

Antrag

der Abgeordneten Carina Konrad, Jürgen Lenders, Nico Tippelt, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beek, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Martin Gassner-Herz, Fabian Griewel, Julian Grünke, Thomas Hacker, Philipp Hartewig, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link (Heilbronn), Kristine Lütke, Alexander Müller, Anja Schulz, Dr. Stephan Seiter, Jens Teutrine, Manfred Todtenhausen, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Luftverkehrsstandort Deutschland beflügeln statt belasten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Luftverkehrsstandort Deutschland leidet immer mehr unter immensen Kostenbelastungen und massiver Bürokratie. Dabei sind es vor allem politische Entscheidungen, die den Standort immer teurer und unattraktiver machen, neben dem Fehlen von Mensch und Maschine. Maßgeblich sind hier die im Jahr 2012 eingeführte und immer weiter erhöhte nationale Luftverkehrssteuer und die Luftsicherheitsgebühren, die in Deutschland deutlicher höher ausfallen als an Konkurrenzstandorten. Diese Kosten werden zwar an die Endkunden weitergegeben, entfalten ihre Wirkung aber indirekt. Insbesondere kostensensible Point-To-Point-Airlines setzen ihre Ressourcen (Flugzeuge, Crews usw.) dort ein, wo sie sich entsprechend ihrem Geschäftsmodell die höchste Gewinnmarge versprechen und zögern auch nicht davor, diese Ressourcen kurzfristig an andere Standorte zu verlagern. Schon heute erreicht man von Deutschland aus weniger Direktziele als noch im Jahr 2013. Dabei ist eine gute, weltweite Anbindung für viele Unternehmen ein wesentlicher Faktor bei der Standortwahl. Die eingeschränkte Verfügbarkeit von Maschinen und Personal verschlechtert nicht nur die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Deutschland, sondern führt auch direkt zu Arbeitsplatz- und Wertschöpfungsverlusten bei Flugzeugabfertigung sowie Wartungs- und Serviceleistungen.

Daneben nimmt auch die heimische Tourismuswirtschaft Schaden, die unter diesen Entwicklungen leidet. Das reduzierte Flugangebot senkt die Wettbewerbsintensität auf vielen Strecken. Ausländische Touristen finden immer weniger Point-to-Point-Verbindungen zu deutschen Flughäfen und entscheiden sich dann im Zweifel dafür ein anderes europäisches Land zu besuchen. Umsteigen in Deutschland ist vergleichsweise teuer, weshalb auch deutsche Airlines zunehmend vermieden werden.

Die hohen Abgaben führen dazu, dass die Kunden gezwungen sind, aus einem reduzierten Angebot mit deutlich teureren Preisen zu wählen. Damit platzt für viele heimische Familien der Traum vom bezahlbaren Sommerurlaub am Strand, in den Bergen oder die erschwingliche Städtereise.

Zusätzlich leistet sich Deutschland mit der ab 2026 geplanten nationalen Beimischungsquote für E-Kerosin im Luftverkehr eine Doppelregulierung, die im Widerspruch zum EU-Recht steht und zu weiteren einseitigen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Wirtschaftsstandorts führt. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft wird ihren Beitrag zum Klimaschutz auch weiterhin leisten, aber das muss im europäischen wie internationalen Gleichklang geschehen, damit Deutschland als Wirtschaftsstandort wettbewerbsfähig bleibt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel,

1. sich klar zur Zukunft des deutschen Luftverkehrsstandortes als touristisches wie geschäftliches Tor zur Welt und entscheidender Faktor bei der Standortwahl von Unternehmen zu bekennen;
2. die deutsche Luftverkehrsteuer oder
3. die Luftsicherheitsgebühren als Kosten hoheitlicher Aufgaben abzuschaffen;
4. nationale Alleingänge und Doppelregulierungen für schärfere Quoten bei nachhaltigen Flugtreibstoffen (SAF) zu beenden;
5. sich auf europäischer Ebene für die Abschaffung der Doppelbelastung durch starre SAF-Quoten und dem EU-Emissionshandel einzusetzen; auf Technologieoffenheit und Anreize für Innovationen bei alternativen Antrieben und synthetischen Kraftstoffen zu setzen;
6. die Ausweitung der Betriebszeiten an deutschen Flughäfen zu prüfen, um mehr Umläufe und damit auch mehr Flugverbindungen in den Hauptreisezeiten zu ermöglichen;
7. den Ausbau von Flughäfen in das übergeordnete öffentliche Interesse zu stellen und die Planungs- und Genehmigungsverfahren damit deutlich zu vereinfachen;
8. daran mitzuwirken, dass die intermodale Anbindung der Flughäfen durch privatwirtschaftliche Kooperationen zwischen Luftverkehr und Bahn verbessert wird;
9. zusätzlich in Zusammenarbeit mit den Ländern auch die Anbindung insbesondere kleinerer Flughäfen an den Schienenverkehr zu verbessern;
10. die Digitalisierung und Automatisierung, insbesondere bei der Abfertigung und Flugplanung, zu fördern;
11. die internationale Vermarktung und Positionierung Deutschlands als Luftverkehrsdrehkreuz zu verbessern;
12. auf europäischer Ebene für die Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums „Single European Sky“ einzusetzen;
13. Innovationsnetzwerke zwischen Forschungseinrichtungen, Luftfahrtunternehmen und Start-ups aufzubauen;
14. präzise Digitalisierungsstrategien für Flughafen-(interne)-Prozesse zu entwickeln sowie zuzulassen;
15. vollautomatisierte Sicherheitskontrollen mit KI-gestützten Systemen zu implementieren;
16. digitale Gepäckverfolgung in Echtzeit zu etablieren;
17. Check-in- und Boarding-Prozesse durch moderne Technologien zu optimieren;

18. bundesweit einheitliche und standardisierte Zuverlässigkeitsprüfverfahren für Luftverkehrspersonal zu schaffen;
19. den ZüP-Prozess durch eine zentrale Datenbank und automatisierte Vorprüfungen zu digitalisieren und zu beschleunigen;
20. die Prüfkriterien zwischen Bundesländern zu vereinfachen und zu vereinheitlichen;
21. ein beschleunigtes Verfahren für qualifizierte Fachkräfte aus dem Luftverkehrssektor zu entwickeln;
22. eine zentrale Koordinierungsstelle zur Harmonisierung der Zuverlässigkeitsprüfungen einzurichten.

Berlin, den 17. Dezember 2024

Christian Dürr und Fraktion

