

Mobilität | Infrastruktur

# Luftverkehr – fit für die Zukunft

vbw

Position  
Stand: August 2023

Die bayerische Wirtschaft



Hinweis

Zitate aus dieser Publikation sind unter Angabe der Quelle zulässig.

## Vorwort

### Das Luftverkehrsdrehkreuz München muss international bestehen können

Bayern konkurriert und kooperiert als Flächenstaat mit hoch verdichteten, leistungsstarken Räumen in aller Welt und ist deshalb auf eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Wesentlicher Bestandteil dieser Struktur ist das internationale Luftverkehrsdrehkreuz München.

Die für den Klimaschutz notwendigen Transformationsprozesse haben große, belastende Auswirkungen auch auf den Luftverkehr. In einer solchen Situation ist es wichtig, dass Unternehmen weiterhin gut aufgestellt bleiben. Zusätzliche Belastungen sind nicht angebracht. Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten europäischer Airlines und Drehkreuze, insbesondere des Luftverkehrsdrehkreuzes München, müssen vermieden werden. Es darf nicht zu einer Verlagerung von Luftverkehr in andere Teile der Welt kommen – das würde nicht nur der heimischen Wirtschaft schaden, sondern auch dem Klima, weil europäische Standards dort nicht greifen.

Das Luftverkehrsdrehkreuz München hat in der Pandemie einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung von Lieferketten geleistet. Jetzt gilt es, die Hub-Funktion in München für die Zukunft zu sichern und den Luftverkehrsstandort Bayern nachhaltig erfolgreich aufzustellen. Unser Positionspapier enthält dazu wesentliche Forderungen.

Bertram Brossardt  
16. August 2023



# Inhalt

Position auf einen Blick	1
<b>1 Drehkreuzfunktion erhalten und ausbauen</b>	<b>2</b>
1.1 Eine vernetzte Wirtschaft braucht moderne Infrastruktur	2
1.2 Zubringerverkehre kundenorientiert ausgestalten	2
1.3 Intermodalität dringend stärken	3
<b>2 Mehr Klimaschutz im Luftverkehr</b>	<b>4</b>
2.1 Klimaschutz verantwortungsvoll gestalten	4
2.2 Konsequenz auf technologische Innovationen setzen	4
2.3 Nachhaltiges Kerosin muss Marktrelevanz erlangen	5
2.4 Luftverkehr und EU-Emissionshandel	6
Anhang: Weiterführende Informationen	7
Ansprechpartner/Impressum	8

## Position auf einen Blick

### Luftverkehr muss für die Zukunft stark aufgestellt sein

Wesentlicher Bestandteil eines zukunftsorientierten Luftverkehrs aus bayerischer Sicht ist das Luftverkehrsdrehkreuz München. Nur mit einer zukunftsfähigen Aufstellung des Flughafens München als internationales Luftverkehrsdrehkreuz können langfristig sowohl die Funktionen des Flughafens als wichtiger Teil in den Lieferketten der Unternehmen als auch für eine zunehmend nachhaltige Personenbeförderung gewährleistet werden.

Voraussetzung für einen klimagerechten Luftverkehr sind internationale Klimaschutzregeln, damit Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden und keine Umgehung europäischer und deutscher Regelungen durch eine Verlagerung von Verkehren auf außereuropäische Drehkreuze erfolgt.

Nachhaltige Flugkraftstoffe müssen wettbewerbsfähig werden können. Erforderlich sind dazu wettbewerbsneutrale und europaweit einheitliche Regelungen, flankiert von einem wettbewerbsneutralen Finanzierungsmechanismus.

Voraussetzung für weniger Kurzstreckenverbindungen sind eine leistungs- und wettbewerbsfähige Schieneninfrastruktur und ein attraktives Intermodalangebot. Zudem muss eine kundenorientierte Ausgestaltung der Zubringerflüge möglich bleiben. Ein pauschales Verbot inländischer Zubringerflüge ist nicht zielführend – weder für Luftverkehrsunternehmen, noch für die Fluggäste und ebenso wenig für die Umwelt.

Eine zukunftsgerichtete Anbindung des Flughafens München muss auf moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für den Transport von Personen und Gütern setzen. Dabei ist eine signifikant verbesserte intermodale Anbindung unter besonderer Berücksichtigung des Schienenverkehrs für den Flughafen München von herausragender Bedeutung. Mit dem Ziel einer prosperierenden Standortentwicklung ist das Luftverkehrsdrehkreuz München in jedem Fall konsequent an den vorhersehbaren Bedarf anzupassen und die erforderlichen Investitionen sind sicherzustellen.

Damit es nicht zu Carbon Leakage kommt, ist die Verlagerung von Luftverkehren an außereuropäische Drehkreuze aufgrund einseitig belastender Regelungen zu verhindern. Ziel muss es sein, eine Gleichbehandlung inner- und außereuropäischer Zubringerflüge zu erreichen. Nachhaltige Flugkraftstoffe sind ein wichtiger technologischer Schlüssel, um die Zukunft des Fliegens nahezu CO<sub>2</sub>-neutral zu gestalten. Bei einer Quote für nachhaltige Flugkraftstoffe dürfen allerdings keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen. Eine Kerosinsteuer ist in diesem Zusammenhang ebenfalls abzulehnen.

# 1 Drehkreuzfunktion erhalten und ausbauen

## Hub-Funktion bringt viele Vorteile

### 1.1 Eine vernetzte Wirtschaft braucht moderne Infrastruktur

Wertschöpfungsketten und Warenströme haben globale Dimensionen, Bayerns Unternehmen sind global vernetzt. Um weiter so erfolgreich zu sein, braucht die bayerische Wirtschaft ein wettbewerbsfähiges Luftverkehrsdrehkreuz als Heimatbasis in diesem weltumspannenden System.

Wird Infrastruktur nicht laufend modernisiert und bei Bedarf erweitert, dann entspricht sie bald nicht mehr den Anforderungen und es entstehen signifikante Standort- und Wettbewerbsnachteile. Transporte laufen über andere Wege, ein Teil der Wertschöpfung geht mit. Die vbw stand und steht daher für einen bedarfsgerechten Infrastrukturausbau des Flughafens München.

So, wie digitale Geschäftsmodelle nur möglich sind, wenn eine hochleistungsfähige Infrastruktur für die Datenübertragung bereitsteht, brauchen alle Geschäftsmodelle eine moderne Verkehrsinfrastruktur für den Transport von Personen und Gütern, denn Innovationen finden nicht nur digital statt. Infrastruktur macht den Standort Bayern attraktiv – für global vernetzte bayerische Unternehmen, ihre weltweiten Kooperationspartner und neu angesiedelte Unternehmen, die alle für Wertschöpfung am Standort sorgen.

### 1.2 Zubringerverkehre kundenorientiert ausgestalten

Die gesellschaftlichen Erwartungen an Unternehmen steigen in der Debatte um den Klima- und Umweltschutz stetig an. Im Luftverkehr stehen hier insbesondere die Kurzstreckenflüge im Fokus.

Ohne ein attraktives Kurzstreckennetz zu deutschen Drehkreuzen würden Passagiere auf ausländische Hub-Flughäfen ausweichen. München und Frankfurt sind die deutschen Tore zur Welt. Diese Rolle darf nicht an Wettbewerber in Istanbul, Doha, Dubai oder London verloren gehen. Das würde nicht nur Airlines und Flughäfen schwächen. Auch die Wirtschaftskraft der bayerischen Flughafenregionen und der deutschen Volkswirtschaft insgesamt würde sinken. Im Hinblick auf den Klimaschutz wirkt eine Verlagerung von Verkehren an ausländische Drehkreuze ebenfalls kontraproduktiv.

Ein pauschal gefordertes Verbot inländischer Zubringerflüge ist dementsprechend nicht zielführend. Als Ersatz für Kurzstreckenverbindungen wird in erster Linie der Schienenpersonenverkehr genannt. Dies setzt jedoch eine leistungs- und wettbewerbsfähige Schieneninfrastruktur und entsprechende Produktangebote – auch und insbesondere im Fernverkehr – voraus.

### 1.3 Intermodalität dringend stärken

Der Flughafen München ist nicht adäquat an das Nah-, Regional- und -Fernverkehrsschiennetz angeschlossen. Im Gegensatz dazu wurde an anderen europäischen Hub-Flughäfen die Schienenanbindung in den letzten Jahren um überregionale Angebote erweitert. Beispiel hierfür sind neben Frankfurt die Flughäfen Paris Charles-De-Gaulles, Zürich und Wien.

Eine verbesserte Schienenanbindung des Flughafens München ist Voraussetzung für die Reduktion von Kurzstreckenflugverkehr; daneben trägt sie dazu bei, zusätzliche Quellmärkte zu erschließen, und die bayerische Fläche besser zu integrieren. So kann die im nationalen und internationalen Vergleich notwendige Fortentwicklung der Standortqualität erreicht werden.

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau, Verkehr (StMB) hat im Rahmen einer Taskforce Intermodalität ein Vier-Stufen-Konzept zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München entwickelt, an dessen Umsetzung nun gemeinschaftlich zu arbeiten ist. Das Konzept reicht von Optimierungen des Status Quo über eine verbesserte Anbindung mit der 2. Stammstrecke und eine Ausweitung des bestehenden Überregionalen Flughafen Express (ÜFEX)-Netzes bis hin zur Fernbahnanbindung.

Dringend nötige Infrastrukturmaßnahmen, wie z. B. die Wendeanlage Schwaigerloh, das Überwerfungsbauwerk Flughafen West und der Erdinger Ringschluss gehen Hand in Hand mit attraktiven neuen Zugverbindungen bzw. Angebotsausweitungen zum Flughafen aus beispielsweise Nürnberg, Innsbruck und Salzburg. Langfristig ist eine Anbindung mit ICE-Fernverkehrshalt am Flughafen München dringend erforderlich. Dafür müssen jetzt die Voraussetzungen geschaffen werden.

Mit einer deutlichen Verbesserung der Schienen- und Intermodalanbindung würden wichtige Standortfaktoren geschaffen, um den gesamten Einzugsbereich des Drehkreuzes München effizienter anbinden und den Flughafen München weiterhin als Lufthansa-Qualitäts-hub betreiben zu können.

## 2 Mehr Klimaschutz im Luftverkehr

### Vielzahl von CO<sub>2</sub>-Einsparmaßnahmen umsetzen

#### 2.1 Klimaschutz verantwortungsvoll gestalten

Gemessen an den in Deutschland anfallenden CO<sub>2</sub>-Emissionen aller Verkehrsträger entfielen 2019 1,4 Prozent auf den innerdeutschen Flugverkehr. Die entspricht 0,3 Prozent der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen Deutschlands. Gleichwohl arbeitet die Branche mit Nachdruck daran, ihre Klimawirkung weiter zu reduzieren.

Der Flughafen München hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 CO<sub>2</sub>-neutral zu sein. Dafür investiert der Konzern 150 Millionen Euro ausschließlich in den Klimaschutz. Durch eigene Reduktions- sowie Kompensationsmaßnahmen will die FMG ihr Klimaschutzziel erreichen.

Die Lufthansa Group hat sich ebenfalls ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt und will bis 2030 ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 2019 halbieren und bis 2050 eine neutrale CO<sub>2</sub>-Bilanz erreichen. Das sind wichtige Beiträge, um die Dekarbonisierung der Luftfahrt aktiv mitzugestalten.

Als internationale Branche benötigt der Luftverkehr internationale und global wirksame Klimaschutzregeln. Deutsche und europäische Regulierung darf nicht durch eine Verlagerung von Verkehren auf außereuropäische Carrier und Drehkreuze umgangen werden. Nötig sind:

- eine Offensive für treibstoffsparende Technologien bei Flugzeugen und klimafreundlichere Kraftstoffe
- mehr Ambition und Fairness in der internationalen Regelsetzung, also ein Level Playing Field im internationalen Wettbewerb
- mehr Intermodalität zwischen dem Luftverkehr und weiteren Verkehrsträgern, insbesondere Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Schienenangebote rund um Flughäfen

#### 2.2 Konsequenz auf technologische Innovationen setzen

Der Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft zeigt in seinen Handlungsempfehlungen *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen* auf Basis der gleichnamigen umfassenden Studie auf, dass technologische Lösungen eine absolute Schlüsselrolle für einen ökologisch, ökonomisch und gesellschaftlich erfolgreichen Klimaschutz spielen, und zugleich Bayern beziehungsweise Deutschland als Standorte in Forschung und Entwicklung gut aufgestellt sind. Zu den Leuchtturmtechnologien, auf die man aus bayerischer Sicht setzen sollte, zählen neben den erwähnten synthetischen Kraftstoffen beispielsweise auch das elektrische und hybride Fliegen oder die Vernetzung von Verkehrssystemen. Die Luft- und Raumfahrttechnologien

zählen zudem zu den technologischen Zukunftsfeldern für den Freistaat. Der Staat muss sich daher bei seinen Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen darauf konzentrieren, das Potenzial technologischer Innovationen zu heben.

### 2.3 Nachhaltiges Kerosin muss Marktrelevanz erlangen

Am Flughafen München kann seit 01. Juni 2021 für die Betankung von Flugzeugen auch „grünes Kerosin“ zum Einsatz kommen. Nach eingehender technischer Prüfung wurde das Tanklager am Flughafen für die klimafreundlichen Treibstoffe der Zukunft geöffnet. Damit können am Flughafen München nachhaltige Kraftstoffe, sogenannte Sustainable Aviation Fuels (SAF) eingelagert und vertankt werden. Dies ist ein bedeutender Meilenstein für mehr Klimaschutz im Luftverkehr.

Noch ist SAF wesentlich teurer als herkömmliches Kerosin. Erreicht werden muss daher eine Skalierung, die den mengenmäßigen Bedarf der Luftverkehrswirtschaft decken kann – zu wettbewerbsfähigen Kosten. Die Bundesregierung sollte sich für eine wettbewerbsneutrale und europaweit einheitliche Regulierung nachhaltiger Flugkraftstoffe stark machen.

Am 25. April 2023 gab es auf EU-Ebene eine Trilogieeinigung zu nachhaltigen Flugkraftstoffen (ReFuelEU). Flugkraftstoffanbieter müssen an EU-Flughäfen einen Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe bereitstellen, beginnend mit einem Anteil von zwei Prozent an den Gesamtkraftstofflieferungen bis 2025, der bis 2050 auf 70 Prozent steigen wird. Die EU Kommission wird dazu verpflichtet, bis 2027 und anschließend alle vier Jahre die Auswirkungen von ReFuelEU auf den Luftverkehr zu evaluieren und zu bewerten.

Es ist zwar zu begrüßen, dass auf EU-Ebene mit der Trilogieeinigung zu „ReFuelEU Aviation“ vom 25. April 2023 eine Rechtsgrundlage für den Markthochlauf von nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF) geschaffen werden kann. Allerdings wird die Chance nicht genutzt, auch einen Mechanismus einzuführen, der angesichts der massiven Mehrkosten von SAF die Benachteiligung der europäischen Fluggesellschaften und Luftverkehrsdrehkreuze und das daraus folgende Carbon Leakage vermeidet. Da SAF deutlich teurer ist als fossiles Kerosin und von Airlines beim Abflug ausschließlich von europäischen Flughäfen getankt werden muss, verteuern die beschlossenen Quoten sowohl innereuropäische Flüge als auch Langstreckenflüge, die von Drehkreuzen innerhalb der EU starten. Dies führt zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zwischen EU- und Nicht-EU-Fluggesellschaften. Für Nicht-EU-Fluggesellschaften gelten an ihren Drehkreuzen außerhalb der EU keine SAF-Quoten. Daher können sie Flüge günstiger anbieten. Damit die Überprüfungsklausel einen echten Beitrag für mehr Klimaschutz leisten kann, ist es notwendig, dass die EU-Kommission bereits zum 01. Januar 2027 konkrete Maßnahmen vorschlägt, um die Verlagerung von Emissionen und Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Nur dann können sie auch kurzfristig umgesetzt werden und wirken.

Demonstration und Skalierung müssen beschleunigt werden. Finanzierungslücken bei den hohen Anfangsinvestitionen, aber auch bei den Betriebskosten, können durch staatliches

Engagement geschlossen werden. Grundvoraussetzung ist schließlich ein ambitionierter Ausbau der Erneuerbaren Energien und der Netze.

## 2.4 Luftverkehr und EU-Emissionshandel

Europäische Netzwerk-Airlines wickeln ihre Langstreckenflüge über ihre Drehkreuze innerhalb der EU ab (z. B. Lufthansa in Frankfurt und München, Air France in Paris). Bei nicht-europäischen Fluggesellschaften erfolgt dies hingegen über außereuropäische Hubs (z. B. Turkish Airlines über Istanbul, Emirates über Dubai). Mit der im Mai dieses Jahres beschlossenen Revision des europäischen Emissionshandels für den Luftverkehr (EU-ETS) besteht die Gefahr, dass ab 2027 eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der Regulierung auf Flüge aus dem Europäischen Wirtschaftsraum in Drittstaaten erfolgt. Dies wäre mit zusätzlichen, massiven Wettbewerbsnachteilen für die europäische Luftverkehrswirtschaft, einer Verlagerung von Emissionen in andere Weltregionen (Carbon Leakage) und steigenden Kosten für Kunden verbunden. Es darf daher keinen Automatismus zur Erweiterung des Geltungsbereichs geben.

Zudem ist zu beachten, dass Flüge innerhalb der EU, die als Zubringerflüge für den anschließenden Weiterflug außerhalb der EU dienen, nicht vom EU-ETS ausgenommen sind. Dies verschärft die bereits bestehende Wettbewerbsverzerrung weiter, nutzt dem Klima nichts, schadet aber der Konnektivität Europas, weil Verkehr und Emissionen nicht eingespart, sondern nur verschoben werden. Hier besteht akuter Korrekturbedarf.

## Anhang: Weiterführende Informationen

---

### **Infrastruktur und Mobilität**

vbw Position *Moderne Verkehrsinfrastruktur*, Januar 2023  
vbw Position *Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms*, April 2022  
vbw Position *Mobilitätssystem für morgen – leistungsfähig, intermodal, digital*, Juli 2020

### **Umwelt**

vbw Position *Der Europäische Green Deal*, Februar 2023  
vbw Position *EU-Umweltpolitik zukunftsfest gestalten*, Juli 2022  
vbw Position *EU-Chemikalienstrategie erfolgreich gestalten*, Januar 2022  
vbw Position *10 Forderungen an die deutsche Umweltpolitik*, Juni 2021

### **Energie und Klima**

vbw Position *Klimapolitik*, Mai 2023  
vbw Position *Sustainable Finance*, Februar 2023  
vbw Leitfaden *Ziel Klimaneutralität – Umsetzung im Unternehmen*, Dezember 2022

### **Forschung und Technologie**

vbw Studie *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*. Dezember 2020  
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Handlungsempfehlungen *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*. Dezember 2020  
vbw Studie *Constructing Our Future. Planen. Bauen. Leben. Arbeiten*. Juli 2021  
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Handlungsempfehlungen *Constructing Our Future. Planen. Bauen. Leben. Arbeiten*. Juli 2021

## Ansprechpartner/Impressum

---

### Christine Völzow

Geschäftsführerin, Leiterin der Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-251  
[christine.voelzow@vbw-bayern.de](mailto:christine.voelzow@vbw-bayern.de)

### Dr. Peter Pflieger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253  
[peter.pfleger@vbw-bayern.de](mailto:peter.pfleger@vbw-bayern.de)

### Dr. Manuel Schölles

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-246  
[manuel.schoelles@vbw-bayern.de](mailto:manuel.schoelles@vbw-bayern.de)

## Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich ohne jede Diskriminierungsabsicht grundsätzlich auf alle Geschlechter.

## Herausgeber

### **vbw**

Vereinigung der Bayerischen  
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5  
80333 München

[www.vbw-bayern.de](http://www.vbw-bayern.de)

© vbw August 2023