

FLUGHAFENVERBAND

Unsere Flughäfen: Regionale Stärke, Globaler Anschluss



Branchenanalyse des
Flughafenverbandes ADV & Partnern

Wie viel Luftverkehr braucht
die Wirtschaftsnation Deutschland?

Inhalt

- _ 4 ADV | Vorwort der ADV-Präsidentin
- _ 5 ADV | Deutschland verliert den Anschluss
- _ 10 Die Luftverkehrsinitiative | Berlin Brandenburg braucht mehr internationale Direktverbindungen und bessere Bedingungen für den Luftverkehr
- _ 14 IHK Düsseldorf | Flughafen Düsseldorf: Schlüssel zur Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftssicherung des Wirtschaftsstandortes
- _ 18 IHK Osnabrück, Emsland, Grafschaft Bentheim | Unverzichtbarer Wirtschaftsfaktor: Internationaler Verkehrsflughafen FMO
- _ 22 HK Hamburg | Flughafen Hamburg: zentraler Treiber für die wirtschaftliche Entwicklung und Beschäftigung in der Metropolregion
- _ 22 DRV | Deutschland macht Urlaub und reist in die Ferne
- _ 30 DLR | Auf dem Weg zu einer klimaneutralen Luftfahrt
- _ 34 ADV | Zentrale Handlungsempfehlungen für eine Zukunft des Luftverkehrsstandortes Deutschlands
- _ 36 ADV | Schlusswort des ADV-Hauptgeschäftsführers

➤ Branchenanalyse des Flughafenverbandes ADV & Partnern Wie viel Luftverkehr braucht die Wirtschaftsnation Deutschland?

Der Flughafenverband ADV hat in Zusammenarbeit mit renommierten Partnern eine umfassende Branchenanalyse veröffentlicht. Diese Analyse bietet tiefgehende Einblicke in die Bedeutung des Luftverkehrs aus verschiedenen Perspektiven und beleuchtet dabei sowohl wissenschaftliche, touristische als auch industrielle Aspekte. Dabei geht es gleichermaßen um die Rolle des Luftverkehrs für die globale Vernetzung, den internationalen Handel, den Tourismus und den technologischen Fortschritt. Insgesamt bietet die Branchenanalyse eine umfassende Betrachtung der vielfältigen Facetten und unterstreicht die zentrale Bedeutung für die moderne Gesellschaft und Wirtschaft.



IHK Berlin

| Die Luftverkehrsinitiative |



IHK Industrie- und Handelskammer
zu Düsseldorf



**Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt**



IHK Industrie- und Handelskammer
Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim



HK Hamburg

DRV
DIE REISEWIRTSCHAFT

➤ Vorwort

von ADV-Präsidentin Aletta von Massenbach

Die Frage „Wie viel Luftverkehr braucht die Wirtschaftsnation Deutschland?“ ist von zentraler Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit unseres Landes.

Der Luftverkehr in Deutschland hinkt deutlich der Entwicklung im europäischen Ausland hinterher. Anstelle von ausufernden Steuern, Abgaben und Regulierungen benötigen wir Entlastungen für einen wettbewerbsfähigen, starken Luftverkehrs- und damit auch Wirtschaftsstandorts Deutschland.

Der *Flughafenverband ADV* hat gemeinsam mit starken Partnern wie dem *Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)*, den Industrie- und Handelskammern *IHK Düsseldorf*, *IHK Osnabrück-Emsland-Grafschaft-Bentheim*, *HK Hamburg*, der *Luftverkehrsinitiative Berlin-Brandenburg* und dem *Deutschen Reiseverband (DRV)* analysiert, wie es um die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland steht. Aus verschiedenen Perspektiven wird die Bedeutung einer guten Luftverkehrsanbindung von Wirtschaftsräumen beleuchtet.

Der Luftverkehr spielt eine unverzichtbare Rolle in unserer Gesellschaft. Er verbindet Menschen und Märkte, fördert den internationalen Austausch und trägt zur globalen Verständigung bei. Aus wirtschaftlich-industrieller Sicht ist der Luftverkehr ein Motor für Innovation und Wachstum. Er ermöglicht den schnellen und effizienten Transport von Gütern und Personen, unterstützt die Exportwirtschaft und schafft zahlreiche Arbeitsplätze.

Auch der Tourismus profitiert maßgeblich vom Luftverkehr. Das Flugzeug ist das wichtigste Verkehrsmittel für Touristen, die Deutschland als attraktives Reiseziel entdecken möchten und für Reisende, die in die Welt hinausfliegen wollen. Globalität und Mobilität bedingen einander.

In dieser Analyse beleuchten wir die aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen des Luftverkehrs in Deutschland und formulieren konkrete Maßnahmen, um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Branche zu stärken. Es ist an der Zeit, die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft zu stellen und die essenzielle Bedeutung des Luftverkehrs für unsere Gesellschaft, Wirtschaft und den Tourismus zu erkennen und zu fördern.

Aletta von Massenbach

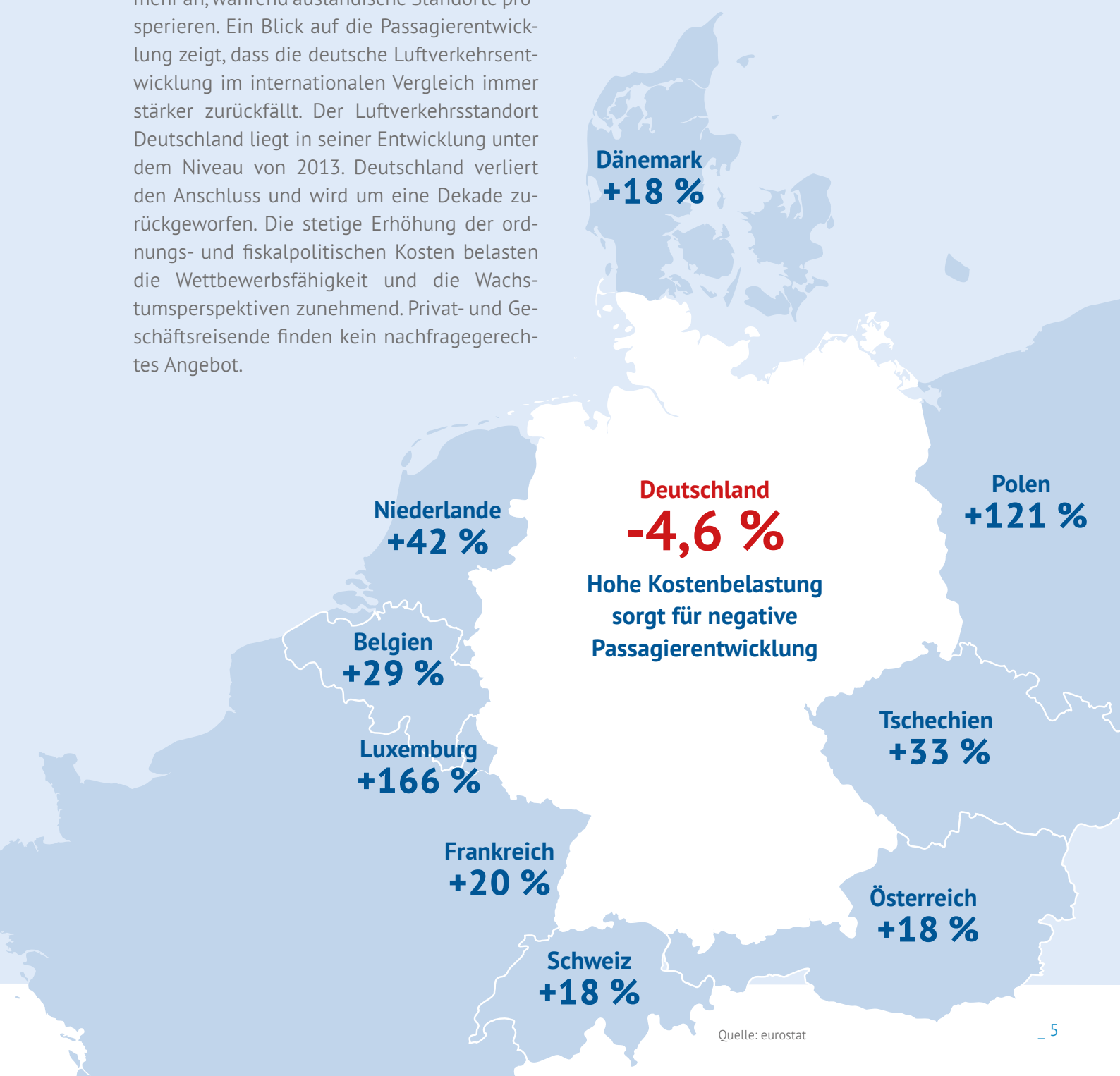
Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH



➤ Deutschland verliert den Anschluss

Viele Airlines bieten ihre internationalen Verbindungen von deutschen Flughäfen nicht mehr an, während ausländische Standorte prosperieren. Ein Blick auf die Passagierentwicklung zeigt, dass die deutsche Luftverkehrsentwicklung im internationalen Vergleich immer stärker zurückfällt. Der Luftverkehrsstandort Deutschland liegt in seiner Entwicklung unter dem Niveau von 2013. Deutschland verliert den Anschluss und wird um eine Dekade zurückgeworfen. Die stetige Erhöhung der ordnungs- und fiskalpolitischen Kosten belasten die Wettbewerbsfähigkeit und die Wachstumsperspektiven zunehmend. Privat- und Geschäftsreisende finden kein nachfragegerechtes Angebot.

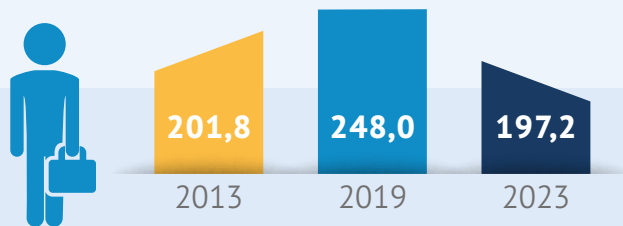
Veränderungsrate der Einsteiger im 10 Jahresvergleich (2013 - 2023)



➤ Deutsche Flughäfen um 10 Jahre zurückgeworfen! Die Luftverkehrsentwicklung im Vergleich: 2013 | 2019 | 2023

Pax-Aufkommen (an + ab) in Mio.

Passagier-Aufkommen noch unter dem Niveau von 2013

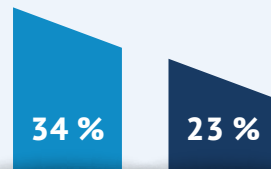


Passagier-Struktur

4 von 5 Passagiere fliegen
innerhalb Europas

Incoming-Anteil fällt um 11 Prozent-
punkte ggü. vor der Pandemie

Anteil des **Businessverkehrs sinkt**
um rd. 15 Prozentpunkte auf nur noch 20 %





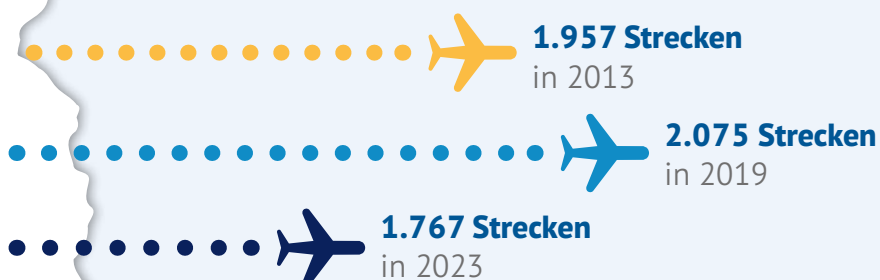
Wer fliegt in Deutschland?

50 % Touristik
30 % Freunde & Verwandte
20 % Business



Direkt erreichbare Strecken*

200 Strecken weniger
im Angebot von Deutschland!



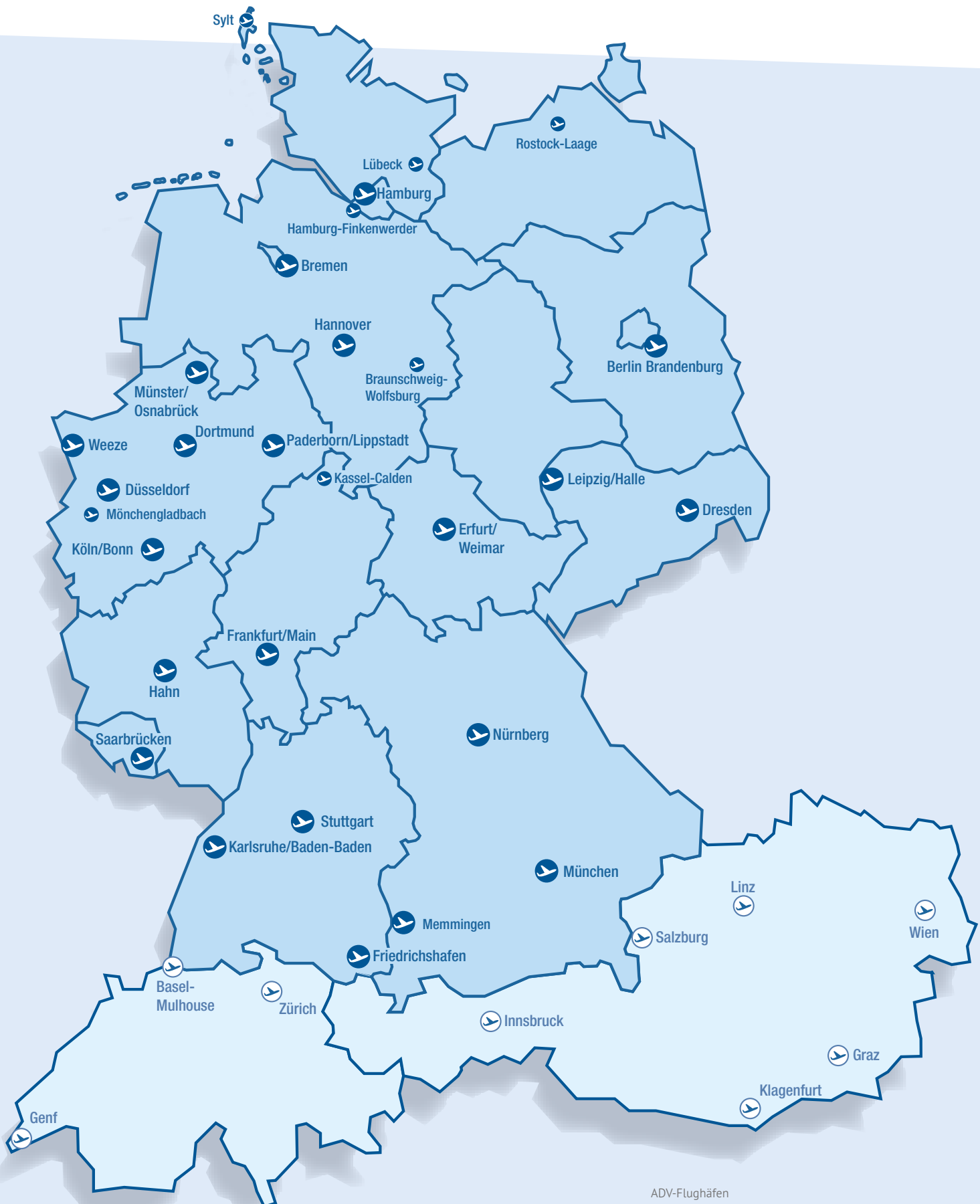
Direkt erreichbare Ziele*

30 Ziele im Direktflug von Deutschland
nicht mehr erreichbar!



*Strecken/Ziele:
PMI ist EIN direkt
erreichbares Ziel von
Deutschland – aktu-
ell von 16 Flughäfen
= 16 Strecken DEU-
PMI

Konnektivität sinkt –
zu Lasten des Tourismus- und Wirtschaftsstandortes



➤ Wirtschaftliche Stärke durch Konnektivität

Das historisch gewachsene polyzentrische Flughafensystem in Deutschland hat sich zu einem eng verflochtenen Netz von internationalen und regionalen Flughäfen entwickelt.

Kleinere Flughäfen sind eng verbunden mit den großen Drehkreuzen und sorgen damit für eine bestmögliche Konnektivität. Wirtschaft und Tourismus brauchen verlässliche Verbindungen.

Privat- und Geschäftsreisende profitieren von einer weltweiten Anbindung an die Wirtschaftszentren und Tourismusregionen. Die ADV-Flughäfen sind ein starker Motor für Beschäftigung und Wachstum.

Durch die Zusammenarbeit mit renommierten Partnern konnte die ADV eine fundierte Analyse erstellen, die der Frage nachgeht:

Wie viel Luftverkehr braucht die Wirtschaftsnation Deutschland?



IHK Berlin

| Die Luftverkehrsinitiative |



IHK Industrie- und Handelskammer
zu Düsseldorf



**Deutsches Zentrum
für Luft- und Raumfahrt**



IHK Industrie- und Handelskammer
Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim



HK Hamburg

DRV
DIE REISEWIRTSCHAFT



Berlin ist die größte Stadt der Europäischen Union. 35 Jahre nach der Wiedervereinigung muss die Anbindung der deutschen Hauptstadt endlich auch das Niveau einer Hauptstadt erreichen.“

*Robert Rückel,
Vizepräsident der IHK Berlin*



➤ Zu hohe Steuern, mangelnde Flexibilität beim Nachtflugverbot und vor allem die ungenügende Zahl von Interkontinentalzielen am BER schaden der gesamten Wirtschaft

Luftverkehrsinitiative Berlin Brandenburg legt Forderungen vor

Der Flugverkehr in Europa boomt wieder, nur nicht in Deutschland. Die hohen staatlich induzierten Kosten, aber auch die klimapolitischen Ziele stellen die Branche vor enorme Herausforderungen. Vor allem am Flughafen Berlin-Brandenburg sind die Passagierzahlen sowie das Streckennetz weit unter dem Vorkrisenniveau. Bei der Anzahl an Langstreckenverbindungen ist Berlin sogar auf dem Niveau von Lyon und rangiert im Europa-Ranking seit Jahren auf den hinteren Plätzen.

Die Luftverkehrsinitiative fordert daher bessere politische Rahmenbedingungen von der neuen Bundesregierung und mehr internationale Direktverbindungen für die Hauptstadtregion. Neue Langstreckenflüge können ein Wachstumsmotor für die lokale Wirtschaft sein und bis zu 250 zusätzliche Unternehmensbeziehungen nach sich ziehen. In einer „Gemeinsamen Erklärung“ hat die Luftverkehrsinitiative ihre wichtigsten Forderungen zusammengefasst.



Forderungen:

Die Luftverkehrsinitiative fordert die Politik auf, ...

- 1** ... die Kosten am Luftverkehrsstandort Deutschland zu reduzieren. Konkret ist die Luftverkehrssteuer abzuschaffen bzw. deutlich abzusenken. Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren sind am europäischen Durchschnitt zu orientieren.
- 2** ... den Hochlauf der Produktion für nachhaltigen Treibstoff (SAF) zu unterstützen, um genügend Mengen verfügbar zu haben. Nur so können die politisch festgelegten Beimischungsquoten und damit die ambitionierten klimapolitischen Ziele in den nächsten Jahren auch wirklich eingehalten werden. Vorstellbar ist dabei z. B. ein europaweites Anreizsystem auf Basis von Steuergutschriften für SAF-Produzenten. Außerdem sind die europäischen Vorgaben eins zu eins umzusetzen. Ehrgeizige Alleingänge der Bundesregierung durch höhere Beimischungsquoten für strombasierte Kraftstoffe (PtL) müssen zurückgenommen werden. Sie benachteiligen den Luftverkehr in Deutschland. Ein weltweiter Verkehrsträger verträgt keine nationale Sonderbehandlung, sondern muss zumindest europäisch gedacht werden. Die Quoten sollten sich deshalb am europäischen Standard orientieren, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle zu schaffen. Das Ziel, „Klassenbester“ unter allen EU-Ländern sein zu wollen, schadet dem deutschen Wirtschaftsstandort, regulatorische Vorgaben sind auf das europäische Maß zu beschränken.
- 3** ... bestehende bilaterale und multilaterale Luftverkehrsabkommen (auf EU-Ebene) so anzupassen, dass der Bedarf der Menschen und der Wirtschaft in Berlin und Brandenburg nach Langstreckenflügen (z.B. nach China und in den Mittleren Osten) erfüllt werden kann. Die Wirtschaft leidet unter der aktuellen Situation, bei Ansiedlungsprojekten ist die internationale Konnektivität oft ein entscheidender Faktor für die Standortentscheidung. Es müssen daher dringend regulatorische Hürden in den Luftverkehrsabkommen abgebaut werden, damit Luftfahrtunternehmen den Flughafen Berlin Brandenburg ansteuern können, ohne eine andere Destination aufgeben zu müssen.
- 4** ... unnötige Bürokratie und staatliche Überregulierungen abzubauen, wie etwa Anforderungen bei den Passagierkontrollen, welche von den Empfehlungen der Hersteller von Kontrolltechnik abweichen und die Geschwindigkeit bei der Zulassung neuer innovativer Technologien reduzieren.
- 5** ... das Einhalten von den in den Planfeststellungen und Betriebsgenehmigungen klar geregelten und höchstrichterlich festgelegten Betriebszeiten am Flughafen BER sicherzustellen. Außerdem ist eine Flexibilisierung in den Randzeiten des Nachtflugverbots für verspätete Linienflüge zu ermöglichen.

Zur Luftverkehrsinitiative:

Die Luftverkehrsinitiative ist ein Zusammenschluss der Industrie- und Handelskammer Berlin, Industrie- und Handelskammer Cottbus, der Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau, der Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg, der Industrie- und Handelskammer Potsdam, dem Flughafen Berlin-Brandenburg, der Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg UVB, des DEHOGA Berlin, Berlin

Tourismus & Kongress GmbH, Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie, der Messe Berlin sowie der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH. Die Akteure haben sich dem übergeordneten Ziel verschrieben, den Ausbau der internationalen Konnektivität von Berlin-Brandenburg voranzutreiben und zu stärken. Die Initiative ist 2018 gegründet worden.



IHK Berlin



IHK Cottbus



**Industrie- und Handelskammer
Halle-Dessau**



IHK Ostbrandenburg



IHK Potsdam





**„Zukunftsfähiger Luftverkehr für einen
leistungsstarken Wirtschaftsstandort.“**

*Gregor Berghausen,
Hauptgeschäftsführer · IHK Düsseldorf*



➤ Flughafen Düsseldorf: Schlüssel zur Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftssicherung des Wirtschaftsstandorts

Der Flughafen Düsseldorf ist weit mehr als nur ein Ort, an dem Flugzeuge starten und landen. Er ist Wirtschaftsmotor und unverzichtbarer Impulsgeber für die gesamte Metropolregion Rhein-Ruhr und das Land Nordrhein-Westfalen. Internationale Direktverbindungen sind sowohl für Geschäftsreisende als auch für Touristen von entscheidender Bedeutung.

Sie ...

... wirken sich positiv auf Arbeitsplätze und Wertschöpfung aus.

... intensivieren Handelsbeziehungen.

... fördern den Tourismus.

... ermöglichen den schnellen Austausch von Know-how.

... stärken das Image und die internationale Sichtbarkeit des Standorts.

Masterplan 2045: Düsseldorfer Flughafen auf Kurs in die Zukunft

Der Flughafen Düsseldorf hat in den nächsten 20 Jahren viel vor und setzt mit dem Masterplan 2045 die richtigen Zeichen, um zum zentralen Luftverkehrsstandort für die Rhein-Ruhr-Region und die westlichen Nachbarländer zu werden.

Für die Ansiedlung von neuen Unternehmen sowie das Wachstum der Unternehmen in der Region sind dies die richtigen Zeichen. Neue Destinationen und eine gute Infrastruktur für Businesskunden werden in Zukunft noch wichtiger werden. Insbesondere schafft die längerfristige, überlegte Planung, die auch

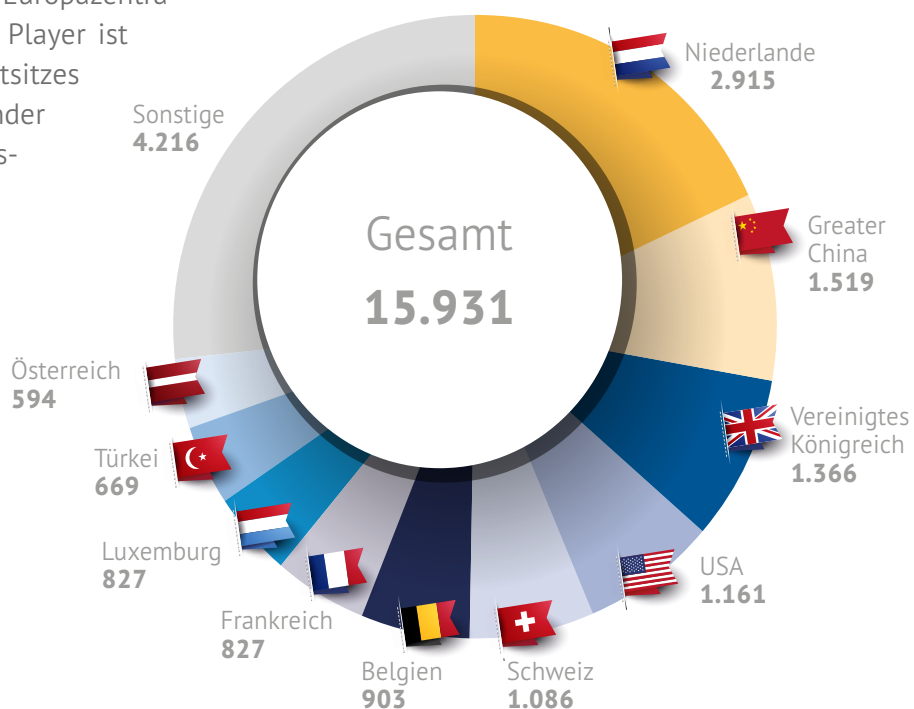
alle wichtigen Zukunftsthemen wie Sicherheit, Groundhandling und Klimaschutz adressiert, für Wirtschaftskunden Planungssicherheit.

Ein professionelles Destinationsmanagement und eine gezielte Erweiterung des Streckennetzes – insbesondere zu interkontinentalen Zielen – sind essenziell, um Düsseldorf und die Region im globalen Wettbewerb nachhaltig zu stärken. Von den politischen Entscheidungsträgern in der Region erwarten wir als IHK nun ein klares zustimmendes Commitment zu dieser Strategie, auch um die wichtige „Job-Maschine Flughafen“ für die Region weiterentwickeln zu können.

Impulsgeber für Arbeitsplätze und Wachstum

Düsseldorf ist Heimat zahlreicher internationaler Konzerne und Hidden Champions aus dem Mittelstand. Unternehmen wie Henkel, L'Oréal, Trivago oder Vodafone unterhalten in der Region ihre Haupt- oder Europazentralen. Gerade für diese globalen Player ist die Erreichbarkeit ihres Hauptsitzes via Flughafen ein entscheidender Standortfaktor. Eine gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur zählt zu den wichtigsten Standortfaktoren im globalen Wettbewerb. Seit 2019 ist die Zahl der im Handelsregister eingetragenen ausländischen Unternehmen um 11% gestiegen, seit 2010 sogar um über 60%.

Top 10 der Herkunftsländer der im Handelsregister eingetragenen ausländischen Unternehmen im Rheinland



Bedeutung des Luftverkehrs für die regionale Wirtschaft

Die Rolle des Flughafens Düsseldorf als logistisches und wirtschaftliches Drehkreuz wird besonders dann sichtbar, wenn es um die Ansiedlung neuer Unternehmen, die Stärkung bestehender Geschäftsbeziehungen oder die Entwicklung der Tourismusbranche geht. Am Standort Flughafen Düsseldorf sind über 19.000 Menschen beschäftigt.

Hinzu kommen zahlreiche weitere Arbeitsplätze, die durch Zulieferer, Dienstleistungsunternehmen und den Einzelhandel im Umfeld des Flughafens entstehen. Die Wertschöpfung durch die Luftverkehrsindustrie reicht dabei in diverse Branchen hinein: Logistik und Fracht / Automobil-, Chemie- und Maschinenbauindustrie / Hotel- und Gastgewerbe.



Ausbau und Diversifizierung des Streckennetzes

Um den wachsenden Bedarf an direkten Verbindungen in die USA, nach Asien, in den Nahen Osten und nach Afrika zu decken, bedarf es einer konsequenten Weiterentwicklung des Streckennetzes. Direktverbindungen ins Ausland ermöglichen es Geschäftsreisenden, wichtige Märkte ohne Umwege zu erreichen. Der Zeitvorteil gegenüber Umsteigeverbindungen ist vor allem bei Verhandlungen, Netzwerkveranstaltungen und Konferenzen relevant.

Die Nachfrage nach Flügen in diese Regionen wird laut International Air Transport Association (IATA) in den kommenden Jahren weiter steigen. Internationale Unternehmen, die in Düsseldorf und Umgebung angesiedelt sind, erwarten verlässliche, direkte und möglichst frequentierte Flugverbindungen zu ihren wichtigsten Absatzmärkten und Produktionsstandorten.



Smartes Wachstum bei nachhaltiger Entwicklung

Damit der Flughafen dem Anspruch der Wirtschaft gerecht werden kann, braucht er eine klare Perspektive und die Möglichkeit, smart zu wachsen. Das bedeutet insbesondere eine flexiblere Nutzung der vorhandenen zwei Start- und Landebahnen, um situativ reagieren und Verspätungen begegnen zu können. Durch eine flexiblere Aufteilung der verfügbaren Kapazitäten innerhalb der bestehenden Bewegungsobergrenzen können mehr Passagiere verlässlicher bewegt werden, ohne die Zahl

der insgesamt zulässigen Flüge zu erhöhen. Bei aller Bedeutung für die Wirtschaft steht auch das Thema Nachhaltigkeit im Fokus. Der Flughafen Düsseldorf hat in den vergangenen Jahren bereits in neue Technologien und emissionsärmere Lösungen investiert. Für die Wettbewerbsfähigkeit und das Image des Standorts ist es unerlässlich, diesen Kurs fortzusetzen. Ein zukunftsfähiger Flughafen verbindet Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und soziale Verantwortung.



**„Der Flughafen Münster/Osnabrück ist
ein wichtiger Standortfaktor für den Erfolg
unserer Unternehmen auf den Weltmärkten.“**

*Uwe Goebel,
Präsident der Industrie- und Handelskammer
Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim*



„Der FMO bietet unseren Unternehmen Zugang zu nationalen und internationalen Drehkreuzen. Das sichert Arbeitsplätze und Wertschöpfung in unserer Region. Allerdings macht die deutsche Luftverkehrsteuer unseren Standort zunehmend unattraktiv für Airlines. Das schwächt unsere Wettbewerbsfähigkeit und schadet unserer Wirtschaft. Am Ende verhindert es, dass die Unternehmen nationale und internationale Marktplätze erreichen. Die Bundesregierung muss die Steuer- und Abgabenlast im Flugverkehr deshalb dringend reduzieren.“

➤ Unverzichtbarer Wirtschaftsfaktor: Internationaler Verkehrsflughafen FMO

Wer auf globalen Märkten erfolgreich sein möchte, braucht internationale Verbindungen. Der Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) ist daher für die Wirtschaftsregion Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim ein unverzichtbarer Teil der Verkehrsinfrastruktur. Viele Unternehmen sind in der Region international sehr erfolgreich, unterhalten globale Geschäftsbeziehungen und sind auf effiziente Luftverkehrsverbindungen zu den Kunden angewiesen. Die kurze Anreise, die kurzen Wege am Flughafen und die schnellen Check-In-Zeiten sind klare Vorteile eines internationalen Verkehrsflughafens wie dem FMO.

Für Geschäftspartner, Investoren und Fachkräfte ist die Region wegen ihrer Wirtschaftskraft und seiner hohen Entwicklungsdynamik – von Wasserstoff bis Künstliche Intelligenz – attraktiv. Sie wirbt mit dem Slogan „Klar! Machen!“ – und ist durch den FMO gut erreichbar.

In Summe bieten die rund 63.500 Unternehmen im Bereich der IHK Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim mehr als 440.000 Arbeitsplätze. Ein starker Standort, der auf funktionsfähige und verlässliche Infrastruktur angewiesen ist, um national und international erfolgreich zu sein.

Wirtschaft wünscht sich attraktive Business-Ziele

Die aktuell bis zu vier täglichen Verbindungen zum internationalen Drehkreuz-Flughafen München (MUC) ermöglichen es Unternehmen, international weitere Destinationen und Weltmärkte zu erreichen. Der FMO stellt für die Unternehmen somit einen ortsnahen Zugang aus der Region zu den Wirtschaftsmetropolen weltweit her. Die Sicherung und Stärkung der verbliebenen Drehkreuzverbindung nach München ist daher für die gesamte Wirtschaftsregion – mit ihren vielen erfolgreichen mittelständischen Unternehmen – von großer Bedeutung.

Für die wirtschaftliche Entwicklung der Region ist der FMO daher unverzichtbar. Allerdings war die Situation auch schon besser. Unternehmen haben den Wegfall der Direktverbindung vom FMO nach Frankfurt Main (FRA) beklagt, da diese Flüge zeitlich besser zu den internationalen Verbindungen passten und die Frequenz München Frankfurt nicht kompensiert. Darüber hinaus fordert die Wirtschaft weitere Business-Verbindungen zu internationalen Drehkreuzen wie London, Wien oder Paris sowie Nonstop-Verbindungen, zum Beispiel nach Osteuropa.

FMO – Erholung der Fluggastzahlen nach Corona

Während der Luftverkehr in Deutschland im Jahr 2024 noch rund 15 Prozent unter dem Vorkrisenniveau von 2019 liegt, hat der FMO das Vorkrisenniveau nicht nur erreicht, sondern deutlich überschritten. Eine Strukturveränderung, die sich an vielen Airports bemerkbar macht, ist der unterschiedlich starke Anstieg von Geschäftsreiseverkehr und touristischen Flügen.

Am FMO sind seit 2019 etwa 70.000 Geschäftsreisende weniger abgeflogen, dafür war der Tourismus insgesamt ein Treiber nach Corona. Sicherlich sind durch digitale Besprechungsmöglichkeiten nicht mehr alle Geschäftsreisen notwendig, allerdings sind die persönlichen Gespräche gerade bei wichtigen Entscheidungen nach wie vor unverzichtbar.

Deutschland: Wettbewerbsnachteil durch hohe Standortkosten im Luftverkehr

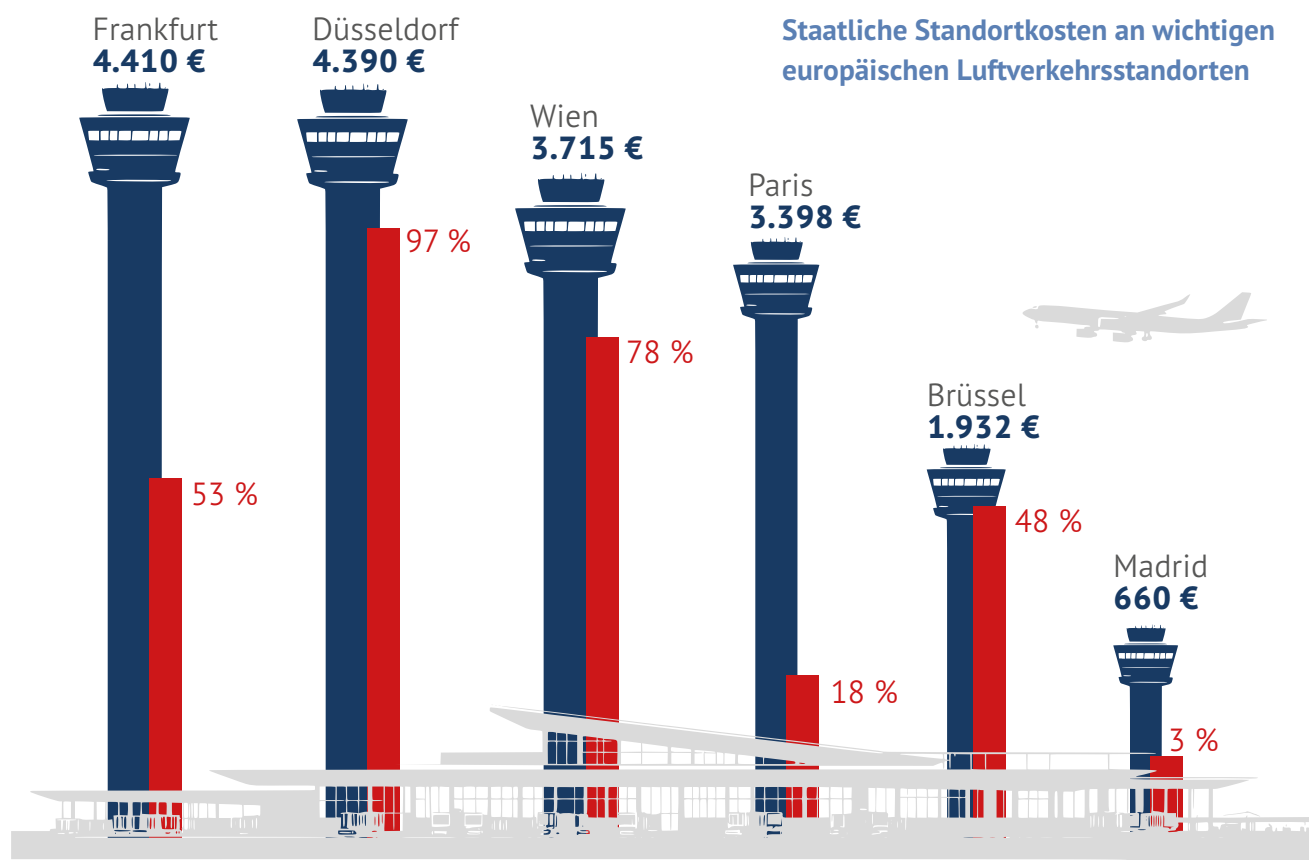
Dem Luftverkehr in Deutschland gelingt es nicht, die Lücke zur europäischen Entwicklung nach der Corona-Pandemie zu schließen. Der deutsche Markt liegt weit hinter dem restlichen Kontinent zurück. Europa hat zu 99 Prozent das Niveau des Luftverkehrsangebot von 2019 erreicht, Deutschland erst zu 83 Prozent. Diese Zahlen lassen darauf schließen, dass es bei einem insgesamt etwa gleich großen Luftverkehrsangebot in Europa im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit zu deutlichen Verschiebungen zwischen den einzelnen Ländern durch Flottenverlagerungen gekommen ist. Das hat Gründe.

Damit Deutschland wieder Anschluss gewinnen kann, muss der Luftverkehrsstandort wieder wettbewerbsfähiger werden, insbesondere bei der Höhe der staatlichen Standortkosten. Die Abgaben beinhalten unter anderem die Luftverkehrsteuer, Luft- sowie Flugsicherungsgebühren.

Damit steht Deutschland in Europa fast an der Spitze. Die Luftverkehrsteuer am Beispiel der Distanzklasse 1 (Kurzstrecke) hat sich seit 2019 mehr als verdoppelt (von 7,38 € in 2019 auf 15,53 € in 2024).

Die Höhe der Abgaben kann bei der Entscheidung, wo Flugzeuge der europäischen Fluggesellschaften zum Einsatz kommen, eine wesentliche Rolle spielen. Europäische Standorte zeichnen sich im Vergleich zu deutschen Standorten größtenteils durch ein niedrigeres Niveau der staatlichen Abgaben aus. Schweden schafft die Luftverkehrsteuer zum 1. Juli 2025 ab.

Am Beispiel einiger wichtiger Luftverkehrsstandorte zeigt sich der Abstand der staatlichen Standortkosten in Deutschland und Europa im Vergleich von 2019 und 2024 sowie der prozentuale Anstieg.



Quelle: DLR

Staatliche Standortkosten in Euro 2024

Anstieg der staatlichen Standortkosten 2019 - 2024 in Prozent

Der Luftverkehrsstandort Deutschland muss wettbewerbsfähiger werden. Dazu sollte die Luftverkehrsteuer auf ein europäisch wettbewerbsfähiges Niveau reduziert werden. Eben-

so sind Innovationen und nachhaltige Technologien im Luftverkehr stärker zu unterstützen sowie einseitig belastende Regulierungen abzubauen.

FMO – Standortfaktor und Treiber der Leistungsfähigkeit der Region

Ohne Zweifel ist der FMO ein wichtiger Standortfaktor für die Region, der Beschäftigung und Wertschöpfung sichert. Konkret sind das 2.900 direkte und indirekte Arbeitsplätze mit einer jährlichen Wertschöpfung von etwa 184 Millionen Euro. Damit ist der FMO auch ein wichtiger Treiber der Leistungsfähigkeit der Region.

Für Fach- und Führungskräfte ist der Flughafen ein attraktiver Standortfaktor für Lebensqualität, bestätigen viele Unternehmerinnen und Unternehmer. Denn es geht nicht nur um Geschäftsflüge, sondern auch um gute und schnelle Verbindungen zu Urlaubsdestinationen. Das wiederum lockt Mitarbeiter in die Region. Auch das ist ein Vorteil des FMO. Und ein gutes Argument für Arbeitgeber.



HK Hamburg



„Hamburg ist mit seiner stark von Außenhandel, Logistik und Industrie geprägten Wirtschaft in besonderem Maße auf eine gute internationale Anbindung durch den Flughafen Hamburg angewiesen.“

*Dr. Malte Heyne,
Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Hamburg*



➤ Flughafen Hamburg: zentraler Treiber für die wirtschaftliche Entwicklung & Beschäftigung in der Metropolregion

Der Flughafen Hamburg stellt für die gesamte Metropolregion Hamburg und ihre rund 5,3 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner die internationale Anbindung sicher. Das Einzugsgebiet des Flughafens geht im Norden sogar bis ins südliche Dänemark und auch in die anderen Himmelsrichtungen über die Metropolregion hinaus.

Dabei erwirtschaftet allein Hamburg mit seinen rund 1,9 Millionen Einwohnenden und dem mit Abstand größten deutschen Seehafen ein Bruttoinlandsprodukt in Höhe von rund 162 Mrd. Euro pro Jahr. Der hiesige Flughafen stellt hierbei ein Kernelement der regionalen Verkehrsinfrastruktur dar, trägt maßgeblich zur wirtschaftlichen Dynamik in der Metropolregion sowie zur überregionalen Erreichbarkeit des wichtigsten deutschen Außenhandelsstandortes bei. Er stärkt die internationale Vernetzung der hiesigen Wirtschaft durch den Zugang zu globalen Märkten und den internationalen Handel. Des Weiteren spielt der Hamburger Flughafen eine entscheidende Rolle im Tourismussektor der Region, der gerade für Hamburg und Norddeutschland eine große Bedeutung hat.

Hamburg ist zudem einer der weltweit bedeutendsten Standorte der zivilen Luftfahrtindustrie. Insgesamt arbeiten hier mehr als 48.000 hochqualifizierte Fachkräfte an der Zukunft des Fliegens.

Mit ihren Kompetenzen decken sie den gesamten Lebenszyklus eines Flugzeuges ab: von der Entwicklung, Herstellung und Montage über das Lufttransportsystem, die Wartung, Reparatur und Überholung bis hin zum Recycling. Damit ist Hamburg weltweit der drittgrößte Standort der zivilen Luftfahrtindustrie mit dem Flughafen Hamburg als integralem Bestandteil dieses Clusters.

Die Unternehmen Hamburgs – insbesondere aus der Industrie, der Dienstleistungs-, Tourismus-, Veranstaltungs- und Messebranche ebenso wie Luftfrachtunternehmen und weitere Akteure des internationalen Handels – benötigen attraktive und gut funktionierende Flugverbindungen ins Ausland. Dies ist essenziell für die Pflege von internationalen Geschäftsbeziehungen sowie für Investitions- und Ansiedlungsentscheidungen, das Anwerben ausländischer Fachkräfte und die Erreichbarkeit für Touristen und Geschäftsreisende aus aller Welt.

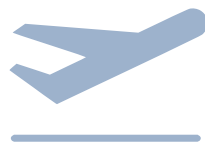
Flughafen schafft Bruttowertschöpfung von über 662 Millionen Euro

Eine aktuelle Studie des Hamburgischen Welt-Wirtschaftsinstituts (HWWI) zeigt anhand verschiedener Kennzahlen den wirtschaftlichen Impact des Flughafens in der Region auf. Demnach erzielte die Flughafengesellschaft im Studienjahr 2023 eine direkte Wertschöpfung von 207,6 Millionen Euro und sicherte zusammen mit den indirekten Effekten, d.h. durch Wirtschaftsverflechtungen, und durch den dadurch ausgelösten Konsum zusätzliche 194,6 Millionen Euro in der Region. Die am Flughafen ansässigen externen Unternehmen, Partner und Mieter trugen mit einer direkten Wertschöpfung von 114,1 Millionen Euro sowie weiteren indirekten Effekten von 146 Millionen Euro zur regionalen Wirtschaft bei. Rechnet man alles zusammen, beläuft sich die Bruttowertschöpfung am Flughafen damit auf

662,3 Millionen Euro jährlich. Jeder investierte Euro der Flughafen Hamburg GmbH führt zu 1,90 Euro Wertschöpfung in der Region. Bei den am Flughafen ansässigen externen Unternehmen, Partnern und Mietern führt jeder dort investierte Euro sogar zu 2,30 Euro Wertschöpfung in der Metropolregion. Direkt am Flughafen-Standort Hamburg sind rund 6000 Menschen beschäftigt. Jeder Arbeitsplatz am Flughafen sichert wiederum zwei Arbeitsplätze in der Region. Insgesamt sorgt der Flughafen damit für eine Beschäftigung von rund 11.600 Arbeitsplätze, wobei hier zum Beispiel am Flughafen ansässige Industriebetriebe wie Lufthansa Technik noch gar nicht berücksichtigt sind.

Beschäftigung und Wertschöpfungseffekte des Flughafens Hamburg für die Metropolregion

662 Mio. €
Bruttowertschöpfung



über 11.600
Beschäftigte



Quelle: HWWI-Studie „Hamburg Airport – Eine regionalwirtschaftliche Bewertung“, April 2025.

© Handelskammer Hamburg

Rund 1,6 Millionen Fluggäste mit einem Reiseziel in der Region generierten Einnahmen von 436 Millionen Euro im Jahr 2023, wovon insbesondere die Hotellerie, Gastronomie, der Einzelhandel und der Transportsektor profitierten. Damit unterstreicht die Studie auch die Bedeutung des Flughafens für den

Tourismus sowie als Standortfaktor für internationale Unternehmen und Veranstaltungen in Hamburg. Mit seiner guten internationalen Anbindung trägt der Airport wesentlich zur Attraktivität der Metropolregion bei und schafft damit langfristige wirtschaftliche Perspektiven.

Rahmenbedingungen für regionales Wirtschaftswachstum verbessern

Dass die deutschen Flughäfen insgesamt unter schwierigen nationalen Rahmenbedingungen operieren, zeigen die im internationalen Vergleich geringeren Erholungsraten nach der Corona-Pandemie. Ein zentrales Hemmnis für die Erholung sind die im europäischen Vergleich hohen Abgaben, die für die Nutzung der hiesigen Flughäfen zu entrichten sind. Diese setzen sich im Wesentlichen aus der Luftverkehrssteuer, den Luftsicherheitsabgaben und den Kosten für die Flugsicherung zusammen. Insbesondere die Luftverkehrssteuer bedeutet für die deutschen Flughäfen einen spürbaren Wettbewerbsnachteil. Gerade für internationale Fluggesellschaften ist es dadurch zunehmend unattraktiv, deutsche Flughäfen anzufliegen. Darunter kann die Konnektivität der Standorte leiden. So ist ein Rückgang der Flugverbindungen auf Bundesebene zu beobachten, und auch das Angebot des Hamburger Flughafens hängt von dieser Nachfrage ab.

Neue Chancen ergeben sich mit der Markteinführung des Airbus A321XLR, auch für Flughäfen ohne klassische Drehkreuzfunktion wie Hamburg. Denn mit diesem kleineren, langstreckentauglichen Flugzeugtyp können mehr direkte Langstreckenverbindungen wirtschaftlich tragbar in den Markt gebracht werden. Weitere interkontinentale Direktflugverbindungen stärken wiederum die regionalen Wirtschaftsstandorte und geben neue Wachstumsimpulse.

Eine zentrale Herausforderung bei der Einrichtung neuer interkontinentaler Direktflugverbindungen ab Hamburg besteht darin, neue Fluggesellschaften zu gewinnen, die diese Verbindungen anbieten. Aktuell werden insbesondere Fluglinien aus Nicht-EU-Ländern allerdings auch regulatorisch daran gehindert, ihr Geschäft in Deutschland auszubauen.

So wurden bei der Flugrechte-Neuvergabe 2024 bundesweit lediglich vier Streckenrechte für neue Langstreckenflüge vergeben. Dies führt zu einer hohen Konkurrenz einzelner Flughäfen um die wenigen neuen Verbindungen. Am Ende erweist sich diese Situation als limitierender Faktor für Flughäfen ohne Hubfunktion. Demgegenüber sollte im Bundesgebiet ein ausgewogenes Verhältnis von interkontinentalen Direktflugverbindungen zwischen den Regionen und ihren Bevölkerungszentren angestrebt werden. Hier zeigt sich, dass insbesondere Norddeutschland als Ganzes einen hohen Nachholbedarf hat. So bedient keiner der größten Flughäfen Norddeutschlands eine Verbindung über den Atlantik oder nach Ost-Asien. Diese Ziele sind aktuell nur mit Umstiegen über die vorhandenen Hubs erreichbar – was unter anderem Folge der einseitigen Flugrechte-Vergabe und damit der regulatorischen Rahmenbedingungen ist.

Die Bundesregierung kann durch eine schnelle Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen im Koalitionsvertrag einen wichtigen Beitrag leisten, die Entwicklung des Luftverkehrsstandortes Deutschland zu verbessern, weitere müssen folgen. Perspektivisch muss auf eine Harmonisierung der europaweiten Regelungen hingewirkt werden, um innerhalb der EU wieder ein Level-Playing-Field zu schaffen. Dies trägt wiederum dazu bei, die Wachstumskräfte der regionalen Wirtschaftsräume Deutschlands zu stärken und gibt somit auch wichtige Impulse für das gesamtdeutsche Wirtschaftswachstum.



„Reisen bleibt auch in diesem Jahr ganz oben auf der Konsumwunschliste der Deutschen – trotz aller ökonomischen und geopolitischen Herausforderungen. Eine gute Nachricht für die Reisewirtschaft – für Reiseveranstalter und Reisebüros, für Fluggesellschaften und Flughäfen – und natürlich für die Zielgebiete.“

*Norbert Fiebig,
Präsident des Deutschen Reiseverbandes (DRV)*



➤ Deutschland macht Urlaub und reist in die Ferne

Die Sehnsucht nach einer Auszeit vom Alltag war selten so groß. Die Deutschen reisen und Urlaub scheint das Letzte, worauf sie verzichten wollen.

Reiselust der Deutschen schon im vergangenen Jahr deutlich spürbar

Zwar ging die Zahl der Reisen im Touristikjahr 2023/24 um ein Prozent zurück, doch gleichzeitig stiegen die vorab getätigten Ausgaben um 5,6 Prozent auf über 83 Milliarden Euro. Verglichen mit Vor-Corona, bedeutet das sogar ein beeindruckendes Wachstum von 20 Prozent.

Besonders stark entwickelt sich der organisierte Reisemarkt, also Pauschal- und Bausteinreisen der Veranstalter. Er legt schneller zu als individuelle Buchungen. Insgesamt entfielen fast 40 Milliarden Euro – ein Plus von

sieben Prozent – auf diesen Bereich. Damit liegen organisierte Reisen nun fast gleichauf mit individuell zusammengestellten Einzelleistungen wie der separaten Buchung von Flug und Hotel.

Kreuzfahrten zählen zu den Wachstumstreibern: Insgesamt 3,8 Millionen Menschen haben im vergangenen Jahr Urlaub auf einem Fluss- oder Hochsee-Kreuzfahrtschiff gemacht – ein Plus von fünf Prozent und damit ein neuer Rekord.



Wohin geht die Reise in diesem Jahr?

Die Urlaubsnachfrage bleibt hoch – und es wird noch früher gebucht als im vergangenen Jahr. „Früh buchen“ ist das neue Last-Minute der Deutschen.

Die Reisetrends für den Sommer 2025 sind dabei eindeutig: Am liebsten fliegen die Deutschen an die Strände des Mittelmeers. Besonders gefragt sind Flugpauschalreisen in die östlichen Mittelmeerländer, Kreuzfahrten und Fernreisen. Vor allem Familien sorgen dafür, dass die Türkei mit ihrem breiten All-inclusive-Angebot erneut beim Umsatz zulegt.

Obwohl laut einer YouGov-Umfrage ein Viertel der Deutschen plant, in diesem Jahr mehr Geld für den Urlaub auszugeben, zeigt sich bei der Wahl der Reiseziele ein gewisses Kostenbewusstsein. Traditionell preisgünstigere Destinationen wie Bulgarien und Tunesien gewinnen an Beliebtheit, ebenso Ägypten, wo die Preissteigerungen unterdurchschnittlich bleiben.

Erfreulich: Die Nachfrage nach klassischen Pauschalreisen wächst weiter. Im Vergleich zum Vorjahr haben bereits sechs Prozent mehr Menschen einen Urlaub mit einem Reiseveranstalter gebucht. Warum? Weil Pauschalreisen heute mehr Flexibilität und Individualität bieten als je zuvor – und gleichzeitig die höchste Sicherheit im Fall der Fälle.

Die **TOP 3** Flugpauschal-Reiseziele im Sommer 2025 nach Umsatz sind:



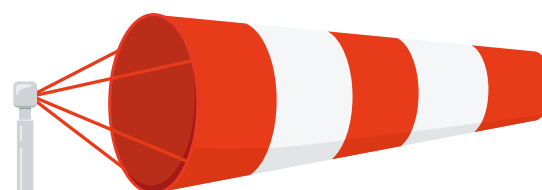
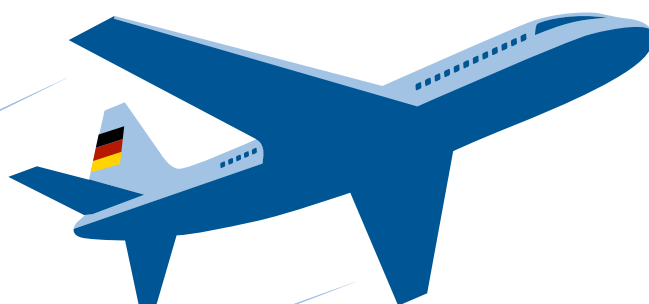
Buchungsumsatz
bis Ende Januar 2025

Politische Verlässlichkeit ist unerlässlich

Der wirtschaftliche Erfolg und die Entwicklungsmöglichkeiten der Reisebranche sind in weiten Teilen von der politischen Rahmensetzung abhängig. Nach der Wahl in Deutschland ist es nun entscheidend, dass die Regierungsbildung zügig voranschreitet. Stabilität und Planbarkeit sind für die Branche essenziell – und damit politische Verlässlichkeit.

Die Reisewirtschaft ist eine zentrale Wirtschaftskraft – nicht nur im Inland, sondern auch international. Sie braucht Rückenwind, keinen Gegenwind. Deshalb muss sich die Bundesregierung gezielt für die Stärkung des Mobilitätsstandortes Deutschland einsetzen. Der Luftverkehr ist ein zentraler Pfeiler der Reisebranche – ein Verlust an Attraktivität würde direkte negative Folgen auf das Angebot von Urlaubs- und Geschäftsreisen haben und die Reisekosten weiter in die Höhe treiben. Hier ist politisches Gegensteuern gefragt.

Gleichzeitig sind wirtschaftspolitische Maßnahmen erforderlich, um die Kaufkraft der Verbraucher zu erhalten. Denn eine stabile Wirtschaft bedeutet auch stabile Konsumlaune – und das ist für die Zukunft der Reisewirtschaft von entscheidender Bedeutung!



**Die Reisewirtschaft
braucht Rückenwind,
keinen Gegenwind!**



VISION: eine klimaverträgliche Luftfahrt

Die Forschung des DLR bereitet den Weg in die Zukunft der Luftfahrt und gestaltet ihre Transformation im Sinne des klimaverträglichen Fliegens zur Reduzierung der CO₂- und Nicht-CO₂-Effekte (u. a. Kondensstreifen-Zirren, NO_x-Effekte) mit. Das Ziel „klimaverträglich“ zu sein bedeutet, dass die Luftfahrt keine Beiträge mehr liefert, die zu einer weiteren Temperaturerhöhung der Atmosphäre führen, gemäß dem Ziel im Pariser Klimaabkommen. Dahingegen gibt die EU in ihrem Green Deal das Ziel aus, „klimaneutral“ zu werden. Dieses Ziel verfolgt die Netto-Nullemission des Luftverkehrs, quantifiziert in CO₂ Äquivalenten. Wann immer in diesem Dokument auf die Ziele des Green Deals referenziert wird, wird das Adjektiv „klimaneutral“ verwendet.

➤ Auf dem Weg zu einer klimaverträglichen Luftfahrt

Flugzeug und Luftverkehr als Gesamtsystem stehen im Mittelpunkt der Luftfahrtforschung. **Das DLR betrachtet alle Technologien ergebnisoffen und bewertet und integriert sie im Gesamtsystem.**

MISSION: **das DLR als Architekt der klimaverträglichen Luftfahrt**

Wir entwickeln hochintegrierte Technologielösungen, Methoden und Prozesse für eine klimaverträgliche Luftfahrt. Damit leisten wir unseren Beitrag zum Green Deal in der Luftfahrt. Forschung und Entwicklung erfolgen in den Bereichen neuer Flugzeugkonzepte und Komponenten sowie emissionsarmer Antriebslösungen mit Fokus auf der Nutzung nachhaltiger Luftfahrtbrennstoffe (SAF), inklusive neuer Energieträger für die Luftfahrt (z. B. Wasserstoff) bis hin zu klimawirkungsoptimierten Flugrouten. Dabei agieren wir als Architekt, der die Fähigkeiten von Luft- und Raumfahrt-Herstellern und -Betreibern in einer einzigartigen Kombination aus physischer und simulationsbasierter Entwicklungsumgebung entlang des Lebenszyklus eines Flugzeuges im gesamten Lufttransportsystem bereitstellt.

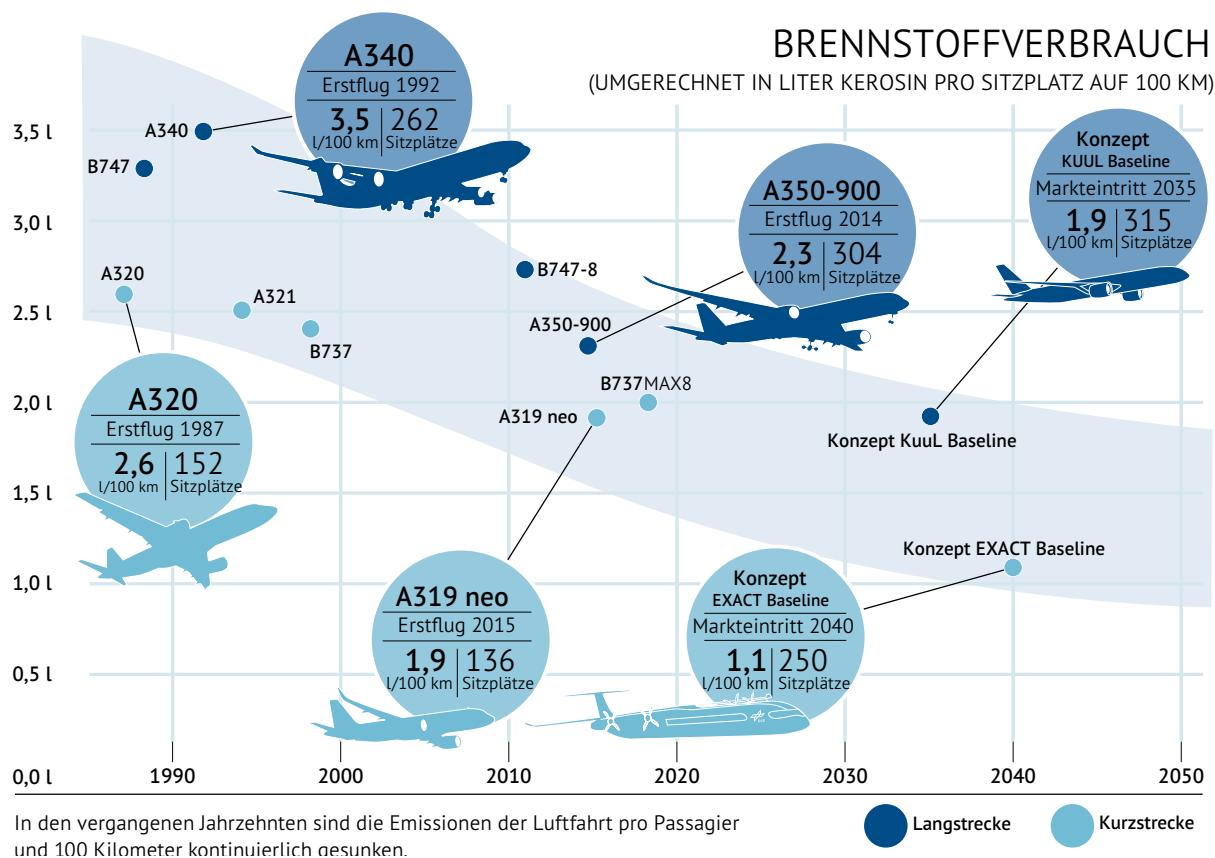
Das DLR sieht sich so als Architekt und Integrator in der Luftfahrtforschung. Gemeinsam mit unseren Partnern aus Lehre, Forschung, Industrie und Wirtschaft verfolgen wir die Vision einer klimaverträglichen Luftfahrt.

Emissionsarme Luftfahrtantriebe **Turboantriebe mit nachhaltigen** **Luftfahrtbrennstoffen**

Auf den Kurz- bis Langstrecken ermöglichen hoch effiziente Turbofan-Triebwerke in Kombination mit regenerativ erzeugten Brennstoffen einen klimaverträglichen Betrieb. Möglich ist das für die gesamte bestehende Flotte mit beherrschbaren technischen Modifikationen der Triebwerke und der vorhandenen Infrastruktur.

Flottenerneuerung und MRO

Die stetige Erneuerung der fliegenden Flotte mit neuen Mustern stellt bereits eine fortdauernde Verbesserung des Technologiestandes und ermöglicht gleichzeitig die sukzessive Einführung neuer Technologien für eine Verbesserung der Klimaverträglichkeit (siehe Abbildung). Darüber hinaus stellen die Entwicklungen im Bereich Wartung und Instandhaltung (Maintenance, Repair and Overhaul, MRO) weiteres Potenzial zur Verbesserung der Klimaverträglichkeit dar, z. B. durch das Reinigen von Turbokomponenten bei Inspektion und Wartung zum Erhalt des optimalen Wirkungsgrades.



Wasserstoff als Energieträger

Wasserstoff kann die lokalen CO₂-Emissionen im Luftverkehr auf null reduzieren. Für alle Wasserstoffantriebe stellen die Sicherheit, das Volumen sowie Gewicht und Integration eine besondere Herausforderung dar. Das erfordert eine intensive Erforschung von H₂-Tankssystemen inklusive der Systemarchitektur sowie neuartiger Flugzeugkonzepte, die vorwiegend mit dem Volumeneinfluss umgehen müssen. Mittelfristig ist der Einsatz von Wasserstoff besonders für Flugzeuge im Regional- und Kurzstreckenbereich geeignet. Die Erforschung einer sicheren und zuverlässigen Wasserstoffverbrennung, ihrer gesamten Klimaeffekte und des Umgangs mit dem Energieträger soll in den nächsten Jahren die kommerzielle Anwendbarkeit in Flugzeugen bis hin zur Demonstration vorbereiten.

Elektrische Antriebe mit Wasserstoff oder Batterien als Energieträger

Trotz ihrer sehr hohen Wirkungsgrade sind sowohl Batterien als auch Brennstoffzellen auf absehbare Zeit nur für Kleinflugzeuge und Regionalflugzeuge geeignet. Notwendig ist die Erforschung von Hochleistungs-Elektromotoren, Batterien und Brennstoffzellen inklusive der klimatischen Bewertung von emittiertem Wasser oder Wasserdampf. Dann kann in den nächsten Jahren über eine mittelfristige Anwendung in Verkehrsflugzeugen entschieden werden.

Energieeffizientes Flugzeug

Der Energiebedarf kommender Flugzeuge muss bis zum Jahr 2050 mindestens um die Hälfte reduziert werden.

Ein geringerer Energiebedarf des Flugzeugs wirkt sich direkt in einem geringeren Verbrauch der Antriebssysteme aus, reduziert Restemissionen, bietet hohes Potenzial zur Lärmreduktion und kompensiert die höheren Kosten künftiger Energieträger. Dafür notwendig sind Flugzeugkonfigurationen und Technologien zur weiteren Reduktion des aerodynamischen Widerstands und des Lärms, energieeffiziente Systemarchitekturen und baugruppenübergreifender Systemleichtbau zur Reduktion des Gesamtgewichts. Gleichzeitig ist ein multidisziplinäres Entwurfsvorgehen von Beginn an die prinzipielle Voraussetzung für die erfolgreiche Integration dieser vorgenannten Technologien und Verfahren zur weiteren Energiereduktion des Flugzeuges. In den vergangenen Jahrzehnten sind die Emissionen der Luftfahrt pro Passagier und 100 Kilometer kontinuierlich gesunken. Weiteres Potenzial zur Emissionsreduktion versprechen neue Flugzeugkonzepte, wie sie in den DLR-Projekten EXACT (Exploration of Electric Aircraft Concepts and Technologies) und KuuL (Klimafreundlicher ultra-effizienter Langstreckenflug) entwickelt werden (siehe Abbildung). Die Vision des DLR ist eine klimaverträgliche Luftfahrt.

Lufttransportsystem

Gesamtsystembewertung

Die Bewertung des Lufttransportsystems umfasst alle Aspekte des Betriebes und seiner Auswirkungen. Hierzu zählen auch die ökonomische Bewertung der Wirkungen des Luftverkehrssystems sowie die Konzeption und Analyse regulativer Maßnahmen. Mit den Ergebnissen soll die Wirkung eingeschätzt und eine Neugestaltung ermöglicht werden. Dafür ist in den kommenden Jahren der weitere Ausbau einer umfassenden und detaillierten Simulations- und Bewertungsplatt-

form für das gesamte Lufttransportsystem vorgesehen, um das DLR in die Lage zu versetzen, durch Technologiefolgeabschätzungen und Kreislaufwirtschaftsbetrachtungen, Verbesserungspotenziale und Nettowirksamkeiten klimaverträglicher Technologien, Verfahren und Maßnahmen quantifizieren und bewerten zu können.

Klimawirkung und Flugrouten

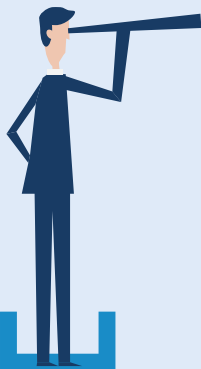
Großes Potential, die Klimawirkung des Flugverkehrs zu senken, bietet die Reduktion der Nicht-CO₂-Effekte – insbesondere durch geeignete Flugrouten auf der Lang- und Mittelstrecke. Um in den nächsten Jahren die kommerzielle Umsetzbarkeit und Wirksamkeit von klimawirkungsoptimierten Flugrouten nachzuweisen, bedarf es politischer Rahmenbedingungen und der Einführung technischer Neuerungen. Dazu gehören zunehmende Automatisierung und Standardisierung im Flugzeug, im Luftverkehrsmanagement und in der Flugführung. Flughäfen und die dazugehörigen Strukturen sind immanenter Teil eines klimaverträglichen Luftverkehrssystems. Dabei spielt die Bereitstellung geeigneter bodengebundener Infrastrukturen und effizienter Betriebsprozesse an Flughäfen eine Schlüsselrolle als Voraussetzung für die Nutzung klimaverträglicher Technologien und Energieträger.

Digitalisierung

Die Digitalisierung als Katalysator beschleunigt den Weg zur klimaverträglichen Luftfahrt.

Sowohl digitale Werkzeuge und Methoden als auch Entscheidungsprozesse, die durch Einsatz künstlicher Intelligenz unterstützt werden, tragen dazu bei, neue Konzepte und Technologien für den nachhaltigen Lufttransport in größeren und kreativeren Entwurfsräumen zu erforschen. Zugleich fördert die bessere Übereinstimmung von virtuellem und realem Produkt die beschleunigte Übertragbarkeit von Forschungsergebnissen in die Anwendung.

➤ Zentrale Handlungsempfehlungen Für eine moderne Zukunft des Luftverkehrs in Deutschland



Der Luftverkehr bringt Menschen in einer zusammenwachsenden Welt zueinander. Unsere global vernetzte Volkswirtschaft ist auf eine leistungsfähige Flughafeninfrastruktur und wettbewerbsfähige Airlines angewiesen. Deutschland wird vom Wachstum des Luftverkehrs in Europa abgekoppelt. Die dadurch entstandene Verschlechterung der Konnektivität für wichtige Wirtschaftsregionen in Deutschland und Europa hat negative Folgen für den Industrie- und Wirtschaftsstandort insgesamt. Hier muss gegengesteuert werden.

➤ 1. Belastungen begrenzen:

Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flughäfen stärken, durch Absenkung der hohen regulativ bedingten Standortkosten. Luftverkehrsteuer abschaffen, den Gebührendeckel für die Luftsicherheit wieder absenken und die pandemiebedingten Einnahmeausfälle der Flugsicherung durch eine staatliche Kostenbeteiligung ausgleichen. Übernahme der Flugsicherungskosten für kleinere Flughäfen. Staatliche Finanzierung der Drohnendetektion und -abwehr als Teil der hoheitlichen Sicherung des Luftraumes. Ablehnung einer wettbewerbsverzerrenden Kerosinsteuer. Abschaffung der nationalen deutschen Quote für die Beimischung von Power-to-Liquid-Kraftstoffen (PtL/E-Kerosin).



➤ 2. Leistungsfähigkeit der Flughafenstandorte sichern:

Absichern der Nutzerfinanzierung im Luftverkehr, um die Selbstfinanzierungskraft der Flughäfen wieder zu erhöhen. Förderung und Sicherstellung einer widerstandsfähigen kritischen Infrastruktur. Erhalt von wettbewerbsfähigen Betriebszeiten der Flughäfen sowie nachtoffene Fracht- und Express hubs, ohne Eingriffe in die planfestgestellten Kapazitäten. Regelungen bei Verspätungen an den Tagesrandzeiten sind im Sinne der Reisenden praktikabel auszulegen. Fluglärm-minderungsmaßnahmen an der tatsächlichen Belastung ausrichten. Überbordende europäische Auflagen mit wenig bis keinen Nutzen begrenzen. Konsequente Entlastung der Flughäfen von bürokratischen Anforderungen und Mehrfachregulierungen (EU, Bund, Länder). Attraktive Bahnverbindungen und direkte Schienenanbindungen von Flughäfen. Digitalisierung und Vereinfachung der Zuverlässigkeitsüberprüfung. Maßnahmen im Bereich Luftsicherheit müssen sich an der tatsächlichen Gefährdung und den lokalen Gegebenheiten orientieren. Förderung und Sicherstellung einer widerstandsfähigen Kritischen Infrastruktur. Übernahme der Grundversorgung („Basisdienste“) im Sinne einer Daseinsvorsorge mit Flugsicherungs-diensten. Keine neuen Fluglärm-betroffenheiten durch Neuausweisung von Wohngebieten.

➤ 3. Konnektivität steigern:

Internationale Flugverbindungen zum volkswirtschaftlichen Nutzen stärken. Aufbau von internationalen Direktverkehren durch den Abschluss neuer Luftverkehrsabkommen für eine verbesserte Vernetzung mit den globalen Wirtschafts- und Tourismuszielen. Aufnahme von Verkehrsrechteverhandlungen mit Drittstaaten zur Neugewinnung internationaler Flugverbindungen. Keine Begrenzungen für ausländische Airlines, die Deutschlands Luftverkehrskonnektivität im fairen Wettbewerb stärken. Einseitige Belastungen für europäische Airlines in der EU-Klimapolitik korrigieren. Das Fit for 55-Programm der EU für den Luftverkehr anpassen, damit Carbon Leakage vermieden und Drehkreuze außerhalb Europas nicht wettbewerbslich begünstigt werden.

➤ 4. Zukunftsinvestitionen vorantreiben:

Flughäfen zu Innovationshotspots weiterentwickeln. Förderung der Produktion nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF/PtL) im industriellen Maßstab. Gezielte Innovations- und Investitionsförderprogramme zur Erreichung der Klimaneutralität der Flughäfen (CO₂-optimierte flughafenspezifische Anlagen, klimaneutrale Energieversorgung und Umstellung von Fahrzeugen auf alternative Antriebe). Technische Innovationen an Flughäfen vorantreiben. Effizientere und benutzerfreundliche Abläufe durch Einsatz modernster Technologie und biometrischer Systeme fördern.

➤ Schlusswort

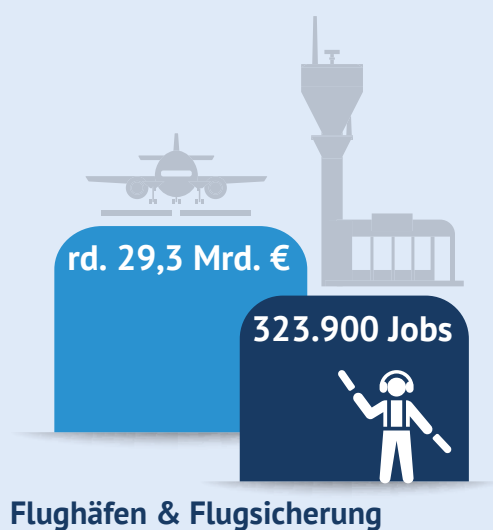
von ADV-Hauptgeschäftsführer Ralph Beisel



Foto: © Flughafenverband ADV

Deutschland braucht Luftverkehr. Das ist keine These, sondern eine Tatsache. Auch wer die Luftfahrt kritisch sieht, wird dem Satz objektiv zustimmen. Luftfahrt überwindet Grenzen und verbindet Menschen. Sie ist Grundlage unserer Wirtschaft, unserer Lieferketten, unserer sozialen Gesellschaft und eine wichtige Säule der Mobilität. Sie ermöglicht Sicherheit und Daseinsvorsorge in Deutschland und Europa. Sie nützt den Regionen weltweit, die nach besseren Lebensverhältnissen streben. Immer mehr Menschen auf der Welt wollen fliegen. Gleichzeitig steht fest, dass die „Basis-Technologie“ des Luftverkehrs grundlegend verändert werden muss.

Beitrag der Luftfahrtindustrie und im Tourismus zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) und zur Beschäftigtenzahl in Deutschland



Die Luftverkehrs- und Tourismuswirtschaft bieten den Menschen sichere und attraktive Arbeitsplätze und erfüllen als wichtige Wirtschaftszweige essenzielle Funktionen für den Binnenmarkt und die gesellschaftliche Entwicklung. Die Luftfahrtindustrie und der Tourismus leisten dabei einen unverzichtbaren Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt und sind wertvolle Arbeitgeber.



Quelle: Oxford Economics, 2023

Die deutsche Luftfahrtbranche steht vor großen Herausforderungen, die dringend angegangen werden müssen. Die Themen sind genauso vielfältig, wie der Luftverkehr selbst. Noch immer fehlen in Deutschland im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 rund 15 Prozent aller Passagiere. Hauptverantwortlich dafür sind die übermäßig hohen staatlichen Standortkosten in Deutschland. Je teurer der Flug zu einem deutschen Flughafen ist, desto eher weicht eine Airline ins europäische Ausland aus. Allein zwischen 2019 und 2025 steigern sich die staatlich induzierten Standortkosten um (!) +110% – und das ohne nennenswerte Förderungen zur Steigerung der Klimaverträglichkeit des Luftverkehrs. Wenn es in einem anderen EU-Mitgliedstaat überhaupt eine Luftverkehrsteuer gibt (von den EU27 nur in 7), dann ist sie nirgendwo so hoch wie in Deutschland. Schweden wird seine Luftverkehrsteuer zum 1. Juli 2025 sogar abschaffen, da die dortige Regierung erkannt hat, welchen Stellenwert eine gute Luftverkehrsanbindung für die Wirtschaft hat.

In Deutschland hingegen werden die Belastungen auch an anderer Stelle weiter erhöht, denn seit dem Jahr 2025 ist der Höchstsatz für die Luftsicherheitsgebühren von zehn auf 15 Euro je Passagier gestiegen. Die zusätzlich anfallenden und erneut steigenden Flugsicherungsgebühren sind dabei noch nicht berücksichtigt. Weil der Kostendruck an deutschen Flughäfen so groß wurde und weiter wird, verlassen Airlines den deutschen Markt. Fluggesellschaften wie Eurowings, EasyJet und Ryanair reduzieren ihr Streckenangebot und reagieren so auf die überbezahlten staatlich induzierten Abgaben in Deutschland.

Das Problem dabei: Das geringere Flugangebot gegenüber der Vor-Corona-Zeit verschlechtert die Konnektivität für den ohnehin schon angeschlagenen Wirtschaftsstandort Deutschland noch weiter. Es gibt weniger nonstop erreichbare Ziele und weniger Frequenzen auf den verbleibenden Strecken. Die stark exportorientierten deutschen Unternehmen sind aber auf eine engmaschige Anbindung an ihre globalen Absatzmärkte angewiesen. Die Verfügbarkeit interkontinentaler Direktflüge ist für Großunternehmen ein wichtiger Faktor bei der Standortwahl für ihren Sitz in Deutschland und Europa.

Auch Privatreisende bekommen die Entwicklung zu spüren: Reduzierte Flugstrecken, weniger direkt erreichbare Ziele, ausgedünnte Flugpläne. Das reduzierte Luftverkehrsangebot trägt dabei nicht mal zum Klimaschutz bei: Die Flugzeuge europäischer Airlines fliegen einfach auf anderen Routen außerhalb Deutschlands und der Passagier aus Deutschland muss im Zweifel auf seinem Weg im Ausland umsteigen. Der deutsche Luftverkehr befindet sich in einem Abwärtsstrudel. Nur durch vereinte Bemühungen von Politik, Flughäfen, Airlines und aller beteiligten Akteure können wir eine Luftverkehrslandschaft gestalten, die wirtschaftlich tragfähig ist, künftigen Generationen dient und sie inspiriert. Die Herausforderungen unserer Zeit verlangen entschlossene Antworten und klare Entscheidungen des Gesetzgebers zur Stärkung des Luftverkehrs und der Flughafenstandorte.



➤ Flughafenverband ADV

Haus der Luftfahrt
Friedrichstraße 79
10117 Berlin

Ihre Ansprechpartner für Rückfragen:

Markus Engemann

Bereichsleiter Marktforschung & Verkehr
Tel. 030 3101 18-42 | engemann@adv.aero

Isabelle B. Polders

Leiterin Kommunikation, Strategie & Nachhaltigkeit
Tel. 030 3101 18-14 | polders@adv.aero

➤ **Flughafenverband ADV**

Haus der Luftfahrt
Friedrichstraße 79
10117 Berlin



www.adv.aero