

Luft nach oben:

Warum die Luftfahrtpolitik der Bundesregierung nicht zukunftsfähig ist und was eigentlich notwendig wäre

Luftverkehr verbindet Menschen, Märkte und Regionen und wird insbesondere auf interkontinentalen Strecken und vielen Mittelstrecken, zum Beispiel zu Inseln, sowie für medizinische und zeitkritische Transporte unverzichtbar bleiben. Zugleich ist Fliegen die energieintensivste und klimaschädlichste Mobilitätsform und eine Transformation der Branche ist dringend notwendig. Ziel grüner Luftfahrtpolitik muss daher eine klare Prioritätensetzung sein: Verlagerung auf klimafreundlichere Verkehrsmittel, wo gute Alternativen bestehen, und eine möglichst schnelle Defossilisierung der Flüge, die nicht sinnvoll ersetzt werden können. Dafür müssen moderne Flugzeuge und nachhaltige (synthetische) Kraftstoffe eingesetzt und Flugrouten optimiert werden. Gleichzeitig soll Deutschland auch künftig ein wettbewerbsfähiger Luftfahrt- und Industriestandort bleiben. Dafür müssen Klimaschutz, Innovation, wirtschaftliche Vernunft und der Schutz der Menschen in Flughafenregionen zusammengedacht werden. Welche Ziele eine erfolgreiche Strategie für die Luftfahrt haben sollte, habe ich Anfang Juni 2026 in der [Grünen Luftfahrtstrategie](#) dargelegt.

In der darauffolgenden Woche hat die [Bundesregierung ihre Luftfahrtstrategie](#) vorgelegt. Auf knapp 50 Seiten präsentiert sie dabei ihre Vorstellungen für die zukünftige Ausrichtung des Luftverkehrs in Deutschland und formuliert zahlreiche Ziele und Absichtserklärungen. An entscheidenden Stellen bleibt die Strategie jedoch vage. Konkrete Maßnahmen fehlen, zentrale Fragen der Umsetzung bleiben unbeantwortet und an einigen Stellen werden die falschen Prioritäten gesetzt.

Neuordnung der Flughafenlandschaft

Eine zentrale Fehlleitung der Bundesregierung ist ihr Festhalten an der ausufernden und häufig defizitären Flughafeninfrastruktur in Deutschland. Und das um jeden Preis, denn verkehrsschwache Flughäfen wie Kassel-Calden oder Erfurt-Weimar, die in sowohl auf Straße und Schiene gut angebundenen Regionen liegen und die Flughäfen wie Frankfurt und Berlin in zumutbarer Entfernung haben, verschlingen jährlich Millionen an Steuermitteln von Bund, Ländern und Kommunen. Die in der Corona-Krise als temporäre Hilfe gedachte Übernahme von Flugsicherungskosten der Regionalflughäfen wurde nun zu einer Dauersubvention gemacht. Das ist für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler teuer und ökonomisch falsch. Stattdessen braucht es eine objektive Überprüfung aller Standorte, die Umwandlung nicht tragfähiger Flughäfen zu Verkehrslandeplätzen und eine Konzentration auf die Verzahnung mit der Bahn bei den tatsächlich notwendigen Flughäfen.

Investitionen statt Steuergeschenke

Während die Bundesregierung somit unnötig Steuergelder verschleudert, verschenkt sie zugleich an anderer Stelle auch noch Einnahmen durch die Senkung der Luftverkehrsteuer. Weitaus sinnvoller wäre es, dieses Geld gezielt in die Luftfahrt zurückfließen zu lassen, um die Branche bei ihrer Transformation zu unterstützen. Die Einnahmen sollten daher für die Förderung der Modernisierung der Flugzeugflotten, die Förderung von e-SAF und weiteren klimafreundlichen Antriebstechnologien genutzt werden. Um die Luftverkehrsteuer in ein klimapolitisches Lenkungsinstrument umzuwandeln, ist eine stärkere Besteuerung von Premiumflügen, die Einführung einer gesonderten Abgabe für Privat- und Geschäftsflugzeuge sowie eine zusätzliche Distanzklasse für besonders lange Flugstrecken (ab ca. 13.000 km) notwendig. Auf europäischer Ebene sollte sich Deutschland für eine EU-weite Luftverkehrsab-

gabe einsetzen, die für alle in der EU startenden Airlines gilt und sich am Endpunkt der Reise orientiert. Ergänzend sollte die Einführung einer Umsatzsteuer auf internationale Flugtickets vorangetrieben werden. Nur so lassen sich faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern schaffen und wirksame Anreize für eine klimafreundlichere Entwicklung des Luftverkehrs setzen.

Menschen in Flughafenregionen dürfen nicht überhört werden

Beim Fluglärmschutz finden die Anliegen der Menschen in den Flughafenregionen in der Politik der Bundesregierung bislang kein Gehör. In der Strategie findet sich keine einzige angestrebte konkrete Maßnahme zur Reduzierung von Fluglärm. Auch ein Blick auf aktuelle Gesetzesvorhaben wie der Entwurf eines Siebzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes zeigt, dass keinerlei ernsthafte Bemühungen für effektiven Lärmschutz existieren. Und auch die Umsetzung der Evaluierung des Fluglärmschutzgesetzes verschleppt die Bundesregierung. Eine konsequentere Ausrichtung auf den Schutz der Menschen ist zwingend notwendig!

Dafür bräuchte es jedoch politischen Willen. Konkrete Ansatzpunkte: Die Erhöhung des Anteils lärmabhängiger Flughafenentgelte sollte angegangen werden, um Airlines zu belohnen, die modernere und leisere Flugzeuge einsetzen. Zudem müsste die Aufgabe der Deutschen Flugsicherung um das Ziel eines effektiven Lärmschutzes erweitert werden. Die Schadstoffbelastung könnte durch den Einsatz von aromaten- und schwefelarmem Kerosin gesenkt werden. Ergänzend sollte die Versorgung von Flugzeugen mit Bodenstrom und das Schleppen mit E-Fahrzeugen konsequent ausgebaut werden. So lassen sich Emissionen direkt am Flughafen senken: zum Vorteil von Klima, Luftqualität und Gesundheit.

Die Zukunft des Luftverkehrs in Deutschland entscheidet sich daran, ob es gelingt, ökologische Verantwortung und wirtschaftliche Stärke miteinander zu verbinden. Dafür braucht es klare Prioritäten und den politischen Willen, notwendige Veränderungen umzusetzen. Die Bundesregierung bleibt mit ihrer Strategie und ihren Vorhaben hinter diesen Anforderungen zurück. Wer Steuergelder in unrentable Regionalflughäfen pumpt, Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer verschenkt, statt sie in die Transformation der Branche zu investieren, und beim Fluglärmschutz nicht liefert, betreibt keine Luftfahrtspolitik für die Zukunft. Dabei müssen wirtschaftliche Vernunft, Klimaschutz und der Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner kein Widerspruch sein.