

**ZUKUNFT
BEGINNT
OBEN**



BDLI-Input zur neuen EU-Luftfahrtstrategie

Europas Luftfahrtstrategie muss Industrie-,
Technologie- und Souveränitätsstrategie sein



Europas Luftfahrtstrategie muss Industrie-, Technologie- und Souveränitätsstrategie sein

Der BDLI begrüßt die Initiative der Europäischen Kommission zur Erarbeitung einer neuen europäischen Luftfahrtstrategie ausdrücklich. Angesichts geopolitischer Verschiebungen, zunehmender globaler Wettbewerbsintensität, wachsender sicherheitspolitischer Herausforderungen sowie der Transformation hin zur klimaneutralen Luftfahrt ist eine strategische Neuausrichtung Europas im Luftfahrtbereich dringend erforderlich.

Die Luftfahrt steht heute gleichzeitig vor mehreren tiefgreifenden Transformationsprozessen: Dekarbonisierung, Digitalisierung, geopolitische Neuordnung, technologische Disruption und steigender globaler Wettbewerbsdruck greifen ineinander und verändern die Rahmenbedingungen der Branche grundlegend. Die kommenden Jahre werden daher entscheidend dafür sein, ob Europa seine weltweit führende Position in der Luftfahrtindustrie behaupten kann oder schrittweise industrielle, technologische und strategische Fähigkeiten verliert.

Aus Sicht des BDLI greift die bisherige europäische Debatte jedoch zu kurz. Die Diskussion wird bislang überwiegend aus verkehrs-, konsum- und Airline-politischer Perspektive geführt. Industrie-, technologie- und innovationspolitische Aspekte werden dagegen noch nicht ausreichend berücksichtigt. Gerade die europäische Luftfahrtindustrie ist jedoch ein strategischer Kernsektor für Europas Wettbewerbsfähigkeit, technologische Souveränität, Innovationsfähigkeit und sicherheitspolitische Handlungsfähigkeit.

Die neue EU-Luftfahrtstrategie muss deshalb ausdrücklich auch als europäische Industrie-, Innovations- und Technologiestrategie verstanden werden.

Kernthemen

Luftfahrtstrategie muss Industrie-, Technologie- und Souveränitätsstrategie sein ... 2	SAF- und Wasserstoffhochlauf strategisch absichern 7
Luftfahrtindustrie als strategischer Schlüsselbereich Europas 3	Wettbewerbsfähiger europäischer Luftverkehr als Voraussetzung industrieller Stärke 7
Technologische Souveränität braucht industrielle Fähigkeiten 3	Zivile und militärische Luftfahrt stärker verzahnen 8
Die nächste Flugzeuggeneration entscheidet über Europas industrielle Zukunft . 4	Bürokratieabbau und schnellere Verfahren als Wettbewerbsfaktor 9
Forschung, Demonstration und Industrialisierung entlang der gesamten Innovationskette stärken 5	Luftfahrt als Teil europäischer Resilienz und strategischer Handlungsfähigkeit 9
Klimaneutralität und Wettbewerbsfähigkeit gemeinsam sichern 6	Aus Sicht des BDLI prioritär 10

Luftfahrtindustrie als strategischer Schlüsselbereich Europas

Die europäische Luftfahrtindustrie gehört zu den wenigen Industriezweigen, in denen Europa global technologisch führend ist. Sie vereint hochkomplexe Systemintegration, Spitzenforschung, industrielle Skalierungsfähigkeit und sicherheitskritische Technologien in einzigartiger Weise. Gleichzeitig schafft sie hochwertige industrielle Arbeitsplätze entlang hochintegrierter europäischer Wertschöpfungsketten und generiert erhebliche Export- und Innovationsimpulse für den gesamten Wirtschaftsraum.

Die Branche steht exemplarisch für Europas Fähigkeit, globale industrielle Führungsrollen einzunehmen. Diese Position ist jedoch keineswegs dauerhaft gesichert. Andere große Wirtschaftsräume verfolgen längst umfassende industriepolitische Strategien für ihre Luftfahrtsektoren und flankieren diese mit massiven öffentlichen Investitionen, strategischer Beschaffung, Exportförderung, Rohstoffpolitik und technologischer Unterstützung.

Europa darf seine industrielle Führungsrolle daher nicht als Selbstverständlichkeit betrachten. Der Verlust technologischer Fähigkeiten, industrieller Kapazitäten oder kritischer Lieferkettenkompetenzen wäre langfristig kaum reversibel.

Deutschland spielt innerhalb dieses europäischen Ökosystems eine zentrale Rolle. Die deutsche Luftfahrtindustrie zeichnet sich insbesondere durch ihre starke mittelständische Zulieferstruktur, ihre industrielle Tiefe sowie ihre technologische Kompetenz in zahlreichen Schlüsselbereichen aus – von Struktur- und Werkstofftechnologien über Triebwerke und deren Komponenten und integrierten Systeme bis hin zu Kabinen-, Avionik-, Produktions- und Digitalisierungstechnologien.

Die europäische Luftfahrtstrategie sollte diese industrielle Basis ausdrücklich als strategisches Asset Europas anerkennen und gezielt stärken. Sie sollte in enger Zusammenarbeit mit der Luftfahrtindustrie erarbeitet und umgesetzt werden.

Technologische Souveränität braucht industrielle Fähigkeiten

Die Debatte um technologische Souveränität bleibt häufig abstrakt. Tatsächlich setzt technologische Souveränität jedoch konkrete industrielle Fähigkeiten voraus: Forschung, Entwicklung, Zertifizierung, Produktion, Skalierung, Wartung und Weiterentwicklung müssen in Europa möglich bleiben.

Technologische Führungsfähigkeit entsteht nicht allein im Labor. Entscheidend ist die Fähigkeit, neue Technologien industriell umzusetzen und entlang resilienter Lieferketten in marktfähige Produkte zu überführen. Gerade hier steht Europa zunehmend unter Druck.

Die europäische Luftfahrtindustrie ist heute in hohem Maße von globalen Lieferketten abhängig – unter anderem bei Rohstoffen, Halbleitern, Spezialwerkstoffen und einzelnen Schlüsselkomponenten. Gleichzeitig steigen geopolitische Risiken, Exportrestriktionen und Abhängigkeiten in kritischen Technologien.

Die neue EU-Luftfahrtstrategie sollte deshalb den Aufbau resilienter und wettbewerbsfähiger europäischer Lieferketten zu einem zentralen strategischen Ziel machen.

Dies betrifft insbesondere:

- kritische Rohstoffe,
- Speziallegierungen,
- Titan- und Verbundwerkstoffe,
- Halbleiter und Leistungselektronik,
- Wasserstoff- und Energietechnologien,
- digitale Infrastruktur,
- sowie industrielle Produktionskapazitäten.

Gerade die stark mittelständisch geprägte europäische Zulieferindustrie benötigt hierbei gezielte Unterstützung bei Transformation, Skalierung, Digitalisierung und Investitionen.

Gleichzeitig gewinnt der Bereich Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) strategisch erheblich an Bedeutung. Wartungs-, Instandhaltungs- und Modernisierungskapazitäten sind ein wesentlicher Bestandteil industrieller Souveränität, Resilienz und Versorgungssicherheit.

Die europäische Luftfahrtstrategie sollte daher gezielt:

- europäische MRO-Kapazitäten stärken,
- Digitalisierung und Automatisierung von Wartungsprozessen fördern,
- datenbasierte und prädiktive Wartungstechnologien unterstützen,
- sowie industrielle Fähigkeiten zur langfristigen Nutzung, Modernisierung und Resilienz bestehender Flotten absichern.

Die nächste Flugzeuggeneration entscheidet über Europas industrielle Zukunft

Die Entwicklung der nächsten Generation effizienterer, emissionsarmer beziehungsweise klimaneutraler Flugzeuge wird eine industriepolitische Schlüsselentscheidung für die kommenden Jahrzehnte sein. Sie entscheidet nicht nur über zukünftige Marktanteile, sondern über generationenübergreifende industrielle Wertschöpfung, technologische Führungsrollen und strategische Autonomie Europas insgesamt.

Für Deutschland ist dabei zentral, dass substanzielle industrielle Verantwortung, Wertschöpfung und Systemkompetenz in Europa und am Standort Deutschland erhalten und ausgebaut werden.

Die europäische Luftfahrtstrategie sollte deshalb ausdrücklich das Ziel formulieren,

- die komplette Entwicklung der nächsten Flugzeuggeneration in Europa zu sichern,
- europäische Schlüsseltechnologien gezielt zu stärken,
- industrielle Skalierungskapazitäten aufzubauen,
- und strategisch relevante Wertschöpfungsanteile langfristig in Europa zu halten.

Dabei darf sich die europäische Politik nicht allein auf Forschungsförderung beschränken. Entscheidend wird vielmehr sein, wie erfolgreich Europa industrielle Umsetzung, Produktion und Markteinführung neuer Technologien organisiert.

Forschung, Demonstration und Industrialisierung entlang der gesamten Innovationskette stärken

Die Transformation der Luftfahrt wird nur gelingen, wenn Europa seine Forschungs-, Innovations- und Industrialisierungsanstrengungen massiv verstärkt.

Der BDLI unterstützt deshalb ausdrücklich die Idee eines europäischen „Smart and Clean Aviation Moonshot“, der die gesamte Innovationskette von Grundlagenforschung über Demonstration bis hin zur industriellen Skalierung und Markteinführung umfasst.

Besonders wichtig ist dabei ein integrierter Ansatz entlang aller Technology Readiness Levels (TRL). Europa verfügt über exzellente Forschungslandschaften und starke industrielle Akteure, scheitert jedoch häufig an der Skalierung und industriellen Umsetzung neuer Technologien.

Notwendig sind daher:

- langfristig planbare und deutlich erhöhte europäische Forschungsbudgets,
- der Ausbau von Demonstratorprogrammen,
- stärkere Förderung industrieller Hochskalierung,
- beschleunigte Zertifizierungsprozesse,
- bessere Verzahnung von Forschung, Produktion und Markteinführung,

sowie ein innovationsfreundlicher regulatorischer Rahmen.

Bewährte Instrumente wie Clean Aviation und SESAR sollten daher nicht nur fortgeführt, sondern deutlich gestärkt werden. Gleichzeitig braucht Europa eine bessere Koordination zwischen Forschungsförderung, Industriepolitik, Infrastrukturentwicklung und Marktanreizen.

Europa beheimatet namenhafte, global agierende OEMs im Bereich Flugzeug, Antriebe und Systeme. Mehr Aufmerksamkeit sollte dennoch auch der Beteiligung kleiner und mittlerer Unternehmen gelten. Der europäische Luftfahrtmittelstand ist ein zentraler Innovationstreiber und zugleich besonders stark von Transformationskosten, Finanzierungslücken und regulatorischer Komplexität betroffen.



Klimaneutralität und Wettbewerbsfähigkeit gemeinsam sichern

Die europäische Luftfahrtindustrie bekennt sich klar zum Ziel der klimaneutralen Luftfahrt bis 2050. Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn Klimapolitik, Industriepolitik und internationale Wettbewerbsfähigkeit kohärent und realistisch zusammengedacht werden.

Europa verfolgt im internationalen Vergleich besonders ambitionierte regulatorische Vorgaben. Gleichzeitig agieren europäische Hersteller im direkten Wettbewerb mit Akteuren aus Regionen mit deutlich geringeren regulatorischen Belastungen und teilweise massiver staatlicher Unterstützung.

Die europäische Regulierung darf deshalb nicht zu Carbon Leakage, industrieller Verlagerung oder strategischen Abhängigkeiten führen. Klimaschutz kann langfristig nur erfolgreich sein, wenn Europa gleichzeitig seine industrielle Stärke erhält.

Dies gilt insbesondere mit Blick auf die aktuelle Ausgestaltung von ReFuelEU Aviation und des EU ETS. Die europäische Luftfahrtspolitik muss Klimaschutz und internationale Wettbewerbsfähigkeit stärker miteinander verzahnen. Andernfalls drohen Verkehrsverlagerungen über außereuropäische Drehkreuze, Carbon Leakage sowie der Verlust industrieller Wertschöpfung und Konnektivität in Europa.

Die EU sollte daher den in ReFuelEU Aviation angelegten Review-Prozess aktiv nutzen, um Wettbewerbsverzerrungen zu korrigieren und ein internationales Level Playing Field zu sichern. Dabei sollten insbesondere Instrumente geprüft werden, die Wettbewerbsnachteile europäischer Fluggesellschaften und Drehkreuze ausgleichen können, etwa marktbasierende Klimaausgleichsmechanismen, ein Book and Claim System für alle Kraftstoffnutzer und Bio- und eSAF oder vergleichbare Ansätze zur Vermeidung von Carbon Leakage.

Gleichzeitig sollte Europa sein Engagement für global harmonisierte Klimaschutzmaßnahmen

im Rahmen der ICAO und insbesondere für die Weiterentwicklung von CORSIA verstärken. Langfristig kann nachhaltiger Klimaschutz im Luftverkehr nur global wirksam ausgestaltet werden.

Eine Ausweitung des EU ETS auf interkontinentale Verkehre sowie zusätzliche europäische oder nationale Kerosinsteuern würden dagegen erhebliche Wettbewerbsnachteile für europäische Unternehmen aufgrund von handelstechnischen Vergeltungsmaßnahmen verursachen und sollten ausgeschlossen werden.

Dafür braucht es:

- massive Investitionen in effizientere und emissionsärmere Technologien wie ultra-effiziente Antriebstechnologien und Wasserstoff- und Elektrifizierungstechnologien,
- einen beschleunigten und investitions-sicheren Hochlauf von SAF,
- wettbewerbsfähige Energiepreise,
- technologieoffene regulatorische Rahmenbedingungen,
- globale regulatorische Anschlussfähigkeit,
- sowie einen pragmatischen und innovationsorientierten Regulierungsansatz.

Darüber hinaus sollten erhebliche Teile europäischer ETS- und Innovationsmittel gezielt für Luftfahrttechnologien, industrielle Transformation und Produktionskapazitäten eingesetzt werden.

SAF- und Wasserstoffhochlauf strategisch absichern

Der Hochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) ist eine zentrale Voraussetzung für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs. Europa benötigt hierfür jedoch deutlich bessere investive und regulatorische Rahmenbedingungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Erforderlich sind insbesondere:

- langfristig verlässliche Investitionsbedingungen für SAF-Produktionsanlagen,
- technologieoffene, regulatorische Rahmenbedingungen für biogene und strombasierte SAF,
- der Ausbau international wettbewerbsfähiger Produktionskapazitäten innerhalb und außerhalb Europas,
- der Aufbau globaler Importpartnerschaften für erneuerbare Energieträger und SAF,
- marktbasierende Förderinstrumente zur Absicherung des Hochlaufs,
- sowie pragmatische und international anschlussfähige Nachhaltigkeits- und Zertifizierungsregeln.

Gleichzeitig sollte Europa den Aufbau eines Wasserstoffökosystems für die Luftfahrt gezielt vorantreiben.

Hierzu gehören insbesondere:

- Wasserstoffproduktions- und Importkapazitäten,
- Transport- und Speicherinfrastruktur,
- die Anbindung von Flughäfen an europäische Wasserstoffnetze,
- Betankungsinfrastruktur an Flughäfen,
- sowie wettbewerbsfähige Energiepreise für industrielle Anwendungen.

Die europäische Luftfahrtstrategie sollte dabei den Aufbau einer integrierten europäischen Energie- und Wasserstoffinfrastruktur ausdrücklich als industrie- und technologiepolitisches Schlüsselprojekt definieren.

Wettbewerbsfähiger europäischer Luftverkehr als Voraussetzung industrieller Stärke

Eine leistungsfähige europäische Luftfahrtindustrie setzt auch einen wettbewerbsfähigen europäischen Luftverkehr voraus. Internationale Konnektivität ist ein zentraler Standortfaktor für Industrie, Exportwirtschaft, Innovation und Investitionen in Europa.

Die europäische Luftfahrtstrategie sollte daher die Bedeutung wettbewerbsfähiger Standortbedingungen für Fluggesellschaften, Flughäfen und Luftverkehrsdienstleister ausdrücklich anerkennen.

Dazu gehören insbesondere:

- international wettbewerbsfähige staatliche Standortkosten,
- effiziente Luftsicherheits- und Flugsicherungsstrukturen,

- wettbewerbsfähige regulatorische Rahmenbedingungen,
- der Verzicht auf europäische Sonderbelastungen ohne globale Anschlussfähigkeit,
- sowie die Sicherung leistungsfähiger europäischer Drehkreuze.

Gerade für den föderal organisierten Industriestandort Deutschland bleibt eine starke Luftverkehrsanknüpfung auch jenseits einzelner großer Hubs von strategischer Bedeutung.

Zivile und militärische Luftfahrt stärker verzahnen

.....

Die europäische Luftfahrtstrategie sollte die enge Verzahnung ziviler und militärischer Technologien deutlich stärker berücksichtigen.

Viele zentrale technologische Entwicklungen der zivilen Luftfahrt basieren historisch auf militärischen Innovationsprogrammen oder besitzen unmittelbare Dual-Use-Relevanz.

Dies gilt insbesondere für:

- Materialien,
- Sensorik,
- KI- und Digitalisierungstechnologien,
- Antriebssysteme,
- autonome Systeme,
- Cybersicherheit,
- sowie Produktions- und Fertigungstechnologien.

Darüber hinaus gewinnen autonome und unbemannte Luftfahrtsysteme, KI-gestützte Führungsarchitekturen, Sensorfusion sowie resiliente Kommunikations- und Dateninfrastrukturen sowohl zivil als auch militärisch zunehmend an Bedeutung.

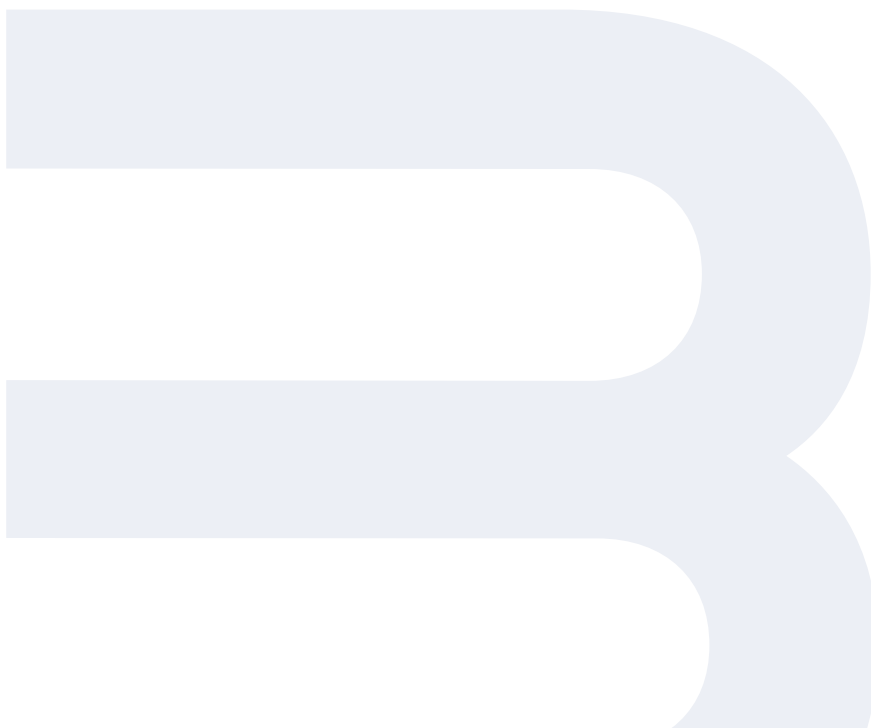
Europa sollte deshalb gezielt Kompetenzen in den Bereichen:

- autonome Luftfahrtsysteme,
- Drohnen- und Counter-UAS-Technologien,
- KI-basierte Missions- und Assistenzsysteme,
- resiliente Daten- und Kommunikationsarchitekturen,
- sowie digitale und cyberresiliente Luftfahrtsysteme

aufbauen und industriell absichern.

Eine erfolgreiche europäische Luftfahrtindustrie benötigt daher auch künftig eine starke militärische Luftfahrtbasis. Programme wie FCAS sind nicht nur sicherheitspolitisch relevant, sondern zugleich entscheidend für Europas langfristige industrielle Innovations- und Technologieführerschaft.

Die neue europäische Luftfahrtstrategie sollte deshalb zivile und militärische Innovationspolitik stärker verzahnen und Synergien systematisch nutzen.



Bürokratieabbau und schnellere Verfahren als Wettbewerbsfaktor

.....

Europa verfügt über hohe regulatorische Standards und weltweit anerkannte Sicherheits- und Zertifizierungssysteme. Gleichzeitig nehmen regulatorische Komplexität, Genehmigungsdauern und administrative Belastungen kontinuierlich zu.

Gerade in einer Phase tiefgreifender technologischer Transformation werden Geschwindigkeit und Skalierungsfähigkeit jedoch zu entscheidenden Wettbewerbsfaktoren.

Die europäische Luftfahrtstrategie sollte deshalb ausdrücklich und unter Einhaltung der vorgegebenen Sicherheitsstandards:

- schnellere Zertifizierungs- und Zulassungsverfahren, innovationsfreundliche Regulierungsprozesse,
- eine stärkere Digitalisierung der Verwaltung,
- sowie eine Reduktion unnötiger Berichtspflichten und Bürokratielasten vorsehen.

Gerade bei Zukunftstechnologien wie Wasserstoff, Hybridisierung, Elektrifizierung, autonomen Systemen und KI-basierten Anwendungen müssen Zertifizierungs- und Zulassungsverfahren deutlich beschleunigt werden.

Europa benötigt hierfür:

- schnellere und stärker digitalisierte Verfahren bei EASA und nationalen Behörden sowie ausreichend Ressourcen für EASA,
- regulatorische Sandboxes und Demonstrationsräume für neue Technologien,
- eine stärkere Harmonisierung technischer Anforderungen,
- sowie eine konsequente Vermeidung zusätzlicher europäischer oder nationaler Sonderregulierungen („Gold Plating“).

Luftfahrt als Teil europäischer Resilienz und strategischer Handlungsfähigkeit

.....

Spätestens die vergangenen Krisenjahre haben gezeigt, dass Luftfahrt weit mehr ist als Mobilitätspolitik. Die Branche ist Teil kritischer Infrastruktur Europas und besitzt zentrale Bedeutung für wirtschaftliche Resilienz, Verteidigungsfähigkeit, Katastrophenschutz, Versorgungssicherheit und technologische Handlungsfähigkeit.

Die europäische Luftfahrtstrategie sollte Luftfahrt daher ausdrücklich als strategischen Bestandteil europäischer Souveränität definieren.

Dies betrifft insbesondere:

- industrielle Kernfähigkeiten,
- resiliente Lieferketten,
- digitale Souveränität,
- Cybersicherheit,
- europäische Produktionskapazitäten,
- Zugang zu kritischen Rohstoffen,
- sowie Europas Fähigkeit, zukünftige Luftfahrtsysteme eigenständig zu entwickeln, zu zertifizieren und zu produzieren.

Aus Sicht des BDLI prioritär

Die neue europäische Luftfahrtstrategie sollte insbesondere folgende industriepolitische Prioritäten setzen:

- Anerkennung der Luftfahrtindustrie als strategischer europäischer Kernsektor,
- Entwicklung einer realistischen europäischen Industrie- und Technologiestrategie für alle Luftfahrtsegmente im engen Austausch mit der Industrie,
- Stärkung der europäischen Luftfahrtforschung entlang der gesamten TRL-Kette,
- deutliche Ausweitung europäischer Forschungs- und Innovationsbudgets,
- Absicherung und Ausbau europäischer Lieferketten und Produktionskapazitäten unter Beibehalt des gesamteuropäischen Luftfahrtökosystems,
- gezielte Unterstützung mittelständischer Zulieferer,
- bessere Rahmenbedingungen für Industrialisierung und Skalierung neuer Technologien,
- beschleunigte Zertifizierungs- und Zulassungsverfahren,
- wettbewerbsfähige regulatorische Rahmenbedingungen,
- stärkere Verzahnung ziviler und militärischer Luftfahrttechnologien,
- europäische Koordinierung bei kritischen Rohstoffen und Schlüsseltechnologien,
- beschleunigter Aufbau von SAF-, Wasserstoff- und Energieinfrastruktur,
- Sicherung eines wettbewerbsfähigen europäischen Luftverkehrs und internationaler Konnektivität,
- Vermeidung von Carbon Leakage und wettbewerbsverzerrender Regulierung,
- Stärkung global anschlussfähiger Klimaschutzinstrumente,
- Aufbau resilienter europäischer Energie-, Wasserstoff- und SAF-Wertschöpfungsketten,
- Stärkung europäischer MRO- und Wartungskapazitäten,
- Ausbau europäischer Kompetenzen bei autonomen Luftfahrtsystemen und Dual-Use-Technologien,
- beschleunigte Zertifizierung und Skalierung neuer Luftfahrttechnologien,
- sowie ein konsequenter europäischer Bürokratieabbau ohne zusätzliche regulatorische Sonderlasten.

Die neue EU-Luftfahrtstrategie sollte Europa nicht nur beim Erreichen seiner Klimaziele unterstützen, sondern zugleich Europas industrielle Führungsrolle, technologische Souveränität, Innovationsfähigkeit und wirtschaftliche Stärke ausbauen und damit langfristig absichern.

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