

Unsachliche Berichterstattung könnte politischen Aktionismus zur Folge haben. Das möchten wir vermeiden und eine Versachlichung der Debatte anregen.

# Verbote sind der falsche Weg

Connecting Businesses, Government and People, Saving Lives – so wird im Englischen die Business Aviation zusammengefasst, was noch keinen Nachrichtenwert hat. Aber das Thema polarisiert und dient der Projektion gesellschaftlicher Fehlentwicklungen. Die aktuellen Verbotsdebatten sind grundsätzliche wirtschafts- und gesellschaftspolitische Fragen.

Es sei noch einmal klargestellt, dass es aktuell kein Verbot von „Privatflügen“ am Flughafen Amsterdam gibt. Schiphol nutzt die Verbotsdebatte für sich, weil sich das wieder erstarkende Verkehrswachstum in den nächsten Jahren nicht abwenden lässt, eine weitere Bahn nicht gebaut werden wird und der Flughafen ein Gleichgewicht zwischen Lärmbelastung und wirtschaftlichem Betrieb erreichen muss. Daher gilt es einerseits, Flugbewegungen zu reduzieren, und andererseits, den Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten. Also: Business Aviation raus! Lieber möchte man einen Interkontinentalflug abfertigen. Der 65 Kilometer entfernte Regionalflughafen Lelystad ist zwar fertig ausgebaut, entwickelt sich allerdings zum BER 2.0, denn die Erteilung der Betriebsgenehmigung ist aufgrund von Umweltauflagen immer noch nicht in Sicht. In der Debatte geht es also nicht um das „Privatjetverbot“, sondern um Engpässe auf dem Flughafen in Amsterdam. Verkehre würden mittelfristig verlagert, und es würde kein CO<sub>2</sub> eingespart.

Flughäfen unterliegen einer Betriebspflicht und müssen allen Nutzern, egal welcher Verkehrsart, zur Verfügung stehen. Einzelheiten werden in der Betriebsgenehmigung geregelt, die nur in einem aufwendigen rechtlichen Verfahren verändert werden kann. Ein Verbot lässt sich also gar nicht einfach so aussprechen. Der niederländische Verkehrsminister stellte klar, dass die Geschäftsluftfahrt einen Platz in Amsterdam hat.

Ein Sprecher des BMDV erklärte Anfang Juni gegenüber dem Tourismus-Magazin FVW, dass man gesetzliche Verbote von Flügen nicht für zielführend halte. Vielmehr soll es Anreize für die Nutzung alternativer Verkehrsmittel geben.

Bei einem Treffen der Verkehrsminister der 27 EU-Staaten am 1. Juni in Luxemburg ging es auch um „Privatjets“. Belgien und Irland haben sich für strengere Umweltvorschriften für diese Flugzeuge ausgesprochen und sich damit einem Vorstoß Österreichs, Frankreichs und der

Niederlande angeschlossen, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Luftfahrt zu reduzieren. Die Antwort der EU-Verkehrskommissarin Adina Vălean war kurz und knapp: Sie habe „nicht die Absicht“, vor dem Ende der Amtszeit der derzeitigen EU-Kommission neue Maßnahmen für Privatjets vorzuschlagen. Vălean ziehe es vor, die Luftfahrt als Ganzes anzugehen, statt sich auf Privatjets zu konzentrieren.

Deutschland sprach sich dort für Marktmaßnahmen zur Emissionssenkung aus. Verkehrsminister Volker Wissing bezeichnete den EU-Markt für CO<sub>2</sub>-Emissionen als das beste Instrument zur Bekämpfung der Emissionen im Luftverkehr insgesamt. „Das ist meiner Auffassung nach eine bessere Herangehensweise, als ausschließlich über Privatflüge zu diskutieren“, fügte er hinzu.

„Fliegen und Steuern sparen“, titelte die „Süddeutsche Zeitung“ am 28. Juni einen Artikel, in dem es um eine „geschickte Konstruktion“ des Flugbetriebs des Volkswagen-Konzerns ging. Polemik pur, wenn man bedenkt, dass der Flugbetrieb der Deutschen Lufthansa AG nicht weniger geschickt konstruiert ist und laut Geschäftsbericht im vergangenen Jahr 102 Millionen Passagiere befördert hat. Also haben auch 102 Millionen Passagiere Steuern gespart? Wenn zukünftig das Kerosin besteuert werden sollte, werden Flüge teurer – dann aber bitte im Sinne eines fairen Wettbewerbs weltweit.

Ich stelle aber auch eine zunehmende Versachlichung fest. So beziehen einzelne Verkehrsflughäfen klar Stellung, denn Verbote einer Verkehrsart führen zu regionalen Verschiebungen des Verkehrs, was einzelne Wirtschaftsstandorte trifft. Sie würden die Entwicklung neuer und umweltfreundlicherer Technologien hemmen. Zudem haben nahezu alle deutschen Flughäfen seit Jahren Nachtflugbeschränkungen und strenge Entgeltordnungen eingeführt, die laute und emissionsintensive Flüge stärker belasten.


Business Aviation ist und bleibt ein Werkzeug aller Unternehmen und steht für effizientes Reisen und damit für den Erhalt der Produktivität. Sie ermöglicht die Erreichbarkeit und Konnektivität aller Regionen, sichert den Zugang zu internationalen Märkten und garantiert Wettbewerbsfähigkeit. Sie treibt die Entwicklung neuer Antriebstechnologien voran und tankt SAF, physisch bei Verfügbarkeit oder mit dem „Book & Claim“-Verfahren. Und das nicht nur in Deutschland, sondern weltweit. 



Foto: GBAA

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