

An

Staatssekretär Stefan Schnorr
Bundesministerium für Verkehr (BMV)
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

10. September 2026

**Novellierung des EU Emissionshandelssystems:
Mit der Reform die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Fluglinien stärken und den Hochlauf
klimaneutraler Kraftstoffe unterstützen**

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

am 17. Juli hat die Europäische Kommission ihren Vorschlag zur Novellierung des EU-Emissionshandelssystems (ETS 1) vorgelegt, mit umfassenden Änderungen für den Bereich Luftverkehr. Die wichtigsten Anpassungen beinhalten eine Ausweitung des Anwendungsbereichs ("scope") auf alle abgehenden Flüge mit einem Ziel-Radius von 5000km (s. Graphik im Anhang), die Erhöhung der Unterstützung für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) durch umfangreiche Gutschriften sowie erstmals die Bereitstellung von Emissionsgutschriften für die Reduktion wärmender Kondensstreifen.

Grundlage dieser Vorschläge, insbesondere der Ausweitung des Anwendungsbereichs, war die mit der ETS Reform 2013 beschlossene Bewertung der Wirksamkeit des Instruments CORSIA der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) durch die Europäische Kommission. Diese Bewertung kommt zum Ergebnis, dass CORSIA in seiner jetzigen Form kein effektives Instrument darstellt, um die Emissionen des Luftverkehrs zu senken. Weder wurde bislang die notwendige Mindestzahl an teilnehmenden Staaten erreicht, noch ist der ausschließlich auf Kompensation des Emissionswachstums beruhende Ansatz des Instruments geeignet, wirksame Anreize zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs und für den Hochlauf klimaneutraler Kraftstoffe zu setzen. Zudem nehmen große Emittenten wie China, Indien und Brasilien an CORSIA derzeit und absehbar nicht teil.

Daher sollte die Bundesregierung die ETS-Reform-Vorschläge der Kommission für den Luftverkehr aus klima- und wirtschaftspolitischer Sicht unterstützen und sich für eine ambitionierte Weiterentwicklung des ETS, insbesondere die Ausweitung des Anwendungsbereichs, einsetzen.

Eine Stärkung des EU ETS und eine Ausweitung auf abgehende Flüge mit einem Ziel-Radius von 5000km stehen einer Weiterentwicklung des CORSIA-Systems und der multilateralen Zusammenarbeit nicht entgegen. Im Gegenteil: in verschiedenen Bereichen der Klimapolitik haben sich EU-Regulierung sowie europäische Standards und multilaterale Rahmensetzungen gegenseitig befruchtet. Ein ambitioniertes EU ETS stärkt zudem die Verhandlungsposition der EU, u.a. in Bezug auf eine notwendige Weiterentwicklung von CORSIA. Die darin liegenden Chancen werden durch die im ETS-Paket angelegten Möglichkeiten zur Kopplung des EU ETS mit Emissionshandelssystemen von Drittländern verstärkt.

Eine Ausweitung des Anwendungsbereichs hat entscheidende Vorteile, für Zukunftsmärkte und Wettbewerb, Energiesicherheit und Klimaschutz:

- Es würden mehr Einnahmen aus dem ETS generiert, die u.a. für den Hochlauf klimaneutraler Treibstoffe eingesetzt werden können. Auch die damit verbundenen Technologien zu synthetischem, mit erneuerbaren Energien hergestelltem Kerosin (eSAF), in denen deutsche Forschung und Entwicklung derzeit noch führend ist, und deren Zukunftsmärkte würden so unterstützt. Nach unseren Berechnungen wäre Deutschland der größte Nutznießer des erhöhten Mittelaufkommens und könnte schätzungsweise 574 Millionen Euro zusätzliche Einnahmen verbuchen.
- Der Wettbewerbsnachteil für europäische Fluggesellschaften, insbesondere im Vergleich zur Konkurrenz aus den Golfstaaten und der Türkei mit ihren stark frequentierten Hubs, würde reduziert. Unseren Berechnungen zufolge würden zwei Fluggesellschaften aus den Golfstaaten, die bisher gar nicht vom ETS erfasst sind, unter die Top 10 der zahlenden Airlines fallen.

Neben der Ausweitung des Anwendungsbereichs sollte die Bundesregierung weitere von der Kommission vorgeschlagene Maßnahmen unterstützen:

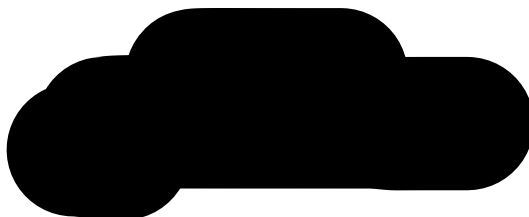
- die Vergabe von Emissionsrechten im Umfang von 110 Mio. Euro für SAF, ergänzend zum anlaufenden Doppelauktionsmechanismus. Die Beschränkung der Förderung auf in der EU erzeugte SAF kann dabei sicherstellen, dass eine europäische Wertschöpfungskette aufgebaut und damit eine Importabhängigkeit vermieden wird. Allerdings halten wir, anders als von der Kommission vorgesehen, eine Begrenzung der SAF-Gutschriften auf den ETS-Anwendungsbereich für sinnvoll. Ansonsten profitieren Flüge, die keine Emissions-Zahlungen leisten, SAF-seitig von den Einnahmen des EU-ETS.
- das Auslaufen der Förderung von HEFA-basiertem SAF ab 2030. HEFA-SAF (hergestellt aus hydrierten Estern und Fettsäuren) stellt bislang zwar die günstigste und einzige in größerem Umfang verfügbare Form von SAF dar, sie lässt sich jedoch nicht nachhaltig skalieren. Zudem kam laut aktuellen Zahlen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) im Jahr 2025 84.9% des in der EU genutzten HEFA-SAF von Bezugsquellen außerhalb der EU (69% in 2024). Die Produktion und der Hochlauf von e-SAF ist die langfristig zentrale Lösung für einen klimaneutralen Flugverkehr, mit den entsprechenden wirtschaftlichen Potenzialen für Deutschland und Europa. Europäische Fördergelder sollten daher auf die wichtige Zukunftstechnologie eSAF beschränkt werden.
- die Einführung von 420.000 Emissionsgutschriften pro Jahr als Anreiz für die operative Reduktion von Kondensstreifen. Die Vermeidung von wärmenden Kondensstreifen ist nach aktuellem Stand der Forschung die kostengünstigste Maßnahme, die klimaschädlichen Effekte des Luftverkehrs zu senken. Eine Umleitung von nur 3% der Flüge könnte eine Einsparung von 80% der Kondensstreifen erreichen. Die wissenschaftlichen Kenntnisse dazu sind ausgereift, Testflüge - maßgeblich auch deutscher Akteure - sind erfolgt. Jetzt müssen umfassende Erfahrungen und Daten im Betrieb gesammelt werden - dies wird durch diese Gutschriften ökonomisch ermöglicht.

Gerne stehen wir Ihnen für detaillierte Rückfragen und einen Austausch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Christoph Bals
Geschäftsführender Vorstand Politik

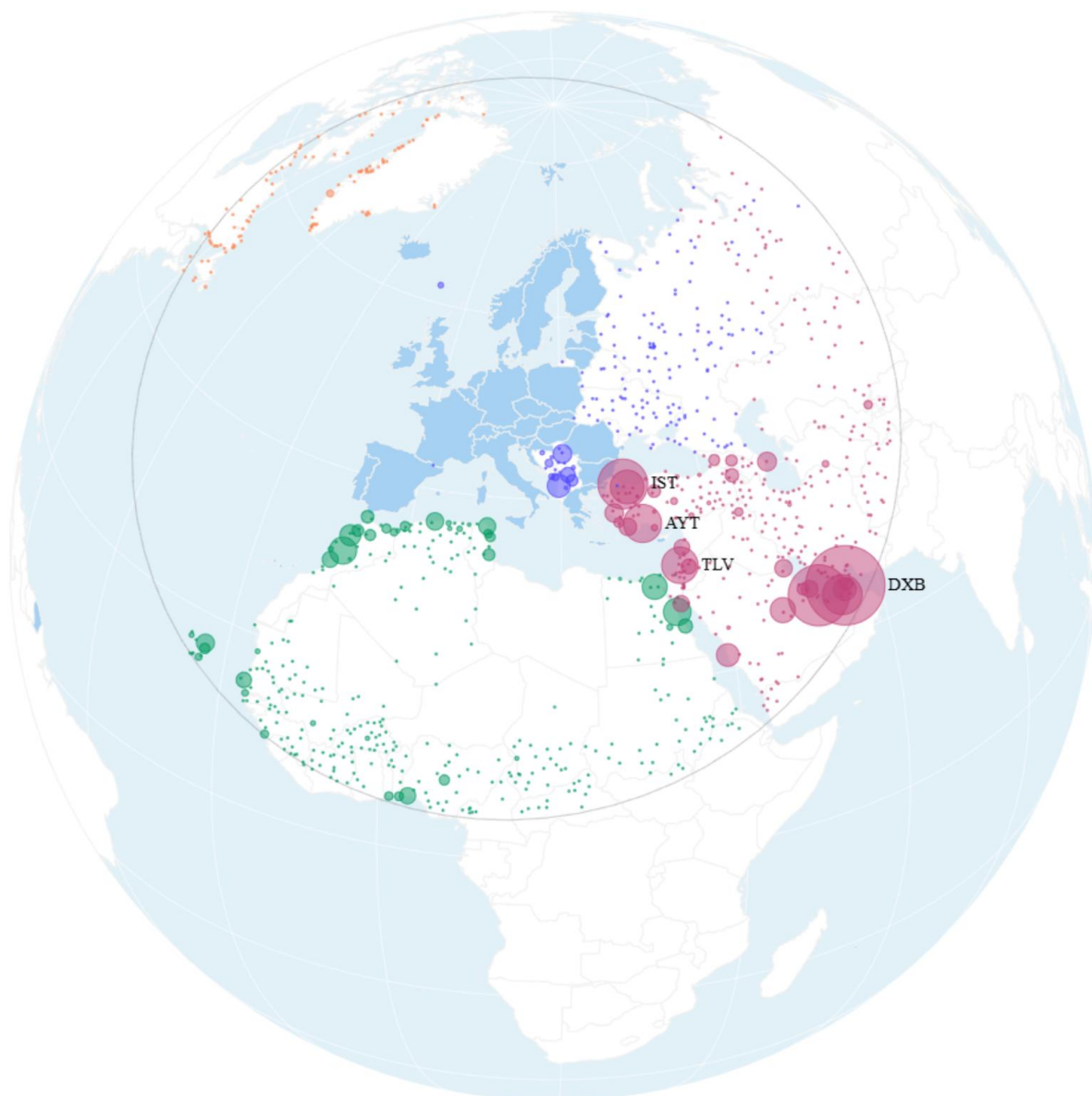


Jens Müller
komm. Geschäftsführer T&E Deutschland

A 5,000 km radius ETS covers departing flights to European, Middle Eastern and North African destinations

Circle size shows the CO₂ emissions from EEA departing flights

● Africa ● Asia ● Europe ● North America



Source: T&E modeling based on OAG data and Eurocontrol method • Eligible airports <5,000 km from Frankfurt and located in non-EEA countries