

05/2025

**Luftfahrt-Standort
Deutschland**

**Starke Luftfracht
für eine starke
deutsche Wirtschaft**

Fünf-Punkte-Programm zur Sicherung der
Wettbewerbsfähigkeit von Airlines und Flughäfen

Inhalt

Zusammenfassung	3
Bedeutung der Luftfracht für den Wirtschaftsstandort Deutschland	5
Struktur und Entwicklung der Luftfracht in Deutschland	8
Deutschland fällt beim Wachstum der Luftfracht zurück.....	10
Fünf-Punkte-Programm zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfracht-Standortes Deutschland	13
1. Wettbewerbsfähige staatliche Standortkosten in Deutschland	14
2. Einheitliche Umsetzung der EU-Standards für Luftsicherheit	15
3. Bedarfsgerechte Betriebszeiten an den Luftfracht-Drehkreuzen.....	16
4. Einheitliche Umsetzung der EU-Zollstandards	17
5. Vereinfachte Einfuhrumsatzsteuer-Erhebung	18
Kontakt	19



Bildnachweise: Umschlagseite:
Flughafen München GmbH, Seite 3:
Günter Wicker/FBB, Seite 4/5: Flug-
hafen Leipzig/Halle, Seite 6/7: DHL
Group, Seite 8/9: Lufthansa Cargo,
Seite 10/11: Fraport AG, Seite
12/13: Condor, Seite 19: Flug-
hafen Köln/Bonn GmbH

Zusammenfassung

Der Luftfracht-Standort Deutschland liegt vorne in der europäischen Spitzengruppe. Das Drehkreuz Frankfurt liegt 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. Die Zustellung eines dringend benötigten Ersatzteils über Nacht über Kontinente hinweg kann Produktionsausfälle in Millionenhöhe verhindern. Das sichert Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Deutschland. Der zuverlässige und schnelle Transport von Medikamenten und Medizinprodukten rettet Menschenleben weltweit.

Praxisferne Vorschriften und hohe Abgaben gefährden den Luftverkehrsstandort Deutschland jedoch zunehmend. Dies betrifft auch die Luftfracht. Überhohe staatliche Standortkosten in Verbindung mit der Übererfüllung von EU-Vorgaben etwa in den Bereichen Luftsicherheit und Zoll führen dazu, dass Warenströme zunehmend einen Bogen um Deutschland machen. Versender, Speditionen und Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft finden in den europäischen Nachbarländern als auch Drittstaaten attraktivere Bedingungen vor.

Bereits heute verliert Deutschland den Anschluss an das globale Wachstum der Luftfracht. Während die Luftfracht im Jahr 2024 weltweit eine Zunahme des Frachtvolumens um 11,3 Prozent und in Europa um 11,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erreichte (Quelle: IATA), ist Deutschland davon bereits abgekoppelt. An den Flughäfen wurden nur rund 1,8 Prozent mehr Waren ein- und ausgeladen. Das Bundesverkehrsministerium hatte zuvor ein Plus von 3,6 Prozent erwartet. Neben der schwächelnden deutschen Wirtschaft ist dies vor allem darauf zurückzuführen, dass sich Frachtfluggesellschaften aufgrund der nachteiligen Standortbedingungen in Deutschland zunehmend für Standorte im Ausland entscheiden. Für die Jahre 2025 und 2026 wird sogar nur ein jährliches Wachstum von 1,2, beziehungsweise 1,1 Prozent erwartet. Zudem wurde der Flughafen Frankfurt 2024 gemessen am Frachtaufkommen von Istanbul als größter Luftfrachtstandort Europas überholt.



Der Luftfrachtstandort Deutschland steht für hohe Arbeits-, Umwelt-, Qualitäts- und Sicherheitsstandards.

In einer 2024 durchgeführten gemeinsamen Befragung des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) und des Bundesverbandes Spedition und Logistik (DLSV) nannten die teilnehmenden Luftfrachtspeditionen als wichtigsten Faktor, damit sie (wieder) mehr Fracht über deutsche Airports transportieren, das von den staatlichen Standortkosten maßgeblich beeinflusste Frachtratenniveau. Darüber hinaus besteht dringender Handlungsbedarf bei der einheitlichen Auslegung der EU-Standards für Luftsicherheit und Zoll, der Digitalisierung von Behördenprozessen und dem umständlichen Erhebungsverfahren bei der Einfuhrumsatzsteuer. Bei den Betriebszeiten der deutschen Flughäfen ist der Status Quo abzusichern.

Damit der Luftfrachtstandort Deutschland seine Spitzenposition verteidigen kann, brauchen die deutschen Airlines und Flughäfen attraktive Rahmenbedingungen.

Vor diesem Hintergrund legt der BDL das Fünf-Punkte-Programm „Starke Luftfracht für eine starke deutsche Wirtschaft“ vor.

Das Fünf-Punkte-Programm „Starke Luftfracht für eine starke deutsche Wirtschaft“ zeigt besondere Belastungen auf, benennt Wettbewerbsverzerrungen und unterbreitet Handlungsoptionen für die Politik. Aufgrund der besonders hohen Relevanz der Luftfracht für die deutsche Wirtschaft ist jede Verbesserung der Standortbedingungen ein doppelter Gewinn für die Sicherung von Beschäftigung und Wertschöpfung in Deutschland.

Da der Luftfrachtstandort Deutschland auch im globalen Maßstab von herausragender Bedeutung ist, unterstützt auch die Vertretung der internationalen Fluggesellschaften BARIG (Board of Airline Representatives Germany) die Forderungen des Fünf-Punkte-Programms.



Bedeutung der Luftfracht für den Wirtschaftsstandort Deutschland



328,2 Mrd. €

beträgt der Wert der jährlich per Luftfracht transportierten Waren im Handel zwischen Deutschland und Drittstaaten*.

Das ist nahezu ein Viertel des gesamten Handelsvolumens (1473,2 Milliarden Euro) der Bundesrepublik mit Nicht-EU-Staaten. Aufgrund der großen Distanzen kommt der Luftfracht in diesem Bereich eine besondere Bedeutung zu.

*Stand 2022

Luftfracht ermöglicht einen zuverlässigen und schnellen Warenaustausch innerhalb weniger Stunden über Tausende Kilometer hinweg. Die hohe Geschwindigkeit stellt eine kurze Versanddauer sicher; die große Zuverlässigkeit ermöglicht sichere Logistikketten wie kein anderer Verkehrsträger. Diese entscheidenden Systemvorteile minimieren insbesondere bei hochwertigen Gütern das Risiko von Verlust und Beschädigung.

Die Luftfracht ermöglicht die weltweite Zustellung von Waren im sogenannten Nachtsprung, dem Transport über Nacht: Versender können ihre Güter am Ende eines Produktionstages zum Flughafen anliefern und bereits am nächsten Morgen (USA) oder am übernächsten Morgen (Asien) dem Empfänger übergeben lassen. Nur wenn die exportorientierten deutschen Unternehmen mit einem engmaschigen Netz an ihre globalen Absatzmärkte angeschlossen sind, bleiben sie wettbewerbsfähig. Auch globalisierte Produktionsbedingungen erfordern den Nachtsprung.

In einigen Fällen kann der wahre Nutzen der Luftfracht den eigentlichen Warenwert aber auch um ein Vielfaches überschreiten. Ein Mikroschalter kann beispielsweise nur wenige Euro kosten; wenn ohne schnellen Transport auf dem Luftweg aber eine ganze Produktionslinie ausfallen würde, kann sein Wert schnell im Millionenbereich liegen.

Die Waren, die per Luftfracht exportiert werden, bilden die Stärken der deutschen Industrie ab. Wichtigstes Exportgut per Luftfracht mit einem Anteil von 23 Prozent am Gesamtwert hat der deutsche Maschinen- und Anlagenbau mit elektrischen und elektronischen Geräten, gefolgt von pharmazeutischen Erzeugnissen (19 Prozent), die in der Regel eine besonders schnelle und sichere Logistikkette erfordern. Für weitere 17 Prozent der Ausfuhren per Luftfracht stehen Messinstrumente und Medizintechnik, ebenso groß ist der Anteil von Produkten für die Energieerzeugung – darunter fallen unter anderem Komponenten für den Kraftwerksbau oder auch Heizungssysteme.

Kein anderes Verkehrsmittel transportiert so wertvolle Waren wie das Flugzeug. Der Wert der per Flugzeug von und nach Deutschland transportierten Waren hat einen neuen Höchstwert erreicht. Im Handel mit Ländern außerhalb der Europäischen Union betrug der Wert der per Flugzeug beförderten Güter im Jahr 2022 durchschnittlich 152.807 Euro pro Tonne. Damit ist der Warenwert seit dem Jahr 2000 um insgesamt 81 Prozent gestiegen. Zum Vergleich: Die Verbraucherpreise in Deutschland sind seit der Jahrtausendwende um rund 38 Prozent gestiegen.

Luftfracht gewinnt auch in dieser konjunkturell eingetrübten Zeit an Bedeutung. Der Transport von Waren per Flugzeug ist eine logistische Voraussetzung für das weitere Wachstum der deutschen Industrie und der weiteren Globalisierung ihrer Produktionsketten. Im Zuge der Just-in-Time-Produktion sind ihre Produkte weltweit gefragt und können in sehr eiligen Fällen per Expressfracht rund um den Globus innerhalb von 24 Stunden zugestellt werden.

Warenwert pro Tonne nach Verkehrsträger



Quelle: Statistisches Bundesamt, Stand 2022



Ein zentrales Wachstumsfeld der Luftfracht ist der boomende e-Commerce.

Schon heute machen die Sendungen rund ein Fünftel der weltweit transportierten Luftfracht aus. Aufgrund der hohen und weiter wachsenden Nachfrage auch durch Haushalte in Deutschland gehen Analysten davon aus, dass der Anteil schon bald auf ein Drittel steigen wird.

Um mögliche negative Begleiterscheinungen dieser nachfragegetriebenen Entwicklung zu vermeiden, sollte den Herausforderungen des globalen Online-Handels besser heute als morgen begegnet werden. Täglich erreicht Deutschland schon heute eine mittlere sechsstellige Anzahl an Sendungen insbesondere aus Asien.

Ohne spürbare Fortschritte etwa bei der Zollabfertigung ist abzusehen, dass die Waren zunehmend über Standorte in benachbarten EU-Ländern in den Binnenmarkt eingeführt und dort verzollt werden.

Die Folge wäre eine erhebliche Schwächung des Luftfrachtstandortes Deutschland und ein Kontrollverlust über den Import dieser Waren.



Struktur und Entwicklung der Luftfracht in Deutschland

Drei Drehkreuze stehen für den Großteil des Luftfracht-Geschäfts in Deutschland. Frankfurt ist der zweitgrößte Luftfracht-Standort in Europa und Heimat der Fluggesellschaften Lufthansa, Lufthansa Cargo und Condor. Leipzig/Halle, Basis der DHL-Tochter European Air Transport (EAT), hat sich seit 2008 zu einem Drehkreuz für weltweite Expressfracht entwickelt. Ebenfalls eine starke Position hat der Flughafen Köln/Bonn, der internationalen Logistikunternehmen als Expressfracht-Drehkreuz dient. Auch die Flughäfen München und Hahn sind wichtige Säulen des Luftfrachtstandortes. Hinzu kommen kleinere Ladungsmengen an weiteren Flughäfen, die meist im Bauch von Passagiermaschinen („Bellyfracht“) transportiert werden.

Insgesamt wurden an deutschen Flughäfen im Jahr 2024 rund 4,8 Millionen Tonnen Luftfracht ein- und ausgeladen. Mit einem Wachstum von 1,8 Prozent zum Vorjahr hat die Luftfracht in Deutschland das Vor-Corona-Niveau wieder erreicht. Weltweit wurde für das Jahr 2024 ein Anstieg des Luftfracht-Aufkommens auf bis zu 70 Millionen Tonnen erwartet.

Die deutschen Frachtfluggesellschaften vernetzen die globale Wirtschaft. Mehr als 295 Flugzeuge verbinden Tag für Tag die globalen Wirtschaftszentren der Welt im Namen der DHL Group. Rund 500 Flughäfen bilden das so verknüpfte globale Express-Netzwerk. Lufthansa Cargo betreibt eine Flotte von 22 reinen Frachtflugzeugen und hat bereits sieben weitere Boenig-777-8-Frachter der neuesten Generation bestellt. Darüber hinaus vermarktet Lufthansa Cargo die Frachtkapazitäten in den Laderäumen von rund 7500 wöchentlichen Passagierflügen der Lufthansa Group. Mit der vollständigen Erneuerung ihrer Langstreckenflotte stellt sich auch die Ferienfluggesellschaft Condor im Frachtbereich neu auf.





Die größten Frachtflughäfen in Europa 2024

Ein- und Ausladungen von Luftfracht in 1000t		ggü. 2019
Istanbul (IST)	1970	↗ +39,6 %
Frankfurt	1950	↘ -2,5 %
Paris (CDG)	1870	↘ -1,3 %
London (LHR)	1530	↘ -3,2 %
Amsterdam	1490	↘ -5,0 %
Leipzig/Halle*	1385	↗ +13,0 %
Lüttich	1150	↗ +28,0 %
Köln/Bonn*	829	↗ +4,0 %
Luxemburg	826	↗ +1,3 %
Brüssel*	733	↗ +9,8 %

* = mit Luftpost

Quelle: ACI, ADV, eigene Berechnungen

Mit Investitionen in Milliardenhöhe gehen die deutschen Luftfracht-Airlines und Flughäfen für die Sicherung des Standorts in Vorleistung.

Lufthansa Cargo modernisiert derzeit für rund 600 Millionen Euro in Frankfurt von Grund auf und im laufenden Betrieb das eigene Frachtzentrum. Das „Lufthansa Cargo Center“ (LCC) soll bis ins Jahr 2030 zu Europas modernstem Luftfracht-Hub werden. Herzstück der hochmodernen Infrastruktur ist ein vollautomatisiertes 42 Meter hohes Hochregallager.

Der Logistikkonzern DHL hat sich im Herbst 2024 langfristig zu seinem Expressfracht-Drehkreuz Leipzig/Halle bekannt und mit dieser zukunftsgerichteten Entscheidung hohe Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur ausgelöst. Die Mitteldeutsche Flughafen AG investiert als Betreiberin des Flughafens rund 500 Millionen Euro, unter anderem in die Erweiterung des Vorfeldes um 39 Hektar. Neue Abstellpositionen vor den Frachtterminals und zusätzliche Rollwege zu den Start- und Landebahnen beseitigen bestehende Engpässe und machen den Standort fit für weiter steigende Sendungsmengen. Am Flughafen München hat DHL die Expressfracht-Abfertigung bereits für über 100 Millionen Euro deutlich ausgebaut und den Neubau 2024 in Betrieb genommen.

Mit ihrem „Masterplan Frankfurt CargoHub“ rüstet sich die Betreibergesellschaft des Frankfurter Flughafens, Fraport, für das weitere Wachstum der Luftfracht. Fraport prognostiziert bis ins Jahr 2040 einen Anstieg des jährlichen Luftfrachtaufkommens um 50 Prozent auf rund drei Millionen Tonnen. Durch die Optimierung vorhandener Areale und der Entwicklung neuer Logistikflächen schafft Fraport die infrastrukturelle Grundlage dafür, weltweit eines der bevorzugten Drehkreuze für Luftfracht zu bleiben.

Damit sich diese Investitionen auch langfristig bezahlt machen, ist die Branche auf die richtigen Rahmenbedingungen angewiesen.

Ein herausragendes Forschungsprojekt mit internationalem Ansehen ist das Digitale Testfeld Air Cargo (DTAC).

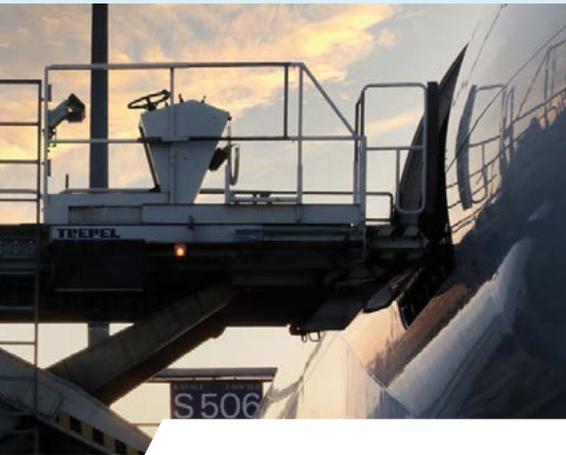
Das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML untersucht gemeinsam mit Akteuren der deutschen Luftverkehrswirtschaft – gefördert durch das Bundesverkehrsministerium – Aufbau und Betrieb automatisierter und digitaler Anwendungen in der Luftfracht. Diese deutschen Forschungsprojekte haben hohe praxisnahe Relevanz für die Zukunft der Logistik und insbesondere der Luftfracht weltweit. Bis heute ist der Digitalisierungsgrad in den Logistikketten vergleichsweise gering. Die Abläufe sind geprägt von komplexer Koordination zwischen Prozessinhabern sowie einem hohen Anteil manueller Arbeit. Das DTAC legt die Grundlage für digitale und intelligente Anwendungen sowie automatisierte und autonome land- und luftseitige Prozesse. Das Ziel ist die Steigerung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Luftfrachttransportkette durch verstärkte Vernetzung und Digitalisierung der Abläufe. Konkret wird eine Verbesserung des Datenaustausches zwischen allen Beteiligten der Transportkette angestrebt sowie eine weitreichende Automatisierung und Autonomisierung von Disposition, Handling und Transport. Ein weiteres Forschungsfeld ist die Entwicklung von KI-gestützter Optimierung und Prognosen. Damit dieses deutsche Leuchtturmprojekt fortgesetzt werden kann, ist es entscheidend, dass Fördermittel auch nach dem Jahr 2026 bewilligt werden.



Deutschland fällt beim Wachstum der Luftfracht zurück

Die Spitzenposition des Luftfracht-Standortes Deutschland ist in Gefahr. Das zeigt ein Blick auf das Wachstum des Frachtaufkommens in den europäischen Nachbarländern und auch weltweit. Während die Luftfracht global im Jahr 2024 auf ein Wachstum des Frachtvolumens von 11,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erreichte (Tonnenkilometer, IATA), hat sich die Entwicklung in Deutschland davon abgekoppelt. An den Flughäfen wurden nur 1,8 Prozent mehr Waren ein- und ausgeladen. Für die Folgejahre erwartet das Bundesverkehrsministerium (BMV) sogar nur ein jährliches Wachstum von 1,2 Prozent für 2025 und 1,1 Prozent im Jahr 2026. Der Weltairlineverband IATA geht für das Jahr 2025 weltweit vom einem Anstieg der Luftfracht um 6,0 Prozent aus.

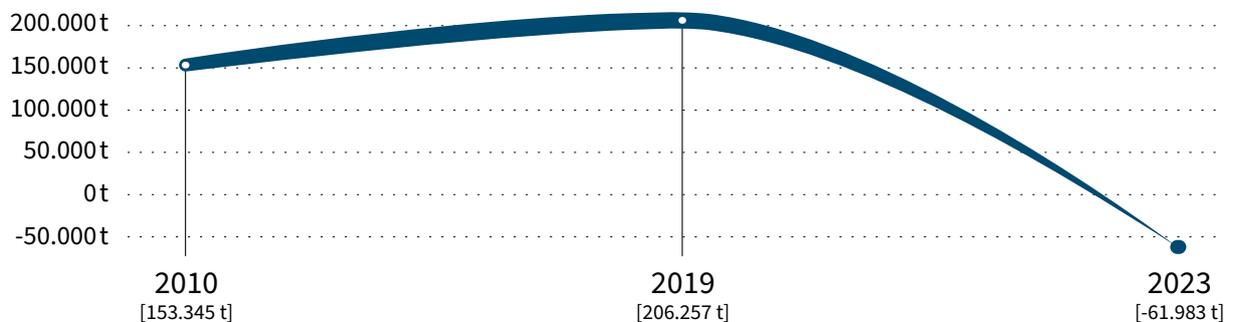
Auch in den Folgejahren fällt die Luftfracht in Deutschland weiter zurück. In der aktuellen Mittelfristprognose bis ins Jahr 2040 (Stand Dezember 2024) geht das BMV von einem jährlichen Wachstum der beförderten Tonnage von 2,2 Prozent aus. Dagegen erwartet der Flugzeughersteller Boeing im gleichen Zeitraum weltweit ein jährliches Plus von 4,1 Prozent. Mit einem durchschnittlichen jährlichen Anstieg um 4,5 Prozent profitieren Frachtflüge zwischen Europa und Ostasien dabei besonders stark. Im globalen Vergleich stellt es das zweitgrößte Marktsegment der Luftfracht dar, daher wäre hier eigentlich ein deutlich positiver Effekt für die deutsche Luftverkehrswirtschaft zu erwarten. Dieser Trend geht aber ganz offensichtlich an Deutschland vorbei.



Mit Sorge blickt die deutsche Luftverkehrswirtschaft zudem auf einen weiteren Trend. Seit einigen Jahren wird immer mehr Luftfracht mit dem Ursprung oder Ziel in Deutschland über ausländische Frachtflughäfen transportiert. Bis vor wenigen Jahren hatte der Luftfracht-Standort Deutschland noch eine erhebliche Anziehungskraft auch für Sendungen mit Ziel oder Ursprung in den europäischen Nachbarländern. Unterm Strich wurde mehr Luftfracht aus dem EU-Ausland über deutsche Flughäfen verladen als umgekehrt. Inzwischen hat sich diese Entwicklung ins Negative umgekehrt. Der Luftverkehrsstandort Deutschland verliert mehr Ladungen ins Ausland.

Luftfracht wandert ins EU-Ausland ab

Saldo Umladungen dt. Luftfracht über EU-Flughäfen ↔ EU-Fracht über dt. Flughäfen



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

Die vom BDL in Auftrag gegebene Studie „Airborne Cargo Leakage Analyse“ (MKmetric, 2024) hat die Umladepunkte für Luftfracht untersucht, die deutsche Flughäfen als Originär- oder Endzielflughafen hat. Die Datenreihen zeigen einen signifikanten Anstieg von Ladungsmengen, die über Flughäfen in den EU-Nachbarländern oder auch über Fracht-Drehkreuze in Drittländern transportiert werden. Dabei hat in den angrenzenden Ländern vor allem die Attraktivität der Flughäfen Luxemburg, Lüttich und Brüssel für Luftfracht von/nach Deutschland erheblich zugenommen. Der Transport der Waren von einem deutschen Flughafen zu einem Drehkreuz im EU-Ausland findet in der Regel unter Luftfracht-Bedingungen auf der Straße per Lastwagen („Road Feeder Service“) statt. Damit wirkt sich die Verlagerung von Luftfracht-Transporten ins Ausland nicht nur negativ auf die deutsche Luftverkehrswirtschaft aus, sondern wird auch durch den zusätzlichen Transportaufwand zu einer Belastung für Klima und Infrastruktur.

Umladung deutscher Luftfracht an Drehkreuzen in Drittstaaten



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

Darüber hinaus verliert die deutsche Luftverkehrswirtschaft zunehmend Ladungsmengen an Flughäfen und Airlines in Staaten außerhalb der EU.

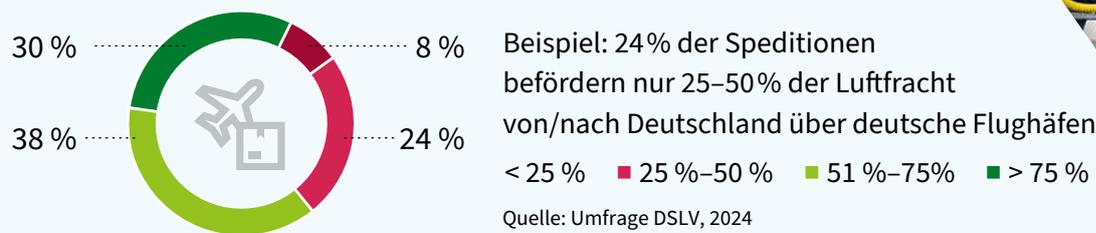
Statt auf Direktflügen zwischen Deutschland und den jeweiligen Ziel- oder Herkunftsländern werden Sendungen zunehmend an Drehkreuzen in Ländern umgeladen, die von vorteilhafteren Wettbewerbsbedingungen gegenüber europäischen Standorten profitieren. Dies betrifft insbesondere Flüge zwischen Europa, Asien und Afrika. Die Förderung der Luftverkehrswirtschaft genießt in diesen Ländern als ein zentrales Instrument der Wirtschaftspolitik hohe Priorität. Hier sind zuvorderst Doha, Dubai, Baku und Istanbul zu nennen.

Gründe für diese alarmierende Entwicklung sind insbesondere die Standortbedingungen in Deutschland.

Dies zeigt eine Analyse des BDL und des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSLVL). Die Verbände haben im Frühjahr 2024 eine anonymisierte qualitative Befragung der rund 200 Luftfrachtspeditionen in Deutschland durchgeführt. Demnach befördern nur 30 Prozent der teilnehmenden Speditionen über 75 Prozent ihrer für Deutschland bestimmten Ladungsmengen über deutsche Flughäfen. Weitere 38 Prozent nutzen deutsche Flughäfen für die Mehrheit (>50%) ihrer Sendungen. Der Anteil der Speditionen, die mehrheitlich nicht die deutschen Flughäfen für Luftfracht von und nach Deutschland nutzt, liegt bei 32 Prozent.



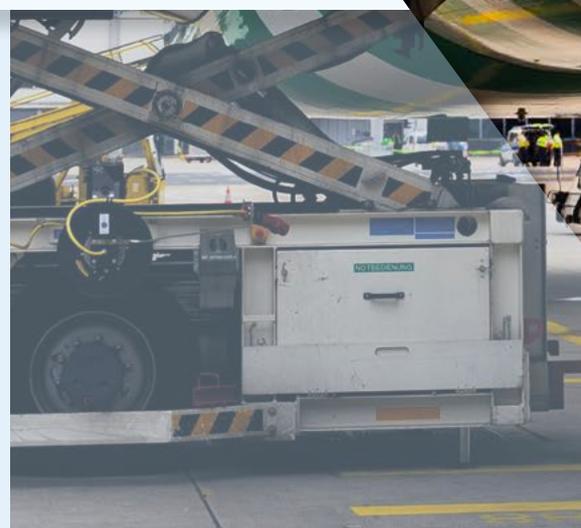
Ein Drittel der Speditionen verlädt Luftfracht von/nach Deutschland mehrheitlich nicht an deutschen Flughäfen



Gefragt wurden die Luftfrachtspeditionen auch nach den Gründen für den Versand relevanter Ladungsmengen über Standorte im Ausland statt über deutsche Flughäfen.

Diese sind (geordnet nach Relevanzwert, max. 5 Punkte):

- Hohe Frachtraten infolge überhoher staatlicher Standortkosten in Deutschland (4,4)
- In anderen EU-Ländern einfacher umgesetzte Standards in der Luftsicherheit (4,0)
- Etablierterer 24/7-Betrieb im Ausland, Betriebszeiten der Flughäfen (3,4)
- Umsetzung der EU-weiten Zollstandards und -prozesse (3,4)
- Bürokratische Verfahren und lange Prozesszeiten relevanter Behörden in Deutschland (3,1)
- Das umständliche zweistufige Erhebungs- und Erstattungsverfahren bei der Einfuhrumsatzsteuer (2,8)





Fünf-Punkte- Programm zur Sicherung der Wettbewerbsfähig- keit des Luftfracht- Standortes Deutschland

Der BDL setzt sich für faire Wettbewerbsbedingungen und ein Level-Playing-Field in der Luftfahrt ein. Deutsche Luftfracht-Standorte und -Airlines dürfen im internationalen Wettbewerb nicht weiter aufgrund unverhältnismäßig aufwendiger nationaler Auslegung von EU-Standards und überdurchschnittlich hoher staatlicher Standortkosten zurückfallen. Dies verstärkt die Wettbewerbsverzerrungen zugunsten von Frachtflughäfen im EU-Ausland und in Drittstaaten sowie Wettbewerbern der deutschen Frachtfluggesellschaften. Die direkte Folge sind negative Konsequenzen für die Konnektivität des Luftfracht-Standortes Deutschland. Dieser bildet das logistische Rückgrat der exportorientierten deutschen Industrie, die auf ein engmaschiges weltweites Luftfrachtnetz mit Start und Ziel in Deutschland angewiesen ist.

Zu den zentralen Handlungsfeldern legt der BDL das Fünf-Punkte-Programm „Starke Luftfracht für eine starke deutsche Wirtschaft“ zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfracht-Standortes Deutschland vor. Es zeigt besondere Belastungen auf, benennt Wettbewerbsverzerrungen und unterbreitet Handlungsoptionen für die Politik. Das Programm im Überblick auf den folgenden Seiten und ausführliche Positionspapiere unter www.bdl.aero/luftfrachtstandort-deutschland.

Wettbewerbsfähige staatliche Standortkosten in Deutschland

1

Der Luftfracht- wie Passagierverkehr entwickelt sich in Deutschland in den Jahren nach der Corona-Pandemie im europäischen Vergleich weit unterdurchschnittlich. Ein wesentlicher Grund dafür ist ein übermäßig hoher Anstieg der staatlichen Standortkosten. Seit 2020 haben sich die für die Luftfracht besonders relevanten **Flugsicherungsgebühren** mehr als verdoppelt.

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 Jahr 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.

Zur Dämpfung der Kosten spricht sich der BDL für eine anteilige Übernahme der in den Corona-Jahren angefallenen Verluste bei der Flugsicherung durch den Bund sowie eine Übernahme der Fixkosten (Basisfinanzierung der Flugsicherung) aus. In anderen europäischen Ländern trägt dies zu einer spürbaren Verringerung der staatlichen Standortkosten bei.

Direkten Einfluss auf die Kapazität, die im Laderaum von Passagiermaschinen für Bellyfracht zur Verfügung steht, haben zudem der starke Anstieg der **Luftverkehrssteuer** und der **Luftsicherheitsgebühr**. 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 ins europäische Ausland eingesetzt, die sich zunehmend auf die Konnektivität der deutschen Flughäfen auswirkt. Der BDL fordert deutliche Entlastungen.

Darüber hinaus muss die anstehende Überarbeitung des EU-Klimapaketes „**Fit for 55**“ dringend für eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung genutzt werden. Grundsätzlich befürwortet die deutsche Luftverkehrswirtschaft eine Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe als zentrales Instrument für Fortschritte beim Klimaschutz. Doch aufgrund der bisherigen der Regeln droht eine Verlagerung der Fracht- und Passagierströme an die Drehkreuze außerhalb der EU – und damit ein Schaden für die europäische Wirtschaft und den Klimaschutz. Während bei einem Direktflug beispielsweise von Frankfurt nach Hongkong seit 2025 für die gesamte Strecke ein Anteil an teuren nachhaltigen Kraftstoffen getankt werden muss, gilt dies bei Umladung der Fracht etwa an einem Drehkreuz wie Istanbul, Dubai oder Katar nur für den ersten, deutlich kürzeren Teil der Strecke aus der Europäischen Union heraus. Zudem sollte die bereits von der Vorgängerregierung beabsichtigte **Streichung der nationalen PtL-Quote** so schnell wie möglich umgesetzt werden. Diese sieht ab 2026 eine Beimischung von Power-to-Liquid-Kraftstoffen für Flüge ab Deutschland vor. Die PtL-Quote ist europarechtswidrig und mangels verfügbaren Kraftstoffen auch faktisch nicht erfüllbar. Es drohen Strafzahlungen von jährlich rund 150 Millionen Euro, die einen weiteren massiven Standortnachteil bedeuten würden.



Einheitliche Umsetzung der EU-Standards für Luftsicherheit

2

Sicherheit hat in jedem Bereich der Luftfahrt und zu jeder Zeit die höchste Priorität. Die striktere Auslegung von EU-Regelungen führt jedoch zu Wettbewerbsnachteilen am Standort Deutschland. In Nachbarländern wird dasselbe hohe Sicherheitsniveau mit geringerem Aufwand erreicht – durch alternative, praxisnahe Implementierungen der EU-Vorschriften zur Luftsicherheit. Aus diesem Grund weichen Luftfrachtkunden zunehmend auf Flughäfen außerhalb Deutschlands aus.

Ein konkretes Beispiel für Wettbewerbsnachteile zulasten des Luftfrachtstandortes Deutschland ist die **Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP)**. In Deutschland wird diese aufgrund der föderalen Struktur nur für einzelne Bundesländer erteilt. Die ausstehende Einführung einer zentralen Datenbank sowie die fehlende gegenseitige Anerkennung zwischen den Bundesländern erschweren den flexiblen Einsatz von Personal. Erforderlich ist eine Beschleunigung, Digitalisierung und Vereinfachung des Antragsverfahrens: Die Nachweispflicht von Wohnorten sollte gemäß EU-Vorgaben von zehn auf fünf Jahre reduziert werden. Nationale Standards können Klarheit darüber schaffen, welche Dokumente oder Referenzpersonen als Nachweise anzuerkennen sind.

Die Ende Mai 2024 veröffentlichten neuen Grundsätze zur Anwendung von Maßnahmen zur **Cybersicherheit** gemäß der Verordnung (EU) 2019/1583 ließen noch viele Fragen zur konkreten Umsetzung ab dem 1. Januar 2025 offen – obwohl sie sich von der ursprünglich vom Bundesverkehrsministerium (BMV) versendeten Entwurfsfassung in erheblichem Umfang unterschieden. Offene Fragen wären zeitnah durch BMV und Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zu klären gewesen. Entsprechende Unterlagen wurden erst mit viel zu kurzer Frist vor den Weihnachtsfeiertagen bereitgestellt. Dieses Beispiel unterstreicht, wie wichtig eine frühzeitige transparente Kommunikation und Abstimmung mit allen Akteuren in der Luftfahrt ist.

Seit der Einstellung des sogenannten **Sonderkontrollverfahrens** durch das LBA im Jahr 2019 können bestimmte Güterarten in Deutschland auf Basis der verbleibenden Methoden durch einen „Reglementierten Beauftragten“ vor dem Lufttransport nicht mehr mit den zugelassenen Methoden kontrolliert werden. Nachbarländer treiben die Einführung von neuen Kontrollverfahren wie der „Explosive Vapour Detection“ (EVD) aktiv voran. Entsprechende praxistaugliche Verfahren sind auch in Deutschland zu entwickeln.

Von zentraler Bedeutung ist darüber hinaus eine adäquate **Personalausstattung** und zügige Neubesetzung offener, bzw. freiwerdender Stellen beim LBA. Für die schnelle Übermittlung sensibler Informationen sollte die Digitalisierung der Behörde forciert werden.



Bedarfsgerechte Betriebszeiten an den Luftfracht-Drehkreuzen

3

Die Luftfracht ist im besonderen Maße auf den Betrieb in der Nacht oder in den Randstunden der Betriebszeiten der Flughäfen angewiesen, da dies den Produktionsabläufen der exportorientierten deutschen Wirtschaft entspricht: Tagsüber wird produziert, versendet in der Nacht.

Für den Luftfracht-Standort Deutschland bedeuten die bereits heute standortbezogenen **eingeschränkten Betriebszeiten** einen Wettbewerbsnachteil gegenüber Flughäfen in den übrigen EU-Ländern und Drittstaaten. Dies führt unter anderem zu Ineffizienzen aufgrund einer eingeschränkten Einsatzplanung der Flotte. Im Falle weiterer Einschnitte würde Deutschland zunehmend gehindert werden, globale Warenströme sicherzustellen. Damit würde der Wirtschaftsstandort international an Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

Den **Status quo** bei den Betriebszeiten der deutschen Frachtflughäfen gilt es daher langfristig zu sichern. Alle Beteiligten benötigen **langfristige Rechts- und Planungssicherheit**. Wünschenswert ist darüber hinaus eine Flexibilisierung der standortspezifischen Ausnahmeregelungen in Tagesrandzeiten, damit zum Beispiel Wetterereignisse nicht zu unterbrochenen Logistikketten führen.

Da die Abwicklung der Luftfracht an den Flughäfen rund um die Uhr erfolgt, ist es wichtig, dass sich auch die **Öffnungszeiten der relevanten Behörden vor Ort** an diesem Bedarf orientieren. Dies betrifft unter anderem Zoll-, Veterinär- und Pflanzenschutzämter. Entlastung kann eine zügige Automatisierung und Digitalisierung der Prozesse bieten.



Einheitliche Umsetzung der EU-Zollstandards

4

Die EU-Mitgliedsstaaten legen die europäischen Zollvorschriften stark unterschiedlich aus, weshalb es trotz einer einheitlichen Rechtsgrundlage in anderen EU-Ländern zu abweichenden – und damit in der Regel geringeren – Anforderungen an Importeure und Logistikunternehmen kommt.

Die Folgen der sehr engen Auslegung des Unionszollkodex in Deutschland sind eine deutliche Verlangsamung im Logistikfluss, unberechenbare Rückstaus in Spitzenzeiten und erheblich höhere Kosten für die Verzollung. Besonders schnelle Logistikketten, die den Luftfrachtstandort Deutschland bislang auszeichneten, geraten dadurch zunehmend in Gefahr. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft profitiert daher zum Beispiel weitaus weniger vom aufstrebenden Geschäftsfeld eCommerce als Wettbewerber in Nachbarländern. In Summe stellt dies eine erhebliche Belastung für den ohnehin angeschlagenen Wirtschaftsstandort Deutschland dar.

Konkurrierende EU-Luftfrachtstandorte werben mit „anderen Herangehensweisen“ im Bereich Zoll. Luftfrachtkunden nutzen den gewährten vereinfachten Spielraum auch für den Transport von Fracht, dessen Endziel Deutschland ist. Für eine EU-weite Harmonisierung bedarf es deshalb einer **einheitlichen Interpretation und Anwendung des Unionszollkodex**. Dies gilt beispielsweise auch bei der laufenden Umsetzung NCTS Phase 5 (New Computerised Transit System), um weitere Wettbewerbsverzerrungen zu lasten des deutschen Standortes zu vermeiden.

Für Luftfracht ist zudem eine umfassende **Digitalisierung und Automatisierung der Zollabfertigung** essenzielle Grundlage, um eine schnelle Abfertigung der enorm gestiegenen und weiterhin zunehmenden Anzahl von Sendungen zu gewährleisten. Digitale Verfahren stellen die einzige Lösung dar, falls auf EU-Ebene der Wegfall der 150-Euro-Zollfreigrenze beschlossen werden sollte. Der Digitalisierung muss entsprechend hohe Priorität beim Bundesfinanzministerium (BMF) und in den Zollbehörden eingeräumt werden.

Ohne spürbare Fortschritte in nächster Zeit ist abzusehen, dass insbesondere Sendungen aus dem boomenden globalen Onlinehandel zunehmend über Standorte in den benachbarten EU-Ländern in den Binnenmarkt eingeführt und dort verzollt werden. Die Folge wäre eine erhebliche Schwächung des Luftfrachtstandortes Deutschland und ein Kontrollverlust über den Import von Waren.

Ein positiver Ansatz ist die im Herbst 2024 durch das BMF vorgestellte Strategie „**Zoll 2030**“, die Fortschritte bei Automatisierung und Digitalisierung der Zollabwicklung beinhaltet. Nach der Regierungsbildung im Frühjahr 2025 sollte nun umgehend unter Einbeziehung der Luftverkehrswirtschaft zur Implementierung praxisgerechter Lösungen mit der Umsetzung begonnen werden – möglichst in Verbindung mit weiteren Maßnahmen zur Stärkung des Luftfrachtstandortes Deutschland.



Vereinfachte Einfuhrumsatzsteuer- Erhebung

5

Importeure meiden Deutschland aufgrund des zweistufigen Erhebungs- und Erstattungsverfahrens der **Einfuhrumsatzsteuer (EUSt)**. Dieses bindet unnötig Liquidität und verursacht hohe administrative Kosten. Dies schwächt den Logistikstandort Deutschland erheblich. Die neue Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag die Umstellung der EUSt auf das bürokratiearme Verrechnungsmodell vereinbart. Mit der Umsetzung muss nun schnell begonnen werden.

Die meisten EU-Staaten wenden das sogenannte Verrechnungsmodell bereits erfolgreich an. Mit dessen Attraktivität werben etwa Standorte in der Benelux-Region seit Jahren offensiv. Auch Österreich hat die Vorzüge für die einheimische Wirtschaft erkannt und wendet das Verrechnungsmodell seit dem Jahr 2003 an.

Zwar haben Bund und Länder im Jahr 2020 mit dem Fristenmodell einen wichtigen Schritt zur Annäherung an das Verfahren in anderen EU-Ländern getan: Aber nur mit dem **Verrechnungsmodell** können Kosten beim Import von Waren gesenkt sowie die Einnahmen der öffentlichen Hand und die ökologische Bilanz von Güterströmen verbessert werden. Der Ball liegt beim Bundesfinanzministerium sowie den Bundesländern – unterstützende einstimmige Beschlüsse von Finanz-, Verkehrs-, und Wirtschaftsministerkonferenz liegen bereits vor.

Der BDL hat sich bei der Einfuhrumsatzsteuer einer **Verbändekoalition** unter der Führung des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) angeschlossen. Bund und Länder sollten nun umgehend konzeptionelle, legislative und technische Aufgaben angehen. Parlamente und Regierungen sollten notwendige Beschlüsse fassen, das Thema in Arbeitsprogrammen fixieren und die Umsetzung im Schulterschluss vorantreiben.



Kontakt

Alexander Klay

Koordinator Luftfracht

alexander.klay@bdl.aero

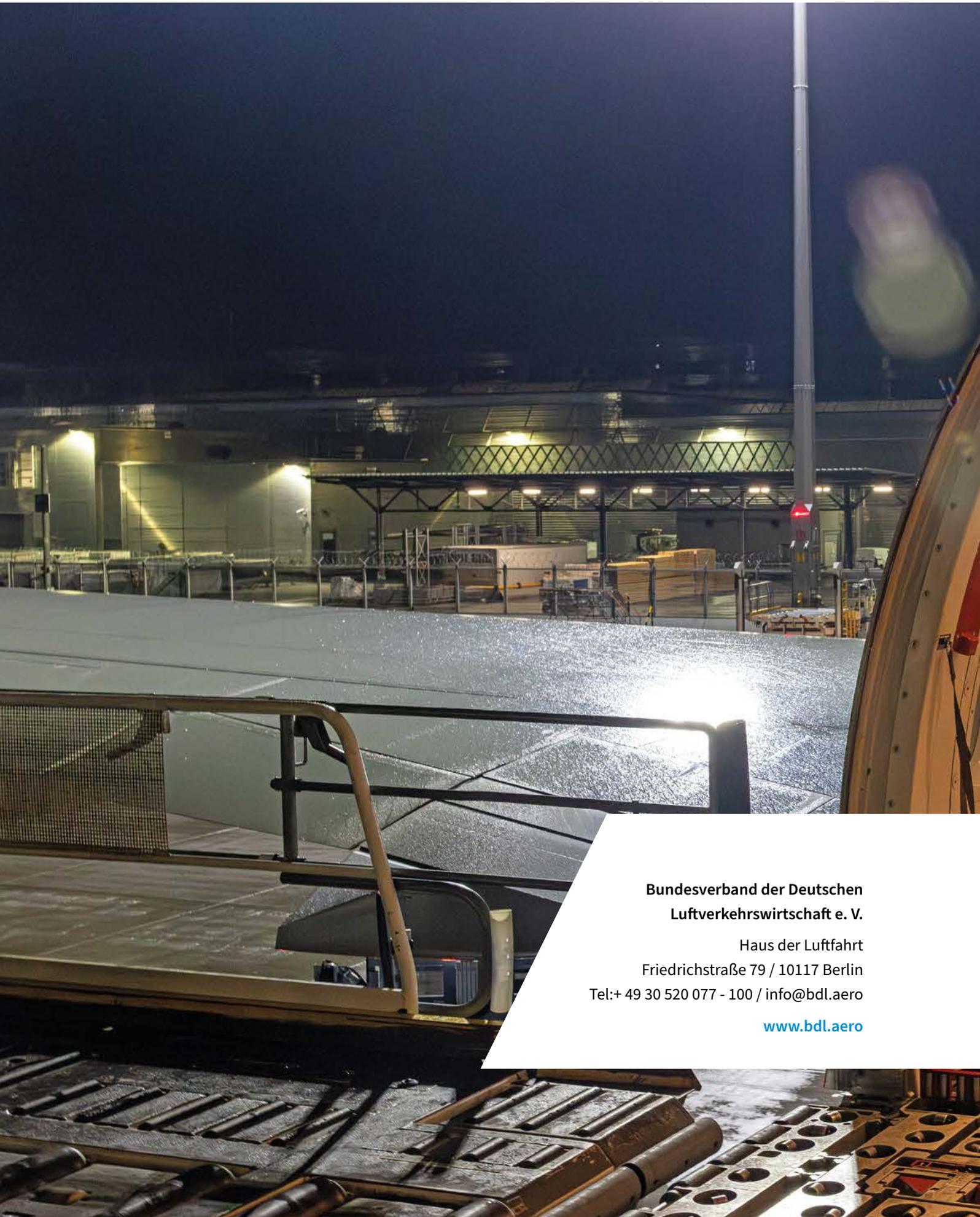
+49 30 520 077-165

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Haus der Luftfahrt / Friedrichstraße 79 / 10117 Berlin

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.





**Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft e. V.**

Haus der Luftfahrt
Friedrichstraße 79 / 10117 Berlin
Tel: + 49 30 520 077 - 100 / info@bdl.aero

www.bdl.aero