

30.01.25**Antrag
des Landes Hessen**

Entschließung des Bundesrates „Luftverkehr in seiner sozialen und wirtschaftlichen Bedeutung stärken und zukunftssicher machen“

Der Hessische Ministerpräsident

Wiesbaden, 30. Januar 2025

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Anke Rehlinger

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Hessische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat die anliegende

Entschließung des Bundesrates
„Luftverkehr in seiner sozialen und wirtschaftlichen Bedeutung stärken
und zukunftssicher machen“

mit dem Antrag zuzuleiten, die Entschließung zu fassen.

Ich bitte Sie, die Vorlage gemäß § 36 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates in die Tagesordnung der Plenarsitzung am 14. Februar 2025 aufzunehmen und sie anschließend den Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

Mit freundlichen Gren
Boris Rhein

Entschließung des Bundesrates „Luftverkehr in seiner sozialen und wirtschaftlichen Bedeutung stärken und zukunftssicher machen“

Der Bundesrat möge beschließen:

1. Der Bundesrat betont die erhebliche Bedeutung des Luftverkehrs für Wirtschaft und Gesellschaft. Dies gilt insbesondere in einer Volkswirtschaft, die so global vernetzt ist, wie dies in Deutschland der Fall ist. Er stellt nicht nur einen zentralen Wirtschaftsfaktor dar, sondern ist für viele Menschen in Deutschland aufgrund seiner sozialen Funktionen wichtig. Wie andere Wirtschaftsbereiche, ist auch der Luftverkehr von umfassenden Veränderungen betroffen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der anhaltenden wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und des Umbaus der Wirtschaft hin zu klimafreundlichen Lösungen. Auch, und gerade, in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ist es erforderlich, den Luftverkehr in seiner wirtschaftlichen Bedeutung zu stärken und die internationale Konnektivität der Menschen und Unternehmen in Deutschland sicherzustellen. Ohne Luftverkehr als Brücke zwischen verschiedenen Regionen der Welt zum Austausch und Transport von Waren und Gütern sowie als Verkehrsmittel, das Menschen aus allen gesellschaftlichen Gruppen Auslandsreisen ermöglicht, ist ein gesellschaftlicher Zusammenhalt und eine global ausgerichtete Wirtschaft nicht möglich. Die Internationalisierung von Produktionsprozessen führt zur steigenden Dynamik im internationalen Handel. Annähernd jeder vierte Arbeitsplatz hängt vom Export ab. Die deutsche Wirtschaft, nachhaltige Investitionen und resiliente zukunftsfähige globale Wertschöpfungsketten sind in hohem Maße exportabhängig.

Dem stehen zuletzt in Deutschland drastisch gestiegene staatliche Kosten entgegen, was den Luftverkehr in Deutschland im Vergleich zu den meisten europäischen Ländern deutlich schwächer entwickeln lässt. Dies erschwert auch die Investitionen der Branche in neue Technologien, Lärm- und Verbrauchsreduzierung und schränkt die so wichtige Konnektivität schmerzlich ein. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung deshalb um eine dringend notwendige Neuorientierung in der Luftverkehrspolitik.

2. Der Bundesrat betont, dass ein besonderer Schwerpunkt des Luftverkehrs auch auf der Kompatibilität des Zusammenlebens und dem Erhalt guter Lebensbedingungen liegen muss, in dem die Belastung von Anwohnerinnen und Anwohnern rund um Flughäfen durch Emissionen in Form von Lärm oder Abgasen minimiert wird. Hierzu muss nicht nur die Einhaltung bestehender Vorschriften überwacht werden, sondern es müssen ebenfalls die Auswirkungen des Flugverkehrs regelmäßig bewertet und weitere Möglichkeiten zur Lärm- und Abgasreduzierung identifiziert werden.
3. Der Bundesrat sieht den Verkehrssektor im Kontext der Energiewende im Allgemeinen und den Luftverkehr im Speziellen vor Herausforderungen. Der Umbau hin zu einem nachhaltigeren Luftverkehr verlangt erhebliche technische Innovationen und umfangreiche Investitionen. Diese werden der Luftverkehrsbranche zugutekommen und haben das Potenzial, langfristig positive gesamtwirtschaftliche Effekte zu erzielen. Sie leisten einen Beitrag zum Umweltschutz und zum Erreichen der Klimaschutzziele. Dies setzt technische Entwicklungen, die Möglichkeit und Bereitschaft, in modernere Fluggeräte zu investieren sowie insbesondere ein regulatorisches Umfeld voraus, das Innovationen begünstigt und zu entsprechenden Investitionen durch angemessene Entlastungen des Luftverkehrssektors ermutigt. Gleichwohl darf es keine Abstriche an Sicherheitsstandards geben. Mittel- und langfristig muss jede Möglichkeit von

technologischen Weiterentwicklungen genutzt werden, um den Luftverkehr möglichst nachhaltig und weiterhin sicher und wettbewerbsfähig abzuwickeln. Deshalb sind Investitionen in Forschung und Entwicklung neuester Flugzeuggenerationen, Navigationsverfahren und Treibstoffe erforderlich. Die EU-weite Quote für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) verteuert ebenso wie der EU-ETS einseitig Flugverbindungen über europäische Drehkreuze. Verkehre und Emissionen verlagern sich so vor die Tore der EU („Carbon Leakage“) – ohne Nutzen für die Umwelt, aber zu Lasten europäischer Wertschöpfung, Arbeitsplätze und Konnektivität. Gezielte Korrekturen sind nötig. Da die EU-Regeln zu Sustainable Aviation Fuels (SAF) keine Bestandsgarantie über einen bestimmten Zeitraum enthalten, sind Instrumente insbesondere für die Anfangsphase des Markthochlaufs notwendig, die für Vorhabensträger und Investoren unbeeinflussbare Risiken für die Erlössicherheit einer Anlage bis zur Amortisierung über 10-15 Jahre abmildern können. Zudem braucht es wirksame Förder- und Importstrategien für SAF, damit Europa und Deutschland perspektivisch über ausreichend nachhaltige Flugkraftstoffe zu wettbewerbsfähigen Preisen verfügen.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, entsprechende Absicherungsmechanismen zu prüfen, insbesondere durch ein hierauf zugeschnittenes Bürgschaftsprogramm zumindest für die nach EU-Recht vorgeschriebenen SAF-Mengen.

4. Im Zusammenhang mit der Stärkung der Nachhaltigkeit des Luftverkehrs bittet der Bundesrat die Bundesregierung des Weiteren, sich auf EU-Ebene für die Schaffung eines Zukunftspakts Luftverkehr einzusetzen, in dem ein nachhaltig gestalteter Luftverkehr als europäischer industriepolitischer Leitmarkt definiert wird, der von der EU gezielt gefördert und gestaltet wird. Dies bietet große Chancen für einen in Europa selbstbestimmten, technologieorientierten Wandel, welcher Millionen Arbeitsplätze bei Flugzeugherstellern, Kraftstoffherstellern und der Luftverkehrswirtschaft schafft und sichert. Damit würde die EU zudem der sozialen und wirtschaftlichen Dimension des Luftverkehrs in ganz Europa gerecht. Teil eines solchen Zukunftspakts sollte auch die Finanzierung durch eine europaweite, enddestinationsgebundene Klimaabgabe sein, unter anderem um den Markthochlauf von SAF sicherzustellen. Diese soll die nationale Luftverkehrssteuer perspektivisch ersetzen.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für eine faire Lösung zur Finanzierung der SAF-Quote durch eine europäische Klimaschutzabgabe für alle Fluggesellschaften, abhängig vom Reiseziel, aber unabhängig vom Umstiegsort, einzusetzen.

5. Zu den Belastungen der deutschen Luftverkehrswirtschaft tragen maßgeblich die hohen Standortkosten in Deutschland bei, insbesondere die Luftverkehrssteuer, die Gebühren für die Flugsicherung oder die Luftsicherheitsgebühren. Während die fortdauernde effektive Wahrung der Sicherheit des Flugverkehrs unverhandelbar bleibt, müssen die Kostentreiber für die Luftverkehrsbranche deutlich reduziert werden, wobei in der Reduzierung der staatlichen Standortkosten nationale Luftverkehrssteuer, Luftsicherheitsgebühren und Flugsicherungsgebühren der größte Hebel gesehen wird. Steuern und Gebühren müssen ferner so ausgestaltet sein, dass der deutsche Luftverkehr innerhalb Europas und global wettbewerbsfähig bleibt. Einnahmen aus luftverkehrsbezogenen Abgaben und luftverkehrsbezogene Einnahmen aus dem Emissionshandel sollen gezielt für die Dekarbonisierung, verbrauchsarme Flugzeugflotten und Technologieentwicklung im Luftverkehr eingesetzt werden. Die ab

2026 geltende nationale PtL-Quote ist faktisch nicht erfüllbar, da auf absehbare Zeit nicht ausreichend strombasierter Kraftstoff verfügbar sein wird. Zudem steht die nationale Vorgabe im rechtlichen Widerspruch zur EU-Vorgabe, die ein europaweit harmonisiertes Vorgehen verlangt.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher,

- (a) Einseitige bestehende belastende Regulierungen einem globalen „Wettbewerbs-Check“ zu unterziehen und im Sinne eines Level-Playing-Fields zu korrigieren und abzubauen.
- (b) bis zur Einführung einer europäischen Klimaschutzabgabe die deutlich zu reduzierende Luftverkehrsteuer in eine enddestinationsgebundene, zweckgebundene Abgabe zur Finanzierung des Strukturwandels im Luftverkehr umzuwandeln, insbesondere um den Markthochlauf von SAF und die Verringerung der Zusatzkosten für SAF voranzubringen,
- (c) von der geplanten Erhöhung der Luftsicherheitsgebühren zum 01.01.2028 nach der Luftsicherheitsgebührenverordnung (LuftSiGebV) abzusehen und Möglichkeiten einer weiteren Absenkung zu prüfen,
- (d) weitere Gebührenabfederungen für die Flugsicherungsgebühren zu prüfen.

Dies würde es der Luftverkehrsbranche erlauben, negative wirtschaftliche Effekte der COVID-19-Pandemie nachhaltiger zu überwinden und Einsparungen zu erzielen, welche für die Investitionen in eine grünere Flotte erforderlich sein werden.

6. Zu den immer stärker bemerkbaren Herausforderungen für die wirtschaftliche Entwicklung erweist sich immer mehr der Mangel an Arbeitskräften. Dieser Mangel ist in der Luftverkehrsbranche und den unterstützenden Bereichen, insbesondere im Bereich der Dienstleistungen sowie in technischen Aufgaben, besonders sichtbar. Die effektive Integration ausländischer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer kann eine wichtige Rolle bei der Bekämpfung dieses Arbeitskräftemangels spielen. Die Luftverkehrsbranche und die im Umfeld tätigen Unternehmen bieten aufgrund der vielfältigen internationalen Bezüge zahlreiche Möglichkeiten, Arbeitskräfte aus dem Ausland zu integrieren und ihre vorhandenen Fähigkeiten und Erfahrungen sowie ihre sprachlichen und kulturelle Kenntnisse einzusetzen. Über die positiven wirtschaftlichen Effekte hinaus hat eine verstärkte Beschäftigung von Personen mit Migrationshintergrund den Vorteil der besseren Integration von Einwanderern in die deutsche Arbeitswelt und Gesellschaft im Allgemeinen.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, auf eine diesbezügliche gemeinsame Anstrengung von staatlichen Stellen auf allen Ebenen und Unternehmen zur zeitnahen Schaffung und Umsetzung einer Immigrations-, Integrations- und Beschäftigungsstrategie hinzuwirken, und versichert der Bundesregierung seine volle Unterstützung.

7. Unternehmen kommt gegenüber ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch eine soziale Verantwortung zu. Gerade in Ballungsräumen rund um Flughäfen steht

bezahlbarer Wohnraum oft nicht in hinreichendem Maße zur Verfügung. Dies stellt ein gesamtgesellschaftliches Problem dar, welches unbedingt einer Lösung bedarf. Hierbei ist nicht auf eine einzige Lösung abzustellen, vielmehr müssen viele Wege zur Bekämpfung des Wohnraummangels gleichzeitig beschritten werden. Hierbei kann das Konzept der Mitarbeiterwohnung, welches in den letzten Jahren von einigen Unternehmen neu entdeckt worden ist, um als Arbeitgeber attraktiver zu werden, auch für Arbeitsplätze im Umfeld von Flughäfen relevant sein. Dies wird Investitionen von Unternehmensseite verlangen.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, die Schaffung von Mitarbeiterwohnungen, beispielsweise durch steuerliche Begünstigungen, zu unterstützen.

8. Die unter den Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes langfristig notwendige Umstellung der Luftverkehrsbranche im Rahmen der Energiewende, des European Green Deals und des „Fit for 55“-Ansatzes muss für heimische Fluggesellschaften und Flughäfen wettbewerbsneutral erfolgen. Die Erreichung und Einhaltung der Klimaschutzziele im europäischen Luftverkehr kann insgesamt nur gelingen, wenn Wettbewerbsverzerrungen und „Carbon Leakage“ verhindert werden und die Airlines in die Lage versetzt werden ressourcenschonendes Fluggerät einzusetzen und klimaschädliche Treibstoffe durch nachhaltig produzierte emissionsfreundliche Kraftstoffe zu ersetzen.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, im Rahmen der vorgenannten Neuorientierung der Luftverkehrspolitik, insbesondere darauf hinzuwirken, dass die regulatorischen Rahmenbedingungen so ausgestaltet werden, dass die internationalen Drehkreuze in Deutschland gegenüber den anderen Hubs, sowohl innerhalb als auch außerhalb der Europäischen Union, wettbewerbsfähig sind. Zudem bittet der Bundesrat die Bundesregierung, die globale Anbindung Deutschlands zu sichern, so dass ein leistungsstarkes Angebot an Punkt-zu-Punkt-Verkehren an den wichtigsten deutschen Flughäfen möglich ist.

9. Der Bundesrat betont die Bedeutung von Prozessoptimierungen im gesamten Bereich des Flugverkehrsmanagements. Durch innovative und neue Prozesse können Kosten reduziert und eine Optimierung des Betriebsergebnisses hergestellt werden. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, gemeinsam mit den Ländern, Möglichkeiten der Prozessoptimierung im Sinne eines digitalen Wandels zu identifizieren bei gleichzeitiger Betrachtung der Verfahrensbeschleunigung von behördlichen Genehmigungsprozessen. Ziel muss sein, dass die Passagierabfertigung aber auch die Prozessabläufe entlang der Logistikkette im Bereich der Luftfracht verbessert werden.