



Interview mit Helene Niedhart, Gründerin/CEO von Cat Aviation

«Schwieriges Umfeld»

Sie scheut sich nicht davor, Missstände aufzuzeigen: Helene Niedhart, Gründerin und CEO von Cat Aviation, sowie Vorstandsmitglied der European Business Aviation Association (EBAA) of Switzerland, zeichnet derzeit ein schwieriges Umfeld für die kommerziellen Schweizer Business-Jet-Betreiber auf: Insbesondere wegen zunehmenden Regulationen der Behörden, der Rechtsunsicherheit bei der Mehrwertsteuer sowie den Wettbewerberschwernissen durch die EU.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Wie kam es 1987 zur Cat Aviation?

Meine Leidenschaft für das Fliegen hat 1987 zur Gründung der Cat Aviation geführt. Ein Flug in einem kleinen Propellerflugzeug durch den Grand Canyon hat mich damals so begeistert, dass ich mich kurzerhand entschlossen habe, fliegen zu lernen. Bei der Motorfluggruppe Zürich (MFGZ) habe ich dann auf einer Cessna 150 die Privatpilotenausbildung begonnen. Damals hegte ich noch keinerlei Absichten, das Fliegen als Beruf auszuüben. Die Materie interessierte mich immer mehr, so dass ich weitere Ausbildungen wie Instrumentenflug, Kunstflug bis hin zur Linienpilotenausbildung durchlief. Mit zunehmender Erfahrung wuchs auch meine Begeisterung fürs Fliegen. Aber es war damals unmöglich für mich als Frau, einen Copiloten-Job zu bekommen. Weil ich aber das Fliegen zu meinem Beruf machen wollte, war der Kauf eines eigenen Flugzeugs der einzige Weg zum Ziel. Dank der Hilfe und Unterstützung von verschiedenen Fachleuten habe ich in den USA eine Cessna 421 erworben und diese gleich selber nach Zürich geflogen. Damit war der Grundstein für die Cat Aviation gelegt. Unsere ersten kommerziellen Flüge haben wir mit der HB-LPX für die MFGZ gemacht. Mit der zweimotorigen Propellermaschine konnte ich auch bei Nebel in Zürich starten,

um dann bei schönstem Wetter in den Bergen Rundflüge durchzuführen. Nach und nach stiessen dann auch die ersten Airtaxi-Kunden zu uns. 1988 stellte ich die erste Mitarbeiterin ein. Im Cockpit waren wir aus Sicherheits- und Qualitätsgründen für alle kommerziellen Flüge immer zwei Piloten, obwohl dies nicht vorgeschrieben war.

I Wie kam es zum Namen der Firma?

Ich suchte einen kurzen Namen. Zudem erschien mir das Logo sehr wichtig. Eine stilisierte Wildkatze stellt genau das dar, was wir sind: dynamisch, stark und elegant. CAT bedeutet: **Commercial Air Transport**.

«Viele merkten erst zu diesem Zeitpunkt, dass es mir mit der Firma ernst ist.»

I Wie entwickelte sich die Cat weiter?

Bald realisierte ich, dass die Cessna 421 nicht das ideale Flugzeug für dieses Business war. Deshalb entschloss ich mich, 1990 den ersten Jet, eine Cessna Citation II, zu kaufen. 1997 konnte ich dann zusätzlich einen Hawker 125-800A erwerben. Viele merkten erst zu diesem Zeitpunkt, dass es mir mit der Firma ernst ist.



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 5
Fläche: 128'686 mm²

I Sie waren damals eine der wenigen fliegenden Frauen in der Schweiz?

Damals flog Ursula Bühler Hedinger – die Pionierin der Frauen in der Schweizer Luftfahrt – bei der Rega und Regula Eichenberger wurde bei Crossair als erste Linienpilotin eingestellt. Ich war eine der ersten Pilotinnen in der Schweizer Business Aviation. Bis Frauen bei Swissair fliegen durften, dauerte es noch viele Jahre. Rückblickend bin ich mit der Entwicklung sehr zufrieden. Es war und ist eine spannende Zeit – ich möchte keinen Tag missen.

I Wie hat Cat Aviation die Krise der Business Aviation durchflogen?

Unsere Strategie war von jeher auf ein langsames und stabiles Wachstum ausgerichtet. Zu

schnelles Wachstum kann rasch zu grossen Sicherheits- und Qualitätseinbussen führen. Da wir den ungesunden Boom in der Business Aviation nicht mitgemacht haben, traf uns die Krise nicht so hart wie vielleicht andere Operators. Dennoch litten wir. Im ersten Halbjahr 2009 war die Auslastung 60 Prozent kleiner als im Vorjahr. Ende des Jahres stabilisierte sich das Minus bei 20 Prozent, nicht zuletzt, weil wir zusätzlich eine brandneue Cessna Citation Sovereign in unsere Operation aufnehmen durften. Dies erlaubte uns, die Personalpolitik der schlechteren Marktlage anzupassen, womit Entlassungen vermieden werden konnten. Unsere Mitarbeiter standen voll hinter der Firma und haben durch ihre grossartige Einsatzflexibilität mitgeholfen, die Krise zu überwinden.



Trotz den derzeit zahlreichen Herausforderungen durch die EU, das BAZL, die Mehrwertsteuer und die Zollbehörden ist Helene Niedhart, der Gründerin und CEO von Cat Aviation, das Lachen noch nicht vergangen. Insbesondere nicht, wenn sie an ihre Flüge mit der Falcon 7X denkt.



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 5
Fläche: 128'686 mm²

I Welches sind Ihre Haupteinsatzgebiete?

Wir fliegen in die ganze Welt. Nach über zehn Jahren Erfahrung in Europa konnten wir im 2001 im Flugzeugmanagement im Langstreckenbereich Fuss fassen. Heute betreiben wir drei Superlonghaul Falcon 7X, eine Falcon 900EX, eine Falcon 2000EX, eine Cessna Sovereign und einen Hawker 125-800A. Damit können wir alle Destinationen stets mit dem optimalen Fluggerät anfliegen. Flüge führen uns auf alle Kontinente, vermehrt aber nach Asien und in die USA. Das weltweite Streckennetz stellt uns immer wieder vor grosse Herausforderungen. So haben wir zum Beispiel für die Planung eines Fluges nach Japan, kurz nach dem tragischen Erdbeben und der AKW-Katastrophe, ein aufwendiges Risikomanagement betrieben. Der Flug konnte dann ohne ausserordentliche Risiken wie geplant durchgeführt werden. Trotzdem haben wir nach der Rückkehr des Flugzeuges eine Überprüfung durch Spezialisten ausführen lassen. Erwartungsgemäss wurden keine erhöhten Strahlenwerte gemessen.

« Um unseren Qualitätsansprüchen stets gerecht werden zu können, investieren wir viel in unsere Mitarbeiterkultur.

I Worin unterscheidet sich Cat Aviation von anderen Unternehmen?

Unsere Strategie setzt auf Langfristigkeit. Unseren Fokus legen wir klar auf die Mittel- und Langstrecke. Um unseren Qualitätsansprüchen stets gerecht werden zu können, investieren wir viel in unsere Mitarbeiterkultur. Wir schätzen es sehr, dass unsere Mitarbeiter stets ihr Bestes geben und so den hohen Cat-Aviation-Qualitätsstandard tagtäglich leben. Monatliche Nachtessen für unsere 60-köpfige Belegschaft bilden eine ideale Plattform für die Bildung der Firmenkultur. Hier können Erlebnisse und Erfahrungen ausgetauscht und das gegenseitige Verständnis für die verschiedenen Aufgaben des gesamten Teams gefördert

werden. Dieser Anlass wird rege genutzt und sehr geschätzt. Wenn immer es mir möglich ist, bin ich gerne dabei.

I Cat Aviation setzt nicht nur auf Dassault-Flugzeuge, weshalb?

Immerhin sind über 70 Prozent der Flotte Dassault Falcon Jets. Wir sind von diesem europäischen Spitzenprodukt überzeugt. Was die Fertigungsqualität betrifft, lässt sich die Falcon mit einem schweizerischen Pilatus PC-12 vergleichen. Dassault ist als Hersteller von militärischen Fighter-Flugzeugen für High Tech Engineering bekannt. Der neueste Dassault Business Jet – die Falcon 7X – bestätigt dies wieder aufs Neue. Weltweit ist das der erste Fly-by-wire Business Jet. Dank des geringen Gewichts in seiner Kategorie, dem aerodynamischen Flügel (ohne Vortex) und dem dadurch sparsamen Benzinverbrauch mit beträchtlich reduziertem CO₂-Ausstoss, gehört die Falcon 7X zu den zukunftsträchtigsten Flugzeugen.

I Sie kennen die Branche seit über zwei Jahrzehnten, was hat sich in dieser Zeit am stärksten verändert?

Als positiv erachte ich, dass die Business Aviation auch in der Schweiz bekannter und grösser geworden ist. Der Business Jet ist heute als effizientes Werkzeug für Geschäftsleute anerkannt. Dazu beigetragen hat – meiner Meinung nach – auch NetJets. Durch das Konzept des Teileigentums ist es für einen grösseren Kreis von Personen möglich geworden, Flugzeugbesitzer zu werden. Bei Cat hat sich durch die Langstreckenjet-Flotte auch das Einsatzgebiet verändert und vergrössert. Wir fliegen heute nonstop von Zürich nach Singapore. Die Welt ist kleiner geworden – nicht aber die Herausforderungen. Schwierig und negativ betrachte ich die überhand nehmenden Regulierungen und Einschränkungen der Behörden.

I Wie sind Sie mit den Leistungen des Flughafens Zürich zufrieden?

Der Flughafen Zürich ist weltweit einer der besten Airports. Allerdings nicht für die Business Aviation. Wir haben festgestellt, dass die Wich-



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 5
Fläche: 128'686 mm²

tigkeit unserer Branche vom Flughafen Zürich unterschätzt und verkannt wird. Cat Aviation ist seit bald 25 Jahren am Flughafen Zürich ansässig. Wir generieren über 60 direkte Arbeitsplätze und beziehen Leistungen vom Flughafen und von flughafennahen Betrieben. Für mehr als die Hälfte unserer Flotte haben wir jedoch kein Home-Base-Recht bekommen, wissen also nicht, ob wir längerfristig bleiben dürfen. Aus risiko-strategischen Gründen haben wir uns deshalb am EuroAirport Basel bei Air Service Basel AG eingemietet. Ausserdem eröffnen wir im Juni im Airpark am Genfer Flughafen neue Büros.

I Die Schweiz ist ja ein «Land der Business Aviation». Hat sich diesbezüglich in jüngster Zeit etwas geändert?

Aufgrund der relativ grossen Anzahl in der Schweiz eingetragener Geschäftsreiseflugzeuge dürfte man eigentlich annehmen, dass die Business Aviation hier gute Rahmenbedingungen hat. Obwohl die Schweiz einen bilateralen Vertrag mit der EU abgeschlossen hat, sind wir in keiner Weise europäischen Operators gleichgestellt. So muss zum Beispiel ein schweizerisch immatrikuliertes Flugzeug zusätzlich zum Import in die Schweiz auch in die EU importiert werden, um frei und uneingeschränkt von einem EU-Land ins andere fliegen zu dürfen. Das Verkehrsrecht, um Inlandflüge in einem EU Land zu tätigen, haben wir ohnehin nicht. Der Import in die EU kostet zwischen 15 bis 25 Prozent des Kaufpreises des Flugzeugs! Kommerzielle Fluggesellschaften konnten bis anhin die Importgebühr wieder zurückfordern, da diese Flugzeuge für gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden. Durch eine Gesetzesänderung in der EU ist es seit dem 1. Januar 2011 unklar, ob überhaupt, und wie, die Importsteuer zurückgefordert werden könnte. Deshalb ist es zurzeit fraglich, ob sich die Business Aviation in der Schweiz noch weiter entwickeln und bestehen kann. Hier sind wir sehr auf unsere Behörden und die Politik angewiesen, dass bald eine akzeptable Lösung gefunden wird.

I Ist das eine Massnahme der EU, mit der

sie die Schweiz schwächen will?

Ob die EU die Schweiz schwächen, oder ob sie ihre eigenen Fluggesellschaften bevorzugen will, sei dahin gestellt. Natürlich ist die EU nicht amüsiert, wenn sie uns Erleichterungen attestieren soll, ohne dafür etwas zu erhalten. Zurzeit werden die «Freedom Rights» durch die EU-Länder protektionistisch angewendet. Bis vor zwei, drei Jahren wurden Bewilligungen der 7. Freiheit (Flüge von einem EU-Land in ein Nicht-EU-Land) ohne weiteres erteilt. Heute ist dies zu einem Spiessrutenlauf geworden. Deshalb erstaunt es nicht, dass einige Schweizer Business-Jet Firmen unser Land bereits verlassen und ihre Flotte in einem EU-Land registriert haben. Die Verbände wie die EBAA und die Aerosuisse sowie die Politik und Behörden sind sehr gefordert.

I Welches sind derzeit die grössten Herausforderungen für Cat Aviation?

Neben den erwähnten Herausforderungen durch die EU sind jene in der Schweiz nicht kleiner. So kämpfen wir im wirtschaftlichen Bereich mit einem starken Schweizer Franken. Gegenüber der Eurozone sind wir dadurch etwa 15 bis 18 Prozent zu teuer. Dann dauern die Bewilligungsverfahren beim BAZL viel zu lange. Bis ein Flugzeug kommerziell zugelassen wird, dauert es zwischen sechs und zwölf Monaten, in Extremfällen sogar bis 18 Monate. In dieser Zeit darf das Flugzeug nicht für gewerbliche Flüge eingesetzt werden – heisst also grosse finanzielle Einbussen. Die EBAA Schweiz verlangt vom BAZL seit Jahren die Festlegung und Kommunikation einheitlicher Qualitätsstandards. Anlässlich des EBAA-Jahresgesprächs mit der BAZL Direktion im letzten Oktober hat Direktor Peter Müller zugesichert, dass Veränderungen angegangen werden. So hoffen wir auf eine baldige Verbesserung.

I Weitere Herausforderungen?

Ja, die Rechtsunsicherheit in der Handhabung des neuen, seit dem 1. Januar 2010 geltenden, schweizerischen Mehrwertsteuer-Gesetzes, fordert uns ebenfalls sehr. Seit mehr als einem Jahr ist das Gesetz in Kraft, aber bis



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 5
Fläche: 128'686 mm²

heute hat die Eidgenössische Steuerverwaltung noch keine Anwendungs-Praxis für unsere Branche publiziert (Branchen-Broschüre). Deshalb ist auch eine Rechtsunsicherheit in Bezug auf Zoll- und Mineralölsteuerabgaben entstanden.

◀ *Das Fliegen ist für mich eine grosse Leidenschaft und ein Motivator schlechthin.*

I Was bedeutet das Fliegen für Sie?

Das Fliegen ist für mich eine grosse Leidenschaft und ein Motivator schlechthin. Es ermöglicht mir den direkten Einsatz zusammen mit unseren Mitarbeitern an der Front. Ich sehe auch, welche Bedürfnisse unsere Kunden haben. Dies ist mir wichtig und wird von unseren Kunden sehr geschätzt. Viele unsere Stammkunden haben wir auf diese Weise akquiriert.

I Würden Sie anderen Pilotinnen die Arbeit in einem Business-Jet empfehlen?

Dies würde ich jedem empfehlen. Es ist nicht die Frage, ob Frau oder Mann. Das Wichtigste ist Freude am Fliegen und am Arbeiten. Es ist ein harter Job. Pilotinnen auf Business-Jets müssen sich bewusst sein, dass sie auch körperlich gefordert werden. Das Ein- und Ausladen des Passagier-Gepäcks, zum Beispiel, wird durch die Cockpitcrew erledigt, wie auch

das Bereitstellen des Flugzeuges inklusive Scheiben- und Folgenreinigen und vieles mehr. Ausserdem unterstützen sie unsere Flight Attendants bei Pre- und Postflight-Aufgaben.

I Was kann die EBAA Schweiz bewirken?

Die EBAA ist engagiert, akzeptable Lösungen betreffend Slots zu finden, wie auch den uneingeschränkten Zugang auf sämtlichen Flughäfen sicher zu stellen. Ausserdem setzen wir uns dafür ein, dass der Flughafen Zürich als Landesflughafen in seinen Öffnungszeiten nicht noch weiter eingeschränkt wird. Dann setzen wir uns auch für die Erhaltung des Flugplatzes Dübendorf ein. Die EBAA Switzerland lobbyiert auch in Bern. Viermal im Jahr treffen wir Politiker der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt anlässlich der Schlussession des Parlaments. EBAA arbeitet eng mit dem Dachverband Aerosuisse zusammen.

I Welches war Ihr schönstes und unvergesslichstes Flugerlebnis?

Es gab zahlreiche schöne Flugerlebnisse. Unvergesslich bleibt, dass ich 50 Minuten lang eine Mirage 2000-5 fliegen durfte. Es war mein erster Fly-by-wire-Flieger, den ich steuern durfte. Die Mirage lässt sich leicht, wie eine Falcon fliegen. Selbst bei Mach 1.5 fliegt sie federleicht. Auf Flight Level 520 ist der Horizont nicht mehr gerade – die Erdkrümmung wird sichtbar. Ein total anderes Bild beim Fliegen von Rollen und Loopings. Es war einfach wunderbar.

WURDE

BAZL

Eine notwendige Aufsichtsbehörde, deren ineffiziente Zulassungsabteilung Sorge und Ärger bereitet. Das BAZL macht aber in vielen Bereichen auch einen hervorragenden Job. BAZL Direktor Peter Müller versucht, neue Wege zu gehen.

Flugplatz Dübendorf

Er muss unbedingt offen bleiben und für die General und Business Aviation nutzbar sein. Ich finde, dass man in der Schweiz keinen Flugplatz mehr schliessen darf. Im Weiteren müsste Zürich, wie jede andere europäische Metropole, einen zweiten, sekundären Flughafen haben.

Aerosuisse

Der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt war für mich zu lange etwas



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 5
Fläche: 128'686 mm²

**S
I
C
H**

zu «airline-lastig». Doch heute stellen wir fest, dass sich die Aerosuisse auch für die General und Business Aviation einsetzt und entsprechende Erfolge vorweisen kann.

Falcon 7X

Ich bin sehr stolz, dass wir drei Falcon 7X betreiben dürfen. Es ist ein Flugzeug der Zukunft. Ich bin fasziniert von seinen Flugeigenschaften und seiner Performance. Ich war immer überzeugt, wenn jemand einen Fly-by-wire Business Jet entwickeln kann, dann ist es Dassault. Die Falcon 7X überzeugt auch ökologisch. Mit Dassault zusammen durften wir bei der Entwicklung der Crew-Rest-Aera mitwirken. Unsere Inputs aus Operation und Technik wurden umgesetzt. So entstand eine zertifizierte, multifunktionale Crew-Rest-Aera.

**Z
U
R
P
E
R
S
O
N**

Helene Niedhart

Nach einer kaufmännischen Ausbildung auf einer Bank, arbeitete Helene Niedhart bei verschiedenen Finanzinstituten. Als Kunstliebhaberin wechselte sie dann zum Diogenes-Verlag, wo sie für die Finanzbuchhaltung verantwortlich war. Da sie diese Arbeit sehr selbstständig erledigen konnte, nahm sie die Gelegenheit wahr und lernte während dieser Zeit Fliegen. 1987 erfolgte die Gründung der Cat Aviation. Heute blickt sie auf über 9000 Flugstunden zurück. Für Hobbys bleibt leider nur noch wenig Zeit. Sie spielt ab und zu Golf, kocht gerne für Freunde und ist ein Jazz-Fan. Helene Niedhart ist verheiratet. Auf die Frage, ob sie auch Kinder haben, antwortet ihr Mann jeweils: «Nein, wir haben Flugzeuge.» Sie wohnt mit ihrem Mann, der nach wie vor im Finanzbereich tätig ist, in der Stadt Zürich.