06. November 2026
Positionspapier

GERMAN BUSINESS AVIATION ASSOCIATION

Erst den Markt schaffen, dann Pflichten erhöhen: GBAA fordert Kurskorrektur bei SAF und faire Regeln im EU-ETS1

Die GBAA hat Verständnis für den Austritt der Lufthansa Group aus der eFuel Alliance. Er ist ein Warnsignal: Europas SAF-Politik setzt auf Pflichten für Nachfrager, ohne dass ein funktionierendes Angebot existiert. E-Kerosin ist faktisch nicht verfügbar.
Die Bedarfsluftfahrt bekennt sich zur klimaneutralen Luftfahrt, viele Mitglieder tanken bereits freiwillig SAF.
Die Novellierung des EU-ETS1 droht dies für die Business Aviation zu verschärfen: Deutlich mehr Geschäftsflüge würden emissionshandelspflichtig, zugleich aber vom Zugang zu den SAF-Zertifikaten ausgeschlossen. Wer einzahlt, aber keine Entlastung erhält, wird doppelt belastet und verliert jeden Anreiz.

Die GBAA fordert

1. **Keine neuen nationalen Alleingänge.** Die Abschaffung der nationalen PtL-Quote zum 1. Januar 2026 war richtig, denn sie hätte mangels Mengen nur Strafzahlungen ohne Klimanutzen ausgelöst. Neue nationale Sonderbelastungen über EU-Vorgaben hinaus darf es nicht geben; es braucht einheitliche europäische bzw. weltweite Regeln.
2. **Gleichbehandlung im EU-ETS1: Wer zahlt, muss auch gefördert werden.** Der geplante Ausschluss der Bedarfsluftfahrt von den SAF-Zertifikaten muss gestrichen werden. Alle Betreiber brauchen Zugang zur Förderung, für Bio-SAF ebenso wie für E-Kerosin, nicht nur für Elektro- und Wasserstoffantriebe, die für unsere Flotten aktuell noch keine Option sind.
3. **Bürokratie für kleine Betreiber begrenzen.** Die Emissionsgrenze soll von 10.000t auf 250t CO_2 und die MTOM von 5,7t auf 2,5t sinken. KMU dürfen nicht mit unverhältnismäßigen Kosten und Meldeaufwand überzogen werden.
4. **Einnahmen zweckbinden.** Der Vorschlag verpflichtet die Mitgliedstaaten nur allgemein, einen Teil der Erlöse für Dekarbonisierung einzusetzen. Die Einnahmen aus dem Luftverkehr müssen vollständig in Produktion und Abnahme von SAF fließen.
5. **Förderung vor Pflicht.** Bevor Beimischungspflichten steigen, braucht es Differenzverträge, Abnahmegarantien und Investitionszuschüsse. USA und China zeigen, dass Anreize den Markthochlauf tragen, nicht Verpflichtungen allein.
6. **ReFuelEU realistisch überprüfen, Book-and-Claim einführen.** Maßstab muss die tatsächliche SAF-Verfügbarkeit sein. Viele Flüge starten an Regionalflughäfen, Sonder- und Verkehrslandeplätzen ohne SAF-Zugang; ein europaweites Book-and-Claim-System muss daher allen Betreibern offenstehen.
7. **Wettbewerbsgleichheit sichern.** Die Kostenlast ist in Deutschland schon heute sehr hoch. Klimapolitik darf Verkehr, Arbeitsplätze und Wertschöpfung nicht ohne Klimanutzen ins Ausland verlagern.

Die GBAA appelliert an die Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, und steht für einen konstruktiven Dialog zur Verfügung.
Über die GBAA: Die German Business Aviation Association e.V. vertritt seit 1970 die Geschäftsluftfahrt in Deutschland.

Lassen Sie uns ins Gespräch kommen.

Steffen Merz
Vorstand
merz@gbaa.de



Andreas Mundsinger
CEO
mundsinger@gbaa.de

