

Auf der EBACE stand Nachhaltigkeit weit oben auf der Agenda, Protest der Klimakleber inklusive. Ihre Methoden sind fragwürdig, doch die Branche muss sich bewegen.

Jetzt müssen Taten folgen

Es war eine Mischung aus allem: Außer der Citation Ascend wurden keine neuen Produkte gelauncht oder herausgebracht. So bestand das Static Display aus dem üblichen Jurassic Park, wozu ich die Gulfstream 800 durchaus auch dazuzählen würde. Geweckt wurde der Jurassic Park am ersten Tag der Messe durch einige Aktivisten, die es tatsächlich geschafft hatten, auf das Static Display zu kommen, und sich an die Flugzeuge klammerten und anketteten und somit eine etwa einstündige Störung verursachten. So musste sogar der ganze Airport kurzzeitig geschlossen werden, was einige Holdings und Ausweichlandungen mit einigen Tonnen zusätzlichem Treibstoffverbrauch verursachte. Die mediale Aufmerksamkeit war gegeben, die Empörung der Messe Teilnehmer war aber mit Sicherheit um einiges größer.

Protest ist ja völlig in Ordnung und die Meinung anderer müssen wir aushalten. Aber warum gelingt es nicht, dass sensible Bereiche wie das Vorfeld eines Flughafens ausreichend geschützt werden können? Zudem war die EBACE ja keine zufällige Veranstaltung! Übrigens, ich hätte mir gewünscht, dass die Aktivisten in die Messehalle kommen und auf einem Gesprächspodium nicht nur stören, sondern sich dem Diskurs stellen und so in den Dialog mit der Branche treten. Das wäre geradezu ideal gewesen, denn die Verantwortlichen der Verbände EBAA und NBAA, der OEMs, MROs und viele mehr waren vor Ort. Auf der EBACE hätten beide Seiten die toxische Grundstimmung zwischen Klimaaktivisten und der Branche vielleicht etwas entgiften können, denn Meinungsvielfalt bringt uns eigentlich voran, und Meinungsverschiedenheiten lassen uns im Dialog tiefer in Thematiken einsteigen und bringen Innovationen hervor.

Die einseitige Berichterstattung und das regelrechte Medien-Bashing gegen unsere Branche befeuert seit einigen Wochen die negative Wahrnehmung der Business Aviation, die in seinen Kernkompetenzen gegenüber der Linienluftfahrt und innerhalb des Verkehrssystems Luftfahrt definitiv mannigfaltige Vorteile vorzuweisen hat. Ja, die Branche hat es verstanden, dass sie schnellstmöglich ihren Beitrag leisten und umsetzen muss, um ihre CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Aber die Sorgenfalten werden nicht nur in Sachen Nachhaltigkeit größer, denn die wirt-

schaftliche Stimmung ist nicht gut, und die Kundschaft zögert verstärkt in ihrer Entscheidung, sei es beim Chartern oder beim Kauf von Flugzeugen. Sie ist inzwischen sensibler geworden und fragt nach Sustainable Aviation Fuel (SAF), Book & Claim, nach klassischer Kompensation oder anderen Möglichkeiten, Hauptsache der CO₂-Fußabdruck wird reduziert. Zudem plagen die Branche die Inflation, steigende Zinsen und geopolitische Auswirkungen, die einen Rückgang der Flugbewegungen von rund sechs Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bewirken. Dennoch war die Branche selbstbewusst genug, um sich in Genf grundsätzlich mit guter Stimmung zu präsentieren.

SAF stand im Mittelpunkt der EBACE sowie die technologischen Entwicklungen und die ständige Optimierung der Effizienz im operationellen Bereich. Große Bedenken wurden dahingehend zu Recht geäußert, dass SAF immer noch in Sachen Produktion, Vertrieb und Verfügbarkeit weit hinter dem Bedarf zurückliegt und die EU-SAF-Verordnungen die Business Aviation nicht ausreichend unterstützen werden.

Neste scheint bisher als einziger „SAF-Konzern“ an diesem Geschäft interessiert zu sein und ist nach eigenen Angaben in der Lage, bereits jetzt schon rund 600 000 Tonnen und ab 2024 sogar 1,6 Millionen Tonnen SAF zu produzieren. TotalEnergies ist mit den bereits in Frankreich und den Niederlanden geltenden Mandaten von einem Prozent nahezu ausverkauft. Traurig, aber wahr: Alle anderen Mineralölkonzerne liegen weit zurück, und es hat den Anschein, dass das Thema SAF dort nur ganz langsam hochgefahren wird.

Die EBACE hat zu Sustainability vieles gezeigt und erklärt, dass die Umsetzung möglich ist, sowie alle Akteure aufgefordert, aktiv zu werden. Jetzt müssen den Worten aber auch Taten folgen. Die Branche muss ihre Transformationsstrategien anfangen umzusetzen, Argumentationsszenarien für eine klare Kommunikation erarbeiten, Diskussionen entemotionalisieren und sachlich führen. Die Verpflichtungen zu „Net-zero carbon emissions by 2050“ sind gut und richtig, aber jetzt muss schnellstens SAF an die Flugplätze verteilt und betankt werden. Jetzt zählen Fakten, denn es geht um die Existenz einer ganzen Branche!



Foto: GBAA

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

ae