

Business-Flüge: Die Kleinen kommen groß raus

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

03/12/2021 Kleinere Flughäfen, die Geschäftsreisenden kurze Wege und umweltschonende Mobilität bieten, könnten bald zu den Gewinnern der Luftfahrt zählen. Ebenso wie kleine Kurzstreckenflugzeuge.

Der süddeutsche Regionalflughafen Baden-Airpark im Jahr 2026: ein Airport der kurzen Wege, den besonders Geschäftsreisende schätzen. Die stellen ihre Autos an den E□Ladestationen auf dem Flughafenparkplatz direkt vor dem Terminal ab. Wenige Minuten später sitzen sie – dank des komplett digitalisierten Abfertigungsprozesses – in einer mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie ausgestatteten Maschine vom Typ Dornier 328. Der Elektroflieger hat 40 Passagierplätze und eine Reichweite von 2.500 Kilometern. Auch kleinere elektrifizierte Kurzstreckenflugzeuge anderer Hersteller für zehn, 20 oder 30 Passagiere und Strecken bis 1.500 Kilometer verbinden den Baden-Airpark mit anderen Flughäfen in deutschen und europäischen Regionen. Eine Vision ist wahr geworden: Regionalflughäfen agieren erfolgreich in der Marktnische der Geschäftsreisen mit kleinen

umweltschonenden Flugzeugen.

Kurze Strecken per Flugzeug zurückzulegen wird angesichts der Bestrebungen, die Klimaschutzziele zu erreichen, seit geraumer Zeit massiv kritisiert. Doch die Geschäftswelt bleibt auf schnelle Verbindungen angewiesen. Regionalflughäfen, die zwar für ihr unmittelbares Umland positive Effekte haben, aber bisher in der Mehrzahl nicht wirtschaftlich betrieben werden können und deshalb skeptisch betrachtet werden, könnten künftig hier einen entscheidenden Beitrag leisten. „Mit innovativen Geschäftsstrategien können Kurzstreckenflüge als schnelle Verbindung beibehalten werden", ist sich Luftfahrtexperte Marc Landgraf von Porsche Consulting sicher.

Rund zwei Dutzend der gut 40 deutschen Flughäfen kommen als Regional-Airports für den neuen Geschäftsreiseverkehr in Frage. Hierzu zählen beispielsweise Rostock-Laage, Magdeburg-Cochstedt, Paderborn-Lippstadt, Bremen, Dortmund, Memmingen und Karlsruhe/Baden-Baden. Kurze An- und Abfahrtswege, schnelle Abfertigung und gute Übersichtlichkeit sind die drei großen Stärken der Kleinen. Trotzdem mangelt es heute noch an wirtschaftlichem Erfolg. Landgraf: „Die oft nur geringe Auslastung der Flughäfen sowie die hohen Betriebs- und Abfertigungskosten für kleine Flugzeuge machen es schwierig, vernünftige Erträge zu erzielen." Neue Geschäftsmodelle müssen her. Die gibt es: Regionalflughäfen als Spezialisten für Geschäftsreisende, die einen Bogen um die Drehkreuze machen wollen und können. Wenn dann auch noch Flugzeuge eingesetzt werden, die Nachhaltigkeit beim Fliegen ermöglichen, können Kurzstrecken der Schlüssel für den ökonomischen Erfolg sein. Moderne Elektromotoren und immer leistungsfähigere Akkus machen das möglich. Thorsten Ertel, Experte im Nachhaltigkeitsteam bei Porsche Consulting: „Im Idealfall können Regionalflughäfen viele Geschäftsreisende versorgen und dabei gleichzeitig die Emissionen reduzieren."

Für den Kurzstreckenverkehr müssen keine neuen Airports gebaut werden, die bestehenden Flughäfen sind ausreichend. Mit der Nutzung der existierenden Infrastruktur und dem Verzicht auf Neubauten werden keine weiteren Böden mehr versiegelt. Das ist ein Baustein für eine nachhaltigere Luftfahrt – und die bietet viele weitere Vorteile. Thorsten Ertel nennt einige: „Die Geschäftskunden gewinnen Zeit, die Flughäfen steigern ihre Erträge, die Gemeinden erhalten Steuern, die CO_2-Emissionen werden verringert." Apropos Treibhausgase: 2019 – im Jahr vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie – wurden in Deutschland insgesamt über 800 Millionen Tonnen freigesetzt. Am gesamten Emissionsvolumen der europäischen Luftfahrt haben Kurzstrecken bis 1.500 Kilometer einen Anteil von 25 Prozent. Die Politik fordert, auf die Bremse zu treten. Thomas Jarzombek, Koordinator der Bundesregierung für Luft- und Raumfahrt: „Ab 2035 muss hybrid-elektrisches Fliegen der neue Standard in Deutschland sein." Damit nicht genug. Auch die Lärmbelästigung, insbesondere in den Start- und Landekorridoren, gilt es zu verringern. Auch das ist möglich: Elektrifizierte Propellermaschinen sind rund 75 Prozent leiser als ihre älteren „Geschwister" mit Turbinenantrieb.

Walter Schoefer, Sprecher der Geschäftsführung der Flughafen Stuttgart GmbH und Mitglied im Aufsichtsrat der Baden-Airpark GmbH, ist überzeugt, dass Regionalflughäfen für den notwendigen Wandel zu mehr Nachhaltigkeit gute Karten haben. Er schaut dabei auch auf seinen regionalen Airport zwischen dem Rhein und der A5: „Wir haben hier Platz, auch Neues auszuprobieren: Photovoltaikanlagen und E-Ladestationen." An Letzteren fehlt es für Elektroflieger bisher bundesweit

fast völlig. Auch gibt es noch keine einheitlichen Standards für eine Ladeinfrastruktur. Hinzu kommen die Herausforderungen der Wartung der fliegenden Stromer. Benötigt wird ein flächendeckendes Netz an Wartungsstationen mit speziell ausgebildeten Technikern. Der Aufbau wird Zeit und Geld kosten. Die Wartung eines Elektroflugzeugs dagegen – und das ist das Positive daran – ist vergleichbar mit dem eines E-Autos: einfach und günstig.

Beim Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft sieht man Maschinen mit elektrischen Antrieben vornehmlich im Zubringerverkehr zu Groß-Airports. Regionalflughäfen dienten als Anbindung der Region an Drehkreuze. Hier könnten elektrische Senkrechtstarter – sogenannte Flugtaxis – eine Alternative werden. Das Problem sei, dass es in Europa bisher keinen standardisierten Zulassungsprozess für Flugtaxis gibt. Die Regionalflughäfen müssten außerdem besser mit anderen Verkehrsträgern vernetzt sein, lediglich der kleine Airport Friedrichshafen am Bodensee hat bisher einen eigenen Bahnhof.

Walter Schoefer betont zum einen, dass Regionalflughäfen wirtschaftlich nur erfolgreich sein können, wenn sie alle Formen von Flugverkehr anbieten: Geschäftsreisen, Privat- und Urlaubsreisen sowie Luftfrachtverkehr. „Der Transformationsprozess hin zum klimaschonenden Fliegen wird auch unter diesem Gesichtspunkt erhebliche Anpassungen von uns verlangen“, unterstreicht er. Die Veränderungen müssen parallel zum – hoffentlich gut laufenden – Tagesgeschäft implementiert werden. Zum anderen verweist Schoefer auf die enormen Investitionskosten, die auf Regionalflughäfen zukommen werden: „Die werden wir nur mit Partnern stemmen können.“ Fluggesellschaften und Energieunternehmen könnten sich beteiligen, weil auf Flugplätzen in Städten wie Söllingen, Bielefeld, Lübeck und anderen abgelegenen Regionen lukrative Geschäfte auch für sie winken.

Elektroflugzeuge auf dem Weg zur Startbahn

Etablierte Triebwerkshersteller wie Rolls-Royce forcieren die Entwicklung elektrischer Antriebe für Flugzeuge. Die Briten entwickeln derzeit den Antriebsstrang für den elektrischen Neunsitzer P-Volt der italienischen Firma Tecnam. Daneben gibt es eine Reihe kleinerer und junger Unternehmen, die mit nachhaltigen Antriebskonzepten den Himmel erobern wollen – insbesondere beim Geschäftsreiseverkehr. So plant die Deutsche Aircraft, das legendäre Kurzstrecken-Passagierflugzeug Dornier 328 mit elektrischem Antrieb auszustatten. Dafür hat das bayerische Unternehmen eine Absichtserklärung mit dem Start-up H2Fly unterzeichnet, eine Ausgründung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt. Gemeinsam wollen die beiden Firmen an der Erforschung und Entwicklung der Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie für kommerzielle Regionalflugzeuge arbeiten. 2025 soll ein erster Dornier-Wasserstoff-Demonstrator abheben. Bereits eine Zulassung der europäischen Flugsicherheitsbehörde EASA hat der slowenische Hersteller Pipistrel für sein zweisitziges Ultraleichtflugzeug Velis Electro. Das israelisch-amerikanische Start-up Eviation entwickelt „Alice“. Bereits zwölf Maschinen des elektrischen Frachtflugzeugs dieses Typs hat der deutsche Paket- und Brief-Expressdienst DHL bestellt. Acht Sitze soll der eFlyer 800 haben, an dem die Firma Bye Aerospace in Denver, USA, arbeitet. Anvisierte Höchstgeschwindigkeit der elektrisch betriebenen Maschine: 600 km/h. In Skandinavien fliegen Airlines bereits seit Jahren mit kleinen Maschinen regionale Flughäfen an,

beispielsweise die norwegische Widerøe. Selbst die größere nationale Gesellschaft Finnair will demnächst ein elektrisches Propellerflugzeug des schwedischen Start-ups Heart Aerospace einsetzen.

Der Blick auf den Flughafen von morgen

Wie können die Berater von Porsche Consulting mit Expertise in den Bereichen Luftfahrt und Nachhaltigkeit die Betreiber von Regionalflughäfen auf ihrem Weg in die Zukunft unterstützen.„Immer wenn man ein Projekt intensiv betreibt, tut man gut daran, neutrale Fachleute draufschauen zu lassen, ob die technischen und ökonomischen Rahmenbedingungen tatsächlich stimmen“, sagt Stuttgarts Flughafenchef Walter Schoefer. „Nur wenn diese verlässlich sind, sollte man den eingeschlagenen Weg mit hohem Tempo weitergehen.“ Ein Luftfahrtexperte wie Marc Landgraf, Partner bei Porsche Consulting, kenne Airports auf der ganzen Welt und könne dort gewonnene Erkenntnisse einbringen und neue Impulse geben: „Diese Expertise ist enorm hilfreich“, betont Schoefer. Erfolgsentscheidend sei in jedem Fall ein kontinuierlicher vertrauensvoller Dialog zwischen Projektträger und Berater: „Vor allem zuhören!“ Wenn ein Unternehmen noch nicht perfekt in den „Anzug“ passe, der gerade geschneidert wird, „muss ein guter Berater mir sagen, wo ich abnehmen muss, welches Fitnessprogramm geeignet ist, um zukunftsfähig zu sein“. Die Ausgaben für so einen Berater seien gut angelegtes Geld: „Denn man spart später Arztkosten.“

Info

Text erstmalig erschienen im Porsche Consulting Magazin.

MEDIA ENQUIRIES



Jan Boris Wintzenburg

Director Communications and Marketing
Porsche Consulting GmbH
+49 (0) 152 3911 8663
jan_boris.wintzenburg@porsche-consulting.com

Bildunterschriften

Pfad: Business-Flüge: Die Kleinen kommen groß raus/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden, 2021, Porsche Consulting
Bildunterschrift: Der süddeutsche Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden liegt an der Grenze zu Frankreich inmitten eines großen Gewerbegebietes. Betrieben wird der Airport von einer Tochtergesellschaft des Stuttgarter Flughafens.

Pfad: Business-Flüge: Die Kleinen kommen groß raus/Bilder/Bild_2.jpg
Titel: Martin Nüsseler, CTO der Deutschen Aircraft, Dr. Josef Kallo, Co-CEO von H2Fly, l-r, 2021, Porsche Consulting
Bildunterschrift: Martin Nüsseler, CTO der Deutschen Aircraft (links), und Dr. Josef Kallo, Co-CEO von H2Fly entwickeln die Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie für Regionalflugzeuge. Die erste umgebaute Dornier 328 soll 2025 starten.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2021/unternehmen/porsche-consulting-business-fluege-26680.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/515fd127-ffe6-4ec7-a554-2704a4189257.zip

Externe Links
https://magazine.porsche-consulting.com/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart