Bundesverband der Deutschen
Luft- und Raumfahrtindustrie e. V.

# Europäische Luftfahrtforschung technologieoffen und strategisch fokussiert gestalten

**BDLI-Positionspapier zur Ausgestaltung der Forschungsförderung im Rahmen der vorgeschlagenen Partnerschaft „Smart and Clean Aviation“**

Der BDLI begrüßt die Fortführung einer europäischen Luftfahrt-Partnerschaft. Wir setzen uns für einen technologieoffenen und zugleich strategisch fokussierten Forschungsansatz ein, der die unterschiedlichen Anforderungen der Luftfahrtsegmente berücksichtigt. Klare Förderprioritäten sollen die Dekarbonisierung voranbringen, Europas industrielle Wettbewerbsfähigkeit, Souveränität und Resilienz stärken und Forschung mit industrieller Anwendung verbinden.

## Den Themenfokus um fehlende Technologiepfade ergänzen

Das Hintergrundpapier für die ERAC[1]-Sitzung am 12. und 13. Oktober sieht einen Schwerpunkt auf elektrischen, wasserstoffbetriebenen und hybrid-elektrischen Flugzeugen vor. Diese Ansätze sind wichtige Bausteine der künftigen Luftfahrtforschung. Der BDLI setzt sich dafür ein, sie um fehlende Technologiepfade für alle Luftfahrtsegmente zu ergänzen und die Förderung an den Anforderungen der verschiedenen Luftfahrtsegmente sowie an strategischen Zielen wie dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und Technologieführerschaft sowie der Dekarbonisierung auszurichten.

## 1 Luftfahrtsegmente berücksichtigen und Förderprioritäten setzen

Die künftige Partnerschaft sollte geeignete Technologiepfade für alle Luftfahrtsegmente berücksichtigen, einschließlich der Mittel- und Langstrecke. Förderprioritäten sollten anhand nachvollziehbarer Kriterien gesetzt werden. Maßgeblich sollten insbesondere die technologische und industrielle Umsetzbarkeit, die Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit und Technologieführerschaft, der Beitrag zur Dekarbonisierung sowie die Stärkung von Souveränität und Resilienz sein. Technologien, die früher in den Einsatz kommen können, sollten bei der Priorisierung entsprechend stärker gewichtet werden.

Neben elektrischen, hybrid-elektrischen und wasserstoffbasierten Technologien sollten die nächste Generation kommerzieller Flugzeuge, effizientere Triebwerke, aerodynamische Verbesserungen, Leichtbau sowie Technologien für den klimaeffizienten Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) berücksichtigt werden. Dies sollte auch den Einsatz von SAF im Regionalflugzeugsegment umfassen. Die Gewichtung sollte sich am jeweiligen Anwendungspotenzial und am erwarteten Beitrag zu den gemeinsamen Zielen orientieren.

## 2 Europas industrielle Wettbewerbsfähigkeit stärken

Die europäische Forschungsförderung sollte die Entwicklung der nächsten Generation kommerzieller Flugzeuge und ihrer Komponenten gezielt unterstützen. Dazu gehören auch neue Konzepte für das Kurz- und Mittelstreckensegment sowie die Hybridisierung und Wasserstoffanwendungen. Die Auswahl und Gewichtung der Vorhaben sollte sich an den gemeinsamen Förderkriterien und an ihrem Potenzial für eine industrielle Anwendung in Europa orientieren.

[1] European Research Area and Innovation Committee; ERAC, der Ausschuss für den Europäischen Forschungsraum und Innovation, ist ein strategischer politischer Beratungsausschuss, der den Rat, die Kommission und die Mitgliedstaaten frühzeitig zu Fragen der Forschungs- und Innovationspolitik berät.

Ziel ist es, technologische Stärken entlang der europäischen Wertschöpfungskette auszubauen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtindustrie zu sichern. Strategische Förderprioritäten sollten dazu beitragen, industrielle Kompetenzen und technologische Handlungsfähigkeit in Europa zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Die digitale Transformation der Luftfahrtbranche ist dabei eine weitere zentrale Herausforderung. Sie erfordert in den kommenden Jahren erhebliche Investitionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette und sollte in der europäischen Forschungsförderung entsprechend berücksichtigt werden.

## 3 Forschung mit industrieller Anwendung und Markteinführung verbinden

Wir setzen uns dafür ein, den Europäischen Wettbewerbsfonds und die künftige Luftfahrt-Partnerschaft wirksam aufeinander abzustimmen. Die Förderinstrumente sollten einen durchgängigen Übergang von Forschung und Innovation über Demonstration und industrielle Anwendungsreife bis zur Markteinführung ermöglichen.

Klare Schnittstellen und aufeinander abgestimmte Förderbedingungen sollen Förderlücken vermeiden und die Überführung erfolgversprechender Technologien in die industrielle Anwendung beschleunigen. Damit können die Instrumente gemeinsam zur Dekarbonisierung und zur Stärkung des europäischen Luftfahrtstandorts beitragen.

## 4 Forschung und Demonstration verlässlich finanzieren

Die europäischen Ambitionen für eine klimaverträgliche und wettbewerbsfähige Luftfahrt müssen durch eine angemessene und verlässliche Finanzierung unterlegt werden. Der BDLI setzt sich dafür ein, Forschungs- und Innovationsinvestitionen im künftigen EU-Finanzrahmen abzusichern und die Luftfahrtforschung über 2027 hinaus mit ausreichenden Mitteln auszustatten.

Erforderlich ist eine durchgängige Förderung von Forschung über Demonstration bis zur industriellen Anwendungsreife, einschließlich Vorhaben oberhalb des Technologiereifegrads TRL 6 sowohl für Technologiebausteine als auch auf Gesamtsystemebene. Insbesondere kleinere Unternehmen sollten bei der Entwicklung von Technologien über TRL 6 hinaus unterstützt werden. Die künftige Luftfahrt-Partnerschaft und der Europäische Wettbewerbsfonds sollten so aufeinander abgestimmt werden, dass Förderlücken vermieden werden. Strategische Prioritäten und eine ausreichende Mittelausstattung müssen dabei zusammenwirken.

Die Luftfahrtforschung sollte in den einschlägigen Förderbereichen (Policy Windows) so verankert werden, dass Synergien mit anderen Technologiefeldern, insbesondere fortschrittlichen Materialien oder modernen Fertigungsverfahren, genutzt werden können.

Dies ist insbesondere durch eine Einordnung der Luftfahrt in das Policy Window I (Clean Transition & Industrial Decarbonisation) möglich. Eine Umstrukturierung der Policy Windows und eine Verlagerung des Verkehrsbereichs in das Policy Window II, wie vom Europäischen Parlament vorgesehen, bergen Risiken für diese Synergien. Zudem könnte diese Umstrukturierung die für eine künftige Partnerschaft im Luftfahrtbereich verfügbaren Mittel verringern. Einem geringeren Budget stünde ein höherer Finanzierungsdruck durch eine Vielzahl potenzieller künftiger Partnerschaften im Policy Window II im Vergleich zum Policy Window I gegenüber. Dies würde Europas Ambitionen, die weltweite technologische Führungsrolle in der zivilen Luftfahrt zu behaupten, untergraben.

Der BDLI unterstützt daher die Ratsposition zur Beibehaltung der von der Kommission vorgeschlagenen Policy Windows und bittet die Bundesregierung nachdrücklich, diese Position in den Trilogverhandlungen zu verteidigen. So lässt sich sicherstellen, dass dieser strategisch bedeutende europäische Industriezweig die notwendige Unterstützung erhält, um weltweit wettbewerbsfähig und zukunftsfähig zu bleiben.

## Die Partnerschaft gemeinsam zukunftsfähig ausgestalten

Wir bitten die Bundesregierung und die Europäische Kommission, sich für eine technologieoffene, strategisch fokussierte und verlässlich finanzierte Ausgestaltung von „Smart and Clean Aviation“ einzusetzen. Die Partnerschaft sollte die Anforderungen aller Luftfahrtsegmente berücksichtigen und klare Förderprioritäten anhand nachvollziehbarer Kriterien setzen. So lassen sich die Dekarbonisierung der Luftfahrt und die Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit miteinander verbinden.

**Kontakt**
**i. V. Lutz Kneer**
Büroleiter Brüssel | Head of Brussels Office
**Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e. V.**
ATRIUM, Friedrichstraße 60, 10117 Berlin
Phone +32 2 792 10 66 | Mobile +49 170 5550411
kneer@bdli.de | www.bdli.de
Berlin, 04. November 2026