

Die German Business Aviation Association setzt sich für Erhalt und Ausbau dezentraler Flughäfen ein. Sie sind ein wichtiges Element für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

# Dezentrales Erfolgsmodell

Die ICAO definiert die Business Aviation über drei Arten des Flugbetriebs, nämlich „Commercial Air Transport“, „General Aviation“ and „Aerial Work“. So ordnet die ICAO die Geschäftsluftfahrt irgendwo zwischen der kommerziellen und der Allgemeinen Luftfahrt ein: „Business aviation is somewhere between commercial air transport (charter operations/taxi/air ambulance operations) and general aviation (corporate operations).“ Diese Wortwahl zeigt, wie schwierig es selbst in Fachkreisen ist, die Business Aviation samt dem von ihr genutzten dezentralen Flughafensystem einzuordnen. Vereinfacht gesagt lässt sich die Business Aviation als individuelle Luftfahrt bezeichnen. Aus diesem Grund haben wir von der GBAA zusammen mit der Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V. (IDRF) und der AOPA Germany bereits im Jahr 2018 die Studie „Dezentrale Luftfahrt in Deutschland“ veröffentlicht, über die auch der aerokurier berichtete (Ausgabe 8/2019). Bereits damals haben wir uns intensiv mit den Zusammenhängen der Business Aviation und der dezentralen Flughafeninfrastruktur in Deutschland befasst. Dass die Politik nur die Primärstruktur – also die großen Flughäfen – betrachtet, halten wir als Interessenvertretung für kurzsichtig.

Deutschlands Wirtschaftsstandorte sind dezentral bzw. polyzentral strukturiert. Ihre ökonomischen Aktivitäten sind nicht nur auf die Ballungsräume begrenzt. Es gibt viele wirtschaftlich erfolgreiche Regionen, die eher ländlich geprägt sind. So sind von den über 1100 Weltmarktführern rund 21 Prozent außerhalb der Ballungsräume beheimatet und nicht an die Primärstruktur der größeren Hauptverkehrsflughäfen angebunden. Das spiegelt sich heutzutage in der Anordnung vieler dezentraler Flughafenstandorte wider. Ohne diese Flughäfen wären die Wettbewerbsfähigkeit und die Wirtschaftskraft vieler Unternehmen nicht gegeben. Diese Flughäfen tragen zur Sicherstellung dezentraler Mobilitätsbedürfnisse und zur regionalwirtschaftlichen Entwicklung ganzer Regionen bei.

In Deutschland existieren neben den 23 Hauptverkehrsflughäfen rund 390 dezentrale Flughäfen. Zählt man die Verkehrslande- und Hubschrauberlandeplätze sowie die Segelflug- und Ultraleichtfluggelände hinzu, summiert sich die Zahl auf über 950.

Business und General Aviation nutzen überwiegend diese Regionallughäfen und die vielen weiteren Flugplätze und weniger die Hauptverkehrsflughäfen. Deshalb ist die individuelle Luftfahrt in Sachen Zeiteffizienz, Sicherheit, Kosten, Flexibilität und Komfort die überzeugendere Alternative zum Linienflug. Kurze Wege, keine überfüllten Kontroll- und Sicherheitsbereiche, keine Wartezeiten lauten die Schlagworte, mit denen die Geschäftsluftfahrt bei ihren Kunden punktet. Während innerhalb Europas mit den Linienfluggesellschaften rund 500 Flughäfen angefliegen werden können, sind es mit der Business Aviation mehr als 1400 Flughäfen. Der klassische Regionalluftverkehr als Zubringer zu den Drehkreuzen sowie der Punkt-zu-Punkt-Verkehr mit kleinerem Fluggerät existiert nicht mehr, was eine verringerte Konnektivität zur Folge hat. So ist die Business Aviation neben dem eigentlichen Linien- und Charterflugverkehr zur zweiten Säule der Luftverkehrsmobilität in Deutschland geworden. Gerade durch die Nutzung der dezentralen Flughäfen bietet der individuelle Luftverkehr zusätzliche Konnektivität.

In vielen Gesprächen mit der Politik und Behörden bringen wir unsere Fachexpertise ein und wagen die These, dass insbesondere in Transformationszeiten ein intensiver und themenzentrierter Diskurs über eine rationale Verkehrspolitik nötig ist. Es gilt dabei, das Verkehrssystem nicht ausschließlich als Mittel zum Zweck der optimalen Befriedigung des gesellschaftlichen Mobilitätsbedarfs zu thematisieren. Begriffe wie kritische oder strategische Flughafeninfrastruktur sind nicht mehr wegzudenken, schließlich handelt es sich um politisch und gesellschaftlich hoch relevante Infrastrukturen, die für die Handlungsfähigkeit unseres demokratischen Staates von großer Bedeutung sind. Die alleinige betriebswirtschaftliche Betrachtung der dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur reicht nicht aus, vielmehr muss der volkswirtschaftliche Nutzen in den Vordergrund gestellt werden.

Zu den aktuellen und zukünftigen Aufgaben des dezentralen Luftverkehrs gehört die Entlastung großer Airports. Auch geht es um die Erreichbarkeit ländlicher Räume auch in der Zukunft. Zudem entsteht aus der Jugendarbeit im Luftsport an kleinen Plätzen der Nachwuchs für Luftfahrtunternehmen und Airlines. An einigen Standorten werden sich zudem neuartige Luftfahrzeuge und Antriebe etablieren. 



Foto: GBAA

**Andreas Mundsinger** ist Geschäftsführer der German Business Aviation Association und berichtet über News aus dem Verband.