

Die Bedarfsluftfahrt gehört zur Strategie!

Mit der Anfang Juni beschlossenen Luftfahrtstrategie setzt die Bundesregierung erstmals seit zwölf Jahren einen neuen ordnungspolitischen Rahmen für die deutsche Luftfahrt. Die Bedarfsluftfahrt fehlt hier. Aus Sicht der GBAA ein Grund, nachzusteuern.

Die Nationale Luftfahrtstrategie ist wichtig, gilt es doch, die Luftfahrt auf Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit, Resilienz und Nachhaltigkeit auszurichten. Damit werden Perspektiven für die kommenden 15 Jahre geschaffen. Allerdings: Die Bedarfsluftfahrt bleibt außen vor. Deutschland verfügt mit 748 Geschäftsreiseflugzeugen über die größte Flotte Europas. Sie gewährleistet Konnektivität für den exportorientierten Mittelstand, erschließt Regionen fernab der Luftverkehrsdrehkreuze und sichert wirtschaftliche Handlungsfähigkeit dort, wo Linienverbindungen fehlen.

Die Strategie enthält mehrere Maßnahmen, die auch für uns relevant sind, darunter die Senkung der Flugsicherungsgebühren bis 2029 um mehr als 10 Prozent, die Rückführung der Luftverkehrsteuer auf das Niveau vor Mai 2024 sowie das Bekenntnis zum Bürokratieabbau und zur Reduzierung nationaler Sonderregelungen über EU-Vorgaben hinaus. Weiterhin werden vereinfachter Zugang zu Fördermitteln für Innovation und Nachhaltigkeit und die Förderung unbemannter Luftfahrt und Advanced Air Mobility benannt, weiterhin bemerkenswert ist die erstmalige integrierte Betrachtung von ziviler, industrieller und militärischer Luftfahrt einschließlich Infrastruktur und Flugsicherung. Diese Ansätze stärken die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland. Als GBAA sehen wir aber auch Defizite.

Erstens fehlt für die Bedarfsluftfahrt die Sichtbarkeit, denn sie wird im Strategiedokument faktisch nicht erwähnt. Damit fehlen Aussagen zu ihren spezifischen Betriebsformen, Infrastrukturbedarfen und wirtschaftlichen Funktionen. **Zweitens** ergibt sich eine Unsicherheit für die dezentrale Flugplatzinfrastruktur. Regionalflug-

häfen, Verkehrslandeplätze und Sonderlandeplätze bilden das Rückgrat der Bedarfsluftfahrt. Gleichzeitig gefährden laufende Reformen der Flugsicherungsfinanzierung die Wirtschaftlichkeit vieler Standorte. Ein klares Bekenntnis zum langfristigen Erhalt dieser Infrastruktur fehlt. **Drittens** ist der Fokus auf Passagierzahlen statt Konnektivität zu bemängeln. Die Strategie orientiert sich meist an Kennzahlen der Linienluftfahrt. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Bedarfsluftfahrt liegt jedoch nicht in hohen Passagierzahlen, sondern in der Sicherstellung von Erreichbarkeit, Flexibilität und Standortattraktivität für Unternehmen und Regionen. **Viertens** fällt die hohe Belastung durch SAF-Vorgaben auf. Die Transformation zu nachhaltigen Kraftstoffen wird ausdrücklich unterstützt. Allerdings treffen steigende Quoten kleinere Betreiber ohne Skaleneffekte stärker als große Airlines. Eine zielgerichtete Förderlogik für unser Segment fehlt. Fünftens fehlt weiterhin ein klarer Plan zum Bürokratieabbau. Dieses Ziel bleibt bislang ohne konkrete Maßnahmen, Zeitpläne oder Prioritäten. Gerade bei Betriebsgenehmigungen, regulatorischen Verfahren und Infrastrukturzugängen besteht Handlungsbedarf.

Die Bundesregierung sollte die Bedarfsluftfahrt als eigenständigen Bestandteil der nationalen Luftfahrtpolitik anerkennen und im angekündigten Fortschrittsbericht ein eigenes Kapitel „Bedarfsluftfahrt und dezentrale Flugplatzinfrastruktur“ verankern.

Konkret sind dafür erforderlich:

- 1. Politische Anerkennung der Bedarfsluftfahrt** als systemrelevanter Bestandteil der deutschen Luftverkehrs- und Wirtschaftsstruktur.
- 2. Langfristige Sicherung der dezentra-**

len Flugplatzinfrastruktur, insbesondere von Regionalflughäfen, Verkehrs- und Sonderlandeplätzen.

- 3. Regulatorischer Bürokratieabbau** bei Betriebsgenehmigungen, Infrastrukturzugängen und administrativen Verfahren.
- 4. Technologieoffene und faire Nachhaltigkeitsförderung**, insbesondere durch spezifische Unterstützungsmechanismen für kleinere Betreiber bei der Einführung nachhaltiger Kraftstoffe.
- 5. Stärkere Berücksichtigung von Konnektivität als politischer Zielgröße**, insbesondere für Mittelstand, Exportwirtschaft und strukturschwache Regionen.

Fazit

Die neue Luftfahrtstrategie ist ein überfälliges Signal für den Luftfahrtstandort Deutschland. Sie verbessert die Rahmenbedingungen in einzelnen Bereichen und schafft einen langfristigen Orientierungsrahmen. Für die Bedarfsluftfahrt bleibt sie jedoch unvollständig. Unser Segment findet bislang keine angemessene Berücksichtigung. Das muss sich ändern.



Steffen Merz,
Vorstand GBAA

Termine

20. – 22. Oktober 26 **NBAA**, Las Vegas

14. – 17. April 27 **AERO**, Friedrichshafen



Kontakt

German Business Aviation
Association e. V.
Georg-Wulf-Straße 2,
12529 Schönefeld

Telefon: +49 152 59522812,
Mail: ceo@gbaa.de,
www.gbaa.de