

5. Schweizer Aviatik Symposium

Im Fokus des diesjährigen Symposiums stand die Schweizer Luftfahrt im Jahr 2030. Obwohl erstmals als Livestream ausgestrahlt, überzeugt der Anlass mit hochwertigem Inhalt. Unter der Leitung von Clemens Kopetz referierten namhafte Vertreter der Schweizer Luftfahrt.

Text: Kevin Fuchs

Nach einem Jahr pandemiebedingter Pause konnte das 5. Schweizer Aviatik Symposium im April 2021 realisiert werden. Als passender Aufzeichnungsort diente «The Circle» am Flughafen Zürich. Die moderne Infrastruktur öffnete seine Pforten für die zukunftsweisenden Inhalte des Symposiums.

Der zukünftige Geschäftsreiseverkehr im Fokus: Dr. Andreas Wittmer

Dr. Wittmer vom Center for Aviation Competence an der Universität St. Gallen (HSG) stellte Ergebnisse der jüngsten Forschung seines Institutes vor. Die in Zusammenarbeit mit der SWISS durchgeführte Untersuchung beschäftigt sich mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Geschäftsreiseverkehr. Dabei kamen sowohl quantitative als auch qualitative Methoden zum Einsatz: Unter rund 500 befragten Managern im Alter von 40 bis 60 Jahren zeigen sich insbesondere im mittleren und unteren Management starke Rückgänge bei Geschäftsreisen im Kurzstreckensegment. Darunter leiden laut Wittmer vor allem die Unternehmen selbst: Vor der Krise habe besonders die Aussicht auf externe Meetings in fernen Ländern zur Attraktivität eines Job-Profiles beigetragen. Die Prognose für das Topmanagement hingegen sagt überraschenderweise eine leichte Zunahme geschäftlicher Reisen für die kommenden Jahre voraus. Generell lässt sich beobachten, dass die Nachfrage nach mehr Platz im Flugzeug zunimmt. Dabei sind vor allem Geschäftsreisende in der Economy Class an mehr Abstand interessiert. Die Tendenz in diesem Segment zeige eindeutig in Richtung einer Premium Economy Class, so Wittmer. Dabei dürfte die bestehende Nachfrage nach der Business Class auf der Langstrecke aber ungebrochen bleiben. Weiter hat sich der Aviatik-Experte mit den Auswirkungen von Online-Meetings beschäftigt. Der Vorteil der virtuellen Zusammenkünfte, die die Pandemie mit sich bringe, liegen vor allem in der Zeit- und Kostenersparnis. Allerdings sei in den Umfra-



Dr. Andreas Wittmer im Gespräch mit dem Moderator René Lüchinger.

gen der HSG festzustellen, dass bei Verhandlungen und bei der Personalentwicklung nach wie vor physische Meetings bevorzugt werden. Der Luftfahrt eine Zukunft vorauszusagen, sei wie Kaffeesatzlesen und daher eine schwierige Aufgabe, erklärt Wittmer. Als grosse Airline wie die SWISS müsse man sich strategisch fragen, welche Destinationen nach der Krise noch bedient werden sollen und können. Dabei gebe es auch Ziele, die obligatorisch bedient werden müssen, um wichtige Slots zu sichern.

Die Zukunft aus Sicht der Politik: Thomas Hurter, Präsident der Aerosuisse und Nationalrat

Bisherige Krisen der Luftfahrtbranche seien kurz gewesen, erwähnt Thomas Hurter zu Beginn seines Referats. Auf sie sei jedoch auch immer eine schnelle Erholung gefolgt. Dies sei der bedeutende Unterschied



Thomas Hurters Referat wird live gestreamed.

zur jetzigen Krise. Covid-19 stellt uns vor einen markanten Einbruch mit operativen Herausforderungen, die Hurter in drei Kategorien aufteilt. Zum einen sei die Infrastruktur betroffen. Durch die massive Kostenreduktion an praktisch allen Orten wird es ein Problem sein, der künftigen Nachfrage gerecht zu werden. Der Nationalrat zieht dabei einen Vergleich zur Schifffahrt: «Ein praktisch stillstehender Tanker auf dem Meer braucht Vorlaufzeit, um auf 20 Knoten zu beschleunigen.» Zweitens sind die Passagiere sehr verunsichert, was die Reisen und die verbundenen Restriktionen betrifft. Die dritte Herausforderung läge in der zähen Erholung und der Schwierigkeit, auf kurzfristige Nachfragespitzen, wie im Sommerferien-Geschäft, reagieren zu können. Basierend auf diesen drei Punkten gibt Hurter am Symposium sowohl eine kurz- und mittelfristige als auch eine langfristige Perspektive: Kurz- und mittelfristig sei es wichtig, auf Spitzenzeiten im Reiseverkehr zu reagieren. Dabei fokussiert er besonders auf das bevorstehende Sommergeschäft: «Das primäre Ziel sollte sein, die Quarantäneregelungen abzuschaffen.» Denn sie haben den Zweck, das Reisen unattraktiv zu machen, erfüllt. Bei einer weiteren Reduktion der angebotenen

Flüge gefährde man die internationale Anbindung der Schweiz. Kritik übt Hurter an der Politik. Die Verantwortung sei bisher nicht ausreichend wahrgenommen worden: «Eine Bundesratssitzung alle zwei Wochen reicht einfach nicht, um aus der Krise herauszukommen.» Seine langfristige Perspektive stützt der Aerosuisse-Präsident auf altbewährte Mechanismen: Das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum werden für vermehrtes Reisen sorgen. Jedoch werde sich das Reiseverhalten verändern. Nicht nur der Drang nach mehr Platz in der Kabine sei eine ernstzunehmende Entwicklung. Auch die bisherige Operation in Wellen, wie viele Airlines sie vor Corona im Tagesgeschäft pflegten, sei infrage zu stellen. Abschliessend formuliert Hurter klare Worte: «In der Schweiz fehlt eine klare Strategie für die Zukunft eines tourismusabhängigen, exportorientierten Landes.» Er ist überzeugt, dass Geimpften und Getesteten das Reisen uneingeschränkt ermöglicht werden sollte. Aus dem Herzen spricht der Pilot: «Wir wollen alle einfach wieder arbeiten.»

Neuerfindung der Luftfahrtindustrie: CEO Easyjet Switzerland, Jean-Marc Thévenaz

Seine Affinität zur Technik offenbart Thévenaz bereits mit einem kurzen Einstiegsvideo über Wright Electric. Das amerikanische Start-up-Unternehmen präsentiert darin seine Idee für die Entwicklung eines vollelektrischen Airliners. Easyjet arbeitet seit 2017 mit dem Unternehmen zusammen. Das überzeugende Projekt sei zukunftsorientiert und erfolgsversprechend. Internetberichten zufolge sollen erste Bodentests des 1,5 Megawatt starken Elektromotors, inklusive seines drei Kilovolt-Inverters bereits 2021 erfolgen. Das Endprodukt soll das «Wright 1»-Flugzeug sein. In der Kabine sollen 186 Passagiere Platz finden. Die Pläne scheinen gar luftig, wenn man das überschaubare Unternehmen mit nur wenigen Mitarbeitern einmal genauer unter die Lupe nimmt. Interessierte können sich unter wflywright.com jedoch selbst ein Bild machen. Thévenaz befasst sich auch mit dem EU Green Deal, der Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent machen soll. Der Deal sieht zudem vor, CO₂-Emissionen bereits bis 2030 um 55 Prozent zu reduzieren – ein durchaus ambitioniertes Ziel. Nicht weniger ambitioniert ist das Schweizer Pendant zur Brüsseler Massnahme. Mit der «Swiss Climate Strategy» sollen auch hierzulande die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2050 nahezu auf den Nullpunkt gebracht werden. Bereits zum Ende dieses Jahrzehnts sollen die CO₂-Emissionen in der Schweiz halbiert worden sein. Thévenaz zeigt sich zuversichtlich: «I think these objectives are achievable.» Der CEO mit langjähriger aviatischer Erfahrung betont aber auch mehrmals, dass die Luftfahrt mit rund drei Prozent der industriellen Kohlenstoffemissionen nur für den kleinsten Teil der Ausstösse verantwortlich ist. Er schärft das Bewusstsein für andere Branchen: «97 percent of work is elsewhere, not in aviation.» Seine Airline sei bereits klimafreundlich aufgestellt. Neben der Tatsache, dass Easyjet europaweit der grösste A320neo-Betreiber ist, sei seit zwanzig Jahren eine effiziente Operation ein fester Bestandteil des Unternehmens. Paperless Cockpits and Cabins, Single Engine Taxi, Ground Power Units statt APUs sowie die Optimierung des vertikalen und lateralen Flugweges nennt Thévenaz als die Stärken seiner modernen Airline – dabei klingt er fast schon wie ein



Der CEO von Easyjet, Jean-Marc Thévenaz, bei seiner Rede.

gewiefter Immobilienverkäufer. Die Lösung allen Übels sieht er in der Technik. Zwei- bis dreistündige Punkt-zu-Punkt-Verbindungen seien das Erfolgsrezept in der Luftfahrt der Zukunft. Kürzere Flugstrecken seien abzulehnen und mit alternativen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Konventionelle Langstrecken hingegen lehnt er aufgrund des hohen Kerosin-Verbrauchs ab. Wasserstoff sei für die aviatische Zukunft der wertvollste aller Kraftstoffe, argumentiert er anhand einer Grafik zu den Energiequellen der Zukunft (siehe Kasten). Doch nichts ohne seinen Preis. Bei der Frage, wie all die moderne Technik ohne enorme Mehrkosten für den Passagier stattfinden soll, scheinen Thévenaz schlussendlich die Argumente auszugehen: «If you raise the prices now, you are dead. As an airline you have to make sure, you have the best network and the best prices.» Viele Ideen also, die eine gute Umsetzung verlangen.

Markus Farner, Manager Trends & Insights, Bundesamt für Zivilluftfahrt

Der vierte Referent des Symposiums gibt einen Einblick in technologische Trends in der Luftfahrt. Dabei bemerkt Farner, dass seine Präsentation auf seiner persönlichen Betrachtung beruht und somit keinen Anspruch auf Allgemeingültigkeit hat. Er zeigt zunächst die Wichtigkeit der Luftfahrt im internationalen Kontext auf. Neben dem Gütertransport sei auch die Völkerverständigung wichtiger denn je. Der Druck auf die Aviatik erhöht sich von allen Seiten. Lärmbeschwerden, Effizienzprobleme und Sicherheitsbedenken bei den Passagieren steigern die Kosten für die Branche stetig. Dennoch seien andere Reisemittel nicht konkurrenzfähig – denn



Markus Farner vom BAZL in seinem Element.

Peking lässt sich nur schwer mit dem Zug erreichen. Farner fordert, dass man die Luftfahrt als Chance sehen müsse, etwas verbessern zu können. Um die Effizienz zu steigern, soll bis 2030 das Projekt «SWIM» umgesetzt werden. Das von der ICAO ins Leben gerufene «System Wide Information Management» ist Teil des sogenannten Global Air Navigation Plan (GANP). Es hat zum Ziel, den Austausch luftfahrtspezifischer Daten, wie Wetter und Flugrouten, mittels Datalink-Kommunikation zu fördern. Dabei wird der Luftraum segmentiert und die Segmente mit Übergangsschnittstellen versehen. Elektronische Flugpläne werden ausgehandelt, die die Sicherheitsabstände zwischen den Flugzeugen stets garantieren. Ausweichmanöver, wie das Umfliegen von Schlechtwetterzonen, werden automatisch abgehandelt und Konflikte sequenziell gelöst. Dagegen sei das heutige ATFM kein Zukunftsmodell mehr, so Farner. Auch Fortschritte im Bereich der künstlichen Intelligenz sollen genutzt werden, um aviatische Entwicklungen voranzutreiben. Dabei werden verschiedenste Modelle, von der Positionsbestimmung (Kartografie) bis hin zur Simulation hochkomplexer Umgebungsbedingungen in der Triebwerkentwicklung (Digital Twins), entwickelt. Der Emissions-Null im Jahr 2050 steht Farner skeptisch gegenüber: «Eine grüne Luftfahrt vorauszusagen ist schwierig. Es steht aber fest, dass diese nicht ohne neue Technologien kommen wird.» Wichtig sei auch die Politik, die stets ein wenig hinterherhinke. Mit Verweis auf seinen Vorredner zeigt Farner Möglichkeiten auf, als Airline im heutigen Geschäft zu punkten. Dies geschehe durch Kostenersparnis, Flexibilität und Reputation.



Clemens Kopetz bei den Schlussworten zum 5. Schweizer Aviatik Symposium.

Back in the Air

Zum Abschluss hebt Clemens Kopetz nochmals hervor, wie stark der Wirtschaftsstandort Schweiz unter der Corona-Pandemie leidet. Die Rahmenbedingungen für das Reisen sind von Unübersichtlichkeiten geprägt, die es abzuschaffen gilt. Mit «Back in the Air», einer Initiative mit etlichen Teilnehmern aus der Reisebranche, wurden jüngst drei Kernforderungen dem Bundespräsidenten überreicht. Das oberste Ziel soll dabei die Rückgewinnung der Reisefreiheit sein. ■



Link zu der Aufnahme des Livestreams

<https://aviatiksymposium.ch/index.php/symposium-2021/aufzeichnung-livestream>



Das Symposium wurde live aus dem Flughafen Zürich gestreamed.