Von: GBAA CEO Andreas Mundsinger <ceo@gbaa.de>
Gesendet: Dienstag, 4. August 2026 17:47
An: Ref-LF16 <Ref-LF16@bmv.bund.de>
Betreff: AW: Verbändebeteiligung: Entwurf eines Gesetzes zum Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe
Priorität: Hoch

BMV
LF 16 601070101#00001#0017

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit zur Kommentierung des Entwurfs eines Gesetzes zum Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe sowie des Entwurfs einer Verordnung zum Erlass der LBA-Ermächtigungsübertragungsverordnung.

Im erstgenannten wird nicht ausreichend zwischen Linienverkehr und bedarfsgesteuertem Flugbetrieb differenziert. In §29d des Entwurfs wird bei Nichteinhaltung eine Abgabe i. H. v. 1.332 Euro pro Tonne festgelegt. Die Höhe der Abgabe ist unverhältnismäßig, denn gerade für die Business Aviation, die viele Regionalflughäfen und kurzfristige Missionen bedient, können Situationen entstehen, in denen regulatorische Anforderungen mit operativen Erfordernissen kollidieren. Diese sind vielfältig:

1. Kurzfristige Flugplanung
Der Bedarfsflugverkehr lebt von hoher Flexibilität. Flugziele, Passagierzahl, Wetter oder Abflugzeiten ändern sich häufig innerhalb weniger Stunden. Die Betreiber werden durch die Verordnung in erheblichem Maße in ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit und Entscheidungsfreiheit eingeschränkt.

2. Sicherheitsreserven haben Vorrang
Die verantwortlichen Flugzeugführer sind verpflichtet, jederzeit ausreichende Kraftstoffreserven mitzuführen. Die Entscheidung über die mitzuführende Kraftstoffmenge erfolgt ausschließlich nach Sicherheitskriterien und nicht nach wirtschaftlichen oder regulatorischen Vorgaben. Eine pauschale Begrenzung des Tankinhalts darf deshalb niemals die Flugsicherheit beeinträchtigen.

3. Fehlende SAF-Verfügbarkeit
An vielen europäischen Regional- und Verkehrsflughäfen ist Sustainable Aviation Fuel (SAF) noch nicht oder nur eingeschränkt verfügbar. Betreiber wissen häufig vor dem Abflug nicht, ob am Ziel- oder Folgeflughafen tatsächlich SAF erhältlich sein wird.

4. Unterschiedliche Infrastruktur
Der Bedarfsluftverkehr nutzt mehrere hundert Flughäfen in Europa – deutlich mehr als der Linienverkehr. Viele dieser Flughäfen verfügen über keine SAF-Infrastruktur und oftmals nur über eingeschränkte Betankungszeiten. Eine Betankung am Zielort kann daher nicht immer garantiert werden.

5. Mehrere Flugsegmente an einem Tag
Geschäftsreiseflugzeuge absolvieren häufig mehrere Flüge hintereinander: Kunde A, Weiterflug zu Kunde B, Leerflug und Rückflug. Zwischenstopps, Änderungen der Route oder zusätzliche Flüge entstehen oft kurzfristig. Der tatsächliche Kraftstoffbedarf lässt sich daher erst im Tagesverlauf bestimmen.

6. Wetter und Luftraumbeschränkungen
Gewitter, militärische Sperrgebiete, Slots oder ATC-Verzögerungen können den Kraftstoffverbrauch erheblich erhöhen.

7. Nachweisproblematik

Die Verordnung verlangt, nachzuweisen, dass nicht bewusst "getankert" wurde. Im Bedarfsluftverkehr beruhen Tankentscheidungen jedoch auf einer Vielzahl operativer Faktoren. Diese im Nachhinein gegenüber Behörden vollständig zu dokumentieren, bedeutet einen erheblichen administrativen Aufwand.

8. Geringer Klimanutzen
Generell ist der Nutzen der Regelung im Bereich der Bedarfsluftverkehr begrenzt. Tankering ist dort aufgrund der geringeren Flugzeuggrößen und anderer Einsatzprofile weniger verbreitet als im Linienverkehr. Gleichzeitig können zusätzliche Zwischenbetankungen oder Umwege den Kraftstoffverbrauch sogar erhöhen und damit den CO_2-Ausstoß steigern.

Aus den vorgenannten Gründen fordern wir die Nicht-Einführung dieser Abgabe!

Im Artikel 3 wird die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung geändert! Die Gebührentatbestände Nr. 37 und Nr. 39 sind für die Luftfahrzeugbetreiber nicht akzeptabel! Einige Betreiber sind zu Unrecht auf der Liste. Zudem ist nach wie vor nicht geklärt, wie Betreiber, die Ambulanz- und kommerzielle Flüge durchführen mit dem 2% „SAF Mandat“ umgehen sollen! Bis dato werden alle Flüge dem Betreiber zugewiesen, obwohl Ambulanzflüge ausgenommen sind.

Wir freuen uns über Ihre Rückmeldung. Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen
Andreas Mundsinger
Geschäftsführer

GBAA

German Business Aviation Association e.V.
Georg-Wulf-Straße 2
D-12529 Schönefeld

+49 (0)152 59522812
ceo@gbaa.de
www.gbaa.de

Amtsgericht Berlin-Charlottenburg – VR 20772 B
Vorstand: Peter Gatz, Steffen Merz, Dr. Winthir Brunnbauer
Geschäftsführer: Andreas Mundsinger

Der Inhalt dieser E-Mail ist vertraulich. Wenn Sie nicht der berechtigte Empfänger sind bitten wir Sie, uns umgehend zu informieren und den Inhalt weder für eigene Zwecke zu nutzen noch an Dritte weiterzugeben.
This e-mail is confidential. If you are not the intended recipient, please notify us immediately. You should not disclose its contents to any other person nor use it for any purposes.