

**Business Aviation und Mobilität -  
Chancen einer neuen Liaison**

**Vortrag**

**Hemjö Klein**

**Höher, schneller, weiter –  
die Zukunft der Business Aviation**

**Vortragsveranstaltung der IHK Berlin**

30. Januar 2008

## **Wachstum Luftverkehr**

Seit 100 Jahren gilt Luftverkehr als Synonym für Zukunft.

In Generationsschüben –  
vom Propeller zum Jet,  
vom Jet zum Großraumflugzeug –  
werden immer neue Dimensionen in Kapazität und Technologie  
erreicht.

Aktueller Schlusspunkt ist der Airbus 380 mit dem  
 Fassungsvermögen von sechs Boeing 707.

Jeder Ort der Welt ist Non-Stop erreichbar.

Größe und Geschwindigkeit haben die Luftverkehrslandschaft  
verändert.

Aus ehemals Punkt- zu- Punkt-Verbindungen mit einer  
„Catchman-Area“ von 100 bis 200 Kilometern entwickelte sich  
ein Hub and Spoke-System.

Passagiere werden mit einem Einzugsgebiet von mehreren  
1000 Kilometern gesammelt und verteilt  
oder in Großraumflugzeugen gebündelt, um große Strecken bis  
zum nächsten Hub kostensynergetisch zu bewältigen und dort  
erneut zu verteilen.

Die über dieses Modell erreichte „Economy of - Scale“ war  
Voraussetzung für die über die Entwicklungsperiode  
dramatischen Preissenkungen.

Die heutigen „Low – cost – carrier“ sind keine soziale Wohltat  
sondern Konsequenz einer fast beispiellosen Rationalisierung  
der Produktionskosten.

Und haben Fliegen popularisiert – bis hin zur Comodity.

Die Luftfahrt scheint die einzige Industrie mit für den  
Konsumenten sinkenden Preisen.

Über die fünf Generationen ihrer Existenz ist die Luftfahrt immer  
schneller gewachsen als geplant.

Sie ist schneller gewachsen als die „älteren Verkehrsträger“  
Straße und Schiene.

Im vereinfachten Durchschnitt der letzten Jahre lag das  
Wachstum der Luftfahrt doppelt so hoch wie das jeweils  
nationale Sozialprodukt (GNP).

Diese Entwicklung hatte auch ihren Preis.

### **Entwicklung Kapazität**

Mehr oder weniger weltweit ist es nicht gelungen, die für den Luftverkehr notwendige Infrastruktur dem Wachstum anzupassen.

Die mit der Industrialisierung durch die Eisenbahn erstmals bewiesene industrielle Logik „Infrastruktur ist Voraussetzung für Entwicklung, Ballung und Geschäft“, wird in der Luftverkehrswirklichkeit auf den Kopf gestellt.

Weltweit hinken die Kapazitätsanpassungen vor allem in Flughäfen dem aktuellen Bedarf hinterher.

Wir halle haben zugelassen, dass eine segensreich wirkende „Investition in Zukunft“ zum operativen Nachholbedarf verkommt.

Die Begründung die „Wirklichkeit hat sich nicht an die Planung gehalten“ ist ein kümmerliches Argument.

Leidtragende sind vor allem die Fluggäste, die unter zum Teil kaum zumutbaren Bedingungen die Freiheit des Reisens „genießen“ müssen.

Es ist ein gefährlicher Irrglaube anzunehmen, dies bleibe ohne Wirkung:

Die „Illusion of satisfying underperformance“ hat die Dienstleistungsindustrie revolutioniert und wird auch hier nicht halt machen.

Die Illusion von der dauerhaften Akzeptanz von Minderleistungen durch den Konsumenten hat sich in vielen Industrien als die teuerste Marktignoranz erwiesen.

Der Stadtstaat Singapore hat als erster vorgemacht, dass es auch anders geht.

Flughäfen werden so geplant, dass kurz vor Erreichen der Kapazitätsgrenze des alten Flughafens ein neuer und besserer - weil effizienterer und kundenfreundlicherer Flughafen in Betrieb genommen wird.

Passenger Convenience pur.

Sowie beispielhaftes Wachstum und Entwicklung der Wirtschaft

In Dubai wird dieses Modell derzeit perfektioniert.

Eine Modulhafte Ergänzung des bestehenden Flughafens mit einer Kapazität von 40 Millionen Passagieren um weitere 80 Millionen Passagierkapazität sichert „seamless growth“.

Als der neue Flughafen München 2 mitten in der bis dahin größten Kreise der Luftfahrtindustrie (Dessert Storm) eingeweiht wurde, hat man seine temporäre Überkapazität als „Gigantismus“ verpönt.

Heute schaut man mit Neid auf die überproportionalen Zuwachsraten; nicht weil München boomt, sondern Infrastruktur auf Zukunft ausgerichtet war.

## **Entwicklung der Sicherheit**

Fliegen als „technologische Vogelart“ ist über die Generationen immer sicherer geworden.

In Konsequenz der gesellschaftspolitischen Veränderungen wurden die Rahmenbedingungen ab den 70iger Jahren immer unsicherer.

Durch Entführung, Anschläge und Bedrohung verursachte Präventiv-Maßnahmen hat Fliegen seine Freiheit verloren.

Die Maßnahmen der mittlerweile weltweit auch politisch verordneten Sicherheitsmaßnahmen greifen gravierend in die zwangsweise ungeplante Funktionsfähigkeit der Flughäfen ein.

Die Konsequenz sind neben gelegentlich unangenehmen Sicherheitsmethoden zunehmende Wartezeiten am Boden.

Eine behördlich verordnete Wartezeit am Boden wird dadurch für den Kunden nicht akzeptabler; das Ungemach wird nur hoheitlicher.

Es ist derzeit nicht erkennbar, dass technologische oder politische Voraussetzungen diese Tendenz umkehren.

Im Gegenteil: Die Kombination von Massenverkehr und Sicherheitskontrolle pervertieren den Produktvorteil Fliegen.

Lufthansa hat 1968 seine Meldeschlusszeiten für alle Flüge auf 20 Minuten standardisiert.

Heute – 40 Jahre später - würden sie mit dieser Zeit als Passagier keinen Flug mehr erreichen.

Fazit:

Bis zu einer Flugzeit von zwei Stunden geht der Zeitvorteil des Fliegens durch verlängerte Bodenzeiten verloren.

## Neue Technologien

Menschen wohnen nicht in Flughäfen, Menschen wollen nicht zu Flughäfen.

Sie haben ein Zuhause oder Büro und ein Ziel.

Mit zunehmender Vermassung und Auslegung des Hub-and-Spoke- Systems und zwangsweise peripherer Ansiedlung neuer Flughafenprojekte wird die Differenz zwischen Fluggastziel und Flughafen immer größer.

Damit wird der „Wettbewerb der Verkehrsträger“ durch den „Wettbewerb der Verkehrssysteme“ ersetzt.

Auto ist und Bahn könnte ein neuer logistischer Partner in dieser „Liaison der Mobilitätssysteme“ sein.

Auto als präferierter Partner leidet unter seinen Unzulänglichkeiten in punkto Zeitgarantie und Convenience.

Bei der Bahn gilt das gleiche Infrastrukturdilemma wie bei Flughäfen: siehe Anbindung BBI

Mobilität begründet sich aber nicht in der großen Kapazität und hohen Frequenzdichte zwischen Flughäfen.

Ihr Erfolg misst sich an der individuellen Möglichkeit des Konsumenten gleich Reisenden, sein Ziel – nicht seinen Flughafen - preisgünstig oder zeitproduktiv zu erreichen; am besten Beides.

Hier liegt das große Leistungspotential der Business Aviation.

General Aviation mit seinen Bannerträgern Private Jet waren die exklusive Alternative Weniger für Mobilität.

Die auf den Passagier umgelegten Flugkosten waren und sind zu hoch, als dass sie in größerem Umfang eine Entwicklungsalternative darstellen.

NetJet war der Erste, der das Modell der Parttime-Owner-Ship zum Kostenvorteil des Kunden angewandt hat.

Mit welchem Erfolg wird uns gleich Herr Steinhauer beweisen.

Nun steht eine ganz neue Generation von produktiven, leitungsstarken und individualisierten Business Jets ins Haus, die dem Markt einen Quantensprung verordnen.

Die neuen Generationen setzen neue Standards in Herstellungs- und Betriebskosten.

Sie bestimmen mit neuer Composit - Bauweise und standardisierter Instrumentalisierung neue fliegerische State-of-the-Art.

Der Preis reduziert sich bis auf 1/3 herkömmlicher Beschaffung.

Zusätzlich entsteht mit der „Very-light-Jet-Entwicklung“ eine Flugzeug-Generation, die die Betriebskosten nochmals dramatisch senkt und neue unternehmerische Betriebsformen generiert.

Vor allem im Unternehmenseigenen Flugbereich neue Bedienungen erschließt.

Dem folgen neue Bedienungsmodelle.

Airtaxi-Unternehmen werden Bedarfsflüge zu kleineren Zielen übernehmen.

„Mini-Linien“ zwischen attraktiven Reisezielen werden eine bis dato nicht gekannte Mobilität für Urbanisation und Fläche ermöglichen.

Eine Entkopplung von dem Hub – and – Spoke dynamisiert die Eigenständigkeit der Entwicklung und schafft Kundennutzen.

Flugpreise solcher Systeme werden maximal heutige Business-Class-Tarife erreichen.

Sie passen damit – entgegen bisheriger Privat Jet Benutzung – in herkömmliche Reisekostenregelungen großer Unternehmen

Durch Economy- of –Scale -Anwendungen werden sie tendenziell die Betriebskosten von PKW und Bahn erreichen.

Weltweite Zulassungszahlen, Bestelldaten, Produktionsplanungen bestätigen bereits heute einen ungeahnten – und in keiner Planung antizipierten - Boom.

Business Aviation wird im Durchschnitt eine doppelt so hohe Zuwachsraten haben wie der Luftverkehr.

Business Aviation wird zum Thema Mobilität das größte Wachstum unter den System-Wettbewerbern Linienluftverkehr, Eisenbahn, Straße haben.

## **Paradigmen-Wechsel**

Wohin mit diesen Fliegern?

Sie können Business Aviation nicht in die Speckgürtel der Großstädte und schon gar nicht als Appendix der Großflughäfen ansiedeln.

Ihr Anspruch an Slots und Landekapazität ist zu groß.  
Unter den Kriterien Fluggastzahl und Fluggewicht sind sie „anti-produktiv“.

Sie verbrauchen wertvolle Kapazität für produktiver bedienbare Leistungen.

Kleinere, citynahe, ökonomisch und ökologisch zukunftsfähige Flughafenanlagen sind Voraussetzung.

Voraussetzung nicht für Prosperität der Luftfahrt, sondern Voraussetzung für Prosperität der Wirtschaft.

Die Anbindung an Mobilität ist für den Geschäftsreisenden das größte Asset in einer globalisierten Wirtschaft.

Wirtschaftlich ist die Investition in solche Infrastrukturen mehr als sinnvoll, da die Kosten für Flughafenanlagen deutlich niedriger sind als die vergleichbare Infrastruktur-Belastung von Schiene und Straße.

Für Industrieansiedlungen und wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven ist das ein Traum.

Neue Bedienungsbilder, neue Unternehmensformen, neue Schnittstellen, neue Technologien ermöglichen einen Paradigmen-Wechsel in der industriellen Mobilität.

Lufthansa hat mit seinem Executive-Jet-Konzept erste Zeichen gesetzt – und den Erfolg bewiesen.

Wer die Herausforderungen vor allem in Infrastruktur erkennt, erlebt ein Trauma.  
Nicht als Flughafen – sondern als Industriestandort.

Weltweit gibt es perfekte Vorbereitungsstrategien zur Nutzung dieser Chancen.

In den USA sind unzählige Unternehmensgründungen bereits heute darauf fokussiert, diese neuen Chancen einer unternehmerischen Industrialisierung der Fliegerei vorzubereiten.

Im Nahen Osten entstehen durch ein anderes Schnittmuster der Weltstruktur beeindruckende Ergänzungskonzepte.

In Süd-Ost-Asien und China hat die Luftfahrttechnologie ihre Entwicklung durch dieses Segment konzentriert. Eigene Flugzeug- und Triebwerkentwicklungen beschleunigen den Prozess des Paradigmenwechsel.

Was machen wir?

Flughafenerweiterungen oder gar Neubauten gelten in Deutschland je nach Position als Teufelswerk oder Kunststück.

Ich kann Flughafengesellschaften und deren Führung – ich spreche Sie, Herrn Dr. Schwarz, hier ganz besonders an – nur bewundern ob ihres Mut, ihrer Nachhaltigkeit und ihrer Unerbittlichkeit, Notwendiges gegen vielfach nicht Gewolltes dennoch durchzusetzen.

Mit dem neuen Flughafen BBI setzt Berlin einen Meilenstein zum Anschluss an die internationale Entwicklung.

BBI ist unverzichtbar auf dem Weg der deutschen Hauptstadt zu einer europäischen Weltstadt, aber es reicht nicht.

Fast alle Länder des auf 27 Mitglieder gewachsenen Europas im Osten haben ungewöhnlichen Nachholbedarf in Infrastruktur.

Business Aviation ist dort bereits jetzt ein lebensnotwendiges aktuelles Instrument für wirtschaftliche und gesellschaftliche Prosperität.

Dem kann man sich verschließen – dann findet Wachstum woanders statt.

Es ist wie in der Natur: Wasser kann man nicht verhindern, sondern nur lenken. Sonst sucht es sich seinen eigenen Weg.

Wenn wir die Chance verpassen ist nicht Business Aviation der Leidtragende, sondern die Wirtschaft und die dahinter stehenden Menschen.

## **Was sind unsere To-Do's?**

Wir wissen, dass BBI Ende 2011 fertig gestellt sein soll, aber wir wissen nicht, ob er dann wirklich in Betrieb geht.

Wir wissen, dass Tegel aufgrund der Ist-Zahlen 2009 endgültig zu ist.

Wir wissen, dass die aktuellen Luftverkehrsdaten Berlins – erneut Kompliment an Herrn Dr. Schwarz – deutlich über der Planung liegen.

Wir wissen, dass BBI bei Fortsetzung dieses Trends sein geplantes Kapazitätslimit an Passagieren, Flugbewegungen und Abstellpositionen mit Inbetriebnahme erreicht haben wird.

Wir wissen, dass damit an sich schon heute der tragische Kreislauf von Infrastruktur-Nachholbedarf und seiner Genehmigungsodyssee beginnen müsste.

Wir wissen, dass Berlin nicht einen Industrie üblichen Wachstumsbedarf, sondern in Folge von Wiedervereinigung und Europäische Union einen historischen Nachholbedarf an wirtschaftlichem Wachstum und gesellschaftlicher Prosperität hat.

Wir wissen, das Business Aviation hierbei eine Schlüsselrolle einnimmt.

Wir wissen dass die Vorstände der DAX und MDAX Unternehmen nicht in Tegel sondern Tempelhof landen.

Wir wissen, dass es keinen juristischen oder wirtschaftlichen Grund gibt, Tempelhof nicht bis zur Inbetriebnahme von BBI in seiner heutigen Verkehrsfunktion zu erhalten.

Wir wissen, dass Berlin eine der ganz wenigen Weltstädte mit einer Flughafen-City-Lage à la Tempelhof ist.

Wir wissen, dass die Bevölkerung Berlins mit deutlicher Mehrheit hinter dem Weiterbetrieb von Tempelhof steht.

Wir wissen, dass eine Entwidmung von Tempelhof eine dauerhaft irreversible Entscheidung darstellen würde.

Wir wissen, dass weltweit die schmerzhaftesten Entscheidungen darin bestehen, heute nicht beweisbare aber absehbar dauerhaft benötigte Einrichtungen durch kurzfristig begründete politische Entscheidungen dauerhaft zu beenden.

Wir wissen: In diesem Kontext ist Tempelhof nicht Nostalgie, sondern Zukunft.

Wir wissen: Keine Hauptstadt, kein Ballungsgebiet hat so große Chancen wie Berlin, einen Paradigmen-Wechsel der Business Aviation zu seinem eigenen Vorteil zu nutzen.

Wir wissen, dass diese Erkenntnisse ausreichen, ohne politischen Gesichtsverlust getroffene Entscheidungen zu überdenken.

Wir wissen, Tempelhof bis zur Einweihung BBI offen zu halten ist nicht mehr und nicht weniger als praktische Vernunft und Einsicht in Fakten.

Wir wissen genug – wir müssen es nur tun.

Jetzt