Luftverkehrsstandort Deutschland stärken

Wettbewerbsfähigkeit sichern – Konnektivität erhalten – Zukunft gestalten

Positions- und Forderungspapier der wirtschaftspolitischen Sprecher von Bund und Ländern

Deutschland ist eine Export- und Industrienation. Seine Wettbewerbsfähigkeit hängt deshalb nicht nur von Energiepreisen, Steuern und Fachkräften ab, sondern ebenso von seiner internationalen Erreichbarkeit. Ein leistungsfähiger Luftverkehr ist Teil unserer wirtschaftlichen Infrastruktur.

Der Luftverkehrsstandort Deutschland steht jedoch zunehmend unter Druck. Während der weltweite Luftverkehr weiter wächst und die Nachfrage nach Flugreisen langfristig deutlich zunimmt, verliert Deutschland Marktanteile und Konnektivität. Diese Entwicklung ist kein vorübergehendes Phänomen, sondern Ausdruck struktureller Standortnachteile.

Der gemeinsame Wirtschaftsreport von DLR und BDL zeigt die Dimension. Luftverkehrswirtschaft und Luftfahrtindustrie erwirtschafteten 2024 in Deutschland eine Bruttowertschöpfung von 58,4 Milliarden Euro. Güter im Wert von 330 Milliarden Euro wurden aus Deutschland per Luftfracht in Drittstaaten transportiert. Rund 536.900 Arbeitsplätze standen direkt oder indirekt mit der Luftfahrt in Verbindung. Gleichzeitig sind die staatlich verursachten Kosten des Luftverkehrs seit 2019 massiv gestiegen. Luftverkehrsteuer, Luftsicherheitsabgaben und Flugsicherungsgebühren summieren sich inzwischen auf durchschnittlich rund 30 Euro je Passagier.

Die Folge: Deutschland verliert Verbindungen und Wettbewerbsfähigkeit. Nach jüngsten Daten des BDL stagniert die Entwicklung der Sitzplatzangebots in Deutschland bei rund 88% verglichen zu 2019. Gleichzeitig wächst das Angebot im restlichen Europa kräftig weiter (115% im Vergleich zu 2019). In der Folge verlagern sich Flugzeuge aus Deutschland ins Ausland und internationale Passagier- und Luftfrachtströme auf Drehkreuze außerhalb der EU. Der Anteil der Verbindungen zwischen Deutschland und Fernost/Südostasien über Nicht-EU-Drehkreuze ist von 34 auf 54 Prozent gestiegen, während der Anteil über deutsche Drehkreuze von 56 auf 36 Prozent zurückging. Zudem wird mehr als jede dritte Frachttonne, die aus der EU nach Asien geht, mittlerweile über Nicht-EU-Drehkreuze abgewickelt.

Der weltweite Luftverkehr wird weiter wachsen. Prognosen des DLR gehen davon aus, dass die Zahl der Flugreisenden bis 2034 auf 154 Prozent des Vor-Corona-Niveaus steigen wird. Größere und effizientere Flugzeuge ermöglichen dabei mehr Passagiere und Luftfracht mit weniger Flügen.

Deutschland muss an diesem Wachstum teilhaben. Wer internationale Wertschöpfung, Investitionen und Arbeitsplätze im eigenen Land halten will, braucht leistungsfähige Flughäfen und eine verlässliche Anbindung der Regionen an die großen deutschen Drehkreuze.

Konnektivität ist ein Standortfaktor.

Fallen Zubringer aus Regionen zu den Hubs Frankfurt oder München weg, geht es um mehr als eine einzelne Flugverbindung. Es geht um die Erreichbarkeit von Unternehmen, Märkten und Arbeitskräften und damit um die Attraktivität ganzer Metropolregionen. Bremen, Stuttgart, Leipzig, Paderborn oder Nürnberg zeigen: Die innerdeutsche Konnektivität leidet in besonderem Maße. Dass konkurrierende Airlines die entstehenden Angebotslücken kaum schließen zeigt, dass Deutschland kein reines Nachfrageproblem, sondern ein strukturelles Kosten- und Wettbewerbsproblem hat.

Die staatlichen Belastungen des Luftverkehrs liegen nach Branchenangaben inzwischen etwa doppelt so hoch wie im europäischen Durchschnitt. Die daraus resultierenden Mehrkosten belaufen sich auf rund zwei Milliarden Euro jährlich.

Wir brauchen deshalb eine Trendwende in der Standortpolitik.

Die wirtschaftspolitischen Sprecher von Bund und Ländern setzen sich für eine Luftverkehrspolitik ein, die fünf Ziele miteinander verbindet:

1. Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland wiederherstellen
2. Internationale und regionale Konnektivität sichern
3. Arbeitsplätze, Wertschöpfung und Investitionen in Deutschland halten
4. Klimaschutz technologieoffen, wirksam und wettbewerbsneutral gestalten
5. Bürokratie und staatlich verursachte Kosten konsequent reduzieren

Deutschland muss wieder ein attraktiver Standort für Airlines, Flughäfen und die gesamte Luftfahrtindustrie werden.

Maßnahmenpaket

1. Staatliche Standortkosten auf europäisches Wettbewerbsniveau senken

Die teilweise Rücknahme der letzten Erhöhung der Luftverkehrsteuer war ein richtiges Signal. Sie reicht jedoch nicht aus. Staatliche Gebühren und Abgaben müssen sich zukünftig an tatsächlichen Kosten und Effizienz orientieren.

Es braucht:

- kurzfristig eine deutliche Absenkung der seit 2021 fast verdreifachten Flugsicherungsgebühr – ggf. über das eigene Budget der DFS.
- mittelfristig eine weitere Absenkung der Luftverkehrsteuer;
- langfristig eine Überprüfung sämtlicher staatlicher und staatlich beeinflusster Kostenbestandteile auf ihre Standort- und Wettbewerbswirkung;

Jedes zusätzliche in Deutschland stationierte Flugzeug schafft nach Branchenberechnungen durchschnittlich rund 170 Arbeitsplätze und 70 Millionen Euro Wertschöpfung. Standortentlastungen sind deshalb nicht nur eine Belastung des Staates, sondern können sich durch zusätzliche Wertschöpfung, Beschäftigung und Steuereinnahmen wirtschaftlich auszahlen.

2. Flugsicherungsgebühren gezielt entlasten

Wir fordern deshalb, kurzfristig die An- und Abfluggebühren deutlich abzusenken oder mindestens für die Hub-Konnektivität der deutschen Regionen gezielt und europarechtskonform zu reduzieren.

Mittelfristig ist der Basisbetrieb der Deutschen Flugsicherung aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren und dadurch die Gebührenbelastung für Airlines und letztlich Passagiere zu reduzieren. Die Aufrechterhaltung eines sicheren Luftraums ist Teil der kritischen Infrastruktur und damit hoheitliche Aufgabe des Staates.

3. Hub-Anbindungen der Regionen sichern

Internationale Wettbewerbsfähigkeit beginnt nicht erst am Drehkreuz. Sie beginnt in den Regionen. Wir brauchen deshalb eine verlässliche Anbindung wirtschaftsstarker Regionen an die deutschen Hubs Frankfurt und München.

Es braucht:

- die gezielte Unterstützung bei der Aufrechterhaltung von Hub-Verbindungen, bspw. durch eine Etablierung von Incentives für Drehkreuz-Verbindungen in den Entgeltordnungen betroffener Flughäfen;
- die politische Befürwortung von Public Service Obligations (PSO) für regionalwirtschaftlich besonders bedeutsame Flugverbindungen;
- die Unterstützung von kommunalen, regionalen oder landesbezogenen Körperschaften durch den Bund bei der Prüfung und Durchführung eines Antrags zur Ausschreibung eines PSO

Andere europäische Staaten nutzen PSO bereits intensiv. Frankreich, Griechenland, Spanien, Portugal, Italien, Kroatien und Schweden sichern auf diesem Weg zahlreiche regional wichtige Verbindungen. Deutschland nutzt dieses Instrument derzeit nicht.

Zugleich ist ein leistungsfähiger Hauptstadtflughafen ein strategischer Bestandteil der nationalen Verkehrsinfrastruktur und stärkt die internationale Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands. Er gewährleistet die globale Anbindung des politischen Zentrums unseres Landes. Seine Weiterentwicklung liegt daher im gesamtstaatlichen Interesse.

4. Bürokratie abbauen – europäische Regeln nicht zusätzlich verschärfen

Die deutsche Luftverkehrswirtschaft braucht Planungssicherheit, effizientere und digitalisierte Behörden-Verfahren.

Es braucht:

- schnellere Genehmigungs- und Planungsverfahren für Flughäfen und luftverkehrsbezogene Infrastruktur;
- konsequenten Abbau unnötiger Berichtspflichten und Doppelprüfungen;
- konsequenten Verzicht auf sogenanntes Gold-Plating bei der Umsetzung europäischer Vorgaben;
- eine regelmäßige Überprüfung bestehender Vorschriften auf ihre wirtschaftliche Notwendigkeit und Wirkung.

Europäische Wettbewerber dürfen nicht durch nationale Zusatzanforderungen einen Standortvorteil erhalten.

5. Klimaschutz mit Wettbewerbsfähigkeit verbinden

Klimaschutz und Luftverkehr gehören zusammen. Heimische Airlines können nur in Innovationen, moderne emissionsärmere Flugzeuge und Infrastruktur investieren, wenn sie wirtschaftlich stark sind. Der Luftverkehr muss seinen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten. Gleichzeitig darf Klimaschutz nicht dazu führen, dass Verkehrsströme und Emissionen lediglich aus Europa in andere Regionen verlagert werden.

Es braucht:

- eine europäisch und international möglichst einheitliche Klimaschutzregulierung;
- einen wettbewerbsneutralen Hochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF);
- eine stärkere Verwendung der steigenden Einnahmen aus dem europäischen Emissionshandel für Forschung, Innovation und die Transformation der Luftfahrt;
- Förderung von effizienteren Flugzeugen, alternativen Antrieben, neuen Kraftstoffen und optimierten Flugrouten;
- einen konsequenten europäischen Ansatz zur Vermeidung von Carbon Leakage.

Deutschland darf nicht Vorreiter bei der Regulierung und gleichzeitig Schlusslicht bei der Wettbewerbsfähigkeit werden.

„Zukunftspakt Luftverkehr Deutschland“

Deutschland kann es sich nicht leisten, seine internationale Konnektivität schleichend zu verlieren. Die Luftfahrt ist nicht Selbstzweck. Sie ist Infrastruktur für Industrie, Mittelstand, Handel, Tourismus, Forschung und internationale Zusammenarbeit. Eine starke heimische Luftverkehrswirtschaft sichert Arbeitsplätze und Wertschöpfung und stärkt die Resilienz unseres Wirtschaftsstandortes.

Gleichzeitig gilt: Wachstum und Klimaschutz sind kein Widerspruch, wenn technologische Innovation, höhere Auslastung, effizientere Flugzeuge, nachhaltige Kraftstoffe und optimierte Flugrouten konsequent genutzt werden.

Unser Ziel ist deshalb klar. Deutschland muss wieder zu einem wettbewerbsfähigen, international gut vernetzten und innovationsstarken Luftverkehrsstandort werden. Dafür braucht es keine Sonderbehandlung der Luftfahrt, sondern faire Wettbewerbsbedingungen.

- Wir wollen ein Level Playing Field statt nationaler Sonderlasten.
- Wir wollen Konnektivität statt Abkopplung.
- Wir wollen Innovation statt Bürokratie.
- Und wir wollen Klimaschutz, der Emissionen tatsächlich reduziert, statt Verkehr und Wertschöpfung lediglich zu verlagern.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs ist eine gesamtstaatliche Aufgabe. Der Bund trägt Verantwortung für Steuern, Flugsicherung, Luftverkehrsrecht und zentrale regulatorische Rahmenbedingungen. Die Länder sind zugleich wichtige Träger und Partner der Flughäfen und haben erheblichen Einfluss auf Infrastruktur, Genehmigungen und regionale Standortpolitik.

Deshalb schlagen wir einen **„Zukunftspakt Luftverkehr Deutschland“** von Bund und Ländern vor. Dieser soll drei zentrale Handlungsfelder verbinden:

1. Kosten senken

Staatliche Steuern und Gebühren auf europäisches Wettbewerbsniveau zurückführen.

2. Verfahren beschleunigen

Bürokratie abbauen, Genehmigungen beschleunigen und nationales Gold-Plating beenden. Dies bedeutet auch, EU-Recht in allen Mitgliedsstaaten harmonisiert auszulegen und mit der gleichen konsequenten Durchsetzung anzuwenden.

3. Transformation ermöglichen

Klimaschutz durch Innovation, SAF, effizientere Flugzeuge und moderne Infrastruktur vorantreiben – wettbewerbsneutral und wirtschaftlich tragfähig.

Beschluss der wirtschaftspolitischen Sprecher der CDU von Bund und Länder

Wiesbaden / Frankfurt, 26.10.2026