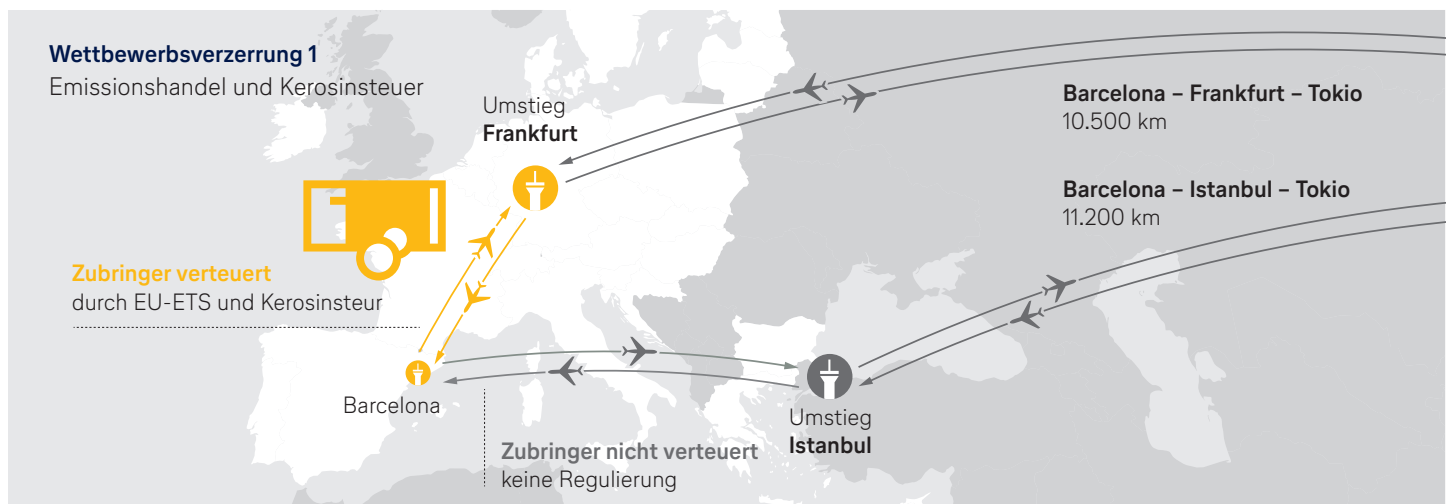


Gleiche Pflicht für alle

FIT FOR 55 MUSS FAIREN WETTBEWERB MIT NON-EU-AIRLINES SICHERN

Diese Regulierung ist historisch. Das Klimaschutzpaket der EU wird den europäischen Luftverkehr und seine Stellung im weltweiten Wettbewerb in den nächsten Jahrzehnten entscheidend prägen. Die derzeitigen Pläne bergen die Gefahr, dass Konnektivität, Wertschöpfung und Beschäftigung in Europa geschwächt werden – zu Lasten des Klimas und zu Gunsten der Konkurrenz vom Bosphorus, Golf oder aus Russland. Korrekturen sind dringend nötig.



Eine innereuropäische Kerosinsteuer, eine verbindliche Quote für nachhaltige Kraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels = SAF) und die Verschärfung des europäischen Emissionshandels (ETS) – das sieht das Fit for 55-Paket für die Luftfahrt vor. Dabei hat die Kerosinsteuer einen doppelten Nachteil. Sie hat keine unmittelbare Wirkung auf das Klima und verschafft nichteuropäischen Airlines, die von dieser Abgabe nicht betroffen wären, einen Kostenvorteil. Die Folge: Zubringerflüge über EU-Drehkreuze sowie innereuropäischer Verkehr würden einseitig verteuert, während der Tourismus in größerer Entfernung und an der europäischen Peripherie billiger würde.

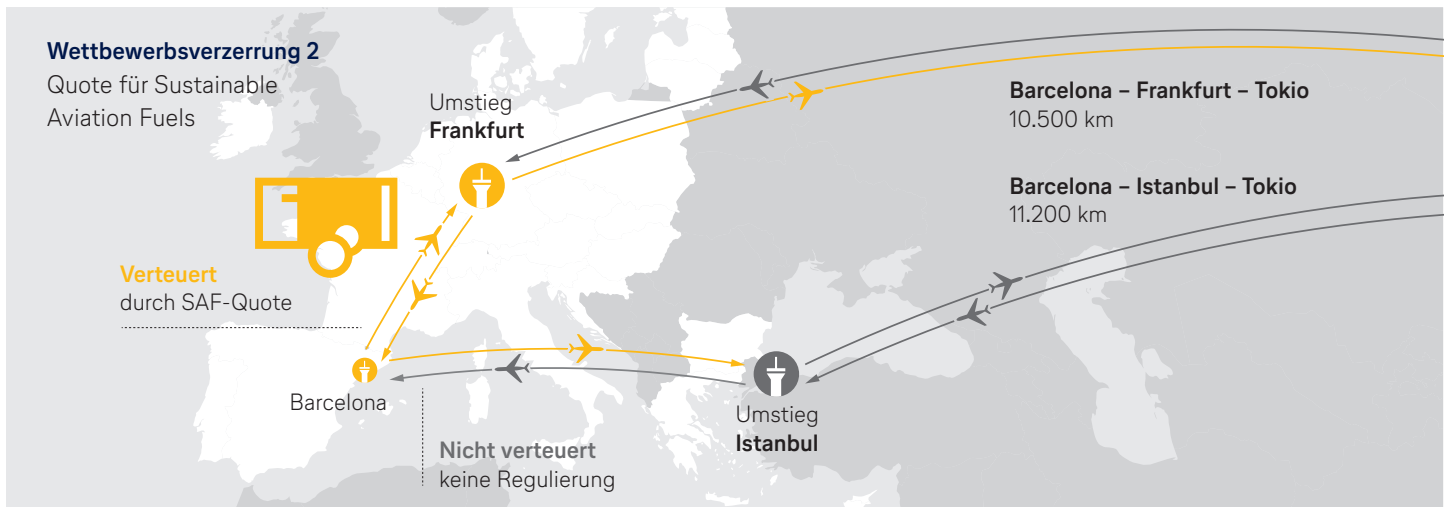
ETS-Reform: Zubringerflüge gleich behandeln

Ein ähnliches Risiko birgt die ETS-Reform. Da der Emissionshandel nur innerhalb Europas gilt, kommt es vor allem auf die Regulierung für Transerverkehre an. Bei einer Reise von Barcelona über Frankfurt nach Tokio wird der Zubringerflug einer EU-Airline nach Frankfurt vom ETS erfasst. Ein Zubringerflug mit einer Nicht-EU-Airline von Barcelona nach Istanbul hingegen nicht. Das Beispiel zeigt: Der grundsätzlich richtige, weil effektive ETS muss so umgesetzt werden, dass alle

Zubringerflüge gleichgestellt werden – unabhängig ob in oder außerhalb Europas umgestiegen wird. Nur so kann verhindert werden, dass Langstreckenverbindungen auf außereuropäische Drehkreuze verlagert werden und somit Airlines mit Hubs vor den Toren Europas profitieren.

SAF-Quote auf der Langstrecke muss für alle Airlines gelten

Einen Carbon-Leakage-Schutz braucht auch die geplante Quote für grünes Kerosin. Eine SAF-Quote kann die Entwicklung dieses Marktes beschleunigen. Da die Quote aber bislang für alle Tankvorgänge in der EU gelten soll und SAF deutlich teurer sind als fossiles Kerosin, entstehen Anreize für das Tanken außerhalb Europas und damit Kosten- und Wettbewerbsvorteile für Netzwerk-Airlines mit Drehkreuzen etwa in Istanbul, Dubai oder Doha. Auch hier wäre die Verlagerung von Verkehr und Emissionen ohne Nutzen für die Umwelt und zu Lasten der europäischen Netzwerk-Carrier die Folge. Die Lösung besteht in der Gleichbehandlung aller Airlines. So sollte die SAF-Quote mindestens auf der Langstrecke von allen Fluggesellschaften über eine Abgabe finanziert werden.



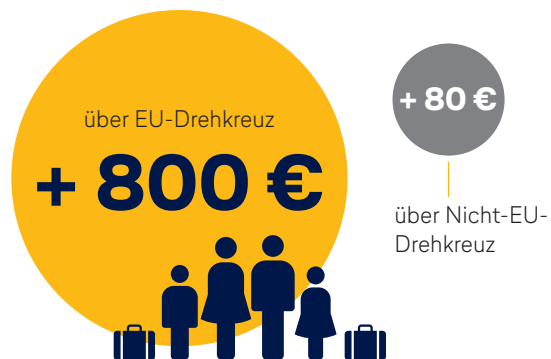
Level Playing Field notwendig

Flugverkehr ist global, entsprechend müssen auch die Wettbewerbsbedingungen fair sein. Wir brauchen ein „Level-Playing-Field“ mit unseren Hauptwettbewerbern aus dem Nahen Osten, China, den USA und der Türkei. Genau das aber ist die große Schwäche von Fit for 55. Alle im Luftverkehr vorgeschlagenen Maßnahmen führen ohne Korrekturen zur Verlagerung von CO₂-Emissionen und zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen.

Was das konkret bedeutet, zeigt der Kostenvergleich für einen Langstreckenflug im Jahr 2035. Durch die vorgeschlagene Kerosinsteuer, die SAF-Quote von 20 Prozent und den verschärften ETS würde ein Lufthansa Ticket von Barcelona über Frankfurt nach Tokio bis zu 200 Euro mehr kosten. Die gleiche Route via Istanbul wäre nur rund 20 Euro teurer. Der Grund: Der nichteuropäische Carrier muss maximal die SAF-Quote auf dem Zubringerflug auf dem Hinweg und keine Kerosinsteuer und keine ETS-Gebühr bezahlen. Für eine vierköpfige Familie würden also bis zu 800 Euro Mehrkosten entstehen, wenn sie in Frankfurt statt in Istanbul umsteigt.

Wenn Tickets in Europa teurer werden und Passagiere dann den Umweg über Istanbul oder Dubai nehmen, wird der CO₂ Ausstoß nur verlagert und im Einzelfall sogar erhöht. Daher muss die EU ihre Pläne korrigieren. Sonst subventioniert sie nichteuropäische Airlines mit niedrigen Umwelt- und Sozialstandards, schwächt Mobilität und Tourismus in der EU und gefährdet Jobs an unseren Heimatstandorten.

Fit for 55 Zusatzbelastungen für eine vierköpfige Familie auf der Strecke Barcelona – Tokio



EU-Verkehrsausschuss warnt vor Jobverlusten durch verschärften ETS

Der Transportausschuss im EU-Parlament (TRAN) hat die Auswirkungen der Fit for 55-Pläne zur Verschärfung des Emissionshandels (ETS) auf die Luftfahrt untersuchen lassen. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass allein schon höhere ETS-Kosten den Tourismus in der EU schwächen und sich negativ auf Wirtschaft und Beschäftigung in europäischen Urlaubsländern auswirken. Profitieren würden Reiseziele wie Ägypten, Marokko und Tunesien, in denen die Klimaauflagen nicht gelten und die sich bisher auch nicht an CORSIA beteiligen. Der Rückgang der Passagiernachfrage kann zu einem Verlust von 10.000 bis 35.000 Arbeitsplätzen in der EU-Luftfahrtindustrie führen. Dazu kommt ein Verlust von 700 bis 2.400 Arbeitsplätzen in der (zivilen) Flugzeugproduktion. Die Studie weist auf die Notwendigkeit eines Carbon-Leakage-Schutzes hin, damit Passagiere nicht Umwege über Drehkreuze außerhalb der EU fliegen und global mehr Emissionen entstehen. Die Einnahmen aus dem ETS sollten, so die Forderung, in grüne Technologien, z.B. nachhaltige Kraftstoffe, investiert werden.

[Zur Studie](#)

