

Wir beflügeln Deutschland.

BDF-Airmail Juli 2026

Luftverkehr braucht weitere Entlastungen

Der Luftverkehrsstandort Deutschland befindet sich im Rückwärtsgang. Nachdem die Erholung des Luftverkehrs nach der Corona-Pandemie hierzulande bereits in den vergangenen Jahren stets hinter der Entwicklung im restlichen Europa zurückblieb, ist die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland im ersten Halbjahr 2026 nun sogar unter den Wert des Vorjahres 2025 gesunken.

2025 lag die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland gemessen an dem Verkehrsangebot des Jahres 2019 vor Corona bei 89 Prozent. Im ersten Halbjahr 2026 sank dieser Wert auf 85 Prozent. Deutschland verlor damit auch weiteren Boden gegenüber dem Rest von Europa. Dort stieg die Erholungsquote im ersten Halbjahr nach vorläufigen Zahlen weiter von 108 auf 112 Prozent. Der Unterschied zwischen der Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland und der Erholung im Rest von Europa war damit noch nie so groß wie aktuell. Deutschland verliert im Luftverkehr den Anschluss an die europäische Champions League.

Eine Folge dieser Entwicklung: Deutschland hat seinen Platz als zweitgrößter Luftverkehrsmarkt in Europa an Spanien verloren. Dort liegt das Sitzplatzangebot bereits um +23 Prozent über dem Vor-Corona-Niveau. Auf das gleiche Niveau ist Italien gestiegen. Das Land mit der stärksten Erholung gegenüber 2019 und zugleich dem größten Wachstum in 2026 ist ein direkter Nachbar Deutschlands: Mit einer Erholungsrate von 145 Prozent und einem Wachstum von +21 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr führt Polen das europäische Ranking an.

Weder Spanien noch Polen erheben eine Luftverkehrsteuer. In beiden Ländern liegen die Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren deutlich unter dem deutschen Niveau. Polen ist bei den An- und Abfluggebühren nicht nur generell günstiger als die deutsche Flugsicherung, sondern stärkt seinen größten Flughafen Warschau mit einer besonders niedrigen, ortsbezogenen An- und Abfluggebühr. In Spanien übernimmt der Staat, ebenso wie in Italien, einen Teil der Kosten für die Luftsicherheitskontrollen. Während diese Länder dank niedriger staatlicher Standortkosten nach der Corona-Pandemie bereits wieder mit vollem Schub unterwegs sind, wartet der Luftverkehrsstandort Deutschland noch auf die Startfreigabe.

Position des BDF

Der BDF hat die Entscheidung der Bundesregierung, die Luftverkehrsteuer ab dem 01.07.2026 wieder auf das Niveau vor der letzten Erhöhung abzusenken, sehr begrüßt. Für den BDF ist dies ein wichtiger Schritt, um den ungebremsen Anstieg der staatlichen Standortkosten in Deutschland zu stoppen. Er allein reicht aber nicht aus, um dem Luftverkehrsstandort Deutschland die Kraft für eine Trendumkehr zu geben. Die staatlichen Standortkosten müssen 2027 weiter sinken.

Wussten Sie schon...?

.....dass die Erholung des Luftverkehrs nach Corona im restlichen Europa zuletzt um 27 Prozentpunkte über dem deutschen Niveau lag?

... dass die Erholung in Deutschland im Jahr 2026 sogar rückläufig gegenüber 2025 ist?

... dass der Anstieg der staatlichen Standortkosten an den meisten deutschen Flughäfen zwischen 2019 und 2025 bei über 100 Prozent lag, während die Absenkung der Luftverkehrsteuer diesen Anstieg lediglich um etwas weniger als 10 Prozentpunkte korrigiert?

... dass die Luftsicherheitskosten in Italien, Spanien und der Türkei anteilig vom Staat getragen werden?



Wir beflügeln Deutschland.

Weitere Entlastungen für Trendumkehr nötig

Um den aktuellen Negativtrend nicht nur zu stoppen, sondern umzukehren, bedarf es nach der Absenkung der Luftverkehrsteuer auch einer Entlastung bei den anderen staatlichen Standortkosten.

Die An- und Abfluggebühren der Flugsicherung haben sich zwischen 2019 und 2025 verdreifacht. 2026 wurde dieser Trend gestoppt. Nun müssen die Gebühren auf einen konsequenten Absenkungspfad gebracht werden. Ziel muss es sein, die An- und Abfluggebühren in den nächsten Jahren wieder auf das Niveau vor der Corona-Pandemie zurückzuführen – korrigiert lediglich um die Höhe der seither stattgefundenen Inflation.

Bei den Luftsicherheitsgebühren sollte Deutschland dem Beispiel Italiens, Spaniens oder der Türkei folgen. Dort anerkennt der Staat, dass Luftsicherheitskontrollen eine hoheitliche Aufgabe der Terrorismusbekämpfung und der allgemeinen Gefahrenabwehr sind und übernimmt einen Großteil der Kosten für die Luftsicherheitskontrollen. Entsprechend liegen die Luftsicherheitsabgaben für den Luftverkehr in diesen Ländern deutlich niedriger und sorgen dort für eine positive Luftverkehrsentwicklung.

Ihr Ansprechpartner bei Fragen zur wirtschaftlichen Entwicklung der deutschen Fluggesellschaften:

Felix Krüger
Leiter Infrastruktur & Wirtschaft

BDF
Bundesverband der Deutschen
Fluggesellschaften e.V.

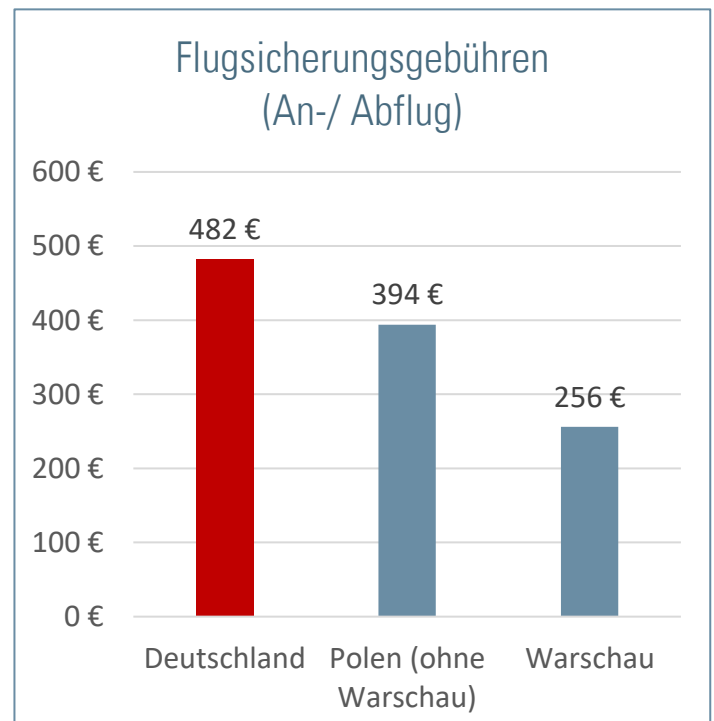
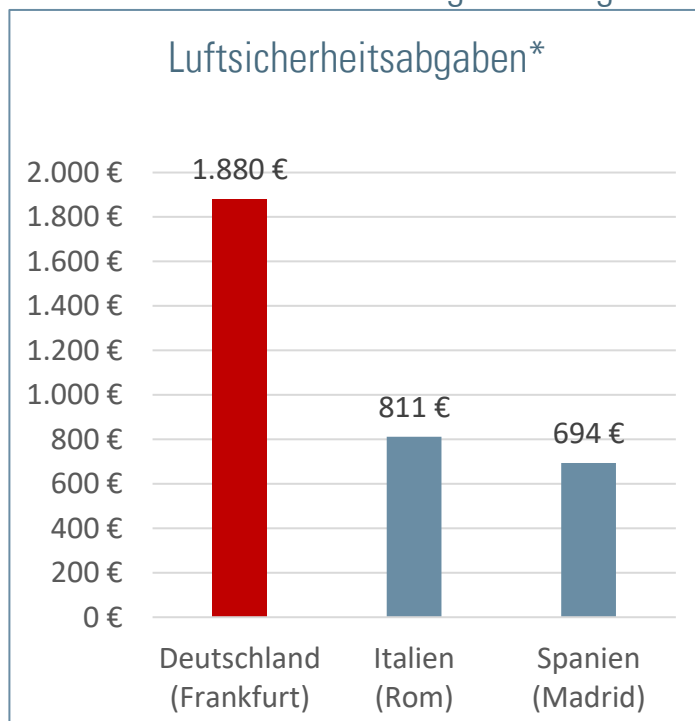
Haus der Luftfahrt
Friedrichstraße 79
10117 Berlin

Fon: +49 (0) 30 700 11 85-24

E-Mail: f.krueger@bdf.aero

Web: www.bdf.aero

Länder mit starker Erholung haben niedrige staatliche Standortkosten bei Flugsicherungs- und Luftsicherheitskosten



*: Zur Vergleichbarkeit europäischer Standorte enthalten die Luftsicherheitsabgaben neben den deutschen LuSi-Gebühren auch die Sicherheitsentgelte Rechnung für einen Airbus A320-200 (74t MTOM) mit 150 PAX zu EU-Destination; Quellen: Entgeltordnungen der Flughäfen, Luftsicherheitsbehörden, Berichtstabellen Flugsicherung