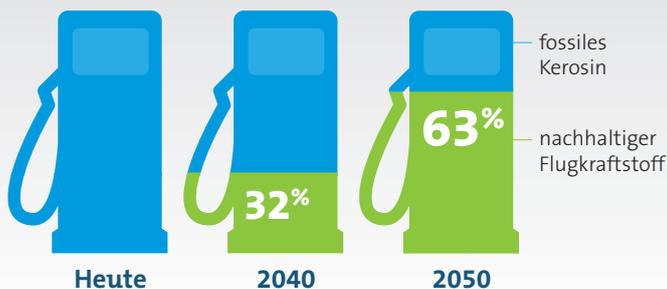


Wie kann Europa zum Modell für wirksamen Klimaschutz im Luftverkehr werden?

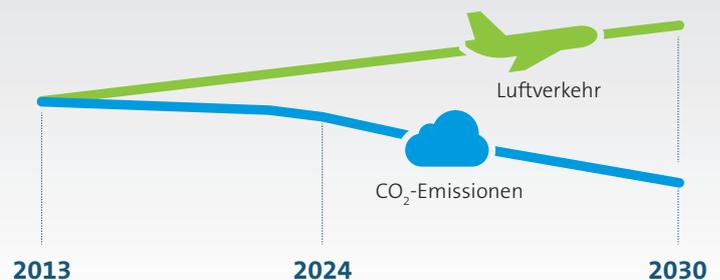
Mit den Fit for 55-Gesetzesvorschlägen hat die EU Vorschläge erarbeitet, wie CO₂-Emissionen im Luftverkehr gesenkt werden können. Die deutsche und europäische Luftfahrtbranche sieht darin eine große Chance für mehr Klimaschutz. Damit die geplanten Maßnahmen ein Erfolg werden können, muss Carbon Leakage, also die Verlagerung von Emissionen und Verkehr ins nichteuropäische Ausland, vermieden werden. Dazu sind umfassende Änderungen an dem Gesetzespaket notwendig.

Fit for 55 - Zwei Hebel für einen CO₂-neutralen Luftverkehr

1. Beimischungsquote für nachhaltigen Flugkraftstoff



2. Mit dem Emissionshandel CO₂-Emissionen reduzieren



Der internationale Luftverkehr hat an den weltweiten CO₂-Emissionen einen Anteil von 3,1 Prozent, der inländische Luftverkehr an den gesamten CO₂-Emissionen in Deutschland einen Anteil von 0,3 Prozent. Die mit Abstand größten Hebel für den Klimaschutz im Luftverkehr sind der Austausch älterer Flugzeuge durch energieeffizientere und der Ersatz des fossilen Kerosins durch nachhaltigen Kraftstoff. Damit lässt sich das CO₂-neutrale Fliegen erreichen – aber bis dahin braucht es Zeit. Und deswegen ist der dritte große Hebel die CO₂-Bepreisung des Luftverkehrs durch die Einbeziehung in den Emissionshandel (in der EU bereits seit 2012).

Die europäischen Gesetzesvorschläge zur Senkung der CO₂-Emissionen im Luftverkehr

Mit dem Gesetzespaket Fit for 55 möchte die EU weitere Fortschritte auf dem Weg zum CO₂-neutralen Fliegen erreichen und

die CO₂-Emissionen bis 2050 signifikant senken. Für den Luftverkehr schlägt sie insbesondere folgendes vor:

■ Eine verbindliche Beimischungsquote für nachhaltigen Flugkraftstoff (Sustainable Aviation Fuel/SAF)

Der EU-Gesetzesvorschlag sieht vor, dass ab 2025 schrittweise ein immer größerer Anteil des Flugkraftstoffs bei allen Abflügen von EU-Flughäfen aus SAF bestehen muss. Dabei ist zusätzlich vorgesehen, dass ebenfalls bis 2050 mindestens 28 Prozent des gesamten Flugtreibstoffs aus sogenannten E-Fuels (sog. Power-to-Liquid-Kraftstoffen) bestehen muss.

■ Die Verschärfung des Emissionshandels im Luftverkehr

Seit 2012 ist der Luftverkehr in den europäischen Emissionshandel (EU-ETS) zusammen mit Industrieunternehmen und Energiewirtschaft einbezogen: Jede Fluggesellschaft, die

innerhalb Europas Flüge durchführt, muss für einen kontinuierlich wachsenden Anteil der dabei ausgestoßenen CO₂-Emissionen bezahlen. Das erfolgt über den Kauf von entsprechenden CO₂-Zertifikaten (aktuell 60 Prozent). Hierdurch wächst der innereuropäische Luftverkehr seit 2012 CO₂-neutral. Der Fit for 55-Vorschlag sieht vor, dass nach einem Übergangszeitraum 100 Prozent der Zertifikate am Markt erworben werden müssen.

Ohne Anpassungen bergen die Gesetzesvorschläge die große Gefahr von „Carbon Leakage“ und massiver Verkehrsverlagerung zulasten europäischer Fluggesellschaften und Flughäfen: Aufgrund von wettbewerbsverzerrenden Wirkungen der Gesetze werden erhebliche Verkehrsströme zu Nicht-EU-Hubs verlagert und damit CO₂-Emissionen gar nicht gesenkt, sondern lediglich in andere Weltregionen verschoben.

Warum führen die Gesetzesvorschläge in ihrer jetzigen Fassung zu Carbon Leakage und Verkehrsverlagerungen?

Kraftstoff macht rund ein Drittel der Gesamtkosten eines Fluges aus. Eine verpflichtende Beimischungsquote von SAF, die um ein Vielfaches teurer sind als fossiles Kerosin, führt daher zwingend zu höheren Flugpreisen. Auf Flugreisen von der EU zu internationalen Flugzielen außerhalb der EU können Fluggäste zwischen zahlreichen EU-Fluggesellschaften und Nicht-EU-Fluggesellschaften wählen. Auf einer Reise beispielsweise nach Hongkong führen EU-Fluggesellschaften ihre Passagiere über ihre Drehkreuzflughäfen innerhalb der EU (z. B. Lufthansa über Frankfurt oder München). Hingegen bringen Nicht-EU-Fluggesellschaften ihre Fluggäste aus der EU über ihre heimischen Drehkreuze außerhalb der EU (z. B. Turkish Airlines über Istanbul, Emirates über Dubai etc.) nach Asien oder Afrika. Die verpflichtende Beimischungsquote von SAF besteht aber nur für Flüge ab Flughäfen in der EU. Drehkreuze außerhalb der EU sind nicht von der SAF-Quote betroffen. Dadurch werden Nicht-EU-Fluggesellschaften, wenn die EU-Gesetzesvorschläge nicht geändert werden, entsprechend günstigere Tickets anbieten können als ihre europäischen Wettbewerber. Damit würde Fit for 55 zu einem Förderprogramm von Nicht-EU-Airlines und Nicht-EU-Drehkreuzen – zu Lasten der europäischen Unternehmen. Und letztlich würden durch diese Wettbewerbsverzerrungen keine CO₂-Emissionen eingespart, sondern lediglich in andere Regionen der Welt verlagert. Von diesem Carbon-Leakage-Risiko wären nach vorliegendem Gutachten* pro Jahr über 550.000 Flüge bzw. 96 Prozent der jährlichen Reisen zwischen der EU und Asien, Afrika und Ozeanien betroffen. Damit wäre das Vorhaben der EU klimapolitisch kontraproduktiv.



Wie lassen sich bei Fit for 55 Carbon Leakage vermeiden und die Gesetzesvorschläge zu einem Erfolg für den Klimaschutz machen?

Um das Gesetzespaket Fit for 55 zu einem klimapolitischen Erfolg zu machen, müssen die Beimischungsquote von SAF und die Verschärfung des Emissionshandels wettbewerbsneutral gestaltet werden. Damit ließen sich Carbon Leakage und die Diskriminierung der europäischen Fluggesellschaften und Luftverkehrsdrehkreuze vermeiden. Mehrere alternative Möglichkeiten stehen zur Verfügung:

- **Die Finanzierung der SAF-Mehrkosten** durch freie Zertifikate aus dem Emissionshandel oder durch die EU-Mitgliedstaaten über Einnahmen aus nationalen Luftverkehrssteuern.
- **Einführung einer passagier- und endzielbezogenen Klimaabgabe.** Die entstehenden Mehrkosten im Luftverkehr mit Drittstaaten würden dann aus den Mitteln dieser wettbewerbsneutralen Abgabe finanziert. Die Höhe der Abgabe würde sich am Endziel der Passagierströme orientieren, unabhängig davon, über welches Drehkreuz der Reiseweg führt. Europä-

ische und nicht-europäische Fluglinien würden somit gleichbehandelt.

- **Eine Beschränkung des Regulierungsrahmens** auf innereuropäische Flüge und, im Gegenzug, eine höhere Beimischungsquote von SAF auf Flügen innerhalb der EU.
- **Einführung einer CO₂-Ausgleichsabgabe** für Passagiere (CBAM/Grenzausgleichsmechanismus), die für ihren Reiseweg Drehkreuze außerhalb der EU nutzen (ohne Beimischungsquote). So könnte die in der EU geltende Beimischungsquote nicht umgangen werden.
- **Einführung einer Beimischungsquote für den internationalen Luftverkehr** auf UN-Ebene. Sie würde weltweit gelten und wäre damit die weitreichendste wettbewerbsneutrale Lösung.
- **„Book & Claim“-System einführen** Mithilfe dieser Maßnahme könnte die vorgegebene SAF-Beimischungsquote unabhängig davon realisiert werden, wo weltweit konkret das SAF getankt wird.

Eine vertiefende Analyse, Folgenabschätzung und die Vorschläge des BDL finden Sie auch in unserem [Positionspapier zu Fit for 55](#)

Über den BDL:

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft 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.

Herausgeber:

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.
Haus der Luftfahrt, Friedrichstraße 79, 10117 Berlin
Telefon: 030 520077-100, Telefax: 030 520077-111

Verantwortlich:

Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Julia Fohmann-Gerber, Pressesprecherin (Redaktionsleitung)
Wolf-Dietrich Kindt, Leiter Umwelt- und Klimaschutz

Stand:

August 2022

Luftfahrt aktuell:

Auf unserer [Webseite](#) können Sie sich für den Infodienst an- und abmelden. Anmerkungen und Anregungen richten Sie bitte an Luftfahrt-aktuell@bdl.aero.



www.bdl.aero