

DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus
Verkehr, Transport & Logistik

Nº 31

30. JULI 2026

POLITIK



Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus
Verkehr, Transport & Logistik

TOP-THEMA

KV-Richtlinienreform bleibt doch auf dem Tisch Die Versuche, die EU-Richtlinie für den Kombinierten Verkehr (KV) zu reformieren, gehen weiter. Das Kollegium der 27 Kommissarinnen und Kommissare hat bei seiner letzten Sitzung vor der Sommerpause entschieden, den Reformvorschlag von November 2023 doch nicht zurückzuziehen, sagte eine Sprecherin der EU-Kommission dem DVZ-Brief. Diese Absicht hatte die Kommission in ihrem Arbeitsprogramm für 2026 geäußert und sie damit begründet, dass das Gesetzgebungsverfahren kaum Fortschritte mache. Bei der Entscheidung, die Reformbemühungen dennoch nicht aufzugeben, habe die Kommission Stellungnahmen vom Europäischen Parlament und dem Ministerrat berücksichtigt, so die Sprecherin. Die EP-Fraktionen haben sich im Frühjahr dafür ausgesprochen, mit dem Reformvorschlag weiterzuarbeiten. Beim jüngsten Verkehrsministerrat im Juni forderte Malta, den Vorschlag nicht zurückzuziehen. Öffentlich positionierte sich der Rat jedoch nicht zu der Frage.

UIRR will Gespräche initiieren Der internationale KV-Verband UIRR zeigt sich erfreut, dass die Modernisierung der Richtlinie jetzt möglich bleibt und nicht in ferne Zukunft verschoben wird. Im Europäischen Parlament werde der Gesetzgebungsprozess wohl nach der Sommerpause mit einer öffentlichen Anhörung zu den Reformplänen Fahrt aufnehmen, erwartet UIRR-Generaldirektor Ralf-Charley Schultze. Die irische EU-Ratspräsidentschaft habe vor der Kommissionsentscheidung nicht vorgehabt, im Rat weiter über die Richtlinie zu diskutieren, das werde sich aber wohl ändern, so seine Einschätzung. Die UIRR habe bereits eine informelle Diskussion der Verkehrsexperten der Mitgliedsstaaten angeregt. Diese könne in der EU-Vertretung eines der Länder stattfinden, die sich für eine Richtlinienreform einsetzen.

VERKEHRSPOLITIK

Mehr Flexibilität beim SAF-Einkauf Die EU-Kommission will Airlines mehr Anreize geben, Sustainable Aviation Fuels (SAF) nachzufragen. Die Airlines bekämen mehr Flexibilität, für den Einkauf des teureren SAF mit CO₂-Emissionsrechten belohnt zu werden, auch wenn sie das SAF physisch nicht getankt haben, sofern der jüngste Vorschlag zur Änderung der Emissionshandelsrichtlinie Gesetz wird, heißt es in der Kommission. „Ein Flugzeugbetreiber könnte dann CO₂-Zertifikate für seine Flüge von Airport A für eine bestimmte Menge SAF beantragen, die dort nicht verfügbar ist, aber zum Airport B geliefert wurde, von dem der Flugzeugbetreiber nicht fliegt“, sagte ein Kommissionsbeamter zum DVZ-Brief. Diese Praxis entspreche der Definition eines Book-and-Claim-Systems, das Branchenvertreter und einige Europaabgeordnete gefordert haben. Allerdings handelt es sich um ein eingeschränktes Book-and-Claim-System, weil die Airlines die CO₂-Emissionsrechte den Angaben zufolge nicht untereinander handeln dürfen. Eine weitere Einschränkung soll es für

Flughäfen in „äußersten Randlagen“ der EU geben. Hier soll eine vollständige Belohnung nur dann erfolgen, wenn das SAF den Flughäfen auch tatsächlich geliefert wird.

Dual-Use-Verordnung der EU auf dem Prüfstand Die EU-Kommission beginnt mit der Bewertung der Verordnung für Güter mit doppeltem Verwendungszweck (Dual Use). Dies sind Gegenstände, die sowohl zivil als auch militärisch genutzt werden können. In dem Gesetz ist festgelegt, welche Güter und Technologien einer Genehmigungspflicht unterliegen. Sie ist damit ein wesentlicher Bestandteil der europäischen Exportkontrolle. Bis zum 15. Oktober können alle Interessierten der Kommission im Rahmen einer öffentlichen Konsultation mitteilen, ob sie die Vorschriften als erfolgreich ansehen und was geändert werden sollte. Mit der Verordnung sollen hauptsächlich die internationale Sicherheit und Menschenrechte geschützt und die Verbreitung von Massenvernichtungswaffen verhindert werden. Durch die Reform soll das Gesetz an neue Entwicklungen angepasst werden und etwa Regeln für den Export von Technologien enthalten, die zur digitalen Überwachung genutzt werden können.

Verbände warnen vor Warenvernichtung wegen neuer EU-Richtlinie Acht deutsche Handelsverbände warnen davor, dass Unternehmen gezwungen sein könnten, einwandfreie Ware zu vernichten, wenn am 27. September die EU-Richtlinie 2024/825 (EmpCo-Richtlinie) in Kraft tritt. Sie soll Verbraucher vor Greenwashing und irreführenden Informationen über die Nachhaltigkeit von Produkten schützen. Die Verbände fürchten, dass „eine unüberschaubare Anzahl von Artikeln“ – etwa Textilien –, die Ende September auf Lager sind, deswegen mit neuen Etiketten oder Beschreibungen versehen werden müssen oder nicht mehr verkauft werden dürfen. In einem Brief fordern die Verbände Bundesjustizministerin Stefanie Hubig (SPD) auf, sich auf EU-Ebene für eine Abverkaufsfrist von mindestens zwölf Monaten einzusetzen. Sie soll für alle Produkte gelten, die vor dem 27. September 2026 rechtskonform hergestellt wurden. Eine ähnliche Frist habe die EU bei der Umsetzung der Verpackungsverordnung eingeräumt.

SPEDITION

Dachser: Vertriebsoffensive zahlt sich aus Auf der Jahrespressekonferenz im Frühjahr hatte Dachser-Chef Burkhard Eling angekündigt, in den Verkauf zu investieren, um mehr Volumen zu generieren. Offenbar mit schnellem Erfolg: So konnte das Unternehmen seinen Umsatz im ersten Halbjahr um fast 8 Prozent auf 4,4 Milliarden Euro steigern, bestätigt ein Sprecher die im „Handelsblatt“ genannten Zahlen. Die verstärkten Vertriebsaktivitäten hätten zu einem deutlichen Tonnageplus vor allem im Landverkehr (Stückgut und Lebensmittel) geführt. Dies sei sowohl auf Neukunden als auch auf den Ausbau bestehender Geschäfte zurückzuführen.

NG.Network hofft auf neues Ausgangsvolumen Von dem neuen Netzpartner Rüdinger Spedition erwartet sich die Stückgutkooperation NG.Network zusätzliches Aufkommen im Netz. Der Krautheimer Unternehmer, der ab dem 1. August für NG tätig wird, werde mit Linien nach Duisburg und in Richtung Freiburg innerhalb des Verbundes starten, kündigt NG-Geschäftsführer Stephan Opel gegenüber dem DVZ-Brief an. Vereinbart wurde, dass innerhalb der ersten zwei Jahre der Partnerschaft weitere zwei bis drei Direktverkehre hinzukommen. Dabei soll es sich nicht umge-routete Verkehre handeln, die bisher im Cargoline-Verbund gefahren werden, sondern um neue Geschäfte. Für die Region nordöstliches Baden-Württemberg/Unterfranken hatten bisher die Geis-Häuser in Bad Neustadt, Satteldorf und Kürnach die Verteilung und Beschaffung für NG übernommen, ihre Ausgangsladung aber unverändert in das Primärnetz IDS eingespeist. Dieses Gebiet wird im Zuge einer Gebietsarrondierung nun von Rüdinger, der Spedition Schäflein in Röthlein sowie den Gebrüder-Weiss-Niederlassungen in Nürnberg und Esslingen abgedeckt.

LOGISTIK

Kontraktlogistik wächst so stark wie seit fünf Jahren nicht mehr Der globale Kontraktlogistikmarkt hat im vergangenen Jahr um 4,4 Prozent auf 306 Milliarden Euro zugelegt, zeigt eine neue Analyse von Transport Intelligence. Das Geschäftsfeld ist damit so stark gewachsen wie seit fünf Jahren nicht mehr. Für dieses Jahr erwarten die britischen Marktforscher mit 4,1 Prozent einen Zuwachs in ähnlicher Größenordnung auf dann 319 Milliarden Euro. Und auch in den kommenden Jahren geht es so weiter, prognostizieren die Analysten. 2030 soll das Segment ein weltweites Umsatzvolumen von 373 Milliarden Euro erreichen, was einem jährlichen Wachstum von 4 Prozent entspräche. Wichtigstes Teilsegment war im vergangenen Jahr die Distribution mit 56 Prozent der Erlöse, gefolgt von der Lagerhaltung mit 36 Prozent und Mehrwertleistungen (9 Prozent). Besonders gut entwickelte sich der Markt 2025 in Asien-Pazifik. Dort haben die Experten einen Zuwachs von 6,6 Prozent ermittelt. Nordamerika und Europa kamen lediglich auf ein Plus von 2,6 und 1,8 Prozent.

Keine Trendwende bei Geschäftsentwicklung ... Ihre Geschäftslage beurteilen Transport- und Logistikdienstleister im Juni etwas zurückhaltender als im Mai. Das geht aus einer aktuellen Umfrage von SCI Verkehr hervor. Demnach schätzt etwa jedes zehnte Unternehmen seine Lage schlechter als im Vormonat ein. Eine nachhaltige Trendwende zeichne sich den SCI-Analysten zufolge nicht ab. So erwarten 68 Prozent der Befragten in den kommenden drei Monaten eine unveränderte Geschäftslage und 32 Prozent eine Verbesserung. An der Umfrage haben 77 Unternehmen teilgenommen.

... und wenig Spielraum bei Preisen Nach Angaben von SCI Verkehr hat sich der Kostenanstieg zuletzt zwar abgeschwächt. Dennoch rechnen 44 Prozent der Unternehmen für das kommende Quartal wieder mit steigenden Belastungen. Gleichzeitig entwickelt sich die Erlösseite verhalten. Die Preise blieben zuletzt weitgehend stabil, geben gut drei Viertel der Befragten an. Erstmals in diesem Jahr erwartet ein Teil der Befragten (14 Prozent) in den kommenden drei Monaten sinkende Preise.

STRASSENGÜTERVERKEHR

GST: Hunderte Auflagen pro Bescheid Dass im Großraum- und Schwertransport (GST) tätige Unternehmen täglich Hunderte Auflagen erfüllen müssen, gehört in der Transportbranche zum Allgemeinwissen. Wie viele es tatsächlich pro Genehmigung sind, hat David Böttcher, Gründer des Start-ups Logistisy, kürzlich einmal nachgezählt. Für einen Bescheid mit 15 Seiten kam er auf rund 50, in Genehmigungsschreiben mit 63 oder 83 Seiten zählte er rund 300 Auflagen. Auf 102 Seiten stieg deren Zahl sogar auf knapp 500. „Das war für mich auch überraschend“, sagte Böttcher im Gespräch mit dem DVZ-Brief. Als Lösung bietet er seit März 2026 ein digitales Tool an, den Logistisy-Bescheid-Ausleser, der vor allem Disponenten unter die Arme greifen soll. Orte, für die bestimmte Vorgaben wie das vorübergehende Aufstellen eines elektronischen Verkehrsschildes gelten, lassen sich Böttcher zufolge damit schneller auf einer Karte finden und entsprechend berücksichtigen.

Fleetbench will Lkw-Technologie transparent machen Mit einem neuen Tool wollen Ingo Martin und Rainer Buffo, die Gründer des Aachener Start-ups Aeco.green, Lastzüge ökologisch und ökonomisch transparent und damit vergleichbar machen. Kernelement des Ansatzes ist das App-gestützte Programm Fleetbench, über das Fuhrparkverantwortliche rasch ermitteln können, welches Fahrzeug sich mit welcher Ausstattung auf einer bestimmten Route am wirtschaftlichsten einsetzen lässt - und welchen Effekt zum Beispiel aerodynamische Anbauten haben. Zugleich kann das Tool auch der Vorbereitung von Investitionsentscheidungen dienen, indem zuvor simulierte Fahrzeugalternativen verglichen werden können. Basis für die Berechnung sind unter anderem zertifizierte Herstellerdaten aus der VECTO-Monitoring-Datenbank der EU. Das Tool ist seit einem Monat auf dem Markt.

KOMBINierter VERKEHR

Helrom: Strafanzeige wegen des Verdachts des Bankrotts Die Staatsanwaltschaft Frankfurt/Main ermittelt gegen Verantwortliche der Güterbahn Helrom wegen des Verdachts des Bankrotts. Das teilte ein Sprecher der Behörde dem DVZ-Brief auf Anfrage mit. Demnach sei eine Strafanzeige bei der Staatsanwaltschaft eingegangen. Da ein Anfangsverdacht vorlag, wurde ein Ermittlungsverfahren eingeleitet. Das Strafmaß von Bankrott gemäß Paragraf 283 StGB (Strafgesetzbuch) beläuft sich im Grundtatbestand auf eine Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder auf eine Geldstrafe. Bei Insolvenzverschleppung gemäß Paragraf 15a InsO (Insolvenzordnung) kann es eine Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder eine Geldstrafe geben. Wie die Staatsanwaltschaft weiter mitteilt, wird im Fall Helrom auch der letztgenannte Tatbestand zu prüfen sein. Gegen wen konkret sich der Verdacht richtet, dazu wollte der Sprecher aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes keine Aussage machen. Zum Stand der Ermittlungen erteilte er aus ermittlungstaktischen Gründen ebenfalls keine Auskunft.

Weissmann macht sich selbstständig Der Ex-Chief-Sales-Officer von Helrom, Bruno Weissmann, will künftig seine Erfahrungen der Branche als selbstständiger Berater zur Verfügung stellen. Ab September/Oktobre bietet Weissmann Transportunternehmen im Bereich Straße und Schiene sein Wissen für deren Vertriebsaktivitäten und beim Aufbau von Sales-Organisationen an. Helrom hatte Ende Mai Insolvenz angemeldet und wurde danach liquidiert. Weissmann war vor seiner Zeit bei dem Eisenbahnverkehrsunternehmen 19 Jahre für Lkw Walter tätig, unter anderem als Senior Sales Manager.

SEESCHIFFFAHRT/SEEHÄFEN

Sea Legend plant temporären Arktis-Containerdienst Nach einer erfolgreichen Testpassage der 4.890 TEU tragenden „Istanbul Bridge“ im vergangenen Jahr plant die chinesisch kontrollierte Reederei Sea Legend Shipping nun einen temporären, wöchentlichen Arktis-Containerdienst, den China-Europe Arctic Express (CAX). Während der eisfreien Zeit zwischen August und Oktober bietet der 2023 gegründete Carrier damit eine Alternative zur klassischen Ost-West-Route zwischen Asien und Europa, die bekanntermaßen infolge der angespannten Lage im Nahen Osten stark beeinträchtigt ist. Gegenüber der Route rund um das Kap der Guten Hoffnung soll sich die Fahrzeit auf rund 20 Tage nahezu halbieren. Einer aktuellen Segelliste von diesem Mittwoch zufolge startet die „Dubai Tower“ mit 1.740 TEU Kapazität am 8. August in Qingdao und fährt via Shanghai, Taicang und Ningbo nach Europa. Dort ist dann am 7. September Felixstowe erster Anlaufhafen. Am 9. September soll das Schiff in Hamburg festmachen, letzte Station ist am 12. September Gdynia. Einem Kundenscheiben zufolge sind acht Abfahrten geplant.

Veranstaltungstipp: 9. DVZ-Forum Zukunft des Ladungsverkehrs am 17. September in Hamburg.
Mehr Informationen unter: www.dvz.de/veranstaltungen

Impressum

DVV Media Group GmbH, Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg, Tel. +49 40 23714-100,
Internet: www.dvz.de, **E-Mail:** redaktion@dvz.de, **Geschäftsführer:** Martin Weber, **Verlagsleiter:** Oliver Detje,
verantwortlich für den Inhalt: Sebastian Reimann, **Vertrieb:** Markus Kukuk, **Unternehmenslizenzen Digital/Print:** lizenzen@dvvmedia.com,
Leser- und Abonnentenservice: Tel. +49 40 23714-240 | leserservice@dvz.de.
Der DVZ Brief erscheint wöchentlich.
Bezugspreise: Inland digital jährlich 1.016 EUR zzgl. MwSt. | Ausland digital mit VAT-Nr. jährlich 1.016 EUR inkl. MwSt., ohne VAT-Nr. zzgl. MwSt. Das Abonnement beinhaltet zusätzlich zur wöchentlichen digitalen Ausgabe des DVZ-Briefs den täglichen E-Mail-Informationssdienst DVZ Der Tag sowie Online-Zugriff auf alle DVZ plus Inhalte unter www.dvz.de/dvz-plus inkl. DVZ International. Abbestellungen sind nur schriftlich möglich zum Ende eines Bezugszeitraumes. Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.

Mit der Ausgabe des DVZ-Briefs am 13. August erhalten Sie den aktuellen

BILANZCHECK



Airlines hoffen auf Auftrieb

EU-LUFTFAHRTSTRATEGIE In dem Papier soll der künftige Rechtsrahmen für die Branche skizziert werden. Viel diskutiert wird im Vorfeld über den härter werdenden globalen Wettbewerb.

Von Frank Hütten

EU noch in einer Führungsrolle Im dritten Quartal will die EU-Kommission eine Strategie zur Förderung der europäischen Luftfahrtbranche und der luftfahrttechnischen Industrie vorlegen. Zuletzt gab es 2015 ein solches Papier. Im Mittelpunkt standen damals die Verbesserung der Konnektivität, der Kapazitäten und des Marktzugangs. Seitdem habe sich die globale Luftfahrtlandschaft grundlegend verändert, das Umfeld werde zunehmend schwieriger, der Wettbewerb intensiver, begründet die Kommission ihre neue Initiative. Noch sieht sie die EU in einer industriellen Führungsrolle in Luftfahrt und Luftfahrttechnik, etwa im Flugzeugbau und bei Flugsicherungssystemen. Die Branche gebe 2 Millionen Menschen unmittelbar Arbeit und trage jährlich 174 Milliarden Euro zum Bruttoinlandsprodukt bei. Der Erfolg basiere auf industriellen Spitzenleistungen und dem Luftverkehrsbinnenmarkt.

Energiepreise sind ein Problem Beides bestätigen auch die Autoren einer Studie der Beratungsgesellschaft Steer, die für den Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments angefertigt wurde. Um ihre starke Wettbewerbsposition zu verteidigen und strategisch unabhängig von Drittstaaten zu bleiben, müsse die EU Wege finden, die Versorgung mit kritischen Rohstoffen und Mikrochips, Komponenten und Flugzeugtreibstoffen zu sichern. Mit Blick darauf, dass die EU den klimafreundlichen Wandel des Luftverkehrs vorantreiben wolle, müsse auch die Verfügbarkeit von Biomasse zur Herstellung von Sustainable Aviation Fuels (SAF) und E-Fuels garantiert werden. Steer empfiehlt, sich um die hohen Energiepreise zu kümmern, durch die die Aerospace-Industrie und die SAF-Hersteller in der EU international im Nachteil seien.

Diskussion über Klimaschutzauflagen Antworten erwartet die Branche in der Strategie zu der Frage, wie EU-Unternehmen vor Wettbewerbsnachteilen durch die Klimaschutzpolitik bewahrt werden können. Kay Lindemann, Leiter Konzernpolitik bei Lufthansa, kritisiert, Wettbewerber aus Drittstaaten würden häufig besser behandelt als die eigenen Unternehmen. Die EU dürfe nicht ihren Luftverkehrsmarkt öffnen, während sie heimische Akteure mit strengen Klimaschutzauflagen belaste. Yvonne Ziegler, Professorin für International Aviation Management an der Frankfurt University for Applied Science, stimmt der These von der „Inländerdiskriminierung“ zu. Ohne die Vorreiterrolle der EU beim Airline-Emissionshandel und SAF-Quoten hätte sich ihrer Ansicht nach international beim Klimaschutz nicht viel bewegt, „aber der Rest der Welt muss mitziehen“. Ziegler empfiehlt unter anderem, den EU-Emissionshandel mit dem ICAO-Instrument Corsia zu verzahnen.

Mängel beim Routenmanagement Die EU-Kommission möchte unter anderem das Luftverkehrsnetz effizienter machen, indem Kapazitätsengpässe und „Ineffizienzen bei der Flugsicherung“ beseitigt werden. In der Strategie könnte es Aussagen dazu geben, wie der Rechtsrahmen des Single European Sky (SES) umgesetzt und verbessert werden kann. Beschleunigen möchte die Kommission die Markteinführung unbemannter Fluggeräte wie Drohnen oder eVTOL, die senkrecht starten und landen können.

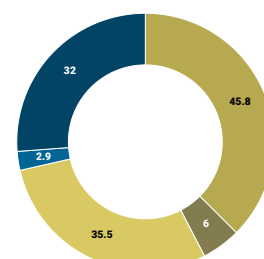
Fakten zur Branche

Mehr als Flugverkehr

Wirtschaftsleistung der EU-Luftfahrtindustrie 2023 in Milliarden Euro

Quelle: Eurostat

● Flugzeugbau ● Reparatur und Wartung ● Passagiertransport
● Luftfrachttransport ● Luftverkehrsdienstleistungen*

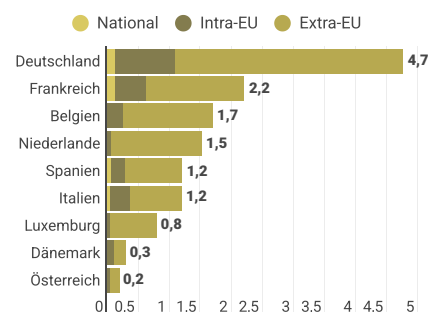


*Flughäfen, Luftraummanagement, Bodendienstleistungen

Langstreckenverkehr dominiert

EU-Staaten mit dem höchsten Luftfrachtvolumen 2024 in Millionen Tonnen

Quelle: Eurostat



34

Prozent (SAF) müssen dem Treibstoff an EU-Flughäfen 2040 beigemischt sein.

Quelle: EU-Verordnung 2023/2405

Politik trifft Logistik

Die Aussagen von EU-Verkehrskommissar Apostolos Tzitzikostas stammen aus einer Rede bei einer Veranstaltung des Branchenverbandes Airlines for Europe (A4E). Peter Wiener, Associate bei der Steer Group, äußerte sich bei einer Anhörung im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments.

Apostolos Tzitzikostas

EU-Kommissar für Verkehr und Tourismus

Die Luftfahrt „hält unsere Volkswirtschaften miteinander verbunden und unsere Gesellschaften offen“, sagte der EU-Verkehrskommissar. Unter anderem die Pandemie habe aber gezeigt, wie anfällig das System sei. „Wir sehen uns mit geopolitischen Spannungen konfrontiert, in deren Folge Flugrouten geändert und Lufträume gesperrt werden und sich die operativen Risiken erhöhen. Wir haben Energiekrisen erlebt, die die Kosten in die Höhe getrieben und die Volatilität erhöht haben.“ Um unter solchen Bedingungen wettbewerbsfähig zu bleiben, „müssen wir in unseren außenpolitischen Luftfahrtbeziehungen das richtige Gleichgewicht finden: Offenheit gepaart mit fairen Bedingungen und wirklich gleichen Wettbewerbsbedingungen“. Wettbewerbsfähigkeit lasse sich nicht mehr von Nachhaltigkeit trennen. „Im Einklang mit dem Clean Industrial Deal betrachten wir die Dekarbonisierung nicht als Einschränkung, sondern als Motor für Wettbewerbsfähigkeit und strategische Autonomie. Nachhaltige Flugkraftstoffe – SAF – sind für diese Vision von zentraler Bedeutung.“ Weil SAF aber weiterhin teuer, das Angebot begrenzt und die Wirtschaftlichkeit schwierig sei, wolle die EU dazu beitragen, die Produktion auszuweiten und Investitionsrisiken zu mindern. „Mit Blick auf die Zukunft wird die Wettbewerbsfähigkeit zunehmend von Innovation abhängen.“ Die EU sei in der Luftfahrtforschung erfolgreich, müsse aber weitergehen. „Das bedeutet, einen nahtlosen Weg von der Forschung bis zur Anwendung zu schaffen, Demonstrationsprojekte zu unterstützen, Technologien in größerem Maßstab einzusetzen und der Industrie die Möglichkeit zu geben, neue Lösungen voranzubringen.“ Ziel sei eine wettbewerbsfähige, nachhaltige und innovative EU-Luftfahrtbranche. „Mit der neuen Luftfahrtstrategie wollen wir dafür den Rahmen schaffen.“ (fh)

Peter Wiener

Associate bei der Unternehmensberatungsgesellschaft Steer

Für den Mitautor der Studie zur erwarteten EU-Luftfahrtstrategie sind die Beimischungsquoten für SAF (Sustainable Aviation Fuels) ein wichtiges Thema, das angepackt werden sollte. „Wir sind uns sehr bewusst, dass die EU sich stark verpflichtet fühlt, ihre umweltpolitische Agenda umzusetzen. Wir sind uns aber auch sehr bewusst, dass sich die Fluggesellschaften große Sorgen wegen der Kosten machen, die das für sie mit sich bringt. In unserer Studie versuchen wir darzulegen, dass die Produktion von SAF und E-SAF nur sehr schwer auf die angestrebte Menge gesteigert werden kann, wenn die Bedingungen dafür zu streng sind.“

Wiener empfiehlt, weiter über Anreize für Investitionen nachzudenken. „Es gibt die Zuteilung von CO₂-Emissionsrechten, wenn Airlines SAF einsetzen, und verschiedene andere Fördermöglichkeiten werden geprüft. Wir empfehlen keine bestimmte Lösung, aber wir empfehlen, die Optionen zu untersuchen und neue Förderinstrumente zu beschließen, denn der Status quo reicht nicht aus. Wenn die EU will, dass ihre umweltpolitische Agenda Bestand hat, muss sie möglicherweise einige Regeln in gewissem Umfang anpassen.“

Veränderungen in der Arbeitsmarktgesetzgebung für die Luftfahrt hält Wiener nur in begrenztem Umfang für nötig. „Es könnte bessere Maßnahmen zum Schutz der Beschäftigten in der Bodenabfertigung geben. Vielleicht gibt es Unregelmäßigkeiten bei der Beschäftigung durch die Fluggesellschaften, doch Änderungen müssen gegen ihre Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen abgewogen werden.“ (fh)

”

Wir sind mit geopolitischen Spannungen konfrontiert, in deren Folge Flugrouten geändert und Lufträume gesperrt werden und sich die operativen Risiken erhöhen.



”

Wenn die EU will, dass ihre Umweltagenda Bestand hat, muss sie möglicherweise einige Regeln anpassen.

