

Jetzt die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs stärken

Vorschläge und Forderungen für die zukünftige Luftverkehrspolitik

Februar 2021

Herausforderungen für die zukünftige Luftverkehrspolitik

Luftverkehr ermöglicht im gesamtgesellschaftlichen Interesse eine leistungsfähige internationale Mobilitäts- und Logistikanbindung und verbindet so Menschen und Märkte. Damit ist die Luftverkehrswirtschaft eine unverzichtbare Säule unseres Wirtschaftsstandorts. Das zeigt sich nicht zuletzt auch in der aktuellen Pandemielage, in der die Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft dazu beitragen, die Anbindung Deutschlands an internationale Warenströme und Produktionsstätten aufrechtzuerhalten und die Menschen mit lebensnotwendigen Gütern zu versorgen. Selten zuvor wurde die Systemrelevanz der Branche so deutlich wie in den letzten 12 Monaten.

Große Teile der Luftverkehrswirtschaft befinden sich pandemiebedingt in der längsten und tiefsten Krise ihres Bestehens. Flughäfen, Fluggesellschaften, Flugsicherung sowie Retail- und Gastronomiebetriebe an den Airports gehörten zu den ersten Unternehmen, die durch die Pandemie getroffen wurden. Seitdem gehört der Luftverkehr zu den Branchen, die pandemiebedingt lang andauernde und tiefgreifende wirtschaftliche Verluste zu tragen haben.

Nur durch eine entscheidende und stabilisierende staatliche Unterstützung, umfassende Kostensenkungen und eine stark steigende Verschuldung konnten bisher weitgreifende Insolvenzen vermieden werden. In der Folge ist aber der Spielraum für wichtige Zukunftsinvestitionen, insbesondere zur Stärkung der Nachhaltigkeit des Luftverkehrs, eingeschränkt: Arbeitsplätze, ökologische Innovationen und internationale Wettbewerbsfähigkeit stehen damit auf dem Spiel. Mittelfristig wird die weltweite Nachfrage nach Luftverkehr schrittweise wieder deutlich zunehmen. Umso mehr kommt es jetzt darauf an, die ökonomisch und ökologisch nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs im Interesse des Standorts Deutschland, der Beschäftigten und des Klimaschutzes zu stärken. Diese Rahmenbedingungen sind entscheidend dafür, dass der Luftverkehr perspektivisch wieder wachsen kann. Dieses Wachstum wiederum ist eine zentrale Voraussetzung für den notwendigen wirtschaftlichen Aufschwung und die Erholung nach der aktuellen Krise.

Daraus leiten sich die zentralen Handlungsfelder für die Luftverkehrspolitik der kommenden Legislaturperiode ab:

- I. Schaffung **fairer Wettbewerbsbedingungen für die Neubelebung und wirtschaftliche Erholung der Luftverkehrswirtschaft**, damit sich die Unternehmen wieder notwendige Investitionsspielräume erarbeiten und verstärkt Zukunftsinvestitionen tätigen können
- II. Schaffung von **Rahmenbedingungen für einen wirksamen Klimaschutz im Luftverkehr**, der Emissionen effektiv reduziert und eine CO₂-Verlagerung ausschließt
- III. Weiterentwicklung einer **bedarfsgerechten, wettbewerbsfähigen und leistungsstarken Infrastruktur** am Luftverkehrsstandort Deutschland.

Diese Handlungsfelder sind eng miteinander verbunden: Wirksame Fortschritte für den Klimaschutz im Luftverkehr lassen sich am ehesten mit wirtschaftlich gesunden Unternehmen erreichen, die über die notwendige Investitionskraft verfügen. Wettbewerbsverzerrende Belastungen, die nur den deutschen bzw. europäischen Unternehmen in nationalen oder europäischen Alleingängen auferlegt werden, schmälern diese Investitionskraft, schwächen hiesige Unternehmen, verlagern klimaschädliche Emissionen (Carbon Leakage) und wirken damit dem Ziel von mehr Klimaschutz im Luftverkehr entgegen.

Zusammenfassung der Kernforderungen für die künftige Luftverkehrspolitik

(1) Um die wirtschaftliche Erholung der Unternehmen zu unterstützen, ist es erforderlich, dass die Vorhaltekosten für die Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs durch den Staat in Form nichtrückzahlbarer Zuschüsse ausgeglichen, die Maßnahmen zur Stärkung des Eigenkapitals der DFS ab 2022 unvermindert fortgesetzt und die in der Pandemie gestundeten Steuern und Gebühren dauerhaft erlassen werden.

(2) Wettbewerbsverzerrende Regulierung ausschließen und internationale Luftverkehrsdrehkreuze erhalten, indem bei nationalen oder europäischen Alleingängen besonders darauf geachtet wird, dass wettbewerbsverzerrende Belastungen – insbesondere bei der Weiterentwicklung des Emissionshandels, CO₂-Bepreisung, Quoten für alternative Kraftstoffe oder bei Zollbestimmungen und Einfuhrumsatzsteuer – ausgeschlossen werden.

(3) Die Luftverkehrsteuer zu einem Klimaschutzinstrument machen, indem die Einnahmen zur Finanzierung des Systemwechsels von fossilem Kerosin hin zu alternativen Kraftstoffen verwendet werden.

(4) Kosten der Luftsicherheit durch die öffentliche Hand übernehmen, denn Terrorismusbekämpfung und Gefahrenabwehr sind hoheitliche Aufgaben. Der Staat sollte daher die Finanzierung der Luftsicherheitskontrollen an Flughäfen sowie die Kosten für Detektion und Abwehr von Drohnen an Flughäfen übernehmen.

(5) Fluggastrechte novellieren und ursprünglichen Revisionsvorschlag der EU-Kommission umsetzen.

(6) Die zwischen Bund, Ländern, Luftfahrt und Industrie vereinbarte Roadmap für die Markteinführung von Power-to-Liquid-Kraftstoffen umsetzen.

(7) Wirksame Instrumente einer kompensierenden CO₂-Bepreisung nutzen und wettbewerbsneutral ausgestalten: Der Europäische Emissionshandel und das internationale Klimaschutzinstrument CORSIA sollten als wirksame Instrumente der CO₂-Bepreisung für den Luftverkehr weiterentwickelt werden. Eine Einführung von Kerosinsteuern in Deutschland oder Europa würde die Wettbewerbsverzerrungen erheblich verschärfen und eine Verlagerung von CO₂-Emissionen zur Folge haben und muss unbedingt verhindert werden. Mittels einer EU-Regulierung sollten Dumpingpreise bei Flugtickets verhindert werden, indem diese nicht zu einem Preis unterhalb der anwendbaren Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen.

(8) Klimaschutzinvestitionen fördern: Damit aufgrund der pandemiebedingt erhöhten Verschuldung der Unternehmen Klimaschutzinvestitionen nicht ins Stocken geraten, sollte der Staat mit Förderprogrammen wie der „Innovationsprämie“ Anreize für einen vorgezogenen Ersatz älterer Flugzeuge durch energieeffizientere schaffen sowie Klimaschutzinvestitionen an Flughäfen fördern.

(9) Intermodalität und Verkehrsverlagerung auf die Schiene erfordern Bahnreisezeiten von nicht mehr als drei Stunden und – im Zubringerverkehr – die Verbesserung des Gepäcktransports und der Anschlusssicherheit. Dazu bedarf es neben operativer Verbesserungen im Zusammenwirken der Verkehrsträger einer Realisierung der im „Deutschlandtakt“ vorgesehenen Schieneninvestitionen und zusätzlich einer verbesserten Schienenanbindung der Flughäfen, insbesondere in München.

(10) Die Bundesregierung sollte im Sinne des Klimaschutzes auf weitere Fortschritte bei der Weiterentwicklung des „Single European Sky“ dringen und im Verbund mit anderen internationalen Akteuren Forschung und Entwicklung für eine Zirruswolken vermeidende Flugführung stärken.

(11) System der staatlichen Luftsicherheitskontrollen kontinuierlich verbessern.

(12) Luftverkehrsstandorte und Flughafeninfrastruktur bedarfsgerecht weiterentwickeln und die Realisierung von geplanten Kapazitätserweiterungen durch die Politik unterstützen.

(13) Bestandsschutz für die Betriebszeiten an den Flughäfen sichern und Betriebszeiten an den deutschen Flughäfen nicht weiter einschränken.

(14) Einfuhrumsatzsteuer reformieren, damit die derzeitige Benachteiligung der deutschen Logistikstandorte gegenüber benachbarten EU-Staaten abgebaut wird.

Die Kernforderungen der deutschen Luftverkehrswirtschaft im Einzelnen:

I. Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für die Neubelebung und wirtschaftliche Erholung der Luftverkehrswirtschaft, damit sich die Unternehmen wieder notwendige Investitionsspielräume erarbeiten und verstärkt Zukunftsinvestitionen tätigen können

Die wirtschaftliche Erholung des Luftverkehrs findet unter den Bedingungen eines durch die Krise noch weiter verschärften internationalen Wettbewerbs statt. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen werden darüber mitentscheiden, wie gut die deutschen Luftverkehrsunternehmen aus der COVID-19-Krise herauskommen und im harten Wettbewerb bestehen können. Um die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der deutschen Luftverkehrswirtschaft zu stärken und weiterhin ein leistungsfähiges Mobilitäts- und Logistikangebot zu gewährleisten, sollten weitere wettbewerbsverzerrende Belastungen ausgeschlossen werden und bestehende Sonderlasten zurückgeführt werden:

(1) Wirtschaftliche Erholung der Unternehmen unterstützen:

Um die pandemiebedingt stark gestiegene Schuldenlast der Unternehmen zu mindern, sollten die in der Pandemie gestundeten Steuern und Gebühren dauerhaft erlassen und von den öffentlichen Haushalten getragen werden. Im Sinne des Gemeinwohls, zum Beispiel um Frachtflüge zur Versorgung und zum Erhalt von Lieferketten abzufertigen und zahlreiche Rückholflüge zu bedienen, wurde und wird auch unter Pandemiebedingungen der Betrieb an den Flughafenstandorten aufrechterhalten. Die dadurch entstehenden Kosten könnten die Flughäfen gar nicht an ihre Kunden weitergeben, ohne dass es zu gefährlichen Strukturbrüchen im Markt käme. Deswegen ist es erforderlich, dass auch die Kosten für die gesellschaftlich notwendige und politisch gewollte Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs durch den Staat in Form nicht rückzahlbarer Zuschüsse ausgeglichen werden. Gleiches gilt für die bundeseigene Deutsche Flugsicherung. Um eine weitere Verschuldung des Unternehmens zu verhindern und die finanziellen Voraussetzungen für die Zukunftsfähigkeit der Deutschen Flugsicherung zu gewährleisten, müssen die Maßnahmen des Bundes zur Stärkung des Eigenkapitals der DFS ab 2022 unvermindert fortgesetzt werden.

(2) Wettbewerbsverzerrende Regulierung ausschließen und internationale Luftverkehrsdrehkreuze erhalten:

Internationaler Fracht- und Passagierverkehr wird weitgehend über Luftverkehrsdrehkreuze gebündelt und abgewickelt. Drehkreuze, wie beispielsweise in Frankfurt, München, Leipzig oder Köln, sind in besonderem Maße von wettbewerbsverzerrenden Regulierungen betroffen. Sie und ihre entsprechenden Fluggesellschaften stehen im ständigen Wettbewerb mit Drehkreuzen im Ausland, sei es in der Europäischen Union (z. B. Amsterdam, Paris, Lüttich) oder aber auch in Drittstaaten (z. B. London, Istanbul, Dubai, Doha). Um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Drehkreuze in Deutschland zu erhalten, muss im Fall von nationalen oder europäischen Alleingängen bei der Regulierung des Luftverkehrs besonders darauf geachtet werden, dass wettbewerbsverzerrende Belastungen ausgeschlossen werden. Dies gilt bei der Weiterentwicklung des Emissionshandels und der CO₂-Bepreisung ebenso, wie etwa bei der Festlegung von Beimischungsquoten für alternative Kraftstoffe und speziell frachtbezogen bei Zollbestimmungen und Einfuhrumsatzsteuer. Gerade auch bei der Pandemiebekämpfung hat sich gezeigt, dass Maßnahmen für den Reiseverkehr, wenn sie nicht international wirkend aufgesetzt werden, zu Umwegverkehr führen, was dann hiesige Luftverkehrsdrehkreuze schädigt, ohne dass dabei zusätzlicher gesundheitlicher Schutz erreicht wird.

(3) Luftverkehrsteuer zu einem Klimaschutzinstrument machen:

Die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer, die in Deutschland innerhalb der Europäischen Union die höchsten Steuersätze aufweist, sollten zur Finanzierung des Systemwechsels von fossilem Kerosin hin zu alternativen Kraftstoffen verwendet werden. Damit würde die Luftverkehrsteuer von einem reinen Fiskalinstrument zu einem Klimaschutzinstrument.

(4) Kosten der Luftsicherheit durch die öffentliche Hand übernehmen:

Terrorismusbekämpfung und Gefahrenabwehr sind eine hoheitliche Aufgabe. Der Staat sollte die Finanzierung der stetig zunehmenden Aufgaben der Luftsicherheit an den deutschen Flughäfen zumindest zu einem wesentlichen Teil übernehmen, um Wettbewerbsverzerrungen gegenüber konkurrierenden Ländern (wie u. a. USA, Italien, Spanien) zu reduzieren. Dazu zählt insbesondere die Übernahme der Kosten für die Kontrollen nach § 5 LuftSiG (Passagiere) und § 8 LuftSiG (Personal und Waren) sowie die Kostentragung für die Detektion und Abwehr von Drohnen im Rahmen der allgemeinen Gefahrenabwehr an den Flughäfen.

Die unilaterale Erhebung von Umsatzsteuer auf die Leistungen der Luftsicherheitsdienstleister (und die damit verbundene Weitergabe über die Luftsicherheitsgebühr) sollte als zusätzlicher wettbewerbsverzerrender Standortnachteil abgeschafft werden.

(5) Fluggastrechte novellieren:

Die deutschen Fluggesellschaften haben auf die schwierige Situation der Kunden in der Corona-Krise reagiert, indem sie flexible und großzügige Umbuchungsmöglichkeiten geschaffen haben, um ihren Kunden mehr Sicherheit bei neuen Buchungen zu geben. Des Weiteren haben sie auch in der extremen Sondersituation des fast vollständig eingebrochenen Flugverkehrs nach anfänglichen Übergangsschwierigkeiten die erforderlichen Kapazitäten schaffen können, um die exponentiell gestiegenen Rückzahlungsverpflichtungen bei Stornierungen zu bewältigen. Dabei ist deutlich geworden, dass die Fluggastrechte-Verordnung nicht für solche Extremsituationen ausgerichtet ist. Dies ist ein weiterer Grund dafür, dass die deutsche Bundesregierung die Novellierung der Fluggastrechte-Verordnung auf europäischer Ebene aktiv vorantreiben sollte. Der ursprüngliche Revisionsvorschlag der Kommission stellt auch in der aktuellen Lage immer noch einen fairen Ausgleich zwischen Verbraucherinteressen und Anforderungen an eine wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen dar und sollte daher unterstützt werden.

II. Schaffung von Rahmenbedingungen für einen wirksamen Klimaschutz im Luftverkehr, der Emissionen effektiv reduziert und eine CO₂-Verlagerung ausschließt

Die Nachfrage nach Luftverkehr wird wieder zunehmen, wenn auch nur schrittweise und über einen längeren Zeitraum. Daher ist es erforderlich, bereits jetzt Maßnahmen zu ergreifen, die den Luftverkehr stärker mit dem Klimaschutz in Einklang bringen. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft verfolgt mit ihrem „Masterplan Klimaschutz im Luftverkehr“ das Ziel, den Flughafen- und Flugbetrieb schrittweise CO₂-neutral zu gestalten. Hierzu bedarf es des Zusammenwirkens von Politik und Unternehmen:

(6) Roadmap für die Markteinführung von Power-to-Liquid-Kraftstoffen umsetzen:

Um das Ziel des CO₂-neutralen Fliegens zu erreichen, ist der Ersatz fossilen Kerosins durch nachhaltige Flugkraftstoffe essenziell. Die zwischen Bund, Ländern, Luftfahrt und Industrie vereinbarte Roadmap für den Aufbau von Produktionskapazitäten und für den Markthochlauf von nachhaltigen Flugkraftstoffen sollte gemeinsam durch Bund und Länder weiter vorangetrieben werden.

Für den Markthochlauf sollte der Staat die Investitionen in nachhaltige Kraftstoffe fördern und dazu die Einnahmen aus der weitgehend wettbewerbsneutral erhobenen von den Fluggesellschaften entrichteten Luftverkehrsteuer und die Einnahmen aus dem ETS-Zertifikatsverkauf nutzen. Insbesondere die auf nationaler (und europäischer) Ebene geplanten Beimischungsquoten führen aufgrund ihrer regionalen Begrenzung prinzipbedingt zu Wettbewerbsverzerrung. Solange eine solche Quote nicht international verpflichtend ist, müssen die durch den höheren Einkaufspreis von nachhaltigen Kraftstoffen resultierenden Mehrbelastungen ausgeglichen werden, um Wettbewerbsverzerrungen und die Verlagerung von Verkehr und Emissionen zu Unternehmen außerhalb Deutschlands (Carbon Leakage) ausschließen zu können.

(7) Wirksame Instrumente einer kompensierenden CO₂-Bepreisung nutzen und wettbewerbsneutral ausgestalten:

Solange klimaneutrales Fliegen alleine durch technische Innovationen nicht erreicht werden kann, sind marktbasierende Mechanismen zielführend, mit denen der Luftverkehr für seine CO₂-Emissionen bezahlt und diese finanziellen Mittel für eine äquivalente CO₂-Reduktion in anderen Wirtschaftsbereichen aufgewandt werden. Mit dem Europäischen Emissionshandel und dem internationalen Klimaschutzinstrument CORSIA gibt es solche wirksamen Instrumente der CO₂-Bepreisung für den Luftverkehr, die weiterentwickelt werden sollten. Dabei sollte die Bundesregierung in der EU auf eine bessere Abstimmung der Instrumente hinwirken: Um eine Doppelregulierung und eine doppelte finanzielle Belastung durch den Emissionshandel und CORSIA zu vermeiden, sollten Flüge innerhalb des EWR im Europäischen Emissionshandel einbezogen bleiben, während Drittstaaten-Flüge künftig durch CORSIA berücksichtigt werden. Zudem sollte sich die Regierung auf europäischer Ebene nachdrücklich für den Abbau von bestehenden Wettbewerbsverzerrungen im Emissionshandel einsetzen. Dies betrifft insbesondere die Ungleichbehandlung von innereuropäischen Zubringerflügen gegenüber Zubringerverbindungen außerhalb des EWR. Gravierende Wettbewerbsnachteile für die europäischen Fluggesellschaften und ihre Drehkreuze, die aus dem rein europäischen Geltungsbereich des Emissionshandels erwachsen, sollten künftig ausgeglichen werden. Eine diskutierte Einführung von Kerosinsteuern in Deutschland oder Europa würde die Wettbewerbsverzerrungen erheblich verschärfen und die Verlagerung von CO₂-Emissionen und überdies ein Tankering-Problem zur Folge haben. Dies muss unbedingt verhindert werden. Um zu vermeiden, dass Flugreisen nur aufgrund extremer Billigstpreise angetreten werden, sollte sich die

Bundesregierung für eine EU-Regulierung einsetzen, die Dumpingpreise bei Flugtickets verhindert, indem diese nicht zu einem Preis unterhalb der anwendbaren Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen.

(8) Klimaschutzinvestitionen fördern:

Mit dem Einbruch des Passagierluftverkehrs in der COVID-19- Pandemie ist die Flottenerneuerung mit energieeffizienteren Flugzeugen weitgehend zum Erliegen gekommen. Damit dieser wichtige Hebel für den Klimaschutz im Luftverkehr nicht dauerhaft ins Stocken gerät, sollte der Staat weiter mit Förderprogrammen wie der „Innovationsprämie“ Anreize für die ökologische Flottenmodernisierung schaffen. Darüber hinaus bestehen weitere Felder für technologische Innovationen und für Klimaschutzinvestitionen an den Flughäfen – etwa für die Bereitstellung von Bodenstrom oder vorklimatisierter Luft.

(9) Intermodalität stärken und Verkehrsverlagerung auf die Schiene weiter verbessern:

Weiteres Potenzial zur Reduktion von klimaschädlichen Emissionen besteht in der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene. Die Luftverkehrswirtschaft sieht hier das Potenzial, bis zu einem Fünftel des innerdeutschen Luftverkehrs auf die Schiene zu verlagern, wenn die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden. Zu den wesentlichen Voraussetzungen zählen Bahnreisezeiten von nicht mehr als drei Stunden und, im Zubringerverkehr, die Verbesserung des Gepäcktransports und der Anschlusssicherheit. Neben operativen Verbesserungen im Zusammenwirken der Verkehrsträger erfordert dies eine Realisierung der im Konzept „Deutschlandtakt“ vorgesehenen Schieneninvestitionen und zusätzlich einer verbesserten Schienenanbindung der Flughäfen, insbesondere des Flughafens München.

(10) Flugführung im europäischen Luftraum effizienter machen:

Mittels einer optimierten Flugführung lassen sich Umwege in der Luft und damit ein höherer Energieverbrauch, CO₂-Emissionen und die Bildung klimaschädlicher Zirren (Nicht- CO₂-Effekte) reduzieren. Die Bundesregierung sollte sich deswegen auch im Sinne des Klimaschutzes für weitere Fortschritte bei der Weiterentwicklung des „Single European Sky“ einsetzen, um Flugrouten im europäischen Luftraum weiter zu optimieren. Insbesondere sollte die Bundesregierung im Rahmen der aktuellen Überarbeitung der SES-Verordnung darauf hinwirken, dass im Sinne effizienter Flugsicherungsorganisationen in Europa eine höhere Flexibilität beim Lotseneinsatz, eine stärkere Automatisierung der Flugsicherungsdienste mit standardisierten Technologien sowie EU-weite Standards für Flugsicherungstechnologien, Verfahren und Lizenzen ermöglicht werden. Darüber hinaus sollte sich die Bundesregierung im Verbund mit anderen internationalen Akteuren dafür einsetzen, dass Forschung und Entwicklung zu einer Zirruswolken vermeidenden Flugführung gestärkt werden.

III. Weiterentwicklung einer bedarfsgerechten und leistungsstarken Infrastruktur am Luftverkehrsstandort Deutschland

Die Infrastrukturentwicklung im deutschen Luftverkehr darf sich nicht am aktuellen Verkehrsaufkommen in der COVID-19-Pandemie orientieren, sondern muss mit Weitsicht am künftigen Mobilitätsbedarf des Wirtschaftsstandorts Deutschland ausgerichtet werden:

(11) System der staatlichen Luftsicherheitskontrollen verbessern:

Um das hohe Sicherheitsniveau aufrechtzuerhalten und gleichzeitig schnelle und reibungslose Kontrollprozesse zu gewährleisten, sollten die staatlichen Sicherheitskontrollen in einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess weiterentwickelt werden. Die Optimierung von Technik, Verfahren und Verantwortlichkeiten sollte in enger Zusammenarbeit zwischen Behörden, Flughäfen und Fluggesellschaften erfolgen.

(12) Luftverkehrsstandorte und Flughafeninfrastruktur bedarfsgerecht weiterentwickeln:

Das Flughafensystem mit Drehkreuzflughäfen auf der einen Seite und Flughäfen mit Zubringerflügen und Direktflügen auf der anderen Seite ist auf Basis von Nachfrage und Wirtschaftlichkeit im Interesse der Konnektivität Deutschlands und des föderal aufgestellten Gemeinwesens in Deutschland zu stärken und weiterzuentwickeln. Dies gilt ebenso für die Flughäfen, die beim Frachtumschlag von besonderer Bedeutung sind. Die Flughafeninfrastruktur sollte in diesem Sinne bedarfsgerecht fortentwickelt und die Realisierung von geplanten Erweiterungen und Kapazitätserweiterungen durch die Politik unterstützt werden. Mit Blick auf die Luftfrachtstandorte sollten die Initiativen aus dem Innovationsprogramm Logistik in einem Programm der Bundesregierung insgesamt vorangetrieben werden. Insbesondere sollten zur Stärkung des Luftfrachtstandortes und zukünftiger Resilienz konzertiert durch den Bund die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der Luftfrachtlogistik durch faire Rahmenbedingungen in den Bereichen Zoll, Steuern und Luftsicherheit gefördert werden.

(13) Bestandsschutz für die Betriebszeiten an den Flughäfen:

Im Sinne von Rechts- und Planungssicherheit für Flughäfen, Fluggesellschaften und Anwohner muss für geltende Planfeststellungsbeschlüsse und bestehende Betriebsgenehmigungen ein Bestandsschutz gelten. Insbesondere dürfen die Betriebszeiten an den deutschen Flughäfen nicht weiter eingeschränkt werden.

(14) Einfuhrumsatzsteuer reformieren:

Das System der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer sollte so angepasst werden, dass die derzeitige Benachteiligung des deutschen Logistikstandorts gegenüber benachbarten EU-Staaten abgebaut werden. Dies könnte durch die Einführung des innerhalb der EU bereits praktizierten Verrechnungsverfahrens erfolgen.

Kontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer

– Haus der Luftfahrt –

Friedrichstraße 79, 10117 Berlin

E-Mail: matthias.randow@bdl.aero

Telefon: 030 / 520 077 100

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die DFS Deutsche Flugsicherung, Retail-Betriebe und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr.