

LUFTFAHRTSTRATEGIE DER BUNDESREGIERUNG

HANDLUNGSEMPFEHLUNG AN DIE POLITIK

AUSGANGSLAGE

Am 10. Juni 2026 hat das Bundeskabinett erstmals seit 12 Jahren die neue Luftfahrtstrategie beschlossen – präsentiert durch Bundeskanzler Merz auf der ILA Berlin. Sie soll einen ordnungspolitischen Rahmen für die kommenden 15 Jahre schaffen.

Business Aviation in Deutschland >700 Geschäftsreiseflugzeuge

Europäischer Spitzenreiter – und dennoch in der Strategie **mit keinem Wort erwähnt**. Dabei gewährleistet die Business Aviation Konnektivität für den exportorientierten Mittelstand, erschließt Regionen fernab der Luftverkehrsdrehkreuze und sichert wirtschaftliche Handlungsfähigkeit dort, wo Linienverbindungen fehlen.

✓ WAS POSITIV ZU BEWERTEN IST

- ✓ **Gebührensenkung** Flugsicherungsgebühren sinken bis 2029 um >10 %; Luftverkehrsteuer ab 1. Juli 2026 auf Vorkrisenniveau.
- ✓ **Bürokratieabbau** Abbau von Überregulierungen über EU-Vorgaben hinaus angekündigt; Förderzugang vereinfachen.
- ✓ **U-Space / AAM** Nationales Gesetz für unbemannte Luftfahrt bis Ende 2026 – relevantes Signal für AAM-Investoren.
- ✓ **Integrierter Ansatz** Erstmals werden Luftverkehr, Industrie, Militär und Infrastruktur als Einheit gedacht.

✗ WAS KRITISCH ZU SEHEN IST

- ✗ **Unsichtbarkeit** Business Aviation / Bedarfsluftfahrt mit keinem Wort erwähnt.
- ✗ **Flugplätze gefährdet** Dezentrale Infrastruktur ohne klares Bekenntnis – durch Gebührenreform weiter unter Druck.
- ✗ **Falsche Metrik** Strategie denkt in Passagierzahlen statt in Konnektivität – Mittelstandsrelevanz bleibt unsichtbar.
- ✗ **SAF-Überbelastung** SAF kostet 3–5x mehr als Jet-A1; ohne differenzierte Förderlogik trifft die Beimischungspflicht kleine Betreiber strukturell härter.

FORDERUNGEN DER GBAA eV AN DIE POLITIK

Wir fordern konkrete Nachbesserungen im angekündigten Fortschrittsbericht der Luftfahrtstrategie

- ▶ **Eigenes Kapitel verankern** Bedarfsluftfahrt & dezentrale Flugplatzinfrastruktur als eigenständiges Kapitel im Fortschrittsbericht.
- ▶ **Klares Bekenntnis zur Flugplatzinfrastruktur** Dezentrale Standorte analog zu den 15 Bundesinteresse-Flughäfen von Flugsicherungskosten freistellen.
- ▶ **Differenzierte SAF-Förderlogik** Gezielte Instrumente, Übergangsfristen und Kostenausgleich für kleine Betreiber ohne Skaleneffekte.
- ▶ **Konnektivität als Leitmetrik** Mittelstandsanbindung und wirtschaftliche Erreichbarkeit messbar in der Strategie verankern.
- ▶ **Bürokratieabbau konkretisieren** AOC-Prozesse, Betriebsgenehmigungen und Slot-Vergabe an Hubs praxisnah und zeitnah reformieren.
- ▶ **2. Gebührenkreis dauerhaft sichern** Finanzierungsgrundlage für Regionalflughäfen strukturell lösen – nicht durch Kostenverlagerung gefährden.

FAZIT

Die neue Luftfahrtstrategie ist ein wichtiges politisches Signal – nach 12 Jahren Pause überfällig und in der Grundrichtung richtig. Für die Bedarfsluftfahrt gilt jedoch: Sie wird nicht behindert, aber auch nicht erwähnt und damit nicht aktiv gefördert.

Hinter dem Segment, das Europas größte Geschäftsreiseflotte betreibt und wirtschaftliche Konnektivität für den deutschen Mittelstand sichert, bleibt ein großes Fragezeichen. Dieses Fragezeichen muss der Fortschrittsbericht beseitigen – mit einem eigenen Kapitel, klaren Bekenntnissen und konkreten Maßnahmen.