

Auf dem Weg zum kunden- und klimafreundlichen Luftverkehr

Die Urlaubszeit steht vor der Tür. Nach Jahren der Reisebeschränkungen und Unsicherheit erwarten Touristiker ein starkes Reisejahr. Flughäfen und Airlines stehen vor der Herausforderung, den Sommerreiseverkehr mit deutlich weniger Personal als vor der Coronakrise abwickeln zu müssen und dabei Zustände wie im letzten Sommer zu vermeiden. Rekrutierungskampagnen wurden durchgeführt und Prozesse optimiert. Doch der Arbeitskräftemangel wird dauerhaft ein Problem bleiben. Eine Chance liegt in der Automatisierung und Digitalisierung der Prozesse. Viele Tätigkeiten, etwa bei den Sicherheitskontrollen, können auch automatisiert durchgeführt werden. Selbst mit den strengen europäischen Datenschutzrichtlinien wäre es möglich, Daten vom Chip im Reisepass oder biometrische Verfahren wie die Gesichtserkennung zur Beschleunigung zu nutzen. Dass die meisten Fluggäste dafür aufgeschlossen sind, zeigt unsere Umfrage.

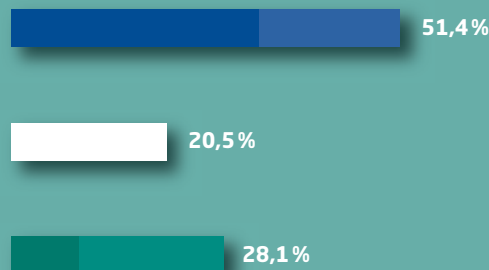
Die zweite große Herausforderung für den Luftverkehr ist und bleibt der Klimaschutz im globalen Wettbewerb. Der Umstieg auf nachhaltige Flugkraftstoffe über verpflichtende Beimischungsquoten ist richtig. Da die Quoten jedoch nur innerhalb der EU gelten, muss sorgfältig auf die möglichen Wettbewerbsverzerrungen geachtet und rechtzeitig gegengesteuert werden. Wir wollen, dass unsere Carrier auch in Zukunft im Markt bleiben. Klimaschutz kann auf Dauer nur gelingen, wenn gleiche Regeln für alle gelten.

Ihr
Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner
DVF-Präsidiumsvorsitzender

Foto: © Deutsche Lufthansa AG

Schneller im Flughafen abfertigen

Wie würden Sie es bewerten, wenn vermehrt digitale Technologien (z. B. Gesichtserkennung) unter Wahrung des Datenschutzes bei Flügen eingesetzt würden, um den Reiseprozess zu beschleunigen?



■ sehr positiv ■ eher positiv ■ Unentschieden
■ eher negativ ■ sehr negativ

Civey-Repräsentativumfrage im Auftrag des DVF: 2.500 Personen ab 18 Jahren vom 01. bis 02.06.2023



Zur vollständigen Umfrage

Im letzten Sommer brauchten Fluggäste sehr viel Geduld. Doch die Schlangen an Check-In-Schaltern und Sicherheitskontrollen sind vielerorts schon lange ein Problem, das angesichts des dauerhaften Personalmangels nach neuen Lösungen verlangt. Eine Lösung können automatisierte Prozesse sein.

Eine Mehrheit der Deutschen (51 Prozent) ist dafür offen. Das ist ein gutes Signal für Flughäfen, Fluggesellschaften und Reiseveranstalter, die auf digitale Maßnahmen zur Beschleunigung und Stabilisierung der Passagierprozesse mittels elektronischer Identität und Gesichtserkennung setzen. Die Zahlen der Unentschiedenen (21 Prozent) und Skeptiker (28 Prozent) zeigen allerdings auch, dass noch Überzeugungsarbeit zu leisten ist. Doch was funktioniert, überzeugt auch. Voraussetzung: Es muss freiwillig, datenschutzgerecht und einfach sein. Die Bundesregierung sollte den gesetzlichen Rahmen schaffen, insbesondere beim Passgesetz. Digitale Prozesse müssen schnell und breit in die Anwendung kommen.

Fair Play im Luftverkehr

Für die deutschen Fluggesellschaften und Flughäfen hat sich die Wettbewerbslage weiter verschärft. Die Branche braucht aktive Unterstützung bei der Klimatransformation und Aufmerksamkeit bei der Regulierung in Berlin und Brüssel.

Der Marktanteil der deutschen Airlines ist an den heimischen Flughäfen von 64 Prozent in 2012 auf knapp 50 Prozent in 2022 geschrumpft. Auch wenn die Passagierzahlen inzwischen auf drei Viertel des Vor-Corona-Niveaus gestiegen sind – in den EU-Nachbarländern erholt sich der Luftverkehr schneller. Besonders deutlich wird der Verlust an Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich mit Standorten wie Istanbul und Flughäfen in der Golfregion, die ihre Passagierströme im Asien- und Afrikaverkehr mehr als verdoppelt haben. Die hohe Abgabenlast am Luftverkehrsstandort Deutschland und die teilweise reduzierten Arbeits- und Sozialstandards der internationalen Konkurrenz sind bekannte Einflussfaktoren.

Rainer Schätzlein, DVF-Luftverkehrsexperte: „Zwei Herausforderungen bringen jetzt eine neue Qualität in das Geschehen: Zum einen die europäische Klimaschutzregulierung, zum anderen die notwendige Stabilisierung und Qualitätssicherung bei den Passagierprozessen. Beide Themen sind entscheidend für die künftige Stellung des Luftverkehrsstandortes Deutschland.“

Faire Wettbewerbsbedingungen herstellen

Die deutsche Luftfahrt treibt den Einsatz von sauberen Kraftstoffen voran. Dabei stehen gewaltige Investitionen in Forschung und Entwicklung, neue Flugzeugflotten, die Versorgungsinfrastruktur für Wasserstoff, Strom und emissionsfreie Flughäfen an. Die EU-Regulierung muss noch besser an diese Situation angepasst werden, denn die Airlines stehen nicht unter dem Schutzschirm des Grenzausgleichsmechanismus CBAM. Mit dem Inflation Reduction Act haben die USA ein sehr wirkungsvolles Mittel zur Förderung von Clean-Tech-Anwendungen geschaffen. Damit droht die EU ausge-rechnet auf dem Feld der Klimatechnologien ins Hintertreffen zu geraten.

Wichtige notwendige Schritte:

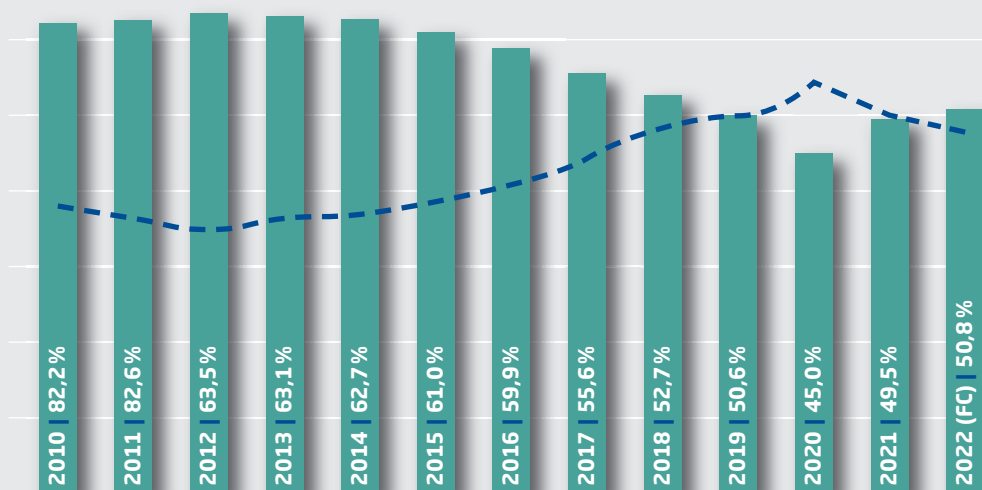
- Aufnahme von nachhaltigen Flugkraftstoffen, neuen Antriebstechnologien und Wasserstoffanwendungen in den Net Zero Industry Act und die Taxonomie der EU. Der Aufbau einer europäischen Versorgung mit nachhaltigen Flugkraftstoffen hat höchste Priorität.
- Nachbesserung der Regulierung aus Fit for 55, mit dem Ziel, einen finanziellen Lastenausgleich für die europäischen Airlines herzustellen. Verlust von Wertschöpfung im Luftverkehr (Carbon Leakage) verhindern.
- Reinvestition der Luftverkehrssteuer in den Klimaschutz im Luftverkehr, wie im Koalitionsvertrag der Bundesregierung angekündigt

Reiseprozesse digitalisieren und beschleunigen

Nach den Erfahrungen des Reisesommers 2022 ist klar, dass die Stabilität und Effizienz der Reisekette im deutschen Flugverkehr gesteigert werden müssen. Die Luftverkehrsbranche sucht händeringend Arbeitskräfte. Ein beträchtlicher Teil der Lösung kann nur durch erfolgreiche Digitalisierung und Automatisierung erzielt werden.

Wichtige notwendige Schritte:

- schneller, flächendeckender Einsatz von innovativen technologischen Lösungen wie CT-Scannern und Biometrie
- Anpassung des Passgesetzes, um das Auslesen des Reisepasses im Fluggastprozess datenschutzkonform zu ermöglichen
- Übertragung des Frankfurter Modells auf andere deutsche Flughäfen: Übergabe der Steuerungsverantwortung für Fluggastkontrollen an die Flughäfen. Das gilt auch für die Beschaffung und Einsatz der Sicherheitstechnik. Die Bundespolizei behält die Aufsicht.



Marktanteile im deutschen Luftverkehr: Verluste für deutsche Airlines seit Einführung der Luftverkehrssteuer

Berechnung der Marktanteile auf Basis angebotener Sitzplatzkapazitäten in Prozent (Gesamtjahr beide Richtungen)

- Deutsche Airlines
- Ausländische Airlines

Quelle: SRS Analyser



Foto: © Deutsche Bahn AG / Wolfgang Klee

E-Fuels notwendig für Klimaschutz im Verkehr

Die globalen, europäischen und nationalen Klimaziele erfordern eine grundlegende Transformation des Verkehrssektors. Der Großteil der Emissionssenkung wird durch alternative Antriebe und Kraftstoffe erreicht. Gelingt der Hochlauf der Elektromobilität, dann schafft dies auch die Chance, den Automobilstandort Deutschland auf eine neue, nachhaltige Grundlage zu stellen. Für klimaneutrale Transporte insbesondere im Luft- und Seeverkehr auf globalen Distanzen sind E-Fuels die einzige Option. Neben der Elektromobilität ist der schnelle Aufbau einer Wasserstoff- und E-Fuels-Versorgung somit besonders wichtig.

E-Fuels sind strombasierte Kraftstoffe. Sie sind klimaneutral, wenn zur Herstellung Strom aus erneuerbaren Quellen verwendet wird. E-Fuels können für jeden beliebigen Anwendungsfall produziert werden – z. B. als Benzin, Diesel, Kerosin. Sie brauchen dann keine neue Betankungsinfrastruktur. Grünes Methanol oder Ammoniak sind als synthetische Energieträger für den Seeverkehr von Bedeutung. Im Verkehrssektor wird außerdem unter Hochdruck der Einsatz von Wasserstoff vorbereitet – auch in der Luftfahrt. Einsatzgebieten, in denen der direkte Einsatz von Strom möglich ist, sind E-Fuels allerdings weniger effizient. Aktuell sind E-Fuels zu knapp und teuer, um einen Beitrag zur Emissionssenkung zu leisten. Eine massive Skalierung der globalen Produktion ist jedoch nicht nur möglich – sie ist zwingend erforderlich.

Folgende Rahmenbedingungen sind wichtig:

- Notwendig ist eine europäische Regulie-

rung, die das Gebot der Technologieoffenheit und Wettbewerbsneutralität einhält. Der Verkehrssektor braucht verlässliche Rahmenbedingungen – gleichermaßen für den Markthochlauf und Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe wie für den Erfolg der Elektromobilität.

- Deutschland muss seine eigene EE-Stromproduktion deutlich ausbauen, eine inländische Grundkapazität zur Produktion von Wasserstoff und E-Fuels schaffen, in großem Umfang Importe vorbereiten und deren Quellen diversifizieren.
- Instrumente zur Anregung des Markthochlaufs von grünem Wasserstoff dürfen nicht alleine auf die Nachfrage des produzierenden Gewerbes beschränkt werden, sondern müssen gleichrangig die Versorgung des Transportsektors gewährleisten.

- Bei der Umsetzung der AFIR (EU-Verordnung zum Aufbau der alternativen Lade- und Betankungsinfrastruktur) sind Tempo und Ambition gefragt. Flughäfen, Häfen, Schiene, Straße müssen beim Anschluss an das Wasserstoffnetz Berücksichtigung finden.

- Im Rahmen internationaler Kooperationen sollten die EU und die Bundesregierung neben reinen Wasserstoffprojekten auch die Produktion von E-Fuels unterstützen. Instrumente wie H2Global (doppelseitige Auktionsverfahren), die Europäische Wasserstoff-Bank und IPCEI (Important Projects of Common European Interest) können zum Aufbau der Produktion und des Imports von Wasserstoffderivaten genutzt werden. Bei H2Global findet diese Förderung bereits statt: In der ersten Bieterphase werden Importe von Ammoniak, Methanol und synthetischen Flugkraftstoffen gefördert. Nächste Schritte: Ausschreibungsmengen erhöhen. Planungssicherheit hinsichtlich des Preises und der Verfügbarkeit für die Abnehmer verbessern.
- Für den Luftverkehr ist das in Vorbereitung befindliche spezielle Förderinstrument der Bundesregierung für PtL-Kerosin sehr wichtig, das ebenfalls auf einem Doppel-Auktionsmodell basiert.
- Die Produktion und der Einsatz von E-Fuels sollten – neben Elektromobilität und Wasserstoff – als strategische grüne Technologie in den Net Zero Industry Act der EU aufgenommen werden.

InfraGo: Wichtige Kernfragen noch nicht beantwortet

Die Vorbereitungen für die gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte (InfraGo) laufen auf Hochtouren. In den vergangenen zwei Wochen hat das Bundesverkehrsministerium (BMDV) den Ländern, der Presse und Verbänden seine Vorstellungen über die Ausgestaltung der Gesellschaft vorgestellt.

Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) war im Expertenkreis dabei. Die wesentlichen Eckpunkte der BMDV-Vorstellung sind hierbei:

- Verschmelzung von DB Netz und DB Station&Service
- Start am 1. Januar 2024
- Aktiengesellschaft als Rechtsform
- Eine vereinfachte und transparentere Finanzierungsarchitektur
- Steuerung durch den Bund als Eigentümer
- Ziele: eine bessere Steuerung und Finanzierung der Infrastruktur im Sinne des Gemeinwohls

Die Verschmelzung soll bis Anfang 2024 erfolgen, die dazugehörige Finanzierungsarchitektur wird laut BMDV erst in einem zweiten Schritt realisiert werden können. Angedacht ist eine weiterentwickelte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die ab dem Haushaltsjahr 2025 greifen soll.

Wichtige Fragen noch offen: DVF definiert Anforderungen an weitere Ausgestaltung der InfraGo

Wichtige Fragen sind allerdings noch nicht geklärt. Was ist unter Gemeinwohlorientierung zu verstehen? Wie will der Bund die Gesellschaft steuern? Wer sitzt künftig im Aufsichtsrat und wie wird die Satzung der neuen Gesellschaft ausgestaltet?

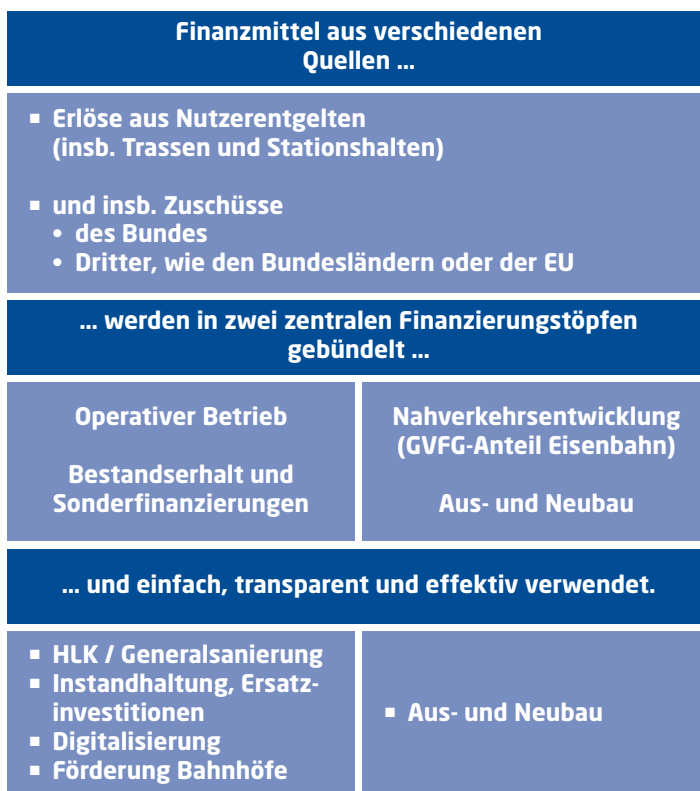
Das BMDV hat bereits angekündigt, Verbände einzubeziehen. So sollen zu den Themen Finanzierung, Gemeinwohlorientierung und Kennzahlen jeweils Workshops organisiert werden. Das DVF beteiligt sich intensiv an den Beratungen und bringt folgende Themen-schwerpunkte ein:

- Die Gesellschaft muss die **DB Netz und DB Station&Service sowie den Netzanteil der DB Energie** unter ihrem Dach vereinen. Letztere wurde im Koalitionsvertrag zwar nicht explizit erwähnt, gehört aber zur Infrastruktur der DB AG.
- Für eine moderne und resiliente Schieneninfrastruktur muss regelmäßig in den Bestand sowie in Neu- und Ausbau investiert werden. Dafür sind die nötigen **Investitionen langfristig** zu sichern. Die heute zahlreichen Finanzierungsquellen für die Schieneninfra-

Entwicklung vereinfachte und transparentere Finanzierungsarchitektur

Umsetzung der BKS-Vorschläge durch Optimierung des bestehenden Systems. Notwendigkeit für die spätere Einführung einer fonds-basierten Finanzierung in Prüfung.

Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr | Sondersitzung AK Bahnpolitik | Gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft | 25. Mai 2023



struktur müssen in einem **Fonds nach Schweizer Vorbild** gebündelt werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass zwischen der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte und den gewinnorientierten Transportparten unterschieden wird.

- Grundsätzlich benötigt die neue Gesellschaft für die Schieneninfrastruktur mehr Finanzmittel, um nicht nur **nachholend sanieren**, sondern auch mit Blick in die Zukunft das **Netz ausbauen** zu können.
- Eine große Chance bietet die neue Gesellschaft für Open Data. Daten sollten für verschiedene Zwecke nutzbar gemacht werden, darunter Informationen über Verspätungen, Baustellen, Trassen und möglicherweise vorausschauende Instandhaltung. Die Diskussion über die **Datennutzung sollte in einem größeren Kontext** diskutiert werden, da auch die Daten, die bei der Erhebung der Lkw-Maut entstehen, vermehrt für **verkehrliche Zwecke** genutzt werden sollten.

Impressum

Redaktion: Ingrid Kudirka, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Herausgeber: Deutsches Verkehrsforum
Klingelhöferstraße 7, 10785 Berlin
Tel. 030-26 39 54-0, Fax 030-26 39 54-22
www.verkehrsforum.de, e-mail: info@verkehrsforum.de