

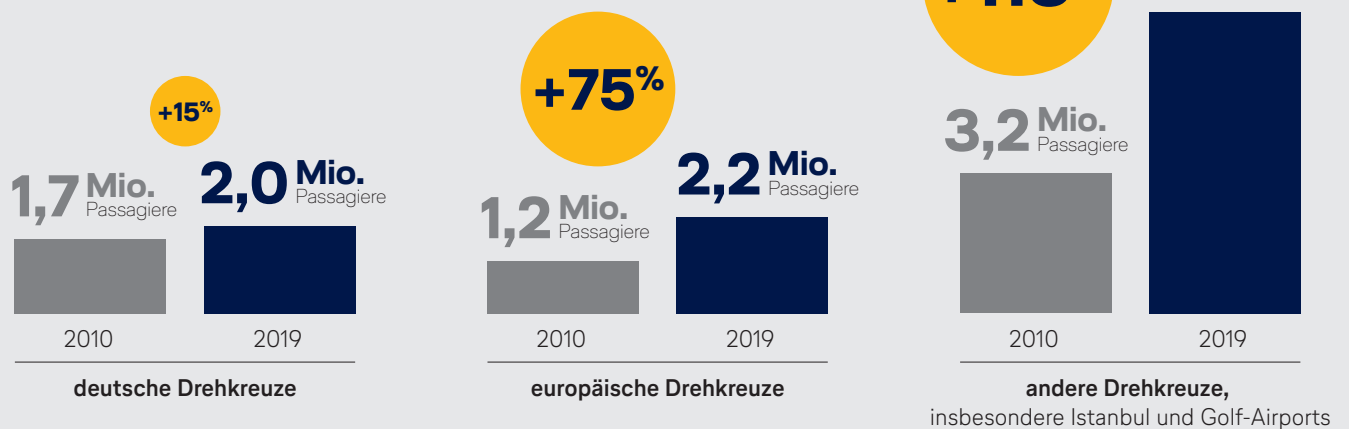
Aviation Alliance Fit for 55

FAIREN WETTBEWERB
SICHERN UND CARBON
LEAKAGE VERMEIDEN

Airlines und Airports sind bekanntlich nicht immer einer Meinung. Aber bei Fit for 55 eint europäische Netzwerkcarrier und Drehkreuze eine Sorge: Das EU-Klimaschutzpaket könnte sie im weltweiten Wettbewerb erheblich schwächen. Sie fordern ein internationales Level-Playing-Field mit der Konkurrenz aus dem Nahen Osten, China, den USA und der Türkei.

Verkehrsströme verlagern sich

Immer mehr Fluggäste steigen auf ihrer Reise nach Asien oder Afrika in Istanbul, Dubai oder Doha um. Als Transferland büßt Deutschland seine vormalige Rolle ein. Passagierströme von Deutschland nach Afrika und Asien 2010 vs. 2019 via:

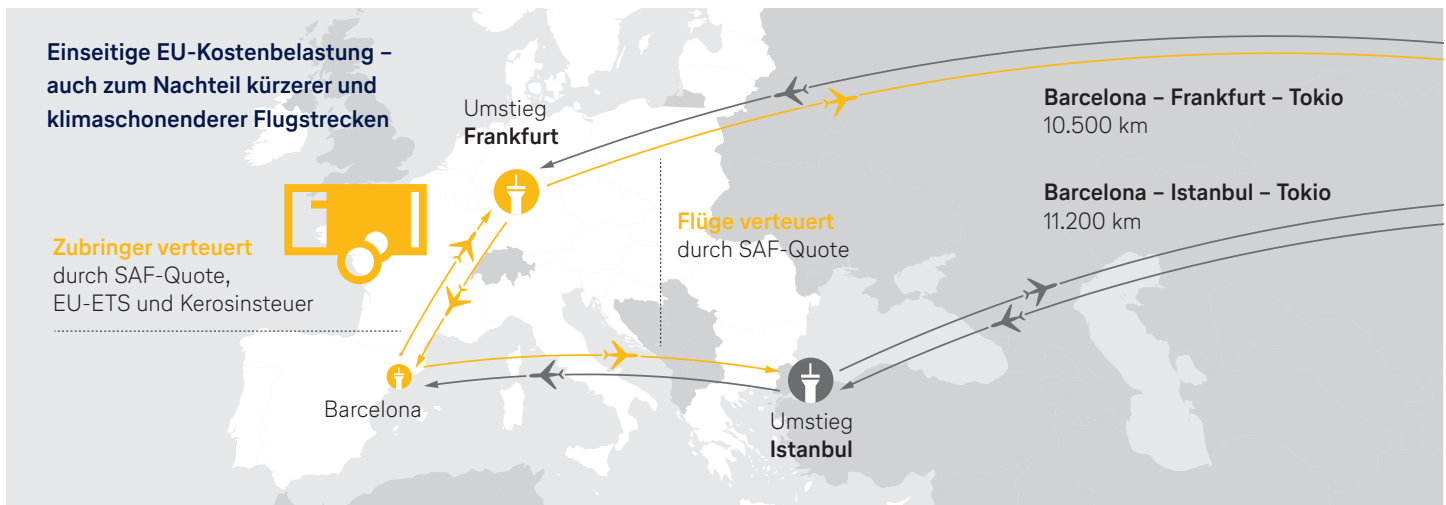


Sie binden Europa an die Welt an und sichern internationale Wirtschaftsbeziehungen und Lieferketten: europäische Netzwerk-Airlines und Drehkreuze. Um als „Global Player“ erfolgreich zu sein, braucht Europa eine starke Luftfahrt. Diesem unverzichtbaren Wert stehen die Auswirkungen des Fliegens auf die Umwelt entgegen. Daher ist es richtig, dass die EU mit Fit for 55 auch für den Luftverkehr ambitionierte Klimaziele verfolgt.

Drehkreuze im Wettbewerb

Dafür bedarf es einer Klimapolitik, die Emissionen effektiv reduziert, Carbon Leakage vermeidet und fairen internationalen Wettbewerb sichert. Genau hier aber sieht die „Aviation Alliance Fit for 55“ dringenden Nachbesserungsbedarf: Das neue Bündnis aus Drehkreuzflughäfen und Netzwerkcarriern,

darunter die Airlines der Lufthansa Group, befürchtet bei Umsetzung der bisherigen Pläne erhebliche Wettbewerbsnachteile. Denn anders als Low-Cost-Airlines – die nur in Europa fliegen – konkurrieren sie mit Fluggesellschaften und Hubs vom Bosphorus oder Persischen Golf, die kaum Klimaschutzanstrengungen unternehmen müssen. Die Kritik: Sowohl die Verschärfung des europäischen Emissionshandels als auch die geplante Quote für nachhaltige und damit teurere Kraftstoffe erhöhen einseitig die Kosten für Langstreckenflüge mit Umstieg über EU-Hubs. Profitieren würden Drehkreuze nahe der EU wie Istanbul, Dubai oder Moskau und touristische Regionen außerhalb der EU. Denn Verbindungen dorthin würden vergleichsweise günstiger, mit dem Effekt, dass CO₂-Emissionen verlagert, nicht vermieden werden.



Einseitige Kostenbelastung

Auch wenn Low-Cost-Airlines und jüngst sogar der Dachverband der europäischen Umweltorganisationen, Transport & Environment, versuchen, das Carbon-Leakage-Risiko klein-zureden, zeigen Analysen deutlich, wie sehr die Preisschere durch die Fit-for-55-Maßnahmen zu Lasten Deutschlands und Europas aufgehen würde. Zwei Beispiele: Während Tickets am Flughafen Frankfurt bis 2035 mehr als 25 Prozent teurer würden, läge der Kostenanstieg in Istanbul bei nur 4 Prozent. Infolgedessen würde die Nachfrage in Frankfurt um rund 15 Prozent zurückgehen, während Istanbul mit einem Wachstum an Fluggästen rechnen könnte. Im Jahr 2040 wären die Mehrkosten für eine Reise von Stockholm nach Bangkok über München allein durch Fit for 55 dreimal so hoch wie bei demselben Flug mit Umstieg in Istanbul. Für bestimmte Strecken, etwa Hamburg-Bangkok, zeigt sich zudem, dass der Transfer über außereuropäische Drehkreuze mehr CO₂-Emissionen verursacht als der Flug über ein EU-Hub.

Fit for 55 für den Luftverkehr

Wie es gelingen kann, Carbon Leakage zu vermeiden und fairen Wettbewerb zu sichern.



Europas Drehkreuze seit einem Jahrzehnt unter Druck

Ein solcher Verlust von Wertschöpfung und Konnektivität ohne positiven Effekt auf das Klima kann weder Ziel noch Nebenwirkung europäischer Politik sein. Zumal Drehkreuze in Deutschland und Europa bereits in den Jahren vor der Pandemie unter Druck geraten sind. Denn immer mehr Fluggäste steigen Untersuchungen des Deutschen Luft- und Raumfahrtzentrums (DLR) zufolge auf ihrer Reise nach Asien oder Afrika in Istanbul, Dubai oder Doha um: Zwar nahm der Verkehr in den Jahren 2010 bis 2019 von Deutschland nach Asien und Afrika um 73 Prozent zu – als Transferland spielt Deutschland aber kaum eine Rolle (+15 Prozent), denn dieses Wachstum erfolgte überwiegend auf Routen über Istanbul und Drehkreuze außerhalb Europas (+115 Prozent).

Dieser Trend darf nicht durch falsche politische Weichenstellungen zusätzlich forciert werden: Der Erfolg der europäischen Regulierung wird maßgeblich davon abhängen, ob es gelingt, nicht nur innerhalb Europas fairen Wettbewerb zu sichern, sondern auch ein Level-Playing-Field mit nichteuropäischen Airlines und Hubs zu schaffen.

Aviation Alliance Fit for 55

In dem neuen Bündnis haben sich aktuell 19 Drehkreuzflughäfen und Netzwerkcarrier, darunter die Airlines der Lufthansa Group, zusammengeschlossen. Sie befürchten bei Umsetzung der bisherigen Pläne erhebliche Wettbewerbsnachteile.



Mehr unter: www.aviationalliance.eu