

German Business Aviation Association e. V. | Georg-Wulf-Str. 2 | D-12529 Schönefeld

Per E-Mail: buero-st-we@bmwe.bund.de
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Herrn Staatssekretär Frank Wetzel
Scharnhorststr. 34-37
10115 Berlin

Per E-Mail: Sts-Sch@bmdv.bund.de
Bundesministerium für Verkehr
Herrn Staatssekretär Stefan Schnorr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

04.11.2025

Eckpunktepapier Luftfahrtstrategie der Bundesregierung
Impulse der German Business Aviation Association e.V.

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Wetzel,
Sehr geehrter Herr Staatssekretär Schnorr,

besten Dank für die Übersendung des Eckpunktepapiers zur Luftfahrtstrategie und den damit gegebenen Einblick.

Wir begrüßen ausdrücklich die im Abschnitt B genannten Punkte der „Ermöglichung von Mobilität“ und „Konnektivität“ sowie den im Abschnitt C unter VI. erwähnten Punkt „Unterstützung von Regionalflughäfen“ im Zusammenhang mit dem Gebührenbereich 2.

Gerade im Hinblick auf die Konnektivität wollen wir Ihnen hinsichtlich der dezentralen Luftfahrtinfrastrukturen mit den nachfolgenden Statistiken weitere wichtige Einblicke liefern. Weite Teile unseres Landes sind nur über den Bedarfsluftverkehr und durch die Nutzung der dezentralen Luftverkehrsinfrastrukturen an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz angebunden.

Für die Regionen und die lokale Wirtschaftskraft bedeutet der direkte Zugang zu Flugdienstleistungen einen unverzichtbaren Wettbewerbsvorteil, der die Produktivität steigert und die Regionen im internationalen Konkurrenzverhältnis wettbewerbsfähig und anschlussfähig verbindet. Dies erscheint insbesondere dann plausibel, wenn man sich vor Augen führt, wie stark die deutsche Wirtschaft von mittelständischen Unternehmen geprägt ist.

→

Punkt-zu-Punkt-Verkehre außerhalb der großen Hubs bieten die schnelle Erreichbarkeit von Zielen. Kurze Anreisewege, kaum Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen und die flexible Planung von Abflugort und Abflugzeiten, ermöglichen der Wirtschaft und der Gesellschaft die erforderliche Konnektivität.

Abbildung 1 zeigt den Vergleich der angebotenen innerdeutschen Strecken der Airlines (Linienfluggesellschaften), und den tatsächlich geflogenen Strecken (=„airport/city pairs“) sowie den genutzten Flughäfen des Bedarfsluftverkehrs:

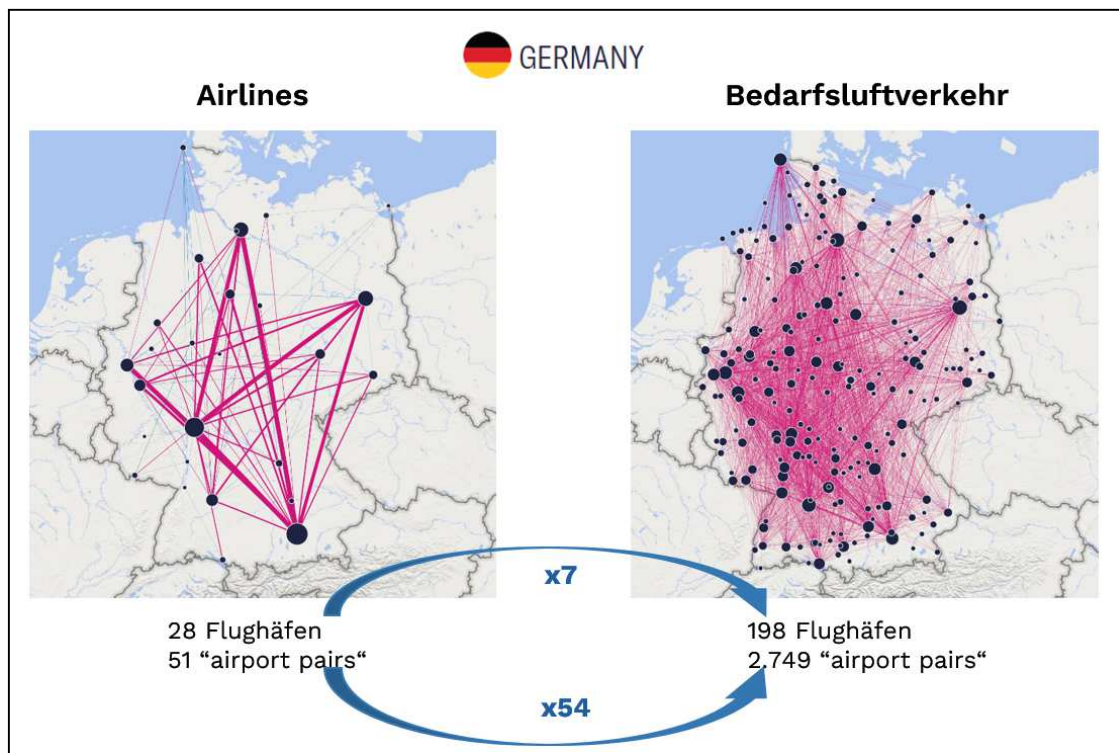


Abbildung 1:

“Air connectivity comparison” – Vergleich der Luftverkehrsanbindung zum 31.12.2024.
(Quelle: <https://yearbook.ebaa.org/market-list?code=DOMDE>)

Dazu folgende Erläuterung:

1. Airlines (Linienfluggesellschaften)

- 28 Flughäfen mit 51 direkten Verbindungen („airport/city pairs“);
- Konzentration auf (große) Verkehrsflughäfen nahe der Ballungszentren;
- Linien sind auf feste Flugpläne und Hubs ausgerichtet;
- Netz ist überschaubar und zentralisiert;

2. Bedarfsluftverkehr

- Umfasst 198 Flughäfen mit 2.749 direkten Verbindungen;
- 7× mehr Flugplätze und 54× mehr Flugverbindungen als im Linienverkehr;
- Nutzung neben den Verkehrsflughäfen auch kleiner Regionalflughäfen, Verkehrs- und Sonderlandeplätze;
- Ein erheblicher Vorteil ist die hohe Flexibilität: Flüge können individuell nach Bedarf geplant werden. Die Grundlage hierfür ist das bestehende flächendeckende Flugplatznetz über ganz Deutschland; →

3. Fazit

- Der Bedarfsluftverkehr ergänzt das immer kleiner werdende klassische Liniennetz durch individuelle, schnelle und direkte Verbindungen;
- Dies ist besonders relevant für Wirtschaft und Gesellschaft, medizinische Versorgung, schnelle Frachttransporte etc. und für die dezentralen Regionen;
- Er ermöglicht eine bessere Erreichbarkeit abseits der großen Hubs und erhöht somit die regionale Konnektivität;
- Im Krisen- bzw. Spannungsfall bilden die dezentralen Luftverkehrsinfrastrukturen eine wichtige Säule der nationalen Resilienzstrategie und sind für die Erweiterung der geplanten „Dual-Use-Optionen“ ein unverzichtbarer Bestandteil;

Mit der Darstellung und Erläuterung dieser Statistiken wollen wir auf die Wichtigkeit des Bedarfsluftverkehrs hinweisen, gerade im Hinblick auf die Zukunftsfähigkeit unseres Landes. Wir sehen diesen komplementär zum etablierten Linienluftverkehr. Die Unterschiede zwischen dem Linienflugverkehr und dem Bedarfsluftverkehr ergeben sich grundsätzlich aus ihren unterschiedlichen Betriebs- und Geschäftsmodellen.

Die Airlines arbeiten mit festen Flugplänen und bedienen nur Strecken, auf denen eine ausreichend hohe Nachfrage besteht. Ihr Ziel ist es, durch hohe Auslastung wirtschaftlich und effizient zu fliegen. Daher konzentriert sich der Linienflugverkehr auf wenige große Flughäfen, die als nationale, europäische und internationale Drehkreuze dienen.

Der Bedarfsluftverkehr dagegen operiert völlig flexibel. Flüge finden nur statt, wenn ein konkreter Auftrag oder Transportbedarf besteht. Dadurch können und werden dezentrale Flugplätze genutzt, die von Linienfluggesellschaften nicht (mehr) bedient werden. Dieses System erlaubt individuelle Streckenführungen und Startzeiten, was besonders flexibel, effizient und zeitsparend ist. Der Bedarfsluftverkehr ist für die Auftraggeber gleich welcher Art, Mittel zum Zweck!

In diesem Zusammenhang ist der Blick in das Nachbarland Frankreich unbedingt notwendig. Denn die Unterschiede zwischen Airlines und Bedarfsluftverkehr, sind nicht ausschließlich ein in Deutschland herrschendes Phänomen.

Die Abbildung 2 gibt hierzu den Überblick:

→

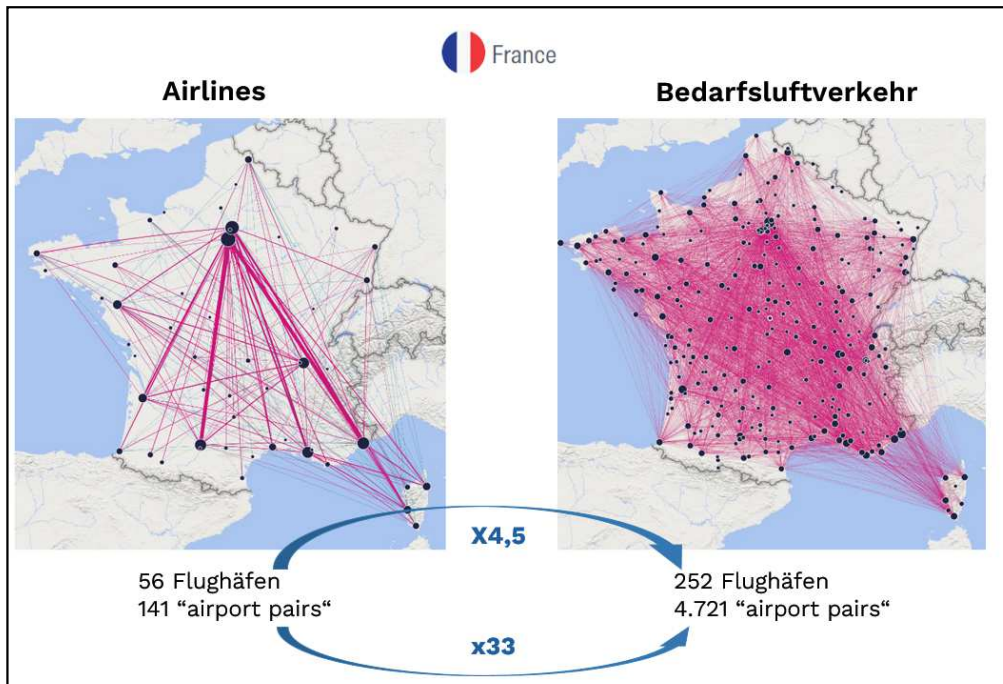


Abbildung 2:
"Air connectivity comparison" – Vergleich der Luftverkehrsanbindung zum 31.12.2024.
(Quelle: <https://yearbook.ebaa.org/market-list?code=DOMFR>)

Der Bedarfsluftverkehr bedient also 33x mehr Flugstrecken zwischen Städten, als der Linienverkehr angeboten hat.

Ein ähnliches Bild ergibt sich im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Abbildung 3 zeigt die Verkehre zwischen Deutschland und Österreich:

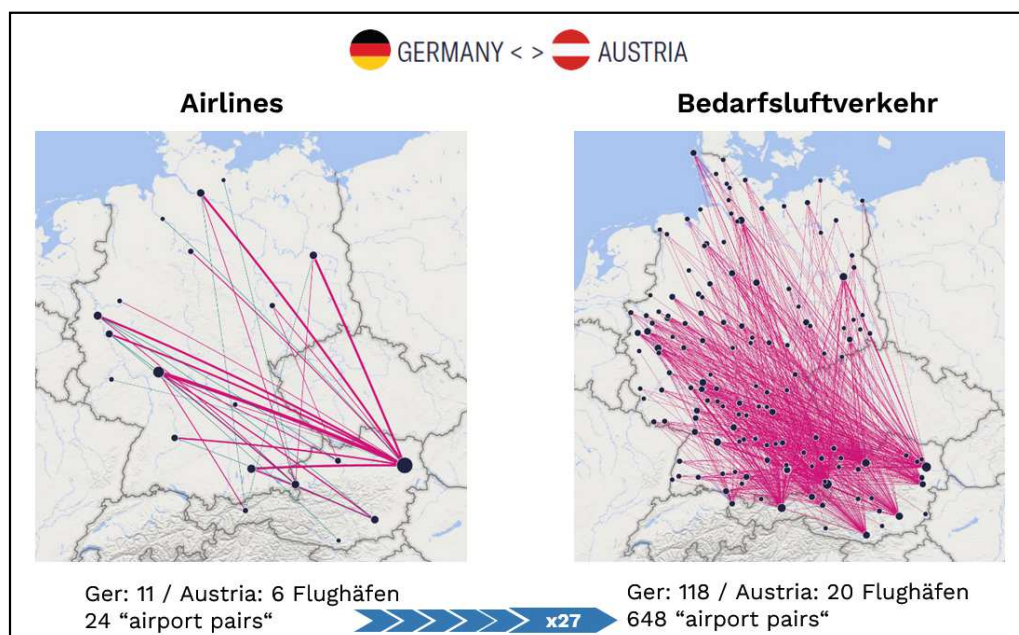


Abbildung 3:
"Air connectivity comparison" – Vergleich der Luftverkehrsanbindung zum 31.12.2024.
(Quelle: <https://yearbook.ebaa.org/market-list?code=INTDEAT>) →

Der Bedarfsluftverkehr bedient also 27x mehr Flugstrecken zwischen Städten, als der Linienverkehr angeboten hat.

Die Abbildung 4 zeigt die Verkehre zwischen Deutschland und der Schweiz:

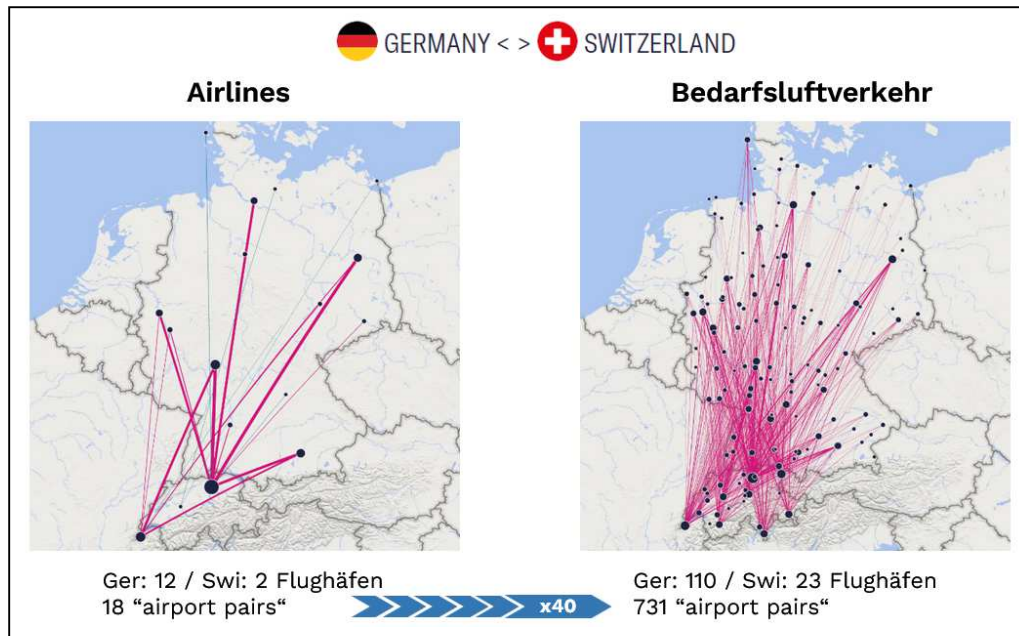


Abbildung 4:

"Air connectivity comparison" – Vergleich der Luftverkehrsanbindung zum 31.12.2024.
(Quelle: <https://yearbook.ebaa.org/market-list?code=INTDECH>)

Der Bedarfsluftverkehr bedient auch hier 40x mehr Flugstrecken zwischen Städten, als der Linienverkehr angeboten hat.

Die Abbildung 5 zeigt die Verkehre zwischen Deutschland und Frankreich:

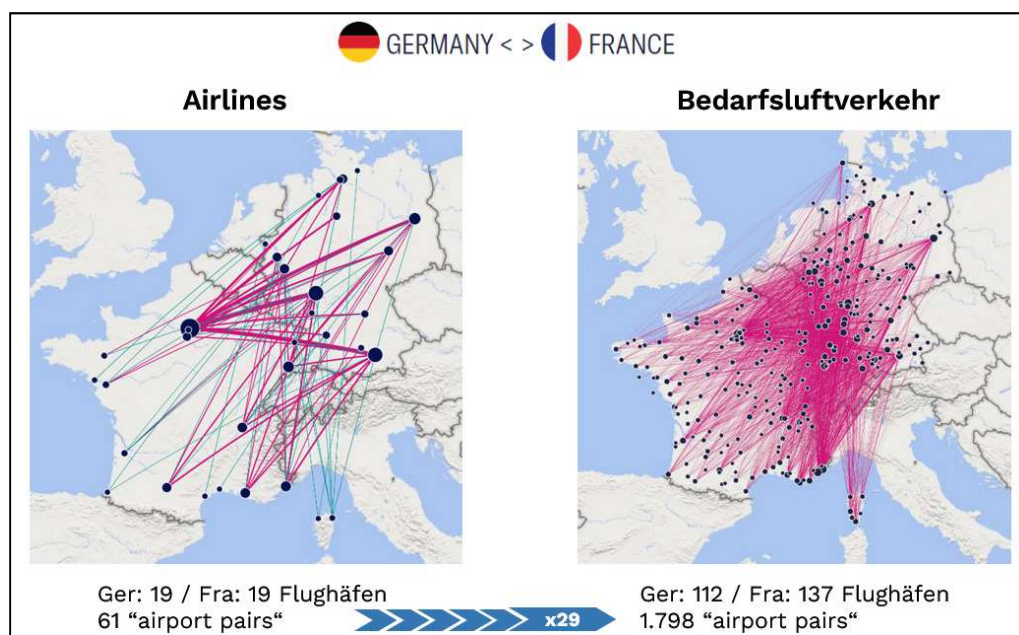


Abbildung 5:

“Air connectivity comparison” – Vergleich der Luftverkehrsanbindung zum 31.12.2024.

(Quelle: <https://yearbook.ebaa.org/market-list?code=INTDEFER>)

Der Bedarfsluftverkehr bedient also 29x mehr Flugstrecken zwischen Städten, als der Linienverkehr angeboten hat.

Zusammengefasst ergibt sich eine strategische Bedeutung der dezentralen Flughafeninfrastrukturen in Deutschland.

Die Sicherung der dezentralen Luftfahrtinfrastruktur ist ein wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Die bestehende Infrastruktur, die sowohl Regionalflughäfen, Verkehrs- und Sonderlandeplätze umfasst, gewährleistet einen flächendeckenden Zugang zum Luftverkehr. Sie ist in der Lage, das prognostizierte Verkehrswachstum aufzunehmen und gleichzeitig die internationale Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen zu sichern.

Für die deutsche Wirtschaft und Gesellschaft in Deutschland sind Mobilität und Konnektivität durch den Luftverkehr keine Selbstzwecke, sondern zentrale Mittel zur Erreichung wirtschaftlicher, sozialer und regionaler Ziele. Eine rein betriebswirtschaftliche Betrachtung der Luftfahrtinfrastruktur greift daher zu kurz. Vielmehr muss der gesamtwirtschaftliche Nutzen – insbesondere im Hinblick auf regionale Erreichbarkeit, Standortattraktivität und Innovationsfähigkeit – in den Vordergrund gestellt und als Teil der Daseinsvorsorge verstanden werden.

Regionalflughäfen, Verkehrs- und Sonderlandeplätze sind zukunftsfähig! Wagt man einen Blick in die Zukunft, so könnten diese Infrastrukturen schon bald neben ihrer Eigenschaft als Landeplatz, zusätzlich als Energie-Hubs funktionieren! Mittels entsprechender Installation von Solarpanelen, wird der Eigenverbrauch an Strom am Flugplatz, und darüber hinaus im Umkreis, die Wirtschaft, Haushalte und Liegenschaften mit Energie versorgt werden können. Mehrere Flugplätze und deren Energie-Hubs werden vernetzt, es entstehen sogenannte Microgrids und sind der Schlüssel für die elektrische Luftfahrt und Logistik.

Die Entwicklung von Vaeridion zeigt, dass elektrisches Fliegen mit dem „Microliner“ schon bald möglich ist. Als Konzept eines völlig neuen ÖPSV („Öffentlicher-Personen-Schnell-Verkehr“), werden komplementär zum vorhandenen ÖPNV und zum Linienluftverkehr ganz neue, und preislich attraktive, und vor allen Dingen CO₂-neutrale Mobilitätsgeschäftsmodelle entstehen.

Die Schaubilder der Bedarfsluftverkehre sollen hier nicht den Eindruck erwecken, dass diese über eine hohe Nachfrage oder über entsprechende hohe Wachstumsraten verfügen.

Die nachfolgende Abbildung 6 zeigt die Entwicklung der Flugbewegungen der letzten 12 Monate in Europa:

→

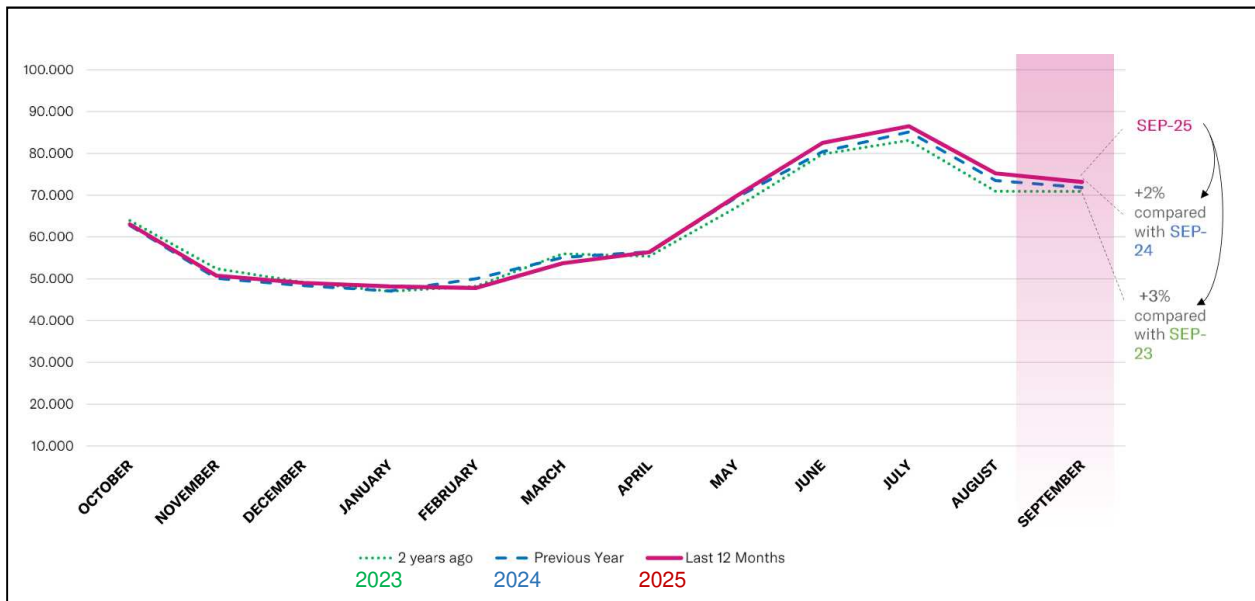


Abbildung 6:
“EBAA Traffic Tracker-September 2025 – Departures, Arrivals, Internals and Overflights Report“. (Quelle: <https://www.ebaa.org/resources/traffic-tracker/>)

In Abbildung 6 ist zu erkennen, dass die Kurvenverläufe der Jahre 2023, 2024 und 2025 nahezu identisch sind. Der Bedarfsluftverkehr weist somit ein geringes Wachstum auf.

Sehr geehrter Herr Wetzel, sehr geehrter Herr Schnorr, wir hoffen sehr, dass wir mit unseren ergänzenden Erläuterungen zu unserem Schreiben vom 31.07.2025 die Wichtigkeit der Bedarfsluftfahrt, gepaart mit der dezentralen Flugplatzinfrastruktur, unterstreichen konnten.

Gerade jetzt mit den aktuellen geopolitischen Verwerfungen und den latenten Unsicherheiten, bedarf es eines ganzheitlichen Ansatzes, unter Beachtung aller Verkehrsträger und bereits vorhandener Infrastrukturen.

Für den weiteren Austausch mit Ihnen stehen wir jederzeit zur Verfügung.
Besten Dank.

Mit freundlichen Grüßen

German Business Aviation Association e. V.


Andreas Mundsinger
Geschäftsführer