

Pressemitteilung

10. Luftfrachttagung des DSLV

Maßnahmenplan Luftfracht markiert Wege zur Stärkung des Standorts Deutschland

Berlin, 19. November 2025. Die Entlastungssignale der Bundesregierung für den Luftverkehr werden von der Speditions- und Logistikbranche begrüßt. Die für das kommende Jahr angekündigte Rücknahme der letzten Luftverkehrssteueranhebung ist ein ebenso wichtiger Schritt zur Senkung der Standortkosten wie die stufenweise Reduktion der Flugsicherungsgebühren. Die Forderungen der Luftfrachtspeditionen gehen aber über finanzielle Entlastungen hinaus und umfassen auch organisatorische Schritte, wie aus dem heute auf der 10. Luftfrachttagung des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik in Raunheim vorgestellten Maßnahmenplan Luftfracht hervorgeht.

Annähernd 98 Prozent des Luftfrachtexports und 80 Prozent der auf dem Luftweg nach Deutschland importierten Güter werden in der Organisationszuständigkeit von Speditionen abgewickelt. Bereits 33 Prozent der deutschen Speditionshäuser weichen für die Hälfte der von ihnen versandten Luftfrachtsendungen inzwischen auf Flughäfen im Ausland aus, zeigt eine Erhebung des DSLV unter seinen Mitgliedsunternehmen. Dieser Trend hat sich in diesem Jahr verfestigt. Ausschlaggebend sind neben den hohen Standortkosten die angebotenen Netzwerke sowie die Frequenz der Frachtverbindungen. Unterschiedliche Auslegungen und Anwendung von Luftfrachtsicherheitsstandards innerhalb der EU sowie die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der Frachthandling-Prozesse spielen ebenfalls eine entscheidende Rolle. Hinzu kommen Unterschiede in der lokalen Umsetzung EU-weiter Zollstandards und -prozesse sowie bei den Betriebszeiten der Flughäfen.

Deshalb verlangt der DSLV neben der Senkung staatlicher Standortkosten (*Handlungsfeld 1*), Luftfrachtsicherheit prozessorientierter umzusetzen und dafür u. a. deutsche Kontrollverfahren an EU-Standards anzugleichen (*Handlungsfeld 2*). Ohne das Sicherheitsniveau abzusenken, könnten Zuverlässigkeitsüberprüfungen für Beschäftigte an sicherheitsrelevanten Stellen mithilfe einer bundesweit einheitlichen Datenbank verschlankt werden. Strukturelle Wettbewerbsnachteile bestehen fort, solange Deutschland gemeinsame europäische Grundstandards für die Luftsicherheit restriktiver auslegt als andere EU-

Pressekontakt:

Polina Zavadska

Leiterin Kommunikation und Medien

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12

Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88

E-Mail: Presse@dslv.spediteure.de

Mitgliedstaaten. Das nationale „Mehr“ an Kontrollen sorgt für längere Prozesszeiten und höhere Kosten – ohne jeglichen Sicherheitsgewinn.

Mit einem *dritten Handlungsfeld* seines Maßnahmenplans fordert der DSLV eine schnelle Modernisierung von Infrastrukturen und Digitalisierung von Prozessen, um die Effizienz und Resilienz der Luftfrachtlieferketten zu erhöhen. Dazu zählen unter anderem die Befreiung von Road-Feeder-Verkehren vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Lkw sowie die zügige Umsetzung des europäischen elektronischen Frachtbeförderungs-Informationssystems eFTI.

Etwa die Hälfte der weltweiten Luftfrachttonnage wird als Beiladefracht (Belly-Fracht) in Passagierflugzeugen befördert. Jede Flugverbindung, die von oder nach einem deutschen Flughafen gestrichen wird, schränkt das Frachtraumangebot weiter ein. Die Folgen sind Abwanderungen zu ausländischen Airports und noch mehr mit Lkw beförderte Luftfracht.

„Die Luftverkehrssteuer um 350 Millionen jährlich zu senken ist deshalb standortpolitisch wichtig und richtig“, begrüßt DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster das Signal der Bundesregierung und warnt gleichzeitig: „Wenn die Steuermindereinnahmen dafür zu Einsparungen an anderer Stelle im Verkehrsetat führen, könnte dies für den Logistiksektor zu einem Nullsummenspiel werden.“

Und weiter: „Damit *Airfreight made in Germany* in Zukunft global gefragt bleibt, müssen auch administrative Prozesse beim Zoll und beim Luftfahrtbundesamt (LBA) schlanker und digitaler werden. Luftfrachtsicherheit behält allerhöchste Priorität. Doch inzwischen übersteigt der administrative Aufwand für die behördliche Anerkennung eines Unternehmens als sicheres Lieferkettenglied dessen operativen Nutzen. Die Bundesregierung muss deshalb regulatorische Übersteuerung im Bereich der Luftfrachtsicherheit dringend zurückfahren und deutsches Gold-Plating beenden.“

Die 10. DSLV-Luftfrachttagung mit mehr 100 Teilnehmern zeigte, dass Speditionen zunehmend Automatisierung, Digitalisierung und KI einsetzen, um Prozesse der Luftfracht zu beschleunigen und resilienter zu machen. Technische Fortschritte allein bringen den Standort nicht zurück in den Steigflug.

„Wenn es fliegen muss, dann muss es aus einem guten Grund auch fliegen“, betont Sven Guinard, Head of Global Air Freight Procurement bei BASF SE aus Sicht der verladenden Wirtschaft. Wo Luftfracht aufgrund von Zeitdruck, Produkteigenschaften oder Lieferkettenerfordernissen alternativlos ist, entscheiden die Standortbedingungen über die

Wahl des Flughafens und damit darüber, wo die Wertschöpfung generiert wird.

„Der Luftfrachtstandort Deutschland benötigt einen ganzheitlichen Ansatz, der Kostensenkungen mit der Beseitigung regulatorischer Wettbewerbsnachteile, Digitalisierung der Abläufe und einer konsequenten Modernisierung der behördlichen Infrastruktur verbindet“, resümiert Timo Stroh, Vorsitzender des DSLV-Luftfrachtausschusses und Mitglied im Erweiterten Präsidium des DSLV.

Den Maßnahmenplan Luftfracht des DSLV herunterladen:

[DSLVL Maßnahmenplan Luftfracht.pdf](#)

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2025). Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.