

Interview mit dem Aviatikexperten Dani Weder

«Risikobasiert entscheiden»

Der frühere Skyguide-CEO Dani Weder wirkt heute nach wie vor für die Flugsicherungsindustrie, aber vermehrt auf europäischer Ebene. Die aktuelle Krise sollte seiner Meinung nach für grössere «Umbauten» der Infrastruktur in der Schweiz und Europa genutzt und vermehrt risikobasiert betrachtet werden. Weshalb, das erklärt er im Interview mit SkyNews.ch

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Was macht Dani Weder eigentlich heute alles noch?

Auf meiner Visitenkarte steht «Unabhängiges Board Mitglied & Berater» – das ist, was ich tue. Wobei mir das Wort «unabhängig» sehr wichtig ist, denn ich treffe an vielen Orten Interessenskonflikte an. Die habe ich nicht mehr. Ich weiss das sehr zu schätzen und ich glaube, dies ist auch mein «Asset»: Breites Wissen und Erfahrung in der Aviatik und eine unabhängige Sicht darauf. Ich bin nach wie vor in der Flugsicherungsindustrie tätig, aber mehr auf europäischer Ebene im «Performance Review Body» der Europäischen Kommission. Wir beraten die EU-Kommission bezüglich der Performance der europäischen Flugsicherungen. Unabhängig von der Kommission bin ich Mitglied der «International Resonance Group» für das Airspace Redesign Programm der Niederlande. Interessanterweise kämpfen die Holländer mit denselben Problemen wie wir in der Schweiz, mit dem grossen Unterschied, dass es ein Meer, aber keine Berge gibt. Ich bin überzeugt, dass die Schweiz von den Niederlanden lernen kann, aber auch umgekehrt.

«Die Gesundheitsindustrie, aber auch die Politik, könnten sehr viel von der Aviatik lernen, nämlich wie man mit Risiken umgeht.»

I Und in der Schweiz?

Die Schweizer Aviatik beobachte ich interessiert, aber mit etwas Distanz und einer neuen Unabhängigkeit. Zudem arbeite ich als selbständiger Berater für Firmen in den unterschiedlichsten Bereichen, auch im Bereich

Fehlerkultur. Diese Beratung ist sehr gefragt, auch ausserhalb der Luftfahrt. Dann bin ich Verwaltungsrat bei den Appenzeller Bahnen, das ist sehr spannend, denn Bahn und Aviatik können viel voneinander lernen. Und nicht jeden Tag eine ausgebuchte Agenda zu haben, dieses Privileg geniesse ich.

I Zurück zur EU-Kommission, wer hat noch in diesem beratenden Flugsicherungs-Gremium Einsitz?

Interessanterweise sind wir gleich zwei aus der Schweiz, Chair-Women ist nämlich Regula Dettling-Ott. Ansonsten sind die Mitglieder gemäss Erfahrungen und Ländern verteilt, was ein sehr breites Know-how ergibt.

I Wie beurteilen Sie die aktuelle Lage im Luftverkehr, in Europa, aber auch weltweit?

Wir befinden uns in der zweiten Welle, was die früheren Prognosen bereits wieder als Makulatur erscheinen lässt. Interessant ist, dass

es global enorme Unterschiede gibt, wie viele Luftverkehrskapazitäten angeboten werden. China und andere asiatische Länder sind aufgrund ihres grossen Inlandflugverkehrs wieder stark am Wachsen. In Europa dagegen schwächelt der Luftverkehr enorm. Es ist davon auszugehen, dass man seit April dieses Jahres noch mit einem Aufkommen von 20 Prozent des Vorjahres rechnen muss. 2021 soll es langsam Richtung 50 Prozent gehen, um in drei bis vier Jahren dann wieder den Level von 2019 anzupfeilen. Wie die zweite Welle diese Voraussagen verändert, wird sich zeigen.

I Welche Massnahmen könnten Ihrer Ansicht dazu führen, dass möglichst bald wieder mehr Passagiere unterwegs sind?

Die Reisenden wünschen Planungssicherheit für ihre Reise und verlässliche Abläufe am Flughafen, aber auch im Flugzeug. Dazu wären Schnelltests dienlich. Zudem braucht es eine Koordination, welche über die Landesgrenzen hinaus geht. Verlässliche Flugprozesse sind

ZUR PERSON

Dani Weder

Der 1957 geborene Daniel Weder absolvierte 1973 die Verkehrsschule und arbeitete anschliessend bei der Swissair. Bereits 1989 war er Leiter der Bodendienste in Zürich, 1992 leitete er das strategische Marketing der Airline und ab 1996 war er Vizepräsident des Operationscontrol in Zürich und Brüssel. Bei Swiss startete er 2001 als VP der Kundendienste, 2003 war er Mitglied der Geschäftsleitung. 2007 wechselte er als CEO zu Skyguide, wo er 2017 in Pension ging. Seither wirkt er als selbständiger Berater mit Schwerpunkt Flugsicherung und Fehlerkultur. Als Hauptmann verliess er altersbedingt im Jahr 2000 die Luftwaffe. Dani Weder ist verheiratet und wohnt in Birchwil. Viele Leute kennen ihn auch wegen seiner Maultiere, die er seit Jahren in seiner Freizeit pflegt. Derzeit setzt er sich für ein Maultiermuseum in Töbel im Wallis ein, weil die Leistung der Maultiere und Pferde für die Mobilität in der Schweiz nirgends geschichtlich erfasst ist. «Ohne Maultiere wäre die Schweiz heute nicht das, was sie ist, weil mit Maultieren alle Waren über die Pässe transportiert wurden. Sie ermöglichten so erste Handelsbeziehungen zum Beispiel mit Italien», sagt Dani Weder. www.daniweder.ch



Foto Hansjörg Bürgli

Aviatikexperte Dani Weder: «Jetzt wäre der richtige Zeitpunkt, um grosse Umbauten in der Luftraumstruktur Europas anzugehen. Einerseits ist aktuell dafür die Kapazität vorhanden, andererseits sind Investitionen jetzt in vielfacher Hinsicht richtig.»

nur planbar, wenn sie in ganz Europa einheitlich durchgeführt werden können. Last but not least: In der Aviatik spricht man immer vom risikobasierten Ansatz. So könnten die Gesundheitsindustrie, aber auch die Politik, sehr viel von der Aviatik lernen, nämlich wie man mit Risiken umgeht.

I Die hundertprozentige Sicherheit gibt es nicht.

Genau, in der Aviatik werden Risiken unterschiedlich gehandhabt, je nach Risiko mit unterschiedlichen Methoden. Deshalb sollte der Bundesrat viel mehr in die Prozesskoordination mit risikobasierten Ansätzen wechseln.

I Weshalb ist ein europäischer Konsens bei den Corona-Massnahmen im Luftverkehr so schwierig?

Gegenfrage: Weshalb ist es in der Schweiz so schwierig unter den Kantonen einen Konsens zu finden? In Europa ist es genau gleich: Es gibt unterschiedliche Meinungen und den Anspruch, sich hoheitlich nicht allzu viel dreinreden zu lassen. Aber als Bürger fordere ich von den Politikern, dass sie sich zusammenraufen und einheitliche Regeln beschliessen, in der Schweiz und zusammen in Europa. Das ist eine andere Dimension, aber am Schluss geht es um Menschen, die zum Ziel haben, etwas gemeinsam zu erreichen.

I Können derzeit aufgrund des geringen Luftverkehrs in Europa auch direktere Routen geflogen werden?

Theoretisch ja. Ich denke, dass es möglich ist, direkter zu fliegen aufgrund von weniger Verkehr, aber auch weil mehr militärische Lufträume offen sind. Ob die Airlines dies entsprechend nutzen, weiss ich nicht. Bekanntlich können längere Routen aufgrund der unterschiedlichen Tarife teilweise kostengünstiger als direkte geflogen werden. Nun sind die Airlines noch extremer dem Kostendiktat ausgesetzt. Das könnte bedeuten, dass sie schlicht die günstigste Route wählen, auch weil der Treibstoff günstig ist. Studien dazu sind am Laufen.

I Die EU will ja den seit 20 Jahren schubladisierten Single European Sky endlich «pushen», wie ist da der Stand der Dinge?

Ich kann nicht für die EU-Kommission sprechen, aber aus meiner unabhängigen Sicht ist das Ganze gar nicht schubladisiert. Klar, es läuft nicht so, wie man es sich vorgestellt hat, aber seit 2003 hat der Single European Sky (SES) schon einiges verbessert. Das wird vielfach ausgeblendet. So hat er zum Beispiel «Sesar» geschaffen. Das steht für Single European Sky ATM Research. Aufgrund der Digitalisierung gewinnt Sesar massiv an Bedeutung, denn es zeigt als übergeordnetes, europäisches Forschungsprogramm die Richtung vor. Dann hat der SES die Kompetenzen der EASA geschärft. Zudem gibt es dank des SES auch den Netzwerkmanager und das Performance Management. Diese Instrumente sind nötig, um den Wandel weiter vorwärtszutreiben.

I Aber der Single European Sky ist noch lange nicht umgesetzt?

Ja, die Transformation der Konzepte läuft langsam und es gibt auch negative Aspekte. So bringen aus meiner Sicht die FABs, die funktionalen Airspace Blocks, nicht was sie sollten. Das bedauere ich sehr, weil ich fünf Jahre lang Chairman der Flugsicherungen eines FABs war. Wir haben uns viel vorgenommen, doch es mangelte am Support der einzelnen Staaten, aber auch am Support einiger meiner damaligen Kollegen an der Spitze einzelner Flugsicherungen. Das Problem ist, dass das politische Interesse an diesen Themen eher klein ist. Das führt dazu, dass die Politik an diesen Themen lieber nichts macht, solange es läuft. Auch arbeiten die einzelnen Flugsicherungen in Europa nach wie vor in «grossen Silos» statt im Verbund. Ein Grund dafür ist die veraltete Technologie. Deshalb braucht es Sesar, um die digitale Flugsicherungsinfrastruktur und deren Prozesse zu definieren. Und es braucht das notwendige Regulativ und die erwähnten Instrumente des SES, um die Konzepte mit den Flugsicherungsanbietern umzusetzen und damit eine echte Kooperation zu ermöglichen.

« Die EU-Kommission hat einen Vorschlag für einen SES-«Upgrade» unterbreitet, den ich persönlich sehr erfrischend finde.

Was läuft nun aber bezüglich SES?

Die EU-Kommission hat einen Vorschlag für einen SES-«Upgrade» unterbreitet, den ich persönlich sehr erfrischend finde. Ich hoffe, er kann umgesetzt werden. Der Vorschlag geht nun durch die Instanzen.

Auch der Umwelt zuliebe, denn mit dem SES könnte man den CO₂-Ausstoss der Luftfahrt in Europa um über zehn Prozent verringern?

Man wird einiges herausholen, aber es werden mit dem heutigen System nicht jene Mengen sein, die heute herumgeboten werden. Es wird weiterhin Restriktionen im EU-Luftraum geben, sodass längere Routen geflogen werden müssen. Als Verfechter der Digitalisierung bin ich überzeugt, dass die Aviatik grosse Schritte weiterkommen kann. Dies wird sich auch sehr positiv auf die Umwelt auswirken. Dieser Hebel muss nun mit sehr viel Kraft angesetzt werden.

«Ich bin der festen Überzeugung, dass sich der Flugverkehr wieder erholt, die Frage ist nur wann?»

Ist die Corona-Krise eine Chance für eine neue Luftraumstruktur?

Die Politik sollte derzeit mit zwei Sichtweisen arbeiten: Jenen, die von der Krise voll erfasst werden, sofort über risikobasierte Prozesse helfen. Aber dabei darf die Langfristsicht nicht verloren gehen: Ich bin der festen Überzeugung, dass sich der Flugverkehr wieder erholt, die Frage ist nur wann? Die vorhandenen Infrastrukturen werden in den Spitzen sehr schnell wieder ausgelastet sein. Deshalb wäre jetzt der richtige Zeitpunkt, um grosse Umbauten anzugehen. Einerseits ist aktuell dafür die Kapazität vorhanden, andererseits sind Investitionen jetzt in vielfacher Hinsicht richtig. Ein schnelles Zusammenraufen der involvierten Akteure ist aber sehr schwierig, sowohl in Europa als auch in der Schweiz. Ich hoffe, dass die Krise bei den Entscheidungsträgern, trotz aller Widerwärtigkeiten, auch Platz lässt, diese Chancen zu erkennen und jetzt anzupacken.

In der Schweiz wird mit Aviatrat der Luftraum neu organisiert – sind Sie involviert?

Das BAZL hat die Erarbeitung eines Strategie-Entwurfs für Aviatrat-CH ausgeschrieben. Mehrere Firmen und Organisationen haben sich beworben. Drei haben den Zuschlag erhalten. Ich arbeite bei einer dieser Gruppen mit. Ende Jahr werden wir unseren Strategie-Entwurf dem BAZL abliefern. Wie es dann weitergeht, wird das BAZL bestimmen.

«Meiner Ansicht nach sollten nur lizenzierte und registrierte Drohnen fliegen dürfen.»

Aufgrund einer Motion im Nationalrat läuft die Schweiz Gefahr, 2021 keine Drohnenregelung zu haben.

Alles, was fliegt, kann auch Grenzen überfliegen, deshalb muss es auch grenzüberschreitend geregelt werden, in unserem Fall halt europäisch. Drohnen bieten sehr viele technische Möglichkeiten, auch weil sie nicht von bestehender Flugsicherungstechnologie abhängig sind. Davon kann die etablierte Aviatik sehr viel lernen, das ist positiv. Negativ ist die unheimlich schnelle Verbreitung der Drohnen, weil sie jedermann kaufen und damit herumfliegen kann. Das ist für mich sowohl gesellschaftlich als auch politisch verheerend, denn Drohnen sind ein grosses Sicherheitsrisiko. Deshalb sollten meiner Ansicht nach nur lizenzierte und registrierte Drohnen fliegen dürfen. Alles, was nichtbemannt fliegt, gehört in diese Kategorie, also auch Modellflugzeuge.

Welche Projekte verfolgen Sie derzeit ausserhalb der Luftfahrt?

Ich engagiere mich für die Landesausstellung X27, welche 2027 stattfinden soll. Gerade wegen der aktuellen Krise glauben wir, dass eine breit abgestützte Initiative in der Schweiz Sinn machen würde. Wir gehen mit völlig anderen Konzepten und Ideen an die Sache heran, als dies 2002 der Fall war. Es wird keine Bauten mehr geben, die man danach wieder abbrechen muss, sondern nur nachhaltige Konzepte mit sehr viel Innovation. Die X27 sieht vor, dass nicht einzelne Landesteile sich beteiligten, sondern die ganze Schweiz. Derzeit gibt es drei Initiativen für eine Landesausstellung 2027, X27 ist eine davon. Der Bund müsste sich auch bald einmal dazu Gedanken machen.

An welchen Flug erinnern Sie sich heute noch gerne?

Es war ein Swiss-Flug vor rund sieben Jahren nach New York JFK, wobei ich im Cockpit sitzen durfte. Der Pilot meisterte die sehr schwierige Anflugsituation hervorragend. Ich konnte live miterleben, wie die Zusammenarbeit zwischen Flugsicherung und Cockpit bestens funktioniert, das vergesse ich nie. +

STICHWORTE

Flugzeug, das mich am meisten begeistert

Die Solar Impulse. Sie haben aus einer Vision etwas realisiert, das viele gar nicht für möglich hielten. Von diesem Esprit können wir viel lernen, gerade jetzt in Bezug auf die Förderung einer nachhaltigeren, umweltverträglicheren Fliegerei. Der im Luftfahrtgesetz verankerte Artikel für Forschung und Entwicklung neuer Technologien sollte dazu beitragen.

Am liebsten esse und trinke ich

Ausser wenig Poulet und Wild esse ich kein Fleisch und das seit 45 Jahren, also nicht erst seitdem es trendig ist. So liebe ich Spaghetti Napoli hausgemacht mit Rotwein.

Musik

Rock 'n' Roll. Ich betrieb im Alter von 17 bis 19 als Unternehmer einst eine Discothek, anschliessend machte ich Radioprogramme, ich bin mit dieser Musik aufgewachsen. Selber spiele ich Akkordeon, unterstützt von einem Computer gibt es so auch eigene Kompositionen.

Lieblingsaufenthaltsort

Nicht erst seit der Corona-Krise bin ich sehr gerne zu Hause mit meiner Frau in Birchwil, aber auch in unserer Ferienwohnung in Brigels. Zudem verbringe ich gerne Zeit bei unseren Mulis. Und jedes Jahr besuchen wir – ausser in diesem Jahr – unsere Lieblingsdestination Anguilla, eine wunderschöne Insel in der östlichen Karibik.

Grösster Ärger

Überall, in der Gesellschaft, aber auch in der Aviatik: die Bürokratie, egoistische Leute und solche, die sich zu ernst nehmen, mag ich überhaupt nicht. Ein Paradebeispiel vereint dies alles, nämlich die neueste Entwicklung mit dem Flugplatz Dübendorf. Was nun mit dem UVEK-Entscheid passiert ist, kommt einem Schildbürgerstreich gleich. Ich denke, das kann so nicht stehengelassen bleiben.