

Airmail Politik

Juni 2026

Deutscher Luftverkehr in der Kostenfalle

Sofortprogramm für die Anbindung wichtiger Wirtschaftsregionen nötig

Bremen, Hannover, Dresden, Leipzig, Münster, Paderborn, Nürnberg, Friedrichshafen, Stuttgart – die Liste von Flughäfen, die unter Druck stehen, wird immer länger. Wann reagiert die Politik?

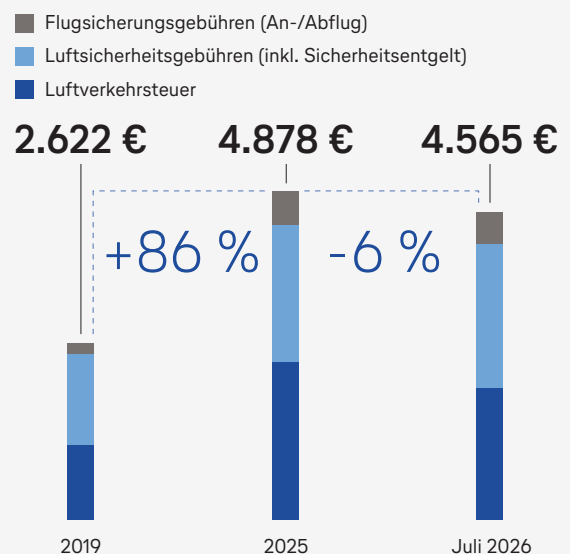
Ausufernde staatliche Standortkosten machen Fliegen in und ab Deutschland zunehmend unwirtschaftlich. Das jüngste Beispiel kommt aus Paderborn – einer Region mit einer starken mittelständischen Wirtschaft.

Die Idee war neu und mutig: Unternehmer und Privatpersonen aus Ostwestfalen haben im März 2025 die Initiative „Skyhub PAD“ ins Leben gerufen, mit der die internationale Anbindung Ostwestfalens gesichert werden sollte. Die kleine dänische Airline Danish Air Transport (DAT) übernahm die Flüge nach München. Die Lufthansa hatte diese Drehkreuzverbindung aus wirtschaftlichen Gründen einstellen müssen, unterstützte Skyhub aber mit einer Partnerschaft. Die Umsetzung war zwar komplex. Aber der Wille, innovative Wege zur Anbindung deutscher Regionen zu gehen, einte Lufthansa und die Beteiligten vor Ort.

Nun die Hiobsbotschaft: Trotz gebündelter Kräfte konnte kein tragfähiges Geschäftsmodell etabliert werden. Skyhub muss den Betrieb zum 10. Juni einstellen.

Entwicklung der staatlichen Standortkosten am Beispiel Bremen*

Die Steuern und Gebühren an deutschen Flughäfen sind in den vergangenen Jahren enorm gestiegen. Die Rücknahme der Erhöhung der Luftverkehrssteuer ab Juli 2026 entlastet den Luftverkehr nur unwesentlich.



*A320-Flug ab BRE mit 150 Passagieren und EU-Ziel; Quelle: BDF

Paderborn ist nicht allein. Auch in anderen Bundesländern wie Bremen, Niedersachsen, Baden-Württemberg und Sachsen wird die Anbindung der Flughäfen an die internationalen Drehkreuze immer brüchiger. Wann packt die Politik endlich an und kümmert sich um ihre föderalen Kerne?

Aktuell liegt das Angebot an innerdeutschen Zubringerstrecken nach Frankfurt und München bei nur noch 65 Prozent des Niveaus von 2019. Wesentlicher Grund sind die exorbitant gestiegenen staatlichen Standortkosten. Seit 2019 haben sich Steuern und Gebühren verdoppelt. Raum, um zusätzliche Belastungen wie die derzeit sehr hohen Kerosinpreise aufzufangen, besteht nicht mehr. Die Airlines der Lufthansa Gruppe fliegen viele Strecken unter eingeschränkten Bedingungen weiter, weil das Unternehmen sich ganz Deutschland verpflichtet fühlt. Aber der Druck steigt.

Und die Sorge in den betroffenen Regionen auch. Jetzt mehren sich politische Stimmen, die den Verlust an Konnektivität nicht hinnehmen wollen und den Erhalt der Verbindungen fordern. Zur Wahrheit gehört, dass der Status quo das Ergebnis einer jahrelangen Entwicklung ist, die Politik nicht nur hingenommen, sondern mit ihrem Handeln in Deutschland und Europa befördert hat. Auf der EU-Ebene hat noch längst kein Umdenken eingesetzt.

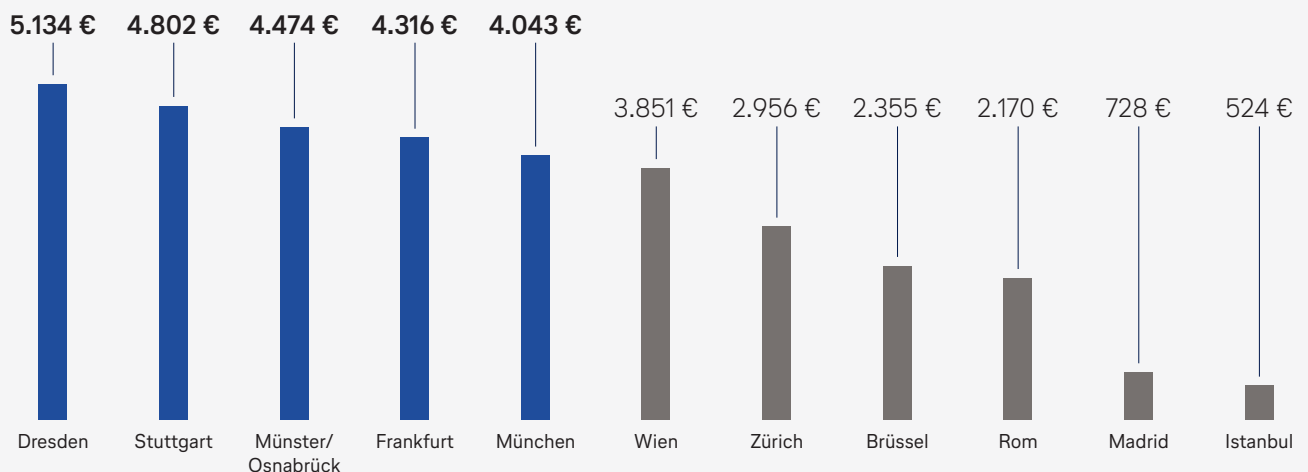
Vor allem die Landesregierungen erkennen nun den Wert des Luftverkehrs für ihre Region, aber eine konsistente Politik von Bund und Ländern zur Sicherung eines wettbewerbsfähigen Luftverkehrs ist (noch) nicht in Sicht. So unterstützt das Bundesjustizministerium in Brüssel in diesen Tagen eine abermalige Verschärfung des Verbraucherschutzes. Dadurch würde das Fliegen weiter verteuert. So auch bei der einseitigen EU-Klimapolitik, die fast nur heimische Airlines trifft. Die EU-Kommission wird von der Bundesregierung nicht ausreichend adressiert.

Für die Bundesländer ist der Zugang zu internationalen Flugverbindungen ein zentraler Wirtschaftsfaktor. Konnektivität macht Ansiedlungen und Investitionen attraktiv und stärkt Beschäftigung und Steuereinnahmen. Nicht nur für die Exportnation Deutschland ist das zentral, sondern auch für die sicherheitspolitische Handlungsfähigkeit und Souveränität unseres Landes. Internationale Kooperationen, Beschaffungsvorhaben und Lieferketten für sicherheitsrelevante Güter erfordern belastbare Luftverkehrsstrukturen. Dies gilt insbesondere für Regionen mit industriellen und wehrtechnischen Schlüsselkompetenzen.

Die teilweise Rücknahme der Luftverkehrsteuererhöhung aus Ampel-Zeiten ist ein guter Anfang, schafft aber noch keine Trendwende. Deutschland braucht ein Sofortprogramm, um die Hub-Anbindungen seiner föderalen Räume zu sichern.

Staatliche Standortkosten für einen A320-Flug im EU-Vergleich*

Deutschland gehört weiterhin zu den teuersten Luftverkehrsstandorten Europas.



*Summe aus Luftverkehrsteuer, Flugsicherungsgebühren und Luftsicherheitsgebühren inkl. Sicherheitsentgelt für A320-Flug mit 150 Passagieren und EU-Ziel; Stand: 01.07.2026 inkl. Luftverkehrsteuer-Senkung in Deutschland; Quelle: BDF

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

Redaktionsschluss: 3. Juni 2026
Agenturpartner: Köster Kommunikation
Policy Hub: politik.lufthansagroup.com

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

Kontakt: lufthansa-politik@dlh.de