

Deutsche Luftfahrt 2024: Emissionen, Trends und Marktentwicklung

Zusammenfassung

T&E analysiert jedes Jahr die Emissionen des Luftverkehrs auf Basis der OAG-Daten. Diese jährliche Auswertung bietet einen datenbasierten Einblick in die Entwicklung der Luftfahrtbranche in Deutschland und ihre Auswirkungen auf das Klima.

Die Analyse für das Jahr 2024 zeigt zwei zentrale Herausforderungen:

- **Das Klimaschutzgesetz hat eine große Lücke:** Da das deutsche Klimaschutzgesetz nur die Emissionen des Inlandsflugverkehrs berücksichtigt, werden 96,3 Prozent der Emissionen des Flugverkehrs nicht eingerechnet.
- **Kein nachhaltiges Wachstum:** Die Emissionen der Airlines in Deutschland sind fast wieder auf dem Niveau vor der Pandemie - doch von einem grüneren Wiederaufbau kann keine Rede sein.

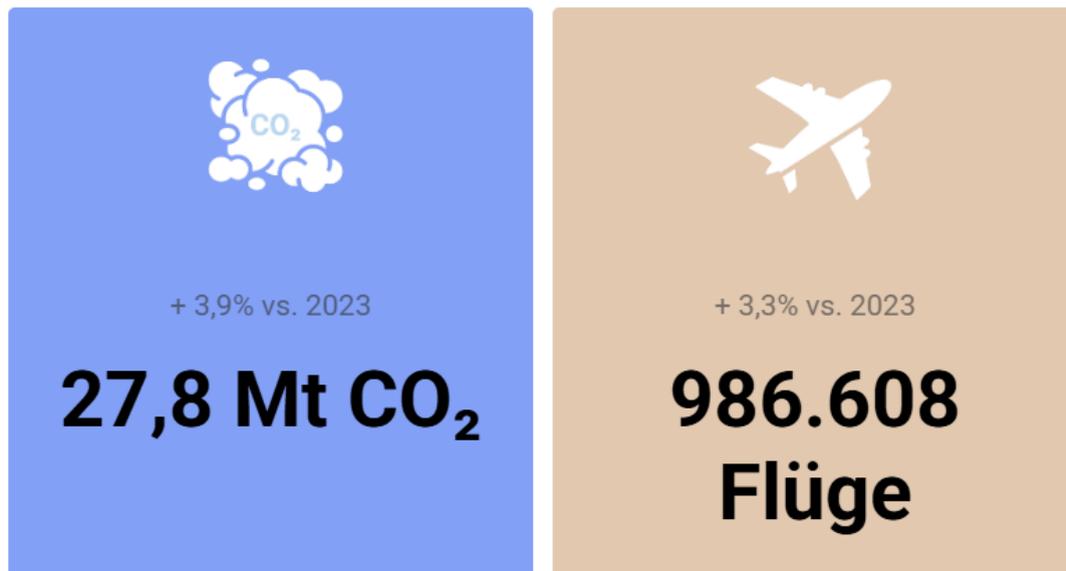
Die Bundesregierung muss 2025 handeln, damit der Luftverkehr eine Chance auf Netto-Null hat. Die folgenden Maßnahmen sind unerlässlich:

- **Das Problem anerkennen:** Alle Emissionen des Luftverkehrs müssen ins Klimaschutzgesetz aufgenommen werden.
- **Den Emissionen der internationalen Luftfahrt einen CO₂-Preis geben:** Die Ausweitung des EU-ETS auf alle abfliegenden Flüge aktiv unterstützen.
- **Elite-Flieger fair besteuern:** Einführung eines gestaffelten Business-Class-Steuersatzes in der Luftverkehrsteuer.
- **Nachhaltige Flugkraftstoffe fördern:** Entwicklung einer neuen e-SAF-Strategie, um dem Markt dringend benötigte Klarheit zu geben.

Steigende Luftfahrtemissionen - doch im Klimaschutzgesetz bleiben sie ungeachtet

Die deutsche Luftfahrt wächst weiter. Im Jahr 2024 nahmen die Emissionen gegenüber 2023 um fast 4 Prozent zu. Von deutschen Flughäfen starteten insgesamt fast eine Million Flüge - 113 pro Stunde.

Luftverkehrsemissionen steigen weiter im Jahr 2024



Quelle: Eurocontrol



Die Emissionen des deutschen Luftverkehrs sind 2024 nahezu auf das Allzeithoch von 2019 zurückgekehrt und liegen bei 89 Prozent des Vorkrisenwertes. Das liegt allerdings vor allem daran, dass die Emissionen von Inlandsflügen seit 2019 um fast die Hälfte gesunken sind. Dies unterstreicht einen positiven Trend zu Bahnreisen innerhalb Deutschlands und auch eine Verlagerung hin zu Videokonferenzen für Unternehmen nach der Corona-Pandemie. Andererseits sind die Emissionen von Flügen zu europäischen Zielen und von Langstreckenflügen zu außereuropäischen Zielen fast wieder auf dem Niveau von vor Corona. Doch statt eines nachhaltigen Wiederaufbaus setzt die Branche weitgehend auf alte Muster, ohne deutliche Fortschritte beim Einsatz grüner Technologien. Eine [Studie von T&E](#) hat gezeigt, dass sich Lufthansa bisher vor allem auf den Kauf von nicht nachhaltigen Biokraftstoffen konzentriert hat.



	Wachstum (2023→2024)	Erholung (2024/2019)
Inlandsflüge	1,1%	50,1%
Intra-EEA	9,9%	92,6%
Destination außerhalb des EEA	6,0%	84,2%

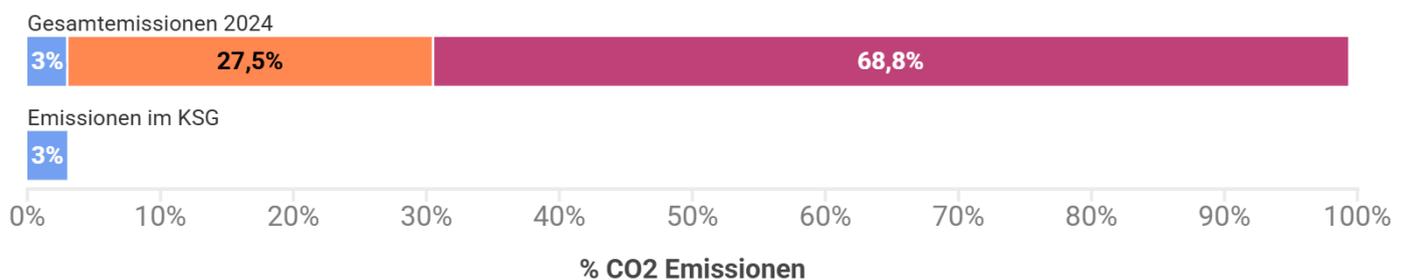
Quelle: OAG



Für die zukünftige Entwicklung der Emissionen des deutschen Luftverkehrs werden die inländischen Emissionen voraussichtlich eine immer kleinere Rolle spielen. Doch das Klimaschutzgesetz berücksichtigt nur die Emissionen des inländischen Flugverkehrs im Klimaziel für 2045. Das bedeutet, dass **96,3 Prozent der deutschen Luftverkehrsemissionen nicht unter das deutsche Klimaschutzgesetz fallen**. Das sind 23,4 Mt CO₂, was den jährlichen Emissionen von 11,8 Millionen Autos entspricht.

Emissionslücke im Klimaschutzgesetz

■ Inlandsflüge ■ Intra-EEA ■ Destination außerhalb des EEA



Quelle: T&E, OAG



Die Frage, ob die Emissionen des internationalen Luftverkehrs in die nationalen Klimaziele einbezogen werden sollten, wird häufig missverstanden. Während der Verhandlungen zum Kyoto-Protokoll konnte keine Einigung über die Einbeziehung von internationalen Luftverkehrsemissionen in die nationalen Ziele erreicht werden. Stattdessen wurde beschlossen, dass neben den Reduzierungsmaßnahmen der ICAO (die internationale Zivilluftfahrtorganisation) weitere Arbeiten erforderlich sind.

Das Pariser Abkommen hat das Kyoto-Protokoll durch ein globales Temperaturziel ersetzt. Damit liegt die Verantwortung für die Emissionen des internationalen Luftverkehrs nicht mehr ausschließlich bei der ICAO. Stattdessen sind die Staaten verpflichtet, auch diese Emissionen in ihre nationalen Klimaziele einzubeziehen und entsprechende Reduktionsmaßnahmen zu ergreifen.

Das [Vereinigte Königreich](#) und die [Schweiz](#) haben die Emissionen des internationalen Luftverkehrs bereits in ihre nationalen Klimaziele integriert. In Deutschland hingegen werden 96,3% der Emissionen des Luftverkehrs nicht berücksichtigt.¹

Billigfluggesellschaften in Deutschland

Die Emissionen von Billigfluggesellschaften in Deutschland haben sich schneller dem Vorkrisenniveau angenähert als die der Flagcarrier (traditionelle nationale Fluggesellschaften, wie Lufthansa). Dies lässt sich zum Teil dadurch erklären, dass die Billigfluggesellschaften ihre Flüge außerhalb der EU ausgeweitet haben (+12%). Aber auch der Marktanteil der Billigfluglinien bleibt in Deutschland stabil (+0,5 Prozentpunkte), im Gegensatz zu den Flagcarriern, die ihren Marktanteil 2024 geringfügig reduzierten (-2% Prozentpunkte).

Trotz der [anhaltenden Kritik von Billigfluggesellschaften wie Ryanair](#) an den hohen Standortkosten in Deutschland bleibt ihr Marktanteil in Deutschland stabil - und ihr Emissionsausstoß wächst rasant.

¹ Dies wird derzeit damit gerechtfertigt, dass die Emissionen des Luftverkehrs innerhalb der EU durch das EU-Emissionshandelssystem und die internationalen Emissionen durch die ICAO geregelt werden. Inlandsflüge fallen jedoch auch unter das EU-Emissionshandelssystem (ohne Beschwerden über Doppelzählungen), und der ICAO fehlen die Regulierungsbefugnisse, um etwas zu ändern - ihr Klimaziel ist ausdrücklich „anstrebbar“ und nicht verbindlich.

Die meistbeflogenen deutschen Strecken: 2024

Die OAG-Daten ermöglichen eine detaillierte Analyse der meistbeflogenen Strecken von deutschen Flughäfen. Dabei zeigt sich: Besonders emissionsintensive Routen werden vor allem von Geschäftsreisenden genutzt. Verbindungen zwischen großen Wirtschaftszentren wie Frankfurt, London und Shanghai verursachen erhebliche CO₂-Emissionen, ebenso wie innerdeutsche Strecken, die Alternativen wie die Bahn haben.

Inlandsflüge

1. Hamburg - München (102 kt CO₂ pro Jahr)

Bahnreisezeit: 5 Stunden 34 Minuten

2. Berlin - Frankfurt (79 kt CO₂ pro Jahr)

Bahnreisezeit: 4 Stunden

3. Düsseldorf - München (73 kt CO₂ pro Jahr)

Bahnreisezeit: 5 Stunden 34 Minuten

Intra-EEA Flüge

1. Frankfurt - London (174 kt CO₂ pro Jahr)
2. Düsseldorf - Palma de Mallorca (158 kt CO₂ pro Jahr)
3. Berlin - London (149 kt CO₂ pro Jahr)

Destination außerhalb des EEA

1. Frankfurt - Shanghai (1,5 Mt CO₂ pro Jahr)
2. Frankfurt - Singapur (0,8 Mt CO₂ pro Jahr)
3. Frankfurt - Seoul (0,8 Mt CO₂ pro Jahr)



T&E-Forderungen

Die Emissionen des Luftverkehrs nehmen exponentiell zu. Nationale Regierungen und die EU müssen jetzt konkrete Maßnahmen umsetzen, um einen Netto-Null-Luftfahrtsektor zu ermöglichen:

- 1** Das Problem anerkennen: Internationale Emissionen des Luftverkehrs in das Klimaschutzgesetz aufnehmen.

- 2** Den Emissionen der Luftfahrt einen CO₂-Preis geben: Die Ausweitung des Emissionshandelssystems auf abfliegende Flüge.

- 3** Elite-Flieger fair besteuern: Eine Reform der Luftverkehrsteuer, sodass Business-Class-Passagiere fairer besteuert werden - nach dem Vorbild Frankreichs und Großbritanniens.

- 4** Nachhaltige Flugkraftstoffe fördern: Die Entwicklung einer neuen deutschen PtL-Strategie, damit deutsche und europäische PtL-Unternehmen die dringend benötigte Klarheit über die Zukunft des Marktes bekommen.

- 5** Ein klares Bekenntnis der Regierung gegen einen weiteren Flughafenausbau in Deutschland.

Weitere Informationen

Marte van der Graaf

Referentin Luftfahrt T&E Deutschland

marte.vandergraaf@transportenvironment.org



Anmerkung zur Methodik

Die Daten für den gesamten Luftverkehr stammen von [Eurocontrol](#).

Für die Passagierflugsegmente wurden die Flugplandaten der OAG verwendet, um den Treibstoffverbrauch der Flugzeuge anhand der Eurocontrol-Methode zu schätzen. Zur Schätzung der CO₂-Emissionen wurde dann der Emissionsfaktor für Kerosin angewandt.