Bringen nachhaltigere Flugzeuge einen Finanzierungsvorteil?

Elektrisch schlägt fossil?

SAF, effizientere Flugzeuge und neue Antriebe versprechen eine emissionsärmere Business Aviation. Einen günstigeren Kredit gibt es dafür aber nicht automatisch. Entscheidend ist, wann aus einem ökologischen Versprechen ein gutes Asset wird.

Vor allem zwei Dinge zählen im Bereich Aircraft Finance, der Finanzierung von Luftfahrzeugen: die Bonität des Kunden und die Qualität des Assets. Auf der Kundenseite geht es um Vermögen, Verschuldung und Cashflows. Beim Flugzeug zählen Marktakzeptanz, Handelbarkeit und Restwert. Ein etabliertes Muster mit transparentem Gebrauchtmarkt lässt sich höher beleihen und länger finanzieren als ein neues Konzept.

Start der elektrischen Revolution

Genau hier liegt die Herausforderung neuer Antriebe. Zwar bleibt die zweisitzige Pipistrel Velis Electro bislang das einzige vollständig musterzugelassene vollelektrische Flugzeug weltweit, aber die Pipeline wächst. Vaeridion entwickelt hierzulande den vielversprechenden neunsitzigen Microliner. Heart Aerospace absolvierte im August den erfolgreichen Erstflug seines X1-Demonstrators auf dem Weg zur 30-sitzigen ES-30. Hinzu kommen noch viele andere Projekte wie zum Beispiel die Aura Aero ERA, Electra EL9 und Beta Alia CX300. Darüber hinaus könnten auch Umrüstungen bestehender Muster auf Elektroantriebe den Markt beschleunigen.

Finanzierung oder Barzahlung?

Ein Geschäftsreiseflugzeug wird nicht nur deshalb finanziert, weil der Betreiber den Kaufpreis nicht aus eigenen Mitteln zahlen kann. Unternehmen wollen Liquidität für ihr Kerngeschäft und andere Investitionen erhalten. Eigenkapital ist wertvoll und kann im operativen Geschäft in der Regel mehr Rendite erwirtschaften, als die Finanzierung kostet. Fremdkapital kann deshalb wirtschaftlich sinnvoll sein. Aus Sicht der Finanzierer zählt die Wirtschaftlichkeit weit mehr als ein grünes Etikett.

Darin liegen die großen Chancen für die Zukunft: Wenn niedrigere Energie- und Wartungskosten die Cashflows eines Betreibers deutlich verbessern, kann mit elektrischen Antrieben eine attraktive Assetklasse entstehen. Aber es entstehen auch neue Risiken: Wie lange halten die Batterien? Was kostet ihr Austausch? Wie belastbar sind Garantien und Hersteller-Support? Erst mit soliden Erfahrungen und liquidem Sekundärmarkt wird sich beweisen lassen, dass elektrische Flugzeuge auch finanziell überzeugen.

Förderung und EU-Taxonomie

In Deutschland gibt es derzeit keine dem Pkw-Bereich vergleichbare pauschale Kauf- oder beschleunigte Abschreibungsförderung für nachhaltiger betriebene Business Jets und Turboprops. Hierzulande fördert aktuell die KfW mit dem „Investitionskredit Nachhaltige Mobilität“ zwar elektrische Tretroller und emissionsärmere Kreuzfahrtschiffe, nicht aber elektrische Flugzeuge – die es in der Business Aviation ohnehin noch nicht zu kaufen gibt. Immerhin werden im gleichen Programm geplante Ladepunkte und Wasserstofftankstellen für Flugzeuge aufgeführt. Auch in Norwegen setzt man zunächst mit einem angekündigten Förderprogramm stärker auf Marktentwicklung und Infrastruktur als auf eine direkte Anschaffungsförderung. In den Niederlanden werden batterieelektrische Flugzeuge und Hubschrauber hingegen ausdrücklich steuerlich gefördert. Je nach Ausgestaltung ergibt sich daraus ein Vorteil von rund 3,5 bis 5 Prozent des Kaufpreises.

Auf EU-Ebene soll die sogenannte Taxonomie die Finanzierung nachhaltiger Assets fördern. Aber während lokal emissionsfreie Flugzeuge als „Green Assets“ qualifiziert werden können, wurde 2023 die Business Aviation zunächst von den Taxonomie-Kriterien für effizientere konventionelle Flugzeuge ausgeschlossen. Zwar erklärte das Gericht der Europäischen Union im Juni 2026 nach einer Klage von Dassault Aviation diesen Ausschluss für nichtig, allerdings bedeutet das noch nicht, dass sich Business Jets ebenso wie kommerzielle Flugzeuge qualifizieren können.

Rate und Zins sind nicht alles

Ein Käufer, der für sein Flugzeug eine Finanzierung erwägt, sollte sich vor allem einen guten Überblick über den Markt verschaffen. Auf der Suche nach den besten Konditionen beim Vergleich von Darlehen, Mietkauf und Operating Lease sollte man nicht nur auf die niedrigste Monatsrate oder den niedrigsten Zins achten, sondern alle relevanten Faktoren berücksichtigen: Anzahlung, Laufzeit und Schlusszahlung gehören ebenso dazu wie Gebühren, Steuern, Garantien, Währung, Versicherungen, Wartungsprogramme, Restwerte beziehungsweise die Übernahme von Restwertrisiken und bei Privatbanken auch die mit der Finanzierung verbundenen Vermögensanlagen.

Hat sich also nichts geändert? Ganz und gar nicht. Die Forderung nach mehr Nachhaltigkeit in der Luftfahrt mag etwas leiser geworden sein, aber sie wird in vielen Kreditkomitees der Finanzierer bereits heute als weicher Faktor miteinbezogen. Elektrisch schlägt fossil in der Finanzierung aber nicht deshalb, weil es elektrisch ist. Es schlägt fossil dann, wenn geringere Betriebskosten, hohe Verfügbarkeit und stabile Restwerte daraus das bessere Asset machen.



Dassault Aviation hat sich dafür eingesetzt, dass Business Jets nicht diskriminiert werden.



Fotos: Patrick Holland-Moritz, Lars Maurer

Autor Tönnies von Limburg leitet das auf Finanzierungen spezialisierte Unternehmen Sustainable Aviation Solutions mit Sitz in Königstein.

Termine

30. Nov. – 3. Dez. 26	**European Rotors,** Lyon
14. – 17. April 27	**AERO,** Friedrichshafen

Kontakt

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

Telefon: +49 152 59522812, Mail: ceo@gbaa.de
www.gbaa.de

Quellenhinweise

EASA zur Pipistrel Velis Electro:
https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/easa-certifies-electric-aircraft-first-type-certification-fully-electric

Niederländisches Programm „Aviation in Transition“:
https://business.gov.nl/subsidies-and-schemes/aviation-in-transition/

Niederländische MIA/Vamil-Förderung:
https://www.rvo.nl/praktijkverhalen/duurzaam-vliegen

Investitionskredit Nachhaltige Mobilität der KfW in Deutschland:
https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-und-Umwelt/F%C3%B6rderprodukte/Investitionskredit-Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-(268-269)/

Norwegische Testarena und Förderrahmen:
https://www.internationalairportreview.com/news/220136/agreement-to-establish-norway-as-an-international-test-arena-for-zero-and-low-emission-aviation/

EU-Taxonomie:
https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/eu-taxonomy-sustainable-activities_en

Verfahren Dassault gegen die EU-Kommission:
https://ieu-monitoring.com/editorial/dassault-eu-general-court-annuls-taxonomy-exclusion-for-business-aircraft-manufacturing/1244082

Urteil zur EU-Taxonomie und Business Aviation:
https://www.ebaa.org/news/ebaa-applauds-general-court-judgment-annulling-discriminatory-taxonomy-provision-against-business-aviation

GBAA
GERMAN BUSINESS AVIATION ASSOCIATION

AAS
AUGSBURG AIR SERVICE



MRO Service (Base+Line), CAMO+ und Upgrades
- Beechcraft (King Air, Premier, Baron, Bonanza)
- Hawker/Beechjet 400A, XP + Nextant 400XT
- Cessna Citation 510, 525, 525A, 525B, 560 XL
- Embraer Phenom 100 + 300
- Flugzeuge mit Kolbenmotor (inkl. Cirrus CAPS OVH)
- Cirrus SF50 Vision Jet

Spezialarbeiten
- z.B. Unfallinstandsetzung und -bergung

Flugzeuglackierung & Politur
- z.B. Ganz-/Teillackierung King Air, Cessna Citation, Phenom 100

Flugzeugverkauf
- Exklusive Angebote ausgewählter Hersteller

CIRRUS AUTHORIZED SERVICE

SERVICE CENTER FOR
BEECHCRAFT & HAWKER
CESSNA
EMBRAER Executive Jets
AUTHORIZED SERVICE CENTER

aas.ag

Werft-Hotline
+49 821 7003 -175
office@aas-augsburg.de