



AIRMAIL

POLITIK

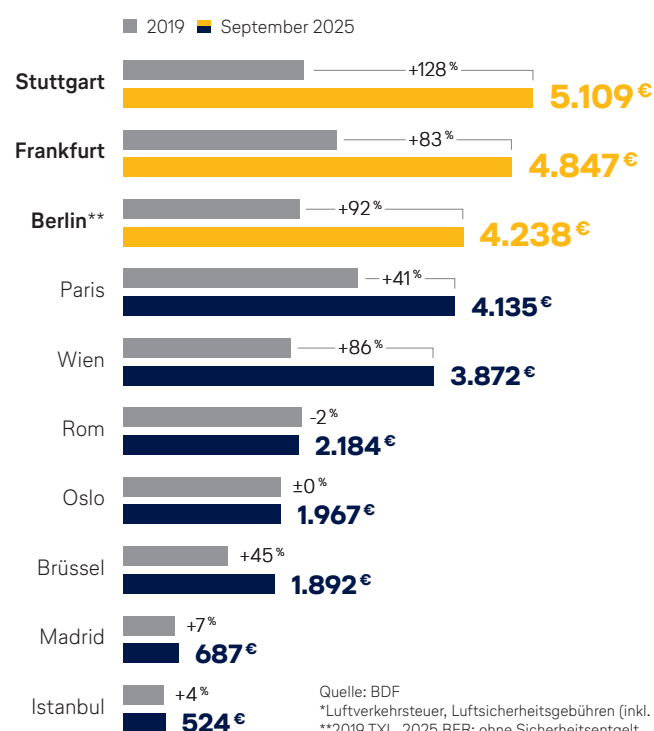
September
2025

Deutschland hängt sich ab

BUNDESREGIERUNG MUSS JETZT HANDELN

Nirgendwo in Europa ist Fliegen teurer als in Deutschland. Grund sind die staatlichen Abgaben und Gebühren. Wenn die angekündigten Entlastungen ausbleiben, schrumpft das Flugangebot weiter und Deutschlands Regionen werden erneut Wirtschaftskraft verlieren.

Staatliche Standortkosten*



„Die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben wollen wir reduzieren und die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurücknehmen“ heißt es im Regierungsprogramm der schwarz-roten Koalition. Bitteres Fazit nach gut fünf Monaten: Der Rückenwind für den Luftverkehr bleibt bisher aus. Weder drängt die Bundesregierung spürbar auf Kurskorrekturen in der unausgewogenen Klimapolitik in Brüssel, noch werden die extrem hohen Standortkosten in Deutschland zurückgeschraubt.

Spitzenreiter sind wir zunehmend in den falschen Disziplinen. So haben sich Steuern und Gebühren an hiesigen Flughäfen seit 2019 nahezu verdoppelt. Abgeschlagen sind wir demgegenüber bei den Flugbewegungen. Bei der Erholung des Luftverkehrs nach Corona liegt Deutschland auf Rang 28 von 31 europäischen Ländern. Das Angebot an Flügen zwischen den deutschen Großstädten stagniert bei rund 20 Prozent des Niveaus von 2019. Nimmt man die Zubringerflüge zu den Drehkreuzen Frankfurt und München dazu, hat sich das Angebot seit 2019 halbiert.

Quelle: BDF

*Luftverkehrsteuer, Luftsicherheitsgebühren (inkl. Sicherheitsentgelt) und Flugsicherungsgebühren (An-/Abflug); A320-Flug mit EU-Ziel und 150 Passagieren

**2019 TXL, 2025 BER; ohne Sicherheitsentgelt



Frankfurt fällt als Fracht-Drehkreuz hinter Istanbul zurück

Immer mehr Luftfracht wird über ausländische Flughäfen transportiert – auch infolge der hohen Standortkosten.

Luftfracht 2024		ggü. 2019
Istanbul (IST)	1,97 Mio. t	↗ +39,6 %
Frankfurt	1,95 Mio. t	↘ -2,5 %
Paris (CDG)	1,87 Mio. t	↘ -1,3 %
London (LHR)	1,53 Mio. t	↘ -3,2 %
Amsterdam	1,49 Mio. t	↘ -5 %
Leipzig/Halle*	1,39 Mio. t	↗ +13,0 %
Lüttich	1,15 Mio. t	↗ +28,0 %
Köln/Bonn*	0,83 Mio. t	↗ +4,0 %
Luxemburg	0,83 Mio. t	↗ +1,3 %
Brüssel*	0,73 Mio. t	↗ +9,8 %

Quelle: BDL

Wenn die Bundesregierung weiter zögert, markiert der aktuell ernüchternde Befund nicht einmal die Talsohle. Lufthansa, Eurowings und andere in- und ausländische Airlines werden ihr Angebot weiter reduzieren. In den Regionen, die Verbindungen bereits verloren haben oder absehbar verlieren werden, müssten eigentlich die Alarmglocken schrillen: **Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen** stehen im Fokus. Kein Netzplaner kann sich der betriebswirtschaftlichen Realität entziehen. Wenn sich politisch nichts tut, stehen weitere Einschnitte im deutschen Luftverkehr bevor.

Flugzeuge, die anderswo eingesetzt werden, fehlen in Deutschland als Katalysator für Mobilität, Tourismus und Standortfaktor für exportstarke Unternehmen. Als Unternehmensgruppe sind wir gezwungen, die mit unseren Flugzeugen verbundene Wertschöpfung immer stärker außerhalb Deutschlands einzusetzen, um im internationalen Wettbewerb zu bestehen. Und wer glaubt, dieser Entwicklung etwas Gutes abgewinnen zu können, weil die CO₂-Belastung sinken könnte, dem sei gesagt: Seit 2012 ist der Luftverkehr Teil des EU-Emissionshandels. Die Gesamtemissionen bzw. ihre jährliche Reduzierung sind fixiert. Deswegen hat ein Rückgang des deutschen Inlandsverkehrs keine Umweltwirkung. Denn die Emissionen verlagern sich innerhalb des gesetzten Rahmens lediglich in andere Regionen Europas.

Dazu kommt: Wird der Inlandsverkehr weiter verteuert, werden Zubringer ins Ausland attraktiver – zum Schaden der Drehkreuze München und Frankfurt. Von Hamburg zum Beispiel nach Amsterdam ist der Weg sogar kürzer als nach Frankfurt.

Jeder aus Deutschland abgezogene Mittelstreckenjet bedeutet:



-170
Arbeitsplätze

-70 Mio. €
jährliche
Wertschöpfung

Seit 2019 sind in Deutschland so bereits über **10.000 Jobs** und mehr als **vier Milliarden Euro Wertschöpfung** pro Jahr verloren gegangen. Eine wirksame Entlastung des Luftverkehrs würde nur eineinhalb bis zwei Milliarden Euro kosten.

Quelle: BDL

Abonnieren Sie den Politikbrief und die Airmail [hier](#).

IMPRESSUM

HERAUSGEBER/VERANTWORTLICHE:

Andreas Bartels
Leiter Konzernkommunikation
Lufthansa Group

Dr. Kay Lindemann
Leiter Konzernpolitik
Lufthansa Group

Deutsche Lufthansa AG
BER CP, Konzernrepräsentanz
Lennéstraße 3, D-10785 Berlin

REDAKTION:

Sandra Courant
Leiterin politische Kommunikation
Lufthansa Group

SCHREIBEN SIE UNS:

lufthansa-politik@dlh.de

REDAKTIONSSCHLUSS:

24. September 2025

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation