

Lenkungskreis Luftverkehr

Handlungsempfehlungen zur Luftfahrtpolitik der Bundesregierung in der 21. Legislaturperiode

Stand 18.06.25

Das DVF begrüßt nachdrücklich die Zielsetzungen zur Luftfahrtpolitik im Koalitionsvertrag: Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und Konnektivität, Senkung der Standortkosten, Stärkung der Nachhaltigkeit und der Luftfahrtforschung. Eine erfolgreiche Luftfahrt ist entscheidend für Deutschland. Die Impulse der Bundesregierung sollten deutlich und schnell erfolgen. Das DVF sieht die im Folgenden aufgelisteten Maßnahmen als wichtig an.

Standortkosten

- Rücknahme der zum 1. Mai 2024 erfolgten Erhöhung der Luftverkehrsteuer durch Absenkung der Steuersätze in § 11 Abs. 1 LuftVStG. Schnellstmögliche Vorbereitung durch das BMF und Verabschiedung der Gesetzesänderung im Deutschen Bundestag. Die Absenkung ist ein erster, aber keinesfalls hinreichender Schritt zur Kostenentlastung. Das DVF spricht sich für die Abschaffung der Luftverkehrsteuer aus.
- Vorbereitung einer anteiligen öffentlichen Finanzierung der Kosten im Bereich der Luftsicherheit und der Flugsicherung. Zügige Erarbeitung entsprechender Vorlagen durch das BMV bzw. BMI.

Nachhaltigkeit; alternative Kraftstoffe

- EU-rechtskonforme Überführung der europäischen SAF-Quote (ReFuelEU-Aviation) in das deutsche Bundesimmissionsschutzgesetz.
- Die Hälfte der Einnahmen aus dem Luftfahrt-ETS soll künftig zur Finanzierung von SAF bereitgestellt werden. Der resultierende Betrag liegt unter 50 Mio. Euro pro Jahr. Der Bedarf ist weit höher. Die Zweckbindung von Einnahmen der öffentlichen Hand aus dem Luftverkehr muss weiter gestärkt werden.
- Um die Transformation der Luftfahrt effektiv zu unterstützen, muss die zuletzt deutlich reduzierte Mittelausstattung des Sektors im KTF wieder angehoben und auf hohem Niveau stabilisiert werden.
- Vorschläge zur Förderung beispielhafter SAF-Produktionsprojekte durch den Bund:
 - Freigabe der Fördermittel des Bundes für die Herstellung von 30.000 Tonnen PtL-Kerosin pro Jahr am Standort Rüdersdorf. Die Genehmigung der Europäischen Kommission liegt vor. Bescheid BMWE nötig.
 - Sicherung der Mittel für den Betrieb der Technologie-Plattform Power-to-Liquid-Kraftstoffe (TPP). Die Mittel sind erforderlich zur Errichtung der Demonstrationsanlage PtL-Lab in Leuna unter Federführung des DLR. Der KTF-

Titel zur Förderung von SAF-Erzeugungsanlagen sollte wie ursprünglich geplant auf 150 Mio. Euro p.a. angehoben und langfristig durchgehalten werden.

- Projekt HyKero von EDL/xFuels in Sachsen fördern.
- Deutschland benötigt weitere *große* Produktionsprojekte, damit PtL in höheren Mengen bereitgestellt wird. Voraussetzung für entsprechende privatwirtschaftliche Investitionen ist eine Förderung durch den Bund mit verlässlichen Perspektiven und substanziellen Förderquoten.
- Andere wichtige Maßnahmen zur Unterstützung der SAF-Produktion und Verkleinerung der Finanzierungslücke:
 - Föderrichtlinie eK-Invest des BMV umsetzen, mit der die Errichtung bzw. Umrüstung von Anlagen zur Erzeugung von fortschrittlichen Biokraftstoffen und strombasierten Kraftstoffen gefördert werden soll.
 - Vom BMV vorbereitetes PtL-Kero-Programm umsetzen. Die Föderrichtlinie soll die Differenz zwischen den Produktionskosten und -erlösen mittels eines Doppelauktionsmechanismus ausgleichen, analog H2Global.
 - Neuausschreibung der 2024 gescheiterten SAF-Tranche von H2Global mit verbesserten Konditionen. Auftragswert erhöhen und Laufzeit verlängern.
- Die Einführung einer europäischen, endzielbezogenen und zweckgebundenen Klimaabgabe stellt eine Möglichkeit dar, Wettbewerbsverzerrungen auszugleichen, Carbon Leakage zu vermeiden und den Hochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe sowie Forschungsförderung abzusichern und zu finanzieren. Alternativ könnte eine SAF-Rebalancing-Gebühr eingeführt werden, die bei denjenigen Flugstrecken einen finanziellen Ausgleich vornimmt, die nicht der europäischen SAF-Quote unterliegen.
- Weitere Maßnahmen der EU im Zusammenhang mit SAF, auf die die Bundesregierung hinwirken sollte:
 - Hemmnisse für den Hochlauf in der Regulierung beseitigen. Das betrifft insbesondere die RED III: Mehr Flexibilität bei den Feedstocks. Planungssicherheit durch langfristige Anerkennung von CO₂ aus industriellen Punktquellen. Klarheit bei der THG-Bilanzierung schaffen.
 - Anhebung der Menge der SAF-Allowances (FEETS) im Luftfahrt-ETS.
 - Eine Weiterentwicklung des SAF-Flexibilisierungsmechanismus hin zu einem Book&Claim-Anrechnungsmechanismus kann dazu beitragen, den SAF-Markthochlauf kurz- und mittelfristig zu beschleunigen. Dabei muss sichergestellt werden, dass EU-Standards aus der EU-Verordnung ReFuelEU Aviation und der RED III nicht auseinanderfallen, sondern harmonisiert und kompatibel sind.

Luftfahrtforschung

- Das DVF begrüßt die angekündigte Offensive der Bundesregierung für die Luft- und Raumfahrt und die Aufnahme in den Kreis der Schlüsseltechnologien der Hightech Agenda. Der Koalitionsvertrag spricht zu Recht von einer "Intensivierung der Forschungsaktivitäten". Die Forschungs- und Innovationsförderung für die Luftfahrt muss nun zügig, auch haushalterisch, konkretisiert werden. Nur die gezielte Förderung neuer umweltschonender Antriebe und nachhaltiger Treibstoffe sorgt dafür, dass das Klima genauso wie unsere Wettbewerbsfähigkeit und damit unser Wohlstand und unsere Gesellschaft profitiert.
- Wir sehen die Zielgröße für das Luftfahrtforschungsprogramm zusammen mit dem KTF-Titel „Klimaneutrales Fliegen“ bei 500 Mio. Euro p.a. Zudem sollte die Mittelverwendung aus dem KTF nicht nur eng auf Wasserstoff ausgerichtet sein, sondern auch breitere Forschungsförderung ermöglichen, die auf die Dekarbonisierungsziele in der Luftfahrt einzahlen, wie z. B. Leichtbau- oder Materialforschung.
- Die Technologieprioritäten für das Lufo sind:
 - nachhaltige Antriebssysteme und Flugzeugarchitekturen
 - Flugzeugsysteme (u. a. Avionik, Flugsteuerung, Flügel)
 - kritische und nachhaltige Materialien; Leichtbau inklusive hochratenfähige Produktion
 - KI-basierte Automatisierung, Robotik und Konnektivitätsfunktionen
 - Innovatives Luftverkehrsmanagement einschließlich Regulatorik
 - Sicherheitstechnologien einschließlich Cybersicherheit und Dual Use
 - Weiterentwicklung sowie Verbesserung der MRO-Verfahren (Maintenance, Repair and Operations)
- Aufbau eines Wasserstoff-Ökosystems für die Luftfahrt durch KTF-Mittel unterstützen (Produktion, Transport, Betankung und Antrieb).
- Auch die europäische Förderung der Luftfahrtforschung sollte im europäischen Rahmenprogramm für Forschung und Innovation (zukünftig FP10) mit den bewährten Instrumenten Luftfahrt-Verbundforschung (aktuell in Horizon Europe Cluster 5) sowie den beiden Luftfahrtpartnerschaften Clean Aviation und SESAR auf hohem Niveau fortgeführt werden. Für die Fortführung von SESAR über 2027 hinaus ist eine klare Weichenstellung erforderlich.
- Neben der technischen Entwicklung der Luftfahrzeuge müssen die Förderkulissen auch die frühe Betriebsphase umfassen. Für den Flugbetrieb mit alternativen Antrieben sind zum Teil neue, innovative Konzepte erforderlich. Das betrifft z. B. elektrisch angetriebene, senkrecht startende und landende Luftfahrzeuge (eVTOL). Der An- und Abflug von Hubschraubern kann durch neue satellitengestützte Verfahren (PinS, Point-in-Space) auch unter schlechten Sichtbedingungen ermöglicht werden, was z. B. die Verfügbarkeit der Luftpfortung erhöht.

- Die Bereitstellung von wachstumsorientiertem Risikokapital ist für technologiegetriebene Start-ups im Luftfahrtsektor entscheidend, um Kapitalengpässe in der Kommerzialisierungsphase zu überwinden. Es ist wichtig, dass Luftfahrtinnovationen in Deutschland zur Marktreife gelangen. Die Abwanderung von Zukunftstechnologien und Wertschöpfungspotenzialen muss vermieden werden.

Luftverkehrsinfrastruktur

- Intermodalität verbessern. Lücken bei der Anbindung der Flughäfen schließen. Fernbahnanschluss MUC mit hoher Priorität umsetzen.
- Sicherung der Betriebszeiten der Flughäfen. Keine zusätzlichen lärmbedingten Betriebsbeschränkungen.
- Verbesserung der Effizienz und Nachhaltigkeit im europäischen Luftraum vor allem durch die schnelle und umfassende Nutzung digitaler Innovationen (Digital European Sky). Der Single European Sky bietet ein CO₂-Einsparpotential von sechs Prozent durch Verbesserungen im Flugsicherungssystem und optimierte Airline-Operations.
- Aus dem Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaschutz“ des Bundes sollten Finanzierungsbeiträge für die Verbesserung des Luftverkehrs erbracht werden; siehe unten.

Bürokratieabbau und Beschleunigung

- Die Bundesregierung sollte die Einführung des Verrechnungsmodells für die Einfuhrumsatzsteuer gemäß Koalitionsvertrag umgehend vorbereiten (BMF mit den Ländern). Davon profitiert der gesamte Wirtschaftsstandort Deutschland.
- Die Initiativen der Bundesregierung für Bürokratieabbau und Digitalisierung müssen auch in der Luftfahrt zur schnelleren Umsetzung von Innovationen und zu Effizienzgewinnen führen.
- Keine Überfüllung („Gold Plating“), sondern pragmatische Umsetzung von EU-Standards in den Bereichen Security, Zoll und Datenschutz. Bürokratieabbau nicht nur durch kleinteilige Maßnahmen, sondern grundlegend angehen.
- Mehr Automation, Innovation und Effizienz bei den Kontrollverfahren:
 - Übertragung der Koordinierungsverantwortung für die Passagierkontrollen (Modell FRA) an weiteren Flughäfen umsetzen
 - Einsatz moderner CT-Scanner vorantreiben
 - behördenseitig kostensensible und stärkere bedarfsoorientierte Personalbesetzung gewährleisten
 - Entfristung der Teilbeleihung für Hilfstätigkeiten/Peaks
 - Fluggastprozesse könnten beschleunigt werden, wenn es zulässig wäre, den Chip im Reisepass für Kontrollzwecke auszulesen. Eine entsprechende Anpassung des Passgesetzes sollte jetzt in Angriff genommen werden.

- Digitalisierung und Automatisierung von Zollverfahren vorantreiben, z. B. im Hinblick auf Herausforderung im Bereich eCommerce in der Luftfracht.
- Für die Zuverlässigkeitüberprüfung (ZÜP) ist eine länderübergreifende Datenbank im Aufbau, die künftig eine gegenseitige Anerkennungen der Bescheide zwischen den Bundesländern ermöglicht. Die Datenbank muss zügig und vollumfänglich aktiviert werden. Es sollten außerdem weitere Schritte umgesetzt werden, um die ZÜP flexibler und effizienter zu machen: Reduzierung der Wohnorte-Nachweispflicht von zehn auf fünf Jahre. Gegenseitige Anerkennung von ZÜP-Bescheiden und Aufbau einer entsprechenden Datenbank auch zwischen den EU-Mitgliedsländern. Festlegung einheitlicher Standards auf EU-Ebene.
- Der Zoll benötigt dringend eine Digitalisierung und einen aufgabengerechten, zukunftsgerichteten Ressourcenaufbau.
- Schulungsanforderungen für Luftsicherheitskontrollassistenten und die Beteiligten an der Sicherer Lieferkette vereinfachen. Anforderungen und Überprüfungsintervalle der Luftsicherheitsschulungen auf Erforderlichkeit prüfen und harmonisieren.
- Geplanten Straftatbestand ins Luftsicherheitsgesetz aufnehmen betreffend Eingriffe von außen in die Luftseite der Flughäfen. Keine Erhöhung der Eigensicherungsanforderungen der Flughäfen.
- Die Europäische Kommission prüft gegenwärtig den Überarbeitungsbedarf der EU-Verordnung zur Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Regulation 1008/2008). Diskutiert werden unter anderem mehr Freiräume für das Wet-Leasing. Beim Wet-Lease wird das Flugzeug mit Crew, Wartung und Versicherung durch den Leasinggeber bereitgestellt. Durch die EU geschaffenen Freiräume sollten vom Luftfahrtbundesamt zügig und konsequent an die Airlines weitergereicht werden: reduzierte Genehmigungsanforderungen; schnellere Freigabe der Anträge; auch Teil-Wet-Lease z. B. tageweise erlauben.

Strategie und Koordinierung

- Die Bundesregierung sollte eine übergreifende Strategie für den Luftfahrtstandort Deutschland mit allen Beteiligten ausarbeiten und umsetzen.
- Strategisch koordiniertes Handeln der Ressorts sicherstellen, die an Luftfahrtthemen arbeiten: BMV, BMWE, BMFTR, BMDS, BMI, BMVg.
- Die Bundesregierung muss die Luftfahrtforschung weiter mit hoher Aufmerksamkeit unterstützen und hierfür einen zentralen Ansprechpartner benennen.
- Stärkung und Absicherung der besonderen Rolle des DLR als größte Luftfahrtforschungseinrichtung des Bundes im Rahmen der Neupositionierung des BMFTR.
- Arbeitskreis klimaneutrale Luftfahrt oder ein gleichwertiges Gremium fortführen.

Sondervermögen Infrastruktur und Klimaschutz

- Wie bei anderen Verkehrsträgern bestehen auch im Luftverkehr besondere Finanzierungsanforderungen hinsichtlich der Infrastruktur und des Klimaschutzes.
- § 4 Abs. 1 und 2 des Errichtungsgesetzes zum Sondervermögen enthalten konkrete Anknüpfungspunkte, welche die Bundesregierung zur Unterstützung der Luftfahrt heranziehen sollte.
- Ein Finanzierungsanteil des Bundes aus dem Sondervermögen ist insbesondere in folgenden Bereichen geboten: Basisfinanzierung der Flugsicherung, Schutz des Luftverkehrs vor Terrorangriffen als öffentliche Aufgabe, Digitalisierungsmaßnahmen im Bereich der Fluggast- und Frachtkontrollen, Aufbau der Infrastruktur für die nachhaltigen Energieversorgung des Luftverkehr sowie F&E-Einrichtungen der Luftfahrt.
