

**ZUKUNFT
BEGINNT
OBEN**



Position zum Sustainable Transport Investment Plan (STIP)

Position zum Sustainable Transport Investment Plan (STIP)

Der am 05.11.2025 vorgestellte Sustainable Transport Investment Plan (STIP) ist Teil der EU-Strategie zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Er soll sicherstellen, dass die ReFuelEU Aviation- und FuelEU Maritime-Verordnungen (die 2024 in Kraft traten) auch tatsächlich umgesetzt werden können, indem er Investitionen in saubere Kraftstoffinfrastruktur und -produktion bündelt.

Politische Bedeutung

- Der STIP gilt als Begleitinitiative zum Green Deal Industrial Plan.
- Er soll auch die europäische Energie-Autonomie stärken, da weniger fossile Brennstoffe importiert werden müssen.
- Politisch ist er ein Signal an die Industrie, dass die EU nachhaltige Mobilität nicht nur reguliert, sondern aktiv finanziert.

1. Luftfahrt im STIP – klarer Schwerpunktbereich

die Luftfahrt ist einer der beiden Hauptpfeiler des Plans

Konkret:

- Rund ein Drittel der angekündigten 2,9 Mrd. € EU-Mittel (bis 2027) sollen in nachhaltige Luftfahrtkraftstoffe (SAF, eFuels) fließen.
- Der Plan verweist explizit auf die Umsetzung der ReFuelEU Aviation Regulation, die Airlines ab 2025 verpflichtet, einen steigenden Anteil nachhaltiger Kraftstoffe zu tanken (2% 2025 → 70% 2050).

Gefördert werden:

- SAF-Produktionsanlagen (Power-to-Liquid, Biokerosin, synthetische Kraftstoffe)
- Logistik- und Blending-Infrastruktur an Flughäfen
- Demonstrationsprojekte für 100 % SAF-kompatible Triebwerke und Flugzeuge
- InvestEU-Kreditlinien für Flugzeughersteller und Zulieferer, die Technologien für leichtere Strukturen, elektrische Systeme und Hybridantriebe entwickeln

2. Bewertung aus BDLI-Sicht

Positiv:

1. Lang erwartetes Signal zur Investitionssicherheit

- Die Industrie weiß jetzt, dass SAF und eFuels auf EU-Ebene nicht nur reguliert, sondern auch kofinanziert werden.
- Das könnte private Investitionen freisetzen.

2. Technologieoffenheit

- Anders als frühere Programme schließt STIP keine spezifische Technologie aus – auch Hybrid- und Wasserstoffantriebe können gefördert werden.

3. Stärkung europäischer Lieferketten

- Fokus auf Aufbau von europäischen SAF-Produktionskapazitäten, was Abhängigkeiten von US-IRA-Subventionen verringert.

Kritisch:**1. Finanzielle Größenordnung zu gering**

- 2,9 Mrd. € EU-Mittel bis 2027 sind nicht ausreichend, um die Produktionsziele für SAF (z. B. 6–8 Mio. Tonnen bis 2030) realistisch zu erreichen.
- Der BDLI fordert hier eine Verstärkung über CEF & Innovation Fund.

2. Fokus liegt auf Brennstoffen, weniger auf Flugzeugtechnologie

- Der Plan unterstützt Kraftstoffbereitstellung, nicht aber direkt neue Flugzeugplattformen, Antriebe oder Zulieferinnovationen.
- Für Hersteller sind daher nur indirekte Impulse zu erwarten.

3. Komplexe Antragsarchitektur

- Förderinstrumente laufen über mehrere Programme (CEF, InvestEU, Innovation Fund) → hoher administrativer Aufwand, geringe Planbarkeit für KMU.

3. Strategische Bewertung für die Luftfahrtbranche

Kategorie	Bewertung und Kommentar
Signalwirkung/Industriepolitik	Deutliches pro-Luftfahrt-Signal, erstmals eigenständiger Finanzrahmen
Finanzvolumen/Impact	Relativ begrenzt, Hebelwirkung entscheidend
Technologieorientierung	Gut bei SAF, schwach bei Flugzeugtechnologien
Wettbewerbsfähigkeit ggü. USA/UK	Ok, EU zieht nach, aber IRA & UK Jet Zero Alliance weiter voraus
Chancen für deutsche Industrie	Gut, v. a. für SAF-Zulieferer, Triebwerksentwicklung, Engineering-Services

4. Fazit für den BDLI

Der STIP ist ein strategisch wichtiges, aber finanziell limitiertes Instrument. Für die Luftfahrtindustrie bietet er Investitionssicherheit bei SAF, aber keine Antwort auf langfristige Technologieentwicklung (z. B. Wasserstoffflugzeuge oder NextGen-Airframes).

Der BDLI fordert daher:

- zuverlässige langfristige Mittelausstattung für technologieorientierte Forschung (Clean Aviation JU/, Moonshot Clean Aviation, Horizon Europe) und Unterstützungsinstrumente
- Vereinfachung des Zugangs zu STIP-Mitteln für OEMs und Zulieferer
- Ergänzung der EU-Forschungsförderung durch nationale Förderprogramme (z. B. Luftfahrtforschungsprogramm LuFo in DE).

Über die Luft- und Raumfahrtindustrie

Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie, vertreten durch den BDLI e.V., ist integraler Bestandteil der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie. Die Branche spielt als strategische Schlüsselindustrie eine entscheidende Rolle für die technologische und wirtschaftliche Souveränität der Europäischen Union. Sie befördert wirtschaftliches Wachstum, technologische Innovation und internationale Konnektivität. Allein in Deutschland trägt die Branche mit über 120.000 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von über 52 Mrd. Euro erheblich zum BIP bei.

Über Dekaden hinweg hat sich Europa in gemeinsamer Anstrengung von Industrie, Mitgliedsstaaten und Europäischer Union eine Führungsposition in der Luft- und Raumfahrtindustrie erarbeitet. Diese gilt es gegenüber den internationalen Wettbewerbern zu erhalten und weiter auszubauen. Angesichts tiefgreifender technologischer, politischer und industrieller Veränderungen sind hierfür nachhaltige Investitionen in Forschung und Innovation notwendig.

Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e. V.

ATRIUM | Friedrichstr. 60 | 10117 Berlin
Tel. +49 30 2061 40-0 | kontakt@bdli.de



www.bdli.de