



ROBIN WOOD



Herrn Bundeskanzler Olaf Scholz
Bundeskanzleramt

Willy-Brandt-Straße 1
10557 Berlin

Berlin, 25. September 2023

Klimaschutz beim Luftverkehr

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

anlässlich der Nationalen Luftverkehrskonferenz am 25. September, die im Zeichen der Klimaneutralität des Luftverkehrs steht, wenden sich die unterzeichnenden Umweltverbände an Sie mit dem dringenden Appell, sich für einen wirksamen Klimaschutz beim Luftverkehr einzusetzen. Die aktuellen politischen Rahmenseetzungen für Klimaschutz im Luftverkehr sind wegen dessen klimapolitischer Bedeutung bei weitem nicht angemessen.¹

Angesichts einer deutlichen Zunahme des Luftverkehrs in den kommenden Jahren², einer mangelhaften Verfügbarkeit von Power to Liquid-Treibstoff (PtL)³ und einer unzureichenden CO₂-Minderungswirkung des Europäischen Emissionshandels (ETS) in Kombination mit

¹ Bei dem von der Industrie angenommenen und geplanten Wachstum von 3% pro Jahr würde die Luftfahrt (in einem no-climate-action-Szenario) alleine 17% des verbleibenden (0,3%) Budgets des 1,5°-Ziels des Pariser Klimaschutzabkommens verursachen; Quelle: Klöwer, D Lee, et al 2021: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ac286e>

² Die IATA (Internationale Luftverkehrs-Vereinigung) geht in den kommenden 20 Jahren von einem weltweiten Wachstum des Passagierverkehrs (Flugreisen pro Passagier) zwischen 1,5 und 3,8 % pro Jahr aus; vgl.: Wissenschaftliche Dienste des Bundestages: Passagierzahlen im Luftverkehr, Feb. 2022: <https://www.bundestag.de/resource/blob/887094/860f6bf0458f3e6b541ce1f822e8b72a/WD-5-028-22-pdf-data.pdf>

³ Vgl. Umweltbundesamt: Power-to-Liquids -A scalable and sustainable fuel supply perspective for aviation: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/background_paper_power-to-liquids_aviation_2022.pdf

dem weltweiten CORSIA-System⁴ bedarf es dringend zusätzlicher Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Luftverkehr.

Gerade hat der Expertenrat für Klimafragen der Bundesregierung bescheinigt, dass das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung die Klimaschutzziele insbesondere im Verkehrssektor deutlich verfehlt.⁵ Selbst innerhalb der Luftverkehrsbranche gibt es starke Zweifel, dass das von der Internationale Luftverkehrs-Vereinigung (IATA) proklamierte Ziel der Klimaneutralität des globalen Luftverkehrs bis 2050 erreicht werden kann.⁶

Ohne deutliche Reduktion des Luftverkehrsangebots und Verbesserung der Energieeffizienz von Flugzeugen wird die Dekarbonisierung der Luftfahrt enorme Mengen an Kraftstoffen auf Basis von Wasserstoff (PtL) erfordern, der jedoch dringend auch für andere Dekarbonisierungs-Prozesse (Stahl- und Chemieindustrie sowie Schiffsverkehr) benötigt wird.

Wir fordern daher:

1. **Eine Rechtsgrundlage, um die Zahl der planbaren Starts und Landungen an den deutschen Verkehrsflughäfen bis zum Jahr 2030 um insgesamt 20 Prozent zu reduzieren.** Ein aktuelles Gutachten im Auftrag der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)⁷ zeigt, dass der Bundesgesetzgeber die Möglichkeit im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) schaffen kann, um die Planfeststellungsbehörden der Länder zu verpflichten, eine jährliche Reduzierung der Start- und Landerechte an den deutschen Verkehrsflughäfen vorzunehmen, solange es keine andere geeignete Mittel zur Reduktion der klimabelastenden Emissionen gibt.⁸
2. **Realisierung der im Koalitionsvertrag der Ampel-Koalition angekündigten Prüfung einer Erhöhung der Luftverkehrsabgabe (Luftverkehrssteuer) und Streichung des in § 11 Abs. 2 LuftVStG festgelegten Deckels von 1,75 Mrd. Euro, der die Einnahmen aus dem EU-Emissionshandel für den Luftverkehr und aus den erhöhten Sätzen der Luftverkehrssteuer begrenzt.** Eine Einnahmedeckelung unterminiert die sich entwickelnde und weiter zunehmende Lenkungswirkung des Emissionshandels.⁹

⁴ Das von der Luftverkehrsbranche auf Ebene der Internationalen Zivilluftfahrorganisation (ICAO) eingeführte Offsetting-System CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) reduziert keine Tonne CO₂ im Luftverkehr selbst, sondern verspricht nur, die Mehremissionen durch das Luftverkehrswachstum ab 2020 durch Offsets oder Kompensationsprojekte in anderen Sektoren auszugleichen.

⁵ Expertenrat für Klimafragen: Prüfbericht 2023 für die Sektoren Gebäude und Verkehr, August 2023: https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2023/08/ERK2023_Pruefbericht-Gebaeude-Verkehr.pdf

⁶ Der Chef von Qatar Airways Akbar Al Baker hält die Erreichung des Ziel von Netto-Null-Emissionen bis 2050 aufgrund einer unzureichenden Versorgung mit nachhaltigem Kerosin und der hinkenden Entwicklung alternativer Wasserstoffkonzepte für nicht erreichbar; Quelle: <https://www.airliners.de/qatar-airways-ceo-netto-null-ziel-2050-unerreichbar/68939>

⁷ https://minus20bis2030.info/wp-content/uploads/2023/08/2023-08-13-Klimaziele-und-Luftverkehr_WEB.pdf

⁸ Eine Verminderung der planbaren Starts und Landungen in diesem Umfang bis 2030 (gegenüber 2019) ist verhältnismäßig, da Alternativen zum Fliegen, insbesondere auf kurzen Strecken vorhanden sind, bzw. in den nächsten Jahren ausgebaut werden. Zugleich könnte eine Verknappung der Flugrechte zu einer Optimierung der Flugbewegungszahlen ohne Reduzierung der Verbindungsgüte genutzt werden, wie es in einer wissenschaftlichen Studie von Prof Thiessen vorgeschlagen wird. Siehe dazu: https://www.tu-chemnitz.de/wirtschaft/bwl4/pub/Nollau_Thiessen_DE.pdf

⁹ Auch der Bundesrechnungshof kritisiert diese Kopplung von Luftverkehrssteuer mit dem Emissionshandel. Die dadurch bewirkte jährliche Absenkung der Luftverkehrssteuersätze verursacht Steuermindereinnahmen für den Bundeshaushalt und konterkariert klimapolitische Lenkungsziele. Siehe: Bundesrechnungshof: Bemerkungen 2022 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes – Ergänzungsband: https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2023/ergaenzungsband-2022/bemerkungen-ergaenzungsband.pdf?__blob=publicationFile&v=3

3. **Nachschärfung des EU-Emissionshandels im Luftverkehr durch weitere Verringerung der Zertifikatsmenge und Beschränkung des Zukaufs aus dem stationären ETS auf maximal 50%.**
4. **Streichung der Subventionen für den Luftverkehr**, insbesondere Unterstützung der Vorschläge der EU-Kommission im Rahmen des „Fit for 55“-Paketes zur Einführung einer **Kerosinsteuer auf innereuropäische Flüge**.
5. **Schnellstmögliche Berücksichtigung der Nicht-CO₂-Effekte des Luftverkehrs beim Europäischen Emissionshandel**. Bundesregierung und Bundestag sollten sich auf europäischer Ebene dafür einsetzen.
6. Bundesregierung und Bundestag sollten sich auf europäischer Ebene für eine **grundlegende Überarbeitung der EU-Slotverordnung** einsetzen. Die Praxis der „Großvaterrechte“ sollte genauso wie die kostenlose Zuteilung der Slots abgeschafft werden. Eine kontinuierliche Reduzierung der Start- und Landerechte, orientiert an den klimapolitischen Zielen der Europäischen Union, sollte ebenfalls angestrebt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Carl Ahlgrimm
Präsident
BVF

Florian Schöne
Geschäftsführer
DNR

Heike Schoon
Vorständin
Robin Wood

Kerstin Haarmann
Bundesvorsitzende
VCD