

Trotz Anzeichen einer Abschwächung der Nachfrage ist die Business Aviation optimistisch. Eine amerikanische Initiative nennt sich sogar „Climbing Fast“ und gibt sich unerschrocken.

# Wachstum, aber nachhaltig

Auf der NBAA-BACE in Las Vegas sprachen viele davon, dass sich die Branche im Aufschwung befinde. Die Betreiber seien zuversichtlich und würden ihre Flotten schnell erweitern. Neuentwicklungen wurden gelauncht, und die Kaufabsichten von NetJets sind beachtlich: Bis zu 1500 Flugzeuge bei Textron und 500 Flugzeuge bei Embraer sind im Gespräch. Das sichert Beschäftigung und trägt zur Wertschöpfung bei. Die neu gegründete Initiative „Climbing Fast“ gibt sich amerikanisch optimistisch, unterstreicht die Vorteile der Business Aviation und hat zugleich die Nachhaltigkeit im Fokus. Wie passt das alles zusammen?

2023 werden nach Angaben von Honeywell Aerospace weltweit 730 Business Jets ausgeliefert, was einem Wert von 23 Milliarden US-Dollar entspricht. Für 2024 wird ein Wachstum von zehn Prozent erwartet. Der Global Business Aviation Outlook sieht eine weiterhin stark wachsende Nachfrage nach neuen Jets. So liege der Bedarf bei 8500 neuen Jets in zehn Jahren. Im Fünfjahresausblick entfallen 64 Prozent der Auslieferungen neuer Flugzeuge auf Nordamerika. Dieser Wert ist im Vergleich zum Vorjahr stabil geblieben und wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass 90 Prozent der nordamerikanischen Befragten glauben, dass die Wirtschaft mindestens gleich bleiben, wenn nicht wachsen wird. In Sachen Luftfahrt und insbesondere im Bereich der Business Aviation ist Nordamerika die optimistischste Region im Jahr 2023. Skepsis dagegen in Europa: Auf europäische Betreiber werden 14 Prozent der fünfjährigen Auslieferungen neuer Flugzeuge entfallen. Dieser Anteil ist leicht rückläufig und sicherlich auf die wirtschaftliche Unsicherheit und den Fokus auf Nachhaltigkeit zurückzuführen. Der Vollständigkeit halber seien Asien-Pazifik mit elf, Afrika und Mittlerer Osten mit sechs und Lateinamerika mit fünf Prozent genannt. Der Business Aviation Market Intelligence Report von Jetnet zeigt hingegen eine Abkühlung des Gebrauchtflyzeugmarkts. So hat die Menge der zum Verkauf angebotenen Flugzeuge im Juli 2023 um knapp 75 Prozent im Vergleich zum Jahr 2021 zugenommen. Gleichzeitig sind im selben Zeitraum die Verkäufe um 31 Prozent zurückgegangen.

Dass wir hier in Europa schon immer eine realistischere Sicht auf viele Dinge haben, ist nicht neu. Die enormen Anstrengungen unserer Branche hin zu einem klimafreundlichen Verkehrsträger

sind sichtbar. Die Hausaufgaben sind komplex, und wir müssen die Bedenken der Menschen, die uns in Bezug auf Umweltfreundlichkeit, Nachhaltigkeit und Effizienz in Frage stellen, ernst nehmen. Ich erinnere an die Kolumne „Jetzt müssen Taten folgen“ (7/2023).

Die Trends und Entwicklungen wie die schnellstmögliche Nutzung von Sustainable Aviation Fuel, die Entwicklungen zum hybrid-elektrischen Fliegen und operationelle Verbesserungen durch effizientere Flugrouten und vieles mehr werden unsere Branche weiterhin prägen. Die GBAA und viele andere Verbände bieten aufgrund ihrer vielfältigen Mitgliederstruktur aus den unterschiedlichsten Bereichen der Luftfahrt nicht nur enorm viel Know-how, sondern sind auch die ideale Plattform, um alle Akteure koordiniert an einen Tisch zu bringen. Anfang Oktober gab es eine gemeinsame Erklärung aller Weltluftfahrtverbände einschließlich der IATA, dass es nur gemeinsam funktioniert und Alleingänge nicht zielführend sind.

Allerdings nützen Trends, Entwicklungen und die Forderungen der Gesetzgeber nach mehr Umweltverträglichkeit allein wenig, denn schließlich gibt es noch die Kunden. Diese werden sich mittel- und langfristig für jene Anbieter entscheiden, die am klimafreundlichsten unterwegs sind. Unterstützt wird diese Annahme von Umfrageergebnissen des Jet Card Reports von Private Jet Card Comparisons. Darin gaben 30,9 Prozent der Kunden an, dass Nachhaltigkeitsprogramme bei der Auswahl des Anbieters wichtig sind. Zurück zum Honeywell Report: 67 Prozent der Betreiber gaben an,

in Zukunft Methoden für einen umweltfreundlicheren Betrieb einzuführen. Die restlichen 33 Prozent wurden gefragt, was sie bewegen könnte, sich anzuschließen: 65 Prozent dieser Betreiber nannten wirtschaftliche Anreize wie Steuervorteile oder Betriebskosteneinsparungen, 44 Prozent setzen auf staatliche Vorschriften. Es ist also wieder einmal die Politik gefragt! Im Jetnet-Report gaben 20 Prozent der Betreiber an, dass sie bei entsprechender Verfügbarkeit in Erwägung ziehen, SAF zu tanken – 2019 waren es gerade mal sieben Prozent.

Wie erwähnt, ist die Branche in einem guten Zustand, und das muss sie auch sein, denn schließlich muss das Geld verdient werden, um die Transformation bezahlen zu können. Und die Bereitschaft, die Transformation aktiv mitzugestalten, ist definitiv vorhanden. 



Foto: GBAA

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