22.10.2026

Positionspapier der Arbeitsgruppe Verkehr

Luftverkehrsstandort Deutschland stärken: Standortkosten senken, Konnektivität sichern, Wachstum ermöglichen

Deutschland ist als Exportnation wie kaum ein anderes Land in Europa auf internationale Erreichbarkeit angewiesen. Ein leistungsfähiger Luftverkehr verbindet unsere Unternehmen mit ihren Kunden und Lieferanten in aller Welt, sichert Investitionen in Deutschland, stärkt den Tourismus und gewährleistet die Anbindung unserer Regionen an nationale und globale Wirtschaftszentren. Nicht zuletzt ermöglichen gute Verbindungen zu attraktiven Zielen den Menschen in Deutschland ihren wohlverdienten Sommerurlaub oder den Städtetrip in eine europäische Kulturmetropole.

Die Luftverkehrswirtschaft ist dabei selbst ein bedeutender Wirtschaftsfaktor und erwirtschaftet in Deutschland pro Jahr eine Bruttowertschöpfung von 58,4 Milliarden Euro, sichert rund 550.000 Arbeitsplätze und trägt mit rund 1,3 Prozent zum deutschen Bruttoinlandsprodukt bei. Schon ein an einem deutschen Flughafen stationiertes Mittelstreckenflugzeug wirkt wie ein mittelständisches Unternehmen und sorgt für ca. 170 Arbeitsplätze am Standort – bei der Airline und beim Flughafen direkt, aber auch in nachgelagerten Bereichen wie Hotellerie, Gastronomie und Einzelhandel.

Deutschland verliert im internationalen Vergleich immer mehr den Anschluss: Während die Luftverkehrswirtschaft im europäischen Ausland boomt und neue Rekordpassagierzahlen einfliegt, werden in Deutschland Flugverbindungen gestrichen, nimmt die Konnektivität vieler deutscher Standorte ab und verlagern sich Passagierströme auf Drehkreuze außerhalb Deutschlands und der Europäischen Union. So ist etwa der Anteil der Verbindungen zwischen Deutschland und Asien über Nicht-EU-Drehkreuze innerhalb weniger Jahre von 34 Prozent auf 54 Prozent gestiegen, während der Anteil deutscher Drehkreuze deutlich gesunken ist. Während die Passagierzahlen in den meisten europäischen Ländern die Vor-Corona-Werte aus dem Jahr 2019 längst übertroffen haben, haben wir in Deutschland nur rund 90 Prozent des früheren Niveaus erreicht. Besonders dramatisch ist der Rückgang bei den Inlandsverbindungen – hier haben wir nicht einmal die Hälfte des Vor-Corona-Niveaus erreicht! Immer mehr Verbindungen zwischen deutschen Großstädten werden gestrichen, Regionen wie Sachsen, Ostwestfalen, Bremen, die Bodenseeregion oder das Münsterland verlieren mit ihren Flughäfen zusehends die Anbindung an die Drehkreuze Frankfurt und München und damit die Umsteigeverbindungen in „alle Welt“. Für die örtliche Wirtschaft ist das fatal!

Der Grund dafür liegt in den hohen Standortkosten: Während andere europäische Staaten ihre Luftverkehrsstandorte stärken, haben sich Kosten des Luftverkehrs in Deutschland seit 2019 mehr als verdoppelt. Luftverkehrsteuer, Luftsicherheitsgebühren und Flugsicherungsgebühren belasten den Luftverkehr mit durchschnittlich rund 30 Euro pro Passagier. Unter diesen ungleichen Wettbewerbsbedingungen können Airlines aus anderen Staaten Europas wirtschaftlicher Fliegen und verlagern in der Folge ihr Angebot aus Deutschland in andere europäische Staaten.

Der Beschluss des CDU-Präsidiums zur Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland setzt deshalb das richtige Signal: Deutschland braucht wieder wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen. Wer Konnektivität, Mobilität und Wertschöpfung sichern will, muss die staatlich verursachten Standortkosten konsequent senken.

Die Arbeitsgruppe Verkehr der CDU/CSU-Bundestagfraktion steht für einen Luftverkehrsstandort, der im internationalen Wettbewerb bestehen kann, der Deutschlands Rolle als Export und Innovationsnation stärkt, der Regionen und Metropolen gleichermaßen anbindet, der Arbeitsplätze und Wertschöpfung sichert und der Klimaschutz und wirtschaftliche Vernunft miteinander verbindet.

Wir wollen Deutschland vom Hochkostenstandort zum Wettbewerbsstandort machen. Die zentrale Herausforderung des Luftverkehrsstandorts Deutschland liegt nicht in fehlender Nachfrage, sondern in den politischen Rahmenbedingungen. Die hohe Belastung durch Luftverkehrsteuer, Luftsicherheitsgebühren und Flugsicherungsgebühren verschlechtert die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Flughäfen und Fluggesellschaften. Sie führt dazu, dass Airlines Flugzeuge, Investitionen und neue Verbindungen zunehmend an Standorte im europäischen Ausland verlagern.

Deshalb müssen die staatlich verursachten Standortkosten schnellstmöglich spürbar reduziert werden.

1. **Luftverkehrssteuer**
   Die Luftverkehrsteuer ist zu einem zentralen Wettbewerbsnachteil des Standorts Deutschland geworden. Die meisten Staaten in der EU erheben keine Luftverkehrsteuer. Flugzeuge werden in der Folge statt in Deutschland in Tschechien, Polen oder Schweden stationiert. Deshalb müssen wir die Luftverkehrsteuer zeitnah weiter senken und perspektivisch komplett abschaffen!
2. **Flugsicherungsgebühren**
   Die Flugsicherungsgebühren haben sich in den vergangenen Jahren zu einem erheblichen Kostentreiber entwickelt. Seit 2019 haben sich die Flugsicherungsgebühren innerhalb weniger Jahre je nach Flughafenstandort in Deutschland grob verdreifacht! Wir brauchen dringend eine Absenkung der An- und Abfluggebühren und damit dauerhaft wettbewerbsfähige Gebührenstrukturen im europäischen Vergleich. Das DFS-Konzept der Basisfinanzierung eines Teils der Flugsicherungskosten durch den Staat kann, unter Einbeziehung der militärischen Nutzung der Flugsicherung, hierfür einen Ansatz darstellen.
3. **Luftsicherheitsgebühren**
   Luftsicherheit ist eine staatliche Aufgabe. Wir brauchen eine deutliche Senkung der Luftsicherheitsgebühren, effizientere Sicherheitskontrollen durch Digitalisierung und moderne Technik. Als Staat sind wir, wie bei anderen Verkehrsträgern auch, für die Sicherheit verantwortlich.
4. **Stärkung der Luftverkehrsdrehkreuze**
   Internationale Erreichbarkeit ist Voraussetzung für wirtschaftliche Stärke. Wir setzen auf die Stärkung der Luftverkehrsdrehkreuze Frankfurt und München, die Rückgewinnung verlorener Langstreckenverbindungen, den Erhalt regional wichtiger Flugverbindungen und damit eine bessere internationale Anbindung deutscher Wirtschaftsregionen. Jede verlorene Verbindung bedeutet weniger Erreichbarkeit, weniger Investitionen und weniger Wettbewerbsfähigkeit.
   Darüber hinaus muss es für die Airlines aber auch wieder attraktiver werden, mehr Langstreckenverbindungen von mittelgroßen Flughäfen anzubieten. Metropolen wie Berlin, Hamburg oder Düsseldorf brauchen mehr direkte Verbindungen nach Asien, Amerika und Afrika.
5. **Faire Wettbewerbsbedingungen**
   Die Verlagerung von Passagieren und Umsteigeverkehren auf Flughäfen außerhalb Deutschlands und Europas schwächt nicht nur deutsche Flughäfen, sondern den gesamten Wirtschaftsstandort. Unser Ziel ist ein Level-Playing-Field mit fairen Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer.

6. **Klimaschutz**
   Wir bekennen uns ausdrücklich zu den Klimaschutzzielen Deutschlands und Europas. Klimaschutz gelingt jedoch nicht durch die Verlagerung von Verkehr ins Ausland. Er gelingt durch den Hochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF), Investitionen in Wasserstoff- und Zukunftstechnologien, effizientere Flugzeuge, modernisiertes Luftverkehrsmanagement und optimierte Flugrouten. Verkehrsverlagerungen ohne Emissionsminderung helfen weder dem Klima noch dem Standort Deutschland.

Der Luftverkehr ist ein strategischer Standortfaktor für Deutschland. Die aktuellen Entwicklungen zeigen deutlich: Hohe staatliche Belastungen führen zu weniger Verbindungen, geringerer Konnektivität und einer schleichenden Verlagerung von Verkehr, Wertschöpfung und Arbeitsplätzen ins Ausland. Die Warnungen aus der Wirtschaft sind eindeutig: Ohne eine deutliche Senkung der Standortkosten droht Deutschland weiter an Bedeutung im internationalen Luftverkehr zu verlieren.

Die Arbeitsgruppe Verkehr der CDU/CSU-Bundestagsfraktion steht deshalb für einen klaren Kurs: Weniger staatliche Belastungen, mehr Wettbewerbsfähigkeit, mehr Konnektivität und mehr Wachstum. Wer Deutschlands Wohlstand sichern will, muss den Luftverkehrsstandort Deutschland wieder stark machen.