



Politikbrief Spezial

# EU: LUFTFAHRTPOLITIK NEU AUSRICHTEN



## Konnektivität und europäische Integration sichern

Europas Entscheider müssen der heimischen Luftfahrtindustrie wieder Priorität einräumen. Wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und europäische Autonomie erfordern einen leistungsstarken Luftverkehr.

Die Luftfahrt sichert die europäische Freiheit und Integration. Sie verbindet Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften quer durch Europa und vernetzt den Kontinent mit Ländern in aller Welt. Der europäische Luftverkehr trägt erheblich zum Wohlstand und zum Wirtschaftswachstum der EU bei, indem er Handel und Tourismus vielfach überhaupt erst ermöglicht. Er sichert auch in Krisenzeiten globale Lieferketten, ermöglicht die Rückkehr gestrandeter EU-Bürger in ihre Heimat und sorgt für den schnellen Transport lebenswichtiger Güter und medizinischer Produkte.

### EU-Luftverkehr einseitig belastet

Europäische Fluggesellschaften und Drehkreuze sind mit erheblichen Wettbewerbsnachteilen gegenüber Airlines und Hubs aus Nicht-EU-Ländern konfrontiert. Grund sind immer neue Regulierungen, die Europa als Luftverkehrsstandort erheblich verteuern und den internationalen Wettbewerb zu Lasten der EU-Fluggesellschaften verzerren.

### Trendwende einleiten

Es ist höchste Zeit, dass Brüssel eine Trendwende einleitet. Zwingend notwendig ist eine gründliche Überprüfung des European Green Deals, insbesondere der ReFuelEU-Aviation-Verordnung. Wir brauchen eine europäische Indus-

triepolitik, die die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs sichert und Kostenbelastungen, die europäischen Airlines einseitig auferlegt sind, spürbar reduziert. Diese neue Luftfahrtpolitik muss in der nächsten Legislaturperiode Priorität werden: Die Europäische Union braucht eine global erfolgreiche Luftverkehrsbranche, damit die Transformation zur Klimaneutralität gelingt und die EU ihre strategische Autonomie dauerhaft sichert.

## Top Prioritäten

- **Globale Wettbewerbsfähigkeit sichern**  
European Green Deal überarbeiten und Europas Wirtschaft stärken
- **Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit in Balance bringen**  
Europäische Klimaschutzabgabe für alle Fluggesellschaften einführen, um SAF zu finanzieren
- **Strategische Autonomie der EU erhalten**  
Konsolidierung von Airlines erleichtern und europäische Interessen auf globaler Ebene durchsetzen

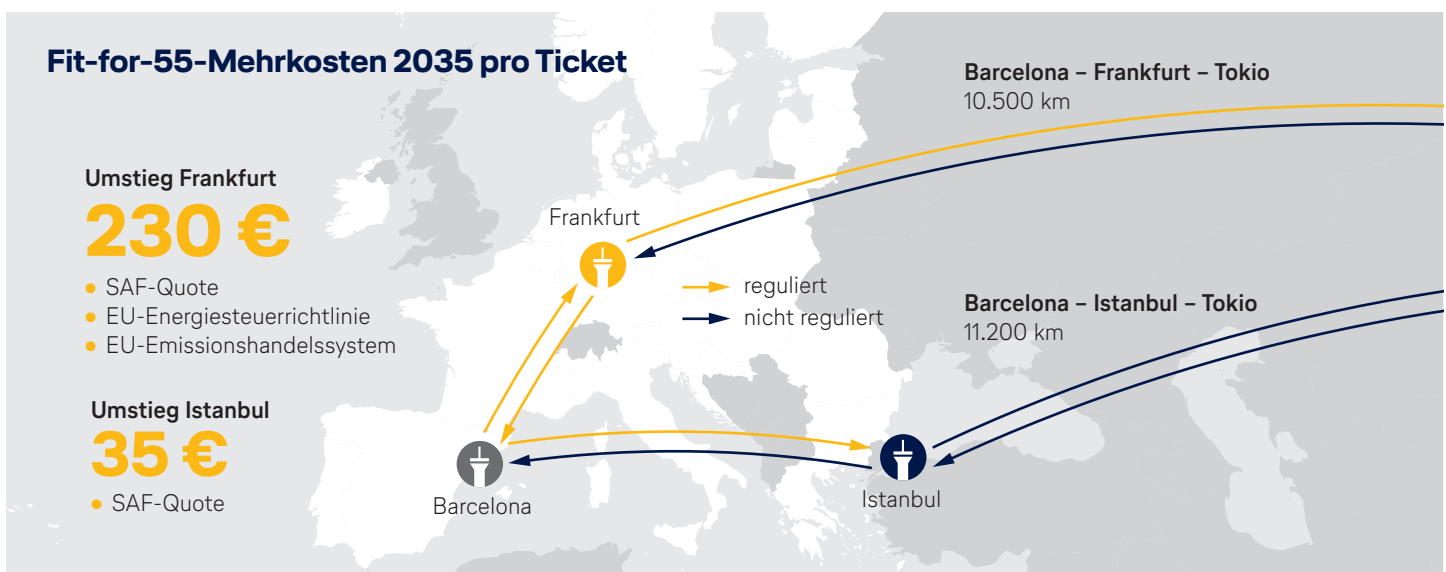
## Luftfahrtsektor wettbewerbsfähig und nachhaltig gestalten

Die EU muss die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Netzwerk-Airlines fördern und für ein möglichst weltweites Level Playing Field eintreten. Dafür ist eine faire europäische Klimagesetzgebung, die Carbon Leakage verhindert, zentral.

Die Lufthansa Group hat sich ehrgeizige Klimaschutzziele gesetzt, die mit dem Pariser Abkommen und den Klimazielen der EU im Einklang stehen. Bis 2050 will das Unternehmen CO<sub>2</sub>-neutral operieren. Dafür investieren wir in treibstoffeffizientere Flugzeuge, setzen auf den Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF), fördern Intermodalität und optimieren unseren Betrieb.

Das Fit-for-55-Paket der EU implementiert eine Reihe von Gesetzen, um die Klimaziele zu erreichen. Drei dieser Initiativen betreffen direkt den Luftverkehr: die Reform des Emissionshandelssystems (ETS), ReFuelEU Aviation und die Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie (ETD), die eine europäische Kerosinsteuer vorsieht (noch nicht beschlossen).

Sowohl EU-ETS als auch ReFuelEU Aviation schwächen in ihrer aktuellen Ausgestaltung die Wettbewerbsposition von weltweit operierenden EU-Fluggesellschaften. Insbesondere die ReFuelEU-Aviation-Verordnung, die für Abflüge aus der EU ab 2025 eine SAF-Beimischung vorschreibt, verteuert einseitig Flugverbindungen über europäische Drehkreuze. Der Preisanstieg bei Reisen über Istanbul, Doha oder Dubai hingegen ist marginal, da die SAF-Quoten hier nur für einen kurzen Teil der Strecke greifen. Die Folge: ein verzerrter internationaler Wettbewerb und Carbon Leakage. Denn Reisen mit Nicht-EU-Airlines werden vergleichsweise günstiger, mit dem Effekt, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen verlagert und nicht vermieden werden. Der Gesetzgeber muss dieses Ungleichgewicht korrigieren.



### Um faire Wettbewerbsbedingungen wiederherzustellen, sind diese Korrekturen notwendig:

- **Europäische Klimaschutzabgabe (SAF-Abgabe) einführen:** Eine faire und einfache Lösung wäre eine SAF-Abgabe, die sich nach dem Reiseziel richtet – unabhängig davon, wo ein Fluggast umsteigt. Die gewonnenen Einnahmen könnten dazu genutzt werden, einen selbsttragenden Finanzierungsmechanismus für die Beschaffung von SAF zur Erfüllung der Beimischungsquoten zu schaffen. Das zahlt ebenso auf einen fairen Wettbewerb wie auf mehr Klimaschutz ein, weil Carbon Leakage verhindert wird.
- **SAF-Hochlauf fördern:** Wenn Europa eine Vorreiterrolle bei nachhaltigen Kraftstoffen einnehmen will, braucht es eine gezielte Förderstrategie für die Produktion und den Einsatz von SAF. Der Net-Zero-Industry Act (NZIA) bietet den EU-Mitgliedstaaten den Rahmen, wirksame SAF-Förderprogramme unkompliziert einzuführen. Diese Chance gilt es zu nutzen, und sicherzustellen, dass Europa perspektivisch über ausreichend SAF zu wettbewerbsfähigen Preisen verfügt.
- **CBAM im Luftverkehr anwenden:** Der Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) kann dazu beitragen, Emissionen in global agierenden Industrien wirksam zu reduzieren. Er ist auch im Luftverkehr anzuwenden, um faire Wettbewerbsbedingungen zwischen EU- und Nicht-EU-Fluggesellschaften zu schaffen.

## Strategische Autonomie der EU sichern

Die EU muss ihre Netzwerk-Fluggesellschaften und Drehkreuze stärken. Nur so kann sie ihre Unabhängigkeit gegenüber außereuropäischen Airlines und Infrastrukturen wahren und die Kontrolle über ihre Konnektivität sowie Umwelt- und Sozialstandards behalten.

Netzwerk-Carrier sorgen mit ihren Drehkreuz-Verbindungen dafür, dass auch europäische Flughäfen in entlegeneren Regionen gut angebunden sind – über Direktverbindungen allein wäre dies kaum möglich. Damit haben die Hub-Airlines maßgeblichen Anteil daran, dass Europa im weltweiten Vergleich zu den touristischen Hotspots zählt. Heimische Netzwerk-Fluggesellschaften und Drehkreuze sind für die EU entscheidend, um rasch auf geopolitische Herausforderungen, ökonomische Verwerfungen und globale Krisen zu reagieren: Sie sichern die Resilienz Europas in einer vernetzten Welt.

Um die internationale Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrs zu stärken und einen unabhängigen Transport von Personen und Gütern zu gewährleisten, ist ein konsolidierter europäischer Luftverkehrsmarkt unerlässlich. Da nur Airlines von ausreichender Größe global konkurrenzfähig sein können, ist es wichtiger denn je, europäische Fluggesellschaften zu stärken.

### Hubs gewährleisten effiziente und nachhaltige Konnektivität

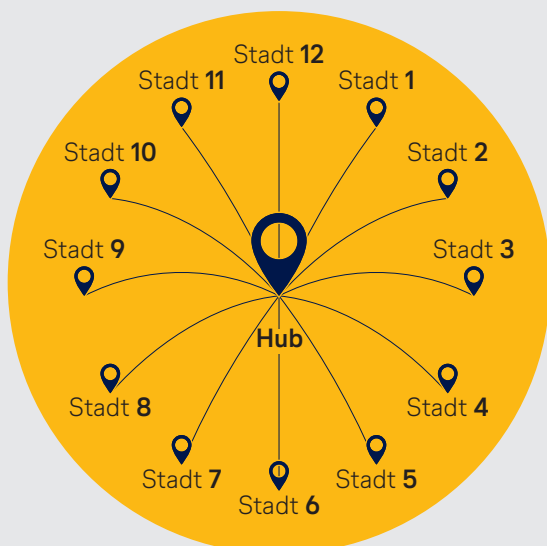
#### Drehkreuz

Um 12 Destinationen mit einmaligem Umsteigen über ein Drehkreuz miteinander zu verbinden, sind 12 Flugstrecken notwendig. Städte mit geringerer Nachfrage profitieren von der Verbindungsvielfalt am Drehkreuz.

#### Punkt zu Punkt

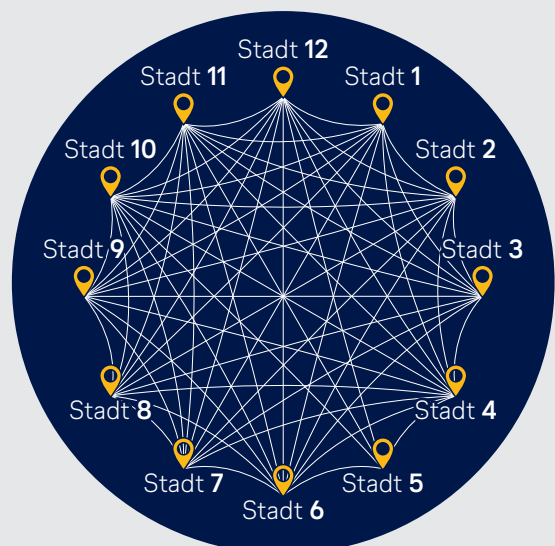
Um 12 Destinationen direkt miteinander zu verbinden, sind 66 Flugstrecken und eine entsprechend hohe lokale Nachfrage zwischen den Städten notwendig.

Drehkreuz



**12** Strecken

Punkt zu Punkt



**66** Strecken

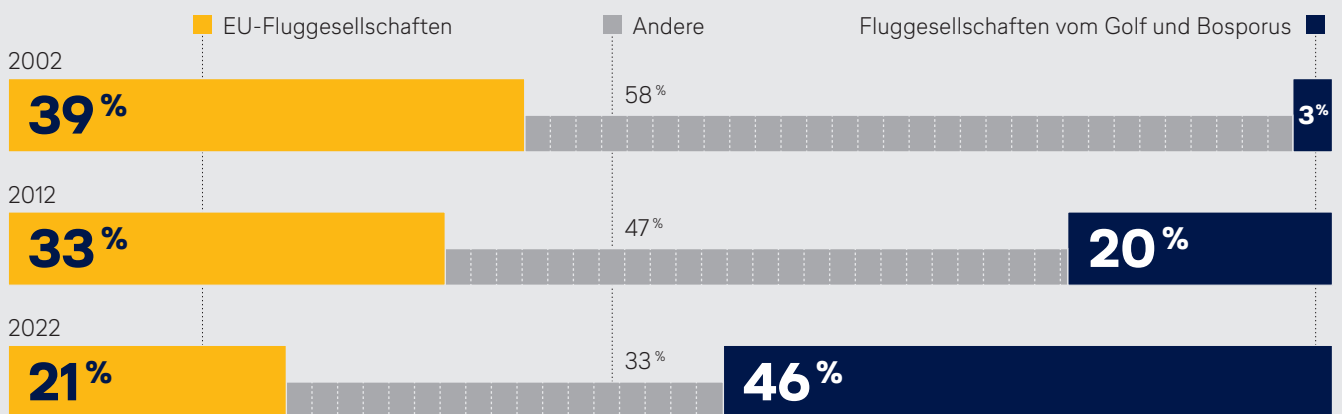
## Luftverkehrsabkommen für europäische Interessen nutzen

Internationale Luftfahrtabkommen dienen dazu, fairen Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Luftverkehrsmärkten zu sichern und gleichzeitig die weltweite Konnektivität zu fördern.

Leider hat die EU bei Vereinbarungen mit Drittländern zu oft darauf verzichtet, eigene Interessen angemessen zu berücksichtigen: Erstens sind die Airlines aus EU-Drittstaaten gegenüber heimischen Fluggesellschaften vielfach nicht den gleichen regulatorischen Verpflichtungen unterworfen. Zweitens eröffnen die Vereinbarungen den europäischen Airlines in vielen Fällen keine vergleichbaren Geschäftsmöglichkeiten in den außereuropäischen Regionen.

Daher ist die EU-Luftfahrtußenpolitik neu auszurichten. Sie hat dafür Sorge zu tragen, dass verbindliche und durchsetzbare Vorgaben zum Umweltschutz, zu sozialen Fragen und zu fairem Wettbewerb in bestehende und künftige Luftverkehrsabkommen aufgenommen werden.

### Flugreisende von Europa nach Asien: EU-Airlines verlieren massiv Marktanteile



## Fluggastrechte reformieren

Die EU sollte ihre Gesetzgebung zu Fluggastrechten überarbeiten, um sowohl für Passagiere als auch für Fluggesellschaften Rechtssicherheit zu schaffen.

Die derzeitige EU-Verordnung über die Rechte von Fluggästen (EG VO 261/2004) ist rechtlich nicht eindeutig und hat sich daher vor europäischen Gerichten zu einem der am meisten umstrittenen Verordnungen entwickelt. Überzogene und unklare Verbraucherschutzregeln und damit verbundene

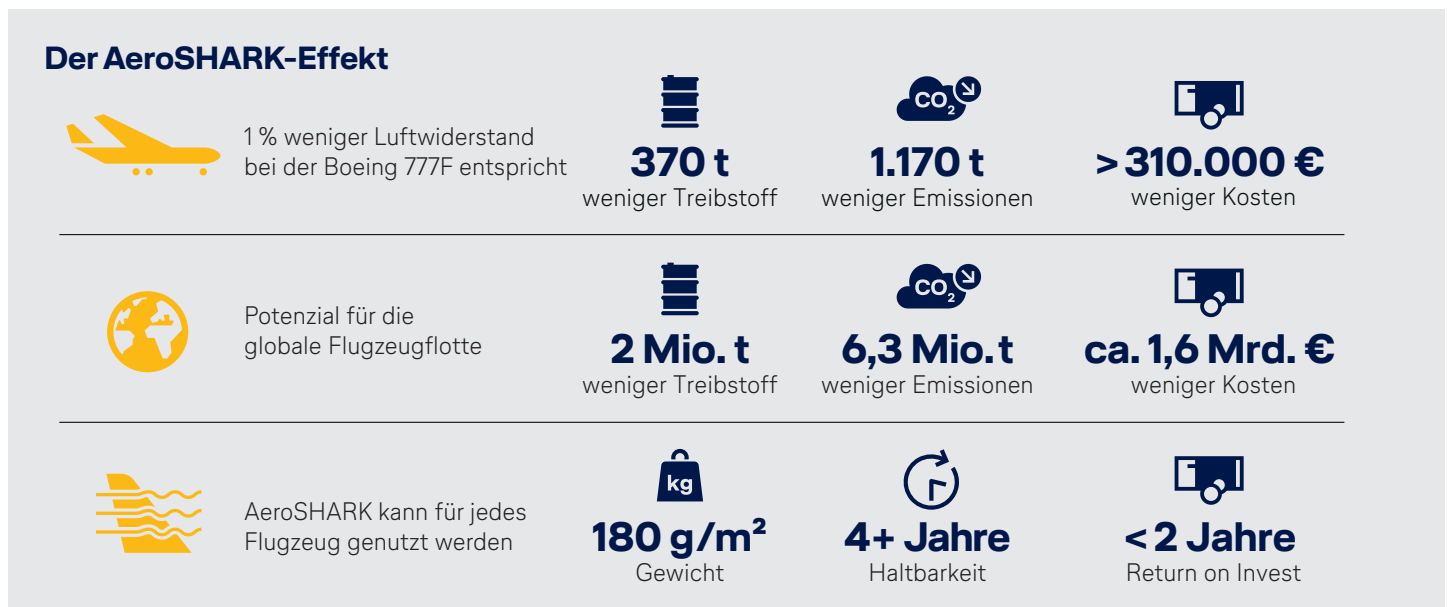
Kosten belasten die Zukunftsfähigkeit des europäischen Luftverkehrs über Gebühr. Die EU-Mitgliedstaaten sollten die EG VO 261 rasch und mit dem Ziel der Verhältnismäßigkeit überarbeiten.

## Innovation und Modernisierung fördern

Die EU muss Rahmenbedingungen zur Förderung innovativer Technologien setzen – sie sind der wesentliche Schlüssel für mehr Nachhaltigkeit im Luftverkehr.

Die Lufthansa Group zählt zu den Innovationsvorreitern. Bis 2030 werden wir insgesamt 200 brandneue Flugzeuge in den Dienst stellen, die gegenüber den Vorgängermodellen bis zu 30 Prozent weniger Treibstoff benötigen und entsprechend weniger CO<sub>2</sub> emittieren. Zweitens treiben wir Innovationen selbst voran. So haben beispielsweise Lufthansa Technik und BASF gemeinsam AeroSHARK entwickelt: Eine Klebefolie, die der Haut von Haien nachempfunden ist und die Aerodynamik von Flugzeugoberflächen optimiert. Dadurch sinken Treibstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen (siehe Grafik).

Aber auch der europäische Gesetzgeber ist gefordert, die Dekarbonisierung gezielt zu unterstützen. Beispiel Single European Sky (SES): Ein vollständig umgesetzter SES ermöglicht deutlich effizientere Flugrouten und würde den Kerosinverbrauch im europäischen Luftverkehr maßgeblich senken. Neben dem Klima profitieren auch die Passagiere, zum Beispiel bei der Pünktlichkeit. Die EU ist gefordert, im SES-Rechtsrahmen starke Anreize und konkrete Ziele aufzunehmen, um die Gesamteffizienz des Flugverkehrsmanagementsystems (ATM) zu steigern.



## EU-Sozialstandards und gute Arbeitsbedingungen schützen

Die EU muss dafür sorgen, dass vergleichbare Sozial- und Umweltstandards für alle Luftfahrtunternehmen gelten und durchgesetzt werden – für Anbieter aus der EU ebenso wie aus Drittstaaten. Dies ist entscheidend, um europäische Arbeitsschutzstandards aufrechtzuerhalten und einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten.

Bestehende Gesetzeslücken leisten unlauterem Wettbewerb Vorschub. Die EU muss diese dringend schließen und fiktive Heimatbasen ebenso bekämpfen wie Scheinselbstständigkeit und die missbräuchliche Entsendung von Beschäftigten. Die

europäische Luftfahrtindustrie und ihre Arbeitnehmenden verdienen einen klaren rechtlichen Rahmen, der faire Bedingungen schafft.

**Lufthansa Group**

# IHRE ANSPRECHPERSONEN



**ANDREAS BARTELS**

Leiter Konzernkommunikation  
Lufthansa Group

+49 69 696-3659  
andreas.bartels@dlh.de



**DR. KAY LINDEMANN**

Leiter Konzernpolitik  
Lufthansa Group

+49 30 8875-3030  
kay.lindemann@dlh.de



**MARTIN LEUTKE**

Leiter Kommunikation  
Lufthansa Group

+49 69 696-36867  
martin.leutke@dlh.de



**JAN KÖRNER**

Leiter Repräsentanz Berlin  
Lufthansa Group

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



**SANDRA COURANT**

Leiterin politische Kommunikation  
und Media Relations Berlin  
Lufthansa Group

+49 30 8875-3300  
sandra.courant@dlh.de



**RUBEN SCHUSTER**

Leiter Repräsentanz Brüssel  
Lufthansa Group

+32 492 228141  
ruben.schuster@dlh.de

**Das Onlineangebot des Politikbriefs**

[politikbrief.lufthansagroup.com](http://politikbrief.lufthansagroup.com)

**Kontakt**

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

## IMPRESSUM

**HERAUSGEBER/VERANTWORTLICHE:**

Andreas Bartels  
Leiter Konzernkommunikation  
Lufthansa Group

Dr. Kay Lindemann  
Leiter Konzernpolitik  
Lufthansa Group

Martin Leutke  
Leiter Kommunikation  
Lufthansa Group

Deutsche Lufthansa AG  
FRA CI, Lufthansa Aviation Center  
Airportring, D-60546 Frankfurt

**REDAKTIONSLEITUNG:**

Sandra Courant

**REDAKTIONELLE MITARBEIT:**

Franziska Feinig, Anton Heinecke,  
Markus Karassek, Alexander Lutz,  
Oliver Simonis, Steffen von Eicke

**REDAKTIONSSCHLUSS:**

27. Februar 2024

**AGENTURPARTNER:**

Köster Kommunikation  
GDE | Kommunikation gestalten

**DISCLAIMER:**

[www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer](http://www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer)