

# Politikbrief



Mai 2026

- 1 **Nahost**  
Luftverkehr im Krisenmodus
- 3 **Streiks im Luftverkehr**  
Arbeitskämpfe gesetzlich regeln
- 4 **EU-Klimapolitik**  
Fairen Wettbewerb schaffen – Kosten senken
- 6 **Paul Voosen**  
Kondensstreifen womöglich doch nicht so klimaschädlich wie befürchtet
- 8 **100 Jahre Lufthansa**  
Bundeskanzler Friedrich Merz gratuliert
- 10 **Mehr Sicherheit und Komfort**  
Lufthansa führt Turbulenz-Warnsystem ein
- 10 **Nachhaltigeres Fliegen**  
Nachfrage steigt
- 11 **Zeitenwende**  
Lufthansa Technik wartet Marineaufklärer
- 11 **Global Gateway**  
EU fördert Flughäfen in Afrika
- 12 **Kontakt**  
Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group

## Nahost

# Luftverkehr im Krisenmodus

Viel zu hohe Standortkosten, steigende Kerosinpreise, teure Arbeitskämpfe: Der wirtschaftliche Druck auf den Luftverkehr in Deutschland wächst stetig. Neben akutem Krisenmanagement sind Entlastungen nötig, die die Wettbewerbsfähigkeit und damit die bundesweite Anbindungsqualität langfristig sichern und wiederherstellen.

Der Konflikt im Nahen Osten trifft den deutschen Luftverkehr in einer Phase hoher Belastungen. Seit Beginn der Krise haben sich die Preise für Jet Fuel zeitweise mehr als verdoppelt. Da Kerosin rund ein Drittel der Kosten eines Fluges ab Deutschland ausmacht, ist der Preisschock für die Branche erheblich. Für Airlines ist die Situation herausfordernd. Low-Cost-Carrier setzen ihren Rückzug aus Deutschland fort. Ryanair etwa wird die eigene Basis in Berlin schließen.

### Maßnahmen der Lufthansa Group

Auch die Lufthansa Group musste reagieren und die notwendige Konsolidierung ihres Europeanetzes beschleunigen. Bis Ende Oktober werden rund 20.000 Flüge aus dem Programm genommen. Betroffen sind vor allem Verbindungen, die wirtschaftlich nicht mehr tragfähig sind.

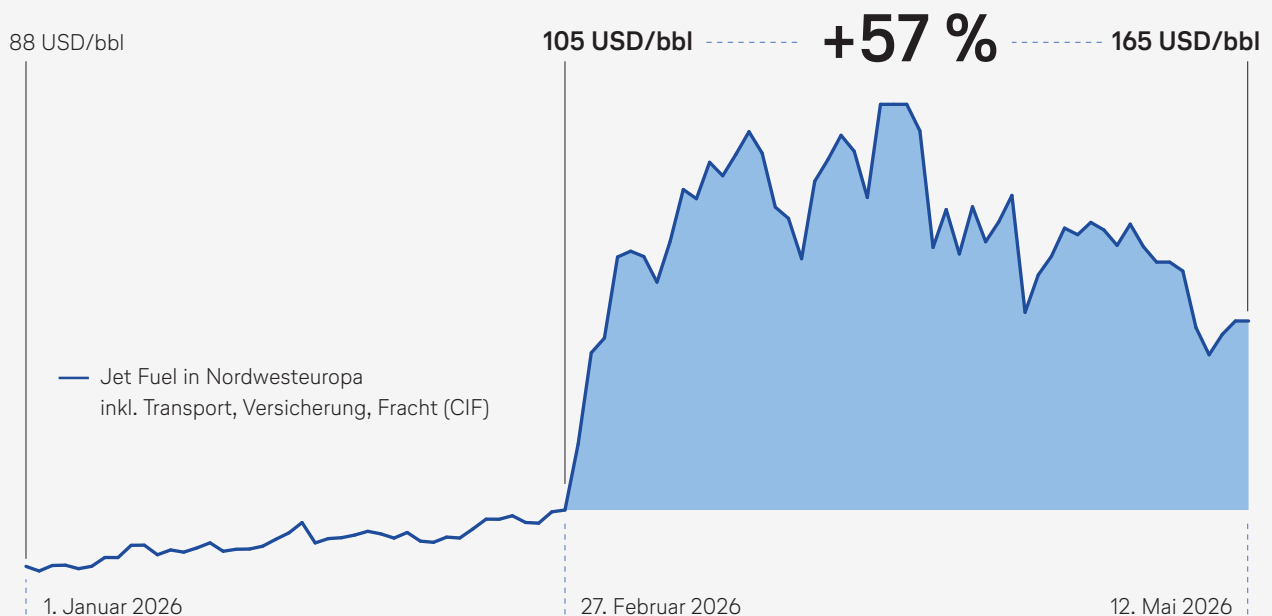
Insgesamt reduziert sich das Sommerangebot um knapp ein Prozent der angebotenen Sitzkilometer.

Die Auswirkungen auf das deutsche Streckennetz sind erheblich. Immer deutlicher zeigt sich: Die massiv gestiegenen staatlichen Standortkosten lassen kaum noch Spielräume, um zusätzliche Belastungen auffangen zu können – sei es durch gestiegene Kerosinpreise oder ausufernde Arbeitskämpfe. Seit 2019 haben sich Steuern und Gebühren verdoppelt. Unter dieser Hypothek leidet die Anbindung wichtiger Wirtschaftsregionen zunehmend.

Gleichzeitig bleibt die Sicherung der Konnektivität ein zentrales Ziel der Lufthansa. Sie wird weiterhin alles daransetzen, die föderalen Zentren Deutschlands mindestens an ein Drehkreuz

### Entwicklung des Kerosinpreises

Seit Beginn des Irakkriegs hat sich Jet Fuel massiv verteuert.



Quelle: Bloomberg

anzubinden. Flugpläne werden daher möglichst über reduzierte Frequenzen angepasst, um Verbindungen nicht ganz einstellen zu müssen. Wichtig zudem: der Ausbau von Zubringerstrecken über die Deutsche Bahn, wie etwa von Stuttgart nach Frankfurt.

### **Entlastungen bleiben notwendig**

Eine kurzfristige Entspannung der Lage ist nicht absehbar. Umso wichtiger ist ein konzertierter Kraftakt von Bund und Ländern, um die Standortkosten spürbar zu senken. Die Rücknahme der Erhöhung der Luftverkehrssteuer ist ein wichtiger erster Schritt, erfolgt aber nicht einmal vollständig. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland zu stärken, sind weitere Entlastungen notwendig. Die Branche fordert dies seit Jahren.

### **Kerosinversorgung im Fokus**

Auch die physische Verfügbarkeit von Kerosin ist zunehmend in den Fokus gerückt. Rund 30 Prozent des in der EU genutzten Kerosins werden über die Straße von Hormus transportiert. Für die im Sommerflugplan vorgesehenen Flüge erwartet die Lufthansa Group derzeit eine weitgehend stabile Versorgung. Dennoch ist es richtig, dass die EU-Kommission präventiv handelt.

Mit der erfolgten Zulassung von Jet-A-Kerosin können zusätzliche Importquellen erschlossen und die Versorgung stabilisiert werden. Auch eine Freigabe der strategischen Kerosinreserven kann einen Beitrag bei tatsächlichen Ausfällen leisten. Darüber hinaus sollten weitere Flexibilitäten präventiv verankert werden.

### **Flexibilitäten präventiv schaffen**

Dazu gehört eine temporäre Aussetzung der Anti-Tankering-Vorgaben. Die Regelungen sollen eigentlich verhindern, dass Airlines aus Kosten- oder Wettbewerbsgründen zusätzliches Kerosin transportieren. In einer Situation, wie wir sie aktuell erleben, schränken sie jedoch die Flexibilität unnötig ein.

Ebenso wichtig ist ein umfassender Slot Waiver: Er befreit Airlines befristet von der Pflicht, ihre zugeteilten Start- und Landerechte regelmäßig nutzen zu müssen. Solche Ausnahmen haben sich in früheren globalen Krisen, etwa der Finanzkrise oder Corona, bewährt. Sie ermöglichen es, Flugpläne vorübergehend anzupassen, ohne dass Slots dauerhaft verloren gehen. Es wäre wenig überzeugend, wenn Airlines unter den aktuellen Umständen Flüge durchführen müssten, allein um nicht das Risiko eines Slotverlustes einzugehen.

### **Souveränität sichern**

Die aktuelle Krise unterstreicht die strategische Bedeutung eines leistungsfähigen europäischen Luftverkehrs. Die zunehmende Bündelung globaler Verkehrsströme über Golf-Drehkreuze hat sich zu einem strategischen Risiko entwickelt.

Umso wichtiger ist es, die Debatte über europäische Souveränität nun in konkretes politisches Handeln zu übersetzen. Konnektivität ist kein Selbstzweck. Sie ist die Grundlage für wirtschaftliche Stärke, regionale Entwicklung und internationale Handlungsfähigkeit Deutschlands und Europas. In diesem Sinne gilt es jetzt, bestehende Wettbewerbsnachteile für EU-Airlines gezielt und zügig abzubauen.

**„Der deutsche Luftverkehr ist nicht wettbewerbsfähig.“**

**„Da keine substanzielle Kostenreform absehbar ist, bleibt uns keine andere Wahl, als Flugzeuge von Deutschland in wettbewerbsfähigere Märkte in Europa zu verlagern.“**

**Eddie Wilson**

Ryanair DAC CEO, zum Rückzug aus Berlin, 24. April 2026

## Streiks im Luftverkehr

# Arbeitskämpfe gesetzlich regeln

Streiks im Luftverkehr treffen regelmäßig nicht nur die beteiligten Tarifparteien. Sie lassen Urlaubspläne platzen, unterbrechen Lieferketten und schaden unbeteiligten Beschäftigtengruppen und Unternehmen. Längst stellen sich hier erhebliche Fragen der Verhältnismäßigkeit und der Arbeitskämpfparität. Die enorme Verwundbarkeit von Verkehrsverbindungen schwächt die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs- und Wirtschaftsstandorts Deutschland.

### Rechtsfortbildung statt Rechtssicherheit

Das Streikrecht wird nicht infrage gestellt. Doch seine Ausgestaltung ist in Deutschland bis heute nicht gesetzlich geregelt. Ob ein Streik verhältnismäßig ist, entscheiden Gerichte im Einzelfall – und im Nachhinein. Das Bundesverfassungsgericht mahnte schon 1970 an, der Gesetzgeber solle das Arbeitskämpferecht durch klare Regeln konkretisieren. Passiert ist seither nichts. Stattdessen wurde der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz schrittweise zugunsten von Gewerkschaften ausgedehnt. Unterstützungstreiks und Flashmobs sind heute ebenso zulässig wie häufige und lange Warnstreiks. „Streik als Ultima Ratio“ – das gilt längst nicht mehr.

Der ehemalige Lufthansa Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Karl-Ludwig Kley fasste die Situation im Rahmen der Feierlichkeiten zum 100. Geburtstag so zusammen: „Deutsches Streikrecht und Streikpraxis haben sich in den letzten Jahrzehnten in einer Weise geändert, die den Arbeitgebern nur noch einen Platz auf der Zuschauertribüne einräumt.“

#### Unverhältnismäßige Streikbelastungen im Luftverkehr

9  Streiktage allein 2026 durch die Gewerkschaften VC und UFO

20  Millionen Euro kostet ein Streiktag im Durchschnitt

Hunderttausende  Passagiere sind betroffen

### Ein strukturelles Ungleichgewicht

Im Luftverkehr streiken häufig nur kleine Berufsgruppen und dort nur, wer am konkreten Streiktag im Einsatz ist. Das finanzielle Risiko für die Gewerkschaft bleibt gering, während der Druck auf Arbeitgeber, Passagiere und Lieferketten maximal ist. „Waffengleichheit war einmal“, resümierte Dr. Kley die jüngsten Streiks der Spartengewerkschaften.

Schon die Ankündigung eines Streiks genügt im Luftverkehr, um großen Schaden auszulösen. Buchungszahlen sinken, verpasste Flüge lassen sich nicht nachholen. Urlaubstage sind weg, Geschäftstermine geplatzt, Lieferketten unterbrochen.

### Von Europa lernen: Klare Regeln statt Einzelfallentscheidungen

Ein Blick zu den europäischen Nachbarn zeigt: Es geht auch anders. In Spanien gelten für Arbeitskämpfe in Bereichen mit hoher Drittbetroffenheit verbindliche Ankündigungsfristen, gesetzlich gesicherte Mindestbetriebsvereinbarungen und ein verpflichtendes Schlichtungsverfahren vor jedem Ausstand. Das schränkt das Streikrecht nicht ein, sondern strukturiert es angemessen. So können widerstreitende Interessen in einen fairen Ausgleich gebracht und Planbarkeit für alle Beteiligten hergestellt werden.

Deutschland braucht ein kodifiziertes Arbeitskämpferecht, mindestens für kritische Infrastrukturen. Konfrontation statt Kooperation gefährdet Wachstum und Wohlstand. Nicht nur in Zeiten geopolitischer Spannungen wird deutlich, wie wichtig eine stabile und verlässliche Luftverkehrsanbindung ist. Das Streikrecht in seiner aktuellen Form ist ein erheblicher Standortnachteil. Verliert der Luftverkehr hierzulande weiter an Wettbewerbsfähigkeit, drohen Verkehre unwiederbringlich auf andere internationale Drehkreuze auszuweichen.

# Fairen Wettbewerb schaffen – Kosten senken

Die EU hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Regelungen beschlossen, die heimische Airlines im Wettbewerb gegenüber ihrer außereuropäischen Konkurrenz stark benachteiligen. Dazu gehört insbesondere die seit dem Jahr 2025 geltende Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF). Sie verteuert einseitig Flugverbindungen über europäische Drehkreuze. Hier braucht es dringend eine wettbewerbsneutrale Überarbeitung.

Zusätzlich zu der SAF-Quote soll ab 2030 eine PtL-Unterquote für strombasiertes Kerosin (Power-to-Liquid, PtL) von 1,2 Prozent gelten, bis 2050 sollen es 35 Prozent sein. Doch klar ist: Diese Quote wird aufgrund mangelnder Verfügbarkeit nicht erfüllbar sein. Nach aktuellem Stand könnte nicht einmal ein Prozent der erforderlichen PtL-Menge bedient werden (Quelle: A4E). In ganz Europa gibt es keine PtL-Fabrik, die industriell relevante Mengen produziert. Bereits begonnene Projekte wurden sogar auf Eis gelegt. Damit droht die Quote für EU-Airlines Strafzahlungen in Milliardenhöhe auszulösen – ohne Nutzen für den Klimaschutz. Die EU-Kommission muss die Quote daher solange verschieben, bis ausreichende PtL-Mengen wirtschaftlich verfügbar sind.

## Europa belastet sich selbst

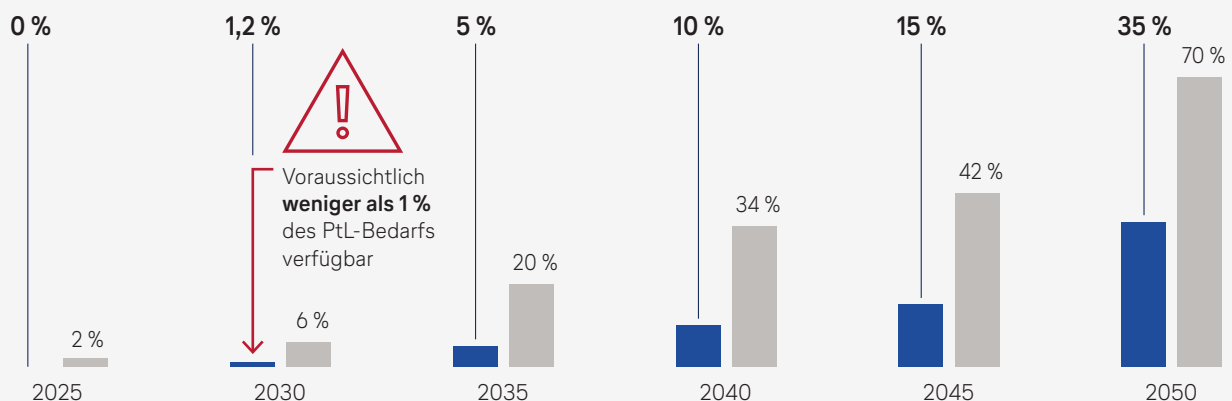
Auch im europäischen Emissionshandel (EU-ETS) werden die strukturellen Wettbewerbsnachteile deutlich. Mehr als 80 Prozent der weltweiten Einnahmen aus dem Handel mit Emissionsrechten entfallen heute auf die EU und Deutschland. Dabei verursacht Europa insgesamt lediglich etwa 6 Prozent der globalen Treibhausgasemissionen. Die EU belastet sich selbst deutlich stärker als andere Weltregionen.

Im Luftverkehr gilt das EU-ETS für Flüge innerhalb der EU. Europäische Airlines unterliegen damit erheblichen ETS-Kosten, während Wettbewerber aus Nicht-EU-Staaten nicht belastet werden.

### EU-Quote für PtL 2030 nicht erfüllbar

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. Diese Quote wird wegen mangelnder Verfügbarkeit nicht erfüllbar sein. Strombasierte Kraftstoffe werden bislang noch nicht in industriellen Mengen produziert.

■ Power-to-Liquid (PtL) ■ Sustainable Aviation Fuels (SAF)



Quellen: Europäische Kommission, A4E

### Europas Sonderlast im globalen Emissionshandel

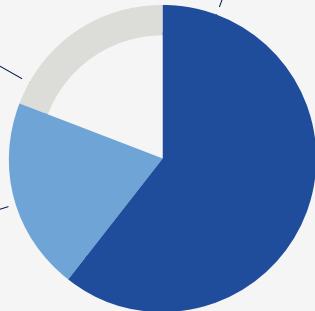
Bei einem Anteil von lediglich rund 6 Prozent an den weltweiten Treibhausgasemissionen entfallen auf die EU und Deutschland mehr als 80 Prozent der globalen Einnahmen durch Emissionshandel. Diese Schiefe Lage führt zu einer überproportionalen Kostenbelastung europäischer Unternehmen.

#### Einnahmen durch Emissionshandel weltweit

Andere **19,1 %**

Deutschland **20,3 %**

EU-ETS **60,6 %**



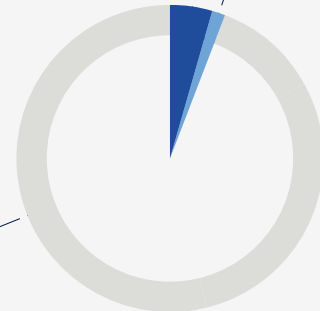
#### Treibhausgasemissionen weltweit

EU ohne D **4,7 %**

Deutschland **1,3 %**

Andere **94,0 %**

davon  
China **29,2 %**  
USA **11,1 %**



Zahlen für 2024, Quellen: International Carbon Action Partnership, Emissions trading worldwide, Status Report 2025 und EDGAR - Emissions Database for Global Atmospheric Research

Dadurch sind Verbindungen über EU-Hubs teurer. Passagiere weichen auf außereuropäische Drehkreuze aus. Die Folge ist Carbon Leakage: Emissionen werden nicht vermieden, sondern lediglich auf andere Weltregionen verlagert.

### ETS-Ausweitung keine Option

Die vielfach ins Gespräch gebrachte Ausweitung des Emissionshandels auf alle Abflüge aus der EU ist keine Option. Abgesehen von der nicht vorhandenen Bereitschaft relevanter Drittstaaten für einen solchen Schritt, würde die Wettbewerbsverzerrung sogar noch verschlimmert. Denn während Zubringerflüge zu nichteuropäischen Drehkreuzen theoretisch erfasst werden könnten, entzieht sich der anschließende Langstreckenflug jeglicher Einflussnahme durch die EU. Das wäre dann das nächste Eigentor der Europäer.

### Globale Regelung unerlässlich

Das zeigt: Der globale Luftverkehr braucht international abgestimmte Klimaschutzinstrumente. Nur so entsteht fairer Wettbewerb zwischen Anbietern aus aller Welt. Mit CORSIA existiert bereits ein globales System, das ab 2027 rund 90 Prozent der Emissionen des internationalen Luftverkehrs abdecken wird. Um Wettbewerbsverzerrungen für EU-Airlines zu reduzieren, sollte die EU-Kommission dieses Instrument stärken. Kosten des EU-ETS sollten auf das Niveau von CORSIA gesenkt werden, etwa durch eine Ausweitung von SAF-Zertifikaten.

Wirksamer Klimaschutz im Luftverkehr braucht internationale Anschlussfähigkeit und realistische Rahmenbedingungen. Europäische Klimapolitik kann nur dann Wirkung entfalten, wenn sie Emissionen tatsächlich reduziert, Marktrealitäten anerkennt und fairen Wettbewerb sichert.

Paul Voosen

# Kondensstreifen womöglich doch nicht so klimaschädlich wie befürchtet

Studien werfen Fragen auf, wie Flugrouten angepasst werden sollten, um wärmespeichernde Wolken zu vermeiden.

Es klingt nach einer einfachen Klimalösung – fast zu gut, um wahr zu sein. Die Treibhausgasemissionen von Flugzeugen lassen sich nur schwer senken; Batterien können keinen Jumbojet in die Luft bringen. Doch in den vergangenen Jahren haben Wissenschaft und Industrie eine Möglichkeit entdeckt, den Klimaeffekt des Luftverkehrs zu verringern: die von Flugzeugen verursachten Wolken reduzieren.

Wenn sich Kondensstreifen zu langlebigen Wolken entwickeln, halten sie erhebliche Mengen Wärme zurück, die sonst von der Erde abgestrahlt würden. Einige Studien gingen davon aus, dass dieser Effekt das Dreifache der Klimawirkung des Kohlendioxids (CO<sub>2</sub>) beträgt, das die Flugzeugtriebwerke ausstoßen. Theoretisch ließe sich die Klimawirkung des Flugverkehrs verringern, indem Flugrouten so angepasst werden, dass solche Wolken gar nicht erst entstehen.

Übersetzt und nachgedruckt aus: Paul Voosen, Science, doi: 10.1126/science.zvkyq3t (2025), AAAS.

Diese Übersetzung ist keine offizielle Übersetzung der AAAS und wurde von der AAAS weder geprüft noch bestätigt. Maßgeblich ist die englischsprachige Originalfassung, die von der AAAS veröffentlicht wurde.

Original: [www.science.org/doi/10.1126/science.zvkyq3t](https://www.science.org/doi/10.1126/science.zvkyq3t)

Die Politik griff diese Idee auf und brachte mehrere groß angelegte Feldversuche mit kommerziellen Airlines auf den Weg. Die Versuche und jüngere Studien zeigen nun, dass es dabei „eine Menge unbequemer offener Fragen gibt“, wie es der Klimaforscher David Lee von der Manchester Metropolitan University formuliert.

Offenbar sind die Klimaeffekte dieser Wolken weniger eindeutig als gedacht. Eine Beobachtungsstudie zeigt, dass die meisten langlebigen Kondensstreifen gar nicht am wolkenlosen Himmel entstehen, sondern innerhalb bestehender Bewölkung – was ihre Klimawirkung in diesen Fällen abschwächen oder sogar ins Gegenteil verkehren könnte. Und eine Modellstudie kommt zu dem Ergebnis, dass Kondensstreifen-Wolken womöglich nur etwa zwei Drittel des Treibhausgaseffekts der Luftfahrt ausmachen, nicht das Dreifache. „Der Erwärmungseffekt fällt deutlich geringer aus, als wir gedacht hatten“, sagt Lee, der 2021 selbst eine viel zitierte Studie geleitet hatte, die einen größeren Klimaeffekt nahegelegt hatte. „So ist [Wissenschaft] eben. Wir wissen es jetzt besser.“



Bei der Verbrennung von Kerosin in Flugzeugturbinen entstehen CO<sub>2</sub>, Wasserdampf und Rußpartikel. Kondensstreifen bilden sich, wenn der Wasserdampf an den Rußpartikeln kondensiert und gefriert. Die meisten Eispartikel lösen sich rasch wieder auf und mit minimaler Klimawirkung. Treten Kondensstreifen jedoch in Atmosphärenschichten mit hoher Luftfeuchtigkeit auf – also in Schichten, die mit Wasserdampf übersättigt sind – wachsen die Eispartikel weiter. Der Kondensstreifen hält sich und breitet sich zu einer ausgedehnten Zirruswolke aus.

Jahrzehnte der Forschung haben gezeigt, dass diese Wolken in Summe zur Erderwärmung beitragen. Der Effekt ist einfach: Die dünnen Eisschleier lassen den Großteil der Sonnenstrahlung passieren. Gleichzeitig absorbieren sie – ähnlich wie CO<sub>2</sub> – sehr wirkungsvoll die Infrarotwärme, die von der Erdoberfläche abgestrahlt wird. Besonders stark ist der Effekt nachts, wenn die Kondensstreifen kein Sonnenlicht reflektieren, sondern ausschließlich Wärme festhalten. „Der wissenschaftliche Konsens lautet, dass sie zur Erwärmung beitragen – und zwar nicht unerheblich“, sagt Sebastian Eastham, der am Imperial College London zu nachhaltiger Luftfahrt forscht.

Kleinere Versuche in den vergangenen Jahren, durchgeführt 2021 vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und 2023 von Google gemeinsam mit American Airlines, belegten: Pilotinnen und Piloten können ihre Flugrouten anpassen, um die besonders feuchten, zirruswolken-anfälligen Luftschichten zu meiden. Sie zeigten aber auch, dass Wettermodelle nicht zuverlässig vorhersagen können, wo sich Kondensstreifen bilden. Manche Modelle lagen nur in einem von fünf Fällen richtig, berichtet Denis Vida, Planetenforscher an der Western University. Das Problem seien zu wenige Beobachtungsdaten. „Die Forschung zu Kondensstreifen leidet unter massivem Datenmangel.“

Vida leitet das Global Meteor Network, ein Citizen-Science-Projekt mit über 1000 handelsüblichen Überwachungskameras, das den Himmel nach Feuerkugeln [besonders hellen Meteoren] absucht. Im vergangenen Jahr bemerkte ein Mitwirkender mit Luftfahrthintergrund, dass sich die Kameras auch hervorragend zur Beobachtung von Kondensstreifen eignen. Inzwischen laufen die Kameras rund um die Uhr. Die so gewonnenen Daten bilden das Rückgrat von „ContrailBench“, einem Datensatz von Google und anderen Partnern, um Wettermodelle mit Künstlicher Intelligenz für die Vorhersage von Kondensstreifen zu trainieren.

Parallel wurden Feldversuche zur Vermeidung von Kondensstreifen ausgeweitet. [2024] führte das DLR im Auftrag der Bundesregierung einen Test mit 100 Flügen und vier Fluggesellschaften durch. [2025] läuft zudem ein Versuch des Maastricht Upper Area Control Centre, das den Luftverkehr über Nordwestdeutschland und den Benelux-Staaten überwacht. Gemeinsam mit Google testet das Zentrum die KI-gestützten Vorhersagen der Luftschichten, in denen sich Kondensstreifen besonders leicht bilden.

Dieser Fokus greife zu kurz, sagt Andreas Petzold, Atmosphärenphysiker am Forschungszentrum Jülich und Koordinator des europäischen Projekts IAGOS, das zehn Verkehrsflugzeuge mit Sensoren ausgestattet hat. In einer [kürzlich] in Nature Communications erschienenen Studie werteten Petzold und sein Team sieben Jahre IAGOS-Daten aus, um nachzuvollziehen, wo sich Kondensstreifen-Zirren bildeten. Das Ergebnis: Statt am wolkenlosen Himmel bildeten sich mehr als 80 Prozent der Zirruswolken dort, wo bereits Bewölkung vorhanden war. Indem die Kondensstreifen die Wolken verdichteten, erhöhten sie deren Abstrahlungsvermögen, wodurch sich ihr Erwärmungseffekt verringerte oder sie sogar einen kühlenden Effekt haben könnten. Jede Strategie zur Vermeidung von Kondensstreifen müsse diesen Zusammenhang berücksichtigen, sagt Petzold. „Bei dichter Wolkendecke lohnt sich das Ausweichen unter Umständen gar nicht.“

Im April [2025] veröffentlichte eine Forschergruppe des DLR im Journal of Climate eine Studie, die untersuchte, wie stark Kondensstreifen-Zirren die Erdoberfläche tatsächlich erwärmen – und nicht nur, wie viel Strahlung sie absorbieren oder reflektieren. Das Modell verglich gegensätzliche Szenarien: eines, in dem der CO<sub>2</sub>-Gehalt steigt, aber keine Kondensstreifen entstehen, und umgekehrt. Überraschenderweise lag die Erwärmungswirkung der Kondensstreifen bei nur zwei Drittel der Wirkung durch CO<sub>2</sub>.

Das Modell lieferte auch eine mögliche Erklärung. Steigendes CO<sub>2</sub> ließ niedrige, stark reflektierende Wolken schwinden – was die Erwärmung verstärkte. Zunehmende Kondensstreifen-Zirren hatten diesen Effekt hingegen nicht und schienen die reflektierende Wolkenbedeckung sogar insgesamt zu stärken. „Das dreht die Aussage unserer Studie von 2021 um“, sagt Lee. Weitere Faktoren könnten den Erwärmungseffekt der Kondensstreifen zusätzlich abschwächen: So könnten etwa Rußpartikel aus den Kondensstreifen in tiefere Atmosphärenschichten absinken und dort reflektierende Wolken bilden, die die Erdoberfläche kühlen.

Eastham bezweifelt, dass sich in naher Zukunft eindeutige Handlungsempfehlungen für die Luftfahrt ableiten lassen. [Im Oktober 2025] veröffentlichten er und seine Mitautoren in Atmospheric Chemistry and Physics eine Studie, die die beiden führenden Modelle zur Kondensstreifenbildung verglich. Die Unterschiede zwischen den Modellen waren so groß, dass es derzeit schlicht nicht möglich sei zu bestimmen, welche Kondensstreifen dem Klima am meisten schaden.

Auch wenn manche Kondensstreifen für das Klima weniger schädlich seien als bislang angenommen, blieben sie schädlich, fügt Eastham hinzu. Fluggesellschaften sollten versuchen, ihre Entstehung zu vermeiden, solange das nicht zu deutlich höherem Kerosinverbrauch führt. Vorsicht bleibe jedoch geboten: „Man braucht eine Strategie, die man nicht bereuen wird.“

100 Jahre Lufthansa

# Bundeskanzler Friedrich Merz gratuliert

Mit einem offiziellen Festakt hat die Lufthansa Mitte April ihr 100. Gründungsjubiläum begangen. Bundeskanzler Friedrich Merz würdigte das Unternehmen in einer Festrede.



Vor 100 Jahren – am 6. Januar 1926 – entstand die erste „Luft Hansa“ aus dem Zusammenschluss der Deutschen Aero Lloyd und der Junkers Luftverkehr AG. Am 15. April 2026 markierte ein offizieller Festakt den Höhepunkt der Jubiläumsfeierlichkeiten des Kranichs.

Mehr als 400 Gäste aus Politik, Diplomatie und Wirtschaft folgten der Einladung in das neue Lufthansa Group Besucherzentrum „Hangar One“ am Frankfurter Flughafen. Neben Bundeskanzler Friedrich Merz nahmen auch Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder, der Hessische Ministerpräsident Boris Rhein sowie Mitglieder mehrerer Landesregierungen an den Feierlichkeiten teil.

Bundeskanzler Merz würdigte in seiner offiziellen Festrede die Lufthansa als Teil der deutschen Geschichte. „Ihr Unternehmen zeigt, was möglich ist – mit Mut und mit Unternehmmergeist.“ Zudem betonte Merz die Relevanz des Luftverkehrs für den Wirtschaftsstandort Deutschland. „Wir wollen ein leistungsstarker und erfolgreicher Luftverkehrsstandort bleiben. Weniger fliegen ist keine Option.“

Gruppenfoto vor der historischen Lufthansa Lockheed Super Star im Hangar One (v. l. n. r.: Dr. Karl-Ludwig Kley, Carsten Spohr, Friedrich Merz, Patrick Schnieder und Boris Rhein)



**„Sie haben in den letzten 100 Jahren mit Logo und Name Deutschland wie kein anderes Unternehmen geprägt.“**

**Friedrich Merz**

Bundeskanzler der Bundesrepublik Deutschland



Ansprache des ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden der Lufthansa Group Dr. Karl-Ludwig Kley



Rede von Carsten Spohr, CEO Lufthansa Group

Der ehemalige Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Karl-Ludwig Kley griff in seiner Ansprache aktuelle Herausforderungen für die Wettbewerbsfähigkeit der Branche auf. Er kritisierte die einseitige EU-Regulierung zulasten europäischer Fluggesellschaften und forderte Korrekturen. Insbesondere die Klimagesetzgebung verteuert Fliegen hierzulande zunehmend und schwächt damit die strategische Autonomie Europas.

Carsten Spohr, CEO Lufthansa Group, nahm die Gäste in seiner Rede mit auf eine Reise durch ein Jahrhundert Unternehmensgeschichte. Lufthansa entwickelte sich von der einstigen Staatsairline hin zur heute international führenden Lufthansa Group. Das Erfolgsrezept gelte dabei sowohl für die Luftfahrt als auch für die Politik: „Nur ein europäisches Team kann sich gegenüber den USA und China behaupten.“



Bundeskanzler Merz und Carsten Spohr im Cockpit der historischen Lufthansa Lockheed Super Star.

Zugleich erinnerte Spohr auch an das dunkelste Kapitel der Unternehmensgeschichte. Während des Nationalsozialismus stützte Lufthansa das Regime und beschäftigte Tausende Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter. Die historische Ausstellung im „Hangar One“ erinnert auch an diesen Teil der Vergangenheit.



Ein Fest in beeindruckender Kulisse: Der Festakt fand im neu eröffneten Lufthansa Group Besucherzentrum unter den Flügeln der Junkers Ju 52 statt.

Mehr Sicherheit und Komfort

# Lufthansa führt Turbulenz-Warnsystem ein

Turbulenzen früh erkennen und gezielt umfliegen: Ein neues System macht das leichter möglich. Das sorgt für mehr Sicherheit und Komfort an Bord.

Lufthansa Classic hat im November das Datensystem „IATA Turbulence Aware“ eingeführt. Die Plattform sammelt Meldungen zu Turbulenzen aus dem weltweiten Flugverkehr und stellt sie Cockpit-Besatzungen in Echtzeit zur Verfügung. So erhalten Pilotinnen und Piloten ein deutlich genaueres Lagebild und können turbulente Gebiete frühzeitig umfliegen.

Die Grundlage für „Turbulence Aware“ bilden tausende mit entsprechender Sensorik ausgerüstete Flugzeuge – darunter die gesamte A320-Familie sowie alle A330, A340 und B787 der Lufthansa Classic. Sie erfassen während des Flugs kontinuierlich Turbulenzen und melden sie an die Datenbank der IATA.

Pilotinnen und Piloten teilnehmender Flugzeuge können darauf zugreifen und ihre Flugrouten entsprechend anpassen. Auch SWISS und Edelweiss setzen das System bereits ein. Passagiere und Crews profitieren unmittelbar, die Reise wird ruhiger und entspannter.

**> 220**  Flugzeuge in der Lufthansa Group nutzen IATA Turbulence Aware bereits

Nachhaltigeres Fliegen


# Nachfrage steigt

Fast sieben Millionen Passagiere buchten 2025 bei der Lufthansa Group eine Option zum nachhaltigeren Reisen. Neu zur Sommersaison: ein Tarif für Reiseveranstalter.

Die Lufthansa Group baut ihr Angebot für nachhaltigeres Fliegen weiter aus – mit zunehmendem Erfolg: Mehr als fünf Prozent der Passagiere wählten im vergangenen Jahr eine Option zur Reduzierung der Klimawirkung künftiger Flüge, etwa die „Green Fares“. Vor vier Jahren lag der Anteil noch unter 0,1 Prozent. Die verkaufte Menge an regenerativem Kraftstoff (SAF) konnte 2025 mehr als verdoppelt werden.

Die 2023 eingeführten Green Fares haben nachhaltigere Reiseoptionen deutlich attraktiver gemacht. Sie enthalten einen Beitrag zur künftigen CO<sub>2</sub>-Reduktion im Umfang der individuellen flugbezogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Seit Januar sind die Tarife auch für Gruppen ab zehn Personen auf allen Langstrecken der Group verfügbar. Neu ist zudem der Tarif „TO Green“ für Reiseveranstalter, der auf den „Green Fares“ basiert und auf Pauschalangebote zugeschnitten ist.

Parallel erweitert die Lufthansa Group ihre Nachhaltigkeitsangebote für Firmenkunden: Über „SAF-Bulk-Deals“ können Unternehmen größere Mengen nachhaltigen Treibstoffs erwerben; 2025 beteiligten sich daran mehr als 1.680 Firmen. Lufthansa Cargo bietet mit „Sustainable Choice“ Frachtkunden die Möglichkeit, SAF mitzufinanzieren und Emissionen über Klimaschutzprojekte auszugleichen.

 **~7 Mio.** Passagiere wählten 2025 eine der Optionen zum nachhaltigeren Fliegen. Das entspricht fast fünf Prozent aller Passagiere der Lufthansa Group.

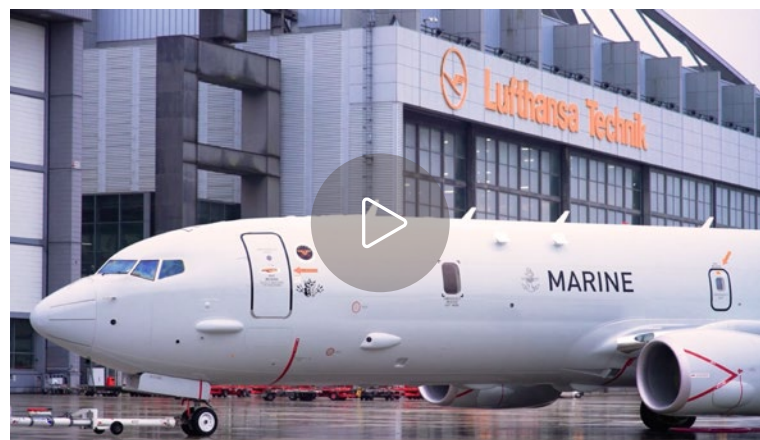
## Zeitenwende

# Lufthansa Technik wartet Marineaufklärer

Seit mehr als 60 Jahren arbeitet Lufthansa Technik mit der Bundeswehr zusammen. Erstmals wartet das Unternehmen nun ein waffentragendes Flugzeug: den U-Boot-Jäger der Deutschen Marine P-8A „Poseidon“.

Die Deutsche Marine hat vor kurzem ihre ersten neuen P-8A „Poseidon“ zur Instandhaltung an Lufthansa Technik Defense in Hamburg übergeben. Die P-8A ist das größte Kampfflugzeug der Bundeswehr und kann Torpedos und Raketen mitführen. Sie basiert auf der Boeing 737, deren Instandhaltung seit den Sechzigerjahren zum Kerngeschäft von Lufthansa Technik gehört. In Hamburg hat eine Poseidon im April den 180-Tage-Check durchlaufen, eine weitere traf Mitte März für den kleineren 90-Tage-Check ein.

Lufthansa Technik unterstützt die Streitkräfte seit Jahrzehnten, wartet und modifiziert Flugzeuge der Luftwaffe, unter anderem die Regierungsflotte. Mit der Wartung der Poseidon baut das Unternehmen die Partnerschaft mit der Bundeswehr weiter aus. Zudem steuert Lufthansa Technik auch die Ersatzteilversorgung sowie den technischen Betrieb des Flugzeugs und schult die Mechanikerinnen und Mechaniker der Marine. Parallel bildet



Lufthansa Aviation Training die Pilotinnen und Piloten der P-8A in Berlin aus.

## Global Gateway

# EU fördert Flughäfen in Afrika

Brussels Airlines fliegt als einzige europäische Fluggesellschaft Monrovia und Bujumbura an und setzt sich dafür ein, dass die EU mit Global Gateway auch in die Luftfahrt investiert.

Mit dem Programm „Global Gateway“ will die EU bis 2027 rund 400 Milliarden Euro für nachhaltige Infrastruktur weltweit mobilisieren, etwa die Hälfte davon für Afrika – unter anderem für Flughafeninfrastruktur. Dafür haben sich die Lufthansa Group und Brussels Airlines über das Beratungsgremium der Initiative eingesetzt.

Die EU fördert nun Modernisierungsprojekte am Roberts International Airport in Monrovia (Liberia) und am Bujumbura International Airport (Burundi). Investiert wird etwa in Navigationssysteme, Bodenausrüstung, Sicherheitsanlagen sowie in

Schulungen für Fluglotsen, Bodenpersonal und Feuerwehrleute. Koordiniert werden die Projekte von belgischen und deutschen Entwicklungsagenturen gemeinsam mit EU-Delegationen vor Ort.

Brussels Airlines fliegt als einzige europäische Airline beide Flughäfen an – mit jährlich rund 200 Hin- und Rückflügen nach Monrovia und mehr als 90 nach Bujumbura. Dabei befördert die Airline rund 44.000 Passagiere pro Jahr in die Hauptstadt Liberias und etwa 21.500 in die größte Stadt Burundis.

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**  
Henrietta Dörries, Frederik Fink,  
Anton Heinecke, Maximilian Kiewel,  
Michael Lagemann, Marie-Charlotte  
Merscher, Dr. Christoph Muhle,  
Nikolas Pfaff, Philipp Struve,  
Nicolas Vad, Menno van der Kamp,  
Jim Würz

**Redaktionsschluss**  
20. Mai 2026

**Agenturpartner**  
Köster Kommunikation

Policy Hub



[politik.lufthansagroup.com](https://politik.lufthansagroup.com)

Kontakt



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