

# Die GBAA fordert für die Business Aviation konkrete Maßnahmen gegen staatliche Kostentreiber zur Sicherung des Luftfahrtstandorts Deutschland



*„Für die deutsche Wirtschaft ist Business Aviation ein unverzichtbares Werkzeug. Sie verkürzt Reisezeiten, stärkt die Wettbewerbsfähigkeit und unterstützt global agierende Unternehmen dabei, Lieferketten zu stabilisieren und schnell auf Veränderungen zu reagieren.“*

*Peter Gatz, Vorsitzender des Vorstands GBAA e.V.*

Gerade der Gelegenheits- bzw. Bedarfsluftverkehr (Business Aviation) sorgt unter Einbezug und Nutzung der dezentralen Luftverkehrsinfrastrukturen für die Sicherstellung der schnellen Erreichbarkeit nichturbaner Räume und ist ein unverzichtbarer Bestandteil unserer Wirtschaft.

Diese Verkehre bieten die erforderliche Mobilität und Konnektivität für die Gesellschaft und für die Unternehmen. Für die deutsche Wirtschaft ist die Business Aviation Mittel zum Zweck, denn das Gros dieser Flüge dient unseren weltweit vernetzten Unternehmen, um schnell reagieren, um Liefer- und Produktionsketten zu stabilisieren und Serviceverträge einhalten zu können.

## Aber grundsätzlich leiden wir unter den staatlichen Kostentreibern

### Luftverkehrssteuer

Die deutsche LuftVSt gehört zu den höchsten in der EU und wurde zuletzt 2024 erheblich erhöht. Hochrechnungen nach steigen die Einnahmen des Bundes aus der LuftVSt auf rund 2,3 Mrd. Euro pro Jahr.

### Handlungsvorschlag

Die GBAA fordert die Abschaffung der Luftverkehrssteuer (LuftVSt). Sollte dies nicht erfolgen, müssen die Einnahmen aus der LuftVSt konsequent für die Förderung der Produktion und des Einsatzes von CO<sub>2</sub>-neutralen Flugkraftstoffen genutzt werden. Die Vereinbarungen des Koalitionsvertrags von 2021 sind dabei verbindlich einzuhalten.

### Luftsicherheitsgebühren

Die hohen Luftsicherheitsgebühren sind eine erhebliche Belastung. Innerhalb der Unternehmen ist ein hoher administrativer Aufwand notwendig, um diese Abgabenlast zusammen mit der LuftVSt an die entsprechenden Stellen zu melden und abzuführen.

### Handlungsvorschlag

Vereinfachung der Prozesse zur Meldung und Zahlung der Gebühren.

### Gebühren für Flugsicherung

Die Kostenbelastung der Flugsicherungsgebühren für die Nutzer (gemeint sind nicht die 16 Flughäfen im Interesse des Bundes) muss auf einem erträglichen Maß bleiben.

### Handlungsvorschlag

Sicherstellung und Etablierung von Finanzausschüssen für den zweiten Gebührenkreis der FSAAKV im zukünftigen Bundeshaushalt.

### Gebühren an Flughäfen für Landung und Abfertigung

Die Gebühren für Landung und insbesondere für die bodenseitige Abfertigung (Stichwort Zwangshandling) steigen seit Jahren. Die Errichtung von Parkpositionen für die Business Aviation mit Pushback sind kontraproduktiv und unverhältnismäßig.

### Handlungsvorschlag

Einbindung der Verbände der dezentralen Luftfahrt in die Planungen und Vorhaben der Verkehrsflughäfen bei zukünftigen Veränderungen an Vorfeldflächen und Abfertigungsbereichen.

### Zukünftige SAF-Beimischquoten

Die Beimischquote zu SAF ab 2025 von 2 % stellt uns vor große Herausforderungen. Der Markthochlauf und die Verfügbarkeit von SAF muss schnellstens vorangetrieben werden.

Leider bremst uns die Bürokratie aus. Sie ist auch hier, wie in vielen anderen Bereichen, die größte Hürde.

### Handlungsvorschlag

Es sind Maßnahmen zur Förderung der Produktion und des Einsatzes von CO<sub>2</sub>-neutralen Flugkraftstoffen erforderlich. Prozesse und Zuständigkeiten aller beteiligten Behörden sowie die Anrechenbarkeit von SAF-Betankungen im EU-ETS müssen dringend ausgearbeitet werden. Darüber hinaus ist die nationale und EU-weite Etablierung eines „Book & Claim“-Mechanismus notwendig.

## Nationale PtL-Quote 2026

Die in einem nationalen Alleingang festgelegte Beimischung von strombasiertem Kraftstoff (E-Kerosin/Power-to-Liquid, kurz: PtL) steht im Widerspruch zum EU-Recht. Zudem ist eine Verfügbarkeit von E-Kerosin faktisch nicht gegeben.

### Handlungsvorschlag

Abschaffung der deutschen E-Kerosin (PtL-)Quote.

## Hohe Sozial- und Arbeitsstandards

Die Beschäftigung von freiberuflichem Personal ist nahezu unmöglich geworden. Nach dem jüngsten Urteil vom 23.04.2024 (B 12 BA 9/22 R) gilt: „[...] dass eine freiberufliche Tätigkeit nur dann vorliegen könne, wenn der Pilot auch sein eigenes Flugzeug für die entsprechenden Flüge verwenden würde. Anderenfalls würde kein wirtschaftliches Risiko von ihm getragen, was gegen eine selbstständige Tätigkeit spräche.“

### Handlungsvorschlag

Die Beschäftigung von freiberuflichem Personal in allen Bereichen der Luftfahrt muss wieder erleichtert werden.

Darüber hinaus muss sich Deutschland europaweit dafür einsetzen, die Altersgrenze für Verkehrsflugzeugführer im gewerblichen Flugbetrieb auf 67 Jahre anzuheben.

Andernfalls droht die Lücke zwischen dem 65. Lebensjahr und dem tatsächlichen Renteneintrittsalter weiter zu wachsen, was bereits bei vielen Unternehmen zu erheblichen Kompensationsproblemen führt.

## Luftfahrt-Bundesamt (LBA) & Bürokratie

Die Bearbeitungszeiten des LBA in den Abteilungen wie bspw. Flugbetrieb, Technik, Verkehrszulassung und Lizenzierung sind nicht akzeptabel. Im Vergleich zu anderen Luftfahrtbehörden im europäischen Ausland, ist die „Performance“ des LBA nicht wettbewerbsfähig. Das LBA ist nicht in der Lage, inhaltlich richtig und ausreichend schnell Vorgänge zu bearbeiten und ist nicht in der Lage, seiner Aufsichtspflicht nachzukommen. Ein ernsthafter Fokus zum Erhalt oder gar Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr ist im LBA immer weniger erkennbar. Piloten sind grundsätzlich „nur noch fit“, denn das Risiko bei einer flugmedizinischen Tauglichkeitsuntersuchung „auffällig“ zu werden und den Verlust der Lizenz über viele Monate hin zu riskieren, ist enorm.

Ohne umfassende finanzielle und personelle Mittel in den Luftfahrtunternehmen, ist der vorhandene Bürokratieaufwand nicht mehr zu bewerkstelligen. Ein Blick ins benachbarte Ausland zeigt, dass Lizenzinhaber und Luftfahrtunternehmen Kunden der Aufsichtsbehörden sind.

### Handlungsvorschlag

Die Effizienz in allen Bereichen sollte gesteigert und ein Umdenken bei den Mitarbeitenden im Luftfahrt-Bundesamt sowie in den Ministerien des Bundes und der Länder etabliert werden. Eine Standardisierung der Verfahren und eine stärkere Fokussierung auf die Überwachung der Rechtsvorgaben anstelle ständiger Genehmigungsprozesse sind erforderlich.

Zudem ist ein Abbau der Überregulierung notwendig, um die Prozesse in der Luftfahrtbranche zu vereinfachen.

## PNR Polen

Die Thematik rund um „PNR-Polen“ ist ein hohes finanzielles Risiko für die Luftfahrtunternehmen und belastet enorm.

### Handlungsvorschlag

Zur Lösung dieser Thematik bleibt nur die politische Ebene!

## Standortbedingungen müssen ebenfalls im Fokus sein

Neben den reinen Standortkosten muss dieser Diskurs unbedingt um die Standortbedingungen erweitert werden. Daraus lassen sich zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland weitere Handlungsvorschläge ableiten: Für uns als Nutzer müssen die Standortbedingungen im Fokus bleiben:

### Anfliegbarkeit

- Bedarfsgerechter Erhalt der dezentralen Luftverkehrsinfrastrukturen
- An- und Abflugverfahren
- Flugsicherung

### Verfügbarkeit

- Funktionsfähigkeit, Start- und Landebahn;
- Abfertigungsgebäude und sonstige unterstützende Infrastrukturen
- Wettbewerbsfähige Betriebszeiten – Zugänglichkeit

### Nutzbarkeit

- funktionierende Rahmenbedingungen
- Zollabfertigung,
- Grenzpolizei

Eine ressortübergreifende Zusammenarbeit der Politik und die Etablierung von Prozessen bei vielen Themen zwischen BMDV, BMI, BMWK und UBA sind unerlässlich!

German Business Aviation Association e.V.  
Andreas Mundsinger  
Georg-Wulf-Str. 2  
12529 Schönefeld  
T: +49 152 59522812 Mail: ceo@gbaa.de