

Parlamentarischer Abend  
„Deutschland braucht Luftverkehr –  
Kurs halten auf Innovation, Wettbewerbsfähigkeit und Klimaschutz“  
Dienstag, 08. Oktober 2024

### **Begrüßung und Einführung**

Dr. André Walter  
Vorsitzender der Geschäftsführung Airbus GmbH und Airbus Aerostructures GmbH;  
Präsidiumsmitglied DVF

(Redezeit 10 Minuten)

Sehr geehrte Frau Dr. Christmann,

sehr geehrte Abgeordnete des Deutschen Bundestages,

meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich darf Sie herzlich zum Parlamentarischen Abend Luftverkehr des Deutschen Verkehrsforums begrüßen.

„Deutschland braucht Luftverkehr.“

Das ist keine These, sondern eine Tatsache. Auch wer die Luftfahrt kritisch sieht, wird dem Satz wahrscheinlich zustimmen.

Luftfahrt überwindet Grenzen und verbindet Menschen. Sie ist Grundlage unserer Wirtschaft, unserer Lieferketten und Mobilität. Sie ermöglicht Sicherheit und Daseinsvorsorge in Deutschland und Europa. Sie nützt den Weltregionen, die nach besseren Lebensverhältnissen streben.

Immer mehr Menschen auf der Welt wollen fliegen.

Gleichzeitig steht fest, dass wir die Technologie, mit der wir den Luftverkehr abwickeln, grundlegend verändern müssen.

Hersteller, Airlines, Flughäfen, Treibstoffproduzenten, Flugsicherung, Forschungseinrichtungen, Logistikunternehmen – die Branche unterstützt unisono das Ziel, Deutschland zum Vorreiter des **klimaneutralen Fliegens** zu machen.

Um hier vorweg einmal die Flughäfen herauszuheben: Die deutschen Airports sind auf den Weg zur Klimaneutralität schon weit vorangekommen. Das betrifft die Gebäude, die Energieversorgung, die Antriebsumstellung am Boden. Diese Investitionen sind beachtlich und verdienen viel mehr Bekanntheit.

Beim Geschehen in der Luft liegt die Verantwortung bei den Herstellern und den Airlines – nicht zu vergessen auch der Flugsicherung.

In dem Zusammenhang möchte ich drei Hebel ansprechen:

### **1.) Flottenmodernisierung**

Das ist ein Schlüsselfaktor. Neue Maschinen verbrauchen im Schnitt 2,1 Liter pro Person auf 100 Kilometer Flugstrecke. Jedes neue Flugzeug verspricht eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von mindestens 20 Prozent bei 60 Prozent Lärmreduktion im Vergleich zur vorherigen Flugzeuggeneration.

Momentan machen die Flugzeuge neuester Generation erst 30% der fliegenden Flotte aus. Den Modernisierungseffekt müssen wir also mitnehmen.

Im Kern gibt es dafür zwei Voraussetzungen: (a) Investitionsfähigkeit der Airlines und (b) Lieferfähigkeit der Industrie. Beides muss gewährleistet sein. Über die Herausforderungen in diesem Zusammenhang werden wir nachher sicher sprechen.

Die Nachfrage nach neuem Fluggerät ist beträchtlich. Entsprechend voll sind die Auftragsbücher, die Lieferketten beansprucht und die Wartezeiten für unsere Kunden leider sehr hoch. Wer jetzt z.B. eine A321NEO bestellt, kann in den 2030ern mit der Auslieferung rechnen. So ist die Lage.

### **2.) Nachhaltige Flugkraftstoffe**

Wir müssen konventionelles Kerosin so schnell wie möglich durch nachhaltige Flugkraftstoffe, auch SAF genannt, ersetzen.

Das ist nicht nur eine Vorgabe auf deutscher und europäischer Ebene, sondern fester Wille aller Akteure in der deutschen Luftfahrt.

Alle derzeit produzierten Flugzeuge können heute schon mit 50% SAF-Beimischung fliegen.

Das Problem ist nur: Es gibt kaum SAF.

Wir stehen drei Monate vor dem Start der ReFuelEU-Quote. Aber biogenes SAF ist nur in geringen Mengen am Markt verfügbar, E-SAF überhaupt nicht.

H2Global hat in der ersten Vergaberunde den Ankauf von synthetischem SAF für immerhin 300 Millionen Euro ausgeschrieben. Am Ende haben alle potenziellen Produzenten abgesagt: THG-Bilanzierung unklar, EU-Regulierung unflexibel, Auftragswert zu gering, Laufzeit zu kurz.

Fazit: Die Quote ist richtig. Aber die Quote allein reicht nicht. Es bedarf einer Senkung der regulatorischen Hürden für die SAF-Produktion in Europa und einer deutlichen Anhebung der Fördersummen für den Produktionshochlauf. Die Streichung der Fördermittel durch die Bundesregierung für den PtL-SAF-Hochlauf auf fast null ist kontraproduktiv. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

### **3.) Luftfahrtforschung und KTF**

Airbus hat das Ziel, bis 2035 ein Wasserstoff-Flugzeuge (ZEROe) auf den Markt zu bringen. Dafür ist sehr viel Entwicklungsarbeit notwendig, die letztendlich auch kostenintensive, so genannte Demonstratoren erfordert.

Den Return-on-invest gibt es nur sehr langfristig. Die Unterstützung aus dem Nationalen Luftfahrtforschungsprogramm LuFo ist somit essenziell, um solche grundlegenden Innovationen überhaupt anzuschieben.

Die Luftverkehrsteuer ist zum Mai dieses Jahres deutlich angehoben worden. Wir wissen, dass diese Steuer ganz überwiegend auf den *deutschen* Airlines lastet.

Insofern möchte ich die feste Erwartung der Branche bekräftigen, dass diese Mittel, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, zurück in die Transformation des Luftverkehrs fließen. Konsequenter wäre eine zweckgebundene Luftverkehrsabgabe anstelle einer Steuer.

Die schwierige Haushaltslage des Bundes kennen wir.

Aber wir wissen auch, wie herausfordernd die Umstellung für die Branche hin zur Klimaneutralität wirtschaftlich ist. Die Margen im Luftverkehr sind volatil. Ein Level-playing-field ist nur eingeschränkt vorhanden.

Ziel muss es sein, dass unsere Unternehmen am Standort Deutschland die Transformation erfolgreich schaffen und daraus mit einer Führungsposition hervorgehen.

Dass der Bund mit seinen Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer die Bereitstellung von SAF fördert, die Antriebsumstellung beim Bodenverkehr an den Flughäfen und das LuFo unterstützt, ist somit essentiell.

Damit ist der zweite große Themenkomplex, über den wir heute sprechen möchten, bereits angeklungen: **Recovery und Standortkosten.**

Herr Gerber und Herr Schmid werden hierzu Informationen aus erster Hand geben.

Deutschland verliert gegenwärtig Konnektivität. Die Airlines verlagern Verkehre in unsere Nachbarländer.

Das ist für den Klimaschutz, aber auch wirtschaftlich für unseren Standort ein großer Nachteil – wenn wir den Trend nicht bald drehen.

Was die Ursachen sind und was man tun kann, müssen wir Punkt für Punkt abklopfen.

Das Bundesverkehrsministerium hat dazu heute Mittag ein Round-Table-Gespräch mit Branchenvertretern durchgeführt. Welche Ansatzpunkte sich da ergeben haben, werden wir sicherlich gleich noch besprechen.

Wir als Hersteller werden versuchen, mit neuem Fluggerät unseren Teil dazu beizutragen, dass sich die Anschlüsse der deutschen Flughäfen wieder verbessern – Stichwort: XLR.

Aber das hilft natürlich nur, wenn die Rahmenbedingungen stimmen und die Wettbewerbsfähigkeit langfristig gesichert wird.

Wo sind realistische Ansatzpunkte, um die Standortkosten zu reduzieren?

Wie bekommen wir den SAF-Hochlauf in Gang?

Wie schaffen wir technologisch die Transformation der Luftfahrt und wie sichern wir die Mittel dafür?

Ich danke unseren Podiumsteilnehmerinnen und -teilnehmern für ihre Bereitschaft, mit uns heute Abend über diese Fragen zu diskutieren:

Frau Dr. Christmann, Koordinatorin der Bundesregierung für die Deutsche Luft- und Raumfahrt

Frau Troff-Schaffarzyk, Herrn Lenders und Herrn Simon – als zuständige Berichterstatter für Luftverkehr ihrer Fraktionen

sowie Peter Gerber von Condor und Thilo Schmid vom Flughafen Köln/Bonn

Herr Kotowski moderiert sachkundig beide Runden.

Danke an Sie alle, die heute Abend hier sind.

Frau Dr. Christmann, Sie haben das Wort.

\*\*\*