

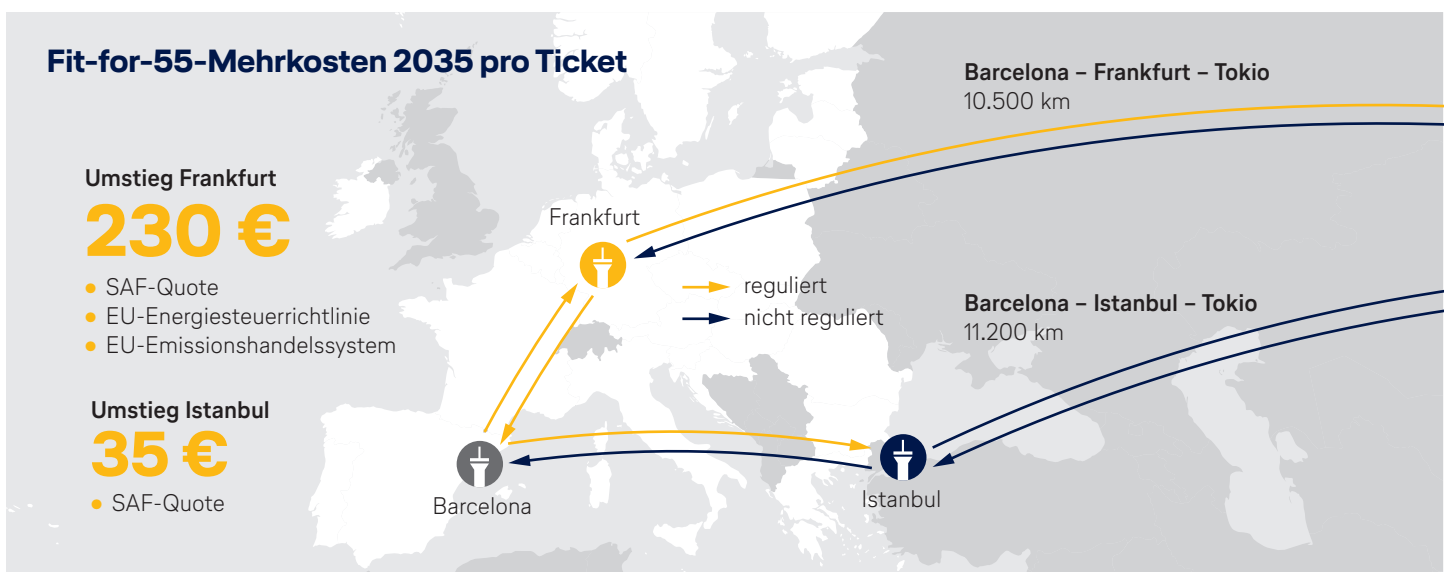
Luftfahrtsektor wettbewerbsfähig und nachhaltig gestalten

Die EU muss die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Netzwerk-Airlines fördern und für ein möglichst weltweites Level Playing Field eintreten. Dafür ist eine faire europäische Klimagesetzgebung, die Carbon Leakage verhindert, zentral.

Die Lufthansa Group hat sich ehrgeizige Klimaschutzziele gesetzt, die mit dem Pariser Abkommen und den Klimazielen der EU im Einklang stehen. Bis 2050 will das Unternehmen CO₂-neutral operieren. Dafür investieren wir in treibstoffeffizientere Flugzeuge, setzen auf den Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF), fördern Intermodalität und optimieren unseren Betrieb.

Das Fit-for-55-Paket der EU implementiert eine Reihe von Gesetzen, um die Klimaziele zu erreichen. Drei dieser Initiativen betreffen direkt den Luftverkehr: die Reform des Emissionshandelssystems (ETS), ReFuelEU Aviation und die Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie (ETD), die eine europäische Kerosinsteuer vorsieht (noch nicht beschlossen).

Sowohl EU-ETS als auch ReFuelEU Aviation schwächen in ihrer aktuellen Ausgestaltung die Wettbewerbsposition von weltweit operierenden EU-Fluggesellschaften. Insbesondere die ReFuelEU-Aviation-Verordnung, die für Abflüge aus der EU ab 2025 eine SAF-Beimischung vorschreibt, verteuert einseitig Flugverbindungen über europäische Drehkreuze. Der Preisanstieg bei Reisen über Istanbul, Doha oder Dubai hingegen ist marginal, da die SAF-Quoten hier nur für einen kurzen Teil der Strecke greifen. Die Folge: ein verzerrter internationaler Wettbewerb und Carbon Leakage. Denn Reisen mit Nicht-EU-Airlines werden vergleichsweise günstiger, mit dem Effekt, dass CO₂-Emissionen verlagert und nicht vermieden werden. Der Gesetzgeber muss dieses Ungleichgewicht korrigieren.



Um faire Wettbewerbsbedingungen wiederherzustellen, sind diese Korrekturen notwendig:

- **Europäische Klimaschutzabgabe (SAF-Abgabe) einführen:** Eine faire und einfache Lösung wäre eine SAF-Abgabe, die sich nach dem Reiseziel richtet – unabhängig davon, wo ein Fluggast umsteigt. Die gewonnenen Einnahmen könnten dazu genutzt werden, einen selbsttragenden Finanzierungsmechanismus für die Beschaffung von SAF zur Erfüllung der Beimischungsquoten zu schaffen. Das zahlt ebenso auf einen fairen Wettbewerb wie auf mehr Klimaschutz ein, weil Carbon Leakage verhindert wird.
- **SAF-Hochlauf fördern:** Wenn Europa eine Vorreiterrolle bei nachhaltigen Kraftstoffen einnehmen will, braucht es eine gezielte Förderstrategie für die Produktion und den Einsatz von SAF. Der Net-Zero-Industry Act (NZIA) bietet den EU-Mitgliedstaaten den Rahmen, wirksame SAF-Förderprogramme unkompliziert einzuführen. Diese Chance gilt es zu nutzen, und sicherzustellen, dass Europa perspektivisch über ausreichend SAF zu wettbewerbsfähigen Preisen verfügt.
- **CBAM im Luftverkehr anwenden:** Der Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) kann dazu beitragen, Emissionen in global agierenden Industrien wirksam zu reduzieren. Er ist auch im Luftverkehr anzuwenden, um faire Wettbewerbsbedingungen zwischen EU- und Nicht-EU-Fluggesellschaften zu schaffen.