

Gemeinsame Erklärung der Mitglieder des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)

Wie wir morgen fliegen: verantwortungsbewusst und nachhaltig

Die Nachfrage nach Luftverkehr wächst mit der Wohlstandsentwicklung in vielen anderen Staaten der Welt weiter: Luftverkehr führt Menschen weltweit zusammen, ermöglicht den eilbedürftigen Transport werthaltiger Güter, bedeutet Entwicklungshilfe für viele Länder und ermöglicht es den Menschen, andere Länder und Kulturen kennenzulernen. Das ist alles unverzichtbar in einer freien und globalisierten Welt. Dabei hat der Luftverkehr an den weltweiten CO₂-Emissionen einen Anteil von 2,8 Prozent. Deswegen sagen wir: Klimaschutz geht uns alle an und wir müssen handeln, nachhaltig und wirkungsvoll.

Maßnahmen für den Klimaschutz gemeinsam vorantreiben

Wir sehen die Frage, wie der Luftverkehr nachhaltiger und besser in Einklang mit dem Klimaschutz gebracht werden kann, als eine der zentralen gemeinsamen Herausforderungen von Luftverkehrswirtschaft, Politik und Gesellschaft. Wir wollen auf diese Herausforderung mit konkreten Maßnahmen antworten. Dies ist unsere Agenda:

1. Das CO₂-neutrale Fliegen ermöglichen

Wir wollen erreichen, dass die luftverkehrsbedingten CO₂-Emissionen auf null sinken. Wir wissen, dass dieses Ziel nur erreichbar ist, wenn das fossile Kerosin durch regenerative Kraftstoffe ersetzt wird. Die derzeit auch ökologisch beste Lösung ist ein Kraftstoff, der im sogenannten „Power-to-Liquid“-Verfahren gewonnen wird.

Um hier Fortschritte zu erzielen, bedarf es gemeinsamer Anstrengungen von Politik und Wirtschaft:

- Wir sind bereit, uns bei Pilotprojekten zum Aufbau industrieller Anlagen zur Herstellung des Power-to-Liquid-Kraftstoffs zu beteiligen.
- Wir brauchen eine Roadmap für den Aufbau von entsprechenden Produktionsanlagen und für die Bereitstellung eines regenerativen Kraftstoffs zu wettbewerbsfähigen Preisen. Dabei ist es Aufgabe der UN-Luftfahrtorganisation ICAO, hierfür die Rahmenbedingungen international zu setzen, damit eine hinreichende Nachfrage nach einem regenerativen Kraftstoff im weltweiten Luftverkehr sichergestellt werden kann.

- Die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten sollten in einer gemeinsamen industriepolitischen Initiative die Voraussetzungen für ein hinreichendes Angebot von Produktionsanlagen und Kraftstoff schaffen und die ICAO bei der Setzung der erforderlichen Rahmenbedingungen für die Nachfrage unterstützen.
- Wir schlagen vor, dass die Bundesregierung die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer zugunsten der Markteinführung regenerativer Kraftstoffe verwendet. Derzeit nimmt der Staat pro Jahr rund 1,2 Mrd. Euro Luftverkehrsteuer ein, ohne dass das Steueraufkommen gezielt für klimapolitische Zwecke im Luftverkehr eingesetzt wird.

2. Schon heute die Kompensation der Klimawirkung von Flügen erleichtern und ausweiten

Bereits heute besteht die Möglichkeit, dass Fluggäste die Klimawirkung ihres jeweiligen Fluges gegen einen Aufpreis kompensieren und damit klimaneutral fliegen. Von dieser Möglichkeit machen derzeit nur sehr wenige Personen Gebrauch.

- Wir werden deswegen die Angebote an die Kunden zu einer Kompensation der Klimawirkung ihrer Flüge erleichtern. Um die Fluggäste besser auf diese Angebote aufmerksam zu machen und entsprechende Entscheidungen zu erleichtern, wollen wir Angebote zur Kompensation oder Förderung nachhaltiger Umweltprojekte bereits in den Buchungsprozess implementieren.
- Wir schlagen gleichzeitig vor, dass der Gesetzgeber die bestehende steuerliche Absetzbarkeit von Klimakompensation so weiterentwickelt, dass sie nicht nur für Privatpersonen sondern auch für Geschäftskunden nutzbar wird.

3. Im europäischen Luftraum CO₂-Emissionen senken:

Die Weiterentwicklung eines „Single European Sky“ ist aktiver Klimaschutz: Bereits mit der Optimierung der Flüge im deutschen Luftraum konnten und können wir Umwege und damit Treibstoffverbrauch reduzieren. Mit der Optimierung von Flugwegen im gesamten europäischen Luftraum könnten bis zu 10 Prozent Treibstoff und Emissionen eingespart werden. Dazu bedarf es mehr grenzüberschreitender Kooperation der nationalen Flugsicherungsorganisationen, mehr Automatisierung der Lotsendienste und mehr Flexibilität beim Lotseneinsatz.

- Wir halten es daher für erforderlich, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten das Regulierungssystem der Flugsicherung in Europa neu justieren und die Einführung neuer Technologien zur Erleichterung der Lotsentätigkeit vorantreiben.

4. Wir investieren in energieeffizienten Luftverkehr

Mit unseren Investitionen in energieeffiziente Flugzeuge und Flugverfahren haben wir die CO₂-Emissionen pro Personenkilometer auf unseren Flügen seit 1990 um 43 Prozent senken können. In diesem Sinne werden wir unsere Investitionen in klimaschützende Technologien fortführen:

- Wir werden unsere Flugzeugflotten weiter erneuern und mit energieeffizienteren Flugzeugen ausstatten. Mit diesen Investitionen werden wir die spezifischen CO₂-Emissionen jährlich weiter senken und dazu regelmäßig die Reduktionsschritte reporten. Jede neue Flugzeuggeneration verbrennt 25 Prozent weniger Kerosin und emittiert entsprechend weniger. Heute verbrauchen die Flugzeuge der deutschen Fluggesellschaften im Schnitt 3,58 Liter pro 100 Personenkilometer im Vergleich zu 6,3 Liter im Jahr 1990.
- Die deutschen Flughäfen werden ihre eigenen CO₂-Emissionen bereits bis 2030 um 50 Prozent reduzieren – unter anderem durch Investitionen in energieeffiziente Gebäude und elektrisch betriebene Fahrzeuge. Darüber hinaus haben sich 190 europäische Flughäfen, darunter auch die größten deutschen Airports, verpflichtet, ihre CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren mit dem verbindlichen Ziel, bis 2050 vollständig CO₂-neutral zu sein.

5. Das Schienennetz stärken, Intermodalität ermöglichen

Der inländische Luftverkehr hat gegenwärtig einen Anteil von 0,3 Prozent an den CO₂-Emissionen in Deutschland. Innerdeutsche Flüge finden im Wesentlichen nur noch auf längeren Strecken statt, d.h. dort, wo die Bahnreisezeit es den Geschäftsreisenden nicht ermöglicht, einen Termin an einem Tag wahrzunehmen. Auf kurzen Strecken wird der Luftverkehr fast ausschließlich von international umsteigenden Passagieren genutzt.

In der Vergangenheit wurde bereits viel innerdeutscher Verkehr auf Bahn und Bus verlagert, und in der Folge wurden dann auch innerdeutsche Flugstrecken eingestellt. Eine erfolgreiche Verlagerung hat immer dann stattgefunden, wenn ein attraktives Angebot bestand, die entsprechende Infrastruktur vorhanden war und die Reisezeit bei der Bahn nicht länger als drei Stunden war.

Wenn die Rahmenbedingungen stimmen, kann sich Verkehr von der Luft auf die Schiene verlagern:

- Dazu bieten wir unseren Kunden bereits im Buchungsprozess die Bahnreise als Zubringer für ihre internationalen Flüge an.
- Wo eine Fernbahnanbindung fehlt, wie am internationalen Drehkreuz in München, muss sie so bald wie möglich geschaffen werden.
- Wo mittels attraktiver Schnellbahnverbindungen die Kunden überwiegend auf eine attraktive Verbindung mit der Bahn umsteigen, stellen wir den Luftverkehr ein, wie zum Beispiel zuletzt auf der Strecke Berlin-Nürnberg.

6. Klimaschutzmaßnahmen im Luftverkehr international realisieren

Im Luftverkehr, der international ist, sind nationale Alleingänge der falsche Weg. Insbesondere klimapolitische Regulierungen durch nationale Steuern, Abgaben oder Verbote sind ökologisch und ökonomisch kontraproduktiv. Denn solche Maßnahmen senken CO₂-Emissionen nicht, sondern verschieben sie lediglich in andere Regionen, wo diese Abgaben nicht erhoben werden, zu Lasten der jeweiligen Heimatindustrie. Der Flugverkehr wird nicht reduziert, sondern nur verlagert. Regulierungen im Luftverkehr sollten auf internationaler Ebene erfolgen, dann sind sie auch klimapolitisch wirksam.

In Deutschland gibt es mit der Luftverkehrsteuer bereits eine nationale Abgabe, die das Volumen der in Frankreich geplanten Steuer deutlich übersteigt. Unterschiedliche nationale Lösungen fördern nur Umgehungseffekte, inklusive zusätzlicher Umweltbelastungen.

Stattdessen unterstützen wir grenzüberschreitende, wettbewerbsneutrale Lösungen bei der CO₂-Bepreisung, die auch tatsächlich etwas für den Klimaschutz bringen:

- Wir halten den Emissionshandel als marktbasierendes Instrument zur Begrenzung und Reduktion der CO₂-Emissionen und zur CO₂-Bepreisung im Luftverkehr für die geeignetste Lösung. Wir finanzieren dies durch den Kauf der hierfür erforderlichen Emissionszertifikate. Mit der Einbeziehung des inländischen und europäischen Luftverkehrs in den Europäischen Emissionshandel wächst dieser Luftverkehr bereits seit 2012 CO₂-neutral. Das heißt, dass seit mehr als sieben Jahren durch zusätzliche Flüge kein zusätzliches CO₂ entsteht. Bis 2030 wird darüber hinaus durch den Emissionshandel sichergestellt, dass insgesamt die CO₂-Emissionen der einbezogenen Wirtschaftsbereiche (Energiewirtschaft, verarbeitendes Gewerbe, Luftverkehr) gegenüber dem Jahr 2005 um 43 Prozent reduziert werden.
- Die Einbeziehung auch des weltweiten Luftverkehrs in den Emissionshandel ließ sich in der internationalen Staatengemeinschaft nicht durchsetzen. Stattdessen soll der weltweite Luftverkehr ab 2021 dem international abgestimmten CO₂-Kompensationssystem CORSIA unterliegen. Mit diesem System werden die wachstumsbedingten Emissionen dann auch im weltweiten Luftverkehr kompensiert werden. Damit ist dann auch das internationale Luftverkehrswachstum CO₂-neutral. Auch dieses System finanzieren die Fluggesellschaften durch den Erwerb entsprechender Kompensationszertifikate. Mit Hilfe der Politik wollen wir die noch zögerlichen Länder (u. a. China, Russland, Indien und Brasilien) gewinnen, sich diesem CO₂-Kompensationssystem bereits ab 2021 anzuschließen.

Berlin, 1. August 2019

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die DFS Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr. Die Mitgliedsunternehmen beschäftigen mehr als 180.000 Mitarbeiter. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ermöglicht Mobilität für jährlich über 200 Millionen Fluggäste und trägt mit dem Transport von Außenhandelswaren im Wert von über 200 Milliarden Euro zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei.

Kontakt:

Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer, matthias.randow@bdl.aero, Telefon: 030-52 00 77-100

Für Presseanfragen:

Ivo Rzegotta, Leiter Strategie und Kommunikation, ivo.rzegotta@bdl.aero, 030-52 00 77-165