

des Deutschen Gewerkschaftsbundes zur Absenkung der Luftverkehrssteuer

Der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) und die ihn tragenden Gewerkschaften begrüßen den „**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes**“ (BT-Drs.21/5688) und damit die Entscheidung der Bundesregierung, die Luftverkehrssteuer ab dem 1. Juli 2026 zu senken. Dies ist ein wichtiges Signal zur Entlastung der Luftverkehrswirtschaft in einer Phase anhaltender struktureller Herausforderungen. Die Bundesregierung und die sie tragenden Koalitionsfraktionen bekennen sich damit zur Bedeutung eines attraktiven Flugangebotes.

Der DGB sieht darin eine Maßnahme zur Stabilisierung des Luftverkehrs und der deutschen Wirtschaft. So wurden schon die Flugsicherungsgebühren reduziert. Bis 2029 sollen sie um mehr als 10 % sinken. Nun folgt der nächste Schritt mit der Senkung der Luftverkehrssteuersätze zum 1. Juli 2026 auf das Niveau vor dem 1. Mai 2024. Damit wird die letzte Luftverkehrssteuererhöhung zurückgenommen.

Dennoch bestehen laut den Mitgliedsgewerkschaften weiterhin strukturelle Verzerrungen, die heimische Airlines, Flughäfen und Beschäftigte gegenüber Drittstaaten-Airlines benachteiligen. So sind die europäischen Unternehmen an strengere Regeln als andere gebunden, während Drittstaaten-Airlines solche Vorgaben umgehen können. Das betreffe sowohl Arbeitsstandards als auch zentrale Klimaschutzmaßnahmen wie das europäische Emissionshandelssystem: Fairer Wettbewerb sieht anders aus.

Begründung

Woher kommen wir?

Am 23. Juli 2010 begrüßte der DGB die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel aus klimapolitischen Gründen und um Anreize für ein umweltbewusstes Mobilitätsverhalten zu schaffen. Der damalige Gesetzentwurf hatte jedoch gegen Anforderungen an eine nachhaltige Gesetzgebung verstoßen, da 1. höhere Ticketpreise für die Binnenkonjunktur und für die von krisenbedingten Reallohnverlusten belasteten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nur schwer zu verkraften waren, 2. der DGB befürchtete, dass die Einführung einer Luftverkehrssteuer die europaweite Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel ab 2012 gefährde, und dass die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel durch das nicht überzeugende Vorhaben dieses Luftverkehrssteuergesetzes zu stärkeren gesellschaftlichen Debatten führen wird. 3. Auch befürchtete der DGB, dass tausende Arbeitsplätze an den deutschen Flughafenstandorten gefährdet werden. 4. Und es stellte sich die Frage, ob die erhofften fiskalischen Effekte für die öffentlichen Haushalte (auch die von Ländern und Kommunen) tatsächlich eintreten würden. 5. Außerdem fehlte es an einem verkehrspolitischen Gesamtkonzept wie einer Vermeidung von Inlandsflügen zugunsten einer Gewichtung des umweltfreundlicheren Verkehrsträgers Schiene.

13. Mai 2026

Kontaktperson:

Thomas Gehringer

Referent für Infrastruktur- und

Mobilitätspolitik

Abteilung Struktur-, Industrie- und

Dienstleistungspolitik)

thomas.gehringer@dgb.de

Neues Bewusstsein für das Fliegen:

Aus heutiger Sicht ist festzustellen, dass die Einführung des Luftverkehrs in den Europäischen Emissionshandel nicht gefährdet wurde. Allerdings kam es zu den Protesten der jungen Generation, die den Luftverkehr als ökologisch verwerflich empfand. Wer heute fliegt, fliegt bewusster, priorisiert, nimmt die Bahn oder bleibt im Büro und nutzt Onlineangebote, um Konferenzen abzuhalten. Die Klimaproteste führten zu einem neuen Bewusstsein im Umgang mit dem Fliegen und zu so genannter „Flugscham“, die nur durch eine konsequente ökologische Umgestaltung des Luftverkehrs, u.a. durch die Förderung von alternativen Kraftstoffen und von modernen, emissionsarmen Fluggeräten abgebaut werden kann. Hierzu sollte die Luftverkehrssteuer beitragen.

Der Beweis dazu ist bisher noch offen. Daher ist der DGB der Auffassung, dass der durch die Absenkung übrigbleibende restliche Betrag in die Förderung von alternativen Kraftstoffen investiert werden soll. Es muss dringend etwas geschehen, denn zurzeit würde die deutsche Jahresproduktion von Sustainable Aviation Fuel (SAF) nur für einen halben Tag am Frankfurter Flughafen ausreichen, um Flugzeuge zu betanken. Da ist noch Luft nach oben.

Aktuell ist der innerdeutsche Luftverkehr um sechs Prozent im Vergleich zum Vorjahr gewachsen, erreicht aber nur 55 % des Niveaus von 2019. Auf europäischen Kurz- und Mittelstrecken entwickeln sich die für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Städteziele weiterhin schwächer als touristische Destinationen bzw. schrumpfen sogar. Die Entwicklung der großen deutschen Verkehrsflughäfen ist im Vorjahresvergleich gedämpft. Das Angebot wächst kaum noch oder schrumpft. Die Drehkreuze Frankfurt und München erreichen 94 bzw. 90 % des Niveaus von 2019. Arbeitsplätze sind durch ein Unlevel-Playing-Field gefährdet: Bei der Einführung der Luftverkehrssteuer erwartete man keine nennenswerten Verlagerungen von Flugbewegungen auf umliegende ausländische Flughäfen, weil die Kosten der Anreise stärker ins Gewicht fielen als die Steuer. Hier gab es unterschiedliche Einschätzungen.

Bedenkenswert ist jedenfalls, dass jeder größere Flughafen im Umkreis von maximal 300 km einen konkurrierenden Flughafen in einem Anrainerstaat hat. Mit dieser Erwartungshaltung lag die damalige Bundesregierung falsch. Heute sind es die Kunden gewohnt auch von Brüssel zu fliegen oder es gibt Zubringerflüge nach Istanbul, der sich als großer Konkurrent von Frankfurt am Main etabliert hat.

Natürlich auch aus der Unkenntnis künftiger Entwicklungen, die den globalen, aber auch europäischen Luftverkehr verändert haben. So brachte die Covid-19-Pandemie im Jahr 2020 den Luftverkehr in Europa über Monate nahezu zum Erliegen, und alle Vergleichswerte beziehen sich nach wie vor auf das Jahr 2019, dem Jahr vor der Pandemie.

Bewältigung der Krisen:

Der Schritt der Absenkung der Luftverkehrssteuer ist zu begrüßen, da seit der Covid-19-Pandemie die europäische Luftverkehrswirtschaft eine Aneinanderreihung

von krisenhaften Situationen erlebt, so dass sich der Luftverkehr in der Bundesrepublik noch immer nicht zu 100 % erholt hat. In seiner Prognose geht der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) davon aus, dass in den Monaten Mai bis Oktober 2026 auf allen Flügen von, nach und in Deutschland insgesamt 147,6 Millionen Sitzplätze angeboten wurden. Das sind 2 % mehr als im Vorjahreszeitraum – aber nur ca. 93 % des Angebotes von 2019.

Dagegen wächst der Luftverkehr in den restlichen europäischen Ländern weiterhin dynamisch um 6 auf 116 % von 2019 an. Die Entwicklung der großen deutschen Verkehrsflughäfen ist im Vorjahresvergleich deutlich gedämpft. Das Angebot wächst kaum noch oder schrumpft sogar leicht im Vergleich zum Vorjahr. Die Drehkreuze Frankfurt und München erreichen 93 bzw. 88 % des Niveaus von 2019.

Seit der Annexion der Krim durch Russland im Jahr 2014 und dem Überfall Russlands auf die Ukraine im Jahr 2022 verteuerten sich die Betriebskosten der Airlines. Es gelten Sanktionen der EU, so dass europäische Airlines Russland nicht überfliegen dürfen. Nicht alle Airlines, die die EU anfliegen, halten sich an diese Absprache. So werden die Sanktionen gegen Russland vielfach durch Airlines umgangen, die sich einen Wettbewerbsvorteil verschaffen und auch deutsche Passagiere über Krisengebiete fliegen. Dazu zählen insbesondere sogenannte Open-Sky-Agreements nichteuropäischer Staaten, deren Arbeits- und Sozialstandards häufig weit unter den europäischen liegen.

Diese Vereinbarungen ermöglichen es ausländischen Airlines, zu Konditionen zu operieren, die hiesige Unternehmen weder sozial verantwortungsvoll noch rechtskonform abbilden können. Sie sparen durch den direkten Überflug nicht nur Zeit, sondern auch Treibstoffe ein und bezahlen aber Überfluggebühren an Russland, die damit indirekt dem Krieg in der Ukraine unterstützen. Die europäischen Airlines werden durch Umwege belastet, sie müssen mehr Kerosin mitführen, dadurch weniger Passagiere und haben noch einen höheren Verbrauch durch längere Wege.

Durch den aktuellen Konflikt zwischen dem Iran und den Vereinigten Staaten und Israel auf der anderen Seite ist mit starken Preissteigerungen für die fossilen Brennstoffe und möglicher physischer Knappheit in Deutschland zu rechnen. Das wirtschaftliche Umfeld ist somit nicht einfach. Daher kommt der Sicherung von Arbeitsplätzen durch die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit eine große Bedeutung zu.

Wichtig ist, dass die deutschen Flughäfen nicht billig sind, dafür mussten sie in der Vergangenheit eine gute Infrastruktur, einen sehr guten Service und Fachexpertise aufweisen, die diese Preise gerechtfertigt haben. Daran hat sich nichts geändert. So sind die Flughäfen über alle Gewerke und Flughafenbereiche hinweg für hunderttausende Menschen Arbeitgeber. So sind am Hochleistungs-drehkreuz Frankfurt in über 500 Unternehmen 81.000 Menschen beschäftigt, von dem Betrieb des Flughafens Berlin-Brandenburger (BER) profitieren knapp 50.000 Menschen, gerechnet von Flughafenfeuerwehren über die Taxifahrer.

Europäische Airlines sind tarifgebunden, mitbestimmt und zeichnen sich durch eine Sozialpartnerschaft aus, die Airlines aus Drittstaaten nicht vorweisen können. Die europäischen Airlines sichern z.B. Arbeitsplätze, da sie die vorhandene Infrastruktur an den Flughäfen sichern, denn sie nutzen die Bodenverkehrsdienste vor

Ort und lassen nicht ihre Maschinen selbstabfertigen. Aber auch der landseitige Bereich im Flughafen mit den Geschäften und Versorgungsunternehmen profitiert von einer starken Wettbewerbsfähigkeit.

Die Luftverkehrsdrehkreuze sind heute vor allem außerhalb der EU zu finden und Zubringer für die Langstrecke nach Asien. Europa wurde abgehängt und es bedarf großer Anstrengungen, hier wieder Boden gut zu machen. Gerade auch Langstreckenflüge basieren auf einem guten Wartungs- und Erhaltungsbereich (Maintenance) durch unmittelbare Zusammenarbeit zwischen Flughäfen und Airlines, d.h. wie bei Lufthansa-Technik mit hervorragenden Fachleuten und Spezialisten zur Wartung von Fluggerät sowie auf diverse Zulieferer wie Catering-Unternehmen.

Auch für die Luftverkehrssicherheit ist ein Level-Playing-Field von enormer Bedeutung. Der Druck auszufliegen wird auch in der Bundesrepublik größer. So nutzt EU-ROWINGS bereits heute neben dem deutschen auch ein maltesisches AOC (Air Operator Certificate) als Voraussetzung zur Erteilung einer Betriebserlaubnis. Das spart einerseits Kosten, aber es gilt zu bedenken, dass in den Behörden auf Malta etwa sechs Personen ca. 1000 Kurzstreckenflieger kontrollieren, in Deutschland kontrollieren über die verschiedenen Behörden verteilt ca. 1000 Behördenmitarbeiter rund 500 Flugzeuge. Die Kosten sind höher, allerdings auch die Wahrscheinlichkeit, dass somit Gefahren rechtzeitig abgewendet werden.

Was für die deutsche Automobilindustrie gilt auch für die deutsche Luftfahrtindustrie, wenn die Fahrzeuge auch hier eingesetzt werden, werden die Produktionsstandorte auch auf lange Sicht erhalten werden können. Die hohe Nachfrage ist Beleg dafür, dass das Fluggerät dabei absoluten hohen ökologischen Standards wie ökonomischen Effizienzkriterien besteht. Aber zu bedenken ist: Von 2000 bestellten Flugzeugen bei der Firma Airbus gehen 1500 in den asiatischen Markt. Es ist eine Frage, wann die Produktion der Nachfrage nachfolgt, wenn zu den Transportkosten weiter steigen sollten. Eine Fertigung im asiatischen Raum ist eine mögliche Gefahr.

Fazit:

Für eine sozial-ökologische Transformation des Luftverkehrs bedarf es umfassenderer Maßnahmen, zumindest aber einer höheren Investitionsquote durch die konsequente Umsetzung des Sondervermögens, um die Infrastruktur (Anbindung an die Flughäfen via Schiene oder Autobahn) zu sanieren und Instand zu setzen.

Außerdem müssen die Wettbewerbsverzerrungen durch Drittstaaten konsequent abgebaut, Arbeits- und Sozialstandards geschützt und Klimaschutzinstrumente fair ausgestaltet werden. Digitalisierung und Automatisierung dürften nicht gegen die Beschäftigten, sondern müssen gemeinsam mit ihnen entwickelt und gestaltet werden.

Der DGB verweist zudem auf den schleichenden Abbau von Arbeitsplätzen in der Branche, der immer mehr die Zukunftsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts gefährdet. Allein an deutschen Flughäfen sind in den vergangenen zwei Jahren mehrere tausend Stellen gestrichen oder nicht wiederbesetzt worden. Dies führt zu schlechterer Servicequalität und belastet das verbleibende Personal immens.

Der DGB setzt sich dafür ein, dass der grundsätzliche Ansatz einer verantwortungsvollen Politik sein muss, allen Beschäftigten im Luftverkehr die hohe Qualität der Luftfahrtindustrie mit der Sicherung der hohen Qualität der Tarifverträge für die Beschäftigten zu erhalten. Der DGB ist der Überzeugung: das eine kann es ohne das andere nicht geben.

Gleichzeitig sieht der DGB den enormen Druck, dem insbesondere auch die deutschen Qualitätscarrier ausgesetzt sind. Das Wissen um diese Konkurrenzsituation liefert den wichtigen Grund für die Absenkung der Luftverkehrssteuer, ohne sich der umfassenden ökologischen Verantwortung zu entziehen.

Die Glaubwürdigkeit jeder Klimapolitik hängt davon ab, dass Anpassungsmaßnahmen stark betroffener Sektoren nicht auf dem Rücken der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ausgetragen werden. Wir brauchen eine nachhaltige Luftverkehrspolitik, die gute Arbeit fördert, Sicherheit stärkt und den Standort Deutschland langfristig wettbewerbsfähig hält. Die Absenkung der Luftverkehrssteuer kann ein erster Schritt sein, das durch Krisen, Kriege und verzerrte Wettbewerbsbedingungen aus den Fugen geratene Level-Playing-Field in der EU wieder herzustellen.