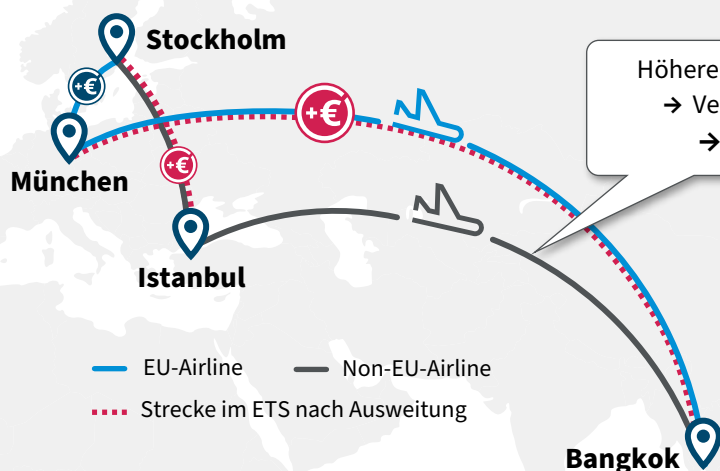


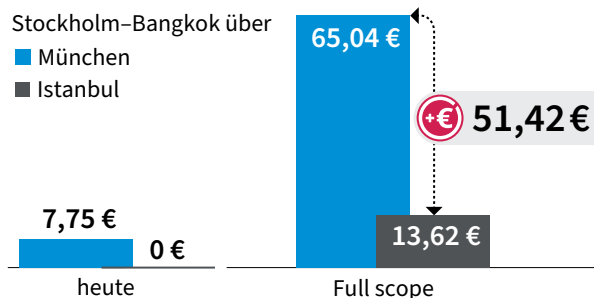
Warum braucht der Luftverkehr globale Klimaregeln und keine einseitige Ausweitung des EU-Emissionshandels?

Das Europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS) ist ein wichtiges Instrument der europäischen Klimaschutzpolitik. Der Luftverkehr ist – als erster Verkehrsträger – seit 2012 in den EU-ETS einbezogen und muss so für einen Teil seiner CO₂-Emissionen bezahlen. Seit dem 1.1.2026 müssen europäische Airlines alle benötigten Emissionszertifikate am Markt erwerben. Dadurch entstehen allein deutschen Airlines – abhängig vom CO₂-Preis – jährliche Mehrkosten in Höhe von derzeit rund 630 Millionen Euro. Bislang gilt das EU-ETS nur für Flüge innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR). Für Flüge zwischen der EU und Nicht-EU-Staaten gilt stattdessen das internationale Klimaschutzsystem CORSIA, das von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO beschlossen wurde.



Quelle: BDL

Kosten EU-ETS pro Passagier nach Anwendungsbereich



Wettbewerbsfähigkeit sichern: Keine Ausweitung des EU-ETS

Die Begrenzung des EU-ETS auf innereuropäische Flüge ist zum 31. Dezember 2026 befristet. Die EU-Kommission prüft jetzt im Rahmen der für Juli 2026 vorgesehenen Revision des EU-ETS, ob das System auf alle aus der EU abgehenden Flüge ausgeweitet werden soll. Gegen eine solche Maßnahme sprechen jedoch wichtige wirtschaftliche, rechtliche und politische Gründe.

Wettbewerbsnachteile und Carbon Leakage

Die einseitige Regulierung der EU führt bereits heute zu Wettbewerbsnachteilen für europäische Airlines und Flughäfen. Schon das aktuelle System, das nur für innereuropäische Flüge gilt, benachteiligt Airlines mit Drehkreuzen in der EU gegenüber Fluggesellschaften aus Drittstaaten. Eine Ausweitung des EU-ETS würde diesen Nachteil weiter vergrößern.

Beispiel: Ein Passagier möchte von Stockholm nach Bangkok reisen. Dafür gibt es unterschiedliche Möglichkeiten:

- mit einer europäischen Airline über Frankfurt oder München
- oder mit einer türkischen Airline über Istanbul

Derzeit fallen ETS-Kosten nur für die innereuropäischen Strecken an, für einen Flug von Stockholm nach München liegen sie aktuell bei etwa 7,75 Euro.

Eine Ausweitung des Anwendungsbereichs würde die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zwischen EU- und Nicht-EU-Airlines weiter verschärfen. Für den Flug Stockholm-München-Bangkok würden die Kosten auf etwa 65 Euro pro Passagier ansteigen. Nicht europäische Wettbewerber wären hingegen nur für den vergleichsweise kurzen Flug zu ihren Drehkreuzen – etwa in der Türkei oder der Golfregion – betroffen. Die türkische Airline im Beispiel müsste so nur ETS-Kosten von rund 14 Euro tragen – eine Differenz von 51 Euro zum europäischen Anbieter! Die Folge wären zusätzliche Verlagerungen von Passagier- und Frachtströmen auf Drehkreuze außerhalb der EU und eine weitere Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit europäischer Airlines.

Eine weitere Folge wäre sogenanntes Carbon Leakage: Emissionen würden nicht tatsächlich reduziert, sondern lediglich in andere Regionen verlagert. Das eigentliche Ziel – eine wirksame Reduzierung der CO₂-Emissionen – würde damit verfehlt, während die wirtschaftlichen Nachteile für europäische Standorte zunehmen. Anstatt zusätzlicher Kosten durch die Erweiterung des ETS, braucht es das Gegenteil: die Kosten müssen sinken, um die einseitige Belastung abzumildern.

Rechtliche und handelspolitische Risiken

Neben den wirtschaftlichen Auswirkungen sprechen auch erhebliche rechtliche und politische Gründe gegen eine Ausweitung des EU-ETS.

Besonders gravierend ist die politische Dimension: Zahlreiche Drittstaaten lehnen eine einseitige Anwendung des EU-ETS auf internationale Flüge als Eingriff in ihre nationale Souveränität ab. Eine Ausweitung des EU-ETS auf Flüge in Drittstaaten würde daher erhebliche Risiken mit sich bringen. Viele Staaten könnten Gegenmaßnahmen ergreifen – etwa Einschränkungen von Verkehrsrechten, zusätzliche Zölle oder andere diskriminierende Maßnahmen gegen europäische Unternehmen. Bereits bei Einführung des EU-ETS im Jahr 2012 hatten unter anderem China, die USA, Indien und zahlreiche asiatische Staaten entsprechende Schritte angekündigt. Auch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO spricht sich gegen einen europäischen Sonderweg aus. Genau aus diesem Grund wurde der Anwendungsbereich des EU-ETS damals kurz vor dem Start des Systems mit der „Stop-the-Clock“-Entscheidung auf innereuropäische Flüge begrenzt. Dieser Anwendungsbereich gilt bis heute; im Fall einer Ausweitung besteht erneut das Risiko entsprechender Gegenmaßnahmen.

Die EU kann den Emissionshandel im internationalen Luftverkehr nicht einseitig ausweiten, ohne erhebliche Gegenreaktionen anderer Staaten zu riskieren.

Teilweise haben Staaten ihren Airlines sogar die Teilnahme am EU-ETS verboten. In den USA gilt beispielsweise der „European Union Emissions Trading Scheme Prohibition Act of 2011“. Dieses überparteilich beschlossene Gesetz untersagt US-Fluggesellschaften ausdrücklich die Teilnahme an einem einseitig von der EU eingeführten Emissionshandelssystem für internationale Flüge. Eine Ausweitung des EU-ETS auf Flüge zwischen Europa und den USA würde deshalb unmittelbar zu einem offenen Handelskonflikt führen. Auch China hat seinen Airlines per Regierungsdekret die Teilnahme am EU-ETS untersagt.

Die Gefahr weiterer Gegenmaßnahmen, Verfahren vor der Welthandelsorganisation (WTO) und politischer Spannungen wäre entsprechend hoch. Die geopolitische Lage ist heute wesentlich komplizierter als im Jahr 2012. Ein einseitiges Vorgehen der EU würde die globale Ordnung im Luftverkehr schwächen und die internationale Zusammenarbeit beim Klimaschutz erschweren. Gleichzeitig drohen in einem ohnehin angespannten weltpolitischen Umfeld zusätzliche Handelskonflikte.

CORSIA als globaler Lösungsansatz

Eine Ausweitung des EU-ETS würde international abgestimmte Klimaschutzinstrumente – insbesondere das im Rahmen der ICAO vereinbarte System CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) – untergraben und dadurch die Glaubwürdigkeit der EU in multilateralen Prozessen beschädigen. Luftverkehr ist ein globales Verkehrssystem. Deshalb muss Klimaschutz im Luftverkehr international geregelt werden.

Mit CORSIA hat die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO bereits ein weltweites Klimaschutzinstrument für den Luftverkehr geschaffen. CORSIA ist darauf ausgelegt, international anwendbar und akzeptiert zu sein. Emissionssteigerungen werden dabei durch Investitionen in Klimaschutzprojekte ausgeglichen.

Neben der EU nehmen unter anderem auch die USA, die Türkei und die Golfstaaten teil. Bereits heute deckt CORSIA rund 60 Prozent des internationalen Luftverkehrs ab. Ab 2027 werden auch Länder wie China, Indien und Brasilien einbezogen, womit dann 90 Prozent des weltweiten Luftverkehrs abgedeckt werden. Damit adressiert CORSIA den Luftverkehr dort, wo nationale oder regionale Systeme an ihre Grenzen stoßen.

Statt durch eine einseitige Ausweitung des EU-ETS die Zusammenarbeit bei CORSIA infrage zu stellen, sollte die EU daher auf eine international abgestimmte Weiterentwicklung dieses Systems hinwirken.

Dazu könnten unter anderem gehören:

- ambitioniertere Emissionsziele und Reduktionspfade,
- strengere Qualitätsstandards für Ausgleichszertifikate,
- eine bessere Einbindung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF).

Wichtig ist, dass solche Maßnahmen international abgestimmt eingeführt werden und kein europäischer Sonderweg entsteht („Gold-Plating“). Nur so lässt sich vermeiden, dass ein ineffizientes Nebeneinander unterschiedlicher Berichtspflichten, CO₂-Preisen und Compliance-Regeln ohne zusätzlichen Nutzen für das Klima entsteht.

Statt einer Ausweitung des EU-ETS sollte die Europäische Kommission den innereuropäischen Anwendungsbereich dauerhaft festschreiben.

Über den BDL

Der BDL vertritt seit 2011 die gemeinsamen Interessen der deutschen Luftverkehrswirtschaft. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr. Die Mitgliedsunternehmen und ihre Töchter beschäftigten 2022 weltweit über 150.000 Mitarbeiter. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ermöglicht Mobilität für jährlich rund 220 Millionen Fluggäste (2024). In der Luftfracht werden in Deutschland jährlich zirka fünf Millionen Tonnen Fracht ein- und ausgeladen. Mit dem Transport von Außen-

handelswaren im Wert von rund 340 Milliarden Euro trägt die Luftfracht erheblich zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei.

Herausgeber:

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.
Haus der Luftfahrt / Friedrichstr. 79 / 10117 Berlin
Telefon: +49 30 520077-100

Verantwortlich:

Dr. Joachim Lang, Hauptgeschäftsführer

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Elisabeth Schnell, Pressesprecherin (Redaktionsleitung)
Kevin Feld, Projektmanager Klima- und Lärmschutz
Sebastian Dreyer, Leiter Politik und Koordinierung

Stand: Juli 2026

Luftfahrt aktuell: Anmerkungen und Anregungen richten Sie bitte an presse@bdl.aero. Unter dieser Adresse können Sie sich auch für den Infodienst an- und abmelden.

