

Handlungsempfehlungen für den Luftfahrtstandort Deutschland

Maßnahmen für Wettbewerbsfähigkeit, Konnektivität, Klimaschutz und Technologieführerschaft

März 2025

Eine wettbewerbsfähige Luftfahrtbranche ist zentral für die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts und die Sicherstellung unserer Mobilitätsanforderungen, den Schutz des Klimas sowie die Souveränität von Deutschland und Europa. Sie ist eine strategische Schlüsselindustrie für Deutschland, die sektorübergreifend Innovationen ermöglicht sowie Arbeitsplätze und Wertschöpfung sichert. Doch die hohen staatlichen Standortkosten sowie die stetig steigende und einseitige Regulierungslast beeinträchtigen die Luftverkehrswirtschaft und benachteiligen sie im internationalen Wettbewerb. Die Folge ist ein Rückgang an Konnektivität, die für die exportorientierte deutsche Industrie ein entscheidender Standortfaktor ist. Gleichzeitig erfordert die Transformation zur Klimaneutralität enorme Investitionen von Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugzeugherstellern. Berlin und Brüssel müssen die Wettbewerbsposition der Luftfahrtbranche daher rasch durch Entlastungen, notwendige Kurskorrekturen, innovations- und standortfördernde Weichenstellungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette sowie gezielte Investitionen in Zukunftstechnologien für die nächste Generation klimaverträglicher Luftfahrzeuge stärken. Deutschland braucht eine starke Luftverkehrswirtschaft und Luftfahrtindustrie, um seine Souveränität, Unabhängigkeit und Technologieführerschaft zu sichern, Mobilität im Geschäfts- und Privatreiseverkehr zu gewährleisten sowie effektiven Klimaschutz zu ermöglichen. Folgende Maßnahmen sind zentral:

- **Standortkosten senken:** Die staatlich induzierten Standortkosten in Deutschland sind heute an zahlreichen Flughäfen mehr als doppelt so hoch wie vor der Corona-Pandemie. Dies führt zu einer Verlagerung von Verkehren auf ausländische Drehkreuze zulasten heimischer Fluggesellschaften und Flughäfen sowie der Konnektivität des Standorts. Diese Entwicklung muss dringend durch Entlastungen umgekehrt werden. Zentrale Hebel sind die Abschaffung der Luftverkehrsteuer oder alternativ deren deutliche Reduzierung auf das Niveau von 2011 verbunden mit Entlastungen bei Luftsicherheitsgebühren und Flugsicherungsgebühren. Eine stärkere Verantwortungsübernahme für die Gefahren- und Terrorismusabwehr durch den Bund über eine höhere Beteiligung an den Kosten für die Luftsicherheit und eine Senkung der Kosten für die Flugsicherung ist dringend erforderlich.
- **Technologieführerschaft durch Forschungsförderung auf hohem Niveau sichern:** Die deutsche Luftfahrtindustrie ist in einem internationalen Wachstumsmarkt Weltmarktführer. Deutschland muss innovations- und standortfördernde Weichenstellungen entlang der

gesamten Wertschöpfungskette vornehmen, um Technologieführerschaft und Wertschöpfung zu sichern. Die Markteinführung innovativer Luftfahrzeuge muss über Forschungs- und Technologieförderung sowie die Planung und den Aufbau eines Ökosystems für den Betrieb von Luftfahrzeugen mit alternativen Antrieben ermöglicht werden. Nationale und europäische Forschungsprogramme wie das Luftfahrtforschungsprogramm (LuFo), Horizon Europe und Clean Aviation müssen daher auf hohem Niveau fortgeführt werden, um neue Produktentwicklungen, hochratenfähige Fertigungsverfahren sowie europäisch und international faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten. Zukunftsinvestitionen in klimaschonende Technologien sind entscheidend für die Transformation der Luftfahrtindustrie und die Stärkung des Wirtschafts- und Hightech-Standortes Deutschland bei gleichzeitiger Erreichung der Klimaschutzverpflichtungen.

- **Klimaschutz wettbewerbsneutral ermöglichen:** Nachhaltige Flugkraftstoffe sind die einzige verfügbare Option für eine weitgehende Defossilisierung der Luftfahrt. Die EU will mit dem „Fit for 55“-Paket Impulse für Investitionen in diesen zentralen Hebel für eine klimaneutrale Luftfahrt setzen, hat es jedoch versäumt, den ordnungspolitischen Rahmen wettbewerbsneutral auszugestalten. Im Ergebnis verteilt die EU-Klimaschutzgesetzgebung einseitig Flugverbindungen über europäische Drehkreuze und setzt somit Anreize zur Verlagerung von Verkehren und Emissionen ins Ausland (Carbon Leakage). Ein Wettbewerbscheck und Nachbesserungen müssen rasch erfolgen, um international faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen und die Realisierung der EU-Quotenverpflichtungen für nachhaltige Flugkraftstoffe möglich zu machen, zu denen die deutsche Luftfahrtbranche steht. Die Einführung einer europäischen, reisezielbezogenen und zweckgebundenen Klimaabgabe stellt eine Möglichkeit dar, die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zugunsten europäischer Fluggesellschaften auszugleichen, Carbon Leakage zu reduzieren und den Hochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe abzusichern. Deren Hochlauf muss gleichzeitig durch wirksame Förderansätze für die Produktion und den Einsatz von SAF, attraktive Rahmenbedingungen und die Entwicklung eines internationalen Markts für nachhaltige Kraftstoffe gefördert werden.
- **Nationale Sonderwege beenden:** Deutschland beschreitet in den Bereichen Luftsicherheit, Steuern, Zoll und Klimaschutz nationale Sonderwege, die zusätzliche Bürokratie schaffen und Wettbewerbsfähigkeit kosten. Die Bundesregierung muss die europarechtswidrige nationale PtL-Quote für den Luftverkehr abschaffen, in vielen Bereichen Verfahren anpassen, die über europäische Luftsicherheitsstandards ohne einen Sicherheitsmehrwert für die Luftsicherheit hinausgehen, ein Verrechnungsverfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer einführen sowie die Zollabwicklung effizienter gestalten und digitalisieren.

Detaillierte Handlungsempfehlungen zur Stärkung des Luftfahrtstandorts finden Sie ab Seite 8.

AUSGANGSLAGE

Deutschland braucht Luftfahrt

Der Luftverkehr ist eine Lebensader für die Industrie- und Exportnation Deutschland. Als Industriestandort ist Deutschland auf eine engmaschige und souveräne Anbindung an die Welt angewiesen. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft leistet für diese einen entscheidenden Beitrag, indem sie die Mobilitätsanforderungen einer international und arbeitsteilig ausgerichteten Volkswirtschaft und die Konnektivität des Wirtschaftsstandorts sichert sowie Menschen und Güter schnell und sicher an ihr Ziel bringt – auch und insbesondere in Krisensituationen. Der Transport von Gütern auf dem Luftweg bietet gegenüber anderen Verkehrsträgern Systemvorteile: Luftfracht garantiert eine kurze Transportdauer und geringe Kapitalbindung sowie hohe Zuverlässigkeit, Sicherheit und Flexibilität. Daher werden insbesondere werthaltige Produkte wie Elektronik und Maschinen sowie pharmazeutische und chemische Produkte in zeitkritischen Lieferketten per Flugzeug transportiert. Der Gesamtwert, der an deutschen Flughäfen umgeschlagenen Luftfracht, lag im Jahr 2022 bei insgesamt 328,2 Milliarden Euro. Dies entspricht mehr als 22 Prozent des gesamten Handelsvolumens (1473,2 Milliarden Euro) der Bundesrepublik im Außenhandel mit Nicht-EU-Staaten.¹

Gleichzeitig stehen Luftverkehrswirtschaft und Luftfahrtindustrie für Wertschöpfung und hochwertige Arbeitsplätze. Die Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft beschäftigen 386.900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland, die Umsätze von 37 Milliarden USD erwirtschaften, unter Berücksichtigung indirekter Effekte aber mit 142,7 Milliarden USD einen Gesamtbeitrag von 3,2 Prozent zum deutschen BIP leisten.² Die größte Arbeitsstätte Deutschlands ist der Frankfurter Flughafen mit 81.000 Beschäftigten, der damit wie viele Flughäfen Wirtschaftsmotor und Unternehmensmagnet für eine ganze Region ist.³ Deutsche Luftfahrzeugherrsteller und -zulieferer beschäftigen 115.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Umsätze von 46 Milliarden Euro erwirtschaften – Tendenz in einem international wachsenden Markt steigend.⁴

Luftverkehrsstandort Deutschland wird abgehängt

Der Luftverkehrsstandort Deutschland verliert trotz seiner herausragenden Bedeutung für Industrie, Tourismus und Wertschöpfung den Anschluss an die Welt: Das Flugangebot an deutschen Flughäfen sinkt aufgrund wachsender Kostenachteile gegenüber anderen Luftfahrtmärkten. Der Bedarf nach einer wettbewerbsneutralen Ausgestaltung des „Fit for 55“-Pakets wächst, um Wettbewerbsverzerrungen zu korrigieren, Carbon Leakage und eine weitere Verlagerung von Verkehrsströmen auf außereuropäische Drehkreuze zu verhindern sowie den Klimaschutz in der Luftfahrt voranzubringen.

Konnektivität sinkt

2024 nutzten 211,9 Millionen Passagiere deutsche Flughäfen. Nach dem Einbruch des Luftverkehrs infolge der Corona-Pandemie liegt die Erholungsrate des Luftverkehrs in Deutschland damit bei nur 85 Prozent der Passagiere im Vergleich zu 2019. Die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland bleibt somit weit hinter dem Rest Europas zurück, wo das Sitzplatzangebot bereits bei 104 Prozent

¹ BDL: Abwanderung der Luftfracht stoppen – Logistikstandort Deutschland stärken (in Arbeit)

² Oxford Economics für IATA: The Value of Air Transport to Germany ([2023](#))

³ Fraport ([2025](#))

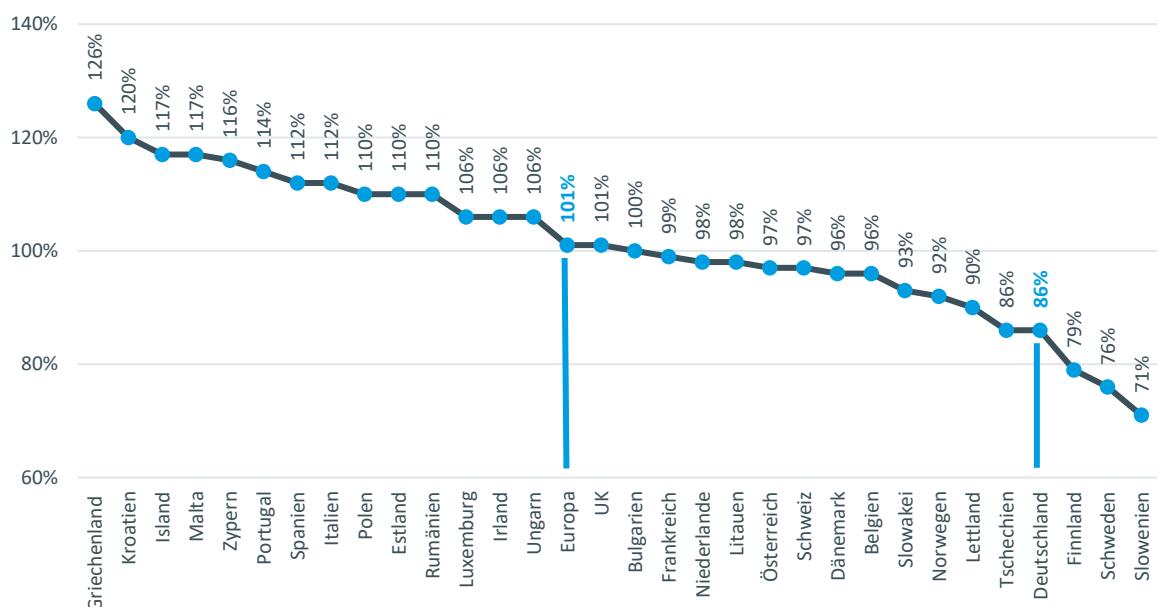
⁴ BDLI ([2023](#))

des Vor-Corona-Niveaus liegt. Insbesondere die europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehre, die viele Wirtschaftszentren direkt verbindet, entwickeln sich in Deutschland (76 Prozent des Sitzplatzangebots) deutlich langsamer als im übrigen Europa (124 Prozent des Sitzplatzangebots). An den dezentralen Flughafenstandorten in Deutschland liegt die Erholungsrate der Inlandsverbindungen bei nur 21 Prozent – Tendenz fallend, da Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaften aufgrund des Kostendrucks zunehmend Kapazitäten in Märkte außerhalb Deutschlands verlagern. Das Luftfracht-Drehkreuz Frankfurt konnte 2024 die Spitzenposition unter den europäischen Luftfrachtstandorten im Vergleich zu London-Heathrow und Amsterdam behaupten. Die Ein- und Ausladungen liegen an diesem Standort allerdings unter dem Wert von 2019 (95 Prozent). Insgesamt liegt die Menge der an deutschen Flughäfen umgeschlagenen Fracht nur noch 0,4 Prozent unter dem Wert von 2019.⁵

Deutschland hinkt bei Erholung nach Corona-Pandemie hinterher:

Recovery-Rate europäischen Staaten im Vergleich

angebotene Sitzplätze 2024 ggü. 2019 in Prozent



Quelle: BDL, Jahreszahlen 2024 (2025)



Im Verkehr nach Übersee verläuft die Erholung gemessen an der Passagierzahl mit einer Erholungsrate von 95 Prozent am dynamischsten.⁶ Staatlich bedingte Kostennachteile europäischer Unternehmen, eine wettbewerbsverzerrende Regulierung zulasten der europäischen Luftverkehrswirtschaft, deutlich niedrigere Arbeits-, Sozial- und Verbraucherschutzstandards in einigen Non-EU-Staaten sowie die Sperrung des russischen Luftraums für europäische Fluggesellschaften führen jedoch fortlaufend zu Verlagerungen von Passagierströmen und Luftfracht auf Drehkreuze in Staaten außerhalb der EU. Dies gilt insbesondere für Verkehre zwischen Europa und Asien: Schon 2010 sind 38 Prozent der Passagiere aus Deutschland über Non-EU-Hubs umgestiegen. Bis 2019 stieg der Anteil auf 49 Prozent, im Jahr 2024 lag der Anteil bei 55 Prozent. Die gleiche Entwicklung wie in Deutschland zeigt sich

⁵ BDL: Jahreszahlen 2024 (2025)

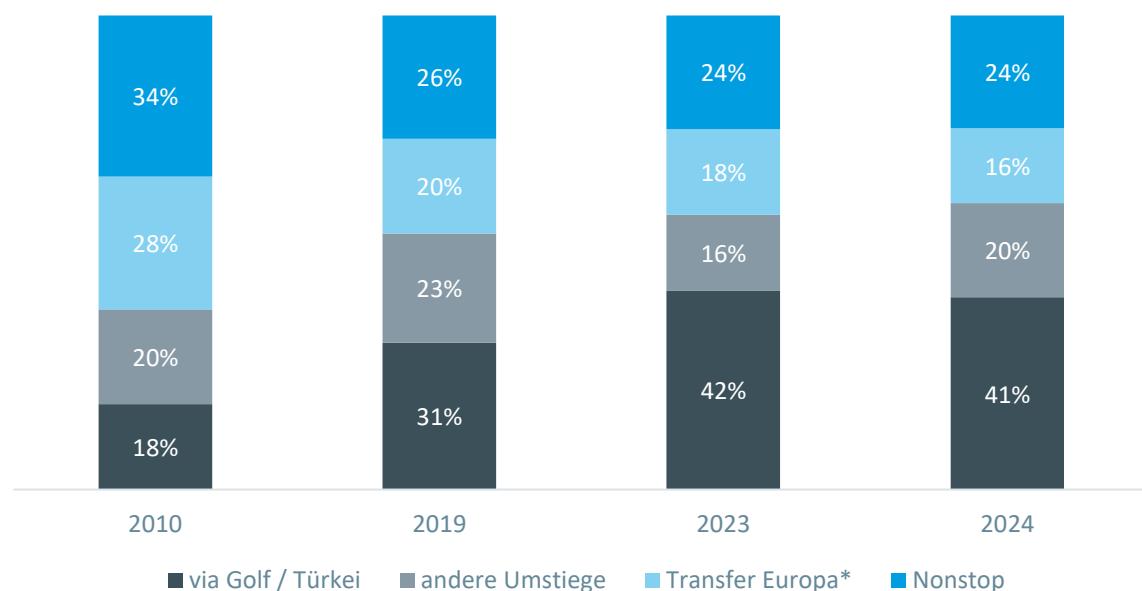
⁶ BDL: Jahreszahlen 2024 (2025)

auch beim Verkehr zwischen den übrigen europäischen Ländern und Asien. Der Anteil der Reisenden, die direkt fliegen oder einen Umstieg in Europa wählen, geht kontinuierlich zurück: von 62 Prozent im Jahr 2010 auf nur noch 40 Prozent in 2024.⁷

Verlagerung von Verkehrsströmen auf außereuropäische Drehkreuze nimmt zu:

Anteil Umsteigeorte im Verkehr Europa* - Asien**

Anteil Passagiere in Prozent



Quelle: BDL, Halbjahreszahlen 2024, Berechnungen auf Grundlage von DLR/Sabre MI ([2024](#)) / vorläufige Daten Januar – Juni 2024, erster Transfer der Reise, beide Reiserichtungen / Europa* = EU27 + Schweiz, Island, Norwegen und Vereinigtes Königreich (Ursprungsland ohne Deutschland) / Asien** = Fernostasien, Südostasien, Ind. Subkontinent, Zentralasien



Die europäische Flugsicherungsorganisation Eurocontrol erwartet auch in den kommenden Jahren ein deutlich geringeres Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland als im übrigen Europa. Eurocontrol prognostiziert, dass im Zeitraum von 2025 bis 2029 die Zahl der Flüge in Europa um jährlich 2,3 Prozent steigen wird – in Deutschland dagegen nur um 1,7 Prozent. Während der Luftverkehr in der EU bereits das Niveau vor der Corona-Pandemie erreicht, wird Deutschland laut Eurocontrol dies unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen nicht einmal bis zum Ende des Jahrzehnts schaffen.⁸

Staatliche Standortkosten steigen

Die staatlich induzierten Standortkosten in Deutschland (Luftverkehrsteuer, Luftsicherheitsgebühren, Kosten für Flugsicherung) sind in den vergangenen Jahren massiv gestiegen und lagen 2024 bei rund 3,3 Milliarden Euro. 2025 werden die Kosten für Luftverkehrsteuer, Luftsicherheit und Flugsicherung um weitere 625 Millionen Euro steigen.⁹ Im Ergebnis sind die staatlichen Standortkosten heute an

⁷ BDL, Halbjahreszahlen 2024, Berechnungen auf Grundlage von DLR/Sabre MI ([2024](#))

⁸ Eurocontrol: Forecast Update 2024-2030 ([2024](#))

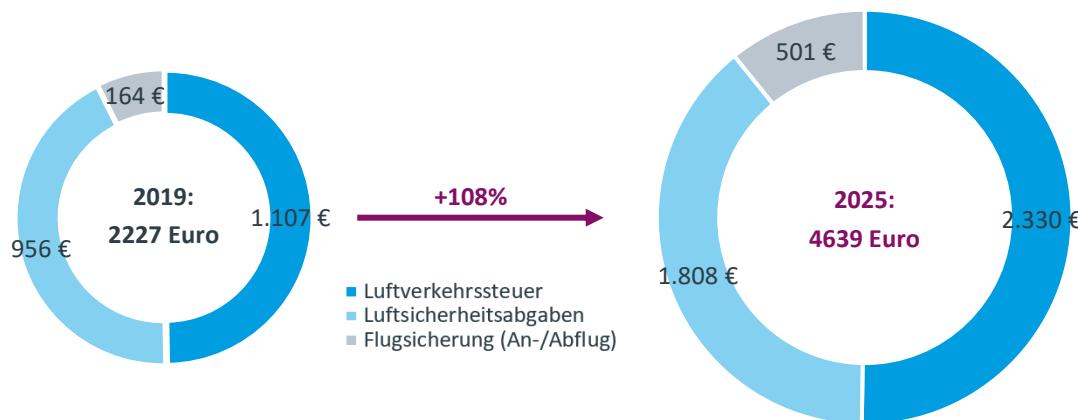
⁹ BDL: Jahreszahlen 2024 ([2025](#))

zahlreichen Flughäfen mehr als doppelt so hoch wie noch vor fünf Jahren. Deutsche Flughäfen zählen damit zu den teuersten in Europa und der Abstand zu den günstigsten Flughäfen der EU wächst.¹⁰

Staatliche Standortkosten steigen rasant:

Entwicklung staatlicher Standortkosten am Flughafen Düsseldorf

Kosten für einen innereuropäischen Flug (A320, 150 Passagiere)



Quelle: BDL, Jahreszahlen 2024, Berechnungen auf Grundlage von RDC-Datenbank ([2025](#))



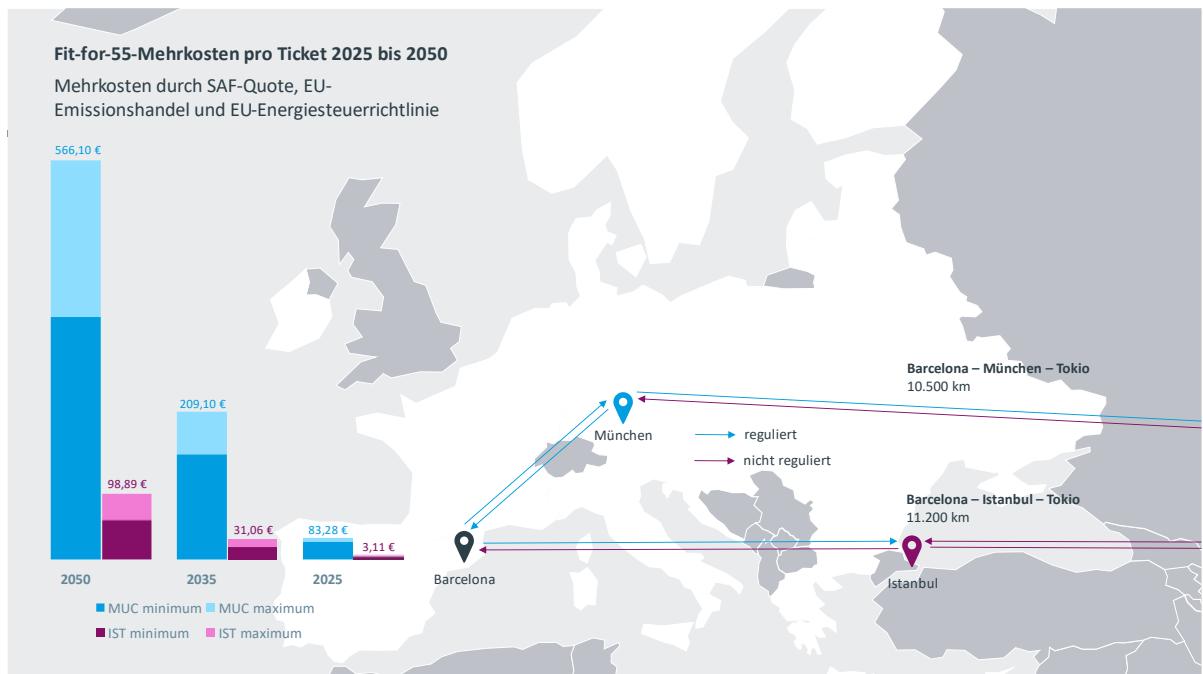
Weitere Wettbewerbs- und Kostennachteile resultieren aus der anhaltenden nationalen Übererfüllung und bürokratischen Umsetzung der europäischen Luftsicherheitsstandards, unzureichenden Betriebszeiten, Ineffizienzen bei der Zollabfertigung und dem fehlenden Verrechnungsverfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer. Die Folge dieser Entwicklungen ist die Verlagerung von Verkehren auf ausländische Flughäfen. Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft sind daher dringend Entlastungen und ein pragmatischer Regulierungsansatz erforderlich.

EU-Klimaschutzpolitik verzerrt internationale Wettbewerb

Die EU will mit dem „Fit for 55“-Paket Impulse für Investitionen in die zentralen Hebel für eine klimaneutrale Luftfahrt setzen: hocheffiziente Flugzeuge, nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels – SAF) sowie mittel- bis langfristig alternative Antriebe. Der Gesetzgeber hat es jedoch verpasst, die Revision des europäischen Emissionshandels für den Luftverkehr (EU ETS Aviation) und insbesondere die Quotenverpflichtungen für den Einsatz von SAF (ReFuelEU Aviation) wettbewerbsneutral auszugestalten. Das gegenwärtige Design des ETS und der ReFuelEU Aviation verteilt einseitig Flugverbindungen über europäische Drehkreuze und setzt somit Anreize zur Umgehung kostenintensiver europäischer Klimaschutzinstrumente. Im Ergebnis droht eine Verlagerung von Verkehren auf außereuropäische Drehkreuze, in denen weniger ambitionierte Sozialstandards und Klimaschutzbemühungen gelten (Carbon Leakage). Ein Wettbewerbscheck und eine Korrektur der Wettbewerbsverzerrungen müssen daher rasch erfolgen, um international faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen

¹⁰ BDL: Jahreszahlen 2024 ([2025](#))

und die Realisierung der EU-Quotenverpflichtungen für nachhaltige Flugkraftstoffe möglich zu machen und so die Erreichung der Klimaschutzziele zu unterstützen.



Quelle: Schwingler Consulting für BDL, Evaluation of the impact of Europe's initiative "Fit for 55" on air traffic ([2024](#)) / Differenz zwischen Prognosen (minimum / maximum) resultiert aus Annahmen für SAF/PtL-Preis / russischer Luftraum aktuell für EU-Airlines gesperrt



Weitere Wettbewerbsnachteile drohen der deutschen Luftverkehrswirtschaft durch die ab 2026 in Deutschland geltende Quote für strombasierte Flugkraftstoffe (Power to Liquid – PtL). Die Quote führt zu Wettbewerbsverzerrungen und ist nach dem Inkrafttreten der höherrangigen ReFuelEU Aviation aus Sicht der Europäischen Kommission europarechtswidrig. Zudem ist absehbar nicht ausreichend PtL verfügbar, um die Quotenverpflichtungen zu erfüllen. Im Ergebnis drohen allein für 2026 und 2027 Strafzahlungen in Höhe von 150 Millionen Euro jährlich, die Wettbewerbsfähigkeit kosten und die Tickets für Fluggäste sowie den Luftfrachttransport verteuern, ohne den Klimaschutz voranzubringen.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Deutschland muss umsteuern: national, europäisch und international

Explodierende staatliche Standortkosten, nationale Sonderwege bei der Umsetzung von EU-Vorgaben, wachsende Bürokratie, eine wettbewerbsverzerrende Regulierung und die Transformationsaufgabe Klimaneutralität – Deutschland und Europa müssen rasch Lösungen für diese Herausforderungen finden. Eine Neufokussierung auf die Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts ist unumgänglich, um Konnektivität für die Menschen und Unternehmen im Land zu sichern, Wertschöpfung am Standort zu erhalten sowie die Defossilisierung des Luftverkehrs effektiv voranzubringen. Die Bundesregierung und die Europäische Kommission sollten vier Handlungsfelder in den Fokus rücken.

Staatliche Standortkosten senken

Massiv steigende staatliche Standortkosten führen bereits zu einer Verlagerung von Verkehren auf ausländische Flughäfen zulasten heimischer Airlines und Flughäfen sowie der Konnektivität am Standort Deutschland. Diese Abwärtsspirale muss rasch durch Entlastungen beendet werden.

- **Luftverkehrsteuer abschaffen oder auf Niveau von 2011 reduzieren und mit Entlastungen bei Luftsicherheitsgebühren und Flugsicherungsgebühren verbinden:** Die nationale Luftverkehrssteuer sollte abgeschafft werden, um Investitionsmittel für Klimaschutzmaßnahmen freizusetzen und den Luftverkehrsstandort Deutschland zu stärken. Wenn keine Abschaffung erfolgt, muss die Luftverkehrsteuer zumindest gemäß dem Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz vom 12. Dezember 2024 deutlich reduziert und mindestens auf das Niveau von 2011 zurückgeführt werden. Zusammen mit Entlastungen bei Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren ergibt sich daraus ein unerlässlicher Hebel zur Wiederbelebung der Wettbewerbsfähigkeit der nationalen Luftfahrt.
- **Verantwortung für Gefahren- und Terrorismusabwehr übernehmen:** Der Staat muss seine hoheitliche Verantwortung für die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger auch im Luftverkehr, an den Flughäfen und der sicheren Lieferkette durch eine angemessene Übernahme der Kosten für die Luftsicherheit wahrnehmen. Das Bundesgebührengesetz (BGebG) ermöglicht dem Staat bei der Gebührenfestsetzung vom Kostendeckungsprinzip abzuweichen, wenn dies im öffentlichen Interesse liegt. Der Staat könnte diese Möglichkeit nutzen und den Beitrag der Nutzer zu den Sicherheitskontrollen an den Flughäfen auf das ursprüngliche Niveau von 10 Euro deckeln.
- **Kosten für Flugsicherung deckeln:** Pandemiebedingte Einnahmeausfälle der Flugsicherung sollten nicht den Fluggesellschaften in Rechnung gestellt, sondern durch den Staat kompensiert werden. Darüber hinaus sollte der Bund die Basiskosten der Kernaufgaben im allgemeinen Interesse übernehmen. Zu diesen Kernaufgaben zählen etwa die Aufrechterhaltung eines 24/7 Kernbetriebs mit minimalem Personaleinsatz und die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der operativen technischen Systeme und Dienste.

Technologieführerschaft hin zu einer emissionsärmeren Luftfahrt sichern

Die deutsche Luftfahrtindustrie ist in einem internationalen Wachstumsmarkt Weltmarktführer. Deutschland muss innovations- und standortfördernde Weichenstellungen entlang der gesamten

Wertschöpfungskette vornehmen, um die Technologieführerschaft hin zu einer emissionsärmeren Luftfahrt und Wertschöpfung zu sichern.

- **Förderung von Forschung und Entwicklung verstetigen:** Der nächste Evolutionsschritt auf dem Weg zur klimaneutralen Luftfahrt erfordert eine gemeinsame Kraftanstrengung von Industrie und Politik. Deutschland sollte die führende Stellung der deutschen Luftfahrtindustrie und das Erreichen der Technologiereife, der für die nächste Generation klimaverträglicher Luftfahrzeuge bis 2030 erforderlichen Technologiebausteine, jährlich mit nationalen Fördermitteln von mindestens 400 Millionen Euro unterstützen. Dabei sind folgende Technologieprioritäten zu setzen: nachhaltige Antriebssysteme und Flugzeugarchitekturen, kritische und nachhaltige Materialien sowie Leichtbau, KI-basierte Automatisierung, Robotik und Konnektivitätsfunktionen, Luftverkehrsmanagement und Cybersicherheitstechnologien. Analog dazu muss auf europäischer Ebene ein europäisches Ökosystem zur Erprobung und Demonstration der Potenziale klimaneutralen Fliegens etabliert und finanziert werden. Dies kann im Rahmen einer Ausweitung der Mittel für die Luftfahrt in den europäischen Rahmenprogrammen für Forschung und Innovation sowie einer Beibehaltung erfolgreicher Instrumente und Partnerschaften (zurzeit insbesondere Horizon Europe und das Nachfolgeprogramm FP10 mit seinen Instrumenten Clean Aviation, SESAR und Collaborative Research) erfolgen. Bei der Ausgestaltung der Forschungsförderung kann eine enge Verzahnung zwischen Zivil- und Verteidigungsforschung Synergien optimal nutzen und Innovationen vorantreiben. Ziel muss es sein, die Spill-Over-Effekte aus der Verteidigungs- und Dual-Use-Forschung für den zivilen Bereich und wechselseitig die aus der zivilen Forschung für die Verteidigung zu generieren und zu stärken.
- **Wasserstoffökosystem für die Luftfahrt aufbauen:** Die nächste Generation emissionsarmer, wasserstoffbetriebener Luftfahrzeuge wird eine zentrale Rolle bei der Defossilisierung der Branche einnehmen. Voraussetzung für die Entwicklung und Inbetriebnahme von Wasserstoffflugzeugen ist ein Wasserstoffökosystem für die Luftfahrt. Bereits heute muss mit der Planung und der Umsetzung des Ökosystems begonnen werden. Der Aufbau der Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur an den Flughäfen und der Transportinfrastruktur muss ebenso staatlich unterstützt werden wie die Produktion von grünem Wasserstoff zu wettbewerbsfähigen Preisen. Die Anbindung der Flughäfen an das Wasserstoffkernnetz sowie die finanzielle Unterstützung der Luftverkehrsbranche beim Aufbau eines Wasserstoffökosystems müssen sichergestellt werden.
- **Rahmenbedingungen für Innovationen schaffen und Zulieferindustrie entlasten:** Die Markteinführung innovativer Luftfahrzeuge (SAF-basiert, elektrisch, hybrid-elektrisch, wasserstoffbasiert) erfordert innovations- und standortfördernde Weichenstellungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Neben der Förderung von Forschung und Entwicklung sowie des Aufbaus notwendiger Infrastrukturen gilt es das Fundament des Industriestandorts zu stärken. Für den Erfolg der Luftfahrtindustrie sind eine nachhaltige, resiliente und bezahlbare Energie- und Rohstoffversorgung, der Abbau bürokratischer Hürden und die Reduzierung von Berichtspflichten auf nationaler und europäischer Ebene sowie wettbewerbsfähige Standortkosten unabdingbar. Dies ist insbesondere für die mittelständisch geprägte Zulieferindustrie essenziell, um Wettbewerbsfähigkeit und Wertschöpfung in Deutschland zu sichern und die Lieferkette zu stabilisieren.

Klimaschutz wettbewerbsneutral ermöglichen

Die EU setzt mit dem „Fit for 55“-Paket Impulse für Investitionen in eine klimaneutrale Luftfahrt, hat es jedoch versäumt, den ordnungspolitischen Rahmen wettbewerbsneutral auszugestalten. Im Ergebnis verteuert die EU-Klimaschutzgesetzgebung einseitig Flugverbindungen über europäische Drehkreuze und setzt somit Anreize zur Verlagerung von Verkehren und Emissionen ins Ausland (Carbon Leakage). Ein Wettbewerbsfähigkeitscheck und notwendige Nachbesserungen müssen rasch erfolgen, um international faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen und die Realisierung der EU-Quotenverpflichtungen für nachhaltige Flugkraftstoffe möglich zu machen, zu denen die Luftfahrtbranche steht.

- **Erfüllung der EU-Quotenverpflichtungen für nachhaltige Flugkraftstoffe wettbewerbsneutral ermöglichen:** Das gegenwärtige Design der ReFuelEU Aviation und ihrer Quotenverpflichtungen für SAF verteuert einseitig Flugverbindungen über europäische Drehkreuze und setzt somit Anreize zur Umgehung kostenintensiver europäischer Klimaschutzinstrumente. Die EU muss dringend Instrumente zur Korrektur der Wettbewerbsverzerrungen einführen und dafür spätestens den in der Verordnung angelegten Review-Prozess nutzen. Die Einführung einer europäischen, reisezielbezogenen und zweckgebundenen Klimaabgabe stellt eine Möglichkeit dar, Wettbewerbsverzerrungen zulasten europäischer Fluggesellschaften auszugleichen, Carbon Leakage zu reduzieren und den Hochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe abzusichern. Alternative Instrumente zur Herstellung international fairer Wettbewerbsbedingungen, wie eine Klimaausgleichsgebühr (SAF Rebalancing Charge), sollten geprüft werden. Diese würde bei Flugverbindungen über außereuropäische Drehkreuze für Flugabschnitte, die nicht der SAF-Quote unterliegen, von Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen erhoben. Die Funktionalität und Praktikabilität der Instrumente müssen gewährleistet werden.
- **Einsatz für globales Level Playing Field ausweiten:** Das Engagement für international harmonisierte und wirksame Klimaschutzmaßnahmen auf Ebene der internationalen Luftfahrtorganisation ICAO muss ausgeweitet werden. Deutschland sollte sich insbesondere für eine Stärkung des Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) der ICAO einsetzen. CORSIA hat als bereits existierendes und global angelegtes System das Potential, zu einem Level-Playing-Field auch jenseits Europas beizutragen.
- **Ausweitung des ETS und Einführung einer Kerosinsteuer ausschließen:** Der innereuropäische Geltungsbereich des EU ETS Aviation muss beibehalten werden, um weitere Wettbewerbsnachteile zu vermeiden. Nationale und europäische Kerosinsteuern sind auszuschließen, da diese europäische Unternehmen im internationalen Wettbewerb systemimmanent benachteiligen würden. Deutschland sollte daher den auf EU-Ebene getroffenen Kompromiss zur Ausnahme von Kerosin aus der EU-Energiebesteuerungsrichtlinie bis mindestens 2035 festhalten.
- **Mehr SAF Allowances zur Verfügung stellen:** Die bislang vorgesehenen Zertifikate im ETS zur Kompensation der Mehrkosten des Einsatzes von nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF Allowances bzw. FEETS) werden nicht annähernd für eine Kompensation der Mehrkosten ausreichen und voraussichtlich spätestens 2028 aufgebraucht sein. Deutschland sollte sich daher für die in der EU ETS-Richtlinie bereits angelegte Verlängerung des Programms einsetzen sowie eine Aufhebung der mengenmäßigen Deckelung und der zeitlichen Begrenzung der SAF Allowances anstreben.

Hochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe unterstützen: Nachhaltige Flugkraftstoffe sind die einzige verfügbare Option für eine weitgehende Defossilisierung des Luftverkehrs. Die Menge an SAF ist derzeit jedoch begrenzt und die Kosten sind erheblich höher als bei herkömmlichem Kerosin. Dies gilt insbesondere für erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs (RFNBO) und fortschrittliche Biokraftstoffe aus neuen Rohstoffquellen. Die Luftfahrtbranche steht zu den EU-Quotenverpflichtungen der ReFuelEU Aviation für biogenes SAF und PtL auf aktuellem Niveau, was die Investitions- und Planungssicherheit für Produzenten stärkt. Für einen raschen und möglichst kostengünstigen Hochlauf von SAF müssen Deutschland und die EU die Verfügbarkeit von SAF jedoch durch ein ergänzendes Bündel an Maßnahmen fördern. Neben langfristiger Investitionssicherheit und einem Abbau von Investmentbarrieren ist ein pragmatischer Regulierungsansatz, der die Nutzung aller zulässigen Rohstoffpotenziale und Produktionsverfahren erlaubt, dringend erforderlich. Internationale Nachhaltigkeits- und Qualitätskriterien, ein internationaler Zertifikatehandel (Book & Claim-Verfahren) sowie internationale Vorgaben für die Anrechnung nachhaltiger Kraftstoffe in den Klimabilanzen von Nutzern und ihren Kunden müssen geschaffen und durchgesetzt werden, um einen internationalen Markt für SAF zu entwickeln. Der in der ReFuelEU Aviation angelegte Flexibilitätsmechanismus sollte daher zu einem Book & Claim-System weiterentwickelt werden. Zudem sollte der neue Sustainable Transport Investment Plan (STIP) des Clean Industrial Deal (CID) genutzt werden, um die Produktion von SAF zu stärken und so rasch eine ausreichende Verfügbarkeit zu wettbewerbsfähigen Preisen sicherzustellen. PtX-Doppelauktionen nach dem Vorbild des Modells von H2Global müssen realisiert, ausgeweitet, langfristig sicher finanziert und pragmatischer ausgestaltet werden, um Anreize für den Bau erster Produktionsanlagen zu setzen. Die vor dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts im Klima- und Transformationsfonds vorgesehenen Förderprogramme für die Entwicklung regenerativer Kraftstoffe sowie Erzeugungsanlagen für strombasierte Kraftstoffe, fortschrittliche Biokraftstoffe und Antriebstechnologien für die Luftfahrt müssen neu aufgesetzt, langfristig fortgeschrieben und finanziell bedarfsgerecht ausgestattet werden. Im Luftverkehr sind zudem wettbewerbsneutrale Finanzierungsansätze unerlässlich, um Carbon Leakage und eine Verlagerung von Verkehren zu vermeiden. Zudem sollte die Bundesregierung die regulatorischen Kompetenzen für den Hochlauf von erneuerbaren Kraftstoffen in Deutschland organisational bündeln, um den Hochlauf rechtssicher und bürokratiearm zu beschleunigen. Detaillierte Vorschläge für eine erfolgreiche Molekülwende finden Sie im BDI-Fachpapier „Zukunftsfähige Mobilität“ zur Bundestagswahl 2025¹¹ und im Maßnahmenkatalog der durch den Arbeitskreis klimaneutrale Luftfahrt der Bundesregierung eingesetzten AG SAF,¹² deren Handlungsempfehlungen für den SAF-Hochlauf schnellstmöglich umzusetzen sind.

Nationale Sonderwege beenden und Bürokratie abbauen

Deutschland fährt in den Bereichen Luftsicherheit, Steuern, Zoll und Klimaschutz nationale Sonderwege, die Bürokratie schaffen und Wettbewerbsfähigkeit kosten. Schlankere und wettbewerbsfähige Vorgaben sind dringend erforderlich.

- **Nationale PtL-Quote für den Luftverkehr streichen:** Die deutsche PtL-Quote verzerrt den Wettbewerb und ist nach dem Beschluss der höherrangigen ReFuelEU Aviation aus Sicht der Europäischen Kommission europarechtswidrig. Entsprechend muss die Quote abgeschafft werden. Aus der Abschaffung resultierende Nachteile für Projekte müssen kompensiert werden, um Vertrauen in die regulatorischen Rahmenbedingungen zu erhalten.

¹¹ BDI: BTW25: Zukunftsfähige Mobilität (2025)

¹² AG SAF: 10 Measures to accelerate the market ramp-up of Sustainable Aviation Fuel (2024)

- **Nationale Übererfüllung europäischer Luftsicherheitsvorgaben ausschließen:** Die nationale Übererfüllung europäischer Luftsicherheitsstandards im Flugbetrieb, an den Flughäfen, an den Sicherheitskontrollen und in der sicheren Lieferkette muss beendet werden. Nationale Sonderwege bei der Schulung von Personal, Anforderungen an die Cybersicherheit und fehlende Kontrollmöglichkeiten für bestimmte Produktgruppen („Sonderkontrollverfahren“) führen schon heute zu Verlagerungen von Güterströmen auf ausländische Flughäfen ohne Sicherheitsgewinne. Für den Personaleinsatz an Sicherheitskontrollen werden bundeseinheitliche Standardisierungen und Flexibilität in der Mindestbesetzung statt langwieriger Einzelgenehmigungen benötigt.
- **Einfuhrumsatzsteuer weiterentwickeln:** Das aufwändige Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland benachteiligt deutsche Unternehmen im europäischen Wettbewerb und bremst die deutsche Wirtschaft im Warenumschlag. Die Bundesregierung muss daher gemeinsam mit den Bundesländern schnellstmöglich ein Verrechnungsverfahrens zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer einführen.
- **Zuverlässigskeitsüberprüfung (ZÜP) harmonisieren und entbürokratisieren:** Das Fehlen einer zentralen Datenbank zur Erfassung aller zuverlässigskeitsüberprüften Personen und die noch immer fehlende gegenseitige Anerkennung der ZÜP zwischen den einzelnen Bundesländern erschwert den flexiblen Einsatz von Personal an mehreren Standorten und schränkt die Mobilität von Mitarbeitenden ein. Daher sollten Bund und Länder schnellstmöglich eine zentrale Datenbank einführen und eine automatische Anerkennung der ZÜP zwischen verschiedenen Bundesländern sicherstellen. Gleichzeitig sollte die Bundesregierung auf europäischer Ebene darauf hinwirken, ein gemeinsames Überprüfungsregime der Mitgliedsstaaten einzuführen, was die Personalanwerbung spürbar erleichtern würde.
- **Betriebseinschränkungen ausschließen und Erreichbarkeit lokaler Behörden sichern:** Flexible und international wettbewerbsfähige Betriebszeiten an deutschen Flughäfen – an Fracht-Drehkreuzen auch der 24/7-Betrieb – sind essenziell für die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts und müssen bestehen bleiben. Für einen effizienten Betrieb müssen Behörden an Flughäfen zudem durchgehend erreichbar sein.
- **Zollabwicklung effizienter gestalten und digitalisieren:** Eine umfassende Digitalisierung und Automatisierung im Bereich des Zolls ist essenzielle Voraussetzung für eine schnelle Sendungsabfertigung. Der Digitalisierung und personellen Ausstattung der Zollbehörden muss daher höchste Priorität eingeräumt werden.
- **Digitale Abfertigung ermöglichen:** Die elektronische Prüfung von Passdokumenten führt zu einer enormen Beschleunigung von Abfertigungsprozessen an Flughäfen. Entsprechend sollte in Deutschland rechtlich ermöglicht werden, was heute in anderen EU-Staaten bereits Standard ist. Für die Luftfrachtkette sind zügig die gemäß der eFTI-Verordnung (EU-VO 2020/1056) notwendigen Digitalisierungsschritte zur papierlosen Kontrolle auf der Grundlage von elektronisch übermittelten Transportinformationen der Unternehmen zu ergreifen.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Lobbyregisternummer: R000534

Redaktion

Marco Kutscher
Referent Mobilität und Logistik
T: +49 30 2028 1751
m.kutscher@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 2065