

Emotional betrachtet sind die Wunden der Luftfahrt derzeit tatsächlich tief: Da hat die Luftfahrt lange bevor das zum politischen Thema wurde, mit Investitionen in teure Technologien den Umweltfußabdruck so deutlich reduziert, dass ein Flugzeug pro Passagier halb so viel Treibstoff auf 100 km braucht wie ein Auto, um jetzt trotzdem als Klimakiller Nr. 1 verunglimpft zu werden. Da hat die EU-Kommission, damit Fliegen für alle leistbar werde, die Ultra Low Cost Carrier herbeireguliert und die Netzwerkfluglinien damit zu dramatischen Kostensenkungen und Effizienzsteigerungen gezwungen und jetzt wird Fliegen von eben denselben Behörden als zu billig kritisiert. Da hat die Luftfahrt, damit regionale Wirtschaftsstandorte entstehen können, mit der Anbindung an ihre Drehscheiben Regionen die Tür zur Welt geöffnet und wird jetzt dafür kritisiert, dass es Kurzstreckenflüge gibt, die man gar verbieten möchte. Da werden Passagiere nirgendwo so lückenlos kontrolliert wie im Luftverkehr, aber das erste woran die Politik denkt, wenn eine neue COVID-Variante auftaucht ist, den Luftverkehr möglichst zu unterbinden. Vom unüberschaubaren Fleckerlteppich der COVID-Reisebestimmungen innerhalb der EU gar nicht zu reden. Aber Wunden lecken liegt nicht in der Natur der Luftfahrt. Ob Finanzkrisen, Terrorgefahr oder eben auch Gesundheitskrisen – die Luftfahrt ist Krisen gewöhnt und hat sie alle überstanden. Und das obwohl jede Krise immer zu überdurchschnittlich vielen neuen Regularien und den damit verbundenen hohen wirtschaftlichen Belastungen für die Luftfahrt geführt hat, die dann, wenn eine Krise überstanden war, nur in den seltensten Fällen wieder abgeschafft wurden. Diese bemerkenswerte Resilienz war nur möglich, weil der Luftverkehr wachsen durfte. Eines wird die Resilienz des Luftverkehrs daher definitiv überstrapazieren: Nämlich das Wachstum des Luftverkehrs in Europa abzuwürgen. Und darauf zu hoffen, dass das europäische Beispiel dem Rest der Welt Vorbild sein möge. Im Gegenteil: Der Rest der Welt wird - übrigens wesentlich weniger umweltverträglich - den Entfall europäischen Luftverkehrs überkompensieren und die europäische Luftfahrtindustrie wird umso weniger Geld haben, in umweltfreundliche Technologien zu investieren! Was also tun?

Zum einen die Luftfahrt nicht für symbolpolitische Aktionen missbrauchen, sondern sich wieder ins Bewusstsein rufen, wie unverzichtbar das Flugzeug für Versorgungssicherheit, kulturellen Austausch, Arbeitsplätze, Wohlstand und Freiheit ist. Und zum anderen auf die richtigen Lösungen setzen: In neuen Technologien liegt auch der Schlüssel zum erklärten Ziel, den Luftverkehr weltweit CO2 neutral zu machen. Synthetische Kraftstoffe (SAFs) sind der erste und nahezu sofort umsetzbare Schritt dazu, der von Europa in den Rest der Welt getragen werden kann. Dazu braucht es politisch eine verhältnismäßig geringe Anschubfinanzierung, Zweckbindung der Luftfahrtabgaben und schnelle Zertifizierungsverfahren. So wird auch diese Krise zu meistern sein und die Wunden heilen.