

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Tourismusausschuss am 13.03.24

Konzepte für einen nachhaltig resilienten kundenfreundlichen Flugreiseverkehr

Berlin, 06.03.2024

Fliegen verbindet. So lautet ein Slogan. Tatsächlich lassen sich mit dem Flugzeug weite Distanzen in kurzer Zeit überwinden, was den kulturellen und wirtschaftlichen Austausch zwischen verschiedenen Weltregionen möglich macht. Doch müssen wir auch die negativen Folgen des Flugverkehrs in den Blick nehmen. Denn: Fliegen belastet das Klima und verursacht Lärm. Viele Menschen, die in der Nähe von Flughäfen leben, sind hohen Lärmpegeln ausgesetzt, die über den WHO-Empfehlungen liegen.

Fliegen ist klimaschädlich ...

Fliegen ist die klimaschädlichste Form des Reisens. Kein anderes Verkehrsmittel verursacht pro Personenkilometer mehr CO₂. Dabei sind es nicht nur die direkten CO₂-Emissionen, die beim Verbrennen von Kerosin in die Atmosphäre gelangen. Viel schädlicher fürs Klima sind die sogenannten Non-CO₂-Effekte, insbesondere die Bildung von Kondensstreifen und Ozon in großen Flughöhen. Diese belasten das Klima doppelt so stark wie die direkten CO₂-Emissionen. Der Anteil des Flugverkehrs am globalen Treibhauseffekt beträgt derzeit rund 5 Prozent. Nach dem Einbruch des Flugverkehrs während der Corona-Pandemie setzt sich das Wachstum inzwischen wieder fort. Und in gleichem Maße steigen die Emissionen.

... und wird stark subventioniert

Angesichts dieser hohen Klimawirksamkeit des Fliegens ist es unverständlich, dass der Luftverkehr nach wie vor zahlreiche Steuerprivilegien genießt. Weder wird Energiesteuer auf Kerosin erhoben, noch Mehrwertsteuer auf Auslandsflüge. Deutschland entgehen allein dadurch rund 12 Mrd. Euro jährlich. Die Luftverkehrsteuer gleicht dies nur in geringem Umfang aus. Selbst die nun beschlossene Erhöhung der Sätze ändert daran kaum etwas. Jeglicher Grundlage entbehrt im Übrigen die kürzlich entbrannte Diskussion darüber, dass höhere Steuersätze den Luftverkehrsstandort Deutschland gefährdeten: Flüge innerhalb Europas verteuern sich um lediglich 2,70 Euro – ein Kaffee am Flughafen kostet deutlich mehr. Selbst Langstreckenflüge ab 6.000 km verteuern sich gerade einmal um 12 Euro. Da solche Flüge mehrere hundert Euro kosten, ist das ein zu vernachlässigender Aufschlag.

E-Fuels und technische Effizienzmaßnahmen greifen zu kurz ...

Bis 2050 soll der Flugverkehr klimaneutral sein. Die Branche setzt dabei vor allem auf den technischen Fortschritt, um die Effizienz zu verbessern, und auf nachhaltige Kraftstoffe. Diese Maßnahmen greifen allerdings zu kurz und sind Augenwischerei. Zum einen frisst das Wachstum an Flügen sämtliche Effizienzgewinne wieder auf, zum anderen stehen wirklich nachhaltige Kraftstoffe wie PtL auf Basis von grünem Wasserstoff absehbar nicht ausreichend zur Verfügung, um den gesamten Flugverkehr klimaneutral zu machen. Zudem verursachen auch strombasierte CO₂-neutrale Kraftstoffe Non-CO₂-Effekte, weshalb andere Lösungen gefragt sind.

... ein umfassendes Konzept ist nötig

Es braucht ein ganzes Bündel von Maßnahmen, um den Flugverkehr klimaschonender zu machen. Wichtig sind aus Sicht des VCD folgende Schritte:

- **Steuerprivilegien des Flugverkehrs schrittweise abbauen:** Die schrittweise Einführung einer EU-weiten Kerosinsteuer wird derzeit im Rahmen der Reform der Energiesteuer-Richtlinie diskutiert. Die Bundesregierung sollte dies unterstützen. Eine EU-weite Besteuerung von Kerosin fördert den Klimaschutz und ist wettbewerbsneutral. Die Erhebung der Mehrwertsteuer auch auf Auslandsflüge ist durch eine Änderung der EU-Mehrwertsteuer-Richtlinie möglich.
- **Luftverkehrsteuer weiterentwickeln:** Solange Kerosin nicht besteuert wird, ist die Luftverkehrsteuer das einzige Element auf nationaler Ebene, die Klimawirkungen zu bepreisen. Sie sollte effektiv genutzt werden, indem der Staat nicht nur die Sätze dynamisch erhöht, sondern auch eine weitere 4. Kategorie für besonders lange Strecken mit höheren Sätzen einführt (z.B. für Flüge nach Australien und Neuseeland).
- **Grünes E-Kerosin in der Luftfahrt fördern, nicht im Straßenverkehr:** Sowohl auf EU-Ebene als auch in Deutschland gelten künftig feste Quoten für nachhaltiges Kerosin. Strenge Nachhaltigkeitskriterien müssen sicherstellen, dass auf Dauer wirklich nur noch grünes Kerosin zum Einsatz kommt. Gleichzeitig müssen die notwendigen Mengen für den Flugverkehr auch zur Verfügung stehen. E-Fuels haben daher nichts im Straßenverkehr zu suchen – für den gibt es mit dem Elektroantrieb eine bessere etablierte und effiziente Lösung¹.
- **Flugrouten optimieren:** Kondensstreifen und Ozonbildung – die wichtigsten Non-CO₂-Effekte – können nahe Null gesenkt werden, wenn die Flugrouten und -höhen optimiert werden. Erste Simulationen zeigen, dass der Reisezeitverlust nur gering ist. Allerdings steigt der Kraftstoffverbrauch. Hier gilt es aus klimapolitischer Sicht zu klären, auf welchen Routen die positiven Effekte der geringeren Kondensstreifen- und Ozonbildung den höheren CO₂-Ausstoß überwiegen.
- **Entschwefelung von Kerosin:** Während bei Benzin und Diesel bereits seit Jahren der Schwefelgehalt auf 10 ppm begrenzt ist, liegt dieser für Kerosin nach wie vor bei 3000 ppm. Schwefel ist mitverantwortlich für die Bildung von gesundheitsgefährdenden Ultrafeinstaubemissionen sowie für Vorläufer zur Bildung von Kondensstreifen. Weniger Schwefelgehalt bedeutet somit eine erhebliche Reduzierung der Schadstoffe für die Menschen im Umfeld der Flughäfen und verringert gleichzeitig die Non-CO₂-Effekte. Deutschland sollte daher die Entschwefelung wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, vorantreiben.

¹ Auch beim Einsatz von E-Kerosin, das deutlich mehr Energie bei seiner Herstellung benötigt als in ihm enthalten ist, ist abzuwägen: In welchem Verhältnis ist der hohe Energieaufwand bei der Herstellung von E-Kerosin zur Knappheit der erneuerbaren Energien angemessen, solange die Energiewende noch nicht abgeschlossen ist und strombasierte Kraftstoffe in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen.

Bewusst Reisen statt Verzicht

Grüner Wasserstoff wird langfristig knapp und teuer bleiben, außerdem wird er auch in vielen anderen Bereichen wie der Industrie benötigt. Wirklich klimaneutrales Fliegen wird mit ihm nicht umsetzbar sein. Daher kommen wir nicht darum herum, auch weniger zu fliegen. Dies verringert den Bedarf an E-Kerosin und senkt Emissionen direkt. Weniger Fliegen heißt aber keinesfalls Verzicht. Vielmehr geht es darum, bewusster zu reisen. Am einfachsten ist dies bei Geschäftsreisen: Spätestens seit Corona sind Videokonferenzen in vielen Fällen ein bewährter Ersatz. Unternehmen sparen viel Zeit und Geld. Touristische Reisen können zwar nicht durch Videokonferenzen ersetzt werden, aber es macht einen Unterschied, welches Ziel und welches Transportmittel die Reisenden wählen. Global betrachtet stammen rund drei Viertel aller CO₂-Emissionen im Tourismus aus dem Verkehr. Daher spielt die Wahl des Verkehrsmittels eine entscheidende Rolle für nachhaltigere Urlaubsformen.

An- und Abreise bestimmen ökologischen Fußabdruck des Reisens

Nachhaltiger Tourismus setzt neben ökologischen Standards bei Unterkunft und Verpflegung auch auf eine umweltschonende An- und Abreise. Die bewusste Auswahl der Reiseziele entsprechend der jeweiligen Erreichbarkeit mit Bus und Bahn verringert den ökologischen Fußabdruck enorm. Bei einer Fahrt mit der Bahn wird nur ein Sechstel so viel CO₂ verursacht wie von einem Flugzeug auf derselben Strecke. Wählt man zusätzlich ein näheres Ziel mit dem Zug und ersetzt eine längere Flugreise, steigt der [Klimavorteil](#) noch stärker.

In Europa gibt es inzwischen immer mehr [Nachtzugverbindungen](#), die einen Urlaub per Bahn ermöglichen. Die Reise über Nacht gleicht den Nachteil längerer Reisezeiten größtenteils wieder aus und möglicherweise höhere Kosten fürs Zugticket stehen Einsparungen bei Hotelübernachtungen gegenüber. Aber auch tagsüber lassen sich viele attraktive Ziele mit der Bahn erreichen. Außerdem: Im Gegensatz zum Flugzeug lässt sich mit dem Zug auch in Etappen reisen. Zugreisen bieten die Gelegenheit, unterwegs auszusteigen und spannende Zwischenziele *en passant* zu erleben. Dann beginnt der Urlaub schon mit der Fahrt.

Reisebranche trägt Verantwortung

Wer dennoch eine Flugreise antreten möchte, sollte bei mittleren Strecken einen Aufenthalt von mindestens sechs Tagen planen, bei Langstrecken mindestens vierzehn. Das heißt: statt mehrmals im Jahr ein Kurzurlaub, besser einmal ein langer.

Der Verzicht auf Städtetrips per Flugzeug und die schrittweise Reduzierung von Fernreisen ist der richtige Weg hin zu nachhaltigerem Reisen. Gerade die Tourismusbranche muss ihren Teil dazu beitragen und ihre Angebote entsprechend umstellen. Erste Reiseanbieter haben bereits damit begonnen. So bietet der französische Anbieter Evaneos überhaupt keine Flugreisen mehr für Aufenthalte von unter sechs Tagen an und setzt stattdessen auf nähere Ziele, die mit dem Zug angesteuert werden können.

Dabei sollte die Branche nicht nur das Angebot entsprechend anpassen, um Emissionen einzudämmen, sondern auch ihre Kund*innen aufklären und sensibilisieren und gezielt die nachhaltigeren Ziele schmackhaft machen. Statt mal eben zum Shoppen übers Wochenende nach Mailand zu jetten, kann es heißen: Über Nacht mit dem Zug nach Paris und am Morgen



Mobilität für Menschen.

den ersten Café au Lait auf den Champs-Élysées genießen, und nach einem Stadtbummel oder einem Besuch im Louvre geht es im Schnellzug weiter an die Côte d'Azur.

Michael Müller-Görnert
Verkehrspolitischer Sprecher
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Wallstr. 58
10179 Berlin
michael.mueller-goernert@vcd.org
www.vcd.org