

Politikbrief



März 2026

- 1 Wettbewerb mit der Golfregion**
EU und Deutschland brauchen Souveränität im Luftverkehr
- 3 PtL-Hochlauf**
Realität anerkennen
- 4 Im Gespräch**
Dr. Karl-Ludwig Kley,
Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG
- 6 Regulierung und Bürokratie in Europa**
Gastbeitrag von Prof. Dr. Meinrad Dreher
- 8 100. Gründungsjubiläum der Lufthansa**
Neujahrskonzert 2026 in Berlin
- 10 Lufthansa Group rüstet A320-Flotte um**
Optimierte Flugrouten
- 10 Nicht-CO₂-Effekte**
100-Flüge-Programm abgeschlossen
- 11 Kontakt**
Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group

Wettbewerb mit der Golfregion

EU und Deutschland brauchen Souveränität im Luftverkehr

Die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) streben in Deutschland die Ausweitung von Landrechten für ihre Airlines an. Unterstützung erhalten sie von verschiedenen Bundesländern, die der Ansicht sind, auf diesem Weg ihre Konnektivität zu verbessern. Das Gegenteil ist der Fall. Die kriegerischen Auseinandersetzungen unterstreichen das schmerzhaft.

Die Sicherung von Konnektivität ist das erklärte Ziel deutscher Luftverkehrspolitik. In einem föderalen Land wie Deutschland kommt es für einen zuverlässigen globalen Langstreckenverkehr besonders darauf an, dass die unterschiedlichen Regionen möglichst engmaschig an die deutschen und europäischen Drehkreuze angebunden sind. Die kriegerischen Auseinandersetzungen im Iran und der gesamten Region zeigen, wie wichtig europäische Luftverkehrsgesellschaften als Teil europäischer Souveränität sind. Europa muss sich selbst verbinden können, statt von Drehkreuzen am Golf abhängig zu sein. Allein über Frankfurt und München werden aktuell rund 200 Destinationen erreicht. Die Politik sollte darauf ausgerichtet sein, diese Zahl zu sichern und zu erhöhen.

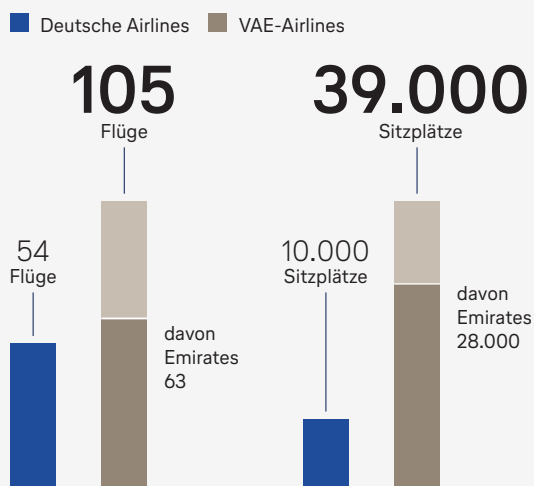
Die deutschen Hub-Anbindungen leiden jedoch seit Jahren unter zu hohen Standortkosten. Daher hat die Bundesregierung im November 2025 beschlossen, die Luftverkehrsteuer sowie weitere Gebühren zu senken. Das mit diesem Entlastungspaket verbundene Ziel würde geradezu konterkariert, wenn Airlines aus den VAE zusätzliche Landrechte erhielten. Denn anders als oft behauptet, gewinnt Deutschland mit weiteren Frequenzen für Emirates gar keine direkten Interkontinentalflüge hinzu. Vielmehr befördert die Fluggesellschaft über ihr Drehkreuz Dubai vorwiegend Umsteigeverkehre (bis zu 80 %) und profitiert damit überproportional vom deutschen und europäischen Quellmarkt. Aber nicht nur das ungleiche Marktvolumen zwischen Deutschland/Europa und den VAE lässt aufhorchen. Immense Wettbewerbsverzerrungen bestehen auch bei Klima-, Verbraucher- und Sozialstandards. Dieses Gefälle führt zur Verlagerung von Passagierströmen aus Europa an Hubs im Nahen und Mittleren Osten. Die Folgen sind schmerzhaft: Im Verkehr zwischen Deutschland und Asien ist der Anteil der Nonstop-Flüge und der Umsteigeverbindungen über europäische Drehkreuze von 2010 bis heute von über 60 % auf 42 % gesunken.

Ungleichgewicht zwischen den Luftverkehrsmärkten wächst

Fluggesellschaften aus den VAE sammeln Passagiere quer aus Europa ein, um ihre Heimdrehkreuze in Dubai, Abu Dhabi und Sharja mit Umsteigepassagieren auszulasten. EU-Airlines, europäische Wertschöpfung und Arbeitsplätze haben das Nachsehen.

Luftverkehr zwischen VAE und Deutschland

Winterflugplan 2025/26 (Angaben pro Woche)



Ein solch fortgesetztes Abschöpfen von Passagieren aus Deutschland hat zudem eine gefährliche Nebenwirkung: Viele der ohnehin schwachen Zubringerflüge, die wichtige Regionen mit den heimatlichen Drehkreuzen verbinden, würden weiter geschwächt. Die Strecke Dresden – München ist ein exemplarischer Fall. Aus Stuttgart haben sich Iberia, Air France und British Airways bereits zurückgezogen. Weitere Verbindungen stehen auf dem Spiel. Fallen diese weg, geht dies unweigerlich auf Kosten heimischer Wertschöpfung – ohne Mehrwert für die Konnektivität.

Kein anderes EU-Land wird bereits heute so häufig von VAE-Airlines angesteuert wie Deutschland. Statt diese Schieflage zu korrigieren, gibt es regelmäßig Rufe nach noch mehr Landrechten für VAE-Airlines. Besonders in Berlin befasst sich die öffentliche Debatte nicht ernsthaft mit den Herausforderungen des Standortes, sondern erklärt gern Lufthansa und ihre Drehkreuz-Strategie zum Kern allen Übels. So warf jüngst ein Tourismusvertreter der Stadt Lufthansa vor, man „speise Berlin und die neuen Bundesländer ab und schaufle Touristen nach München“. Abgesehen davon, dass die Airlines der Lufthansa Group

als Marktführer am BER täglich Flüge für mehr als 20.000 Menschen von und nach Berlin anbieten, erklärt diese These nicht, weshalb in den vergangenen Jahren immer wieder Langstrecken in die deutsche Hauptstadt aufgenommen und nach kurzer Zeit wieder eingestellt worden sind: Los Angeles, New York, Washington, Tokio sind nur einige Beispiele. Es ist argumentativ dünn, dem Kranich vorzuwerfen, er ziehe Passagiere an seine Drehkreuze, um im selben Moment genau das den VAE-Airlines für ihre Drehkreuze in Dubai und Abu Dhabi ermöglichen zu wollen. Ganz abgesehen davon, dass die VAE-Airlines morgen nach Berlin fliegen könnten, wenn sie das als vielversprechender bewerten würden als z.B. Hamburg oder Düsseldorf.

Ein weiterer Punkt findet hierzulande zu wenig Beachtung: VAE-Airlines nutzen – anders als europäische Carrier – weiterhin den russischen Luftraum und haben auch dadurch erhebliche Kostenvorteile. Sie haben ihre Verbindungen nach Russland seit Beginn des Angriffskrieges gegen die Ukraine deutlich ausgeweitet: Im Januar 2026 flogen Emirates und Etihad jeweils dreimal täglich von Dubai /Abu Dhabi nach Moskau (plus sieben Flüge pro Woche), Flydubai erhöhte seine Moskau-Verbindungen von einem auf mehr als acht tägliche Flüge.

Klar ist: Europa muss seine Konnektivität und strategische Autonomie sichern und eine Abhängigkeit von Drittstaaten vermeiden.

Nach Korruptionsvorwürfen:

EU-Luftverkehrsabkommen mit Katar aussetzen

Beim Luftverkehrsabkommen der EU mit Katar (Comprehensive Air Transport Agreement, CATA) kommt zu den radikal ungleichen Marktverhältnissen und dem sozialpolitischen Gefälle erschwerend der Tatbestand der Korruption hinzu. Ende Januar wurde der ehemalige EU-Spitzenbeamte und Chefverhandler des Abkommens, Henrik Hololei, nach Abschluss eines Disziplinarverfahrens von der EU-Kommission entlassen. Er soll während der Verhandlungen von kostenlosen Business-Class-Flügen und Hotelübernachtungen profitiert haben. Vor diesem Hintergrund ist es längst überfällig, dass die EU-Kommission das Luftverkehrsabkommen mit Katar aussetzt. Das haben jüngst auch führende Airline CEOs in einem Schreiben an die EU-Kommission gefordert. Europeans for Fair Competition (E4FC) sowie zahlreiche Gewerkschaften auf deutscher und europäischer Ebene unterstützen diese Position.

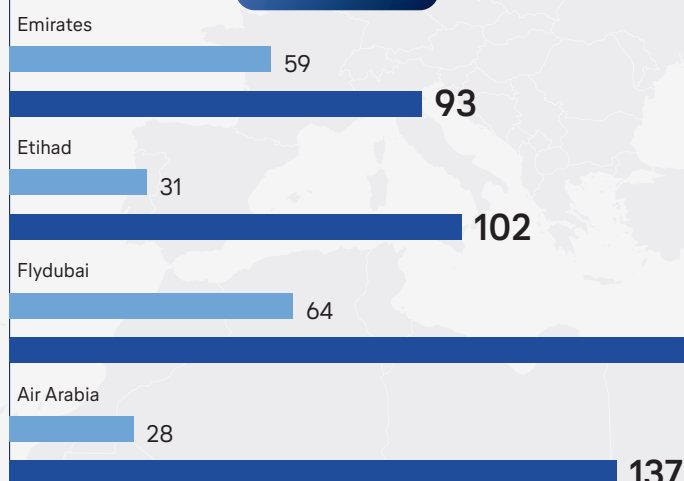
Profiteure der Sanktionen:

VAE-Airlines bauen Russland-Flüge massiv aus

Seit Beginn des Angriffskrieges gegen die Ukraine haben VAE-Airlines ihre Verbindungen nach Russland enorm ausgeweitet. Deutsche und europäische Airlines umfliegen (z.B. auf Asienverbindungen) das russische Staatsgebiet. Das führt seit vier Jahren zu deutlich längeren Flugzeiten und Mehrkosten für Airlines und Passagiere aus Deutschland und der EU.

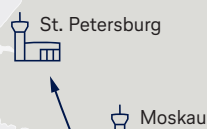
Flüge nach Moskau

+220 %



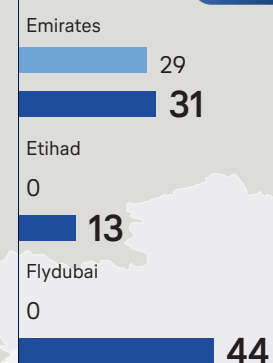
Flüge pro Woche

■ Januar 2022
■ Januar 2026



Flüge nach St. Petersburg

+200 %



PtL-Hochlauf

Realität anerkennen

PtL-Kraftstoffe können künftig die Dekarbonisierung des Luftverkehrs vorantreiben. Dafür muss Europas Klimapolitik stärker auf Realismus und Marktwirtschaft setzen statt auf Dirigismus und starre Quoten.

Seit 2025 muss bei Abflügen aus der EU das hier getankte Kerosin einen wachsenden Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) enthalten. Ab 2030 gilt zudem eine Unterquote für strombasierte Kraftstoffe (PtL) von 1,2 Prozent, die bis 2050 auf 35 Prozent anwachsen soll.

Insbesondere die PtL-Quote nimmt wirtschaftliche und technologische Realitäten jedoch zu wenig in den Blick. Entgegen der politischen Erwartung erzeugt sie bislang kaum Angebot. Investitionen in PtL-Anlagen bleiben riskant. Strombasierte Kraftstoffe werden noch nicht in industriellen Mengen produziert. Deswegen liegt ihr Preis rund zehnmal höher als der von fossilem Kerosin.

Zudem ist die Herstellung von PtL sehr energieintensiv. Um allein den jährlichen Treibstoffbedarf der Lufthansa Group mit strombasierten Kraftstoffen zu decken, wäre mehr erneuerbarer Strom nötig, als derzeit in Deutschland pro Jahr verbraucht wird – über 250 Milliarden Kilowattstunden (kWh). Für ein Kilogramm PtL werden rund 30 kWh Strom benötigt. Zwar lassen sich damit im Luftverkehr rund drei Kilogramm CO₂ einsparen, doch dieselbe Menge Strom vermeidet in anderen Sektoren deutlich mehr CO₂. Ohne Skalierung droht PtL damit einer der ineffizientesten Energieträger zu bleiben.

Verkehrsträgerübergreifend denken

Der Schlüssel für eine zügige Ausweitung des Angebots ist eine verkehrsträgerübergreifende Nachfrage. Eine Öffnung der PtL-Quote im Luftverkehr könnte hier erheblich helfen. Mehrere Verkehrsträger könnten die Vorgaben gemeinsam erfüllen, Wettbewerbsverzerrungen im Luftverkehr würden reduziert und andere Verkehrsträger – etwa der Straßenverkehr – erhielten Zugang zu eFuels. Die CO₂-Reduktion wäre mindestens gleich groß.

EU-Klimaschutz wettbewerbsneutral gestalten

Die aktuellen EU-Quoten für SAF und PtL haben einen strukturellen Fehler: Sie belasten EU-Airlines einseitig. Europäische Carrier tragen die SAF-Mehrkosten, Airlines mit Hubs vor den Toren der EU dagegen kaum. Diese Wettbewerbsverzerrung ist nicht nur unfair, sondern bremst auch den SAF-Hochlauf. Die EU muss ihre Regulierung korrigieren, um nicht-europäische Airlines in die SAF-Finanzierung einzubeziehen und gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen.

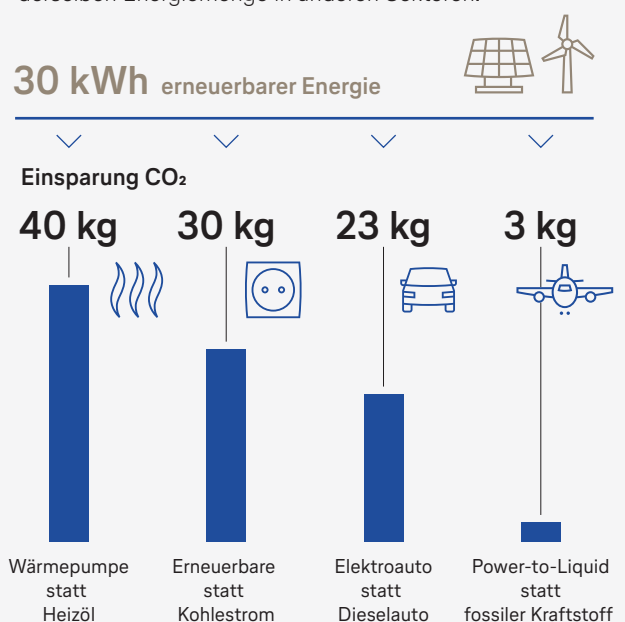
Regulatorische Kosten senken

Bereits 2025 lagen die Mehrkosten der Lufthansa Group für biogenes SAF bei rund 200 Millionen Euro – Tendenz stark steigend. Doppelauktionsmechanismen könnten die Nachfrage bündeln, die Preislücke zu fossilem Kerosin schließen und Produzenten Investitionssicherheit geben. Einnahmen aus dem EU-Emissionshandel (ETS) sollten konsequent für den Hochlauf nachhaltiger Kraftstoffe eingesetzt werden. Zudem sollte die EU Airlines weitere kostenlose SAF-Zertifikate im EU-ETS bereitstellen.

Nur wirtschaftlich starke Unternehmen können die notwendigen Investitionen in den Klimaschutz stemmen. Eine Neuausrichtung der EU-Klimapolitik ist entscheidend, damit der europäische Luftverkehr auch künftig Kulturen und Wirtschaftsräume nachhaltig miteinander verbinden kann.

CO₂-Reduktion durch Erneuerbare nach Sektoren

Rund 30 kWh Strom werden benötigt, um ein Kilogramm PtL herzustellen. Damit lassen sich im Luftverkehr ca. 3 kg CO₂ vermeiden – deutlich weniger als beim Einsatz derselben Energiemenge in anderen Sektoren.

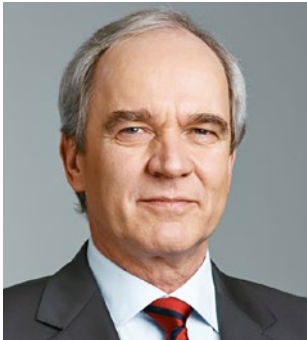


Quellen: GWPF, ePURE, BWP, Tesla, 3E Institute

Im Gespräch

Dr. Karl-Ludwig Kley

Dr. Karl-Ludwig Kley ist Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG. Im Mai legt er sein Mandat nach 13 Jahren – davon acht Jahre als Vorsitzender – nieder.



Dr. Karl-Ludwig Kley

Herr Kley, was betrübt Sie aktuell mehr – die kraftlos wirkende Reformpolitik der Bundesregierung oder die weiter auf Hochtouren laufende Bürokratiemaschinerie der EU-Institutionen?
Tatsächlich bin ich ernsthaft besorgt. Ich will aber nicht derjenige sein, der alles ständig kritisiert und weiß, wie es vermeintlich besser geht. Ich sehe auch Entwicklungen in der Politik, die in die richtige Richtung gehen.

Wo und was denn?

Zum Beispiel die Modernisierung des Staates, verbunden mit einem Abbau von Überbürokratie. Es gibt dafür das eigene Ministerium für Digitales und Staatsmodernisierung mit Karsten Wildberger an der Spitze, der eine ganze Menge auf den Weg bringt.

Nämlich?

Auf der Konferenz von Bund und Ländern im Dezember wurden viele konkrete Vorschläge gemacht. Werden diese umgesetzt, werden die Bürger das direkt spüren – etwa bei Genehmigungspflichten oder im Gewerbe- und allgemeinen Verwaltungsrecht. Auch sollen EU-Beschlüsse in Deutschland endlich eins zu eins übernommen und nicht mehr mit zusätzlichen deutschen Vorgaben verkompliziert werden.

Ihre Zuversicht ehrt Sie. Aber können Sie wirklich das vielzitierte Deutschland-Tempo erkennen, mit dem das Land entbürokratisiert und nachhaltiges Wirtschaftswachstum ermöglicht werden soll?

Der Begriff der Entbürokratisierung trifft es nicht ganz. Es geht auch nicht in erster Linie um Aufbewahrungs- und Berichtspflichten. Bürokratie als solche brauchen wir natürlich. Was wir tun müssen, ist, Gesetze und Verwaltungsvorschriften inhaltlich auf ihre Sinnhaftigkeit und – ganz wichtig – Umsetzbarkeit zu durchforsten. Zusätzlich müssen Politik und Verwaltung ihren ungebrochenen Drang zum Regelungs-Tsunami bremsen.

Wie sehen Sie die Wirtschaftspolitik der Bundesregierung jenseits des Themas Bürokratieabbau?

Mit Wirtschaftsministerin Katherina Reiche kehrt endlich Vernunft ein. In der Energiepolitik sind wir zum Beispiel wieder auf dem richtigen Weg. Aber auch bei anderen Maßnahmen.

Wie kann sich die Politik aus veralteten Denk- und Handlungsmustern befreien?

Im Grunde geht es um Veränderungsmanagement. Ich habe in meiner eigenen Laufbahn erlebt, wie schwierig es selbst in Unternehmen ist, Veränderungen konkret umzusetzen. Allerdings gibt es bei Unternehmen eine Metaebene, hinter der man in der Regel alle Beteiligten versammeln kann. In der Politik ist es viel schwieriger, eine solche Metaebene zu finden. Ein Koalitionsvertrag etwa führt nicht zu gemeinsamen Zielvorstellungen, sondern definiert ein Arbeitsprogramm und ist voller Kompromisse.

Ist nicht die Sicherung unserer Demokratie dieses übergeordnete Ziel, das die etablierten Parteien gemeinsam verfolgen sollten?

Ja, das stimmt. Aber selbst darüber gehen in der Praxis die Meinungen auseinander. Der eine will die Demokratie sichern, indem er jeder noch so abwegigen Minderheitsmeinung eine Stimme geben will. Der andere sagt, es geht um die repräsentative Demokratie, in der nicht jede Befindlichkeit berücksichtigt werden kann.

Was schlagen Sie vor?

Es wäre klüger, eine Ebene darunter anzusetzen und ein konkretes, gemeinsames Verständnis für die Sicherung der Demokratie zu entwickeln. Fünf Seiten, auf denen steht, in welche Richtung es grundsätzlich gehen soll, sollten reichen. Außenpolitisch finde ich es beachtlich, was die aktuelle Regierung leistet. Innenpolitisch sehe ich noch nicht, dass ein gemeinschaftliches Verständnis da ist, in welche Richtung sich unser Land bewegen muss.

Hinzu kommt: Die Politik will viel zu oft alles mit Geld zuschütten. Der Staat würde mehr für die Bürger tun, wenn er nicht alles subventionieren, sondern die eigenen Initiativen von Bürgern und Unternehmen fördern würde. Und wenn er nicht versuchen würde, jedes auch noch so absurde Risiko vom Verbraucher fernzuhalten.

Was ist schlecht am Schutz der Verbraucher?

Es gibt bei der EU eine Schieflage im Verhältnis von Wettbewerb und Verbraucherschutz. Natürlich wird in Brüssel gerade viel von Wettbewerbsfähigkeit geredet. Aber keines der anderen Ziele beim Thema Klima oder Verbraucherschutz wurde zurückgenommen oder reduziert. Die Wettbewerbskommissarin Teresa Ribera hat öffentlich konstatiert, dass sie sich vor allem als Verbraucherschutz-Anwältin versteht. Beides – Wettbewerb und die Themen Klima und Verbraucherschutz – muss aber zusammen gedacht werden, sonst nimmt die Wettbewerbsfähigkeit weiter ab.

Haben sich die Gremien der EU zu weit von der Realität entfernt?

Wir haben in der EU ein strukturelles Problem. Die EU hat sich von einem Freiheits- und Gemeinschaftsprojekt zu einem Regulierungsprojekt entwickelt. Aktuell ist die Kommission niemandem verantwortlich. Das ist eine Fehlkonstruktion. Dazu kommt: Während die Nichtregierungsorganisationen, die NGOs, in Brüssel eine unheimliche Wirkkraft haben, wird die Stimme der Wirtschaft kaum oder gar nicht gehört.

Moment, die Autoindustrie bekommt doch das ersehnte Aus beim Verbot von Verbrennermotoren.

Generell dringen Unternehmen mit ihren Anliegen in Brüssel kaum durch. Ich habe als Aufsichtsratsvorsitzender von Lufthansa vor einem Jahr erstmals in der Geschichte des Unternehmens gemeinsam mit unserer Arbeitnehmervertretung im Aufsichtsrat in Person von Christine Behle einen Brief an EU-Präsidentin Ursula von der Leyen und einige andere Politiker geschrieben. In dem Schreiben machten wir auf die schwierige Wettbewerbssituation im Luftverkehr aufmerksam und forderten konkrete Antworten ein. Bis heute haben wir keine Antwort von Frau von der Leyen bekommen.

Immerhin scheint die Regierung in Deutschland die wirtschaftlichen Probleme im Luftverkehr erkannt zu haben. Die Luftverkehrssteuer wird gesenkt.

Die Senkung der Luftverkehrssteuer, die ich anerkenne, ist genau genommen eine Rücknahme der Erhöhung aus dem vorletzten Jahr. Sie kann nur ein erster Schritt sein, um eine strukturell vorhandene Wettbewerbsverzerrung anzupacken. Die Lufthansa hat darauf reagiert, es werden keine weiteren Strecken gestrichen. Eurowings baut das Angebot etwa in Berlin aus. Betriebswirtschaftlich sind diese Schritte nicht zwingend und werden vom Aufsichtsrat nur mit viel Wohlwollen begleitet.

Ist der Luftverkehr zu stark reguliert?

Im Verhältnis zu anderen Branchen schneidet die Luftfahrt bei der Regulierungsdynamik nicht schlechter ab. Der große Unterschied ist: Unsere Margen sind andere, sie sind niedriger. Eine Summe von Abgaben wird in der Luftfahrt schneller zu einem Risiko. Zudem haben Luftfahrtunternehmen, die ihre Heimatländer an die Welt anbinden, keine Chance, auf diesen Druck mit Verlagerung ins Ausland reagieren zu können. Dennoch hat die aktuelle Wettbewerbssituation Folgen, auch in der Luftfahrt. Die Lufthansa Gruppe hat durch Akquisitionen ihr europäisches Netzwerk so aufgestellt, dass mittlerweile mehr Flugzeuge an ihren ausländischen als an den inländischen Drehkreuzen stationiert sind.

Apropos Akquisitionen: Die Integration der italienischen ITA läuft noch, schon interessiert sich die Lufthansa auch für TAP in Portugal. Größe führt nicht automatisch zum wirtschaftlichen Erfolg. Ist eine weitere Konsolidierung in Europa überhaupt notwendig?

Es kommt darauf an, wen Sie fragen. Aus Sicht der Portugiesen ist sie notwendig, weil TAP auf sich allein gestellt nicht im globalen Wettbewerb bestehen kann. Eine andere Frage ist, ob es für die potenziellen Interessenten wie IAG, Air France-KLM oder die Lufthansa Group gut ist. IAG hätte die gesamte iberische Halbinsel in der Hand, das könnte wettbewerbsrechtlich schwierig werden. Auch die Überschneidungen von Air France-KLM mit TAP sind größer, während es im Lufthansa-Netz auf dem Südatlantik noch größeres Potenzial gibt.

Dann noch einmal anders gefragt: Wozu braucht Deutschland eine Lufthansa? Wettbewerber würden die Lücken im Streckennetz sofort schließen und auch die Arbeitsplätze sichern.

Ein großes Industrieland hat mit einer eigenen nationalen Airline Wettbewerbsvorteile. Das gilt insbesondere dann, wenn es so exportstark wie Deutschland ist. Sowohl im Dienstleistungsbereich als auch in der Industrie sind viele Geschäftsmodelle auf eine gute Anbindung an globale Märkte angewiesen. Deshalb stünde unsere Wirtschaft ohne Lufthansa schlechter da.

Das Interview führten Peter Brors und Jens Koenen für das Handelsblatt; es erschien dort am 22.12.2025 und ist hier in gekürzter Form veröffentlicht.

Disruption statt Dissimulation

Gastbeitrag von Meinrad Dreher, emeritierter Professor für Wirtschaftsrecht an der Johannes Gutenberg-Universität Mainz und ehemaliger Richter des Verfassungsgerichtshofs Rheinland-Pfalz.



Prof. Dr. Meinrad Dreher, LL.M.

Im Jahr 2015 erschien ein Buch des bekannten Kapitalismuskritikers David Graeber. Es trug auf Deutsch den Titel: „Bürokratie. Die Utopie der Regeln“. Seine These: „Jede Marktreform, jede Regierungsinitiative, die beabsichtigt, Bürokratie zu verringern und Marktkräfte zu stärken, wird am Ende die Zahl der Regeln, den Papierkram und die Zahl der Bürokraten, die die Regierung beschäftigt, vergrößern.“ Ex post scheint er Recht zu haben. Aber sind wir auch künftig in dieser Falle?

Die Bestandsaufnahme fällt ganz kurz aus: Regulierung und Bürokratie durch die EU haben ein Übermaß erreicht. Beispiele kennen alle. Und viele Untersuchungen belegen, dass mehr als die Hälfte der bürokratischen Lasten von Europa kommt.

Ebenso knapp ist auch die Diagnose: Viele Jahre wurde die Krankheit, also das Übermaß an europäischer Regulierung und Bürokratie, dissimuliert. Solches Herunterspielen oder Verbergen gelingt zwar einige Zeit. Aber irgendwann liegt das Übel offen zutage. Dann – und so auch jetzt – zeigen sich Gegenreaktionen. Denn Regulierung und Bürokratie durchdringen Gesellschaft und Wirtschaft, lähmen die Einzelnen und die Unternehmen, beseitigen Wettbewerbsfähigkeit und führen zu Wohlstandsverlusten.

Die gesellschaftlichen Verhältnisse in der Moderne sind komplex. Damit einher geht ein Verlust von Gewissheiten. Bürokratie und Regulierung verringern zwar tatsächlich oder gefühlt Unsicherheiten und Risiken. Zugleich kanalisieren sie Dynamiken und Transformationen. Regulierung und Bürokratie können daher grundsätzlich erforderlich, nützlich und effizienzsteigernd sein. Wie jedes Steuerungsinstrument sind sie jedoch ambivalent. Die Folge ist ein Paradox: einerseits Gewissheitserhalt, Verunsicherungsschutz und Koordinierungsleistungen, andererseits

jenseits der Übermaßgrenze Verlust von Dynamik, Innovation und wirtschaftlicher Entfesselung.

Was ist die Antwort auf diese Diagnose einer inzwischen erdrückenden europäischen Regulierung und Bürokratie? Disruption statt Dissimulation! Das bedeutet: weg vom systemimmanenten Kurieren an einzelnen Symptomausprägungen. Es braucht einen Spurwechsel! Die Europäische Kommission bewegt sich überwiegend noch in der alten Spur. Sie adressiert Umstände, die der Verursachung von Regulierung und Bürokratie nachgelagert sind. Beispiel: geplante Änderungen der Richtlinien zu Lieferketten und Nachhaltigkeitsberichterstattung. Maßnahmen sind: Verschiebung des Inkrafttretens, Reduzierung des Anwendungsbereichs und Verringerung von Berichtspflichten. Im Ergebnis bleiben aber viele überbürokratische Regelungen und Möglichkeiten der Mitgliedstaaten, andere oder zusätzliche Regelungen zu schaffen, erhalten.

Was also sind die Kernfragen und damit zugleich die Ansatzpunkte für Disruption in Europa?

Erster und wichtigster Punkt: Komplexitätsreduzierung und Regulierungs- sowie Bürokratieabbau durch Reform der delegierten Rechtssetzung

Die uferlose delegierte Rechtssetzung ist die Hauptursache der übermäßigen Regulierung und Bürokratie. Rat und Europäisches Parlament haben die Kontrolle über delegierte Verordnungen aus der Hand gegeben. Dies hat in großem Umfang zu einer Deparlamentarisierung geführt. In den Jahren 2023/2024 hat die Kommission 552 delegierte Verordnungen mit oft höchst kleinteiligen Regelungen erlassen; gleichwohl gab es nur fünf Einwände des Parlaments und keinen des Rats. Jede nicht erteilte Ermächtigung für delegierte Rechtsakte bringt wesentlich mehr als viele andere Maßnahmen auf europäischer Ebene oder auf der nationalen Umsetzungsebene – und das sogar ohne Kosten.

Zweiter Punkt: Komplexitätsreduzierung und Regulierungs- sowie Bürokratieabbau durch Prinzipienorientierung auf allen Regelungsebenen

Was bedeutet das? Für weite Bereiche der wirtschaftsrechtlichen Gesetzgebung gibt es zwei abstrakte Regelungsmodelle: prinzipienorientiert oder regelbasiert. Regelbasierung ist das traditionelle Modell: Zielverfolgung durch detaillierte, subsum-

tionsfähige Tatbestände. Beispiel: Vorgabe eines für alle Unternehmen im Einzelnen gesetzlich ausgeformten Compliance-Management-Systems. Prinzipienorientierte Rechtsetzung geht anders: Weithin Beschränkung auf Vorgabe eines Ziels, d. h. eher kurze, qualitative Tatbestände. Beispiel: Vorgabe, Unternehmen müssen ein geeignetes, angemessenes und wirksames Compliance-Management-System haben.

In der Praxis werden prinzipienorientierte Rechtsakte auf nachgeordneten Ebenen durch ausführliche und kleinteilige, regelbasierte Subordinungen – z. B. Leitlinien und FAQ – konterkariert. Ursachen sind nicht nur die Regelungsfreude der europäischen Institutionen, sondern leider auch die ständigen Rufe von Unternehmen und ihren Verbänden nach detaillierter „Guidance“ trotz gleichzeitiger Forderungen nach Deregulierung und Entbürokratisierung. Im Ergebnis kommt es also trotz anfänglicher Prinzipienorientierung meist zu einer deutlichen Überregulierung und Überbürokratisierung.

Dritter Punkt: Komplexitätsreduzierung und Regulierungs- sowie Bürokratieabbau durch Beschränkung europäischer Agenturen

Wo liegt das Problem? 42 europäische Agenturen mit ca. 13.000 Beschäftigten sind über die Mitgliedstaaten verstreut. Sie sollen zur Umsetzung der Maßnahmen der Union beitragen. Die Themen gehen von Arzneimitteln über Sicherheit am Arbeitsplatz bis hin zur Finanzdienstleistungsaufsicht. Sie tragen sämtlich ganz erheblich zu Regulierung und Bürokratie bei. Ihre Verlautbarungen bilden eine selbst für Fachleute in den einzelnen Bereichen kaum mehr zu überschauende Regulationsflut. Im Ergebnis bedürfen die Zahl und die Tätigkeiten der europäischen Agenturen daher dringend einer Beschränkung.

Vierter Punkt: Komplexitätsreduzierung und Regulierungs- sowie Bürokratieabbau durch Reduzierung von Unternehmensbeauftragten

Wer Regulierung und Bürokratie in der Wirtschaft abbauen will, stößt unweigerlich auf das Beauftragtenwesen. Heute verfolgen der europäische und der deutsche Gesetzgeber ca. 50 angeblich besonders wichtige Anliegen auch dadurch, dass sie die Unternehmen verpflichten, als Beauftragte, Fachkräfte oder Verantwortliche bezeichnete Personen zu bestellen. Jede solche Bestellungspflicht bedeutet einen Eingriff in die unternehmerische Organisationsfreiheit. Die Geschäftsleiter eines Unternehmens sind aber ohnehin verpflichtet, gesetzliche Vorgaben – auch solche zur Gefahrenabwehr – zu erfüllen.

Fünfter Punkt: Komplexitätsreduzierung und Regulierungs- sowie Bürokratieabbau durch Verzicht auf übermäßigen Verbraucherschutz und Sozialisierung von gewöhnlichen Lebensrisiken

Verbraucherschutz ist eines der modernen Wieselworte. So hat von Hayek oft scheinbar zustimmungsfähige Worte mit vager Bedeutung genannt. Einerseits also z. B. Schutz der Verbraucher, der Mieter oder der Arbeitnehmer. Andererseits Beschränkung der Vertragsfreiheit und geringerer Schutz z. B. der Wohnungs- und Arbeitssuchenden. Je mehr Schutz für die einen, umso beschränkter und teurer erweist sich das Angebot für die anderen. Daher ist trotz der verbreiteten politischen Begeisterung für zwingenden Verbraucherschutz zu fragen, ob dieser Weg in einer freien Gesellschaft auf Dauer der richtige ist. Denn es geht um die Grenze zum Selbstbestimmungsrecht, zur Privatautonomie, zum Rechtspaternalismus sowie nicht zuletzt zu übermäßiger Regulierung und Bürokratie.

Hinzu kommt: Verbraucherschutz dient immer wieder auch der Sozialisierung von gewöhnlichen Lebensrisiken. Beispiel Pauschalreiserichtlinie; existent, weil Verbraucher bei sehr preisaggressiven Veranstaltern Pauschalreisen gebucht hatten. Nach der Insolvenz der Veranstalter hätten sie den Heimflug selbst bezahlen sollen. Seitdem gibt es staatliche Fürsorge für Pauschalreisende statt Eigenvorsorge durch Versicherung oder Verzicht auf unseriöse Billigangebote.

Sechster und letzter Punkt: Komplexitätsreduzierung und Regulierungs- sowie Bürokratieabbau durch Aufgabe des „German Vote“ im Rat der EU

Was ist dieses German Vote? Seit langem und nicht nur in den letzten drei Koalitionswahljahren enthält sich Deutschland bei Abstimmungen im Rat selbst zu Regulierungs- und Bürokratiemonstern. Grund: Uneinigkeit in der Regierung.

Konkret ergeben die Abstimmungszahlen 2010 bis 2023 Folgendes: Deutschland hat sich 35-mal enthalten und 28-mal mit Nein gestimmt. 63 Rechtsakte gelten also in Deutschland, obwohl Deutschland nicht zugestimmt hat. Das ist Platz 21 von 27 in der Union.

Kritik an übermäßiger Regulierung und Bürokratie wird oft als Kritik am europäischen Projekt missverstanden. Es gelingt auf Dauer aber nur, wenn wir solchem Übermaß Einhalt gebieten. Angesichts des heute erreichten Zustands hilft Dissimulation nicht mehr – nötig ist Disruption. Noch geht es nur um kurative und nicht um palliative Maßnahmen.

Der Text ist eine Kurzfassung des Beitrags in der FAZ vom 12.08.2025.

100. Gründungsjubiläum der Lufthansa

Neujahrskonzert 2026 in Berlin

Vom Swing der „Goldenen Zwanziger“ bis zu den Hits der Gegenwart und einer eigens komponierten Jubiläumssymphonie: Das Neujahrskonzert der Lufthansa Group nahm seine Gäste mit auf eine musikalische Reise durch ein Jahrhundert Luftfahrt – und damit durch die Geschichte der Lufthansa.

Highlights des Neujahrskonzerts im Video

Carsten Spohr, CEO Lufthansa Group, und Patrick Schnieder, Bundesminister für Verkehr, beim diesjährigen Neujahrskonzert.



Mehr als 1.000 Gäste aus Politik, Diplomatie, Wirtschaft und Kultur folgten der Einladung ins Konzerthaus am Berliner Gendarmenmarkt, darunter Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder, zahlreiche Botschafter sowie Vertreterinnen und Vertreter aus Bund, Ländern und der Bundeswehr.

„Wir haben uns bewusst entschieden, das Jahr unserer Feierlichkeiten dort zu beginnen, wo vor 100 Jahren alles begann: in Berlin“, sagte Carsten Spohr, CEO der Lufthansa Group, in seiner Eröffnungsrede. Am 6. Januar 1926 gründeten die

Deutsche Aero Lloyd und die Junkers Luftverkehr AG die erste „Luft Hansa“. Bereits drei Monate später, am 6. April, starteten vom Flughafen Tempelhof die ersten Linienflüge nach Köln und Zürich. Heute ist die Lufthansa Group mit Abstand Marktführer am Hauptstadtflughafen. Dazu trägt insbesondere die Konzern-tochter Eurowings bei, die neun Flugzeuge am BER positioniert hat und konsequent wächst – zum Beispiel mit neuen Routen nach London und Rom.



Yvonne Catterfeld und Max Mutzke sangen gemeinsam die Songs „Hit the Road, Jack“ und „Me & Mrs. Jones“.

London, Lissabon, Rom: Eurowings baut Angebot ab Berlin weiter aus

Deutschlands größter Ferienflieger erweitert sein Streckennetz und verbindet den BER künftig mit weiteren europäischen Hauptstädten. Ab dem Sommer geht es bis zu zwölfmal wöchentlich nach London sowie bis zu dreimal pro Woche nach Lissabon. Im November folgt ein Highlight für Italienfans: Dann fliegt Eurowings viermal wöchentlich nonstop von der Spreemetropole nach Rom.



Lars Eiding bei der Lesung.



Die Pionierjahre der ersten Luft Hansa wurden musikalisch eingeläutet von „David Hermlin and His Swing Dance Orchestra“.

Lufthansa im Nationalsozialismus

Im Rahmen einer Lesung wurde der Blick auf das dunkelste Kapitel der Unternehmensgeschichte geworfen. Schauspieler Lars Eiding trug den Bericht des Lufthansa Zwangsarbeiters Jan M. vor. Ab 1933 war Lufthansa Teil des nationalsozialistischen Regimes und seiner kriegsrischen und verbrecherischen Taten. Die Fluggesellschaft unterstützte die militärische Aufrüstung und bildete Piloten für die Luftwaffe aus. In ihren Frontreparaturbetrieben setzte sie tausende Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter ein.

Appell an die Politik

CEO Carsten Spohr nutzte den Abend auch, um die Politik erneut zu fairen Wettbewerbsbedingungen für europäische Fluggesellschaften aufzurufen. Das Entlastungspaket der Bundesregierung sei zwar ein guter erster Schritt zur Stärkung des Luftverkehrs- und Wirtschaftsstandortes Deutschland. Um langfristig Konnektivität zu sichern, müssten aber rasch weitere Kostensenkungen folgen.

Vor allem die EU-Klimapolitik belaste die eigene Luftfahrtindustrie mit einseitigen Vorgaben, etwa durch die Quote für nachhaltige Flugkraftstoffe. Außereuropäische Airlines hingegen profitierten von niedrigen Standortkosten, geringeren Sozial- und Umweltstandards und milliarden schweren Staatsinvestitionen in den Luftverkehrssektor. „Diese grundsätzliche Schieflage verzerrt den Wettbewerb und gefährdet Arbeitsplätze in Europa mit ihren hohen Sozialstandards“, sagte Spohr.

Gemeinsam den Luftverkehr stärken

In seiner Rede plädierte der Lufthansa Group CEO zudem dafür, die eigene Souveränität im Luftverkehr zu stärken. „Wir brauchen in Deutschland und in Europa ein klares Bekenntnis zum Luftverkehr. Nicht als Selbstzweck und nicht für die Lufthansa, sondern weil wir Teil der Infrastruktur eines Exportlands sind“, sagte Spohr. Gerade in geopolitisch unsicheren Zeiten gehe es darum, Handlungsfähigkeit zu sichern: „Wenn wir uns schon nicht allein mit Energie versorgen und – noch nicht – allein verteidigen können, müssen wir wenigstens sicherstellen, dass wir uns als bedeutende Volkswirtschaft mit der Welt verbinden können.“



Zum Abschluss des Abends spielten alle Musikerinnen und Musiker Stevie Nicks „Happy Birthday“.

Lufthansa Group rüstet A320-Flotte um

Optimierte Flugrouten

Automatisierte Kommunikation zwischen Cockpit und Flugsicherung ermöglicht effizientere Flugwege. Das spart Treibstoff, senkt Emissionen und erhöht die Pünktlichkeit.

Zur Optimierung von Flugrouten rüstet die Lufthansa Group ihre bestehende Airbus-A320-Flotte mit moderner Technologie aus. Ab 2026 erhalten 134 Flugzeuge das Kommunikationssystem FANS-C (Future Air Navigation System – Controller). Mit dieser Software werden 4D-Flugbahn Daten zu Position, Höhe, Richtung und Zeit an die Flugsicherung in Echtzeit übermittelt. Auf Grundlage dieser Daten können Engpässe im Luftraum umflogen werden. Starts und Landungen werden effizienter. Das Ergebnis sind geringere CO₂-Emissionen und eine verbesserte Pünktlichkeit.

Die Technologie kommt bereits im Maastrichter Luftraum zum Einsatz. Gemeinsam mit weiteren Flugsicherungen arbeitet die Lufthansa Group daran, die Nutzung auf andere EU-Lufträume auszuweiten.

Ab 2028 muss die Technik ab Werk in allen neu ausgelieferten Flugzeugen und Flugsicherungs-Bodensystemen in der EU eingebaut sein. Die Lufthansa Group hatte bereits 2024 entschieden, alle Neuzugänge ihrer A320neo-Flotte mit der FANS-C-Technologie auszustatten.

Nicht-CO₂-Effekte

100-Flüge-Programm abgeschlossen

Ergebnisse zeigen: Es ist noch intensive Forschung nötig, bis langlebige Kondensstreifen automatisiert und systematisch im Linienflugbetrieb vermieden werden können.

Das gezielte Umfliegen von Gebieten, in denen klimawirksame Kondensstreifen entstehen können, ist nach aktuellen Erkenntnissen im Regelbetrieb noch nicht möglich. Dies zeigen die Ergebnisse des 100-Flüge-Programms, an dem sich die Lufthansa Group im Rahmen des vom DLR koordinierten Forschungsprojekts „D-KULT“ beteiligte. Ein regulärer Einsatz scheitert derzeit noch an fehlender Automatisierung, ungenauen Wettervorhersagen sowie ungeklärten Auswirkungen auf Treibstoffverbrauch und Klimabilanz. Weitere Forschung bleibt daher essenziell.

Zwar können grundsätzlich Flugrouten angepasst und klimawirksame Kondensstreifen teilweise vermieden werden. Der manuelle Planungsaufwand bleibt jedoch zu hoch. Zudem fehlen ganzheitliche Erkenntnisse, welche Auswirkungen die Umleitungen auf Treibstoffverbrauch und Klimabilanz haben.

Gemeinsam mit TUIfly, DHL/EAT, Condor, der Deutschen Flugsicherung und Eurocontrol nahm die Lufthansa Group am 100-Flüge-Programm teil. Durch gezielte Routenoptimierung in der Flugplanung vermied die Airline-Gruppe bei insgesamt 43 Flügen Gebiete mit sogenannten eisübersättigten Luftschichten, in denen besonders langlebige Kondensstreifen entstehen können.



Lufthansa Group

Ihre Ansprechpersonen



Andreas Bartels

Leiter Konzernkommunikation
Lufthansa Group
Telefon: +49 69 696-3659
E-Mail: andreas.bartels@dlh.de



Dr. Kay Lindemann

Leiter Konzernpolitik
Lufthansa Group
Telefon: +49 30 8875-3030
E-Mail: kay.lindemann@dlh.de



Martin Leutke

Lufthansa Group &
Lufthansa Airlines
Communications
Telefon: +49 69 696-36867
E-Mail: martin.leutke@dlh.de



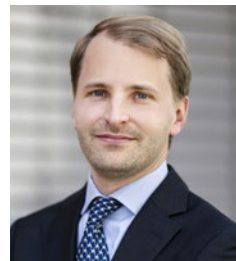
Jan Körner

Leiter Repräsentanz Berlin
Lufthansa Group
Telefon: +49 30 8875-3212
E-Mail: jan.koerner@dlh.de



Sandra Courant

Leiterin politische Kommunikation
und Media Relations Berlin
Lufthansa Group
Telefon: +49 30 8875-3300
E-Mail: sandra.courant@dlh.de



Ruben Schuster

Leiter Repräsentanz Brüssel
Lufthansa Group
Telefon: +32 492 228141
E-Mail: ruben.schuster@dlh.de

Impressum

Herausgeber/Verantwortliche

Andreas Bartels
Leiter Konzernkommunikation
Lufthansa Group

Dr. Kay Lindemann
Leiter Konzernpolitik
Lufthansa Group

Martin Leutke
Lufthansa Group &
Lufthansa Airlines
Communications

Deutsche Lufthansa AG
BER CP, Konzernrepräsentanz
Lennéstraße 3, D-10785 Berlin

Redaktionsleitung

Sandra Courant

Redaktionelle Mitarbeit

Marie-Charlotte Merscher,
Dr. Christoph Muhle,
Nikolas Pfaff, Philipp Struve,
Nicolas Vad, Jim Würz

Redaktionsschluss

4. März 2026

Agenturpartner

Köster Kommunikation

Policy Hub



politik.lufthansagroup.com

Kontakt



lufthansa-politik@dlh.de