

**ADAC**

# **Europa in Bewegung – sicher, nachhaltig und verbraucherorientiert.**

Impulse zur Europawahl 2024





# ADAC – Blick auf Europa

## Entwicklung zu einem nachhaltigen Luftverkehr bis 2050

Die Luftverkehrsbranche hat sich dazu verpflichtet, bis spätestens 2050 einen CO<sub>2</sub>-neutralen Flughafen- und Flugbetrieb zu gewährleisten. Konkrete Wegmarken zum Ziel sind inzwischen auch im Green Deal beziehungsweise im Fit-for-55-Paket auf EU-Ebene festgehalten und im Rahmen verschiedener Regelwerke mit der ReFuel Aviation, dem überarbeiteten EU-ETS und der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) festgeschrieben.

Die AFIR umfasst für den Luftverkehr Zielvorgaben sowohl für die Bodenstromversorgung an den Terminals als auch auf dem Flughafenvorfeld. Konkret müssen Flughäfen stationäre Flugzeuge bis 2025 an allen Flugsteigen (Gates) und bis 2030 an allen Parkpositionen auf dem Flughafenvorfeld mit Strom aus ihrem Stromnetz oder mit mobilen Bodenstromaggregaten versorgen.

Hierdurch ist ein entscheidender Beitrag zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs am Boden zu erwarten: Denn während der Standzeiten von Luftfahrzeugen an Flughäfen wird derzeit der benötigte Bordstrom noch überwiegend durch die Hilfsturbinen am Luftfahrzeug selbst (Auxiliary Power Units, APUs) mittels Kerosinverbrennung oder durch mobile, mit Dieselaggregaten betriebene Bodenstromanlagen zur Verfügung gestellt. Insbesondere die dabei entstehenden Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen wirken sich negativ auf die Umwelt und das Klima aus.

Darüber hinaus ist neben der Versorgung der stationären Flugzeuge mit Bodenstrom auch die Klimatisierung der



**Lücken schließen für einen nachhaltigen Luftverkehr bis 2050**

Flugzeuge am Boden wichtig. Um die THG-Emissionen zu mindern, sollte daher auch die Ausstattung der Flughäfen mit Pre-Conditioned Air-Anlagen gefördert werden. Hierbei wird die Flugzeugkabine auf der Parkposition nicht mehr durch die Hilfsturbinen am Flugzeug, sondern durch externe Anlagen gekühlt oder geheizt.

*„Rund 60 Prozent der ADAC Mitglieder fliegen mindestens einmal im Jahr – zum Flugzeug gibt es einfach keine Alternativen, wenn man in die Ferne reisen möchte! Daher ist es wichtig, dass der Luftverkehr nachhaltiger wird, und bis 2050 tatsächlich CO<sub>2</sub>-neutral ist. Nur so kann er den Anforderungen der Verbraucherinnen und Verbraucher und des Klimaschutzes gerecht werden.“*



**Gerhard Hillebrand**  
Verkehrspräsident ADAC e.V., München

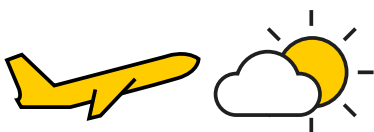
## CO<sub>2</sub>-Neutralität in der Luftverkehrsbranche

» Durch den Einsatz alternativer Technologien, etwa auf Basis von Direktstrom, Batterien oder Wasserstoff, können der Strombedarf während der Standzeit am Flughafen gedeckt, Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen vermieden und die Lärmbelastung gleichzeitig minimiert werden.

Den größten Hebel bei der Dekarbonisierung des Flugbetriebs bietet der Ersatz von fossilem Kerosin durch nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF). Diese haben sowohl bei biogenen SAFs als auch eFuels den Vorteil, dass die Tankinfrastruktur an den Flughäfen nicht angepasst werden muss.

### Neben alternativen Kraftstoffen sind auch alternative Antriebe Teil der Lösung:

Vor allem auf der Mittel- oder Langstrecke wird erwartet, dass Wasserstoff einen entscheidenden Beitrag zur Dekarbonisierung der Luftfahrt leisten kann. Die Nutzung der derzeitigen Betankungsinfrastruktur ist allerdings für Wasserstoff nicht möglich. Deshalb sollte die Notwendigkeit von Wasserstoffinfrastruktur an Flughäfen zu Beginn der 2030er-Jahre überprüft werden. Außerdem sollte ein Zeitplan zum Aufbau der Infrastruktur entsprechend des Sachstandes postuliert werden.



» Um die Anpassung der Bodeninfrastruktur an die Antriebskonzepte der Zukunft nicht zu versäumen, muss in die AFIR oder in die Folgeverordnungen ein entsprechender Prüfmechanismus aufgenommen werden.

Der Vorschlag einer Kerosinbesteuerung wurde im ursprünglichen Fit-for-55-Paket der EU-Kommission 2021 formuliert. Sie sollte europaweit erhoben werden, um eine Verzerrung des Wettbewerbs zwischen Flughäfen innerhalb der EU zu vermeiden. Der Vorschlag einer Kerosinsteuer scheiterte an der nötigen Zustimmung aller Mitgliedstaaten, weil sie eine Verschiebung von Passagierströmen über Non-EU-Drehkreuze attraktiv gemacht hätte, wo keine Kerosinsteuer angefallen wäre, oder sogar im schlechtesten Fall einen Anreiz für mehr Emissionen durch zusätzlich mittransportierten Treibstoff für den Rückflug (Fuel Tankering) ausgelöst hätte.

» In der politischen Diskussion um die Besteuerung des Luftverkehrs ist aus ADAC Sicht die Luftverkehrsabgabe im Vergleich zur Kerosinsteuer (national wie europäisch) das bessere Instrument. Diese kann im Gegensatz zu einer Kerosinsteuer nicht umgangen werden, fällt für alle abfliegenden Airlines unabhängig vom Endziel an und kommt damit vor allem bei Reinvest der Einnahmen in nachhaltige Kraftstoffe der Umwelt zugute.

### Der ADAC empfiehlt,

- dass die Luftverkehrsbranche bis 2050 CO<sub>2</sub>-neutral ausgestaltet sein muss.
- dass das fossile Kerosin entsprechend der ReFuel Aviation schrittweise auf erneuerbare Kraftstoffe umgestellt werden muss und alternative Antriebe stärker forciert werden.
- dass sämtliche technischen und organisatorischen Einsparpotenziale für das Erreichen der CO<sub>2</sub>-Neutralität ambitioniert verfolgt werden sollten.
- dass noch bestehende Emissionen durch CO<sub>2</sub>-Bepreisungsinstrumente auszugleichen sind.
- dass in Erwägung einer Kerosinsteuer eine europäische Luftverkehrsabgabe nach dem deutschen Vorbild klar vorzuziehen ist, welche dann auf alle aus der EU abfliegenden Flugzeuge anfällt und in ihrer Höhe abhängig vom Endziel berechnet wird.
- dass die Einnahmen für die Finanzierung und Produktionsförderung von nachhaltigen Flugkraftstoffen oder den Infrastrukturaufbau für nachhaltige Flugkraftstoffe beziehungsweise Wasserstoff verwendet werden sollten.

## Vorstellung des ADAC

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u.a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Bera-

tungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrt-technischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung, sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschiffahrt. Im Rahmen der Interessenvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein.

## Impressum

Herausgeber und Druck  
ADAC e.V., Europäische Interessenvertretung  
Hansastraße 19, 80686 München  
europa@adac.de

Hinweis zum Widerruf und Neubezug  
Wenn Sie keine weiteren ADAC – Blick auf  
Europa Ausgaben erhalten möchten,  
schicken Sie uns bitte eine E-Mail an  
europa@adac.de

Datenschutz-Hinweis  
Allgemeine Informationen zum Datenschutz  
finden Sie auf [adac.de/datenschutz-dsgvo](https://adac.de/datenschutz-dsgvo)

Gender-Hinweis  
Alle Inhalte wenden sich an und gelten für  
alle Geschlechter.  
Soweit grammatikalisch männliche, weib-  
liche oder neutrale Personenbezeichnungen  
verwendet werden, dient dies allein der  
besseren Lesbarkeit.

Weitere Hinweise  
Auf [adac.de](https://adac.de) finden Sie weitere Vertiefungen  
und Stellungnahmen.

Interessenvertretung  
Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister  
des Deutschen Bundestags nach dem Lob-  
byregistergesetz, Registernummer: R002184  
sowie im Europäischen Transparenzregister,  
Registernummer: 02452103934-97. Die  
Interessenvertretung wird auf der Grundlage  
des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregis-  
tergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex  
Interessenvertretung betrieben.