



Die Perspektiven der Schweizer Luft- und Raumfahrt im nationalen und globalen Kontext

 Adolf Flüeli, Dipl. Masch.- Ing. HTL/Wirtschaftsing. FH

 Chefredaktor Schweizer Luft- und Raumfahrt

 sjlr@adf-innovation.com

 www.adf-innovation.com

Die Perspektiven einer Branche sind primär gegeben durch den Willen und die verfügbaren Mittel zur Lancierung und Umsetzung von Projekten zu Produkten und Dienstleistungen sowie durch die jeweiligen wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen für die entsprechenden Firmen und Institutionen.

Dementsprechend günstig sind Perspektiven für die Schweizer Raumfahrt, da in diesem relativ freien, jedoch stark wettbewerbsorientierten Markt weder nationale Regulierungen noch nationale Startgelände mangels Äquatornähe den Weg der engagierten Forscher, Entwickler, Astronauten sowie Forschungsorganisationen und der Raumfahrtindustrie mit deren Produkten und Dienstleistungen ins Universum behindern.

Die Schweizer Luftfahrt umfasst sowohl die Industrie mit Hersteller-, Zuliefer- und Unterhaltsbetrieben als auch die Infrastrukturbetriebe wie Flughäfen, Flugplätze, Flugsicherung sowie sämtliche Flugunternehmen, von der Luftwaffe über die SWISS bis zu den Flugsportgruppen, und last but not least eine grosse Fülle von aviatischen Lizenzträgern und Nichtlizenzträgern wie (derzeit noch) Modellflugpiloten und unzählige Fans.

Die Perspektiven der Schweizer Luftfahrtindustrie können als aussichtsreich betrachtet werden, sofern nicht globale Unwägbarkeiten wie Währungsrisiken oder allenfalls neue nationale Hürden wie zusätzliche Exportrestriktionen die Rahmen- und Wettbewerbsbedingungen negativ beeinflussen. International herausragend positioniert sind bekannte Schweizer Entwicklungs- und Herstellerbetriebe mit deren einzigartigen Flugzeugen, jedoch auch eher unbekannte Betriebe, welche seit Jahrzehnten die Fluggesellschaften erfolgreich mit kundenspezifischen Bordküchen und Kabinenausrüstungen beliefern.

Die Perspektiven der Schweizer Luftfahrt-Infrastrukturbetriebe zeigen dagegen ein diffuses bis desolates Bild. Mitte der 1970er-Jahre belegte der Flughafen Kloten Rang 7 in Europa, und der damalige Münchner Flughafen Riem Platz 17. Heute ist die Reihenfolge leider genau umgekehrt, Bayern prosperiert erfolgreich und die Schweizer Luftfahrtanbindung als zentraler Erfolgsfaktor für ein Binnenland ist hochgradig gefährdet. Angesichts der Tatsache, dass für Infrastrukturbauten mit Planungs- und Realisierungszeiten von 10 bis zu 20 Jahren zu rechnen ist, reichen die derzeitigen Optimierungen der bestehenden Infrastrukturen leider bei Weitem nicht aus.

Die Perspektiven der Schweizer Flugunternehmen aller Kategorien sind naturgemäss durch die verfügbaren Infrastrukturen, deren Kapazitäten und Betriebszeiten limitiert. Die Erfolgsgeschichte der heutigen SWISS baut auf jahrzehntelangen Vorleistungen der Swissair und dem segensreichen Verbund im Lufthansa-Konzern auf. Angesichts der globalen Entwicklung und der Verlagerung der Verkehrsströme über Hubs mit 24-Stunden-Flugbetrieb nimmt die Gefahr einer schleichend beginnenden und irreversibel endenden Abkopplung der Schweiz zu.

Die Luftwaffe verfügt derzeit noch über 2 permanente Jet-Einsatzstandorte mit insgesamt 30 F/A-18-Flugzeugen, welche in Friedenszeiten für den gleichzeitigen Schutz von 2 internationalen Kongress-Standorten (WEF und Genf) im 7x24h-Betrieb während einiger wenigen Wochen ausreichen. Zur langfristigen und flächendeckenden Sicherstellung der verfassungsmässigen Aufgaben sollten jedoch 6 Einsatzstandorte und 120 Kampfflugzeuge verfügbar sein. Dies wird in Friedenszeiten schwer erreichbar, in Krisenzeiten zu spät ersichtlich und im drohenden Konfliktfall, wie 1939 zeigte, nicht mehr realisierbar sein.