

Engpass Flughafen

# STAR TREK ALS ZUKUNFTSMODELL FÜR DIE LUFTFAHRT?

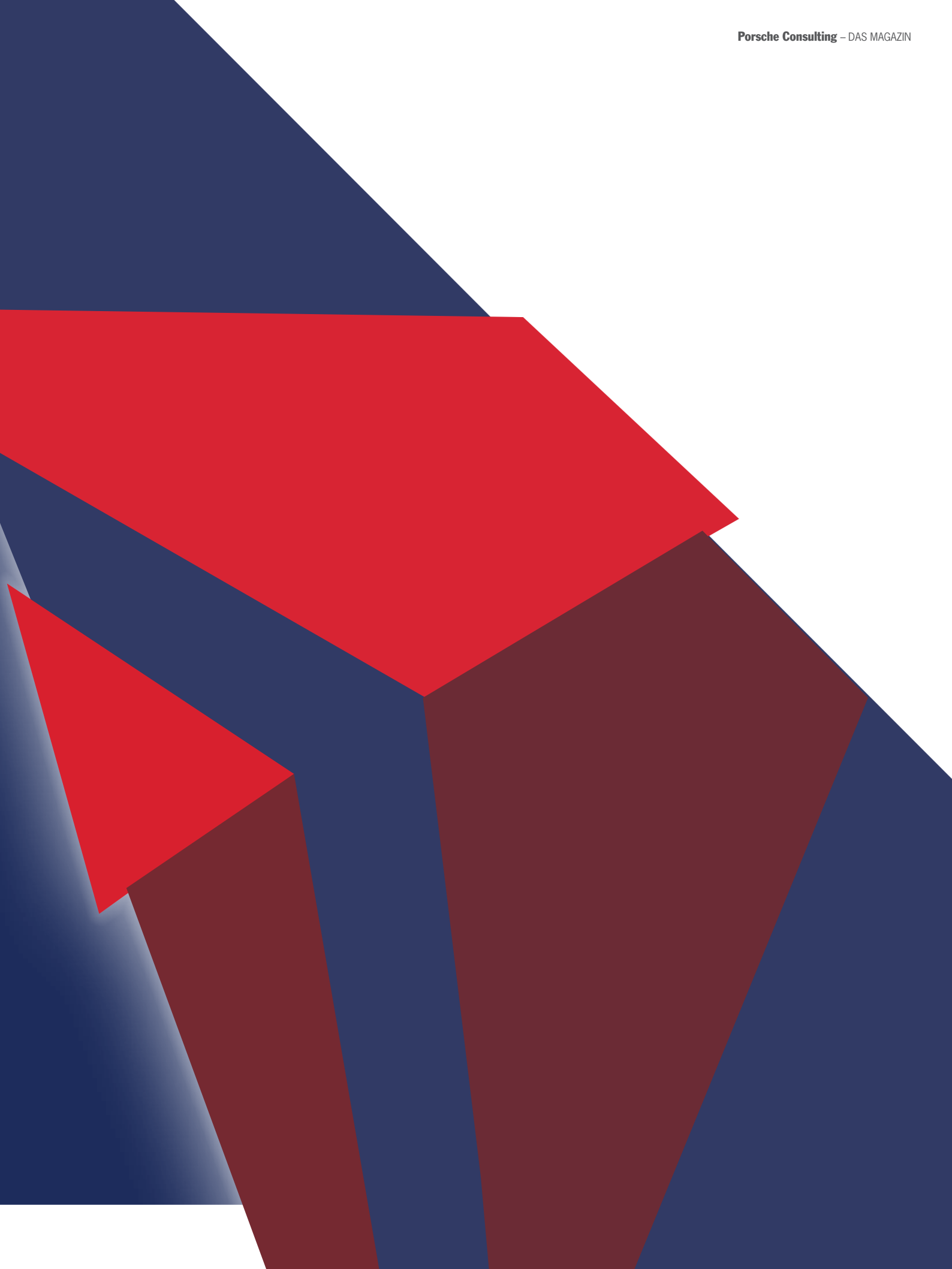
---

📄 SARAH KAISER

👤 CHRISTOPH BAUER

---

Nachbarn kennenlernen – das ist für jeden wichtig, der an einen neuen Ort zieht. Und da Porsche Consulting gerade einen Ableger in den USA gegründet hat, zog es Dr. Norman Firchau, Geschäftsführer der US-Tochter, zum Internationalen Flughafen von Atlanta, ganz in der Nähe des Berater-Büros. Eingefädelt hatte den Antrittsbesuch Dr. Ulrich Guddat, Partner und Luftfahrtexperte bei der deutschen Muttergesellschaft Porsche Consulting. Auf dem Vorfeld, mitten in den „Operations“, traf das Duo auf Delta-Mann Gil West. Als Spezialist kennt er nicht nur den Heimatflughafen der Fluggesellschaft wie seine Westentasche. Die neuen Nachbarn verstanden sich auf Anhieb - und hatten am Ende des Besuchs eine gemeinsame Vision vom Fliegen in der Zukunft.



**Herr über 202 Flughäfen weltweit: Gil West. Bis 2013 will Delta zwei Milliarden US-Dollar in Flughafeneinrichtungen, Serviceleistungen und Technik investieren.**



### DELTA AIR LINES IN ZAHLEN

- ✂ **31 800 000 000 US-DOLLAR**  
UMSATZ IM GESCHÄFTSJAHR 2010
- ✂ **160 000 000 PASSAGIERE PRO JAHR**
- ✂ **80 000 MITARBEITER WELTWEIT**
- ✂ **13 000 FLÜGE AM TAG INKLUSIVE ALLIANZ-PARTNER**
- ✂ **803 FLUGZEUGE UMFASST DIE FLOTTE**
- ✂ **350 REISEZIELE IN 70 LÄNDERN**

**E**s geht stürmisch zu auf dem Hartsfield-Jackson International Airport in Atlanta (Georgia), dem größten Flughafen der Welt. Die letzten Überbleibsel eines Tropensturms, der Tage zuvor mit Windgeschwindigkeiten von bis zu 95 Kilometer pro Stunde über den Süden der USA hinweggefegt war, wehen über das riesige Vorfeld. Für Gil West alles halb so wild. Wäre er Seemann, könnte ihn selbst das Bermuda-Dreieck nicht erschrecken. Aber Gil West hat einen anderen Beruf. Es ist eine Schlüsselrolle: West ist bei der US-Fluggesellschaft Delta Air Lines der Herr über 202 Flughäfen in 105 Ländern. „Senior Vice President, Airport Customer Service“ steht auf seiner Visitenkarte. Der Job

verlangt oft Nerven wie Drahtseile. Denn bekanntlich geht ohne funktionierende Flughäfen in der Luftfahrt so gut wie nichts.

Erfahrungen sammeln musste West auch mit wirtschaftlichem Unwetter: Man denke nur einige Jahre zurück, als es schlecht um Delta stand, weil immer mehr Billigfluggesellschaften auf den heiß umkämpften, konkursgefährdeten Luftfahrtmarkt drängten und gleichzeitig die Treibstoffpreise regelrecht in die Höhe schossen. Die Fusion mit Wettbewerber Northwest Airlines stand an. „Das war damals ein ziemliches Risiko“, sagt der Ingenieur, der schon als Kind am liebsten in der väterlichen Werkstatt an Fahr- und Flugzeugteilen schraubte. Delta startete neu durch, wurde zur größten Airline der Welt und schreibt heute wieder schwarze Zahlen.

Gil West hat daran wesentlichen Anteil. Sein Aufgabenprofil ist eigentlich verblüffend schnell beschrieben: Er sorgt dafür, dass alle Delta-Passagiere sicher, pünktlich und mit ihrem Gepäck am Ziel ankommen. Die wirkliche Dimension dieser Aufgabe wird jedoch wohl erst dann klar, wenn man sich vor Augen hält, wie viele Menschen Delta im Jahr von A nach B fliegt: 160 Millionen. „Das ist immerhin die halbe Bevölkerung der USA“, sagt Gil West.

Und das sei erst der Anfang, wie Dr. Ulrich Gudat, Experte für Luft- und Raumfahrt bei Porsche Consulting betont: „Krisen, die zum Beispiel durch die Infektionskrankheit SARS ausgelöst wurden, sind Bestandteil des Luftfahrtgeschäfts. Dennoch sind die Passagierzahlen gestiegen und werden auch in den nächsten →



Jahren weiter steigen.“ Wurden 2010 noch 5,3 Milliarden Passagiere im weltweiten Flugverkehr gezählt, wird der Wert nach Schätzungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) bis 2050 auf 16 Milliarden steigen. Was zunächst nach einem guten Geschäft für die Branche riecht, droht zum Bumerang zu werden: Den Lufträumen, aber eben auch den Flughäfen geht schlicht der Platz aus, strenge Umweltauflagen stehen Erweiterungslösungen zusätzlich im Weg. Und die beiden Flugzeughersteller Airbus und Boeing kommen mit dem Bauen nicht mehr hinterher. „Airbus und Boeing produzieren aktuell pro Jahr jeweils rund 500 Flugzeuge – bis 2030 werden aber 30 000 neue Flugzeuge benötigt, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden“, sagt Dr. Norman Firchau. Die Luftfahrtindustrie wird sich noch weiter verändern, so Guddat: „Ich gehe davon aus, dass sich die großen europäischen Zulieferer durch Zukäufe weiter vergrößern werden, um im weltweiten Wettbewerb zu bestehen. Dennoch ist der Zukunftsplan vieler Zulieferer unklar – und auch die Pläne der Flugzeughersteller mit ihnen. Eins ist aber sicher: Alle müssen leistungsfähiger werden.“ Dass Porsche Consulting helfen kann, den Flugzeugbau zu beschleunigen, zeigte jüngst ein Projekt der Berater bei einem europäischen Flugzeughersteller. Die Durchlaufzeit von der Einzelteilproduktion bis zur Endmontage von Flugzeugen wurde innerhalb des ersten Jahres der Zusammenarbeit um 15 Prozent reduziert, nebenbei sank auch noch drastisch die Fehlerquote.

Aber zurück aufs Vorfeld von Hartsfield-Jackson, wo sich zahlreiche Delta-Flieger aneinanderreihen. Da steht zum Beispiel einträchtig ein Airbus A330-200 neben einer Boeing 767-300 ER. Allein an diesen zwei Flugsteigen parken an die 300 Millionen US-Dollar, ergibt eine spontane Hochrechnung unter Kennern. „Eigentlich“, so Guddat, „dürften die Maschinen hier gar nicht so lange stehen. In meinen Augen ist das Verschwendung. Die Fluggesellschaften verlieren bares Geld, wenn ihre teuren Flieger nicht in der Luft sind.“ Das Problem: Die Flugzeugabfertigung – Entladen, Reinigung, technische Überprüfung, Tanken und neue Beladung – nimmt mit 25 Minuten bei einem Flugzeug mit 100 Sitzplätzen zu viel Zeit in Anspruch. Zu wenig Speed – genau hier drückt auch Gil West der Schuh, wenn auch in anderer Form: „Die Passagiere müssen schneller zum Flieger kommen. Mein Traum wäre, dass wir die Men-



**In unmittelbarer Nähe des Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport entsteht die neue Niederlassung von Porsche Cars North America, unter deren Dach auch die Porsche Consulting Inc. ihr Büro beziehen wird. Die Fertigstellung des Gebäudes, das Platz für 400 Mitarbeiter bieten wird, ist für das Jahr 2013 geplant.**



### NEUE PORSCHE-CONSULTING-TOCHTER IN ATLANTA, USA

Beratungsleistungen von Porsche Consulting sind schon länger nicht mehr nur in Europa gefragt, in den vergangenen fünf Jahren machte die Porsche-Tochter rund 20 Millionen US-Dollar Umsatz mit amerikanischen Kunden. Im Oktober 2011 wurde deshalb die Porsche Consulting Inc. mit Sitz in Atlanta gegründet. Sie ist die dritte ausländische Tochtergesellschaft nach Mailand in Italien und São Paulo in Brasilien. Ihren Fokus wird die US-Tochter auf die Bereiche Lean Management, Lieferkettenmanagement und die Optimierung von Forschungs- und Entwicklungsprozessen legen. Bislang betreute die Managementberatung in den USA vor allem Kunden aus der Automobilindustrie, Luftfahrt, Elektrotechnik und dem Tourismus.

### HARTSFIELD-JACKSON ATLANTA INTERNATIONAL AIRPORT

Atlantas Flughafen gilt als wichtigstes Drehkreuz der Welt. Innerhalb von zwei Stunden können 80 Prozent der US-Bevölkerung erreicht werden. Pro Tag rollen 2700 Flugzeuge über die fünf Start- und Landebahnen und es werden 240 000 Passagiere durch den Flughafen geschleust – das sind 10 000 pro Stunde. Hartsfield-Jackson verfügt über 199 Flugsteige und hat keine Außenpositionen. Der Tower des Flughafens ist mit 121 Metern der höchste in den USA und der vierthöchste der Welt. Der größte Kontrollturm befindet sich am Flughafen Suvarnabhumi von Bangkok (132 Meter).



**DR. ULRICH GUDDAT (36),  
PARTNER  
PORSCHÉ CONSULTING.**



**DR. NORMAN LEE FIRCHAU (41),  
GESCHÄFTSFÜHRER  
PORSCHÉ CONSULTING INC.**



**GIL WEST (50) „SENIOR VICE PRESIDENT, AIRPORT  
CUSTOMER SERVICE“ BEI DELTA AIR LINES, ATLANTA.  
STUDIUM AN DER NATIONAL UNIVERSITY SAN DIEGO  
UND DER NORTH CAROLINA STATE UNIVERSITY,  
MIT ABSCHLUSS MBA UND B.S. MASCHINENBAU.  
HOBBYS: AUTOS RESTAURIEREN, GOLF, REISEN.**

schen so schnell wie bei ‚Star Trek‘ befördern könnten“, sagt er. Die Wirklichkeit sieht für seine Fluggäste aber meist so aus: Schlange stehen, Durchlaufen der Sicherheitskontrolle und dann noch einmal Warten am Flugsteig bis zum Einsteigen. In Zahlen macht das 55 Prozent der gesamten Zeit aus, die ein Reisender am Flughafen zubringt, ergab eine Studie von Porsche Consulting.

Die Berater tüfteln für beide Herausforderungen bereits an Lösungen: „Das Ziel muss sein, das Ein- und Aussteigen der Passagiere vom

Flugzeug selbst zu entkoppeln. Die Passagiere betreten die Kabine zu einem Zeitpunkt, wenn das Flugzeug eigentlich noch im Anflug ist. Inspiration bieten dabei die zahlreichen Vormontagen entlang des Produktionsbandes im Porsche-Werk“, erklärt Guddat. Seine Vision für die Zukunft: Die Passagier-Kabinen werden aus dem Flieger „ausgeklinkt“, dann separat von den Reisenden verlassen. Die nächste Kabine ist bereits „vormontiert“, also besetzt. Das Ergebnis: kürzere Standzeiten der Flieger, kürzere Wartezeiten für die Passagiere. Aber auch höherer Komfort, wie Guddat anschaulich

erklärt: „Ein Flugzeugsitz ist heute Bett, Büro, Essplatz und Kino zugleich – und deshalb in keiner Eigenschaft uneingeschränkt gut. Ein Austausch der Kabinen böte die Möglichkeit, auf Nachtflügen andere Kabinen einzusetzen als auf Geschäftsreisen. Und von Flug zu Flug in kurzer Zeit zu tauschen.“

Gil West hat die Idee gleich überzeugt: „Das müsste man eigentlich sofort umsetzen.“ Auch wenn das schöne Bild der vielen aufgereihten Delta-Flieger auf dem Rollfeld in Atlanta dann der Vergangenheit angehören könnte. ←