

Politikbrief



Juli 2026

- 1 EU-Emissionshandel**
ETS-Revision muss Wettbewerbsfähigkeit stärken
- 3 EU-Luftfahrtstrategie**
Neustart für einen wettbewerbsfähigen Luftverkehr
- 5 Partner der föderalen Wirtschaft**
Lufthansa Group in Deutschland
- 6 ILA Berlin 2026**
Bundeskanzler Merz stellt Luftfahrtstrategie vor
- 7 Mehr Flugziele**
Eurowings baut Angebot im Winter aus
- 7 Nachhaltigkeit**
SWISS treibt synthetische Flugkraftstoffe voran
- 8 Klimaforschung**
Lufthansa Airbus sammelt seit 15 Jahren Messdaten
- 8 Haifischhaut für die Tragflächen**
Lufthansa Technik und Airbus kooperieren
- 9 Kontakt**
Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group

ETS-Revision muss Wettbewerbsfähigkeit stärken

Das europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS) verteuert Verbindungen über europäische Drehkreuze und schwächt den Luftverkehrsstandort Europa. Um die Wettbewerbsfähigkeit und Konnektivität Europas zu sichern, muss die anstehende Revision zu geringeren Kosten führen. Eine Ausweitung des ETS-Anwendungsbereichs wäre ein weiterer Schritt, europäische Airlines einseitig und massiv zu schwächen.

Das ETS ist ein zentrales Klimaschutzinstrument der EU. Im Luftverkehr gilt es für Flüge innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums. Es setzt einen Preis auf CO₂-Emissionen und verpflichtet Unternehmen, für ihre Emissionen Zertifikate zu erwerben.

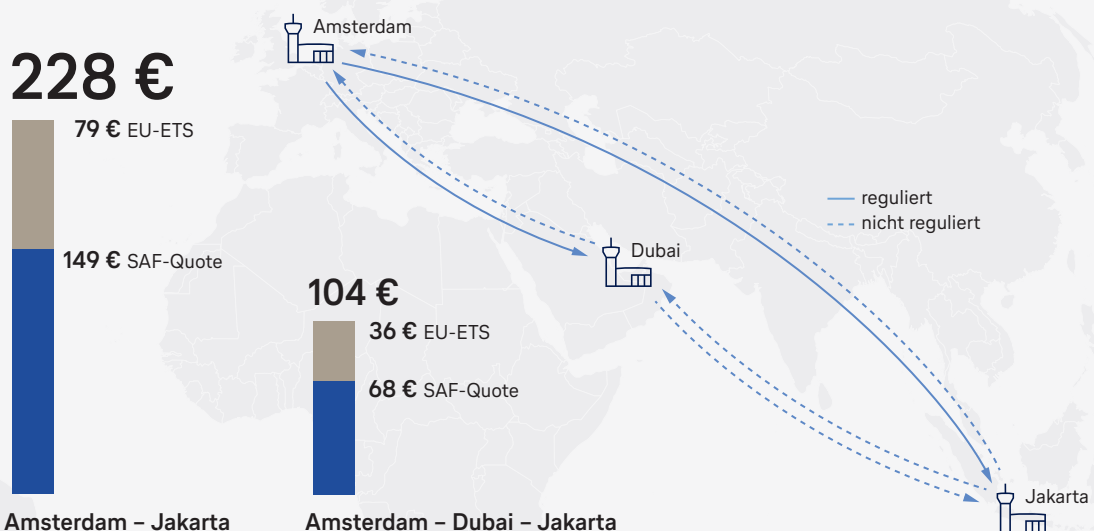
Bereits die aktuelle Ausgestaltung führt im Luftverkehr jedoch zu strukturellen Wettbewerbsverzerrungen. Denn das ETS schafft eine Zweiklassengesellschaft zwischen Airlines, die ihre Langstrecken von europäischen Hubs anbieten, und jenen, die von Drehkreuzen vor den Toren der EU starten. Dadurch wird das Umsteigen in der EU teurer. Passagiere, Fracht und Emissionen verlagern sich in Drittstaaten. Ohne Nutzen für das Klima, aber zum Schaden von Europas Konnektivität.

Keine Ausweitung des ETS-Anwendungsbereichs

Geht es nach der EU-Kommission, soll diese Benachteiligung eigener Unternehmen sogar noch verschärft werden. Statt Wettbewerbsverzerrungen abzubauen, plant sie, das EU-ETS künftig auf alle Abflüge aus der EU auszuweiten. Damit würden EU-Fluggesellschaften doppelt zahlen: für den Zubringer- und den Interkontinentalflug. Nicht-EU-Airlines wären demgegenüber enorm privilegiert, weil der Langstreckenflug außerhalb der EU weiterhin nicht unter das ETS fiele und nur der deutlich kürzere Zubringer erfasst würde.

Zusatzkosten je Flugticket 2035 durch SAF-Quote und erweitertes EU-ETS

Eine Ausweitung des ETS-Anwendungsbereichs würde die Kosten für EU-Airlines einseitig weiter erhöhen.



Quelle: Eigene Berechnungen

Bis 2035 könnten die ETS-Mehrkosten auf einem Direktflug wie von Amsterdam nach Jakarta rund 80 Euro pro Ticket betragen, inklusive der verpflichtenden EU-Beimischquote für nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF) sogar knapp 230 Euro. Bei Verbindungen über außereuropäische Drehkreuze wie Dubai würde weniger als die Hälfte dieser Kosten anfallen. Wie bereits die europäische SAF-Quote wäre eine Scope-Erweiterung damit ein weiteres regulatorisches Eigentor Europas.

ETS-Kosten an CORSIA angleichen

Ein zentrales Problem ist die stark steigende Kostenbelastung für EU-Carrier. ETS-Kosten für A4E-Airlines werden voraussichtlich von rund einer Milliarde Euro im Jahr 2020 auf fast fünf Milliarden Euro in 2030 steigen. Gleichzeitig operieren europäische Airlines mit geringeren Margen als viele internationale Wettbewerber. Ihre Fähigkeit, zusätzliche Kosten zu tragen, ist begrenzt. Das verschärft den Wettbewerbsdruck weiter.

Die Revision muss diese einseitige Kostenbelastung gezielt adressieren. ETS-Kosten sollten an das Niveau von CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) angeglichen werden, etwa durch die Wiedereinführung der kostenlosen Zuteilung von CO₂-Zertifikaten. Ergänzend sollten SAF-Allowances ausgeweitet werden, sodass auch langfristig der Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe im ETS angerechnet werden kann.

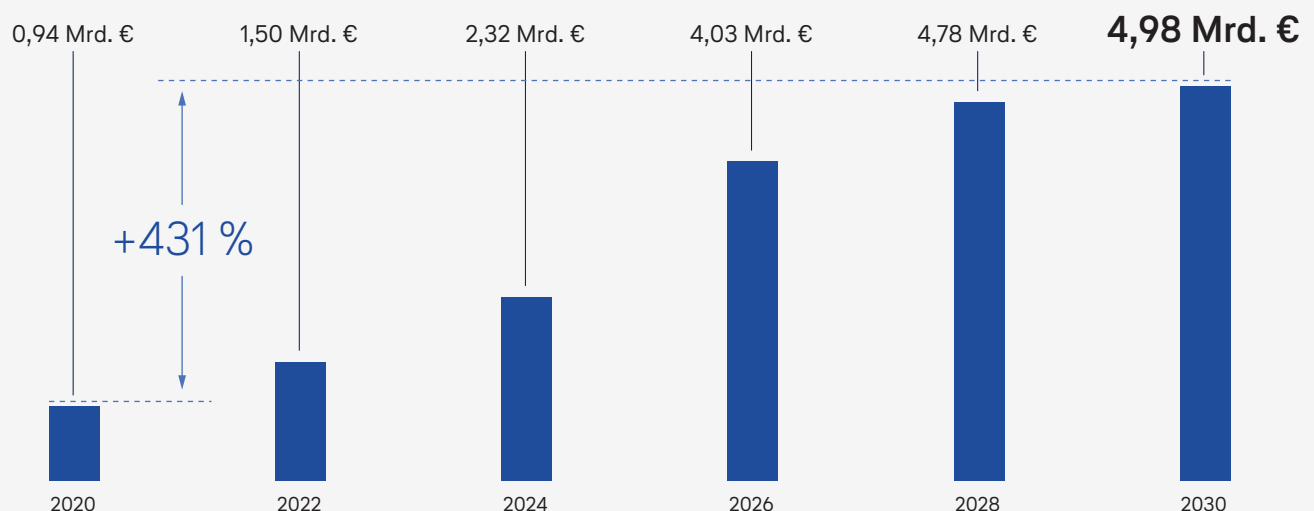
Globale Lösung unerlässlich

Das Vorhaben einer Scope-Erweiterung provoziert zudem neue Handelskonflikte. Ein früherer Versuch im Jahr 2012 wurde nach massivem Widerstand aus den USA und China zurückgenommen. Auch jetzt ist der Plan umstritten. Kritik kommt nicht nur aus dem Ausland, sondern regt sich selbst innerhalb der Kommission. Asiatische Länder und die UN-Organisation ICAO reagierten irritiert.

Wirksamer Klimaschutz im Luftverkehr braucht international abgestimmte Instrumente. Nur so entstehen gleiche Wettbewerbsbedingungen. Mit CORSIA existiert bereits ein globales Instrument, das ab 2027 rund 90 Prozent der Emissionen im internationalen Luftverkehr abdecken wird. Eine Ausweitung des EU-ETS würde diesen Ansatz schwächen. Entscheidend für die EU ist daher, CORSIA zu stärken. Nur so lassen sich Emissionen reduzieren und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrs sichern.

Jährliche Kosten durch EU-ETS für europäische Airlines

Bereits durch die aktuelle Regulierung steigt die Belastung für europäische Fluggesellschaften (A4E-Airlines) bis 2030 massiv.



Quelle: A4E/Steer Studie (2025)

Neustart für einen wettbewerbsfähigen Luftverkehr

Die Europäische Kommission erarbeitet aktuell eine neue Luftfahrtstrategie. Sie bietet die Chance für den dringend nötigen Kurswechsel in der Luftverkehrspolitik. Hohe regulatorische Kosten, einseitige und überzogene Klimaschutzvorgaben sowie geopolitische Konflikte lasten auf Europas Airlines. Die EU-Luftfahrtstrategie muss faire Wettbewerbsbedingungen schaffen.

Im Vorfeld zur Strategie hat das EU-Parlament eine Studie zur Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse bestätigen, was die Branche seit Jahren adressiert: Die EU belastet ihre eigene Industrie mit stetig zunehmender Regulierung. Wettbewerber aus Drittstaaten sind deutlich weniger betroffen und bauen Marktanteile aus. Auch die EU-Kommission fordert, die Luftverkehrsindustrie müsse vor „unfairer Konkurrenz“ geschützt werden.

Lufthansa dem europäischen Emissionshandel (EU-ETS) und der Verordnung ReFuelEU Aviation mit der Quote für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF), bei Airlines aus Drittstaaten sind es weniger als 14 Prozent. Die regulatorischen Kosten pro Passagier werden von weniger als 40 Cent im Jahr 2014 auf voraussichtlich über 15 Euro im Jahr 2030 steigen. Das verzerrt den globalen Wettbewerb und verlagert Verkehr und Emissionen in Drittstaaten.

EU-Klimaschutzregulatorik verzerrt den Wettbewerb

Die EU verfolgt weltweit die ambitionierteste Klimapolitik im Luftverkehr – mit erheblichen Mehrkosten für europäische Airlines. So unterliegen etwa mehr als drei Viertel aller Flüge der

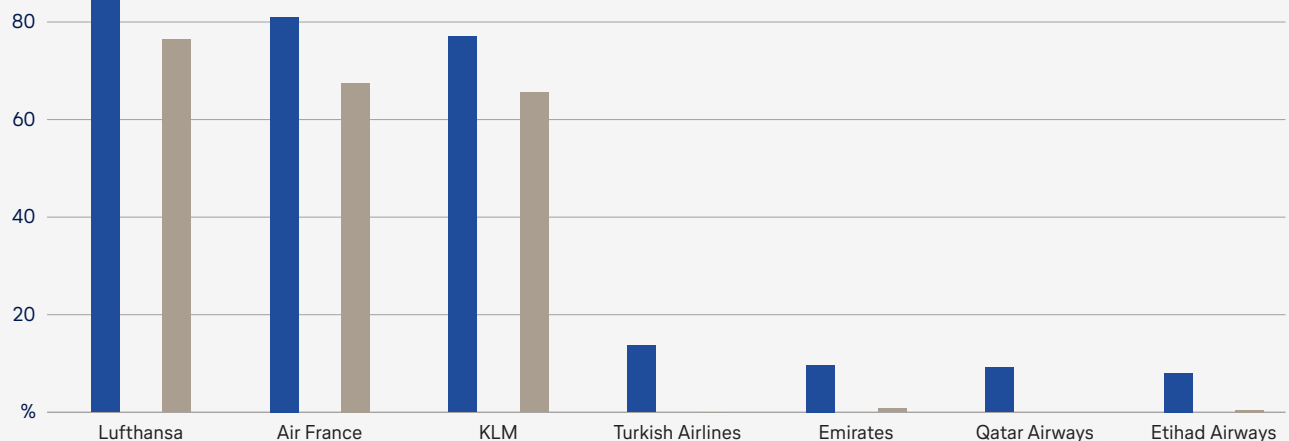
SAF bleibt teuer und knapp

Seit 2025 gelten in der EU verbindliche Beimischungsquoten für nachhaltige Flugkraftstoffe; ab 2030 kommt eine Unterquote für strombasiertes Kerosin (Power-to-Liquid, PtL) hinzu. Die Studie des EU-Parlaments zeigt: SAF ist aktuell etwa dreimal

EU-Klimaschutzregulierung belastet EU-Airlines einseitig

Anteil der regulierten Flüge im Jahr 2025 durch

■ SAF-Quote (ReFuelEU) ■ EU-ETS



Quelle: Steer, Aviation Sector Strategic Action Plan (2026)

so teuer wie fossiles Kerosin, PtL voraussichtlich sogar mehr als zehnmal. In Europa existiert zudem noch keine kommerzielle PtL-Produktion. Die PtL-Quote trifft damit auf fehlende Verfügbarkeit – mit potenziellen Strafzahlungen für EU-Airlines und ohne entsprechenden Klimanutzen.

Wettbewerbsnachteile durch Russland-Überflugverbot

Aufgrund von politischen Sanktionen dürfen EU-Airlines seit dem Jahr 2022 den russischen Luftraum nicht mehr nutzen. Das führt zu längeren Routen, höheren Kosten und spürbaren Wettbewerbsnachteilen auf wichtigen Langstrecken. Auch hier bestätigt die Studie: Der Marktanteil chinesischer Fluggesellschaften im Verkehr zwischen Europa und China ist von rund 50 Prozent vor der Pandemie auf etwa 77 Prozent im Jahr 2024 gestiegen.

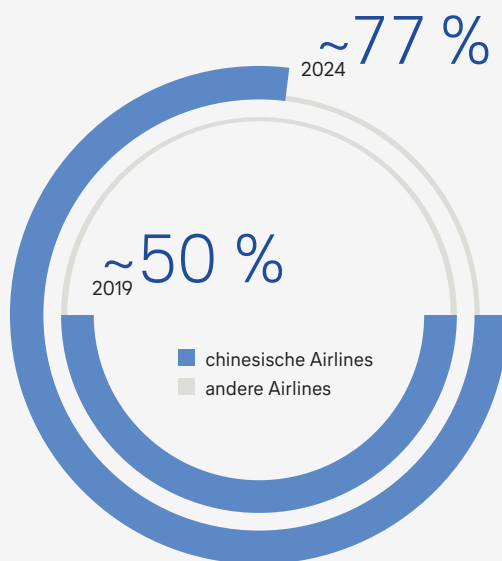
Diese Schieflage im internationalen Wettbewerb muss durch die EU- Luftfahrtstrategie korrigiert werden:

- **Klimaschutz wettbewerbsneutral gestalten:** EU-Klimaschutzregeln wie die SAF-Quote und das EU-ETS müssen wettbewerbsneutral ausgestaltet werden. Dafür braucht es umfassende Realitäts- und Wettbewerbsprüfungen.

- **Luftverkehrspolitik an globalen Standards ausrichten:** Wirksamer Klimaschutz im Luftverkehr funktioniert nur international. Europäische Alleingänge schwächen die Wettbewerbsfähigkeit und verlagern Verkehr sowie Emissionen außerhalb Europas. Die EU sollte ihre Luftverkehrs- und Klimapolitik an globalen Standards wie CORSIA ausrichten.
- **Regulatorisches Moratorium einführen:** Die regulatorischen Kosten für europäische Fluggesellschaften sind in den vergangenen zehn Jahren jährlich um 11 Prozent gestiegen – fast dreimal so schnell wie das Passagieraufkommen. Bestehende Belastungen müssen reduziert und zusätzliche vermieden werden.
- **Strategische Autonomie sichern:** Wettbewerbsfähige europäische Netzwerk-Airlines und Hubs sind Voraussetzung für unabhängige Konnektivität. Angesichts geopolitischer Risiken müssen sie gezielt gestärkt werden.

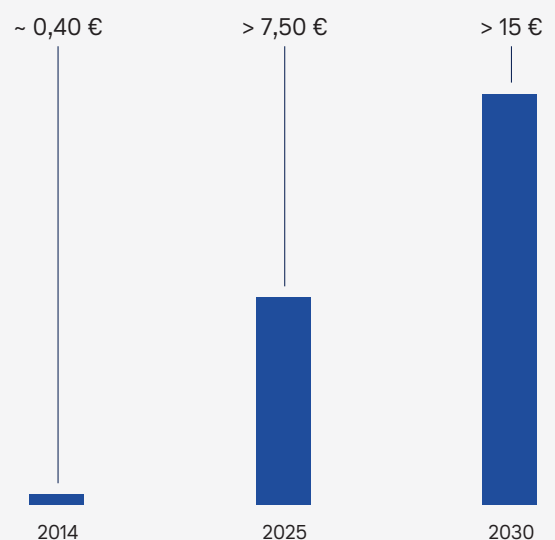
Brüssel ist jetzt gefordert, diese Grundsätze in der EU-Luftfahrtstrategie zu verankern. Nur mit fairen Rahmenbedingungen lassen sich Souveränität, Wettbewerbsfähigkeit und Konnektivität Europas langfristig sichern.

Marktanteil chinesischer Airlines im Verkehr zwischen Europa und China



Quelle: Steer, Aviation Sector Strategic Action Plan (2026)

Mehrkosten je Passagier europäischer Fluggesellschaften (A4E-Airlines) durch EU-Klimaschutzregulatorik*



*SAF-Quote (ReFuelEU Aviation), EU-ETS, MRV-System für CO₂-/Nicht-CO₂-Effekte;
Quelle: Steer, Aviation Sector Strategic Action Plan (2026)

Partner der föderalen Wirtschaft

Lufthansa Group in Deutschland

Wer an die Lufthansa denkt, hat meist die großen Drehkreuze in Frankfurt oder München vor Augen. Doch Europas größter Luftfahrtkonzern ist in vielen Wirtschaftsregionen Deutschlands verwurzelt.

In nahezu jedem deutschen Bundesland ist die Lufthansa Group präsent. Mit eigenen Gesellschaften, Tochterunternehmen, langjährigen Partnerschaften und einem eng geknüpften Netzwerk aus Zulieferern und Dienstleistern ist sie zentraler Teil der föderalen Wirtschaft.

In unterschiedlichen Industriezweigen tragen Konzerntöchter und mit ihnen kooperierende Unternehmen erheblich zu Produktivität, Wertschöpfung und Beschäftigung bei und sind somit starke Partner vieler Regionen. So finden sich in ganz Deutschland Technik- und IT-Dienstleistungen der Lufthansa Group ebenso wie Fertigungsstätten für Bordprodukte.

Größte deutsche Standorte der Lufthansa Group sind nach den beiden Drehkreuzen Frankfurt und München Hamburg und Köln sowie die Hauptstadtregion. Insgesamt leben und arbeiten rund 2.000 Lufthansa Beschäftigte in Berlin und Brandenburg. Alle großen Konzerngesellschaften sind hier vertreten.

Zusätzlich zum Headquarter in Hamburg ist Lufthansa Technik (LHT) in weiteren Bundesländern präsent. In Thüringen etwa warten und reparieren rund 1.200 Mitarbeitende in einem Joint Venture mit Rolls-Royce („N3 Engine Overhaul Services“) hochmoderne Triebwerke für den weltweiten Einsatz. In Rheinland-Pfalz hat sich „Lufthansa Technik Aero Alzey“ mit mehr als 700 Beschäftigten als hochspezialisierter Standort für die Instandhaltung von ausgewählten Triebwerken etabliert. In Schleswig-Holstein arbeitet das Joint Venture „Lufthansa Technik Intercoat“ an innovativen Material- und Oberflächentechnologien für die Luftfahrt.

Mit dem Ausbau der Partnerschaft mit der Bundeswehr wird Lufthansa Technik Defense künftig noch stärker an den Standorten der Streitkräfte wachsen, unter anderem in Nordholz (Stationierung der P-8A „Poseidon“), Köln-Wahn (Flugbereitschaft) und Sachsen/Sachsen-Anhalt (Schwerer Transporthubschrauber „Chinook“).

Am Flughafen Dresden zeigt der Lufthansa Partner „Elbe Flugzeugwerke“, wie Spezialisierung aus Sachsen die Luftfahrt von morgen mitgestaltet. Mehr als 2.000 Mitarbeitende warten und modernisieren dort Flugzeuge und rüsten unter anderem den Airbus A380 – das größte Flugzeug der Kranich-Flotte – mit einer neuen Business Class aus.

Auch die IT-Tochter „Lufthansa Industry Solutions“, die Unternehmen mit digitalen und industriellen Lösungen unterstützt,

hat mehrere deutsche Standorte. Ihr Hauptsitz ist in Norderstedt in Schleswig-Holstein. Zudem ist das Unternehmen unter anderem im niedersächsischen Wolfsburg und Oldenburg vertreten.

Aus dem Süden Baden-Württembergs stammen Flugzeugsitze und weitere Elemente der Kabinenausstattung. Aus dem Norden des Schwabenlandes kommt der bekannte „Ziegler Avionic“, von dem jährlich über 400.000 Liter von Lufthansa ausgeschenkt werden. Aus dem hessischen Rheingau kommen ausgewählte Rieslinge, die auf Lufthansa Flügen serviert werden. Fischspezialitäten aus Hamburg sowie Snacks und weitere Bordprodukte aus Nordrhein-Westfalen und Bayern ergänzen das Angebot – um nur einige Beispiele zu nennen.

All das zeigt: Die Bedeutung der Lufthansa Group für Deutschland reicht weit über Flugverbindungen hinaus.

Die Lufthansa Group ist in ganz Deutschland präsent

Ausgewählte Standorte:



ILA Berlin 2026

Bundeskanzler Merz stellt Luftfahrtstrategie vor

In Anwesenheit von Bundeskanzler Friedrich Merz haben Airbus und die Lufthansa Group auf der ILA in Berlin ihre strategische Partnerschaft weiter vertieft. Seit 50 Jahren prägt diese Zusammenarbeit die europäische Luftfahrt. Der nächste Meilenstein steht bereits bevor: die 700. Airbus-Auslieferung an die Lufthansa Group.



Diese Erfolgsgeschichte zeigt: Langfristige Partnerschaften, technologische Innovationen und gemeinsame Investitionen schaffen Wettbewerbsfähigkeit, Wertschöpfung und hochwertige Arbeitsplätze – in Deutschland und Europa.

V.l.n.r.: Grazia Vittadini, Chief Technology Officer der Lufthansa Group; Carsten Spohr, Vorsitzender des Vorstandes der Lufthansa Group; Bundeskanzler Friedrich Merz; Guillaume Faury, Chief Executive Officer von Airbus; Lars Wagner, Chief Executive Officer Commercial Aircraft von Airbus

Damit das auch künftig gelingt, braucht die Luftfahrt verlässliche politische Rahmenbedingungen. Der heimische Standort hat zuletzt im internationalen Wettbewerb deutlich an Boden verloren. Entsprechend hoch ist der Handlungsdruck. Mit der neuen Nationalen Luftfahrtstrategie setzt die Bundesregierung den Rahmen. Deutschland soll führende Luftfahrtnation in Europa werden – wettbewerbsfähig, technologisch stark, souverän, resilient und nachhaltig.

Anbindungsqualität und Wertschöpfung stärken

Diesen Zielen müssen nun konkrete Maßnahmen folgen. Es gilt, Anbindungsqualität und industrielle Wertschöpfung der föderalen Wirtschaftsregionen in Deutschland zu sichern. Zentral sind Entlastungen für heimische Drehkreuz-Verbindungen, die besonders stark unter den hohen Standortkosten leiden. Auch die wettbewerbsneutrale Reform der europäischen SAF-Quoten muss – wie im Koalitionsvertrag vereinbart – jetzt zügig angeschoben werden.

„Die Luftfahrtindustrie ist eine Innovationsindustrie, und sie ist eine Wachstumsbranche wie zurzeit keine andere in Deutschland und in Europa. Ich wiederhole die Schätzungen, die ich schon beim 100. Geburtstag der Lufthansa in Frankfurt vor einigen Wochen zitiert habe: Weltweit wird sich der Luftverkehr bis zum Jahr 2050 noch einmal verdoppeln. In den kommenden 20 Jahren werden auf der Welt mehr als 40.000 neue Flugzeuge gebraucht.“

Bundeskanzler Friedrich Merz
zur Eröffnung der ILA in Berlin

Mehr Flugziele

Eurowings baut Angebot im Winter aus

Deutschlands größter Ferienflieger erweitert sein Streckennetz ab Ende Oktober um mehrere neue Direktverbindungen ab Berlin, Hamburg, Köln/Bonn, Hannover und Stuttgart.

Von Berlin und Hamburg geht es künftig nonstop nach Jerez de la Frontera in Andalusien. Köln/Bonn erhält zwei neue Verbindungen: nach Klagenfurt und Pristina, der Hauptstadt des Kosovo. Ab Stuttgart nimmt Eurowings Kairo mit zwei wöchentlichen Flügen neu in den Winterflugplan auf. Anfang November

verbindet die Lufthansa Group Airline auch Hannover direkt mit der ägyptischen Metropole. Ebenfalls ab Hannover ergänzt Alicante an der spanischen Mittelmeerküste das Winterangebot. Weitere Details zum Winterflugplan 2026/27 wird Eurowings in den kommenden Wochen bekannt geben.

Nachhaltigkeit

SWISS treibt synthetische Flugkraftstoffe voran

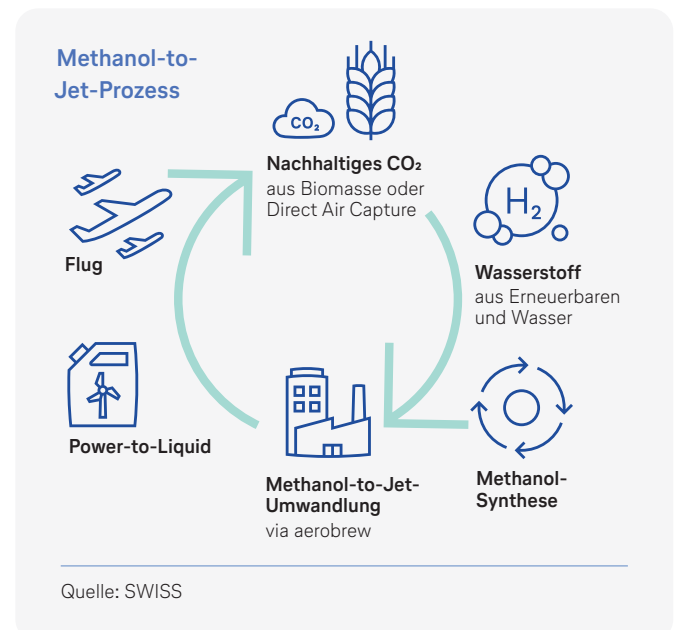
SWISS kooperiert mit dem Schweizer Technologieunternehmen Metafuels, um den Markthochlauf synthetischer Flugkraftstoffe zu beschleunigen.

Die Lufthansa Group Tochter SWISS arbeitet künftig mit dem Schweizer Technologieunternehmen Metafuels zusammen. Ziel der Partnerschaft ist es, die Entwicklung und Skalierung von Power-to-Liquid-Kraftstoffen (PtL) voranzutreiben.

Metafuels hat dafür das sogenannte „aerobrew“-Verfahren entwickelt. Dabei wird grünes Methanol in PtL umgewandelt, das in bestehenden Flugzeugen genutzt werden kann. Aktuell entsteht eine Demonstrationsanlage am Paul Scherrer Institut in Villigen (Schweiz), parallel plant das Unternehmen eine erste kommerzielle Produktionsanlage in Rotterdam.

SWISS und die Lufthansa Group prüfen zudem langfristige Abnahmevereinbarungen.

Der Hochlauf synthetischer Flugkraftstoffe steht noch am Anfang. Nachhaltige Treibstoffe müssen künftig deutlich schneller, bezahlbar und in wesentlich größerem Umfang verfügbar gemacht werden.



Klimaforschung

Lufthansa Airbus sammelt seit 15 Jahren Messdaten

Seit dem 8. Juli 2011 liefert ein Lufthansa Airbus A340-300 im Linienbetrieb Messdaten für das europäische Klimaforschungsprogramm IAGOS (In-service Aircraft for a Global Observing System). Das Forschungsengagement der Lufthansa Group reicht sogar bis 1994 zurück.

Am 8. Juli 2011 startete der Lufthansa Airbus A340-300 mit der Kennung „D-AIGT“ erstmals mit dem IAGOS-Messsystem an Bord. Heute erfassen täglich bis zu drei Flugzeuge der Lufthansa Group rund um den Globus atmosphärische Daten für das europäische Forschungsprogramm. Rund 400 Organisationen weltweit nutzen die Messwerte, um Klimamodelle zu präzisieren, Wettervorhersagen zu verbessern und langfristige Veränderungen der Atmosphäre zu analysieren.

Das Engagement der Lufthansa Group begann bereits 1994 mit dem IAGOS-Vorgängerprojekt MOZAIC. Seitdem wurden auf regulären Passagierflügen mehr als 37.500 Messflüge absolviert. Gemeinsam mit Partnern aus Wissenschaft und Forschung arbeitet die Lufthansa Group daran, die Auswirkungen des Luftverkehrs auf Atmosphäre und Klima besser zu verstehen und wissenschaftliche Erkenntnisse für die Weiterentwicklung des Flugbetriebs nutzbar zu machen.

Haifischhaut für die Tragflächen

Lufthansa Technik und Airbus kooperieren

Die beiden Unternehmen wollen „AeroSHARK“ künftig auch an Tragflächen und Leitwerken des Airbus A330ceo einsetzen – und so den Treibstoffverbrauch weiter senken.

Dafür haben Lufthansa Technik und Airbus eine technische Kooperation vereinbart. Die von der Lufthansa Group Tochter und BASF entwickelte AeroSHARK-Folie ahmt die Struktur von Haifischhaut nach. Ihre Oberflächenstruktur reduziert den Luftwiderstand und senkt so den Treibstoffverbrauch. Bislang wird AeroSHARK auf Rumpf und Triebwerksgondeln von Boeing-Flugzeugen eingesetzt. Gemeinsam wollen Lufthansa Technik und Airbus die Beschichtung künftig auch auf Tragflächen sowie Leitwerke des Airbus A330ceo ausweiten. Vollständig modifizierte A330ceo könnten dadurch auf typischen Langstreckenflügen mehr als zwei Prozent Kerosin einsparen.

AeroSHARK ist die derzeit einzige für die kommerzielle Luftfahrt zertifizierte Riblet-Technologie und bereits auf mehr als 30 Flugzeugen verschiedener Airlines im Einsatz. Bis Juni 2026 haben mit der Haifischhaut ausgerüstete Flugzeuge über 375.000 Flugstunden absolviert, dabei mehr als 22.000 Tonnen Kerosin eingespart und die CO₂-Emissionen um mehr als 70.000 Tonnen reduziert.

Stand Juni 2026:

 **> 30**
Flugzeuge mit AeroSHARK

 **> 22.000 t**
Kerosin eingespart

 **> 70.000 t**
CO₂ reduziert

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**

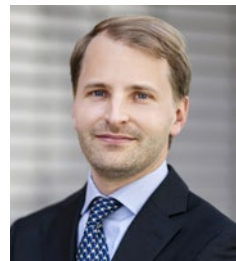
Lufthansa Group &
Lufthansa Airlines
Communications
Telefon: +49 69 696-36867
E-Mail: martin.leutke@dlh.de

**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

Frederik Fink, Batughan Güler,
Emilia Lehmus, Thrasivoulos Malliaras,
Marie-Charlotte Merscher,
Dr. Christoph Muhle, Philipp Struve

Redaktionsschluss

8. Juli 2026

Agenturpartner

Köster Kommunikation

Policy Hub



politik.lufthansagroup.com

Kontakt



lufthansa-politik@dlh.de