

Antrag 265/I/2024**KDV Friedrichshain-Kreuzberg****Der Landesparteitag möge beschließen:****Privatjets als Triebwerke der Umverteilung**

- 1 Die Verantwortungsträger*innen der SPD in der Landesre-
2 gierung werden aufgefordert, für den Flughafen BER auf
3 Basis der 37% landeseigenen Anteile Einfluss zu nehmen
4 um dort folgende Regelungen umzusetzen:
5
- 6 • Start- und Landeverbote ab 2027 für nicht in der Ge-
7 samtbilanz, also inklusive Kompensationsmecha-
8 nismen, klimaneutral betriebene, private Flugzeuge
9 ab einem Gewicht von 5670 kg
 - 10 • die konsequente Verpflichtung zum Einsatz von
11 nachhaltigen Flugtreibstoffen (Sustainable Aviation
12 Fuels, kurz SAFs) für die genannten Luftfahrzeuge
13 mit einem Mindestanteil im Treibstoffgemisch von
 - 14 • 20% ab 2030
 - 15 • 40% ab 2035
 - 16 • 70% ab 2040

18 Begründung

19 Ein privates Flugzeug gilt seit jeher als Statussymbol für
20 Superreiche. Dabei scheint die Zurschaustellung des eige-
21 nen Reichtums und Erfolgs, Abgrenzung zum Rest der Be-
22 völkerung und ein Übermaß an Bequemlichkeit im Vorder-
23 grund zu stehen.

24

25 In 2022 gab es in Deutschland knapp 100.000 Flüge mit
26 privaten Flugzeugen bei denen mehr als eine Million Ton-
27 nen CO ausgestoßen wurden – so viel wie 100.000 Bun-
28 desbürger*innen über ein Jahr. Der größte Anteil davon
29 entfiel auf die Kategorie oberhalb der Kleinflugzeuge, al-
30 so Propeller- und Strahlflugzeuge ab einem Gewicht von
31 5670 kg. Leichtere Luftfahrzeuge, wie bspw. Sport- oder
32 Motorsegelflugzeuge sind demzufolge ein eher vernach-
33 lässigbarer Teil des Problems. Der Großteil der Emissionen
34 wird insbesondere von Geschäftsreiseflugzeugen (oft Pri-
35 vatjets genannt) erzeugt, bei denen der CO-Ausstoß pro
36 Passagier*in um ein Mehrfaches höher liegt als bei einem
37 vergleichbaren Linienflug.

38

39 Nach der Pandemie stiegen die Flugstunden von Ge-
40 schäftsreiseflugzeugen weltweit auf ein Rekordniveau.
41 Bei den meisten Flügen handelt es sich jedoch um kurze
42 Distanzen, bei denen ein Flugzyklus besonders ineffizient
43 ist. Fast drei Viertel der Flüge von deutschen Flughäfen ge-
44 hen zu Zielen, die weniger als 500 Kilometer entfernt sind.
45 Etwa 60% der Strecken sind sogar kürzer als 300 km. Hun-
46 derte Privatflugzeuge fliegen bspw. jedes Jahr zwischen
47 Hamburg und Sylt, eine Strecke, die in wenigen Stunden
48 mit der Bahn zu bewältigen ist.

Empfehlung der Antragskommission**Überweisen an: FA XI - Mobilität (Konsens)**

49

50 Mit 9850 Privatflügen im Jahr 2022 ist der Flughafen Ber-
51 lin Brandenburg (BER) der Startpunkt für die meisten pri-
52 vaten Flugzeuge. Das Land Berlin ist gemeinsam mit dem
53 Land Brandenburg mit jeweils 37 Prozent Anteilseigner am
54 BER, während der Bund 26 Prozent der Anteile auf sich ver-
55 eint. Diese Anteile könnten dazu genutzt werden, am BER
56 ein Start- und Landeverbot für Privatflüge durchzusetzen,
57 die nicht gewisse Auflagen erfüllen. Als Vorbild kann man
58 den Amsterdamer Flughafen Schiphol, den zweitgrößten
59 Flughafen der EU nehmen, der Start sowie die Landung
60 von Privatjets bis spätestens 2026 untersagen möchte.

61

62 Die Entwicklung und Produktion von SAFs wird von Luft-
63 fahrtverbänden als primäre Lösung für mittelfristig klima-
64 neutrales Fliegen angesehen, da bspw. elektrische Antrie-
65 be derzeit nicht realisierbar sind. Auf EU-Ebene gibt es be-
66 reits einen Gesetzesentwurf, der in der gesamten zivilen
67 Luftfahrt schrittweise einen SAF-Anteil in Flugtreibstof-
68 fen über 20 % im Jahr 2035 bis 63 % bis 2050 vorsieht.
69 Technisch sind SAFs bereits weit gereift und können in
70 vielen Maschinen ohne Modifikationen genutzt werden.
71 Die hauptsächliche Herausforderung ist die schnelle Er-
72 höhung der breiten Verfügbarkeit, sowie die Zulassung
73 durch Luftfahrtbehörden. Wo technische und regulatori-
74 sche Hürden es verhindern, sind auch CO Kompensations-
75 mechanismen zum Erreichen der vollständigen Klimaneu-
76 tralität denkbar. Die Nutzer*innen von Geschäftsreiseflug-
77 zeugen müssen hier besonders in die Pflicht genommen
78 werden und deutlich früher deutlich höheren Ansprüchen
79 Genüge tun.

80

81 Gerechter Klimaschutz heißt Umverteilung, sowohl natio-
82 nal als auch international. Es ist nicht hinnehmbar, dass
83 Fliegen für große Teile der Bevölkerung zum unerschwing-
84 lichen Luxus werden soll, während die Wohlhabendsten
85 weiterhin sorglos mit dem Privatflugzeug in den Wochen-
86 endurlaub jetten.

87

88 Es gibt eine Zukunft in der globalen Mobilität, die sowohl
89 klimaneutral als auch erschwinglich ist. Damit diese Rea-
90 lität werden kann, muss der größte Beitrag zum Erreichen
91 der Marktfähigkeit von SAFs von denen kommen, welche
92 den Himmel am verschwenderischsten durchpflügen.