlagern. Das **mindert die Konnektivität** zahlreicher deutscher Wirtschaftsregionen, kostet hiesige Wertschöpfung und Arbeitsplätze.

Damit Deutschland als Exportnation im Wettbewerb nicht abgehängt wird und Jobs erhalten bleiben, braucht es dringend **Entlastungen bei den Kosten für Luftsicherheit und Flugsicherheit sowie bei der Luftverkehrsteuer**.

Hohe Steuern und Gebühren verringern das Flugangebot

Während viele EU-Länder ihr Luftverkehrsangebot nach der Corona-Krise deutlich ausbauen konnten, bleibt der Flugverkehr ab und in Deutschland zurück.



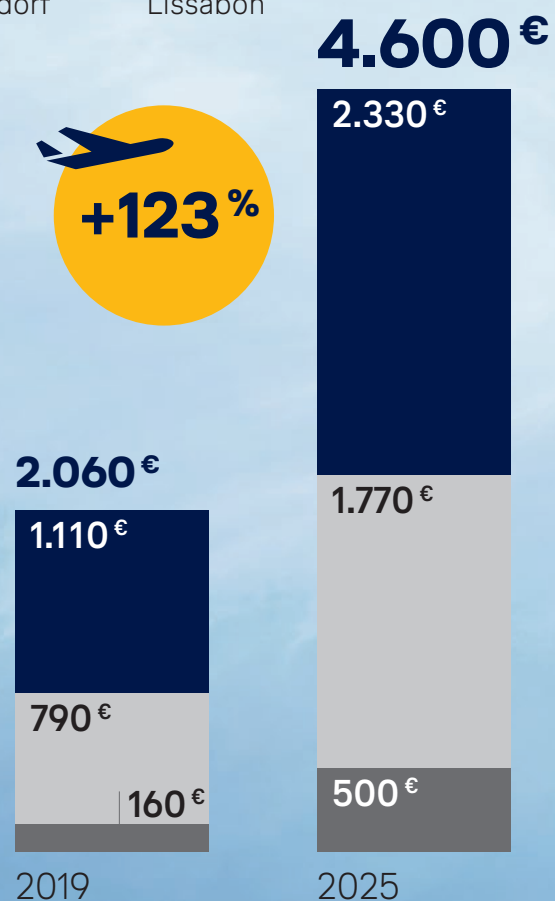
Quellen: BDL/BDF

* Luftverkehrsteuer, Luftsicherheitsgebühren (inkl. Sicherheitsentgelt), Flugsicherungsgebühren (An-/Abflug) für A320-Flug mit 150 Passagieren und EU-Ziel

Staatliche Kostenbelastung an deutschen Flughäfen enorm gestiegen

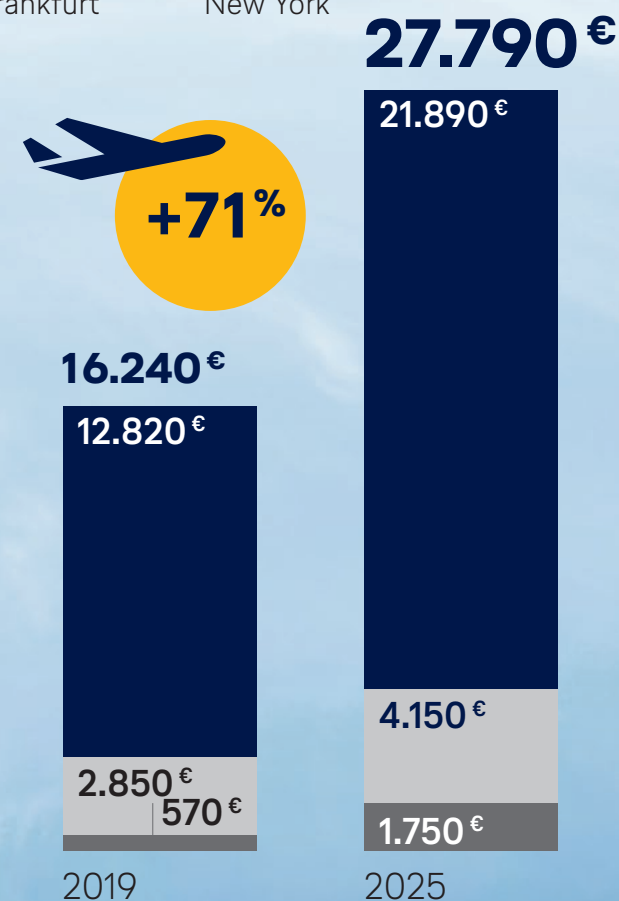
Kurzstrecke

Airbus A320 mit 150 Passagieren



Langstrecke

Boeing 747-8 mit 309 Passagieren



- Luftverkehrsteuer
- Luftsicherheitsgebühren (inkl. Sicherheitsentgelt)
- Flugsicherungsgebühren (An-/Abflug)



Wettbewerb über den Wolken

Wird Europa zum Verlierer? 2

EU-Regulatorik

Einseitige Belastung
für EU-Airlines 7

Klimapolitik

Klimaschutz und
Wettbewerbsfähigkeit vereinen 9

Standortkosten

Deutschland fällt zurück 13

Lufthansa Group

Starke Airlines für Europa 16

Fun Facts

Wo Schokolade fliegt
und Haie abheben 22

Kontakt

24

Lufthansa Group

STARKE AIRLINES FÜR EUROPA

Mit einem Umsatz von 37,6 Milliarden Euro im Jahr 2024 ist die Lufthansa Group die **viertgrößte Airline-Gruppe** weltweit und **führend in Europa**. Den Kern des Luftfahrtverbundes bilden die Passagierfluggesellschaften. Über **sechs Drehkreuze** – Frankfurt, München, Wien, Zürich, Brüssel und Rom – sowie zahlreiche Direktverbindungen bringen sie Geschäfts- und Privatreisende mit rund **3.000 täglichen Flügen zu mehr als 300 Zielen in 100 Ländern**.

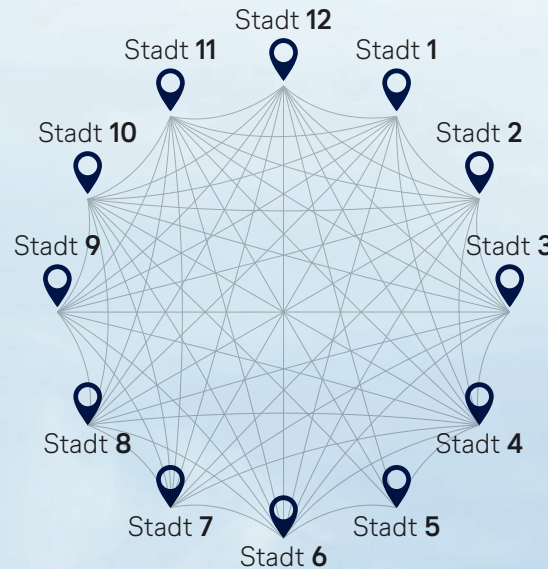
Mit den Geschäftsfeldern **Logistik** und **Technik** gehören weitere Unternehmen zur Lufthansa Group, die in ihren Branchen weltweit zu den führenden Anbietern zählen.

Hubs sichern effiziente und nachhaltige Konnektivität

Periphere Regionen profitieren von der Verbindungsvielfalt an den Lufthansa Group Drehkreuzen. Zudem ergeben sich ökologische Vorteile: Wenn mehr Reisende in größeren Flugzeugen gebündelt werden, sinkt der Treibstoffverbrauch pro Passagier – und damit der CO₂-Ausstoß.

LUFTHANSA GROUP

Punkt zu Punkt



66

Strecken und eine hohe lokale Nachfrage zwischen den Städten sind nötig, um 12 Städte miteinander zu verbinden.

Ein Drehkreuz-System benötigt nur

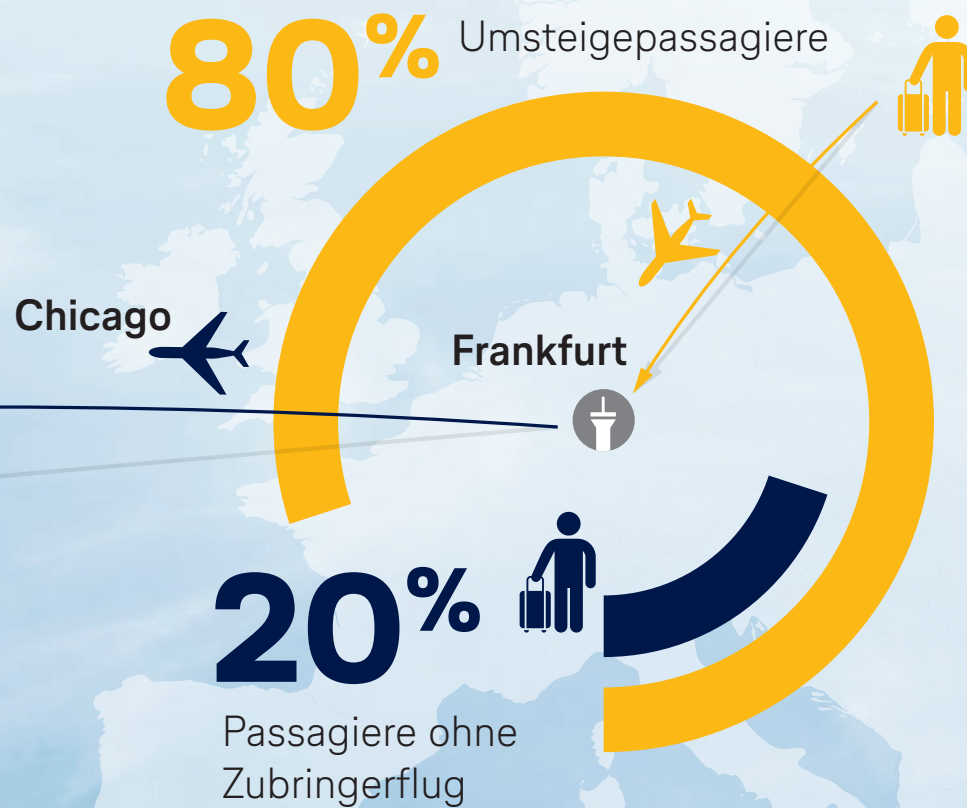
12
Strecken.

Drehkreuz



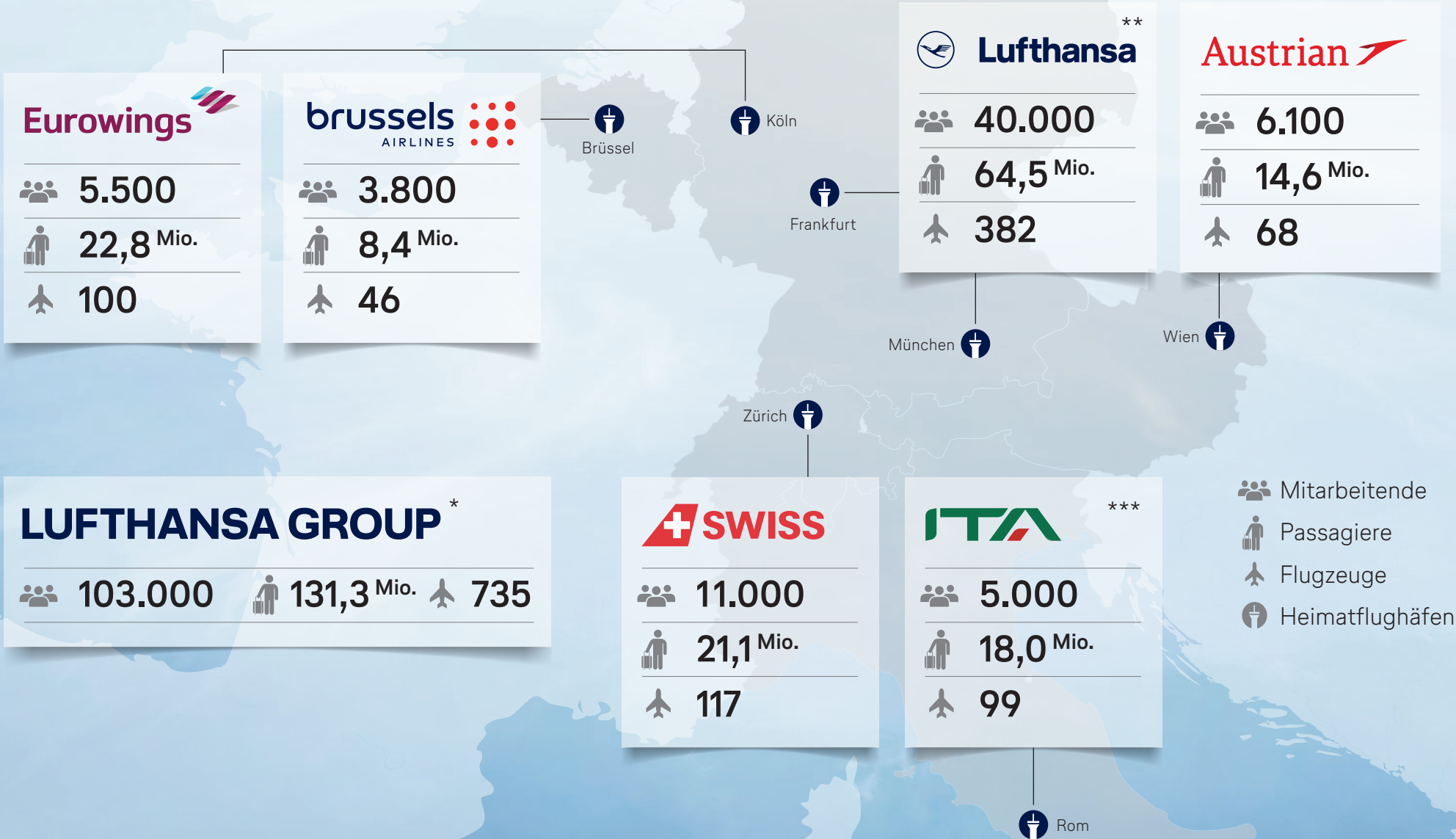
Drehkreuzpassagiere garantieren rentable Langstreckenflüge

Beispielflug LH430 am 5. August 2025 von Frankfurt nach Chicago mit 362 Passagieren (B747-8)



Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group verbinden Europa mit der Welt

Stand 30. Juni 2025, Passagierzahlen für 2024



* ohne ITA, ** inkl. Regionalpartnern und Discover, *** Stand Dezember 2024; Lufthansa Group ist mit 41% an ITA Airways beteiligt

Lufthansa Cargo stärkt den internationalen Handel

5 Fracht-Hubs

FRA, MUC, BRU, FCO, VIE



7.600 Flüge

pro Woche weltweit



22 Frachtflugzeuge und 350 Bellies

der Lufthansa Group Airlines



8,5 Mrd. Frachttonnen- kilometer

2024



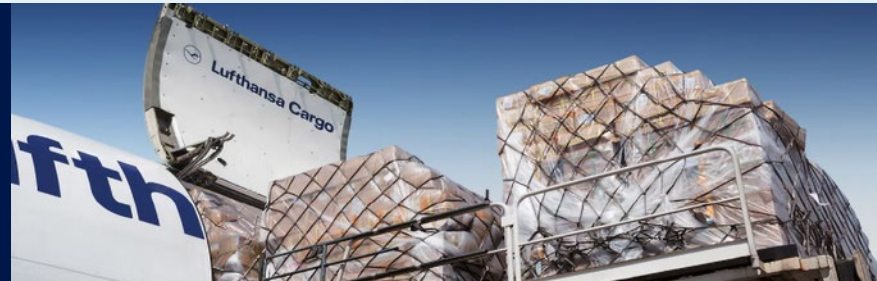
4.200 Mitarbeitende

weltweit



600 Mio. €

Invest zur Modernisierung
des Lufthansa Cargo Centers
(LCC) in Frankfurt



Lufthansa Technik weltweit erfolgreich

**22.500
Mitarbeitende**



700+ Mio. Passagiere

fliegen jedes Jahr mit von der Lufthansa
Technik betreuten Flugzeugen



**Weltmarktführer für die
Wartung, Reparatur und
Überholung von Flugzeugen**



5.000+ Flugzeuge

in Betreuung ≈
jedes 5. Flugzeug weltweit



60+ Jahre

verlässlicher Partner der Bundeswehr
und ihrer Verbündeten



800+ Kunden

weltweit, darunter
Regierungen und Streitkräfte



FUN FACTS

LUFTHANSA GROUP



2.300.000

Einzelteile sind in einer Boeing 787-900 verbaut.
Der moderne „Dreamliner“ verbraucht 25 Prozent weniger Treibstoff als Flugzeuge der Vorgängergeneration.

>130 Mio.



Passagiere beförderten die Airlines der Lufthansa Group im vergangenen Jahr.
Genug, um alle Einwohner Deutschlands, Polens und Belgiens zusammen einmal in den Urlaub zu fliegen.

54.000 Schöggeli



verteilt SWISS täglich: Im Jahr 2024
erfreuten sich die Passagiere so an
Schokolade mit einem Gesamtge-
wicht von 270 Tonnen.

700.000 Liter



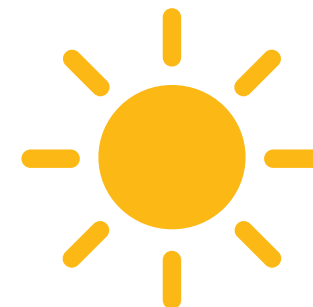
Tomatensaft schenkte Lufthansa
2024 aus. Würde man damit die
Kuppel des Bundestages füllen,
wäre der Boden gerade mal einen
halben Metern bedeckt.



326.000.000.000



Sitzplatzkilometer sind die Airlines der Lufthansa Group 2024 geflogen.
Das ist mehr als **2.100 mal die Strecke zwischen Erde und Sonne.**





Lufthansa Group

IHRE ANSPRECHPERSONEN

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:

Tom Benedict, Annette Braun, Henrietta Dörries,
Batughan Güler, Anton Heinecke,
Emilia Hennenhöfer, Maximilian Kiewel,
Thrasivoulos Malliaras, Marie Merscher,
Dr. Christoph Muhle, Christian Schäfer,
Katharina Sick, Philipp Struve,
Alexandra Dietzen-Zill, Jim Würz

REDAKTIONSSCHLUSS:

16. Oktober 2025

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation



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

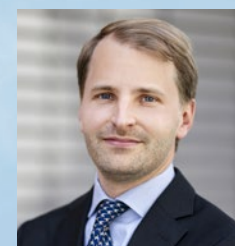
☎ +49 30 8875-3212
✉ jan.koerner@dlh.de



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