

Politikbrief



September 2026

- 1 Standortpolitik**
Hub-Anbindungen sichern
- 3 Verkehrsrechte VAE**
Ungleicher Wettbewerb verlagert Wertschöpfung
- 4 Künstliche Intelligenz**
Neue Technologien in der Praxis
- 5 Bundeswehr**
Lufthansa Group weitet Partnerschaft aus
- 7 Erneut ausgezeichnet**
Nachhaltigkeit bei Lufthansa Airlines
- 7 Nachhaltige Flugkraftstoffe**
Deutsche Bank investiert
- 8 Always online**
Lufthansa startet Highspeed-Internet an Bord
- 8 Flughafen Frankfurt**
Neues Lufthansa Besucherzentrum eröffnet
- 9 Kontakt**
Ihre Ansprechpersonen bei der Lufthansa Group

Standortpolitik

Hub-Anbindungen sichern

Wer Deutschlands Regionen mit der Welt verbinden will, muss ihre Anbindung an die heimischen Drehkreuze sichern. Wo Zubringer wegfallen, geht es um mehr als Flugverbindungen: um Wettbewerbsfähigkeit, Investitionen und Wertschöpfung.

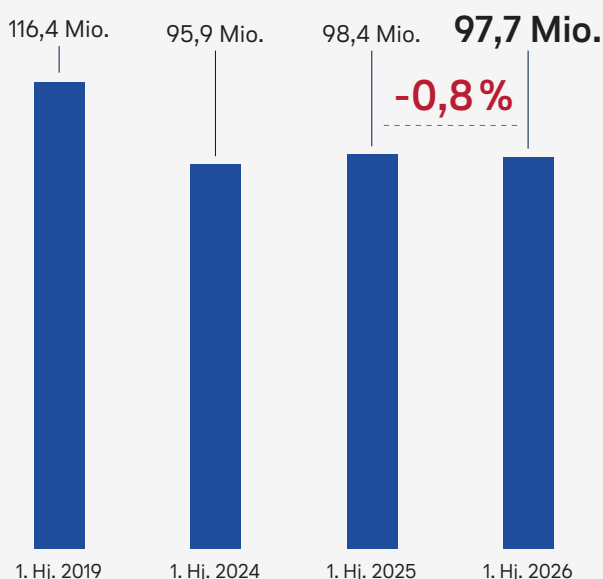
Deutschland belastet den Luftverkehr weiterhin stärker mit Steuern und Gebühren als nahezu jedes andere europäische Land. Zwar hat die Koalition das Problem erkannt und die Erhöhung der Luftverkehrsteuer teilweise zurückgenommen. Eine echte Trendwende ist das allerdings noch nicht. Der Abflug eines Mittelstreckenflugzeugs in Bremen, Hannover, Stuttgart, Düsseldorf oder Dresden kostet weiterhin ein Vielfaches dessen, was Airlines in Barcelona oder Istanbul zahlen.

Konnektivität ist Standortfaktor

Die hohen staatlich verursachten Standortkosten machen auch innerdeutsche Zubringer zu den Drehkreuzen Frankfurt und München wirtschaftlich fragil. Fallen diese Verbindungen weg, wird aus einer Flugstreichung ein Standortnachteil. Die internationale Erreichbarkeit sinkt – und damit ein zentraler Faktor für Investitionen, Wachstum und Wertschöpfung.

Passagierzahlen gesunken

Im ersten Halbjahr 2026 sank das Passagieraufkommen an deutschen Flughäfen erstmals seit der Pandemie.



Quellen: BDL / Flughafenverband ADV, ohne Flughafen HHN.

Dass konkurrierende Airlines entstehende Angebotslücken nicht schließen, macht deutlich: Deutschland hat ein strukturelles Kostenproblem. Seit 2019 haben sich die staatlichen Steuern und Gebühren im Luftverkehr verdoppelt. Die Rechnung zahlt am Ende nicht nur die Luftfahrt. Sie zahlen Industrie und Wirtschaft in den Regionen.

Bund und Länder gemeinsam gefordert

Angesichts des anhaltenden Kostendrucks brauchen Bundesländer wie Bremen, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg rasche Unterstützung. Andernfalls drohen weitere Einschnitte bei der Anbindung. Zahlreiche Länder reagieren bereits und überführen beispielsweise die Sicherheitskontrollen in die (flughafen-) eigene Verantwortung, um die Kontrollen effizienter aufzustellen. Immer mehr Flughafenbetreiber passen ihre Entgeltordnungen an. Doch das allein wird nicht reichen.

Um die Entwicklung zu stoppen, braucht es gezielte Entlastungen des Bundes mit möglichst großer Wirkung. Ein wichtiger Hebel sind die Flugsicherungsgebühren. Der Bund könnte die Kosten für den Basisbetrieb der Deutschen Flugsicherung übernehmen – und damit die Gebührenbelastung für Airlines deutlich reduzieren. Zusätzlich könnten Hub-Verbindungen in Deutschland von der An- und Abfluggebühr befreit werden. Der finanzielle Aufwand wäre überschaubar, der Nutzen erheblich.

Regionen brauchen Anschluss

Deutschlands föderale Wirtschaftsstruktur braucht leistungsfähige internationale Anbindungen. Regionen mit Zugang zu den deutschen Drehkreuzen sind mit den Weltmärkten verbunden – und damit attraktiver für Unternehmen, Investitionen und Fachkräfte. Wer den Wirtschaftsstandort Deutschland stärken will, muss deshalb seine Hub-Anbindungen sichern. Denn internationale Wettbewerbsfähigkeit beginnt nicht erst am Drehkreuz. Sie beginnt in den Regionen.

Public Service Obligations: Bewährtes Instrument für regionale Konnektivität in Europa

Gemeinschaftliche Verpflichtungen (Public Service Obligations; PSO) ermöglichen es Staaten oder regionalen Körperschaften, Flugverbindungen im öffentlichen Interesse finanziell zu unterstützen.

- **Rechtliche Grundlage:** Die EU-Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ermöglicht Mitgliedstaaten, auf regional wichtigen Flugverbindungen PSO einzuführen.*
- **Voraussetzung:** Die Flugverbindung ist für die wirtschaftliche Entwicklung und Erreichbarkeit einer Region von besonderer Bedeutung, lässt sich jedoch nicht dauerhaft eigenwirtschaftlich betreiben und kann nicht durch ein angemessenes alternatives Verkehrsangebot ersetzt werden.

- **Praxis in Europa:** Viele EU-Mitgliedstaaten nutzen das Instrument intensiv. Die jüngste umfassende Übersicht der EU-Kommission (Stand März 2024) weist allein in Frankreich 37, in Griechenland 28, in Spanien 23, in Portugal 21, in Italien 19 sowie in Kroatien und Schweden jeweils zwölf PSO-Strecken aus.
- **Und Deutschland?** Aktuell wird keine innerdeutsche Flugverbindung als PSO betrieben. Die letzte staatlich unterstützte Strecke endete vor rund 15 Jahren.

PSO-Verbindungen:

EU-weit: **165**

Deutschland: **0** eigene



Anzahl PSO-Strecken



Flughäfen mit PSO-Strecken



Ungleicher Wettbewerb verlagert Wertschöpfung

Kein anderes EU-Land wird so häufig von Airlines aus den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) angesteuert wie Deutschland. Trotzdem erhält eine VAE-Airline weitere Landerechte für Berlin. Eine Entscheidung gegen die Interessen des deutschen Standorts.

„Deutschland und Europa sollen zur führenden Luftfahrtnation werden“. Das ist das Ziel der im Juni vorgestellten Luftfahrtstrategie der Bundesregierung. Sie beschreibt den Luftverkehr als „strategische Schlüsselbranche“ für Souveränität, Sicherheit und Zukunftsfähigkeit. Die Anerkennung der Bedeutung der Branche durch die Bundesregierung kontrastiert bedauerlicherweise mit ausbleibenden konkreten Entscheidungen.

Der Luftfahrtstandort Deutschland verliert aufgrund der hohen staatlichen Kosten täglich an Boden. Auch in Europa steht die notwendige Kurskorrektur bei wettbewerbsverzerrenden Vorgaben wie dem Emissionshandel (ETS) und den Quoten für nachhaltige Kraftstoffe (SAF) weiterhin aus. Die Folge: Europa verliert Wertschöpfung, staatlich gestützte Wettbewerber vom Golf und vom Bosphorus profitieren.

In diesem unfairen Wettbewerbsumfeld öffnet die Bundesregierung einer Staatsairline vom Golf eine weitere Tür und will sie nach Berlin fliegen lassen. Der Vorteil ist einseitig. Deutsche Airlines operieren unter gänzlich anderen Bedingungen als ihre Konkurrenz aus den VAE. Deutschland hat mehr als siebenmal so viele Einwohner wie die VAE. In den Emiraten gibt es keine Gewerkschaften, kein Streikrecht, keine Tarifbindung. Auch die Sozial- und Umweltstandards sind mit den hiesigen nicht vergleichbar. Hinzu kommt: Die VAE-Airlines überfliegen Russland nicht nur, sondern bedienen auch weiterhin Ziele dort. Allein Emirates bietet 28 Flüge pro Woche nach Russland an – zwölf mehr als vor Kriegsbeginn.

Zusätzlicher Druck auf innerdeutsche Zubringerverkehre

Verkehrsrechte entscheiden über mehr als die Zahl der Verbindungen zwischen zwei Ländern. Sie beeinflussen, wohin Menschen reisen, Waren transportiert werden und Kapital fließt, wo Wertschöpfung entsteht, wo investiert wird und wo qualifizierte Arbeitsplätze erhalten bleiben. Luftverkehrspolitik ist damit immer auch Wirtschafts-, Infrastruktur- und Standortpolitik.

Die zusätzliche Verbindung zum Drehkreuz Dubai dürfte vor allem bestehende Verkehrsströme verlagern. Frankfurt und München drohen Umsteigepassagiere zu verlieren. Das verschärft die bereits angespannte Lage bei den Zubringerverkehren zu den heimischen Drehkreuzen – insbesondere im ostdeutschen Raum. Was also auf den ersten Blick nach mehr Konnektivität für Deutschland aussieht, erweist sich bei näherem Hinsehen vor allem als Abwanderung von Wertschöpfung.

Dem absehbaren Schaden steht ein vergleichsweise geringer Nutzen für Berlin gegenüber. Zwar spricht die Berliner Verkehrssenatorin schon jetzt von einem „handfesten Standortvorteil“. Nüchtern betrachtet ist aber offen, ob die Hauptstadtregion tatsächlich profitieren wird. Denn Berlin gewinnt durch den VAE-Carrier keine einzige zusätzliche direkte Langstreckenverbindung, sondern lediglich eine weitere Umsteigeoption über ein Drehkreuz, das bisher schon von den beiden Airlines Eurowings und Condor vom BER aus angeflogen wurde. Condor hat bereits reagiert und nimmt zum Winterflugplan ihre Dubai-Verbindungen ab Berlin und Stuttgart aus dem Programm.

Darüber hinaus sinken infolge dieser Entscheidung die Chancen auf echte Direktverbindungen vom Hauptstadtflughafen nach Asien – ein Umstand, der im Jubel der Touristiker der Stadt untergeht. Asiatische Fluggesellschaften, die solche Flüge in Betracht ziehen könnten, müssen sich nun gegen eine Staatsairline behaupten, die am Golf Verkehre aus zahlreichen Märkten bündelt und über nahezu unbegrenzte Ressourcen verfügt.

Verantwortungsvolle Wirtschaftspolitik öffnet Märkte nicht um ihrer selbst willen. Sie muss dort Grenzen setzen, wo unterschiedliche staatliche, soziale und regulatorische Rahmenbedingungen den Wettbewerb strukturell verzerren. Ihr Ziel muss fairer Wettbewerb sein, der den Standort Deutschland stärkt und strategisch wichtige Infrastruktur sichert. Die Bundesregierung hat mit ihrer Luftfahrtstrategie den richtigen Anspruch formuliert. Dringend muss der Theorie praktisches Handeln folgen.

Aus der gemeinsamen Erklärung der VAE und der Bundesrepublik, 11. September 2026:

Die deutsche Seite hat „zugestimmt, dem Streckenplan einen zusätzlichen fünften Landepunkt hinzuzufügen, womit es einer nationalen Fluggesellschaft der VAE genehmigt wird, eine vereinbarte Anzahl an Frequenzen zu diesem fünften Landepunkt zu bedienen, und zwar zusätzlich zu den vier bestehenden Landepunkten in Deutschland, die in Höhe der aktuellen Anzahl an Frequenzen für diese Fluggesellschaft gedeckelt werden.“

Künstliche Intelligenz

Neue Technologien in der Praxis

Künstliche Intelligenz gehört in der Lufthansa Group längst zum Arbeitsalltag. Drei Beispiele aus dem Flugbetrieb, der Administration und der Wartung zeigen, wie vielfältig Lufthansa KI einsetzt.

Turnaround beschleunigen

Ein gelandetes Flugzeug wieder startklar zu machen, ist ein komplexer Prozess. Je nach Flugzeugtyp dauert der Turnaround in Frankfurt zwischen 35 und 120 Minuten. In dieser Zeit müssen viele Arbeitsschritte unterschiedlicher Dienstleister ineinandergreifen: Vom Andocken der Fluggastbrücke über die Gepäckverladung bis zur Betankung und zum Catering.

Genau hier setzt SEER an. Die KI-Anwendung, die Lufthansa und Fraport gemeinsam entwickelt haben, erkennt zentrale Abfertigungsschritte anhand von Videobildern, versieht sie mit Zeitstempeln und erzeugt in Echtzeit ein präzises Lagebild der Abläufe am Boden. So sehen die Beteiligten schneller, wo ein Schritt stockt und sie nachsteuern können. Das macht die Abfertigung planbarer und Flüge pünktlicher.

Compliance-Wissen zugänglich machen

Gerade bei Compliance- und Datenschutzfragen müssen Mitarbeitende schnell wissen, welche Regeln gelten und wann sie weiteren Rat brauchen. RITA, ein KI-gestütztes Beratungssystem, macht dieses Wissen rund um die Uhr verfügbar. Das System beantwortet Fragen auf Grundlage regulatorischer Vorgaben und interner Richtlinien.

Seit der Einführung Anfang des Jahres haben Lufthansa Mitarbeitende rund 4.000 Anfragen gestellt. RITA konnte etwa 92 Prozent davon unmittelbar beantworten. Komplexe Fälle leitet das System an Fachleute weiter. Diese überprüfen auch regelmäßig die Antworten des Large Language Models. Dabei ersetzt die KI keine fachliche Entscheidung, sondern übernimmt die erste Orientierung. Das entlastet spezialisierte Teams von Standardanfragen und senkt die Hürde, bei Unsicherheiten frühzeitig nachzufragen.

Inspektionen effizienter vorbereiten

Auch in der Wartung spart KI Zeit. Mit DroneInspect scannt eine Drohne die Flugzeughülle in wenigen Minuten mit hochauflösenden Kameras, auch dort, wo Technikerinnen und Techniker



KI-gestützte Drohnen helfen bei der Flugzeugwartung.

nur schwer hinkommen, etwa am oberen Rumpf. Anschließend analysiert KI die Aufnahmen und sucht nach typischen Schäden wie Kratzern, Dellen oder Spuren von Blitzeinschlägen. Weil reale Schadensbilder selten und aufwendig zu sammeln sind, wurde das Computer-Vision-Modell zusätzlich mit künstlich erzeugten Bildern aus einer 3D-Simulation trainiert. Die Technologie bereitet die Inspektion vor, die Bewertung und Entscheidung bleibt bei den Fachleuten.

KI verantwortungsvoll in die Praxis bringen

Die Beispiele zeigen: Die Technologie unterstützt, die Verantwortung bleibt beim Menschen. Damit solche Innovationen in Europa schneller im Alltag ankommen, brauchen Unternehmen klare und praxistaugliche Regeln. Der EU AI Act setzt mit seinem risikobasierten Ansatz grundsätzlich richtig an. Entscheidend ist nun, zentrale Begriffe klarer zu fassen und bestehende Vorgaben aus AI Act, DSGVO und betrieblicher Mitbestimmung besser miteinander zu verzahnen. Europa braucht einen Rahmen, der Beschäftigte schützt, menschliche Kontrolle sichert und Unternehmen gleichzeitig ermöglicht, KI rechtssicher einzuführen und weiterzuentwickeln.

Bundeswehr

Lufthansa Group weitet Partnerschaft aus

Piloten ausbilden, Schwerlasthubschrauber instand halten, Aufklärungsflugzeuge umrüsten: Die Lufthansa Group bringt ihre Erfahrung aus der zivilen Luftfahrt zunehmend für die sicherheitspolitische „Zeitenwende“ ein.

Initial Flight Training Jetpilotenausbildung in Rostock-Laage

Ab Februar 2027 übernimmt Lufthansa Aviation Training (LAT) die fliegerische Erstausbildung für rund 50 angehende Jetpilotinnen und -piloten der Deutschen Luftwaffe. Das Initial Flight Training (IFT) ist der erste praktische fliegerische Abschnitt ihrer Ausbildung.

Trainiert wird in Rostock-Laage auf Schulungsflugzeugen vom Typ Diamond DA40 NG. Zum Unterricht gehören Meteorologie, Luftrecht und Grundlagen der Missionsplanung sowie das sichere Fliegen nach Sicht. Viele der Lehrkräfte waren zuvor selbst Jetpilotinnen und -piloten der Luftwaffe. Auch die Nähe zur Truppe erleichtert den Austausch: Am selben Standort trainiert das Taktische Luftwaffengeschwader 73 „Steinhoff“ Crews auf dem Eurofighter.

Rostock-Laage gehört seit Jahren zum Ausbildungsnetz der Lufthansa Group. Hier absolvieren angehende Verkehrspilotinnen und -piloten den letzten Teil ihrer praktischen Ausbildung. Für die Bundeswehr schult LAT dort bereits Drohnenpilotinnen und -piloten. Mit der Jetpilotenausbildung wird der Standort weiter ausgebaut.

„Die Luftwaffe und die Lufthansa verbindet eine mehr als 60-jährige Partnerschaft im Bereich der Schulung und Ausbildung der Piloten der Luftwaffe. Wir freuen uns, dass wir diese professionelle Zusammenarbeit jetzt am Standort Rostock-Laage für das Jahr 2027 fortsetzen.“

Brigadegeneral Henrik Scholz,

Abteilungsleiter Weiterentwicklung im Kommando Luftwaffe



Lufthansa Aviation Training wird rund 50 Pilotinnen und Piloten der Luftwaffe mit der Diamond DA40 NG ausbilden.

Chinook Versorgung für die neue Hubschrauberflotte

Mit dem CH-47F „Chinook“ nimmt Lufthansa Technik erstmals ein Hubschraubermodell in ihr Instandhaltungsportfolio auf. Die Bundeswehr beschafft 60 dieser schweren Transporthubschrauber von Boeing, um unter anderem Truppen, Fahrzeuge und Material zu verlegen.

Boeing und Lufthansa Technik Defense schaffen für den Chinook ein flexibles Netz von Ersatzteillagern im Umfeld der Bundeswehrstützpunkte Holzdorf (Brandenburg/Sachsen-Anhalt) und Laupheim (Baden-Württemberg). Lufthansa Technik Defense wird die Teile lagern und transportieren sowie Verbrauchs- und Betriebsstoffe bereitstellen.



Der neue schwere Transporthubschrauber CH-47F „Chinook“ der Bundeswehr.

PEGASUS Schulungsflugzeug für künftige Besatzungen

Für das Aufklärungssystem PEGASUS („Persistent German Airborne Surveillance System“) hat Lufthansa Technik Defense im Sommer einen weiteren Bundeswehrauftrag erhalten: Das Unternehmen rüstet eine gebrauchte Bombardier Global 6000 zum Schulungsflugzeug um. So kann die Bundeswehr ihre Besatzungen ausbilden, ohne dafür die Einsatzflugzeuge zu binden. Lufthansa Technik Defense will das Flugzeug im Herbst bereitstellen; noch in diesem Jahr soll die Ausbildung beginnen.

Zugleich arbeitet Lufthansa Technik Defense in Hamburg an den PEGASUS-Aufklärungsflugzeugen. Kern ist das von Hensoldt entwickelte SIGINT-System („Signals Intelligence“): Es erfasst militärischen Funkverkehr und Radaremissionen aus großer Entfernung und liefert damit Informationen für die Lagebeurteilung und Krisenfrüherkennung. PEGASUS soll ab 2028 zum Einsatz kommen. Seit 2010 verfügt Deutschland über kein vergleichbares Aufklärungsflugzeug. Hensoldt trägt die Gesamtverantwortung für das Projekt; Lufthansa Technik modifiziert die Flugzeuge, integriert die Aufklärungstechnik, baut die Missionskabine ein und übernimmt die zivile und militärische Zulassung.



Das Aufklärungssystem PEGASUS wird durch eine Global 6000 für Schulungszwecke ergänzt.

Einsatzbereitschaft endet nicht mit der Beschaffung

Neue Luftfahrzeuge schaffen noch keine Verteidigungsfähigkeit. Entscheidend ist, ob die Truppe sie dauerhaft, sicher und verlässlich betreiben kann. Dafür braucht es ausgebildetes Personal, leistungsfähige Instandhaltung, verfügbare Ersatzteile und robuste Versorgungsketten. Diese Kompetenzen im eigenen Land zu haben, ist zentraler Teil der „Zeitenwende“. Der CH-47F „Chinook“ zeigt das besonders deutlich: Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat gefordert, wesentliche Wertschöpfungsanteile in Deutschland zu halten und die deutsche Industrie langfristig in die Betreuung des Waffensystems einzubinden. So entsteht ein belastbarer Unterstützungsverband zwischen den USA und Europa – transatlantisch partnerschaftlich, aber mit industrieller Stärke in Deutschland.

Lufthansa arbeitet seit den Anfängen der Bundesrepublik mit der Bundeswehr zusammen. So betreut Lufthansa Technik seit Jahrzehnten die Flugbereitschaft. Inzwischen erstreckt sich die Partnerschaft auch auf Flugzeuge wie die P-8A „Poseidon“ der Deutschen Marine. Zudem bildet Lufthansa Technical Training (LTT) technisches Personal der Streitkräfte aus. Seit diesem Sommer ist LTT dafür zertifiziert, Fachpersonal für die Instandhaltung militärischer Flugzeugmuster zu qualifizieren. Lufthansa Aviation Training ergänzt diese technische Expertise um die fliegerische Ausbildung.

Mit IFT, Chinook und PEGASUS führt die Lufthansa Group ihre Partnerschaft mit der Bundeswehr in eine neue Phase – in einer Zeit, in der Deutschland seine Verteidigungsfähigkeit neu aufstellt und zivile Luftfahrtexpertise für die Einsatzbereitschaft der Streitkräfte immer wichtiger wird.

Erneut ausgezeichnet

Nachhaltigkeit bei Lufthansa Airlines

Lufthansa Airlines hat ihr Umweltmanagement erneut erfolgreich nach dem europäischen EMAS-Standard validieren lassen. Die neue Umwelterklärung zeigt, wie die Fluggesellschaft im Flugbetrieb Treibstoff und damit CO₂-Emissionen spart.

Das EU-Umweltmanagementsystem EMAS unterstützt teilnehmende Unternehmen und Organisationen dabei, ihre Umweltauswirkungen zu erfassen und ihre Umweltleistung kontinuierlich zu verbessern. Was das im Flugbetrieb bedeutet, machen konkrete Beispiele aus der Umwelterklärung 2026 von Lufthansa Airlines deutlich: Nach der Landung spart die Airline Treibstoff, wenn beim Einrollen Triebwerke abgeschaltet werden. Auch weniger Gewicht macht einen Unterschied: Die neuen Cargo-Netze wiegen mit rund neun Kilogramm nur noch rund ein Drittel ihrer Vorgänger und sparen über die gesamte Lufthansa Airlines Flotte hinweg jährlich mehr als 67 Tonnen Kerosin.

Erstmals wurden auch Lufthansa City Airlines und die Lufthansa Aviation GmbH, die den Flugbetrieb der regionalen Lufthansa Airlines koordiniert, nach EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Insgesamt benötigte die Fluggesellschaft 2025 im Schnitt 3,46 Liter Treibstoff, um einen Passagier 100 Kilometer weit zu befördern – so wenig wie nie zuvor.

Kerosin-Einsparungen 2025 bei Lufthansa Airlines



Auswahl, Werte gerundet.

Quelle: Lufthansa Airlines Umwelterklärung 2026.

Nachhaltige Flugkraftstoffe

Deutsche Bank investiert

Die Deutsche Bank investiert bei der Lufthansa Group in den Einsatz von rund 1.600 Tonnen nachhaltigen Flugkraftstoffs (Sustainable Aviation Fuel; SAF). Damit lassen sich von der Herstellung bis zum Einsatz gegenüber konventionellem Kerosin rund 5.500 Tonnen CO₂ einsparen.

Mit der Vereinbarung bauen beide Unternehmen ihre Zusammenarbeit im Bereich Nachhaltigkeit aus. Die Deutsche Bank will die Klimawirkung von Geschäftsreisen reduzieren und zugleich die Nachfrage nach alternativen Flugkraftstoffen stärken. Denn SAF ist derzeit noch deutlich teurer als fossiles Kerosin und nur begrenzt verfügbar. Eine verlässliche Nachfrage schafft Anreize, mehr SAF zu produzieren.

Die Lufthansa Group bietet Unternehmen verschiedene Möglichkeiten, in SAF zu investieren. So können Firmen etwa größere Mengen des alternativen Kraftstoffs erwerben und die damit erzielte CO₂-Einsparung für ihre Klimabilanz dokumentieren. Die Lufthansa Group stellt sicher, dass das SAF innerhalb von sechs Monaten in die Flughafeninfrastruktur eingespeist und im Streckennetz der Gruppe eingesetzt wird.

Wachsende Nachfrage nach nachhaltigeren Reiseoptionen

2025 investierten weltweit rund 1.700 Unternehmen bei der Lufthansa Group in SAF. Die über alle Angebotsformate verkaufte SAF-Menge hat sich gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt.



Always online

Lufthansa startet Highspeed-Internet an Bord

Auch über den Wolken surfen, arbeiten in der Cloud, Filme gucken:
Die Lufthansa Group bietet allen Gästen künftig Highspeed-Internet.

Seit August ist das erste Lufthansa Flugzeug, der Airbus A320neo „D-AINM“, mit dem Lufthansa Group Wi-Fi im Liniendienst unterwegs. Die satellitenbasierte Technologie von „Starlink“ bringt Internet an Bord, das in vielen Fällen schneller ist als zu Hause und datenintensive Anwendungen ermöglicht. Für Miles & More Mitglieder und Travel ID Nutzer ist das neue Lufthansa Group Wi-Fi in allen Reiseklassen kostenfrei.

Noch in diesem Jahr soll das Highspeed-Internet in bis zu zehn weiteren Flugzeugen der A320-Familie von Lufthansa und Lufthansa City Airlines verfügbar sein. Bis 2029 sollen rund 850 Flugzeuge mit dem neuen Highspeed-Internet fliegen. Die Lufthansa Group wird damit zur größten Airline-Gruppe Europas mit „Starlink“.

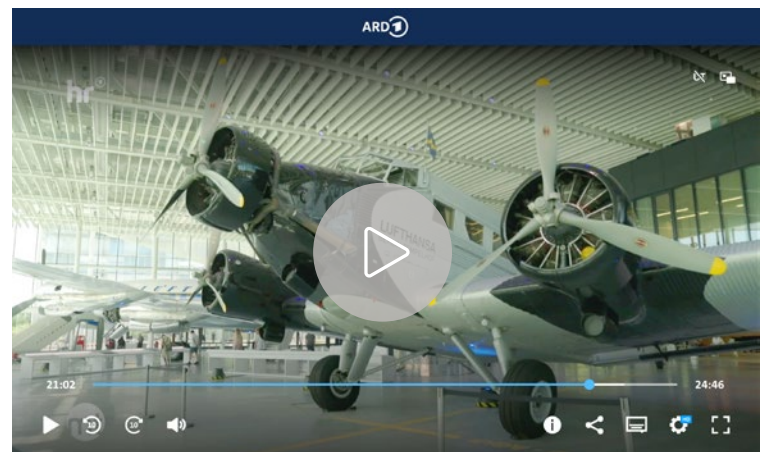
Flughafen Frankfurt

Neues Lufthansa Besucherzentrum eröffnet

Seit August hat das neue Konferenz- und Besucherzentrum der Lufthansa Group am Flughafen Frankfurt seine Tore geöffnet. Der Hangar One macht 100 Jahre Luftfahrtgeschichte erlebbar und bietet Raum für Austausch, Begegnungen und Veranstaltungen.

Innerhalb von nur zwei Jahren wurde der Hangar One direkt neben der Konzernzentrale der Lufthansa Group errichtet – pünktlich zum 100. Gründungsjubiläum. Auf mehr als 6.600 Quadratmetern erleben Besucherinnen und Besucher die Unternehmensgeschichte – von der ersten „Luft Hansa“ in den 1920er-Jahren bis zur heutigen Lufthansa Group, dem weltweit größten Luftfahrtkonzern außerhalb der USA. Herzstücke der Ausstellung sind die Luftfahrtikonen Junkers Ju 52 und die Lockheed Super Star. Sie wurden eigens für den Hangar One restauriert. Auch das dunkelste Kapitel der Unternehmensgeschichte wird beleuchtet: Lufthansa wurde zu einem Teil des NS-Regimes. Ab 1940 arbeiteten Tausende Zwangsarbeiter unter menschenverachtenden Bedingungen in den Werkstätten des Unternehmens.

Über die Ausstellung hinaus bietet der Hangar One Raum für Meetings, Konferenzen und Events in einzigartiger Aviation-Atmosphäre. Moderne Konferenzräume, flexibel nutzbare Eventflächen sowie reguläre Besuchertickets können ab sofort über die [Website](#) gebucht werden.



Beitrag des Hessischen Rundfunks zum Hangar One.

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



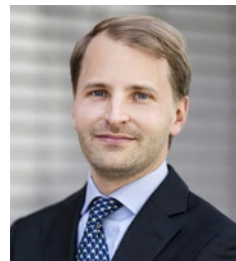
Martin Leutke
Lufthansa Group &
Lufthansa Airlines
Communications
Telefon: +49 69 696-36867
E-Mail: martin.leutke@dlh.de



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,
Eleonore von Garmissen,
Batughan Güler, Anton Heinecke,
Maximilian Kiewel, Michael Lagemann,
Thrasivoulos Malliaras,
Marie-Charlotte Merscher,
Dr. Christoph Muhle, Marius Specht

Redaktionsschluss
23. September 2026

Agenturpartner
Köster Kommunikation

Policy Hub



politik.lufthansagroup.com

Kontakt



lufthansa-politik@dlh.de