

## EU-Klimapolitik „Fit for 55“

# KOALITIONSVERTRAG – NUR EIN LIPPENBEKENNTNIS?

Seit mehr als einem Jahr wird in Brüssel über das „Fit for 55“-Paket verhandelt. Im Luftverkehr fehlen nach wie vor Konzepte für fairen Wettbewerb mit der außereuropäischen Konkurrenz und gegen Carbon Leakage. In den anstehenden Trilog-Verhandlungen wird sich entscheiden, wie ernst es der Bundesregierung ist, heimische Airlines und Arbeitsplätze nicht zu benachteiligen.

„Unser Ziel ist die Schaffung von fairen Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb für einen wirksamen Klimaschutz im Luftverkehr“, sagt der Koalitionsvertrag. Diese Ankündigung ist richtig. Entscheidend aber ist, dass sie in handfeste Politik mündet. Der Lackmustest ist das EU-Klimaschutzpaket. Wenn die Bundesregierung ihren selbst gesetzten Anspruch einlösen will, muss sie im Luftverkehr eine Korrektur der „Fit for 55“-Pläne erwirken. Denn die bisherigen Vorschläge würden massive Wettbewerbsnachteile für europäische Netzwerkairlines und Drehkreuze schaffen. Profitieren würden Fluggesellschaften und Hubs am Bosphorus und Persischen Golf.

Insbesondere zwei Dossiers müssen nachgebessert werden: „ReFuelEU Aviation“ zur Einführung einer Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe, sogenannte Sustainable Aviation Fuels (SAF), und die Reform des Emissionshandels-systems (ETS).

### SAF-Quote belastet einseitig europäische Luftfahrt

Eine SAF-Quote kann die Nachfrage und damit die bisher geringe Produktion von grünem Kerosin ankurbeln. Allerdings steigen die Treibstoffkosten durch die deutlich teureren SAF erheblich. Für einen möglichst großen Klimaschutzeffekt und einen ausgewogenen Wettbewerb muss die Quote so ausgestaltet werden, dass sie nicht einseitig EU-Airlines trifft, sondern auch Nicht-EU-Carrier angemessen berücksichtigt. Die geplante SAF-Quote soll aber nur für Abflüge aus der EU gelten. Damit würden Flugverbindungen über europäische Drehkreuze deutlich teurer werden. Der Preisanstieg bei Reisen über Istanbul oder Dubai hingegen wäre marginal, weil beim Umstieg an diesen Hubs keine SAF-Kosten anfallen würden. Diese Schiefelage gilt es zu beheben.

### ETS-Reform wettbewerbsneutral umsetzen

Auch der ETS ist grundsätzlich ein wirksames Klimaschutzinstrument, weil er CO<sub>2</sub> bepreist, begrenzt und reduziert. Da

## „Fit for 55“ belastet Europas Drehkreuze massiv

Entwicklung der Flugticketpreise über einzelne Drehkreuze



Quelle: SEO Amsterdam Economics, 2022; Szenario 2030

## Entwicklung der Passagierströme durch „Fit for 55“

Beispiel Hamburg - Bangkok im Jahr 2035: Das „Fit for 55“-Programm verteuert die Ticketpreise über das Drehkreuz Frankfurt um rund 100 Euro. Bei einem Umstieg in Istanbul betragen die „Fit for 55“-Zusatzkosten nur ein Fünftel. Insgesamt ist für die EU-Drehkreuze ein Nachfragerückgang von 15 Prozent zu erwarten, während die Nachfrage über Nicht-EU-Hubs über 24 Prozent wachsen wird.



Quelle: SEO Amsterdam Economics, 2022; Szenario 2035

er aber nur für Flüge innerhalb der EU gilt, ist er für europäische Netzwerkairlines und Flughäfen ein Nachteil im interkontinentalen Umsteigeverkehr. Denn Zubringerflüge über EU-Drehkreuze unterliegen dem ETS, Transferverbindungen über nicht-europäische Hubs hingegen nicht. Anstatt die ETS-Reform für die dringend notwendige Korrektur dieser Wettbewerbsverzerrung zu nutzen, plädiert das Europäische Parlament sogar für eine Verschärfung, indem es den ETS-Geltungsbereich auf alle Abflüge in der EU ausweiten will. Das würde bedeuten, dass EU-Airlines für die Gesamtstrecke ETS-Zertifikate kaufen müssen, d.h. für den in Europa kürzeren Zubringerflug und die Langstrecke. Im Gegensatz dazu sparen sich Fluggesellschaften mit einem Transfer-Flug über ein nicht-EU-Drehkreuz (z.B. Istanbul, Doha, Dubai) den Einkauf der Zertifikate für den langen und besonders teuren Teil der Strecke.

Bereits ohne die Erweiterung des Geltungsbereichs wird der Transferverkehr stark auf Drehkreuze außerhalb der EU verlagert, mit der Folge, dass 130.000 bis 260.000 Arbeitsplätze gefährdet wären, wie eine kürzlich vorgestellte Studie\* zeigt. Mit einer Erweiterung auf alle Abflüge in der EU würden sich die Effekte weiter verschärfen.

### SAF Allowances ausweiten

Um die Kosten für SAF zu reduzieren, haben EU-Parlament und Rat die sogenannten SAF Allowances vorgeschlagen. Die Idee: Fluggesellschaften, die aufgrund der Quote die teuren SAF tanken, erhalten dafür in einem bestimmten Umfang ETS-Zertifikate. So könnte der Kostennachteil für EU-Airlines etwas abgemildert werden. Das notwendige Level-Playing-Field mit Fluggesellschaften außerhalb der

EU wird dadurch aber nicht vollständig erreicht. Aufgrund der nach 2030 stark ansteigenden SAF-Quote und der abnehmenden Anzahl von ETS-Zertifikaten kann dieses Modell ein erster Schritt, aber keine dauerhafte Lösung sein. Langfristig muss ein anderer, adäquater Ausgleichsmechanismus gefunden werden. Im Trilog kommt es jetzt darauf an, die SAF Allowances so auszugestalten, dass sie die SAF-Mehrkosten zwischen EU- und Nicht-EU-Airlines bis zu einer grundlegenden Neuregelung ausgleichen.

Der Erfolg der geplanten Klimaschutzmaßnahmen für den Luftverkehr misst sich daran, ob es gelingt, diesen industriepolitischen Bumerang noch abzufangen. Aktuell droht die Gefahr, dass Konnektivität und Wertschöpfung in Europa verloren gehen – zugunsten von Unternehmen in autokratisch geführten Staaten. Europa darf nicht auch noch in der Verkehrspolitik von Drittländern abhängig werden.

### Balance zwischen Klima- und Industriepolitik

Der Bundeskanzler selbst hat kürzlich betont, worauf es bei der Transformation der Wirtschaft ankommt: „Unsere Industrie soll aus dem Wandel, der vor uns liegt, gestärkt hervorgehen. Ich will, dass es hier nicht weniger Arbeitsplätze gibt, sondern mehr. Und Deutschland soll klimaneutral werden und wettbewerbsfähiges Industrieland bleiben“. Das ist richtig, aber alles andere als einfach. Europa und Deutschland wollen und müssen Treiber beim Klimaschutz sein und gleichzeitig ihre wirtschaftliche Prosperität erhalten. Das geht nur gemeinsam mit Unternehmen, die investitions- und innovationsstark sind. Ob das in Zukunft gelingt, hängt auch davon ab, welche politischen Weichen jetzt gestellt werden.

\* SEO Amsterdam Economics: Aviation fit for 55 - Ticket prices, demand and carbon leakage, März 2022