



Politikbrief Spezial

BUNDESTAGSWAHL 2025



Neustart für einen starken Luftverkehr

Deutschland und Europa müssen handeln. Die Konjunktur stagniert, strukturelle Probleme hemmen das Wachstum. Überregulierung, hohe Steuern und Abgaben sowie eine zum Teil rückständige Infrastruktur belasten die Unternehmen und schwächen ihre Wettbewerbsfähigkeit. Geopolitische Entwicklungen verschärfen die Lage zusätzlich.

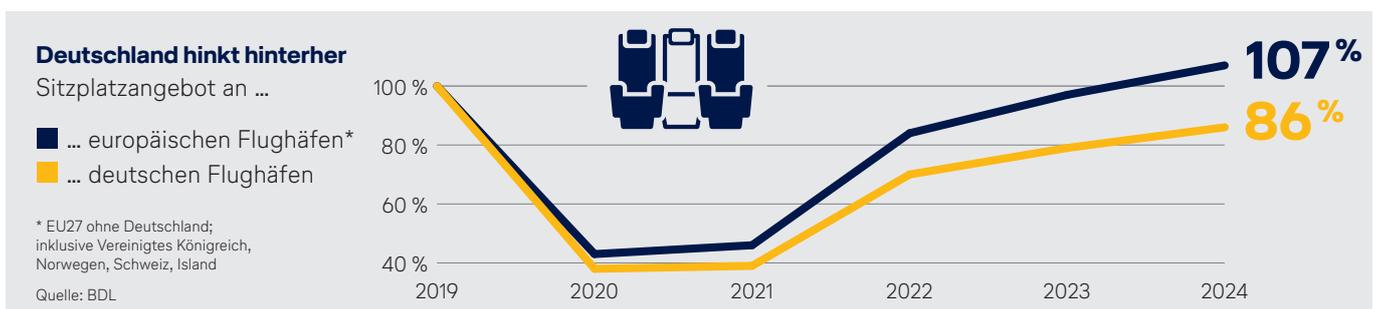
Das Sitzplatzangebot im deutschen Luftverkehr verharrt deutlich unter 90 Prozent des Vorkrisenniveaus. In anderen EU-Ländern und weltweit ist die Branche dagegen auf Expansionskurs. Insbesondere auf den Routen zwischen Europa und Asien verlieren heimische Airlines und Flughäfen wichtige Marktanteile an die Konkurrenz. Ursache sind massive regulatorische Wettbewerbsnachteile. Diese Entwicklung alarmiert Arbeitgeber und Arbeitnehmer gleichermaßen.

Für die Attraktivität und den Erfolg des Standorts Deutschland ist eine optimale Anbindung an die internationalen Märkte zentral. Globaler Handel bietet den Unternehmen Ertragschancen, die auch Investitionen in mehr Nachhaltigkeit erst ermöglichen. Ein starker europäischer Luftverkehr sichert die Souveränität und Unabhängigkeit des Kontinents – ein

hohes Gut, nicht nur in geopolitisch herausfordernden Zeiten.

Für eine neue wirtschaftliche Dynamik muss sich die Politik in Berlin und Brüssel strukturell neu ausrichten. Es gilt, die eigene Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Die vergangenen Jahre waren für den Luftverkehr enttäuschend. Zu oft haben die Differenzen der Ampel-Parteien eine starke deutsche Stimme in Brüssel verhindert, die sich konsequent gegen die Benachteiligung von EU-Airlines hätte aussprechen können.

Jetzt kommt es darauf an, einseitig belastende Regulierungen abzubauen und im Sinne eines Level-Playing-Fields zu korrigieren. Regulierungen müssen einem globalen „Wettbewerbs-Check“ unterzogen werden. Ein weiterer Verlust von Wertschöpfung und Wohlstand kann und muss vermieden werden.



Top-Prioritäten

EU: Luftfahrtpolitik neu ausrichten

- Klimaschutzmaßnahmen wettbewerbsneutral gestalten
- SAF-Quote finanzieren durch zielbezogene Klimaschutzabgabe oder Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)
- Produktion und Nutzung von SAF fördern
- Regulierungen globalem Wettbewerbs-Check unterziehen
- Luftverkehrsabkommen als Instrument für fairen globalen Wettbewerb nutzen

Deutschland: Standortkosten senken

- Luftverkehrsteuer abschaffen
- Nationale PtL-Quote streichen
- Gebührenanstieg für Luftsicherheit und Flugsicherung begrenzen

Luftverkehrsstandort Deutschland stärken

Fliegen ab und in Deutschland ist im europäischen Vergleich am teuersten: Seit 2019 haben sich staatliche Steuern und Gebühren annähernd verdoppelt. Die Folge: Die Nachfrage stagniert, Airlines verlassen den deutschen Markt. Viele Regionen leiden unter einem Verlust an Konnektivität.

Standortkosten wirksam senken

Die deutsche Luftverkehrsteuer führt im europäischen und internationalen Wettbewerb zu einem erheblichen Nachteil. Sie ist die höchste ihrer Art in ganz Europa und verteuert den Abflug aus den heimischen Flughäfen immens – ohne echten Mehrwert für Umwelt oder Passagiere. Damit Deutschland nicht weiter abgehängt wird, ist eine Entlastung dringend notwendig. Daher sollte die Luftverkehrsteuer ersatzlos abgeschafft werden. Zusätzlich ist eine stärkere staatliche Beteiligung an den hoheitlichen Kosten für Luftsicherheit und Flugsicherung überfällig, um Wachstumspotenziale freizusetzen.

Flughäfen modernisieren

Die Digitalisierung der Reise- und Logistikkette, künstliche Intelligenz, Biometrie und mehr Wettbewerb im Bereich der Bodenabfertigung können Abläufe an Flughäfen erheblich vereinfachen und beschleunigen. Um die Wartezeiten an Sicherheitskontrollen zu verkürzen, sollten deutsche Flughäfen zügig mit modernen CT-Scannern ausgestattet werden, idealerweise in eigener Verantwortung. Zudem gilt es, die Intermodalität in Deutschland weiter zu verbessern. Der Flughafen München als internationales Drehkreuz braucht dringend einen ICE-Anschluss.

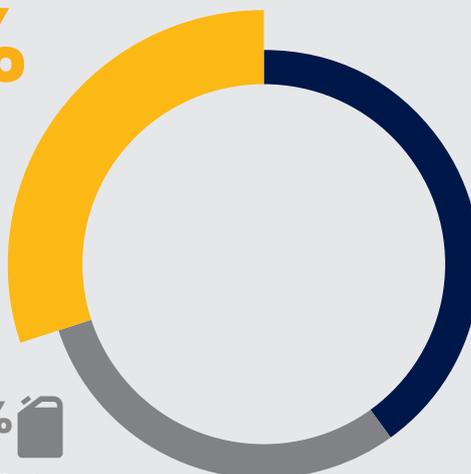
Standortkosten: durchschnittlich rund 30 Prozent der Kosten eines Fluges ab Deutschland

 **30%**

Standortkosten

- Luftverkehrsteuer
- Luftsicherheitsgebühren
- Flugsicherungsgebühren
- Flughafenentgelte

30% 
Treibstoff-Kosten



40% 

Interne Kosten

- Personal
- Abschreibungen bzw. Leasingraten
- Wartung/Reparaturen
- Vertrieb/Verwaltung

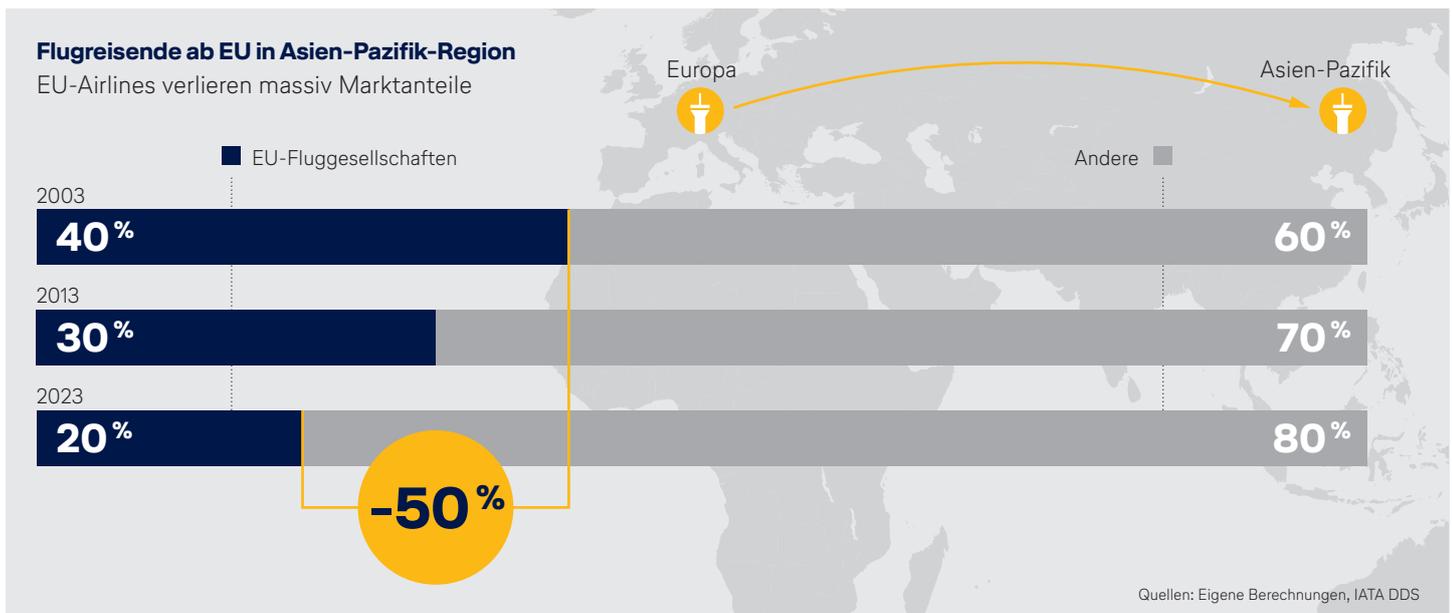
Luftfracht zeitgemäß abfertigen

Für einen attraktiven Luftfracht-Standort müssen die Zollprozesse dringend modernisiert und digitalisiert werden, um die notwendige Effizienz im Interesse der deutschen Exportwirtschaft und der Verbraucherinnen und Verbraucher sicherzustellen. Zudem sollten europäische Zoll- und Luft-

sicherheitsvorschriften einheitlich umgesetzt werden, um einseitige nationale Belastungen zu vermeiden. Der deutsche Sonderweg zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer verursacht höhere Kosten für Importeure und schwächt den Standort Deutschland im internationalen Wettbewerb.

Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit vereinen

Der Kampf gegen den Klimawandel ist eine globale Aufgabe. Dennoch forciert die EU ihre eigene Klimaschutzpolitik mit ambitionierten CO₂-Einsparzielen – meist ungeachtet der Frage, ob sie wirtschaftlich realisierbar sind. In ihrer konkreten Ausgestaltung belasten die für den Luftverkehr beschlossenen Maßnahmen einseitig die heimischen Fluggesellschaften und Flughäfen. Dies führt zu Wettbewerbsverzerrungen und fördert „Carbon Leakage“. Das ließe sich vermeiden. Den Weg für den nötigen Kurswechsel weist der Report von Mario Draghi.



SAF-Quote wettbewerbsneutral gestalten

Die EU-weite Quote für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) verteuert ebenso wie der EU-ETS einseitig Flugverbindungen über europäische Drehkreuze. Verkehre und Emissionen verlagern sich so vor die Tore der EU („Carbon Leakage“) – ohne Nutzen für die Umwelt, aber zu Lasten europäischer Wertschöpfung, Arbeitsplätze und Konnektivität. Gezielte Korrekturen sind nötig. Eine faire Lösung zur Finanzierung der SAF-Quote wäre eine europäische Klimaschutzabgabe für alle

Fluggesellschaften, abhängig vom Reiseziel, aber unabhängig vom Umstiegsort. Eine andere Möglichkeit, die Wettbewerbsverzerrung zu mindern, wäre die Einführung eines Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) für Airlines, die sich der EU-Quote entziehen. Zudem braucht es wirksame Förder- und Importstrategien für biogenes SAF und strombasierte Kraftstoffe (PtL), damit Europa und Deutschland perspektivisch über ausreichend nachhaltige Flugkraftstoffe zu wettbewerbsfähigen Preisen verfügen.

Nationale PtL-Quote streichen

Für erfolgreichen Klimaschutz braucht es ambitionierte, aber erreichbare Ziele. Die ab 2026 geltende deutsche PtL-Quote ist faktisch nicht erfüllbar, da auf absehbare Zeit nicht ausreichend strombasierter Kraftstoff verfügbar sein wird. Zudem steht die deutsche Vorgabe im rechtlichen Widerspruch zur EU-Vorgabe, die ein europaweit harmonisiertes Vorgehen verlangt. Die nationale PtL-Quote muss daher, dem Vorschlag des Bundeskabinetts folgend, abgeschafft werden. Das fordern auch die Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten.

Luftverkehrsabkommen neu ausrichten

Ein Hebel für international ausgeglichene Wettbewerbsbedingungen und effektiven Klimaschutz können Luftverkehrsabkommen sein. Sie müssen dafür sorgen, dass einseitige Belastungen für die heimische Luftfahrt vermieden werden. Dazu müssen verbindliche und überprüfbare Vorgaben zum Umwelt- und Verbraucherschutz sowie zu Sozialstandards in bestehende und künftige Luftverkehrsabkommen integriert werden. Darüber hinaus gilt es, stärker als bisher auf die Vergleichbarkeit des Marktumfeldes sowie generell ein faires Regelwerk zu achten.

Arbeitsrecht modernisieren

Der Gesetzgeber muss geeignete Rahmenbedingungen zur Sicherung bestehender und Schaffung neuer Arbeitsplätze setzen. Ein modernes Arbeitsrecht ist dafür unerlässlich.

Verlässliche Spielregeln für Streiks

Konfrontation statt Kooperation gefährdet Wachstum und Wohlstand. Das Streikrecht sollte für Bereiche mit hoher Drittbetroffenheit wie den Luftverkehr angemessen reguliert werden. Spanien kann als Vorbild dienen: Ein Dreiklang aus Ankündigungsfristen, Notdienstvereinbarungen und verpflichtendem Schlichtungsverfahren sorgt dort für Verhältnismäßigkeit im Streikrecht.

recht modernisiert werden, um flexible wöchentliche Höchst-arbeitszeiten und Vertrauensarbeitszeit zu ermöglichen. Der deutsche Gesetzgeber muss die Gestaltungsmöglichkeiten des europäischen Rechtsrahmens nutzen und darf nicht dahinter zurückbleiben.

Bürokratie abbauen, Digitalisierung vorantreiben

Unnötige bürokratische Hürden im Arbeitsrecht müssen abgebaut und gesetzliche Regelungen an das digitale Zeitalter angepasst werden. Es braucht Reformen zum Beispiel in der IT-Mitbestimmung sowie reduzierte Formvorschriften, etwa bei Arbeitszeugnissen. Darüber hinaus sollte das Arbeitszeit-

Arbeit muss sich lohnen

Die Attraktivität von Arbeit hängt wesentlich vom verfügbaren Nettolohn ab. Statt über einen höheren Brutto-Mindestlohn zu diskutieren, sollte der Fokus stärker auf den Nettolohn gerichtet werden. Zudem sollte der Gesetzgeber wirksame Anreize für freiwillige Mehrarbeit schaffen. Steuer- und sozialversicherungsfreie Überstundenzuschläge sind nicht zielführend, da sie zusätzlichen bürokratischen Aufwand verursachen.

Sicherheitspolitische Zeitenwende realisieren

Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine hat die sicherheitspolitischen Verhältnisse in Europa grundlegend verändert. Nicht zuletzt der Regierungswechsel in den USA erfordert jetzt mutiges und entschlossenes Handeln. Prioritäres Ziel muss es sein, die Einsatz- und Verteidigungsfähigkeit der Bundeswehr langfristig sicherzustellen.

Instandhaltungszentren aufbauen

Die Bundesrepublik darf nicht abhängig von außereuropäischen Partnern sein, wenn es um die Wartung und Versorgung ihrer militärischen Ausrüstung geht. Viele moderne Kampfflugzeuge und Hubschrauber stammen von US-Herstellern. Diese Abhängigkeit sollte reduziert werden, indem Deutschland und Europa in der Lage sind, diese Systeme unabhängig und autark warten und betreiben zu können. Ein wichtiger

Beitrag zu einer integrierten europäischen Verteidigungspolitik wäre der gezielte Aufbau eigener Instandhaltungszentren, durch die europäische Streitkräfte auch in Krisenzeiten uneingeschränkten Zugang zu Wartungsressourcen und Ersatzteilen erhalten. Die Zentren erleichtern die Zusammenarbeit der europäischen Partner und erhöhen die Effizienz in der europäischen Verteidigungspolitik.

Lufthansa Group

IHRE ANSPRECHPERSONEN



ANDREAS BARTELS

Leiter Konzernkommunikation
Lufthansa Group

+49 69 696-3659
andreas.bartels@dlh.de



DR. KAY LINDEMANN

Leiter Konzernpolitik
Lufthansa Group

+49 30 8875-3030
kay.lindemann@dlh.de



MARTIN LEUTKE

Leiter digitale Kommunikation
und Media Relations
Lufthansa Group

+49 69 696-36867
martin.leutke@dlh.de



JAN KÖRNER

Leiter Repräsentanz Berlin
Lufthansa Group

+49 30 8875-3212
jan.koerner@dlh.de



SANDRA COURANT

Leiterin politische Kommunikation
und Media Relations Berlin
Lufthansa Group

+49 30 8875-3300
sandra.courant@dlh.de



RUBEN SCHUSTER

Leiter Repräsentanz Brüssel
Lufthansa Group

+32 492 228141
ruben.schuster@dlh.de

Das Onlineangebot des Politikbriefs

politikbrief.lufthansagroup.com

Kontakt

lufthansa-politikbrief@dlh.de

IMPRESSUM

HERAUSGEBER/VERANTWORTLICHE:

Andreas Bartels
Leiter Konzernkommunikation
Lufthansa Group

Dr. Kay Lindemann
Leiter Konzernpolitik
Lufthansa Group

Martin Leutke
Leiter digitale Kommunikation
und Media Relations
Lufthansa Group

Deutsche Lufthansa AG
FRA CI, Lufthansa Aviation Center
Airportring, D-60546 Frankfurt

REDAKTIONSLEITUNG:

Sandra Courant

REDAKTIONELLE MITARBEIT:

Grit Engelbart, Anton Heinecke,
Maximilian Kiewel, Markus Linke,
Thrasivoulos Malliaras,
Marie-Charlotte Merscher,
Dr. Christoph Muhle, Yannick Tubes

REDAKTIONSSCHLUSS:

17. Dezember 2024

AGENTURPARTNER:

Köster Kommunikation
GDE | Kommunikation gestalten

DISCLAIMER:

www.lufthansagroup.com/de/service/disclaimer