

Auswirkungen der Coronakrise auf die Schweizer Business Aviation

Rolle der Bizjets in Zukunft

Seit dem Ausbruch der weltweiten Corona Covid-19-Pandemie stehen hauptsächlich Linienfluggesellschaften im Rampenlicht. Wie aber geht es der Schweizer Geschäftsluftfahrt in diesen ausserordentlichen Zeiten? Auch die Business Aviation hat einen gewaltigen «Knockdown» erlebt und kämpft ums Überleben.

Report von Helene Niedhart

Business Jets sind keine Massentransportmittel und deshalb auch nicht systemrelevant. Sie sind aber eine wichtige Ergänzung zu Linienfluggesellschaften, weil sie grösstenteils nicht oder schlecht erschlossene Destinationen bedienen. Gerade für die exportorientierte Schweiz, wo fünfmal mehr internationale Unternehmen pro Kopf domiziliert sind als in vergleichbaren EU-Ländern, ist die Business Aviation von grosser Wichtigkeit und trägt zur Standortattraktivität des Landes bei. Sie generiert gesamtschweizerisch eine Wirtschaftsleistung von gegen 15 Milliarden Franken und beschäftigt direkt und indirekt über 34'000 Menschen. Durch die Corona-Pandemie ist auch die Geschäftsflugfahrt abrupt zum Stillstand gekommen.



Foto CAT Aviation

Helene Niedhart im Cockpit eines Falcon-Jets, sie blickt auf über 11'000 Flugstunden zurück.

Abrupter Nachfrageinbruch

Von Januar bis Anfang März lag die Auftragslage im guten Mittel der vergangenen Jahre. Dann legte das Geschäft für ein bis zwei Wochen sogar noch leicht zu. Kunden flogen von ihren ausländischen Geschäftsstandorten zurück, Familien wurden wieder zusammengeführt und medizinisches Hilfsmaterial aus Asien oder anderen Erdteilen importiert. Danach brach die Nachfrage aber abrupt um 78 Prozent ein. Bis Mitte April starteten in der ganzen Schweiz täglich nur noch gerade rund 13 Business-Jets gegenüber rund 100 zu Normalzeiten. Während im Geschäftsverkehr üblicherweise Genf die Nase vorn hat, fliegen seit Ausbruch der Covid-19-Pandemie mehr Businessjets ab Zürich. Dies hat auch damit zu tun, dass die beiden meistgeflogenen City-Pair-Verbindungen Europas, Genf-Paris und Genf-Nizza, durch die Grenzschliessung zu Frankreich nicht mehr bedient werden können.

Vor diesem Hintergrund wurden die Businessjet-Fluggesellschaften Mitte März gezwungen, rasch auf die veränderten Umstän-

de zu reagieren. Es wurden auch Kurzarbeit eingeführt, Schutzkonzepte umgesetzt, liquiditätsschonende Massnahmen getroffen, Kostensenkungen und organisatorische Änderungen im Schichtbetrieb vorgenommen. Die Flugzeuge müssen trotz des Stillstands regelmässig und aufwendig technisch überprüft und die Besatzungen laufend trainiert werden. Es versteht sich von selbst, dass ein derartiges Notregime bei fehlenden Ertragsströmen nicht über lange Zeit aufrechterhalten werden kann.

Dumpingpreise, aber auch Chancen

Kurz- und mittelfristig stehen die Schweizer Business-Jet-Betreiber vor ganz grossen Herausforderungen. Es zeichnet sich ab, dass die weltweit eingeführten Restriktionen mit den unterschiedlich ausgeprägten Grenzkontrollen, Quarantänebestimmungen und Sicherheitsmassnahmen den internationalen Geschäftsflugverkehr über die nächsten Monate, wenn nicht Jahre, erschweren werden. Dies impliziert intensive Dispatch-Abklärungen

und sorgfältige Risikoeinschätzungen für jeden einzelnen Flug. Zudem werden durch den Nachfragerückgang auf dem Chartermarkt wohl einige aggressiv agierende Firmen ihre Flugzeuge zu Dumpingpreisen anbieten. Das konnte man schon in früheren Krisen beobachten und hat oft zu Konkursen geführt.

« Bis Mitte April starteten in der ganzen Schweiz täglich nur noch gerade rund 13 Business-Jets gegenüber rund 100 zu Normalzeiten.

Die Zukunft sieht längerfristig aber nicht nur negativ aus. Krisen bieten auch immer wieder Chancen für Anpassungen, Optimierungen und Konsolidierungen. Die alles entscheidende Frage ist, wie sich die Weltwirtschaft entwickeln wird. Wie lange bleiben wir in einer Rezession? Wie hoch werden die Kollateralschäden des weltweiten Corona Lockdowns



CAT Aviation hat während der Corona-Krise mit einem Falcon 7X Beatmungsgeräte in die Schweiz geflogen.

sein? Wir wissen es nicht. Die unsichere Zukunft lässt sich derzeit kaum planen.

Persönliche Begegnung wichtig

Seit Anfang Mai stellen wir immerhin einen leichten Anstieg von Starts und Landungen der Geschäftsfliegerei fest. Der Einsatz von operationell flexiblen Businessjets könnte möglicherweise bereits früher einsetzen, also noch bevor das Angebot der Linienfluggesellschaften hochgefahren werden kann. Während den letzten Wochen hat sich ein spürbarer Bedarf an effizienten und sicheren Reisen für wohlhabende Individuen und Familien angestaut. In der Geschäftswelt werden mit Sicherheit Videokonferenzen einen grösseren Stellenwert einnehmen. Für Entscheidungsträger aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft wird die persönliche Begegnung aber weiterhin unverzichtbar bleiben. Virtuelle Eindrücke können echte, emotionale Begegnungen nicht ersetzen.

Allen Veränderungen durch Covid-19 zum Trotz, bleiben die grossen Herausforderungen der Geschäftsfluffahrt der «Vor-Corona»-Zeit bestehen:

- Wie kommt die Business Aviation von fossilen Brennstoffen weg?
- Mit welchen technischen Systemen und Verfahren lässt sich der Bedarf an umweltgerechter, effizienter und bezahlbarer Mobilität in der Luft sicherstellen?
- Wie kann der Geschäftsflugverkehr in der Region Zürich trotz engen Platzverhältnissen

zu Luft und am Boden, knappen Slots und lärmempfindlichen Gebieten effizient abgewickelt werden?

Verstärkte Kooperation notwendig

Um diese existentiellen Fragen beantworten zu können, benötigt die Schweizer Geschäftsfliegerei mehr denn je zusätzliche interne und externe Impulse. Intern muss sich die Branche zur verstärkten Kooperation zusammenraufen. Die Zusammenarbeit innerhalb des Dachverbandes Aerosuisse, der Swiss und European Business Aviation Association (SBAA und EBAA) muss dringend intensiviert werden.

«Für Entscheidungsträger aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft wird die persönliche Begegnung aber weiterhin unverzichtbar bleiben.»

Extern ist die Politik gefragt, um auch für die Geschäftsfliegerei möglichst gute Rahmenbedingungen zu schaffen. Zurzeit bedeutet dies auch die Branche in der aktuellen Situation nicht mit neuen, wettbewerbsverzerrenden und exorbitanten CO₂-Abgaben für die Business Aviation zu belasten. Die kommerzielle Geschäftsfluffahrt untersteht ohnehin den genau

gleichen internationalen CO₂-Abgabebestimmungen wie die Airlines (EU-ETS und Corsia). Die zivile Nutzung des Flugplatzes Dübendorf muss vorangetrieben, neue, nachhaltige Technologien der Luftfahrt gefördert werden. Die entstandene freie Zeit durch den Stillstand der Flugtätigkeiten durch Covid-19 können alle sinnvoll für eine zukunftsorientierte Gestaltung der Geschäftsfluffahrt einsetzen. +

ZUR PERSON

Helene Niedhart

Sie ist Inhaberin und CEO der Businessjet-Fluggesellschaft **CAT Aviation AG**. Die Firma beschäftigt 70 Mitarbeiter und betreibt sechs Geschäftsflugzeuge ab dem Standort Zürich. Über die Gruppenstruktur bietet sie auch Dienstleistungen in den Bereichen Flugzeugmanagement, Charter, Bodenabfertigung und Maintenance an. Helene Niedhart ist Vorstandsmitglied des Dachverbandes **Aerosuisse** und Governator der beiden Business Aviation Organisationen **SBAA** und **EBAA**. 2014 wurde sie im Final der Veranstaltung «EY Entrepreneur of the Year» ausgezeichnet. Als Kapitän, TRI und TRE sammelte sie **über 11'000 Flugstunden**. Ihre Laufbahn startete sie in der Finanzindustrie, bevor sie 1987 ihre eigene Fluggesellschaft mit einer Cessna 421 gründete.