Vereinigung Cockpit

POSITION
ECONOMIC TANKERING

Februar 2025

1. Zusammenfassung

In Zeiten, in denen die Luftfahrtbranche vor der Herausforderung steht, sowohl die von der Politik geforderten als auch die selbst gesteckten Klimaziele zu erreichen, ist das Verfahren des preisgetriebenen Tankerings weder zeitgemäß noch umweltpolitisch vertretbar.

2. Einleitung

Es gibt zwei Gründe aus denen Luftfahrtunternehmen mehr Treibstoff mitführen, als für eine sichere Flugdurchführung nötig wäre:

1. Operationelles Tankering:

   Beschreibt die Situation, in der es am Zielflughafen nicht möglich oder nicht erstrebenswert ist zu tanken: z.B. Lieferschwierigkeiten, Streiks oder technische Probleme der Tankanlagen am Zielflughafen. Operationelles Tankering ist in der Regel mit zusätzlichen Kosten für den Betreiber verbunden, kann aber dazu beitragen, dass ein Flug überhaupt oder wie geplant durchgeführt werden kann.

2. Preisgetriebenes Tankering (“economic tankering"):

   Sind Treibstoff und Servicekosten am Abflughafen eines Fluges günstiger als am Zielflughafen, kann die Mitnahme von zusätzlichem Treibstoff für den Folgeflug einen wirtschaftlichen Vorteil darstellen.

3. Bewertung

Mehr Treibstoff als für eine sichere Flugdurchführung nötig zu transportieren, generiert - durch das höhere Gewicht - einen deutlichen Mehrverbrauch und erhöht damit die CO_2-Emissionen. Auch die Sicherheit kann durch das höhere Gewicht und den damit einhergehenden Performanceeinschränkungen beeinträchtigt werden. Höhere erforderliche Triebwerksleistung vor allem während Start und Steigflug sowie heißere Bremsen bei der Landung können ebenfalls einen negativen Einfluss auf die Flugsicherheit haben sowie den wirtschaftlichen Vorteil relativieren. Ein weiteres Problem kann auftretender Eisansatz nach der Landung sein, wenn noch große Mengen an kaltem Treibstoff in den Tanks vorhanden sind. Aufgrund der Notwendigkeit einen Flug nur mit uneingeschränkter aerodynamischer Leistungsfähigkeit des Flugzeuges durchzuführen, kann dieser Eisansatz zu Verzögerung im weiteren Betriebsablauf führen und weitere Maßnahmen, wie z.B. eine kostenintensive Enteisung, erforderlich machen.

Mit Einführung der Beimischquote für nachhaltige Kraftstoffe (Sustainable Aviation Fuel - SAF) können die dadurch zusätzlich entstehenden Kosten ein weiterer Grund für Luftfahrtunternehmen sein, preisgetriebenes Tankering zu betreiben und an Flughäfen ohne Beimischquote mehr zu tanken. Daher lehnt die VC preisgetriebenes (economic) Tankering grundsätzlich ab.

4. Empfehlung

Bei Piloten und Dispatchern sollte das Bewusstsein für die Auswirkungen des preisgetriebenen Tankerings auf das Klima geschärft werden. Die Entscheidung des Kommandanten über die nötige Treibstoffmenge für die sichere Flugdurchführung ist hiervon ausdrücklich nicht betroffen. Luftfahrtunternehmen werden aufgerufen eindeutig zwischen operationellem und preisgetriebenem Tankering zu unterscheiden und auf letzteres zu verzichten um die Klimaziele des Unternehmens, der ICAO und der IATA erreichen zu können. Operationelles Tankering ist insbesondere vor dem Hintergrund der CO_2 - Problematik mit Augenmaß zu betreiben. Da es aber unter Umständen erst ermöglicht, Flüge im Planungsrahmen oder überhaupt durchführen zu können, fordert die VC keine grundsätzliche Einschränkung des operationellen Tankerings. Sollten Luftfahrtunternehmen preisgetriebenes Tankering weiter anwenden, so muss die Entscheidung des Kommandanten, dies abzulehnen, ohne disziplinarische Konsequenzen bleiben.