

Gestern, heute, morgen: Die Business Aviation hat als Technologie-Vorreiter in der Luftfahrt bereits einiges erreicht, steht aber immer noch vor großen Herausforderungen.

Wegweiser in die Zukunft

Ein hoffentlich erfolgreiches Jahr 2023 liegt hinter Ihnen, und Sie schauen nun mutig in das kommende Jahr 2024. Dafür wünsche ich Ihnen alles Gute. In dieser Kolumne blicke ich frei nach August Bebel zunächst zurück: Denn nur wer die Vergangenheit kennt, kann die Zukunft gestalten!

Alle bisher erschienenen Kolumnen haben nicht an Aktualität verloren und schon gar nicht unsere Roadmap mit zehn wichtigen Punkten hin zu einer klimafreundlichen Transformation des Luftverkehrs. Der dazu dringend erforderliche und geforderte rationale Diskurs ist leider durch Verbots- und Neiddebatten sowie unsachlicher Berichterstattung in vielen Medien erheblich erschwert worden. Aktuell versuchen die Niederländer mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln, den Luftverkehr einzuschränken und zu begrenzen. Der Flughafen Amsterdam ist zwar erst einmal mit der Begrenzung der Flugbewegungen gescheitert, allerdings regt sich schon der Flughafen Eindhoven, ab 2026 alle „fossil-fuel private jets“ zu verbieten. Und nach dem Vorbild Frankreichs möchte nun Spanien Inlandsflüge auf Strecken verbieten, auf denen die Bahn die schnellere Alternative ist. Wir hoffen nicht, dass diese Gedanken nach Deutschland überschwappen und die Politik sich hierzulande veranlasst fühlt, ähnlich abstruse Ideen umsetzen zu wollen.

Wir glauben daran, dass die Business Aviation ein unverzichtbares Marktsegment in Deutschland ist und im Luftverkehrsmix als wichtiger Bestandteil zur Sicherung der Konnektivität beiträgt. Die Business Aviation war zu Pandemiezeiten der Mobilitätsgarant, denn Linien- und Charterverkehre wurden weitgehend eingestellt und kamen fast zum Erliegen. In dieser schwierigen Zeit zeigte sich deren Bedeutung, denn dringend notwendige Ambulanz- und Regierungsflüge sowie Spezialtransporte und ausgewählte Geschäftsflüge fanden weiterhin statt. Unsere Wirtschaftsunternehmen sind weltweit vernetzt, und der Standort Deutschland profitiert von der nationalen und internationalen Konnektivität. Der Transport von Personal und Gütern sichert uns die Wettbewerbsfähigkeit.

Ende November 2023 haben die GBAA und die IDRf die 2. Zukunftswerkstatt in Berlin veranstaltet. Nach der Vergangenheit folgt die Gegenwart, das Heute und Jetzt! Jetzt müssen Taten folgen. Die Branche muss ihre Transfor-

mationsstrategien anfangen umzusetzen, den Druck auf die Produktion und Distribution an SAF massiv erhöhen, technologische Entwicklungen in der Praxis etablieren, im täglichen Betrieb die Effizienzsteigerungen bei gleich bleibender Verschlichung aller Debatten realisieren. Um es mit den Worten von Alan Kay zu sagen: „Die Zukunft kann man am besten voraussagen, wenn man sie selbst gestaltet.“

Das Feedback aller Teilnehmer der Zukunftswerkstatt zeigte uns, dass wir die Zeichen der Zeit längst erkannt haben und die Zukunft mitgestalten. Gerade in der dezentralen Luftfahrt und im Kleinen beginnt der Weg zur klimafreundlichen Luftfahrt: Winglets, Glascockpits, leichte Materialien, effizientere Antriebssysteme und aerodynamischere Strukturen sind seit vielen Jahren in unserer Branche Normalität und Beispiele dafür, dass die Business Aviation als Technologie-Inkubator neue Wege beschreitet. Sie ist Treiber von Innovationen und technologischen Entwicklungen im Luftverkehr. Längst fliegen die ersten vollelektrischen, wenngleich noch einmotorigen Flugzeuge, die durch Skalierungseffekte den Weg zur klimafreundlichen Großluftfahrt ebnen. Eigens zur Erprobung dieser Innovationen eingebundene Flugplätze entwickeln gerade die Standards für eine bodenseitige Infrastruktur. Was fehlt, sind ausreichende finanzielle Mittel und der politische Wille – wobei wir schon wieder in der Gegenwart wären. Das 60-Milliarden-Euro-Urteil des Bundesverfassungsgerichts lässt befürchten, dass aufgrund knapper Kassen förderungsfähige Projekte nun nicht umgesetzt werden.

Doch zurück in die Zukunft: Das gemeinsame Projekt der GBAA und der IDRf namens Innovate2Fly wird die Möglichkeit für Organisationen, Unternehmen und Einzelpersonen bieten, durch den Erwerb eines Klimaschutz-Kombi-Zertifikats zur Reduzierung von Emissionen in der Luftfahrt beizutragen. Auf der einen Seite können unvermeidbare Emissionen durch Klimaschutzprojekte ausgeglichen werden, zusätzlich werden Innovationen mit dem Ziel finanziert, den Luftverkehr zuerst klimafreundlich und dann gänzlich emissionsfrei zu machen. Mit Innovate2Fly sind wir definitiv im Vorteil: In der Gegenwart ausgestoßene Emissionen werden kompensiert, und zusätzlich wird in zukünftige Innovationen investiert. 



Foto: GBAA

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