

Positionspapier

CORSIA: Globales marktbasiertes Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr

Vorstellung und Positionierung

Stand: Januar 2020



CORSIA: Globales marktbasiertes Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr

Auf der 39. Vollversammlung der internationalen staatlichen Luftfahrtorganisation ICAO, die im Herbst 2016 in Montreal stattgefunden hat, haben sich die 191 ICAO-Mitgliedsstaaten auf ein globales Klimaschutzinstrument für den internationalen Luftverkehr geeinigt. Mit der Einführung von CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) ab 2020 ist der internationale Luftverkehr die weltweit erste Branche, für die ein globales Klimaschutzinstrument gilt. Der internationale Flugverkehr wächst somit ab 2020 CO₂-neutral. Dafür werden die wachstumsbedingten CO₂-Emissionen im Luftverkehr zwischen den teilnehmenden Ländern durch zertifizierte Klimaschutzprojekte kompensiert.

A. Einschätzung und Kommentierung von CORSIA

CORSIA ist für die deutsche Luftfahrt ein tragfähiger Kompromiss der Staatengemeinschaft, der die Rahmenbedingungen für die Kompensation der wachstumsbedingten CO₂-Emissionen im Luftverkehr ab 2021 festlegt. CORSIA ist ein marktbasiertes Instrument, das die im Vorfeld der Verhandlungen festgesetzten ICAO-Prinzipien erfüllt, denn es

- minimiert Wettbewerbsverzerrungen,
- ist einfach und kosteneffizient zu implementieren und zu verwalten,
- generiert keine Einnahmen, die ohne Zweckbindung in Staatshaushalte fließen und
- unterdrückt nicht die Luftverkehrsnachfrage.

Die Luftfahrt hat sich seit Jahren für eine globale Lösung im Klimaschutz stark gemacht. Das nun verabschiedete Instrument hätte aus Sicht der Luftverkehrswirtschaft jedoch ambitionierter ausfallen können, da es nicht von Beginn an für alle Staaten verpflichtend ist und nicht 100 Prozent der Emissionen abgedeckt sind. Nur ein von Anfang an verbindliches System mit einer hohen Abdeckung der CO₂-Emissionen führt auch zu Planungssicherheit bei den betroffenen Fluggesellschaften und einem fairen Wettbewerb. Positiv zu bewerten ist, dass sich bereits mehr als 80 Staaten bereit erklärt haben, von Anfang an teilzunehmen, obwohl das System erst ab 2027 verpflichtend ist. Damit sind mehr als 75 Prozent der Verkehrsleistung abgedeckt. Dazu gehören Kanada, USA, Mexiko, Indonesien und 44 ECAC-Staaten (European Civil Aviation Conference) – darunter auch Deutschland. Ein klares Signal in Bezug auf den europäischen Emissionshandel im Luftverkehr ist ebenfalls enthalten: Das ICAO-System CORSIA ist gemäß Resolution das (einzige) Klimaschutzinstrument für die Emissionen von internationalen Flügen. CORSIA muss EU-ETS folgerichtig ab 2021 ersetzen. Der Erfolg des ICAO-Beschlusses zeigt, dass bei regulativen Maßnahmen im Luftverkehr weltweite Lösungen erarbeitet werden können. Nur so lassen sich gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer schaffen.

B. Vorstellung des globalen Klimaschutzinstruments CORSIA

Gemäß der ICAO-Resolution A39-3¹ wurde 2019 mit der Umsetzung des globalen marktbasierten Klimaschutzinstruments in Form des Offsetting-Systems CORSIA begonnen. Die wachstumsbedingten CO₂-Emissionen des internationalen Luftverkehrs sollen ab 2021 durch Klimaschutzprojekte kompensiert werden. Dazu werden Klimaschutzprojekte aufgesetzt, die von unabhängigen Institutionen daraufhin überprüft und zertifiziert werden, ob sie nachhaltig CO₂ einsparen. Fluggesellschaften erwerben direkt oder über öffentlich definierte Handelsstellen Offsetting-Zertifikate dieser Projekte – dadurch werden die Projekte finanziert und die CO₂-Emissionen der Fluggesellschaften ausgeglichen. CORSIA ist Teil einer umfassenden Klimaschutzstrategie für die internationale Luftfahrt. Diese besteht aus einem Bündel an Maßnahmen in den Bereichen Technologie, Betrieb und Infrastruktur sowie dem Einsatz nachhaltiger alternativer Kraftstoffe und der Entwicklung neuartiger Flugzeugkonzepte. Wie ein Offsetting-System im Grundsatz funktioniert und welche Bausteine die Klimaschutzstrategie der Branche enthält, können Sie [hier](#)² nachlesen.

1. Anwendungsbereich und Funktionsweise

Die Implementierung von CORSIA soll in drei Phasen erfolgen und berücksichtigt damit die besonderen Umstände und jeweiligen Möglichkeiten, insbesondere von sich entwickelnden Ländern. Dabei erfolgt die Teilnahme der Staaten an den ersten beiden Phasen auf freiwilliger Basis und ist in der dritten Phase an Kriterien gebunden, die 90 Prozent der Verkehrsleistung im internationalen Luftverkehr abdecken sollen. Bereits mehr als 80 Staaten haben ihre freiwillige Teilnahme von Beginn an erklärt. Damit sind mehr 75 Prozent des internationalen Luftverkehrs abgedeckt. Unter den Staaten befinden sich die USA, Kanada, Mexiko, Indonesien und 44 ECAC-Staaten inklusive Deutschland.³

Die Phasen der Implementierung gestalten sich wie folgt:

- **Pilotphase von 2021 bis 2023:** freiwillige Teilnahme der Staaten; jährlicher Ausstieg möglich, Bezugsjahr zur Berechnung der CO₂-Kompensation flexibel zwischen dem Basisjahr 2020 oder dem vorherigem Jahr wählbar
- **1. Phase von 2024 bis 2026:** freiwillige Teilnahme der Staaten; jährlicher Ausstieg möglich, Bezugsjahr: 2020
- **2. Phase von 2027 bis 2035:** verpflichtende Teilnahme aller Staaten, die im Jahr 2018 einen Anteil am internationalen Luftverkehr von mehr als 0,5 Prozent hatten, gemessen in Revenue Tonnen Kilometern (RTK). In Summe müssen jedoch 90 Prozent der gesamten RTK von CORSIA abgedeckt werden. Das bedeutet, dass ggf. auch Staaten, deren Anteil kleiner als 0,5 Prozent ist, betroffen sind.

¹ Resolution A39-3: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Global Market-based Measure (MBM) https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf

² BDL „Luftfahrt aktuell“ Klimaschutz im Luftverkehr, <http://www.bdl.aero/de/veroeffentlichungen/luftfahrt-aktuell/luftfahrt-aktuell-5/>

³ Eine Liste der Staaten, die ihre Teilnahme an CORSIA bereits angekündigt haben finden Sie [hier](#) und unter <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/state-pairs.aspx>

Die folgenden Länder sind von den Regelungen ausgenommen, können sich aber freiwillig beteiligen:

- **am wenigsten entwickelte Länder** (Least Developed States, LDCs)
 - z.B. afrikanische Staaten: Tansania, Togo, aber auch Asien-Pazifik, Bangladesch und Kambodscha
- **kleine Inselentwicklungsländer** (Small Island Developing States, SIDS)
 - z.B. Haiti, Malediven, Dominikanische Republik, Jamaika
- **Entwicklungsländer ohne Meereszugang** (Landlocked Developing States, LLDCs)⁴
 - z.B. Nepal, Paraguay, Uganda

Die ICAO ermutigt alle Staaten so früh wie möglich an CORSIA teilzunehmen, um eine breite Abdeckung zu erzielen. Ein Beitritt, aber auch ein Ausstieg ist in der freiwilligen Phase bis 2027 jährlich möglich. Den obigen Kriterien folgend findet CORSIA auf alle internationalen Flüge (Flüge der zivilen Luftfahrt, die in einem Land abfliegen und in einem anderen Land ankommen) Anwendung, die zwei Teilnehmerstaaten miteinander verbinden. Fluggesellschaften, die die betroffenen Routen bedienen, müssen für diese Strecken die wachstumsbedingten Emissionen kompensieren. Nicht vom Offsetting-System abgedeckt sind die Flugstrecken, bei denen einer oder beide Staaten nicht an CORSIA teilnehmen.

Gemäß Berechnungen der unabhängigen Forschungs- und Beratungsorganisation CE Delft sind 81,5 Prozent der wachstumsbedingten CO₂-Emissionen im internationalen Luftverkehr während der Laufzeit von CORSIA abgedeckt.⁵

Ausnahmen

Um zu hohe und unnötige administrative Belastungen insbesondere für kleinere Flugzeugbetreiber bzw. Flugzeuge zu vermeiden, gelten folgende Ausnahmen, die überwiegend den nicht-kommerziellen Betrieb betreffen.

- Fluggesellschaften, die jährlich weniger als 10.000 Tonnen CO₂ emittieren;
- Flugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht (MTOM) von weniger als 5,7 Tonnen;
- humanitäre und medizinische Flüge sowie Flüge zur Brandbekämpfung.

Neue Fluggesellschaften sind bis zu drei Jahre lang von CORSIA ausgenommen, aber innerhalb dieser drei Jahre nur so lange, bis ihre jährlichen CO₂-Emissionen 0,1 Prozent der gesamten internationalen Luftverkehrs-Emissionen betragen.

2. Implementierung und Kompensationsverpflichtung

Für die Berechnung der Anteile der wachstumsbedingten CO₂-Emissionen, die eine Fluggesellschaft kompensieren muss, gibt es zwei Prinzipien: den sektoralen und den individuellen Ansatz.

Bei einem sektoralen Ansatz kompensieren Fluggesellschaften jeweils die durchschnittliche globale CO₂-Wachstumsrate bezogen auf ihre eigenen CO₂-Emissionen. Beträgt das weltweite CO₂-Wachstum im Luftverkehr zum Beispiel fünf Prozent, dann muss jede Fluggesellschaft fünf Prozent ihrer eigenen CO₂-Emissionen kompensieren. Das bedeutet, dass eine Fluggesellschaft, die unterdurchschnitt-

⁴ Eine Übersicht zu LDCs, LLDCs und SIDS liefert das UN Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States, siehe dazu [UNOHRLLS](http://unohrrls.org/) oder <http://unohrrls.org/>

⁵ Siehe dazu: CE Delft (2016): A Comparison between CORSIA and the EU ETS for Aviation, S. 8, abrufbar [hier](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016_12_CE_Delft_ETS_CORSIA_final.pdf) und unter https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016_12_CE_Delft_ETS_CORSIA_final.pdf

lich wächst, mehr wachstumsbedingte CO₂-Emissionen kompensieren muss, als sie wachstumsbedingt verursacht hat. Deutsche Fluggesellschaften zahlen demnach bis 2030 mehr als sie verursachen, denn im globalen Vergleich wachsen sie weniger stark. Beim individuellen Ansatz kompensiert jede Fluggesellschaft hingegen ihre eigenen wachstumsbedingten CO₂-Emissionen. Die ICAO hat sich auf eine Mischung aus individueller und sektoraler Lastenverteilung, den sogenannten dynamischen Ansatz, geeinigt. Dieser beginnt zunächst mit dem sektoralen Ansatz. Ab 2030 wird dann der individuelle Anteil schrittweise erhöht.

Die folgende Tabelle zeigt neben den drei Phasen der Implementierung die jeweiligen Kompensationsverpflichtungen, die sich dynamisch von einem rein sektoralen Ansatz zu einem nahezu individuellen Ansatz entwickeln.

Phasen der Implementierung und Kompensationspflichten

	Pilotphase	Phase 1	Phase 2		
Zeitraum	2021-2023	2024-2026	2027-2029	2030-2032	2033-2035
Teilnehmende Staaten und Ausnahmen	Freiwillige Teilnahme, Ausstieg möglich		Alle Staaten mit einem Anteil > 0,5 Prozent an den gesamten RTK (Revenue Tonne Kilometre) und ggf. alle weiteren Staaten, deren Beteiligung notwendig wird, um mind. 90 Prozent der RTK abzudecken; Ausgenommen: LDCs, LLDCs und SIDS ⁶		
Kompensationsverpflichtung (dynamischer Ansatz) für Fluggesellschaften	100 Prozent sektoral, Bezugsjahr a) 2020 oder b) laufendes Jahr	100 Prozent sektoral, Bezugsjahr 2020	mindestens 20 Prozent individuell	mindestens 70 Prozent individuell	

Quelle: ICAO Resolution A39-3; BDL, eigene Darstellung

Unabhängig von der phasenweisen Implementierung, der Teilnahme und den genannten Ausnahmen unter CORSIA sind alle Staaten, von denen aus Fluggesellschaften internationale Flüge operieren, aufgerufen, sich freiwillig zu beteiligen und in Form des MRV-Systems (Monitoring, Reporting and Verification) den Ausstoß der CO₂-Emissionen zu dokumentieren und an die ICAO zu berichten.

Kostenabsicherung

⁶ Least Developed Countries (LDCs - am wenigsten entwickelten Länder):

viele afrikanische Staaten: Tanzania, Togo, aber auch Asia/Pacific: Bangladesh und Kambodscha

Small Island Developing States (SIDS - kleine Inselentwicklungsländer): Haiti, Malediven, Dominikanische Republik, Jamaica

Landlocked Developing Countries (LLDCs - Entwicklungsländer ohne Meereszugang): Nepal, Paraguay, Uganda

Um eine nachhaltige Entwicklung des internationalen Luftverkehrs zu gewährleisten, gilt es CORSIA kosteneffizient umzusetzen und eine unangemessene wirtschaftliche Belastung zu vermeiden. Der internationale Luftverkehr soll gegenüber anderen Bereichen nicht unter Wettbewerbsverzerrungen leiden. Auch als Einnahmequelle zur Klimaschutzfinanzierung anderer Industriebereiche soll er nicht benutzt werden.

Implementierung von CORSIA in den teilnehmenden Staaten

In einigen Bereichen werden Staaten für die Implementierung und Umsetzung von CORSIA Unterstützung benötigen. Die Mitglieder des ICAO-Rates stehen dafür mit ihrer Expertise zur Verfügung und bauen die nötigen Kapazitäten auf. So können alle Staaten ihre nationalen Klima-Aktionspläne für den Luftverkehr umsetzen. Auch beim Aufbau der Reporting-Systeme (MRV) sowie den nationalen und regionalen Registern zur Erfassung der Daten wird die ICAO unterstützen. Bei den MRV-Systemen sollen sich die Staaten zudem im Rahmen von Partnerschaften gegenseitig bei der Implementierung helfen.

Erarbeitung der Anforderungen und Kriterien

Im Juni 2018 hat der ICAO-Rat mit der Unterstützung des ICAO-Umweltausschusses (Committee on Aviation Environmental Protection, CAEP) die nötigen Mechanismen, die technischen Anforderungen an die Luftfahrzeugbetreiber, die staatlichen Register sowie die nötigen Kriterien für die Klimaschutzprojekte verabschiedet. Bei der Ausarbeitung wurden die relevanten Entwicklungen des UNFCCC und des Pariser Abkommens beachtet. Fluggesellschaften müssen ihre Emissionsdaten seit 2019 jährlich an die jeweils zuständige staatlichen Stellen berichten.

Dauer und Überprüfung von CORSIA

Ab 2022 wird CORSIA alle drei Jahre auf seinen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der internationalen Luftfahrt und seine Effektivität überprüft. 2032 sollen in einer gesonderten Revision ebenfalls die Auswirkungen auf den Luftverkehr festgestellt sowie darüber entschieden werden, ob das System im Jahr 2035 ausläuft oder ggf. mit Verbesserungen weiter fortgeführt wird.

Kompensationsprojekte

Damit sichergestellt wird, dass Kompensationsprojekte die ICAO Kriterien erfüllen, wurde ein Technical Advisory Body (TAB) von der ICAO eingesetzt. Dieses Gremium überprüft Kompensationsprogramme wie zum Beispiel den Gold Standard auf Einhaltung der ICAO-Kriterien⁷. Eine Liste der bereits zugelassenen Programme wird [hier](https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/TAB.aspx)⁸ auf der ICAO-Website veröffentlicht. Fluggesellschaften dürfen nur Klimaschutzzertifikate dieser Programme für Ihre Kompensationsverpflichtungen nutzen.

Die Rolle von nachhaltigen Flugkraftstoffen

Setzt eine Fluggesellschaft nachhaltige Flugkraftstoffe ein, die den ICAO-Kriterien⁹ entsprechen, dann reduziert sich die Kompensationsverpflichtung entsprechend dem Anteil an CO₂, das der Flugkraftstoff im Vergleich zum fossilen Kerosin einspart. Dabei werden auch die Emissionen der Kraftstoffherstellung betrachtet.

⁷ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/ICAO%20document%2009.pdf>

⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/TAB.aspx>

⁹ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx>

Kosten und Auswirkungen von CORSIA

Die folgenden Tabellen zeigen Berechnungen des ICAO-Umweltausschusses, wie sich die Implementierung von CORSIA auf den internationalen Luftverkehr auswirken wird und mit welchen Kosten die Umsetzung verbunden ist.

Schätzung der zu kompensierenden CO₂-Emissionen durch CORSIA

In Millionen Tonnen CO ₂	2025	2030	2035
Annahme: hohes jährliches CO₂-Wachstum	174	376	596
Annahme: geringes jährliches CO₂-Wachstum	142	288	443

Quelle: ICAO (2016): Results of Technical Analysis by CAEP (EAG/15)¹⁰, S. 4

Schätzung Kohlenstoffpreise

in USD/Tonne CO ₂ -Äquivalent	2025	2030	2035
Annahme: hoher Kohlenstoffpreis	20	33	40
Annahme: niedriger Kohlenstoffpreis	8	15	20
Annahme: sehr niedriger Kohlenstoffpreis	6	10	12

Quelle: ICAO (2016): Results of Technical Analysis by CAEP (EAG/15), S. 5

Geschätzte Offsetting-Kosten für die Fluggesellschaften

In Milliarden USD (in 2012 USD Werten)	2025	2030	2035
Annahmen: hohes CO₂-Wachstum und hoher Kohlenstoffpreis	6,2	12,4	23,9
Annahme: geringes jährliches CO₂-Wachstum und sehr niedriger Kohlenstoffpreis	1,5	2,9	5,3

Quelle: ICAO (2016): Results of Technical Analysis by CAEP (EAG/15), S. 5

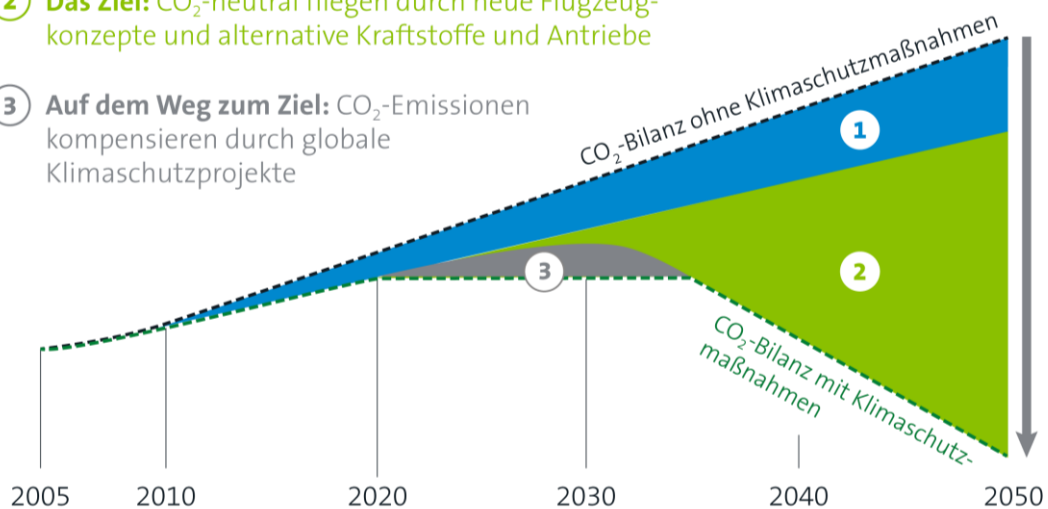
¹⁰ ICAO (2016): Results of technical Analysis by CAEP (EAG/15), abrufbar [hier](http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Documents/EAG15_CAEP%20Technical%20Analyses.pdf) und unter http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Documents/EAG15_CAEP%20Technical%20Analyses.pdf

C. Hintergrundinformationen zum ICAO-Prozess

Das Transportaufkommen im internationalen Luftverkehr wächst um ca. fünf Prozent pro Jahr. Die CO₂-Emissionen steigen jedoch nicht im gleichen Maße wie die Verkehrsleistung. Diese Entkopplung der Emissionen vom Verkehrswachstum deutet auf ein hohes und weiter steigendes Maß an Energieeffizienz im Luftverkehr hin (Erhöhung der Energieeffizienz um 1,5-2 Prozent pro Jahr). Aber: Auch in den nächsten Jahren wird es keine absolute Senkung der Emissionen im internationalen Luftverkehr im Vergleich zum Referenzjahr 2005 geben. Daher ist als Ergänzung zu den tragenden Säulen – das sind Technologie- und Infrastrukturverbesserungen sowie operative Maßnahmen – ein marktbasiertes Instrument zur Kompensation der wachstumsbedingten Emissionen des Luftverkehrs ein elementarer Teil der weltweiten Klimaschutzstrategie der Branche. Langfristig soll eine Senkung der CO₂-Emissionen durch den Einsatz von nachhaltigen alternativen Kraftstoffen und Antrieben sowie neuen Flugzeugkonzepten erfolgen.

Internationale Klimaschutzstrategie des Luftverkehrs

- 1 **Bereits heute:** Effizienz steigern – CO₂-Anstieg verringern durch technische Innovationen und optimale Prozesse am Boden und in der Luft
- 2 **Das Ziel:** CO₂-neutral fliegen durch neue Flugzeugkonzepte und alternative Kraftstoffe und Antriebe
- 3 **Auf dem Weg zum Ziel:** CO₂-Emissionen kompensieren durch globale Klimaschutzprojekte



Bereits im Kyoto Protokoll¹¹ von 1997 wurde im Artikel 2.2 festgelegt, dass die ICAO sich um den Klimaschutz im internationalen Flugverkehr kümmern soll, während im Umkehrschluss die Staaten für die Emissionen der nationalen Flüge zuständig bleiben. In der ICAO Resolution A 38-18¹² aus dem Jahr 2013 wird der ICAO-Rat dann aufgefordert, bis zur Vollversammlung im Jahr 2016 ein globales marktbasiertes Klimaschutzinstrument zu entwickeln.

Ein globales marktbasiertes System sollte gemäß ICAO die beabsichtigte Umweltwirksamkeit – die Kompensation der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs – maximieren und dabei kosteneffizient sein. Es sollte Wettbewerbsverzerrungen minimieren, einfach und kosteneffizient zu implementieren und zu verwalten sein und nicht dafür genutzt werden, Einnahmen zu generieren oder die Luftverkehrsnachfrage zu unterdrücken. Auf dieser Grundlage wurden innerhalb der ICAO drei Arten von Maßnahmen diskutiert und bewertet:

- **Steuern und Abgaben:** Da Steuern ohne Zweckbindung in die Staatshaushalte fließen, wurden diese abgelehnt. Ebenso Abgaben, die zwar zweckgebunden sein könnten aber deren Verwendung nicht zentral über die ICAO beschlossen werden könnte.
- **Emissionshandelssystem (ETS):** Das Emissionshandelssystem wurde zunächst als eine Option angesehen; aufgrund des Verlaufs und der Erfahrungen bei der Einführung des EU-ETS für den Luftverkehr im Jahr 2012 lehnen die meisten nicht-EU-Staaten einen Emissionshandel im Luftverkehr mittlerweile ab. Ein globales Emissionshandelssystem, das nur auf den Luftverkehr beschränkt wäre, würde darüber hinaus auch das Ziel eines CO₂-neutralen Wachstums nicht erfüllen können, solange es nicht mit anderen Emissionshandelssystemen gekoppelt wäre.
- **Offsetting** (Kompensation von CO₂ durch projektbasierte Mechanismen): Diese Option wurde weiter verfolgt und schließlich auf der ICAO-Vollversammlung im Oktober 2016 beschlossen. Beim Offsetting erfolgt die Reduktion der Emissionen durch Klimaschutzprojekte außerhalb des Luftverkehrs. Die Emissionsreduktion wird durch unabhängige Verifizierung und Zertifizierung abgesichert.

¹¹ Protokoll von Kyoto zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen <http://www.bmub.bund.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/protokdt.pdf>

¹² Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Climate change https://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/Resolutions/a38_res_prov_en.pdf

Das Offsetting-System funktioniert im Grundsatz wie folgt: Das UN-Klimasekretariat koordiniert die Sammlung und Zertifizierung von Projekten weltweit, mittels derer CO₂-Emissionen reduziert werden. Die Finanzierung der Projekte erfolgt über Zertifikate, die an der Börse gehandelt und somit erworben werden können – u. a. von Fluggesellschaften entsprechend der Auflagen, die von der ICAO mit dem globalen marktbasierten Klimaschutzinstrument künftig vorgeschrieben werden sollen.¹³

Wachstumsbedingte CO₂-Emissionen in der Luftfahrt werden durch CO₂-Einsparungen in anderen Sektoren ausgeglichen: Grundzüge des von der ICAO verabschiedeten Offsetsystems CORSIA



¹³ Für genauere Informationen siehe: BDL „Luftfahrt aktuell“ Klimaschutz im Luftverkehr, abrufbar [hier](#) und unter <http://www.bdl.aero/de/veroeffentlichungen/luftfahrt-aktuell/luftfahrt-aktuell-5/>

Kontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Uta Maria Pfeiffer, Leiterin Nachhaltigkeit

– Haus der Luftfahrt –

Friedrichstraße 79, 10117 Berlin

E-Mail: Uta-Maria.Pfeiffer@bdl.aero

Telefon: 030 / 520 077 140

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die 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.