

Klima und Gesundheit schützen!

## “Agenda klimaneutraler Luftverkehr”

Forderungen von Umweltverbänden zum Flugverkehr  
anlässlich der Legislaturperiode 2025-29

Deutschland und die Europäische Union müssen in der nächsten Legislaturperiode die Weichen für eine Transformation des Luftverkehrs stellen. Andernfalls ist das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 nicht zu erreichen. Wir erwarten daher von der künftigen Bundesregierung und dem Bundestag eine “Agenda klimaneutraler Luftverkehr”, die die folgenden drei strategischen Handlungsfelder enthalten sollte:

- Eine “**Roadmap klimaneutraler Luftverkehr**”, die die Maßnahmen skizziert, mit denen der Luftverkehr bis 2045 das Ziel der Klimaneutralität erreichen kann.
- Eine Strategie zur **Reduzierung des Fluglärms** mit dem Ziel, bis 2040 eine Minderung um 30 Prozent zu erreichen.
- Ein Handlungskonzept **zur Verringerung der Luftverschmutzung** im Umfeld von Flughäfen.

Wir Umweltverbände bieten der künftigen Bundesregierung an, gemeinsam mit den Akteuren der Luftverkehrswirtschaft konstruktiv an dieser “Agenda klimaneutraler Luftverkehr” mitzuwirken, um den Weg zu einer Transformation des Luftverkehrs zu ebnen. Dies beinhaltet zum einen unsere Unterstützung für Maßnahmen, die dem Sektor helfen, die Versorgung mit strombasierten Treibstoffen (E-Kerosin) zu sichern. Dies beinhaltet zum anderen das Primat der Vermeidung von Flügen und der Verlagerung von Kurz- und Mittelstreckenflügen, wo immer dies möglich ist: nicht, weil wir Flugverkehr per se ablehnen, sondern weil klimaneutrale Treibstoffe auch bei ambitioniertem Hochlauf auf lange Sicht nur begrenzt verfügbar und kostspielig sein werden.



### Maßnahmen für die nächste Legislaturperiode

Der Flugverkehr ist nicht nur die klimaschädlichste Form der Fortbewegung, er belastet durch Lärm und Luftverschmutzung auch direkt die Gesundheit von Menschen im Umfeld von Flughäfen. Mit mind. 7,5 Prozent der klimawirksamen weltweiten Emissionen, wovon zwei Drittel Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte sind, ist der Flugverkehr einer der relevanten Treiber des menschengemachten Klimawandels. Bislang gibt es kein wirksames Konzept, daran etwas zu ändern.

Gleichzeitig genießt der Flugverkehr zahlreiche Steuerprivilegien und direkte Subventionen. So besteuern die EU-Staaten weder Kerosin noch Tickets für internationale Flüge, während sie die Kosten der Flugsicherung und viele Flughäfen staatlich subventioniert.

Bis 2045 soll der Luftverkehr klimaneutral sein. Das bedeutet: Bis dahin muss die Branche es schaffen, alle direkten und indirekten Emissionen zu vermeiden oder zu kompensieren. Um dieses Ziel zu erreichen und zugleich den Gesundheitsschutz der Anwohnerinnen und Anwohner von Flughäfen zu verbessern, muss die Bundesregierung in der Legislaturperiode ab 2025 wichtige Weichen stellen:

- I. Die Bundesregierung sollte eine „**Roadmap klimaneutraler Luftverkehr**“ vorlegen. Sie umfasst Maßnahmen sowie Initiativen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene, die das Ziel des klimaneutralen Luftverkehrs bis 2045 möglich machen. Die folgenden **Einzelmaßnahmen** müssen dabei Teil der Roadmap sein und sollten in dieser Legislaturperiode dringend auf den Weg gebracht werden:
  - (1) Bundesregierung und Luftverkehrswirtschaft treiben gemeinsam den Aufbau einer Infrastruktur zur Erzeugung von strombasierten Kraftstoffen (Power-to-Liquid-Kerosin) voran, die strikte Nachhaltigkeitsstandards erfüllen. Diese Kraftstoffe sind eine zentrale Voraussetzung für einen klimaneutralen Flugverkehr.
  - (2) Die Bundesregierung setzt sich auf EU-Ebene dafür ein, den Emissionshandel und die Energiesteuer-Richtlinie zu stärken und weiterzuentwickeln. So trägt sie dazu bei, Anreize für einen schnellen Umstieg auf strombasierte Kraftstoffe zu schaffen, das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 auch im Flugverkehr einzuhalten sowie die steuerliche Gleichbehandlung von Kerosin mit anderen fossilen Kraftstoffen zu erreichen.
  - (3) Die Bundesregierung entwickelt die nationale Luftverkehrsteuer als wichtiges Instrument zur Steuergerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern weiter. Dazu wird eine weitere Distanzklasse für Flüge über 13.000 km eingeführt sowie die bestehende Deckelung der Steuereinnahmen aufgehoben.
  - (4) Um die besonders klimaschädlichen Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte zu minimieren, müssen regulative Maßnahmen und finanzielle Anreize zur Ermöglichung und Förderung klimaoptimierter Flugrouten eingeführt werden sowie der Deutsche Wetterdienst (DWD) und die Deutsche Flugsicherung (DFS) entsprechend ertüchtigt. Kurzfristig sind zudem die unter III. genannten Kraftstoffstandards für schwefel- und aromatenarmes fossiles Kerosin sowie mittel- und langfristig

## “Agenda klimaneutraler Luftverkehr”: Klima & Gesundheit schützen!

Forderungen von Umweltverbänden zum Flugverkehr anlässlich der Bundestagswahl 2025

---

der Einsatz strombasierter Treibstoffe unabdingbar, um die erheblichen Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte des Fliegens zu minimieren.

- (5) Die Höhe der klimaschädlichen Subventionen des Bundes für den Luftverkehr in Form von direkten Subventionen oder Steuererleichterungen wird planungssicher schrittweise auf null gesenkt und bis 2030 mindestens halbiert.
  - (6) Attraktive Bahnangebote ermöglichen die Verlagerung von innerdeutschen und europäischen Flügen sowie Flüge von und ins nahe Ausland auf die Bahn zu verlagern. Neben zusätzlichen Verbindungen am Tag auf den relevantesten Flugrouten gehören dazu auch Nachtzugverbindungen. Hierfür muss die Politik die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen.
  - (7) Technische Lösungen benötigen Zeit und sind absehbar begrenzt und teuer. Solange keine ausreichenden Lösungen für klimaneutrales Fliegen verfügbar sind, muss der Flugverkehr reduziert werden, wo immer möglich. Dazu stehen der Bundesregierung verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung, die in einigen anderen europäischen Ländern schon erprobt werden, wie die Reduzierung von Slots, ein degressiv auszugestaltender CO<sub>2</sub>-Deckel und ein Streichen von Kurzstreckenflügen auf Strecken, die in wenigen Stunden mit der Bahn zu erreichen sind. Solche Maßnahmen sind verbindlich im Luftverkehrsgesetz zu regeln.
  - (8) Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer Ebene dafür ein, dass die kostenlose Zuteilung der Slots und die Praxis der „Großvaterrechte“ (Grandfathering) abgeschafft werden.
- II. Wir fordern die Bundesregierung auf, eine **Strategie zur Reduzierung des Lärms bis 2040 um 30 Prozent vorzulegen**, um die Umsetzung des „EU Zero Pollution Action Plan“ zu forcieren. Da Fluglärm die Gesundheit der Menschen im Nahbereich von Flughäfen besonders stark schädigt, sind in diesem Bereich die folgenden Maßnahmen notwendig:
- (1) Eine Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes sowie der 2. Fluglärmschutzverordnung, um den baulichen Schallschutz für Anwohnerinnen und Anwohner gemäß den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung zu erweitern.
  - (2) Eine Novellierung des Luftverkehrsgesetzes, um neben der Sicherheit des Luftverkehrs gleichberechtigt die Verpflichtungen zur Lärminderung und zum Klimaschutz zu verankern. Der aktive Schallschutz soll eine höhere Gewichtung durch die Luftverkehrsbehörden und Flugsicherheitsbehörden und einen relativen Vorrang vor einem passiven Schallschutz erhalten.
  - (3) Die Verpflichtung von Flughäfen, Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms zu ergreifen, die dem Stand der Technik entsprechen. Dazu gehört die Einführung von dynamischen Betreiberpflichten für Flughafenbetreiber analog zum Immissionsschutzrecht. So würden Innovationen im Luftverkehr den Anwohnerinnen und Anwohner von Flughäfen zugutekommen.

## “Agenda klimaneutraler Luftverkehr”: Klima & Gesundheit schützen!

Forderungen von Umweltverbänden zum Flugverkehr anlässlich der Bundestagswahl 2025

---

- (4) Ein allgemeines Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr und 6 Uhr ist notwendig, um den Gesundheitsschutz der Anwohnerinnen und Anwohner von Flughäfen zu verbessern.
- III. Wir fordern die Bundesregierung dazu auf, Maßnahmen zur **Verringerung der Luftverschmutzung im Umfeld von Flughäfen** zu ergreifen, um so den **Gesundheitsschutz** der dort lebenden Menschen zu verbessern. Besonders gesundheitsschädlich sind **ultrafeine Partikel (UFP)**, die beim Verbrennen von Kerosin, insbesondere beim Startvorgang entstehen. Diese Teilchen sind so gefährlich, weil sie aufgrund ihrer geringen Größe sehr tief in die Lunge eindringen und in den Blutkreislauf gelangen. Die folgenden Maßnahmen sind geeignet, das Risiko von Erkrankungen zu senken:
- (1) Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer Ebene für einen strengeren Schwefel-Grenzwert bei Kerosin von 10 ppm ein, wie er bereits seit Jahren für Benzin und Diesel gilt. Zusätzlich begrenzt sie den Anteil der Aromaten so, dass er sich an der unteren Grenze der ASTM-Standards (8%) orientiert. Dadurch können die gesundheitsschädlichen Feinstaub- und Ultrafeinstaubemissionen deutlich gesenkt werden. Zugleich können diese Maßnahmen die klimaschädlichen Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte reduzieren.
  - (2) Die Bundesregierung überführt die europäische Messverpflichtung für UFP zügig in nationales Recht und baut eine entsprechende Messinfrastruktur auf.
  - (3) Die Bundesregierung unterstützt die Verfügbarkeit von schwefel- und aromatenarmen Kerosin an deutschen Flughäfen nach dem Vorbild des Flughafens Wien-Schwechat, an dem bereits seit Jahren nur noch schwefelarmes Kerosin getankt werden kann.

### *Ansprechpartner*

- Werner Kindsmüller, Bundesvereinigung gegen Fluglärm, 0151 28804294, [werner.kindsmueller@fluglaerm.de](mailto:werner.kindsmueller@fluglaerm.de)
- Anja Köhne, Germanwatch, Referentin für Mobilität - Schwerpunkt klimaneutraler Flugverkehr, 030 577132-872, [koehne@germanwatch.org](mailto:koehne@germanwatch.org),
- Marte van der Graaf, Transport&Environment Deutschland, Aviation Policy Officer, 0162 9092696, [marte.vandergaaf@transportenvironment.org](mailto:marte.vandergaaf@transportenvironment.org)
- Michael Müller-Görnert, VCD, Verkehrspolitischer Sprecher, 0177 1702461, [michael.mueller-goernert@vcd.org](mailto:michael.mueller-goernert@vcd.org)