

1. Wettbewerbsfähige staatliche Standortkosten in Deutschland

Stand: 26. Mai 2025

Zusammenfassung

- Der Luftverkehr entwickelt sich in Deutschland nach der Corona-Pandemie so schwach wie in fast keinem anderen EU-Land. Grund ist ein starker Anstieg der staatlichen Standortkosten.
- Das starke Wachstum des weltweiten Luftfrachtverkehrs geht auch mittelfristig an Deutschland vorbei. Entlastungen bei den Standortkosten sind dringend erforderlich.
- Die EU-Bestimmungen zu SAF-Beimischung und Emissionshandel sowie die europarechtswidrige nationale PtL-Quote führen zu starken Wettbewerbsverzerrungen. Die Politik sollte auf Korrekturen dringen.

Der Luftfracht-Standort Deutschland liegt vorne in der europäischen Spitzengruppe. Das Drehkreuz Frankfurt liegt nach Angaben des Flughafenverbands ACI Europe auf Platz zwei im europäischen Frachtranking. Mit internationaler Expressfracht haben die Flughäfen Leipzig/Halle und Köln/Bonn eine herausragende Stellung im Netzwerk der weltgrößten Logistikunternehmen. Die exportorientierte deutsche Wirtschaft profitiert in besonderem Maße von dieser engmaschigen Anbindung an ihre globalen Absatzmärkte, die den weltweiten Versand von besonders hochwertigen oder eiligen Gütern innerhalb weniger Stunden ermöglicht. Nachteilige Standortbedingungen gefährden den Luftverkehrsstandort Deutschland jedoch zunehmend. Dies betrifft auch die Luftfracht. Es besteht akuter Handlungsbedarf aufgrund überhoher staatlicher Standortkosten.

Der Luftfracht-Standort Deutschland steht für hohe Arbeits-, Umwelt-, Qualitäts- und Sicherheitsstandards. Die Unternehmen erhalten keine Subventionen. In einer 2024 durchgeführten gemeinsamen Befragung des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) und des Bundesverbandes Spedition und Logistik (DSL) nannten die teilnehmenden Luftfrachtspeditionen als wichtigsten Faktor, damit sie (wieder) mehr Fracht über deutsche Airports transportieren, das Frachtratenniveau als entscheidenden Faktor. Für ein wettbewerbsfähiges Luftfrachtangebot ist es folglich entscheidend, dass die staatlichen Standortkosten in Deutschland konkurrenzfähig sind zu Hubs in anderen europäischen und nicht-europäischen Ländern.

Während die Luftfracht global 2024 auf ein Wachstum des Frachtvolumens von 11,3 Prozent und in Europa um 11,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erreichte (Quelle: IATA), ist die Entwicklung in Deutschland davon abgekoppelt. An den Flughäfen wurden nur 1,8 Prozent mehr Waren ein- und ausgeladen. Das Bundesverkehrsministerium (BMV) hatte zuvor ein Wachstum von rund 3,6 Prozent

erwartet. Für die Folgejahre 2025 und 2026 erwartet das BMV sogar nur ein jährliches Wachstum von 1,2, beziehungsweise 1,1 Prozent. Neben der schwächelnden deutschen Wirtschaft ist diese Entwicklung darauf zurückzuführen, dass Frachtfluggesellschaften sich aufgrund eines übermäßig hohen Anstiegs der staatlichen Standortkosten in Deutschland zunehmend für Standorte im nahen Ausland entscheiden. Seit 2020 haben sich die für die Luftfracht besonders relevanten Flugsicherungsgebühren mehr als verdoppelt. Der BDL fordert daher Entlastungen durch Übernahme der Basisfinanzierung der Flugsicherung durch den Bund.

Im Bereich der Bellyfracht (Fracht im Bauch von Passagiermaschinen) haben zudem der starke Anstieg der Luftverkehrsteuer und der Luftsicherheitsgebühr direkten Einfluss auf die Entwicklung des Angebots. Während für einen typischen Langstreckenflug mit hohem Luftfrachtaufkommen von Frankfurt nach New York rund 19.340 Euro an staatlichen Steuern und Gebühren anfallen, sind es bei einem Start im nahen Paris lediglich 10.000 Euro. Entsprechend hat eine Verlagerung des Angebots hin zu Drehkreuzen im europäischen Ausland eingesetzt, die sich zunehmend auf die Konnektivität der deutschen Flughäfen auswirkt. Dem fortlaufenden Anstieg der staatlichen Standortkosten in Deutschland muss daher dringend ein Riegel vorgeschoben werden.

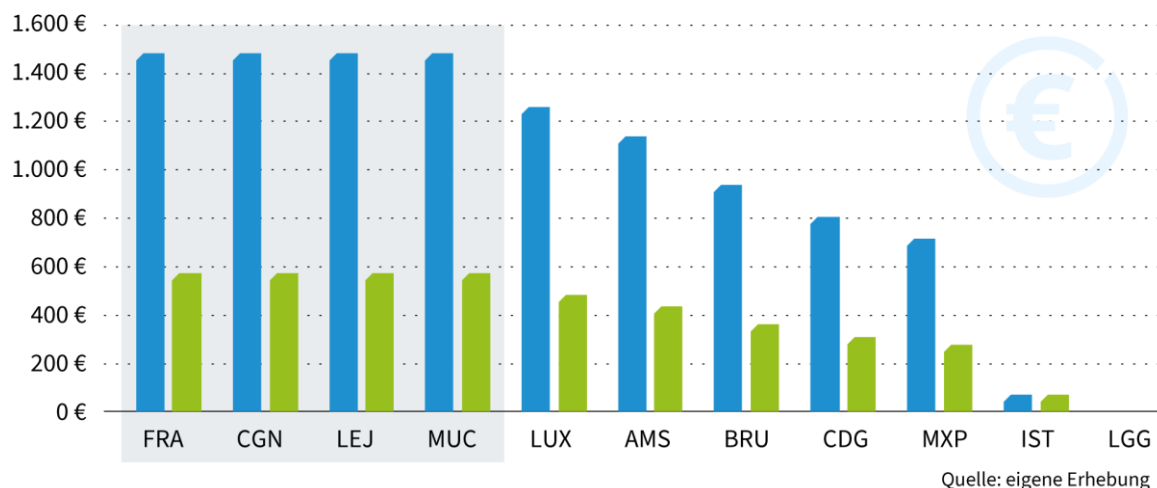
Im Einzelnen

1. Worum geht es?

Flugsicherungsgebühren: Die Flugsicherungsgebühren für An- und Abflug sind in Deutschland im Vergleich zu 2020 um 118 Prozent gestiegen. Der wesentliche Grund hierfür ist, dass Einnahmeausfälle während der Corona-Pandemie in Höhe von 1,2 Milliarden Euro über sechs Jahre auf die Flugsicherungsgebühren aufgeschlagen werden. Hier fällt unter anderem ins Gewicht, dass sich das Verkehrsaufkommen in Deutschland wesentlich langsamer erholt als in anderen Ländern. In anderen EU-Ländern teilen sich dagegen Staat und Fluggesellschaften diese Kosten.

Flugsicherungsgebühren An-/Abflug 2025

■ Typisches Langstrecken-Frachtflugzeug Boeing 777F ■ Mittelstrecken-Frachter A321F



Im Vergleich der Gebühren für An- und Abflug für eine Boeing 777F als typisches Langstrecken-Frachtflugzeug mit benachbarten Standorten liegt Deutschland an der Spitze (Stand 2025): Frankfurt, Leipzig/Halle, Köln/Bonn, München: 1481 Euro, Brüssel: 938 Euro, Paris Charles-de-Gaulle (CDG): 807 Euro, Mailand-Malpensa (MXP): 716 Euro. In Istanbul fallen dagegen nur rund 72 Euro an. Am Flughafen Lüttich sind aufgrund einer staatlichen Förderung für den Standort in einer strukturschwachen Region überhaupt keine Flugsicherungsgebühren zu bezahlen. Ähnlich deutlich fällt die Kostendifferenz bei einem typischen Mittelstrecken-Frachtflugzeug des Typs Airbus A321F zwischen den deutschen Flughäfen und den Standorten in benachbarten EU-Ländern aus.

„Fit for 55“: Grundsätzlich befürwortet die deutsche Luftverkehrswirtschaft eine Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuel, kurz: SAF) zum fossilen Kerosin als geeignetes Instrument für Klimaschutz im Luftverkehr. Die Beimischung hat im Jahr 2025 mit einem Anteil von zunächst 2 Prozent begonnen. SAF ist jedoch bislang knapp – und drei bis fünf Mal teurer als herkömmlicher Kraftstoff. Dennoch werden im Bereich der Luftfracht schon heute teilweise deutlich höhere Anteile erreicht. Versender von Luftfracht sind etwa für die Erreichung eigener Nachhaltigkeitsziele häufiger als Passagiere dazu bereit, entsprechende Aufpreise für die SAF-Nutzung zu zahlen. Doch wie im Bereich der Passagierluftfahrt bestehen bei den EU-Regelungen zur SAF-Beimischung erhebliche Wettbewerbsverzerrungen zulasten europäischer Fluggesellschaften. Gleiches ist ebenfalls bei der von der EU beabsichtigten Regulierung und möglichen Bepreisung von Nicht-CO₂-Effekten zu erwarten. Dies gilt auch für eine mögliche Kerosinbesteuerung – ob innerdeutsch oder auf europäischer Ebene.

Darüber hinaus steigen in den kommenden Jahren die Kosten für den ambitionierten europäischen Emissionshandel (EU-ETS) für innereuropäische (Zubringer-)Flüge stärker als bei Flügen in Drittstaaten. Diese fallen unter das internationale CORSIA-Abkommen, das weltweit ein CO₂-neutrales Wachstum der Luftfahrt sicherstellt.

Nationale PtL-Quote: Ab dem Jahr 2026 sind Airlines bei Flügen mit Start an einem deutschen Flughafen verpflichtet, einen Anteil an strombasiertem „Power-to-Liquid“-Kraftstoff (PtL) zu tanken. Dies steht im Widerspruch zu EU-Recht, welches mit dem Klimaschutzpaket „Fit for 55“ einen klaren Fahrplan für die Verwendung von nachhaltigen Kraftstoffen vorgibt. Darüber hinaus ist PtL-Kraftstoff mangels Produktion gar nicht verfügbar.

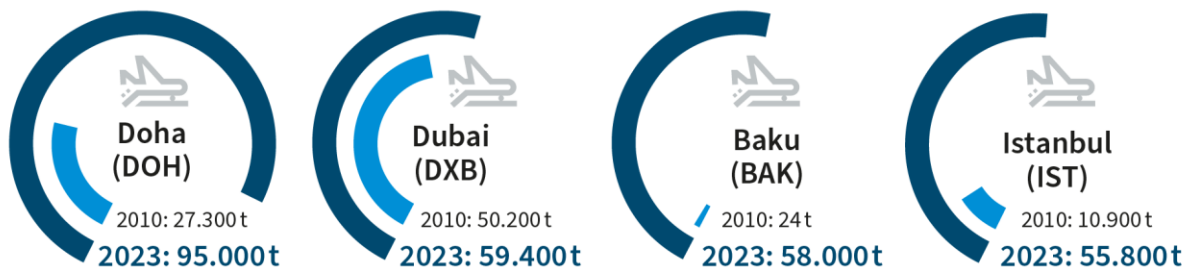
2. Warum verzerrt das den Wettbewerb?

Alle genannten Standortfaktoren haben die Wettbewerbsposition der deutschen Luftfrachtfluggesellschaften und -Flughäfen in den vergangenen Jahren erheblich verschlechtert. Airlines kommen aufgrund der überhohen staatlichen Steuern und Gebühren zunehmend zu der Ansicht, dass es sich betriebswirtschaftlich nicht mehr lohnt, von und nach Deutschland zu fliegen.

Das ist nicht nur ein fatales Signal für die einheimische Luftverkehrswirtschaft. Darüber hinaus hat die verminderte Konnektivität direkte Folgen für den Wirtschaftsstandort. Unsere exportorientierte Industrie ist auf eine engmaschige internationale Luftverkehrsanbindung angewiesen. Nur so kann sie ihre Kundschaft weltweit innerhalb weniger Stunden erreichen – sei es im persönlichen Kontakt oder beim Versand von Waren per Luftfracht.

Auf europäischer Ebene kommen durch das EU-Klimaschutzpaket „Fit for 55“ nun weitere Wettbewerbsverzerrungen hinzu. Die Pflicht zur SAF-Beimischung ist nicht bezogen auf das Endziel eines Passagiers oder einer Sendung, sondern auf das Ziel des jeweiligen Fluges. Bei einem beispielhaften Direktflug von Frankfurt nach Hongkong ist demnach für die gesamte Strecke ein Anteil an teuren nachhaltigen Kraftstoffen zu tanken. Bei einem Routing der Fracht etwa über ein Drehkreuz wie Istanbul, Dubai oder Katar gilt dies dagegen nur für den ersten, deutlich kürzeren Teil der Strecke aus der Europäischen Union heraus. Dadurch entsteht ein Preisvorteil für Airlines aus Drittstaaten.

Umladung deutscher Luftfracht an Drehkreuzen in Drittstaaten



Quelle: „Airborne Cargo Leakage Analyse“ (MKmetric, 2024)

Die zu erwartende Verlagerung der Frachtströme an die genannten Drehkreuze bedeutet für europäische Airlines bei Flügen nach Asien oder Afrika einen erheblichen Wettbewerbsnachteil. Zugleich verhindert dies Fortschritte beim Klimaschutz: Es kommt zu Carbon Leakage, also einer Verlagerung der Emissionen in andere Regionen der Welt. Ähnlich verhält es sich mit den ambitionierten Regelungen für den europäischen Emissionshandel (EU-ETS), der nur (Zubringer-) Flüge innerhalb Europas erfasst. Bereits heute wird eine relevante und zunehmende Menge an Luftfracht von und nach Deutschland über Drehkreuze in Drittstaaten umgeschlagen.

Eine Kerosinbesteuerung würde zu einer massiven einseitigen Wettbewerbsverzerrung zulasten aller europäischen Frachtfluggesellschaften führen: Zum Beispiel wären US-Carrier nach dem europäisch-amerikanischen Luftverkehrsabkommen weiterhin von einer Besteuerung ausgenommen, dürften aber aufgrund der 7. Freiheitsrechte weiterhin Flüge im Unionsgebiet durchführen.

Weitere Wettbewerbsverzerrungen drohen, wenn die nationale PtL-Quote nicht zeitnah gestrichen wird. Damit drohen den Fluggesellschaften ab 2026 unverschuldete Strafzahlungen von jährlich rund 150 Millionen Euro. Dies hat direkte Auswirkungen auf die Frachtraten für Flüge ab Deutschland.

3. Was kann die Politik tun?

Damit der Luftverkehrsstandort Deutschland insgesamt wieder wettbewerbsfähig wird, müssen die staatlichen Standortkosten schnell und spürbar sinken. Der BDL spricht sich für eine anteilige Übernahme der in den Corona-Jahren angefallenen Verluste bei der Flugsicherung durch den Bund aus. In anderen europäischen Ländern trägt dies zu einer spürbaren Verringerung der staatlichen Standortkosten bei. Darüber sollte der Bund auch die Fixkosten übernehmen (Basisfinanzierung der Flugsicherung).

Die anstehende Überarbeitung von „Fit for 55“ muss dringend für eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung der Klimaschutzbestimmungen genutzt werden. Dies betrifft sowohl die Beimischung von nachhaltigen Kraftstoffen als auch den europäischen Emissionshandel. Ohne Nachbesserungen werden sich die Nachteile zulasten der europäischen Luftverkehrswirtschaft in den kommenden Jahren weiter verschärfen – auch zulasten des Klimaschutzes. Auch eine Kerosinsteuer – ob innerdeutsch oder auf europäischer Ebene – ist aufgrund der zu erwartenden massiven Nachteile zulasten der europäischen Luftverkehrswirtschaft abzulehnen. Die neue Bundesregierung sollte sich daher in Brüssel konsequent für ausgewogene Regulierungen einsetzen.

Zudem sollte die neue Bundesregierung schnellstmöglich die Streichung der nationalen Quote für Power-to-Liquid-Kraftstoffe (PtL-Quote) auf den Weg bringen. Diese nationale Quote ist europarechtswidrig. Bereits unter der Vorgängerregierung lag ein entsprechender Kabinettsbeschluss vor, der unter anderem aufgrund der vorgezogenen Neuwahl jedoch nicht umgesetzt worden ist.



Kontakt

Alexander Klay

Koordinator Luftfracht

alexander.klay@bdl.aero

+49 30 520 077-165

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Haus der Luftfahrt / Friedrichstraße 79 / 10117 Berlin / www.bdl.aero

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