



Stärkung des Luftfahrtstandorts Deutschland

Wo liegen die Probleme und was sollte getan werden?

 **Gemeinsam Wirtschaft Stärken**

DIHK

Deutsche
Industrie- und Handelskammer

IHK

Deutsche
Industrie- und Handelskammern

Stärkung des Luftfahrtstandorts Deutschland – Wo liegen die Probleme und was sollte getan werden?

Wo stehen wir?

Deutschland ist ein hoch entwickeltes Industrieland mit einer zentralen Lage in Europa – eigentlich ideal als Luftverkehrsdrehkreuz für ganz Europa. Gleichwohl entwickelt sich der Luftverkehr nach den Einbrüchen im Zuge der Corona-Pandemie im Vergleich zu den anderen EU-Staaten nur unterdurchschnittlich. Ein unterdurchschnittliches Wachstum des Aufkommens in Passage und Fracht kann Indikator für eine wirtschaftliche Wachstumsschwäche sein – es kann aber auch andere Gründe haben: Der Luftverkehrsstandort Deutschland wird insbesondere durch die Rahmenbedingungen und politische Entscheidungen der letzten Jahre geschwächt. Die staatlichen Standortkosten haben sich zwischen 2019 und 2025 an vielen bedeutenden Standorten verdoppelt; allein im laufenden Jahr steigen die Belastungen für den Luftverkehr nach Berechnungen des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) um weitere 1,2 Mrd. Euro. Eine international wettbewerbsfähige Luftverkehrsinfrastruktur ist aber zwingend erforderlich, um die globale Bedeutung Deutschlands als Wirtschaftsraum abzusichern.

Ein verringertes Flugangebot hat mehrere negative Konsequenzen:

1. Es geht Wertschöpfung in der Luftfahrtbranche verloren – bei Fluggesellschaften, Flughäfen und den anderen Unternehmen im Umfeld der Luftfahrt. Zugleich entfallen damit auch Steuereinnahmen.
2. Ein verringertes Flugangebot und damit fehlende Konnektivität haben Auswirkungen auf die Wirtschaft insgesamt. Negative Konsequenzen durch die schlechtere Erreichbarkeit ergeben sich insbesondere für die import- und exportorientierten Unternehmen, die für Kundenkontakte – möglichst als „One-Day-Trip“ – und für eilige Fracht auf gute Flugverbindungen angewiesen sind. Betroffen sind aber ebenso die Tourismus- und Kulturbranche sowie die Messestandorte, die auch auf ausländische Gäste angewiesen sind.
3. Wegfallende Linienverbindungen müssen entweder durch andere Verkehrsträger ausgeglichen werden oder durch kostenintensive individuelle Flüge im Werk- oder Anforderungsverkehr abgewickelt werden. Durch die Verlagerung von Passagieren und Fracht auf Flughäfen in Nachbarländern kann es zu zusätzlichem Verkehr – insbesondere auf der Straße – und damit zu zusätzlichen Umweltbelastungen kommen.

Wo liegen die Probleme und was sollte getan werden?

Problem 1: Luftverkehrssteuer

Das europäische Emissionshandelssystem (EU ETS) sollte eigentlich – neben dem Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe, den Sustainable Aviation Fuels (SAF/PtL), – das zentrale marktwirtschaftliche Instrument zur Defossilisierung des Luftverkehrs sein. Allerdings wird die kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten für diesen Sektor bereits 2026 vollständig auslaufen, noch bevor

wirksame CO₂-neutrale Lösungen in großem Maßstab verfügbar sein werden. Zwar schaffen sogenannte SAF Allowances Anreize für die Beimischung von CO₂-neutralem Kerosin, doch die kürzlich festgelegte Obergrenze bis 2030 ist deutlich zu niedrig, um die Mehrkosten für verfügbares SAF auszugleichen. Die Kosten für den europäischen Flugverkehr werden daher erheblich steigen und das Risiko von Carbon Leakage, der Verlagerung von CO₂-Emissionen in Staaten mit weniger strengen Auflagen, erhöhen. Auf internationaler Ebene besteht mit dem Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation ein Rahmenwerk (CORSIA) der International Civil Aviation Organization (ICAO), das eine globale Lösung für Emissionen im Luftverkehr bietet.

Darüber hinaus wird seit 2011 in Deutschland eine Luftverkehrssteuer erhoben. Bis 2024 wurden die Steuersätze in Abhängigkeit von den Einnahmen aus dem Emissionshandel angepasst und waren auf 1 Mrd. Euro gedeckelt. 2020 wurde die Steuer auf ein geplantes Steueraufkommen in Höhe von 2 Mrd. Euro verdoppelt, diese Erhöhung kam allerdings erst mit der Wiederaufnahme des Luftverkehrs nach der Corona-Pandemie zum Tragen. Zum 1. Mai 2024 wurde die Luftverkehrssteuer um rund 24,4 % auf 2,33 Mrd. Euro angehoben, der Absenkungsmechanismus wurde gestrichen. Begründet wurde dies mit der Schließung von Haushaltslücken und der Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen im Luftverkehr. Parallel wurden allerdings weit über 2 Mrd. Euro Fördermittel im Klima- und Transformationsfonds (KTF) ersatzlos gestrichen. Für die Luftverkehrssteuer gilt das Nonaffektationsprinzip, die Einnahmen unterliegen damit keiner Zweckbindung. Deutschland erhebt in der EU die höchste Luftverkehrssteuer. Aktuell betragen die Steuersätze pro Fluggast

- 15,53 Euro für Kurzstreckenflüge (z. B. innerhalb der EU),
- 39,34 Euro für Mittelstreckenflüge (bis zu 6.000 km),
- 70,83 Euro für Langstreckenflüge (über 6.000 km).

Besteuert wird der Abflug von einem inländischen Startort. Ankünfte aus dem Ausland sind nicht steuerpflichtig. Verbindungen mit innerdeutschem Hin- und Rückflug werden dadurch zweimal besteuert.

Zum Vergleich: In den Niederlanden beträgt die entsprechende Steuer pauschal 29,05 Euro und in Frankreich, Belgien und Österreich mit Ausnahme der höher besteuerten Flüge unter 350 km sogar nur 12 Euro. In Portugal wird eine Ticketsteuer von lediglich 2 Euro erhoben und in Spanien, Griechenland, Polen, Ungarn und Tschechien gibt es gar keine vergleichbare Abgabe. Schweden hat die Luftverkehrssteuer zum Juli 2025 abgeschafft.

In mehreren Studien wurde in den letzten Jahren nachgewiesen, dass die positiven Effekte der Abschaffung der Steuer die Nachteile (Steuermindereinnahmen) mehr als ausgleichen: Die Steigerung der Konnektivität und die verbesserte Anbindung führen zu mehr Verkehr und Arbeitsplätzen, zu sinkenden Stück- und Basiskosten, mehr Incoming-Tourismus und damit zu steigenden (anderen) Steuereinnahmen.

DIHK-Forderung:

Die deutsche Luftverkehrssteuer sollte für alle gewerblichen Flüge abgeschafft werden. Nur so können Wettbewerbsnachteile gegenüber Ländern, die diese Steuer nicht erheben, beseitigt werden.

Einige Unternehmen lehnen dies ab. Sie sehen in der Luftverkehrssteuer ein geeignetes Instrument zur Anlastung von Externalitäten, zur Umsetzung von Klimaschutz im Luftverkehr und zur Begrenzung des Luftverkehrswachstums.

Problem 2: Luftsicherheitsgebühren

In Deutschland sind die Luftsicherheitsgebühren im internationalen Vergleich sehr hoch und das Aufkommen hat sich den letzten Jahren verdoppelt. Die Kosten der Sicherheit werden dabei – anders als bei anderen Aktivitäten in Deutschland oder in anderen Staaten – nahezu vollständig auf die Nutzer umgelegt. Für jeden kontrollierten Passagier an deutschen Flughäfen müssen Fluggesellschaften seit dem 1. Januar 2025 bis zu 15 Euro zahlen. Damit bewegt Deutschland sich zwar auf dem gleichen Niveau wie die Niederlande, liegt aber deutlich über Österreich mit einem Betrag zwischen 2 und 10 Euro. Norwegen, Schweden und Finnland erheben keine Luftsicherheitsgebühren.

DIHK-Forderung:

Die Gewährleistung der Luftsicherheit stellt eine hoheitliche Aufgabe dar. Die hierbei entstehenden Kosten sollten – analog zu vergleichbaren Aufgaben in der Schifffahrt, bei der Bahn, bei Sportveranstaltungen oder bei Karnevalsumzügen – vom Staat getragen werden. Maßnahmen und Abläufe im Bereich der Luftsicherheit sollten zudem fortlaufend überprüft und effizienter gestaltet werden.

Einige Unternehmen lehnen dies ab. Sie sehen darin eine staatliche Leistung, deren Aufwand von den Nutzern und nicht von der Allgemeinheit getragen werden sollte.

Problem 3: Weiterhin Forderungen nach Einführung einer Kerosinsteuer

Mit der Erhöhung der Luftverkehrssteuer zum 1. Mai 2024 konnte die Einführung einer Kerosinsteuer für die gewerbliche Luftfahrt abgewendet werden. Diese Steuer wird von vielen Ländern weltweit abgelehnt und könnte wegen des Chicagoer Abkommens, das eine gegenseitige Besteuerung ausschließt, ohnehin nur für gewerbliche Flüge innerhalb eines Landes oder eines gemeinsamen Wirtschaftsraums wie der EU eingeführt werden. Hinzu kommt, dass über den EU-Zertifikatehandel für CO₂ der Verbrauch von Kerosin bereits belastet wird und die teilweise kostenlose Zuteilung 2026 enden wird. Eine zusätzliche Kerosinsteuer wäre eine Doppelbelastung.

Erhoben wird eine Energiesteuer auf Kerosin und Flugbenzin derzeit nur für den nicht gewerblichen Luftverkehr. Kritiker des Luftverkehrs fordern weiter ihre Einführung auch im gewerblichen Luftverkehr. Dabei wären die Folgen bei einer Einführung dort noch gravierender als bei der Luftverkehrssteuer, da sie

- mit hohem bürokratischen Aufwand verbunden wäre,
- Umsteigepassagiere betreffen würde, die dann auf Flughäfen in Ländern ohne diese Steuer ausweichen würden (z. B. Istanbul), und
- auch die Luftfracht treffen würde.

DIHK-Forderung:

Überlegungen zur Einführung einer Kerosinsteuer im gewerblichen Luftverkehr sollten wegen der damit verbundenen rechtlichen, bürokratischen und wettbewerblichen Probleme nicht weiterverfolgt werden.

Einige Unternehmen lehnen dies ab. Sie sehen in einer Kerosinsteuer ein geeignetes Instrument zur Anlastung von Externalitäten und zur Begrenzung des Luftverkehrswachstums.

Problem 4: Sicherung der Konnektivität und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit

Die gegenseitige Gewährung von Verkehrsrechten zwischen Staaten wird meist in bilateralen Luftverkehrsabkommen festgelegt. Durch diese Abkommen wird der gegenseitige Marktzugang geregelt. Ziel der Luftverkehrsabkommen ist – insbesondere bei ungleich großen Märkten in den Vertragsstaaten – die Sicherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer. Die Erfahrung zeigt aber: Während am Luftverkehrsstandort Deutschland hohe Sozial-, Verbraucher- und Klimaschutzstandards zu erfüllen sind, können subventionierte Airlines mit Drehkreuzen außerhalb Europas von einer weitreichenden Verlagerung der Passagierströme in ihre Märkte profitieren. Diese Luftverkehrsnachfrage weicht dann auf Hub-Standorte außerhalb Deutschlands aus. Andererseits besteht bei den Unternehmen in den Regionen außerhalb der Hub-Standorte der Wunsch nach mehr Direktverbindungen. Auch Frachtverkehre mit Start oder Ziel Deutschland drohen, ohne entsprechende Vereinbarungen häufig über Flughäfen in anderen europäischen oder außereuropäischen Ländern abgewickelt zu werden.

DIHK-Forderung:

Luftverkehrsabkommen sollten so ausgestaltet werden, dass sie in der Passage und in der Fracht Direktverbindungen aus allen Wirtschaftsregionen ermöglichen. Gleichzeitig sollten sie nicht zu einer Abwanderung von Verkehren zu Drehkreuzen außerhalb Europas führen. Dafür sollte ein Level Playing Field zwischen inländischen, europäischen und nicht-europäischen Airlines gewährleistet werden.

Einige Unternehmen lehnen hingegen jede Änderung des Status Quo ab.

Problem 5: Ein- und Ausreisen auf kleinen Flugplätzen

Bisher konnten Passagiere auf Nicht-Schengen-Flügen auf kleineren Flugplätzen durch beliebige Mitarbeitende der Flugplätze grenzpolizeilich abgefertigt werden. Dies wird vor allem von Unternehmen genutzt, die ihre Standorte abseits der großen Verkehrsflughäfen haben. Aber auch die Veranstaltungsbranche nutzt diese kleinen Flugplätze für Individualflüge. Damit werden zugleich die großen Flughäfen entlastet, bei denen diese Verkehre oft nicht im Fokus liegen. Durch die Einführung des Elektronischen Einreisystems (EES) wird dieses Konzept gefährdet, da EES nur durch die Bundespolizei genutzt werden darf. Bundespolizisten können aber auf Flugplätzen wegen der geringen Anzahl an Nicht-Schengen-Flügen nicht stationiert werden. Lösungsansätze wurden durch die Fachreferate des BMI erarbeitet, bedürfen aber einer dauerhaften Absicherung.

DIHK-Forderung:

Pragmatische Lösungen sollten eine grenzpolizeiliche Abfertigung von Nicht-Schengen-Passagieren an kleinen Flugplätzen durch mobile Einsatztrupps der Bundespolizei nach Voranmeldung weiterhin ermöglichen. Die personellen und organisatorischen Voraussetzungen sind zu gewährleisten.

Problem 6: Umstellung auf Sustainable Aviation Fuels (SAF)

Nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) sind der zentrale Hebel zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Luftverkehr. Die ReFuelEU Aviation-Verordnung sieht seit 2025 eine verpflichtende SAF-Quote für Abflüge an Unionsflughäfen vor, die bis 2050 ansteigt. Diese werden durch die nationalen Regelungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sogar noch übertroffen. Die Verordnung schreibt auch eine Unterquote für SAF nicht-biogenen Ursprungs vor (Power to liquid (PtL) oder „eSAF“). SAF sind deutlich teurer als herkömmliches Kerosin und nicht in ausreichenden Mengen verfügbar. Dies gilt insbesondere für eSAF: Wegen der hohen Kosten für die Errichtung von Produktionsanlagen und Problemen bei der kontinuierlichen Verfügbarkeit von grünem Strom, schafft es der Markt ohne weitere Maßnahmen derzeit und in absehbarer Zukunft allerdings nicht die erforderlichen Mengen herzustellen. Auch künftig werden zusätzliche Mengen aus anderen Regionen außerhalb Europas zugekauft werden müssen, weil grüner Strom in Europa knapp sein wird und SAF-Produktion mit anderen Stromanwendungen konkurriert.

Die SAF-Quote belastet im Interkontinentalverkehr zudem einseitig europäische Airlines, da sie bei Umstiegen über Nicht-EU-Hubs nicht greift. Dies verzerrt den Wettbewerb und führt zur Verlagerung von Verkehren und Emissionen außerhalb der EU (Carbon Leakage).

Eine Ausnahme bilden die regionalen Flughäfen und Verkehrslandeplätze. Sie verweisen darauf, dass ihre Treibstofflieferanten schon heute überwiegend in der Lage wären, die geringeren, dort benötigten Mengen an SAF bereitzustellen. Dort mangelt es jedoch aufgrund der hohen Kosten und fehlenden Mechanismen zur Anrechnung der eingesparten CO₂-Emissionen beim Emissionshandel an Abnehmern, so dass die eigentlich mögliche Bereitstellung unterbleibt.

DIHK-Forderung:

Die zeitnahe Umstellung der Luftfahrt auf Kerosin ohne CO₂-Emissionen fossilen Ursprungs (SAF) erfordert die Schaffung entsprechender Produktionsanlagen in Deutschland sowie in anderen EU-Staaten und weiteren Partnerländern. Dadurch würden auch grüne Industriearbeitsplätze geschaffen. Damit dies gelingt, sind aber flexible Rahmenbedingungen und übergangsweise staatliche Investitionen bis zum Markthochlauf erforderlich. Dazu zählen auch finanzielle Absicherungen für Projekte in Ländern, die nicht zur EU gehören, sowie die Vereinfachung und Standardisierung entsprechender Genehmigungsverfahren in Deutschland. In der Übergangsphase sollte auch die Kompensation von Emissionen – beispielsweise durch Maßnahmen zur Abscheidung von CO₂ (CCS/CCU) – genutzt werden können.

PtL-SAFs werden in den kommenden Jahren voraussichtlich nicht in ausreichenden Mengen verfügbar sein, um den Bedarf für die Erfüllung der Beimischungsquoten zu decken. Daher sollten nationale Alleingänge bei der frühzeitigen Einführung von Beimischungsquoten für PtL-SAFs vermieden werden. Das BImSchG sollte an die Vorgaben der ReFuelEU Aviation angepasst werden, um eine Harmonisierung mit den EU-weiten Regelungen sicherzustellen. Die Beimischungsquoten für nachhaltige Flugkraftstoffe der ReFuelEU Aviation sind zumindest europaweit einheitlich einzuhalten, nationale Quoten sind europarechtswidrig und wettbewerbsverzerrend.

Mechanismen für eine Integration von SAF in bestehende Emissionshandelstools sollten etabliert und bestehende bürokratische Hürden abgebaut werden.

Einige Unternehmen lehnen hingegen Änderungen an den derzeitigen Regelungen ab.

Problem 7: Nachtflugbeschränkungen

Auf den meisten deutschen Flughäfen bestehen strenge Nachtflugbeschränkungen. Diese werden auch von Teilen der Wirtschaft unterstützt. Die Zuständigkeit für die Betriebszeiten von Flughäfen, also auch die Nachtflugregelungen der Flughafenstandorte, liegt bei den Bundesländern. Somit wären diese die Adressaten dieser DIHK-Forderung, nicht der Bund. Im Fall des Flughafens Frankfurt stehen Änderungen der Nachtflugregelungen nicht zur Diskussion, da sie im Rahmen des Mediationsverfahrens zum Flughafenausbau festgelegt wurden.

Nachtflugbeschränkungen können die Optimierung von Flugzeugumläufen sowohl im Passage- als auch im Frachtbereich erschweren. Generell hat sich die Lärmbelastung für Anwohner mit der kontinuierlichen Verbesserung des Lärmschutzes durch die Flughäfen und die Erneuerung der Flotten ohnehin verringert. Schwer verständlich ist, wenn – wie im Fall Berlin – bereits im Landeanflug befindliche Flugzeuge wieder durchstarten müssen, weil sie wenige Sekunden zu spät sind. Das dann erforderliche Durchstarten führt sogar zu einer zusätzlichen Lärmbelastung, zumal Landeanflüge leiser sind als Starts. Hinzu kommen zusätzliche Emissionen durch Flugumleitung, Leerrückflug und den Transfer der Fluggäste auf der Straße.

DIHK-Forderung:

Um die Leistungsfähigkeit der Flughäfen zu erhalten, sollten Nachtflugregelungen und Betriebsgenehmigungen – soweit nicht im Mediationsverfahren festgeschrieben – so flexibel gestaltet werden, dass neben den Schutzinteressen der Bevölkerung auch die logistischen Anforderungen von Industrie und Handel, die Anforderungen der Airlines an einen wirtschaftlichen Flugbetrieb, die Interessen der Fluggäste sowie der hohe regionalwirtschaftliche Nutzen von Flughäfen angemessen berücksichtigt werden. In dem Maße, in dem Lärmbelastung durch den Ersatz älterer Flugzeuge durch moderne, deutlich lärmärmere Flugzeuge sinkt, sollte geprüft werden, wie im Dialog mit den Anwohnern Nachtflugbeschränkungen angepasst werden könnten.

Regelungen sollten zudem ausreichend flexibel gestaltet werden, damit Flüge nicht erneut durchstarten müssen, wenn sie nur geringfügig verspätet eintreffen. Denkbar wäre für diese Fälle auch die Erhebung eines Zuschlags auf das Lärmentgelt.

Einige Unternehmen lehnen dies ab. Sie befürworten eine Beibehaltung des Status Quo oder eine weitere Verschärfung von Nachtflugbeschränkungen.

Problem 8: Sicherung der dezentralen Flughafenstruktur

Deutschland hat eine dezentrale Flughafeninfrastruktur, die von großen und kleineren Flughäfen sowie zahlreichen Flugplätzen geprägt ist. Viele Unternehmen, insbesondere solche mit Lieferanten oder Kunden in außereuropäischen Staaten, sind auf gute Flugverbindungen und kurze Wege zu den Flughäfen bzw. Flugplätzen angewiesen. Auch zur Gewährleistung der Resilienz des Verkehrssystems in Krisenzeiten sowie für Forschung in den Bereichen Luftfahrttechnik, Umweltmonitoring, Wasserstofftechnologie, Drohnentechnologie und Raumfahrt leisten diese Standorte einen Beitrag. Sie sind außerdem für eine Nutzung durch den Katastrophen- und Zivilschutz geeignet. Die Aufrechterhaltung dieser strategischen Infrastruktur ist insofern ein hohes Gut. Die Herausforderung dabei: Der volkswirtschaftliche Nutzen ist hoch, aber betriebswirtschaftlich ist der Erhalt mancher Standorte schwierig. Dies kann sich insbesondere dort ergeben, wo zur Verbesserung der Anbindung einer Region ein Terminal für den Linienflugverkehr errichtet wurde, der dann vom Markt nicht im erhofften Umfang

angenommen wurde. Kritiker sprechen sich in solchen Fällen sogar für die Schließung bestimmter Flughäfen und Flugplätze aus. Die Mehrheit der Unternehmen verweist hingegen auf die Bedeutung als Standortfaktor und befürwortet den Weiterbetrieb.

DIHK-Forderung:

Der Erhalt der dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur ist aus gesamtwirtschaftlichen Gründen zu befürworten, da viele Unternehmen – auch abseits der großen Flughäfen – auf einen guten Zugang zum Luftverkehr angewiesen sind. Bei wirtschaftlichen Problemen sollten in Abstimmung zwischen Bund, Land, Kommune, Wirtschaft in der Region sowie dem jeweiligen Betreiber des Flughafens/Flugplatzes mögliche Effizienzpotenziale erschlossen und Perspektiven für einen möglichst dauerhaften kostendeckenden Flugbetrieb erarbeitet werden. Nutzer, für die eine solche Infrastruktur eine große Bedeutung hat, sind aber auch gefragt, selbst einen Beitrag für den Weiterbetrieb zu leisten. Bei Einstellung des Linienflugverkehrs sollte die Nutzung dieser Flugplätze für den Geschäftsflugverkehr weiterhin gewährleistet bleiben.

Einige Unternehmen lehnen dies ab. Sie sind der Auffassung, dass einzelne Standorte geschlossen werden könnten.

Problem 9: Effiziente und wettbewerbsneutrale Flugsicherung

Der Bund leistet Flugsicherungsdienste an den 15 Flughäfen, für die er ein verkehrspolitisches Interesse formuliert hat. Konkret bedeutet dies, dass die Flugsicherungskosten vom Bund übernommen werden. An über 40 weiteren Flughafen- und Flugplatzstandorten werden die Flugsicherungsdienste hingegen mit Zustimmung des Bundes auf Veranlassung der Flugplatzstandorte ausgeübt. Die Kostenbeteiligung der Luftraum- und Flugplatznutzer erfolgt über zwei getrennte Gebührenkreise. Erst seit Schaffung des Gebührenkreises 2 im September 2021 werden auch die Regionalflughäfen durch den Bund von den Flugsicherungskosten entlastet. Eine jahrelange Ungleichbehandlung im Vergleich zu den durch den Bund festgelegten Verkehrsflughäfen wurde damit behoben.

Diese Gleichstellung der Regionalflughäfen ist allerdings nicht dauerhaft festgeschrieben. Die notwendigen Mittel dafür werden im Rahmen der jährlichen Haushaltsberatungen jedes Mal neu verhandelt und können damit auch jedes Mal grundsätzlich in Frage gestellt werden. Im Februar 2025 wurde bekannt, dass der Gebührenkreis 2 zum Ende des Jahres 2025 vollständig eingestellt werden sollte. Bereits 2024 war der zum Ausgleich der Differenzen zwischen erhobenen Anflugentgelten und den angefallenen Flugsicherungskosten geschaffene Topf in Höhe von vormals 50 Mio. Euro auf 30 Mio. Euro verkleinert worden. Dies hatte zur Folge, dass die bestehende Lücke in diesem Jahr erstmals nicht voll umfänglich ausgeglichen werden konnte. Dies belastet die betreffenden Regionalflughäfen in vielen Fällen mit Kosten im mittleren sechsstelligen Euro-Bereich.

Hinzu kommt, dass die deutsche Flugsicherung zu den teuersten in Europa gehört. Der Gebührensatz für die An- und Abfluggebühren, der Grundlage für die gewichtsabhängige Berechnungsformel ist, wurde zwischen dem 1. Januar 2021 und dem 1. Januar 2025 von 130,35 Euro auf 380,71 Euro erhöht. Es wird kritisiert, dass es für die Flugsicherungsorganisationen keinen Anreiz zur Kostensenkung gebe, da dann auch der Zuschuss des Bundes geringer ausfalle. Hinzu komme, dass seitens des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung keine zeitnahe Prüfung und Abrechnung der eingereichten Kostenabrechnungen erfolge.

DIHK-Forderung:

Die Kosten- und Gebührenordnungen sollten stärkere Anreizregelungen für eine effiziente Leistungserbringung in allen Bereichen der Flugsicherung erhalten. Die Gebührenordnung und Finanzierung sollte entsprechend der Vereinbarung im Koalitionsvertrag zur dauerhaften Unterstützung der Regionalflughäfen bei den Flugsicherungskosten umgesetzt werden. Damit könnte für die Flughafenstandorte Wettbewerbsneutralität und Planungssicherheit gewährleistet werden.

Einige Unternehmen lehnen derartige Unterstützungen generell ab. Sie verweisen darauf, dass diese durch Steuern oder die Lkw-Maut von anderen Unternehmen aufgebracht werden müssten und stellen die Notwendigkeit eines Erhalts aller Flughafenstandorte in Frage.

Das Wichtigste in Kürze

Für die deutsche Wirtschaft ist ein leistungsstarker Luftverkehr ein wichtiger Standortfaktor. Der Luftverkehrsstandort Deutschland fällt aber im internationalen Wettbewerb zurück. Um den Luftverkehr in Deutschland zu stärken, sollte die Politik aktiv werden. Ansatzpunkte hierfür sind:

1. Abschaffung der Luftverkehrsteuer.
2. Effizienzsteigerung im Bereich der Luftsicherheit und Übernahme von Kosten durch den Staat.
3. Überlegungen zur Einführung einer Kerosinsteuer für den gewerblichen Luftverkehr zu den Akten legen.
4. Sicherstellung von Konnektivität für alle Marktteilnehmer durch faire Wettbewerbsbedingungen in Luftverkehrsabkommen.
5. Mit pragmatischen Lösungen die grenzpolizeiliche Abfertigung von Nicht-Schengen-Flügen auf kleinen Flugplätzen weiter gewährleisten.
6. Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für die Umstellung auf Kerosin ohne CO₂-Emissionen fossilen Ursprungs (SAF) und Nutzung von Kompensationsmaßnahmen in der Übergangsphase.
7. Prüfung der Anpassung von Nachtflugbeschränkungen, die durch die Maßnahmen der Flughäfen zur Verbesserung des Lärmschutzes und den Einsatz lärmärmerer Flugzeuge möglich wären, sowie Schaffung von Kulanzregelungen bei geringfügigen Verspätungen.
8. Erhalt der dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur durch Erschließung von Effizienzpotenzialen und gemeinsame Erarbeitung von Perspektiven bei wirtschaftlichen Problemen sowie Erhalt der Anlagen für die Individualluftfahrt auch bei Einstellung des Linienflugverkehrs.
9. Die Kosten- und Gebührenordnungen der Flugsicherungsdienste sollten Effizienzanreize enthalten und wettbewerbsneutral gestaltet werden.

Die genannten Ansatzpunkte werden nicht von allen Unternehmen geteilt.