

# WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DES LUFTFAHRTSTANDORTS DEUTSCHLAND SICHERN

BESCHLUSS DES MIT-BUNDESVORSTANDS VOM 25. JUNI 2026

**Die Mittelstands- und Wirtschaftsunion fordert die Bundesregierung auf, über die zum 1. Juli 2026 beschlossene Entlastung hinaus weitere strukturelle Standortnachteile des deutschen Luftverkehrs konsequent abzuwenden. Dies bedarf einer gesetzlich verankerten, stufenweisen Reduzierung der nationalen Luftverkehrssteuer sowie einer wettbewerbsneutralen Ausgestaltung des europäischen Emissionshandels (EU-ETS). Zusätzlich bedarf es einer Reduzierung der staatlich induzierten Standortkosten wie die Luftsicherheitsgebühr und die Gebühren für die Flugsicherung.**

## **Begründung:**

Der Luftverkehr ist das logistische Rückgrat der exportorientierten deutschen Wirtschaft und sichert die globale Konnektivität des Mittelstands. Die Erholung des deutschen Luftverkehrsmarktes hinkt dem europäischen Ausland jedoch strukturell hinterher. Ursächlich hierfür sind kumulierende finanzielle Belastungen, die deutsche Flughäfen und Fluggesellschaften im internationalen Vergleich massiv benachteiligen und zu einem schleichenden Verlust von Direktverbindungen in wichtige Wirtschaftsregionen führen.

Die von der Bundesregierung beschlossene Absenkung der Sätze der Luftverkehrssteuer zum 1. Juli 2026 ist ein wichtiges Signal an den Markt, bleibt jedoch ein unzureichender Zwischenschritt, da sie die seit 2024 erfolgten drastischen Steuererhöhungen nur teilweise korrigiert.

Die zu bewältigenden Herausforderungen im Luftverkehrssektor unterscheiden sich in der Art der fiskalischen und regulatorischen Kostenhebel. Es bestehen zwei kritische Handlungsfelder:

a) beim nationalen Sonderweg der Luftverkehrssteuer: Die Luftverkehrssteuer entzieht den Unternehmen der Reisewirtschaft, dem Tourismus und dem exportierenden Mittelstand dringend benötigte Liquidität für Zukunftsinvestitionen. Da europäische Nachbarländer entweder gar keine vergleichbare Steuer erheben oder diese zur Stärkung ihrer Märkte abgeschafft haben, wirkt die deutsche Steuer als reines Markthemmungsinstrument. Eine nur teilweise Absenkung zementiert den Wettbewerbsnachteil deutscher Abflughäfen. Es bedarf daher eines verbindlichen Stufenplans, der den Marktteilnehmern verlässliche Planungssicherheit für den Kapazitätsausbau in Deutschland zurückgibt.

b) beim europäischen Zertifikatehandel und der Abwendung von Carbon Leakage: Parallel zu den nationalen Sonderbelastungen verschärfen die europäischen Klimavorgaben den Druck. Durch das schrittweise Auslaufen der kostenfreien Zuteilung von Emissionsrechten im EU-ETS steigen die Kosten für Flüge innerhalb Europas rasant. Da außereuropäische Fluggesellschaften an ihren Heimatdrehkreuzen (z.B. im Nahen Osten oder in der Türkei) auf der Langstrecke nicht diesen Kosten unterliegen, entsteht ein unauflösbarer Zielkonflikt: Die beabsichtigte europäische Klimaregulierung führt zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung. Sie verringert nicht den weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoß, sondern verdrängt Verkehre, Passagiere und logistische Wertschöpfungsketten des Mittelstands an Drehkreuze außerhalb der EU.

Der Gesetzgeber muss erkennen, dass Klimaschutz und wirtschaftliche Substanz nur durch wettbewerbsneutrale Rahmenbedingungen Hand in Hand gehen können. Reine Belastungs- und Verknappungspolitik schadet dem Standort Deutschland, ohne dem globalen Klima zu helfen.