[Wirtschaft in der Metropolregion fordert: Neue Bundesregierung muss Luftverkehr wettbewerbsfähig machen]

21.03.25

Wirtschaft in der Metropolregion fordert: Neue Bundesregierung muss Luftverkehr wettbewerbsfähig machen

Die Luftverkehrsinitiative Berlin-Brandenburg fordert von der nächsten Bundesregierung konkrete Maßnahmen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts im nationalen und internationalen Vergleich zu verbessern. Dazu gehört die Abschaffung der Luftverkehrssteuer. Im Hinblick auf Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren fordert sie, dass sich Deutschland am europäischen Durchschnitt orientiert. Bürokratie und Überregulierung wie z.B. bei den Passagierkontrollen müssen abgebaut werden. Insbesondere mit Blick auf den BER gilt es, bi- und multilaterale Luftverkehrsabkommen anzupassen. Notwendig – aus ökonomischer wie ökologischer Sicht – ist mehr Flexibilität beim Nachtflugverbot im Fall verspäteter Linienflüge. Diese Punkte sind Teil des aktuellen Positionspapiers der Luftverkehrsinitiative, das heute vorgestellt wurde.

Kritisch sieht die Initiative zudem Alleingänge der Bundesregierung in Bezug auf die Beimischungsquoten für strombasierte Kraftstoffe (PtL). Diese führen zu einer Benachteiligung im internationalen Vergleich und sollten daher zurückgenommen werden. Die Luftverkehrsinitiative hält es stattdessen für zielführender, die Produktion von nachhaltigem Treibstoff (SAF) mit Anreizsystemen attraktiver zu machen.

Für die deutsche Wirtschaft ist ein leistungsstarker Luftverkehr ein wichtiger Standortfaktor. Staatliche Kosten und Vorgaben lassen den Luftverkehrsstandort Deutschland aber im

internationalen Wettbewerb zurückfallen. Im europäischen Vergleich schneiden Deutschland und auch die Flughafenregion Berliner-Brandenburg unterdurchschnittlich ab.

Jens Warnken, Präsident IHK Cottbus für die Brandenburger Industrie- und Handelskammern: „Der Flughafen Berlin-Brandenburg BER braucht bessere Bedingungen für den Luftverkehr, um im Wettbewerb mit seinen direkten Flughafennachbarn im europäischen Ausland mithalten zu können. Die letzte Bundesregierung hat durch die mehrfache Erhöhung der Luftverkehrssteuer und weiterer flughafenaffiner Steuern das Fliegen ab Deutschland überproportional stark verteuert. Hinzu kommt eine weitere Teuerung ab nächstem Jahr durch die Beimischungspflicht von grünem umweltfreundlichem SAF-Kerosin. Dieser Treibstoff für Flugzeuge wird in Deutschland nicht in ausreichender Menge produziert. Zudem ist der Liter aktuell noch zehnmal so teuer wie herkömmliches Flugbenzin. All dies hat zur Folge, dass deutsche Ticketpreise massiv gestiegen sind, weiter steigen werden und deutsche Passagiere zu den Flughäfen nach Prag, Breslau und Warschau abwandern, weil sie dort eine Ersparnis von bis zu mehreren 100 Euro pro Ticket erzielen können. Weniger Passagiere am BER bedeuten weniger am BER stationierte Flugzeuge und eine Gefährdung von Arbeitsplätzen. Die neue Bundesregierung sollte auf diese staatlich induzierte Fehlentwicklung reagieren und die Standortkosten wieder spürbar verbessern.“

Robert Rückel, Vizepräsident IHK Berlin: „Der Flugverkehr in Europa boomt, nur nicht in Deutschland. Insbesondere am BER ist das Angebot weit unter dem Vorkrisenniveau, die Zahl der Langstreckenverbindungen für eine Hauptstadt weiterhin ein Armutszeugnis. Nicht nur für den Tourismus und das Messegeschäft, sondern für alle Unternehmen der Region ist aber ein attraktives Angebot an Flugverbindungen überlebenswichtig. Deshalb ist unsere Forderung an die neue Bundesregierung: Weniger Regulierung und vor allem ein Ende der strukturellen Benachteiligung der Metropolregion. Dringend notwendig ist außerdem mehr Flexibilität beim Nachtflugverbot, damit um wenige Minuten verspätete Flieger nicht mit viel Lärm und Kerosin-Ausstoß durchstarten und auf andere Flughäfen ausweichen müssen. Wenn wir nicht jetzt Schub geben, bleibt die Hauptstadtregion das Schlusslicht in Europa.“

Aletta von Massenbach, CEO Flughafen Berlin Brandenburg GmbH: „Die im europäischen Vergleich sehr hohen staatlichen Steuern und Gebühren hemmen die Entwicklung des Flughafens und damit der Hauptstadtregion und Ost-Deutschlands. Die Folgen bekommen die Wirtschaft und die Passagiere deutlich zu spüren. Die Nachfrage nach Flügen ist nach wie vor hoch, aber das Angebot in andere Metropolregionen Europas ist zurückgegangen. Die Airlines stationieren ihre Flugzeuge lieber in anderen EU-Staaten und bedienen Strecken außerhalb von Deutschland. Ohne deutliche Entlastungen bei der Luftverkehrssteuer und anderen staatlichen Belastungen ist die adäquate Anbindung des Wirtschafts-, Kultur-- und Touristikstandorts an Europa und die Welt in Gefahr.“

Die Forderungen im Detail

Absenkung der Kosten am Luftverkehrsstandort

Aus Sicht der Luftverkehrsinitiative besteht der größte Hebel zur Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen in der Abschaffung mindestens aber einer deutlichen Senkung der Luftverkehrssteuer. Auch die Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren müssen sich am europäischen Durchschnitt orientieren, um Wettbewerbsnachteile zu beseitigen. Erst im Mai 2024 wurde die Luftverkehrssteuer in Deutschland um über 20 Prozent angehoben. Eine Airline, die beispielsweise von einem europäischen Flughafen mit einer Boeing 787-9 nach New York fliegt, zahlt im Durchschnitt 4.392 Euro an Steuern und Zuschlägen. Ein Flug von Frankfurt a.M. oder München in die Ostküstenmetropole kostet dagegen satte 17.991 Euro - rund viermal so viel. Allein 30 Euro

eines Flugtickets fallen für Steuern und Gebühren an. Diese Entwicklung ist ein erheblicher Wettbewerbsnachteil und führt dazu, dass Fluggesellschaften ihre Flotten ins Ausland verlegen und Arbeitsplätze an deutschen Flughäfen abbauen.

Anreizsystem für nachhaltige Treibstoffe

Auch die Verfügbarkeit von nachhaltigen Treibstoffen, so genannten Sustainable Aviation Fuels (SAF), kommt nicht voran. Die ungenügende Produktion ist problematisch, da seit dem 1.1.2025 europaweit feste Beimischungsquoten gelten und Airlines hohe Geldstrafen drohen, falls sie diese nicht erfüllen. Für 2030 ist ein Ziel von sechs Prozent nachhaltigen Kraftstoffen festgelegt. Ab diesem Zeitpunkt müssen neben biogenen nachhaltigen Kraftstoffen auch CO2-neutrale strombasierte Kraftstoffe eingesetzt werden, zunächst mit einem Anteil von 1,2 Prozent. Abweichend von dieser Regelung hat Deutschland jedoch bereits ab 2026 – also ganze vier Jahre früher – eine nationale Unterquote für E-Kerosin von 0,5 Prozent eingeführt. Die Politik muss daher die Produktion für nachhaltige Treibstoffe unterstützen und über neue Anreizsysteme nachdenken. Vorstellbar ist dabei z. B. ein europaweites Anreizsystem auf Basis von Steuergutschriften für SAF-Produzenten. Zudem sollte Deutschland das Ziel aufgeben, im Hinblick auf Nachhaltigkeits-Standards „Klassenbester“ unter allen EU-Ländern sein zu wollen. Dies benachteiligt den deutschen Wirtschaftsstandort unverhältnismäßig gegenüber anderen Ländern mit moderateren Vorgaben. Die regulatorischen Ziele sind auf das europäische Maß zu beschränken.

Abkommen für Luftverkehrsrechte anpassen

Deutschland darf im internationalen Luftverkehr nicht weiter an Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Insbesondere die Hauptstadtregion ist auf ein stabiles und ausgebautes Netz an Europa- und Langstreckenverbindungen angewiesen. Gerade einmal acht Langstreckenverbindungen gibt es derzeit am Flughafen BER. Die Passagiere sind gezwungen, zusätzliche Kurzflüge zu anderen Drehkreuzen zu buchen, um internationale Destinationen zu erreichen. Zwischenstopps und Umwege bedeuten jedoch mehr CO2-Ausstoß im Luftverkehr und verursachen unnötige Mehrkosten.

Bestehende bilaterale und multilaterale Luftverkehrsabkommen (auf EU-Ebene) müssen so angepasst werden, 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.

Nachtflugzeiten flexibilisieren und Bürokratie abbauen

Um unnötige Ausweichflüge – durch das Anhäufen von Verspätungen tagsüber – am Abend oder in der Nacht zu vermeiden, sollte mehr Flexibilität in den Randzeiten des Nachtflugverbots erlaubt werden. Umleitungen erhöhen die Lärmbelastung für andere Gemeinden und verursachen zusätzliche Kosten für Reisende und Fluggesellschaften. Von einer Verschärfung des Nachtflugverbots am Flughafen BER, wie sie der Koalitionsvertrag Brandenburg vorsieht, ist dringend abzuraten. Es besteht das reelle Risiko, dass der BER dann weitere Verbindungen oder Fluggesellschaften verliert, die ihre Flugzeuge dort stationiert haben. Eine Einschränkung der Betriebszeiten und der dadurch bedingte Verlust von Verkehr gefährden massiv die Konnektivität der Hauptstadtregion und Ostdeutschlands.

Weiterer Handlungsbedarf besteht im Abbau unnötiger Bürokratie und übermäßiger Regulierungen Besonders kostentreibende Anforderungen wie der gegenüber dem europäischen Ausland

unverhältnismäßig hohe Personalschlüssel bei der Luftsicherheitskontrolle erschweren die internationale Wettbewerbsfähigkeit dieser Standorte und müssen abgebaut werden.

Über die 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 GmbH, 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.

Disclaimer

Die Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg (UVB) sind die Stimme der Wirtschaft in der Hauptstadtregion. Wir stehen für 60 Mitgliedsverbände aus allen wichtigen Branchen, von der Autoindustrie bis zur Startup-Branche. Als Landesvereinigung der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) und Landesvertretung des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) setzen wir uns für die Belange der regionalen Wirtschaft auf Bundesebene ein. Unser ordnungspolitisches Leitbild ist die Soziale Marktwirtschaft mit einem funktionierenden Wettbewerb. Für uns sind unternehmerische Freiheit, ökonomische Leistungsfähigkeit und Verantwortung für das Gemeinwohl untrennbar miteinander verbunden.

- Auf Xing teilen
- Auf Facebook teilen
- Auf X teilen
- Auf LinkedIn teilen

- Drucken
- Als PDF speichern

Gemeinsame Erklärung der „Luftverkehrsinitiative“

Berlin Brandenburg braucht mehr internationale Direktverbindungen und bessere Bedingungen für den Luftverkehr

Download (PDF, 345 KB)

Pressekontakt

Abteilungsleiter Presse und Kommunikation, Pressesprecher

Carsten

Brönstrup

Telefon:
+49 30 31005-114

Telefax:
+49 30 31005-166

E-Mail:
Broenstrup [at] uvb-online.de

Download VCF