

“Agenda klimaneutraler Luftverkehr”

Forderungen an die Bundesregierung (Aktualisierte Fassung vom Juni 2026)¹

Ein entscheidendes Jahrzehnt für Klimaneutralität im Luftverkehr

Der Luftverkehr 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-CO₂-Effekte sind, ist der Flugverkehr einer der relevanten Treiber des menschengemachten Klimawandels. Bislang gibt es weder den politischen Willen noch eine kohärente Strategie, um bestehende Lösungen mit der notwendigen Geschwindigkeit umzusetzen und darüberhinausgehend notwendige Lösungen zu entwickeln. Besonders verheerend sind dabei die prognostizierten Wachstumsraten, die von einer Verdoppelung bis Verdreifachung des Verkehrsaufkommens weltweit bis 2050 ausgehen: Dies würde gegen jedes Klimaziel verstoßen, selbst unter optimistischsten Annahmen hinsichtlich der Verfügbarkeit technischer Lösungen wie klimaneutraler Treibstoffe.

Gleichzeitig gibt es zahlreiche Steuerprivilegien und direkte Subventionen für die Luftfahrt. So wird weder Kerosin besteuert, noch eine Mehrwertsteuer auf Auslandstickets erhoben.

Bis 2050 soll der Luftverkehr klimaneutral sein – entsprechend der allgemeinen globalen Klimaziele und des eigenen Ziels der Branche. Das bedeutet: Bis dahin muss die Branche es schaffen, alle direkten und indirekten Emissionen zu vermeiden oder zu kompensieren. Um hierfür geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, sollte die Bundesregierung ihre Luftfahrtstrategie durch drei Aktionspläne jeweils zu Klimaschutz, Lärm sowie Luftqualität ergänzen und umsetzen.

Um das Klimaziel zu erreichen und zugleich den Gesundheitsschutz der Anwohnerinnen und Anwohner von Flughäfen zu verbessern, muss die Bundesregierung noch in dieser Legislaturperiode wichtige Weichen stellen und konkrete Maßnahmen ergreifen:

- I. Die Bundesregierung sollte einen „**Aktionsplan klimaneutraler Luftverkehr**“ vorlegen. Dieser umfasst Maßnahmen sowie Initiativen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene, die das Ziel des klimaneutralen Luftverkehrs bis spätestens 2050 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

¹ Eine erste Fassung dieser Vorschläge, als Forderungen für die Legislaturperiode, wurde von den Verbänden unter dem Titel „Roadmap klimaneutraler Flugverkehr“ im Januar 2025 veröffentlicht.

Flugverkehr. Zur Sicherung des Hochlaufs klimaneutraler Treibstoffe und diesbezüglicher erneuerbarer Energie- und nachhaltiger Kohlenstoffquellen setzt sich die Bundesregierung zudem für Länderpartnerschaften ein, die sozial und ökologisch nachhaltig ausgerichtet sind.

- (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 spätestens 2050 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 weiter. Teile der so entstehenden höheren Einnahmen sollen für den Hochlauf und Einsatz klimaneutraler Treibstoffe und für Maßnahmen zur Reduktion der Nicht-CO₂-Effekte eingesetzt werden.
- (4) Um die besonders klimaschädlichen Nicht-CO₂-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 können zudem die unter III. genannten Kraftstoffstandards für schwefel- und aromatenarmes fossiles Kerosin sowie mittel- und langfristig der Einsatz strombasierter Treibstoffe die erheblichen Nicht- CO₂-Effekte des Fliegens reduzieren.
- (5) Die ca. 12 Mrd. € an Subventionen des Bundes für den Luftverkehr jährlich (Quelle: UBA, 2019) in Form von direkten Subventionen oder Steuererleichterungen werden 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. Hierfür muss die Politik die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen. Dazu gehören verlässliche Bahnverbindungen in Deutschland, ein vermehrtes und verbessertes Angebot an europäischen Schnell- und Nachtzügen (u.a. durch die Einführung eines Europataktes), entsprechende Investitionen in Infrastrukturen, ein verbraucherfreundliches „Ticketing“ (Fahrplanauskunft und Buchung) sowie eine verbesserte Steuerung des Bahnsektors auf europäischer Ebene.
- (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 CO₂-Deckel und ein Streichen von Kurzstreckenflügen auf Strecken, die in wenigen Stunden mit der Bahn zu absolvieren 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. Stattdessen sollen Slots versteigert werden.
- II. Wir fordern die Bundesregierung auf, einen **Aktionsplan 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. Fluglärmschutz-Verordnung, 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.
 - (4) Ein allgemeines Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr und 6 Uhr, um den Gesundheitsschutz der Anwohnerinnen und Anwohner von Flughäfen zu verbessern.
- III. Wir fordern die Bundesregierung dazu auf, einen Aktionsplan 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. In der Folge können sie zu Atemwegs- und Kreislauferkrankungen bis hin zur Todesfolge führen. Besonders gefährdet sind vulnerable Gruppen (Kinder, Schwangere, Senioren) und vorerkrankte Menschen. Die folgenden Maßnahmen sind geeignet, die Risiken zu senken:
- (1) Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer Ebene für einen Grenzwert für UFP ein, der sich an den Erkenntnissen der Medizin orientiert.
 - (2) Ebenso setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für einen strengeren Schwefel-Grenzwert bei Kerosin von 10 ppm ein, wie er bereits seit Jahren für Benzin und Diesel gilt.

- (3) Zusätzlich begrenzt sie in Deutschland sukzessive den Anteil der Aromaten so, dass er sich an der unteren Grenze der ASTM-Standards (8%) orientiert.

Auf internationaler Ebene setzt sich die Bundesregierung für die weitere Absenkung des für Jet-Fuel vorgeschriebenen Mindestanteils an Aromaten Richtung Null ein.

- (4) Die Bundesregierung überführt die europäische Messverpflichtung für UFP zügig in nationales Recht und baut eine entsprechende Messinfrastruktur auf.

- (5) 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.

Dadurch können die gesundheitsschädlichen Feinstaub- und Ultrafeinstaubemissionen deutlich gesenkt werden. Zugleich können diese Maßnahmen die klimaschädlichen Nicht-CO₂-Effekte reduzieren.

Ansprechpartner

- **Werner Kindsmüller**, Bundesvereinigung gegen Fluglärm:
0151 28804294, werner.kindsmueller@fluglaerm.de
- **Anja Köhne**, Germanwatch, Referentin für klimaneutralen Flugverkehr:
0170 3202 503, koehne@germanwatch.org,
- **Alfred Schreiber**, Verkehrsclub Deutschland (VCD):
0173 5938400, alfred.schreiber@vcd-bayern.de