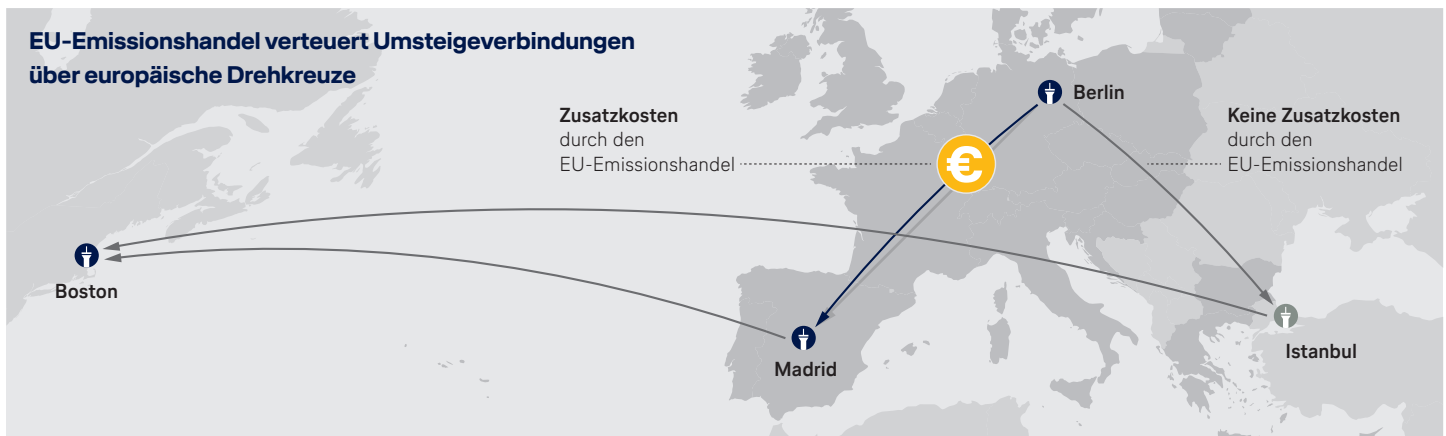


## Europas Green Deal

# WAS FÜR DIE LUFTFAHRT ZÄHLT

100 Tage soll es dauern, dann will die neue EU-Kommission Details zu ihrem „Green Deal“ vorlegen. Auch die Luftfahrt soll ökologischer werden. Das Ziel, das Politik und Industrie gemeinsam verfolgen, ist richtig. Entscheidend aber ist der Weg dorthin.



## Fairen Wettbewerb sichern

Wirksamer Klimaschutz im Luftverkehr braucht Konzepte, die dem weltweiten Wettbewerb Rechnung tragen. Nur so werden Emissionen wirklich eingespart und nicht nur von einem Land ins andere verlagert. Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern ist der Luftverkehr seit 2012 Teil des EU-Emissionshandels (ETS) und wächst auf innereuropäischen Flügen CO<sub>2</sub>-neutral. Der Preis für die Emissionszertifikate ist jüngst spürbar gestiegen.

Innerhalb Europas schafft der ETS gleiche Wettbewerbsbedingungen. Gegenüber der starken Konkurrenz aus den USA, Asien oder dem Mittleren und Nahen Osten aber stellt er einen Wettbewerbsnachteil und damit eine Belastung für den Standort Europa dar. Denn Flüge aus Europa zu außereuropäischen Drehkreuzen unterliegen ebenso wenig dem ETS wie die Heimatmärkte unserer nichteuropäischen Wettbewerber. Das muss die EU bei ihrer künftigen Klima- und Industriepolitik berücksichtigen, wenn ihr Wettbewerbsneutralität wichtig ist. Gleichzeitig sollte sie verstärkt die für Industrie und Umwelt schädlichen Überkapazitäten auf dem europäischen Luftverkehrsmarkt in den Blick nehmen. Die Praxis der staatlichen Subventionierung mancher Airlines sollte ebenso kritisch überprüft werden wie der unwirtschaftliche Betrieb von Kleinstflughäfen.

## Single European Sky umsetzen

Flugzeuge müssen am europäischen Himmel teilweise lange Umwege fliegen. Für die Klimabilanz ist das schlecht. Hier bräuchte ein Single European Sky (SES) echten Fortschritt. Ein effizienter und einheitlicher europäischer Luftraum mit

modernen Technologien und harmonisierten Prozessen spart durch optimierte Streckenführung bis zu 10 Prozent CO<sub>2</sub> auf innereuropäischen Strecken. Zudem würden Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit steigen.

## Alternative Kraftstoffe fördern

Eine echte Option, um zukünftig CO<sub>2</sub> im Flugverkehr zu sparen, ist der Einsatz von synthetischem Kerosin. Europa sollte eine Roadmap für die Markteinführung nachhaltiger Kraftstoffe auf den Weg bringen. Das kann die gezielte Förderung von Pilotanlagen und der perspektivische Aufbau eines industriellen Hochlaufs umfassen. Mit Blick auf attraktive Standorte außerhalb Europas kann diese Strategie ein wichtiger Beitrag für eine kraftvolle Außenwirtschaftspolitik in strukturschwachen Ländern sein.

## CORSIA stärken

Die EU sollte sich für eine Stärkung der internationalen Kooperation engagieren. Mit CORSIA wird 2021 ein von der Branche unterstütztes internationales Instrument zur Bepreisung und Begrenzung der aus dem Flugverkehr stammenden CO<sub>2</sub>-Emissionen wirksam. Ziel muss es sein, auch die noch zögerlichen Länder zu überzeugen, sich an CORSIA zu beteiligen. Es wäre fahrlässig, wenn die EU diesen globalen Kompromiss nicht engagiert unterstützen würde. Andere Sektoren sind Lichtjahre davon entfernt, ein vergleichbares Klimaschutzinstrument mit dieser internationalen Strahlkraft zu haben. Zudem muss ein Weg gefunden werden, den ETS und CORSIA optimal aufeinander abzustimmen, um Doppelbelastungen für europäische Airlines zu vermeiden.