



# Klimatransformation und Wettbewerbsfähigkeit voranbringen –

Unsere Vorschläge und Forderungen für eine EU-Agenda 2024-2029  
im Luftverkehr

## Unser Beitrag zur Stärkung Europas in einer offenen Welt

Fliegen verbindet Menschen, Märkte und Kulturen über Grenzen hinweg. Unsere Unternehmen stehen mit ihren Beschäftigten, Vorständen und Geschäftsführungen für eine weltoffene und vielfältige Gesellschaft. Wir arbeiten dafür, dass das Zusammenkommen in dieser Welt und das Miteinander möglich sind.

Luftverkehrs- und Tourismuswirtschaft bieten den Menschen sichere und attraktive Arbeitsplätze und erfüllen als wichtiger Wirtschaftszweig essenzielle Funktionen für den Binnenmarkt. Allein der Luftfahrtsektor der EU beschäftigt nach Zahlen der Europäischen Kommission direkt 1,4 bis 2,2 Millionen Menschen und unterstützt insgesamt 6,2 bis 7,5 Millionen Arbeitsplätze. Der unmittelbare Beitrag des Luftverkehrs zum BIP der EU beläuft sich auf 110 Mrd. EUR, während die Auswirkungen insgesamt, einschließlich des Tourismus, durch den Multiplikatoreffekt bei 620 Mrd. EUR liegen. Die Verfügbarkeit interkontinentaler Direktflüge ist für Großunternehmen ein wichtiger Faktor bei der Standortwahl für ihren Sitz in Europa. Mit leistungsfähigen europäischen Drehkreuzen wird die Konnektivität der EU-Wirtschaftsregionen gewährleistet. Durch den reibungslosen Transport von Gütern schafft Luftfracht nicht nur die Versorgungssicherheit, sondern fördert auch den internationalen Handel und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Marktes.

## Unser Beitrag für den Klimaschutz

Die weltweite Nachfrage nach Flugreisen wächst weiter. Gleichzeitig halten wir das Ziel einer Klimatransformation auch in der Luftfahrt für unabdingbar. Umso wichtiger ist es, Fliegen und Klimaschutz in Einklang zu bringen. Der Luftverkehr leistet einen wesentlichen Beitrag, die geltenden Klimaschutzziele zu erreichen:

- / Durch die Flottenmodernisierung, haben allein die deutschen Fluggesellschaften die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1990 um 43 Prozent senken können. Und die Fluggesellschaften investieren weiter: Aktuell sind 205 neue, energieeffizientere Flugzeuge zu einem Listenpreis von 48 Milliarden Euro bestellt.
- / Mit der Einbeziehung in den Emissionshandel wächst der europäische Luftverkehr CO<sub>2</sub>-neutral.
- / Mit dem schrittweisen Ersatz fossilen Kerosins durch nachhaltige Flugkraftstoffe ebnen wir den Weg zum klimaneutralen Fliegen.
- / Die deutschen Flughäfen konnten zwischen 2010 und 2021 ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen bereits um 35 Prozent senken. Dies gelingt beispielsweise durch Investitionen in regenerative Energien, Elektrifizierung und in nachhaltige Gebäude mit geringem Energieverbrauch.
- / Als weiteren Baustein beim Klimaschutz im Luftverkehr stärken wir die Intermodalität. Dies ermöglicht es, Reisende zum Umstieg auf die Bahn zu bewegen. Wo immer es möglich ist, arbeiten Luftverkehrswirtschaft und Bahn daher zusammen.

## **Damit Europas Luftverkehr wettbewerbsfähig bleibt und gleichzeitig die Klimatransformation gelingt, müssen in der EU wichtige Weichen neu gestellt werden**

Seit der Liberalisierung des Luftverkehrs stehen unsere Unternehmen in einem internationalen Wettbewerb mit Flughäfen und Fluggesellschaften, die mit geringeren Steuern und Abgaben belastet sind, die keine Arbeits- und Sozialstandards nach europäischem Verständnis haben, die keine Emissionszertifikate erwerben müssen und die keine Verpflichtung zum Tanken eines klimaneutralen Kraftstoffs haben. Viele der Wettbewerber unserer europäischen Unternehmen bieten Flugreisen damit viel kostengünstiger an. Deshalb fliegen auf den Reiserouten zwischen der EU und Asien sowie Afrika die Passagiere immer mehr mit nichteuropäischen Fluggesellschaften über Drehkreuze am Bosphorus und am Persischen Golf. Dies wird aktuell noch dadurch verstärkt, dass aufgrund der EU-Sanktionen europäische Carrier im Gegensatz zu nichteuropäischen Carriern die kürzeren und günstigere Flugrouten über Russland nicht nutzen können. Aus Deutschland waren es 2010 bereits 37 Prozent der Passagiere, die über Non-EU-Hubs umgestiegen sind. Bis 2023 ist der Anteil auf 56 Prozent angewachsen. Passagierströme verlagern sich somit immer mehr zu nichteuropäischen Drehkreuzen und die direkte Luftverkehrsanbindung vieler europäischer Wirtschaftsregionen verschlechtert sich in der Folge. Es kommt zu erheblichen Carbon Leakage-Effekten und in der Folge zu strukturellen Wettbewerbsverzerrungen im Passagier- und Frachtverkehr. Die europäische Klimaschutzgesetzgebung lässt ein Level-Playing Field zwischen der EU und diesen Drittstaaten vermissen.

Vor diesem Hintergrund kann die große Aufgabe der Transformation nur gelingen, wenn Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit Hand in Hand gehen und die Investitionskraft der Luftverkehrsunternehmen nicht weiter geschwächt wird. Hierbei benötigt der Luftverkehr das aktive Handeln der EU und die Unterstützung auf folgenden beiden Handlungsfeldern:

- / Der im Klimaschutzpaket Fit for 55 vorgesehene Review-Prozess muss dazu genutzt werden, die wettbewerbsverzerrenden und Carbon Leakage-Effekte bei der Beimischungsquote und beim ETS zu vermeiden und dafür geeignete Regelungen und Instrumente zu implementieren. Der Markthochlauf für nachhaltige Flugkraftstoffe muss sichergestellt werden.
- / Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit muss die EU bei Automatisierung und Bürokratieabbau konkrete Fortschritte erzielen und bei Regulierungen wettbewerbsneutrale Lösungen finden.

### Wir fordern im Einzelnen:

1. Nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) sind entscheidend, um bis 2050 CO<sub>2</sub>-Neutralität zu erreichen. Allerdings ist das Volumen an verfügbarem SAF sehr begrenzt, die Kosten liegen erheblich über denen für herkömmliches Kerosin und die Beimischungsquote allein garantiert keinen für die Fluggesellschaften wettbewerbsneutralen Markthochlauf. Deswegen fordern wir die EU auf, **Instrumente für die SAF-Förderung und die wettbewerbsneutrale Finanzierung sicherzustellen**. Dazu sollte die EU auch die Möglichkeit einer europäischen, endziel- und passagierbezogenen Klimaabgabe prüfen, deren Einnahmen von den Mitgliedstaaten erhoben und zur Beschaffung von SAF eingesetzt werden, welches dann zum Preis des fossilen Kerosins an die Fluggesellschaften abgegeben wird. Dies könnte den SAF-Hochlauf beschleunigen und Wettbewerbsverzerrungen vorbeugen. Ebenso sollte die Einführung eines CO<sub>2</sub>-Ausgleichsmechanismus für Passagierflüge geprüft werden, mit dem die Mehrkosten, die beim Transport über europäische Drehkreuze entstehen, ausgeglichen werden könnten. Darüber sind pragmatische

Bereitstellungs- und Anrechnungsoptionen für SAF u.a. auch durch die Einführung eines „**Book&Claim**“-Systems erforderlich.

2. Passagiere im internationalen Umsteigeverkehr über EU-Hubs müssen genauso behandelt werden wie Zubringerpassagiere über Nicht-EU-Hubs. Die Regelungen über den Emissionshandel im Luftverkehr diskriminieren aber Zubringerflüge zu europäischen Hubs. Deswegen fordern wir von der EU, Instrumente zu **einer wettbewerbsneutralen Weiterentwicklung des ETS** einzuführen.
3. Die Einführung einer europäischen Kerosinbesteuerung dagegen würde nur den europäischen Luftverkehr treffen und damit erhebliche wettbewerbsverzerrende Carbon Leakage-Effekte zur Folge haben. Deswegen fordern wir von der EU bei den Entscheidungen zur Europäischen Energiebesteuerungsrichtlinie (ETD) **keine Kerosinbesteuerung** aufzunehmen – und im Luftverkehr die Bepreisungsinstrumente des Emissionshandels zu nutzen.
4. Zu den Klimawirkungen des Luftverkehrs zählen neben den CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die Non-CO<sub>2</sub>-Effekte, beispielsweise in Form von langlebigen Kondensstreifen. Gemeinsam mit Forschungsinstituten wie dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt erarbeitet die Luftverkehrswirtschaft derzeit technologische Lösungen, die Non-Co<sub>2</sub>-Effekte minimieren könnten (z.B. die Anpassung von Flugrouten an die Wetterverhältnisse). Für die zuverlässige Quantifizierung der Effekte und der Umsetzung von Vermeidungsstrategien, die messbare Erfolge liefern, besteht noch weiterer Forschungsbedarf. **Deswegen fordern wir von der EU darauf zu achten, dass Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte zunächst analysiert und dann effizient vermieden werden.** Eine Regulierung, die lediglich zu einer Bepreisung führt, ist nicht zielführend.
5. Bei der Aushandlung von Europäischen Luftverkehrsabkommen ist die Kommission aufgefordert, zum einen insbesondere auf ein Level-Playing-Field für die betroffenen Unternehmen zu achten und zum anderen die Auswirkungen des Abkommens auf die gesamte Luftverkehrsanbindung eingehend zu prüfen.
6. Die Weiterentwicklung des einheitlichen europäischen Luftraums ist weiterhin von großer Bedeutung bei der Leistungsverbesserung des Luftverkehrssystems und der Erfüllung der Klimaziele. Deswegen treten wir dafür ein, das Flugverkehrsmanagement in Hinblick auf Sicherheit, Kapazität, Kosteneffizienz und Umwelt u.a. durch eine zielgerichtete Förderung von Technologieentwicklung weiter deutlich und wirkungsvoll zu verbessern.
7. Für den Luftverkehr muss weiter der „ausgewogene Ansatz“ der ICAO im Sinne der EU-VO 598/2014 angewandt werden. Neue lärmbedingte Betriebsbeschränkungen sind nur dann zulässig, wenn alle anderen Maßnahmen ausgeschöpft worden sind und im Sinne eines ausgewogenen Ansatzes zwingend weitere Maßnahmen erforderlich wären. Ein Eingreifen in bestehende Betriebsgenehmigungen wird abgelehnt; Betriebsgenehmigungen müssen langfristig Bestand haben, um Planungssicherheit für alle zu gewährleisten. Die europäische Wirtschaft ist – im Luftverkehr wie im Straßen- und Schienenverkehr – dringend auf leistungsfähige Logistikketten in der Nacht angewiesen.
8. Unsere Mitgliedsunternehmen arbeiten intensiv daran, die **Automatisierung der Abfertigungsprozesse im Luftverkehr**, zum Beispiel bei der Gepäckaufgabe und den Ladeprozessen am Boden, voranzutreiben. Dabei stoßen technische und operative Innovationen auf Hürden

durch veraltete Regulierungen.

Deswegen fordern wir die EU auf, ihre Regulierungen für technologische Innovationen z.B. bei autonomen Fahrgastbrücken, Ladefahrzeugen etc. zu öffnen und bürokratische Anforderungen im Groundhandling zu vermeiden.

9. **Fluggastrechte** sind ein Bestandteil des Verbraucherschutzes im Luftverkehr. Allerdings bergen europäische und – noch problematischer – nationale Alleingänge mit besonderen Sonderlasten für die Unternehmen immer die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der europäischen Unternehmen, die von solchen Regelungen weit überproportional im Vergleich zu ihren Wettbewerbern aus Drittstaaten und anderen Verkehrsträgern getroffen werden. Deswegen fordern wir die EU auf, bei der Weiterentwicklung des Verbraucherschutzes auf ein international abgestimmtes Vorgehen zu achten und Verbraucherschutz und wirtschaftliche Rentabilität in Einklang zu bringen.
10. Die Ankündigung der EU-Kommission, 25 Prozent der **Berichtspflichten für Firmen streichen** zu wollen, wurde bei weitem nicht umgesetzt. Im Gegenteil, es werden in vielen legislativen Vorhaben zusätzliche Pflichten geplant. Deswegen fordern wir die EU zu einem Abbau von Berichtspflichten und Bürokratie („Cutting Red Tape“) auf - auch im Luftverkehr.

## Kontakt

### Sebastian Zurfähr

Leiter EU-Politik

sebastian.zurfaehr@bdl.aero

+49 152 0238 0157

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

BDI/BDA The German Business Representation / Rue Marie de Bourgogne 58 / 1000 Brussels

Haus der Luftfahrt / Friedrichstraße 79 / 10117 Berlin

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.

Bundesverband der Deutschen  
Luftverkehrswirtschaft e. V.

Haus der Luftfahrt  
Friedrichstraße 79  
10117 Berlin

+ 49 30 520 077 – 100  
info@bdl.aero

[www.bdl.aero](http://www.bdl.aero)