



Emissionshandel für den Luftverkehr verschieben. Ja zum Klimaschutz, Nein zu einer Sonderabgabe für europäische Unternehmen

Gemeinsame Erklärung

**Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) e.V.,
die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) e.V.,
der Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) e.V.,
der Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW) e.V.,
das Deutsche Verkehrsforum e.V.,
der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) e.V. und
der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V.**

fordern die Politik auf, die für den 1. Januar 2012 geplante Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel (EU-ETS) um ein Jahr zu verschieben.

Diese Zeit muss die Europäische Kommission nutzen, um Nicht-EU-Staaten von der Einbindung in das EU-ETS zu überzeugen. Denn nur wenn alle Airlines weltweit teilnehmen, kann eine wettbewerbsneutrale Umsetzung gelingen, wie sie laut Koalitionsvereinbarung auch von der Bundesregierung angestrebt wird. Angesichts massiver internationaler Kritik scheint dies derzeit nicht wie vorgesehen möglich. Sollte die EU nun das ETS auf europäische Fluggesellschaften beschränken, benachteiligt sie diese mit einer Sonderabgabe. Dann geriete der Emissionshandel zur wirtschaftlichen und ökologischen Farce: Er gefährdete Arbeitsplätze in Europa, ohne das Klima zu schonen. Das kann nicht Inhalt und Ziel europäischer Politik sein. Deshalb ist das EU-ETS ein weiterer Lackmustest der politischen Glaubwürdigkeit Europas: Geht es um tragfähige Lösungen für mehr Klimaschutz – oder allein um Symbolpolitik?

Zahlreiche Drittstaaten haben angekündigt, sich dem EU-ETS nicht unterwerfen zu wollen – darunter die USA, China, Brasilien, Indien, Japan und Russland. Die USA wollen ihren Airlines sogar per Gesetz eine Teilnahme verbieten. Das Repräsentantenhaus hat der Gesetzesvorlage am 27. Oktober 2011 mit breiter Mehrheit zugestimmt. Der Rat der UN-Luftfahrtorganisation ICAO hat am 2. November 2011 eine Ausnahme von Drittstaaten gefordert. Immer mehr Staaten verlangen Ausnahmen für sich und drohen andernfalls mit empfindlichen Gegenmaßnahmen. Eine weitere Eskalation des Streits mit vielen unserer wichtigsten Handelspartner könnte die gesamte Wirtschaft in Mitleidenschaft ziehen. Gerade zu diesem Zeitpunkt, wo die EU dringend auf das Vertrauen von Märkten und Partnern angewiesen ist, wäre dies fatal. Konflikte und Sanktionen dürfen internationale Lösungen beim Klimaschutz nicht verhindern.

Wenn Airlines aus Drittstaaten ausgenommen werden, entsteht kein positiver klimapolitischer Effekt. Deshalb würde ein ETS im europäischen Alleingang sein Ziel verfehlen: Es würde allenfalls marginal zum Klimaschutz beitragen, aber einseitig europäische Unternehmen deutlich belasten und damit schwächen. Airlines mit weniger modernen, weniger treibstoffsparenden Flotten würden Marktanteile von europäischen Fluggesellschaften gewinnen, europäische Flughäfen unter dem Ausweichen auf Hubs in Drittstaaten leiden. Allein in Deutschland hängen mehr als 850.000 Arbeitsplätze vom Luftverkehr ab. Wertbezogen werden über 30 Prozent der deutschen Übersee-Exporte per Luftfracht transportiert. Eine leistungsfähige Luftverkehrsbranche ist für die deutsche und europäische Wirtschaft unverzichtbar.

BDI, ADV, BDLI, BTW, Deutsches Verkehrsforum, BDL und BDF bekennen sich zum Ziel, die Effizienz des Luftverkehrs weiter deutlich zu verbessern. Fliegen soll noch ressourcenschonender werden. Dafür sind neben innovativen Technologien, optimierten Abläufen, exzellenten Infrastrukturen und vernünftigen Flugrouten auch wirksame ökonomische Anreize entscheidend. Ein global abgestimmtes Emissionshandelsystem für den Luftverkehr kann einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die ICAO hat Anfang Dezember hierzu inhaltlich und zeitlich ambitionierte Ziele angekündigt, die auf dem Konsens aller wesentlichen Luftfahrtnationen beruhen würden. Das wäre ein entscheidender Vorteil gegenüber dem EU-Vorstoß. Diese Verhandlungen muss Europa unterstützen.

Die Europäische Kommission steht in Verantwortung, Wettbewerbsverzerrungen und internationale Spannungen abzuwenden. Die Bundesregierung ist aufgefordert, den EU-ETS für den Luftverkehr noch im Dezember auf die europäische Agenda zu setzen. BDI, ADV, BDLI, BTW, Deutsches Verkehrsforum, BDL und BDF halten eine vorläufige Verschiebung des Starttermins für die Einbeziehung des Luftverkehrs in das EU-ETS für dringend erforderlich. Ziel europäischer Politik muss es sein, eine wettbewerbsneutrale Umsetzung des EU-ETS für den Luftverkehr zu erreichen, europäische Arbeitsplätze zu sichern und tragfähigen Vereinbarungen für mehr Klimaschutz den Weg zu ebnen.

Prof. Dr. Hans-Peter Keitel
Präsident
Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.

Christoph Blume
Präsident
Arbeitsgemeinschaft
Deutscher
Verkehrsflughäfen e.V.

Dr. Thomas Enders
Präsident
Bundesverband der
Deutschen Luft- und
Raumfahrtindustrie e.V.

Klaus Laepple
Präsident
Bundesverband der
Deutschen Tourismuswirt-
schaft e.V.

Klaus-Peter Müller
Präsident
Deutsches
Verkehrsforum e.V.

Klaus-Peter Sieglöcher
Präsident
Bundesverband der
Deutschen Luftver-
kehrswirtschaft e.V.

Ralf Teckentrup
Präsident
Bundesverband der
Deutschen
Fluggesellschaften e.V.