

# Öko-Flugpioniere wollen nach Greven

Erstes Wasserstoff-Flugzeug soll ab 2027 vom Flughafen Münster/Osnabrück abheben

Jean-Charles Fays

**A**irport-Chef Rainer Schwarz hatte prognostiziert: Der Einstieg ins CO<sub>2</sub>-neutrale Fliegen wird am Flughafen Münster/Osnabrück gelingen. Dennoch ist es eine faustdicke Überraschung, was der Chef der Airline Evia Aero, Florian Kruse, im Gespräch mit unserer Redaktion nun ankündigt: „Ab dem Jahr 2027 wird Evia Aero emissionsneutrale Direktflüge aus Greven anbieten – wenn der FMO mitmacht.“

Im Streitgespräch mit Flughafengegner Klaus Kuhnke in den Räumen der Neuen Osnabrücker Zeitung hatte Flughafenchef Schwarz im vergangenen Jahr bereits einen Ausblick gewagt: „Der Einstieg in die klimaneutrale Luftfahrt wird das elektrobetriebene Fliegen sein, das aufgrund des Gewichtes der Batterien zunächst bei Regionalfluggeräten und damit auf regionalen Flughäfen stattfinden wird. Wir sind bereits mit ersten Interessenten für solche Fluggeräte im Gespräch.“

Nun wird das erste CO<sub>2</sub>-neutrale Flugzeug voraussichtlich wasserstoff-elektrisch betrieben sein, aber von diesem Detail einmal abgesehen scheint der Geschäftsführer des Greven Airports gar nicht so falsch zu liegen. Doch eins nach dem anderen.

**Evia-Aero-Chef: Mit Partnern wie dem FMO den Flugverkehr verändern:** Wie konkret ist das Engagement der im Aufbau befindlichen selbst ernannten „nachhaltigen Regionalfluggesellschaft“ aus Bremen am FMO überhaupt? Evia-Aero-Chef Kruse sagt: „Wir würden uns freuen, wenn der Flughafen Münster/Osnabrück dabei ist, und sprechen dazu gerade ganz aktiv mit dem Flughafen, aber es ist noch nicht in trockenen Tüchern.“ Entscheidend sei, dass die vor einem Jahr neu



Das Elektroflugzeug „Evation Alice“ hoch über dem Flughafen Münster/Osnabrück: Noch ist das nur eine Computeranimation, doch in einigen Jahren soll der Traum vom klimaneutralen Fliegen zumindest im Regionalflugverkehr Realität werden. Animation: Evia Aero

gegründete Airline, deren Geschäftsmodell auf emissionsfreien, regionalen Flugverbindungen in Europa basieren soll, die benötigte Energie am Standort selbst produzieren kann.

Der 48-jährige Airline-Chef Kruse, der zuvor als Prokurist am Flughafen Bremen arbeitete, kündigt an: „Gemeinsam mit Partner-Airports wie dem FMO wollen wir den Flugverkehr verändern und den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Infrastruktur am FMO massiv verbessern.“ Wenn alles gut läuft, sollen in vier Jahren zunächst zwei mit Wasserstoff-Brennstoffzellen angetriebene Flugzeuge am FMO stationiert werden.

Der Airport in Greven ist laut Kruse „der erste in Deutschland, der eine entsprechende Absichtserklärung mit uns unterschrieben hat“. Die Rahmenbedingungen sollen bis Ende 2023 ste-

hen, damit die Airline für die notwendige Energieinfrastruktur vor Ort in die Umsetzungsphase gehen und die planungsrechtlichen Anfragen einreichen kann.

**So soll das neue Wasserstoff-Flugzeug am FMO funktionieren:** Evia Aero hat sich als Unternehmen für nachhaltige Luftfahrt für zwei Hersteller entschieden, die eigenen Angaben zufolge „technologisch am weitesten sind und am frühesten zertifizierte Flugzeuge liefern können“. Die ersten CO<sub>2</sub>-neutralen Maschinen, die voraussichtlich ab 2027 am FMO einsetzbar sein könnten, stammen von Cranfield Aerospace Solutions aus Großbritannien. Das bestehende zweimotorige Flugzeug „Britten Norman Islander“, das vom Fliegen in britischen Küstenregionen bekannt ist, soll zu einem mit

Wasserstoff-Brennstoffzellen angetriebenen Flugzeug mit neun Passagiersitzen umgebaut werden.

Geplant ist, dass Wasserstoff mithilfe der Brennstoffzellen zu Strom für die ebenfalls neu eingebauten Elektromotoren umgewandelt wird. Technisch funktionieren das so: Die bisherigen Kolben und Motoren des altbekannten „Britten Norman Islander“ würden in den neuen Maschinen durch einen Wasserstoff-Tank, eine Brennstoffzelle, einen Hitzewandler sowie einen Elektromotor ersetzt. Der große Vorteil bei den umgebauten „Islander“-Maschinen: Die Flugzeuge sind laut Kruse bereits Ende 2026/Anfang 2027 europäisch zertifiziert zu haben und dadurch auch im deutschen Flugbetrieb einsetzbar.

**Fokus ist der Nischenmarkt der nachhaltigen**

se nachhaltig zum Flughafen Amsterdam gelangen. Längere Distanzen sind technisch aber vorerst noch nicht möglich. Trotzdem will sich das deutsche Airline-Start-up perspektivisch darauf konzentrieren, europäische Business-Regionen direkt zu verbinden.

Als zweites Modell setzt Evia Aero auf ein vollelektrisches Flugzeug vom amerikanischen Hersteller Eviation Aircraft. „Wir werden 25 vollelektrische Alice-Regionalflugzeuge ordern“, kündigte der Gründer der Bremer Öko-Airline an. Die „Evation Alice“ hatte ihren Jungfernflug im September vergangenen Jahres erfolgreich absolviert. Auch DHL hatte bereits angekündigt, dass es zwölf Exemplare der Frachtversion des Elektroflugzeugs ordern will.

**15 Prozent teurer als die Lufthansa:** Bei einer Nutzlast von mehr als 1100 Kilogramm soll die „Evation Alice“ immerhin eine Geschwindigkeit von mehr als 400 Kilometer pro Stunde erreichen. Vom Hersteller geplant war zuletzt, dass die Alice von Eviation Aircraft bis zu rund 450 Kilometer weit vollelektrisch batteriebetrieben fliegen kann. Längeres Fliegen ist wegen der großen und schweren Batterien nach dem aktuellen Stand der Technik noch nicht möglich. Bis zum Einsatz des E-Flugzeugs für neun Passagiere und zwei Besatzungsmitglieder wird es wohl noch bis zum Jahr 2029 dauern. Hintergrund ist laut Kruse, dass das Elektroflugzeug in einem aufwendigen und langwierigen Verfahren zunächst noch in Europa zertifiziert werden muss.

Und wie teuer wird der Traum vom elektrischen Fliegen letztlich für den Kunden sein? „Der Preis für einen emissionsfreien Flug wird nach aktueller Planung etwa 15 Prozent teurer als ein Flug mit einer normalen Lufthansa-Maschine sein“, kündigt Kruse an.



Florian Kruse ist der Chef der Airline Evia Aero. Foto: Evia Aero

**Luftfahrt für Geschäftsreisende:** Evia Aero hat sich eigenen Angaben zufolge frühzeitig 15 von diesen Maschinen gesichert, um sehr früh den anvisierten Nischenmarkt der nachhaltigen Luftfahrt für Geschäftsreisende bedienen zu können. Vom FMO aus könne man mit den wasserstoff-modifizierten „Britten Norman Islander“ beispielsweise