

Deutschland ist eine Luftfahrtnation. Luftfahrt und Wirtschaft gehören zusammen, Luftverkehr verbindet Menschen und Kulturen – europa- und weltweit.

Mehr als Kosten und Nutzen

Eindrücklich beschreibt der jüngste Bericht des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), dass das funktionierende Luftverkehrssystem für Deutschland ein strategischer Erfolgsfaktor ist. Es sorgt für Beschäftigung, Wertschöpfung und Steuereinnahmen. Der Luftfahrtsektor sichert über 840 000 Arbeitsplätze im Land. Luftverkehrswirtschaft und die Luftfahrtindustrie generierten 2017 eine direkte, indirekte und induzierte Wertschöpfung in Höhe von 60,6 Milliarden Euro. Damit trägt die Luftfahrt erheblich zum Bruttoinlandsprodukt bei.

Deutschland ist definitiv eine Luftfahrtnation! Pioniere wie Otto Lilienthal begannen Ende des 19. Jahrhunderts mit der Erforschung der Aerodynamik und dem Bau erster Flugzeuge. In Deutschland entstand 1919 mit der F 13 das erste Ganzmetall-Verkehrsflugzeug der Welt, denn Hugo Junkers wollte die Länder rund um den Globus friedlich miteinander verbinden. Bis heute ist eine starke, vielfältige und leistungsfähige Luftfahrtindustrie aus kleinen und mittelständischen Unternehmen sowie großen Konzernen entstanden. Deutschland treibt bedeutende Innovationen in der Luftfahrttechnologie voran und verfügt über eine gut ausgebaute Infrastruktur im Bereich der Luftfahrt. Wir haben renommierte Universitäten und Forschungseinrichtungen in unserem Land, die sich auf Luftfahrt und Luftfahrttechnik spezialisiert haben. Alle diese Faktoren haben dazu beigetragen, dass Deutschland als eine der führenden Nationen in der Luftfahrtindustrie angesehen wird. Die Branche hat einen starken Einfluss auf die Wirtschaft des Landes und spielt eine wichtige Rolle auf dem globalen Markt.

Fliegen ist keine Sonderform des Verkehrs. Es ist wie jede andere Fortbewegungsart auch in Deutschland ein Grundrecht der Handlungsfreiheit und Freizügigkeit. Deshalb sei hier nochmals erwähnt, dass der Ruf nach Verboten nicht zielführend ist. Auch der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages kommt im Mai 2021 zum Schluss: Das Verbot von Kurzstreckenflügen wäre ein erheblicher Eingriff in die Grund- und sonstigen Gestaltungsrechte der Bürger unseres Landes. Auf europäischer Ebene besteht keine Absicht, hier regelnd einzugreifen und Flüge zu verbieten.

Elementarer Teil des Luftverkehrssystems ist die Business Aviation. Nach den jüngsten Zah-

len aus dem Yearbook der European Business Aviation Association (EBAA) leistet sie im Jahr 2022 einen erheblichen Beitrag zur Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Demnach bietet sie 83 250 direkte und indirekte Arbeitsplätze, trägt mit 17,6 Milliarden Euro zur Wertschöpfung bei und hat einen Marktanteil von 8,2 Prozent. Die Flüge teilen sich auf in 54 Prozent gewerblichen, 34,8 Prozent nicht-gewerblichen Verkehr, 8,4 Prozent Ambulanz und Special Missions sowie 2,8 Prozent Regierungsflüge.

Eines vorweg: In Flugzeugen der Business Aviation sitzen nicht nur Millionäre, die nach Lust und Laune von A nach B fliegen. Das Gros dieser Flüge dient unseren weltweit vernetzten Unternehmen, um schnell reagieren, um Liefer- und Produktionsketten stabilisieren und Serviceverträge einhalten zu können. Im Übrigen nutzen auch Regierungsbehörden, die Landwirtschaft sowie der Notfall- und Katastrophenschutz diese Art der Fortbewegung. Auch humanitäre Dienste und selbst NGOs setzen auf die Business Aviation.

Für die deutsche Wirtschaft ist die Geschäftsflugfahrt also Mittel zum Zweck, ein unverzichtbares Tool und ein Werkzeug. Sie ist äußerst flexibel, effizient und zeitsparend, erleichtert somit das Reisen und erhöht im Endeffekt die Produktivität der Unternehmen. Deutschland ist sehr dezentral gegliedert, und die Business Aviation bietet die Anbindung von entfernten oder wenig erschlossenen Wirtschaftsregionen, ermöglicht Unternehmen und der Gesellschaft die erforderliche umfassende Konnektivität und erhöht die Wettbewerbsfähigkeit. Schließlich geht es ja auch immer um marktwirtschaftliche Aspekte, die Stärkung und den Erhalt der Wirtschaft und der Standorte, die Sicherung von Arbeitsplätzen und die regionale Wertschöpfung.

Gemäß der Website ourworldindata.org ist der weltweite Luftverkehr (einschließlich Inlands- und Auslandsverkehr, Passagier- und Frachtverkehr) verantwortlich für 1,9 Prozent der Treibhausgas-Emissionen (umfasst alle Treibhausgase) und für 2,5 Prozent der CO₂-Emissionen. Nach weiteren Berechnungen der EBAA beträgt der Anteil der weltweiten Treibhausgas-Emissionen der Business Aviation lediglich 0,04 Prozent, der europäische Anteil beträgt 0,008 Prozent, und Deutschlands Anteil der Business-Aviation-Flüge an Treibhausgas-Emissionen beträgt 0,0014 Prozent. 



Foto: GBAA

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