

21. MÄRZ 2025

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

Gemeinsame Erklärung der „Luftverkehrsinitiative“

*Die hohen staatlich induzierten Kosten, aber auch die klimapolitischen Ziele stellen den Luftverkehrsstandort Deutschland vor enorme Herausforderungen. Am Flughafen Berlin-Brandenburg ist das Streckennetz weit unter dem Vorkrisenniveau und es gibt weiterhin nur wenige Langstreckenflüge. Sollten, wie angedroht, einzelne Airlines weitere Flugverbindungen streichen, wäre das ein denkbar schlechtes Signal für die Wirtschaft und die Menschen in Berlin und Brandenburg. Die internationale Konnektivität der Hauptstadtregion steht auf dem Spiel. Die Luftverkehrsinitiative fordert daher die nächste Bundesregierung sowie die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg zum Handeln auf. Die Beschlüsse der letzten Ministerpräsidentenkonferenz-OST am 12. Dezember 2024 waren bereits ein wichtiger Schritt hierzu. Um die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Luftverkehrsstandortes zu erhalten, braucht es geeignete politische Rahmenbedingungen und insbesondere eine Absenkung der hohen Steuern und staatlichen Gebühren.*

1. Die Luftverkehrsinitiative fordert die Politik auf, die Kosten am Luftverkehrsstandort Deutschland zu reduzieren. Konkret ist die Luftverkehrssteuer abzuschaffen bzw. deutlich abzusenken. Luftsicherheits- und Flugsicherungsgebühren sind am europäischen Durchschnitt zu orientieren.

Im Vergleich zu anderen europäischen Staaten fallen die staatlichen Gebühren und Steuern an deutschen Flughäfen und somit auch am Hauptstadtflughafen BER wesentlich höher aus. Diese Entwicklung stellt einen erheblichen Wettbewerbsnachteil dar und führt dazu, dass Fluggesellschaften ihre Flotten ins Ausland verlegen und Arbeitsplätze an deutschen Flughäfen abbauen. Erst im Mai 2024 wurde die Luftverkehrssteuer in Deutschland um über 20 Prozent angehoben. So sind es 15,53 Euro für einen Kurzstreckenflug, 39,34 Euro auf der Mittelstrecke und 70,83 Euro auf der Langstrecke pro abfliegendem Passagier. Zum Vergleich: in Österreich fallen nur 12 Euro für Langstreckenflüge an. Länder wie Spanien, Polen und Irland erheben keine Luftverkehrssteuer. Der Deckel der Luftsicherheitsgebühr auf 10 Euro pro Passagier wurde in Deutschland ebenfalls ab dem 1.1.2025 angehoben. Der Gebührensatz für Flugsicherung ist mit aktuell 380,71 Euro für An- und Abflüge weit über dem europäischen Durchschnitt.

2. Die Luftverkehrsinitiative fordert die Politik auf, 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.

Die Luftverkehrsinitiative fordert die Politik außerdem auf, europäische 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. Vielmehr sollten sich die Quoten 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.

Ab 2025 gelten die europäisch festgelegten Beimischungsquoten für nachhaltige Treibstoffe. Grundsätzlich muss sich die Luftverkehrswirtschaft klimafreundlicher aufstellen und damit einen Beitrag zur Senkung ihres Anteils von 3-5% der CO<sub>2</sub>-Emissionen leisten. Leider kann die Produktion von SAF mit den politischen Zielvorgaben nicht mithalten. Es gibt schlicht zu wenig verfügbaren alternativen Treibstoff. Seit dem 1.1.2025 schreibt die Verordnung [ReFuelEU Aviation](#) vor, dass 2 Prozent des verwendeten Treibstoffs nachhaltig sein müssen. In den folgenden Jahren wird dieser Anteil deutlich ansteigen. Für 2030 ist ein Ziel von 6 Prozent nachhaltigen Kraftstoffen festgelegt. Ab diesem Zeitpunkt müssen neben biogenen nachhaltigen Kraftstoffen auch CO<sub>2</sub>-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, was 50.000 Tonnen E-Kerosin entspricht.

3. Die Luftverkehrsinitiative fordert die Politik auf, 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.

Deutschland darf im internationalen Luftverkehr nicht weiter an Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Besonders die Hauptstadtregion ist auf ein stabiles und ausgebauten Netz an Europa- und Langstreckenverbindungen angewiesen. Gerade einmal acht Langstreckenverbindungen gibt es derzeit am Flughafen BER. Die Passagiere werden so dazu gezwungen, zusätzliche Kurzflüge zu anderen Drehkreuzen zu buchen, um internationale Destinationen zu erreichen. Zwischenstopps und Umwege bedeuten mehr CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Luftverkehr und verursachen für die Betroffenen unnötige Mehrkosten und Stress.

4. Die Luftverkehrsinitiative fordert die Politik auf, 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.

Um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Luftverkehrsstandorte wie Berlin langfristig zu sichern, stellen unnötige Bürokratie und übermäßige Regulierungen durch den Staat ein erhebliches Hindernis dar. Besonders kostentreibende Anforderungen bei der Luftsicherheitskontrolle erschweren die internationale Wettbewerbsfähigkeit dieser Standorte. So schreibt die Bundespolizei einen unverhältnismäßig hohen Personaleinsatz an den neuen Sicherheitskontrollen (etwa CTix-Geräten) vor, obwohl die Hersteller selbst viel weniger Personal pro Sicherheitsspur empfehlen. Auch in diesem Fall hebt sich Deutschland klar von seinen EU-Nachbarn ab, die weniger strenge Auflagen vorgeben, ohne dabei auf ein niedrigeres Sicherheitsniveau zurückzufallen.

5. Die Luftverkehrsinitiative fordert die Politik auf, 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.

Die Betriebszeiten von Flughäfen und damit auch die Nachtflugregelungen sind Bestandteil der Betriebsgenehmigungen nach §6 LuftVG, die von den zuständigen Behörden der Länder erteilt werden. Entsprechend finden sich in Deutschland Flughäfen mit strengen Nachtflugverböten sowie Flughäfen, die keinem Nachtflugverbot unterliegen. Am Flughafen Berlin-Brandenburg gilt beispielsweise eine Kernnachtzeit zwischen 0 Uhr und 5 Uhr sowie Tagesrandzeiten von 5 Uhr bis 6 Uhr und 22 Uhr bis 24 Uhr.

Eine vom Land Brandenburg im aktuellen Koalitionsvertrag geplante Ausweitung des Nachtflugverbots am Flughafen BER wirkt sich nicht nur auf den Verkehr in den Tagesrandzeiten aus, sondern auch insgesamt auf den Luftverkehr, da der Hauptstadtflughafen für relevante Fluggesellschaften dadurch unattraktiv wird. Es droht insbesondere eine Abwanderung von Airlines, die ihre Flugzeuge am BER stationiert haben, da sie diese dann nicht mehr optimal einsetzen können und Schwierigkeiten mit ihren Flugumlaufplänen bekommen. Eine Einschränkung der Betriebszeiten



und der dadurch bedingte Verlust von Verkehr gefährdet massiv die Konnektivität der Hauptstadtregion und Ostdeutschlands. Flughafen und Fluggesellschaften benötigen verlässliche Rahmenbedingungen, um zukunftsfähig agieren zu können. Eine langfristige Planungssicherheit ist unerlässlich.

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.“

### **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 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.