

Eine französische Initiative zum Verbot von Business Jets auf europäischer Ebene ist kontraproduktiv. Auch ohne Verbote ist die Branche auf einem guten Weg zur Klimaneutralität.

# Bekenntnis zum Klimaschutz – aber bitte ohne Verbote

Wie Sie vielleicht wissen, ist die Geschäftsluftfahrt bzw. Business Aviation immer wieder negativ in den Medien gewesen, zuletzt erst wieder im Zusammenhang mit dem Treffen der EU Verkehrsminister am 20. und 21. Oktober in Prag. Den Grund dazu gab die französische Regierung, denn Sie hat vorgeschlagen, eine Verschärfung der europäischen Gesetzgebung für den Geschäftsflugsektor zu diskutieren, ja sogar ein EU-weites Verbot von Privatjets durchzusetzen. Der französische Verkehrsminister Clément Beaune hatte die Absicht, „das Verbot von Privatjetflügen“ auf die Tagesordnung für das besagte Verkehrsministertreffen zu nehmen.

Als Vertreter der Geschäftsluftfahrt sind wir sehr besorgt über solche Äußerungen. Wir geben nicht auf, zu betonen, dass die Geschäftsluftfahrt ein unverzichtbares Tool ist und bleibt, um die erforderliche Konnektivität und Mobilität für die Gesellschaft und für die Unternehmen sicherzustellen. In Kombination mit der dezentralen Flughafeninfrastruktur ist die Geschäftsluftfahrt für die Mobilität von Volkswirtschaften von enormem gesellschaftlichen Nutzen und bietet wirtschaftliche Vorteile.

733 registrierte Geschäftsreiseflugzeuge, 83250 direkte und indirekte Arbeitsplätze und ein Marktanteil von 13,2 Prozent gemessen an den Flugbewegungen im Vergleich zum Linienluftverkehr, sind bedeutende Zahlen unserer Branche. Die Verkehrsarten der Geschäftsluftfahrt teilen sich auf in 3,1 Prozent militärische und Regierungsflüge, 10,6 Prozent Ambulanzflüge, 52,5 Prozent gewerbliche Flüge und 33,8 Prozent nichtgewerbliche Flüge. Bitte beachten Sie dabei, dass die Flüge im nichtgewerblichen Bereich energiesteuerepflichtig sind. Für jeden getankten Liter Treibstoff wird die Energiesteuer abgeführt.

Doch zurück zur Überschrift: Das kleinste Segment der Luftfahrtbranche, das gerade einmal 0,04 Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen ausmacht wird herausgepickt und soll verboten werden? Wo bleibt die rationale Verkehrspolitik? Die im September 2021 verabschiedete Selbstverpflichtung aller wichtigen Luftfahrtverbände wie der IATA, IBAC, GAMA, ACI, der Flugzeughersteller wie Airbus, Boeing und Embraer sowie

aller namhaften Triebwerkhersteller und somit der gesamten Luftfahrtindustrie hin zu „net-zero carbon emissions by 2050“ ist ein wichtiges Signal. Dafür ist es notwendig, dass alle Bereiche der Industrie zusammenarbeiten und die Politik die richtigen Weichen stellt. Aber bitte ohne Verbote.

In einem über 100 Seiten starken Papier „Waypoint 2050 – a vision of net-zero aviation by mid-century“ wurde im vergangenen Jahr eindrücklich gezeigt, wie die einzelnen Wegpunkte aussehen könnten. Wie für einen Piloten geben diese „Waypoints“ vor, wie das „Netto-Null-Ziel“ erreicht werden kann. Das ist eine Herausforderung, aber auch eine Chance zugleich!

Die Geschäftsluftfahrt ist bei vielen Entwicklungen Vorreiter und Katalysator für Innovationen in der Luftfahrt. Sei es die Entwicklung und Nutzung alternativer Treibstoffe (Sustainable Aviation Fuel, SAF), die Entwicklung emissionsärmerer Flugzeuge (hybridelektrische Antriebe, Effizienzgewinn bei Materialien, Triebwerke etc.), die Intensivierung der PV-Nutzung an Flugplätzen, die effiziente Routenführung oder die Optimierung operativer Prozesse an Flugplätzen (Stichwort „green airport“).

Übrigens haben wir mit TotalEnergies auf der ILA in Berlin in diesem Jahr mithilfe eines separaten Betankungsfahrzeugs Sustainable Aviation Fuel angeboten. Produziert aus hydroprozessierten Estern und Fettsäuren (HEFA) ist dieser Treibstoff wie herkömmliches Jet A1 nach ASTM1655 zertifiziert und ermöglicht eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen von rund 80 Prozent. In Anbetracht dieser weitreichenden positiven Entwicklungen einer Transformation, insbesondere innerhalb der Geschäftsluftfahrt, in Kombination mit den eigenen Klimaschutzverpflichtungen der Branche fordern wir die Politik eindringlich auf, die (Geschäfts-)Luftfahrt und ihre Bemühungen um die Dekarbonisierung zu unterstützen, anstatt Verbote auszusprechen und damit einer Branche mit hoher Innovationsfähigkeit den Garaus zu machen. Die Transformation hin zu einer klimafreundlichen Luftfahrt und Wirtschaftswachstum schließen sich nicht gegenseitig aus.



Foto: GBAA

**Andreas Mundsinger** ist Geschäftsführer der German Business Aviation Association und berichtet über News aus dem Verband.

ae