



Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
www.nzz.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 129'722
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 56
Fläche: 53'800 mm²

Business-Aviation träumt vom Steigflug

*Leicht verbesserte Aussichten für Hersteller
und Betreiber von Geschäftsreiseflugzeugen*



Die Messe EBACE in Genf kommenden Mai soll Aufschluss über die Lage in der Business-Aviation geben.

ANJA NIEDRINGHAUS / AP

Werner Knecht

Auch das einst so stabil wirkende aviatische Premiumsegment ist mit der Finanzkrise ins Trudeln geraten. Nun soll der beginnende Aufschwung aus der Gewitterzone führen.

Die 2008 mit etlichem Brimborium und noch mehr Selbstvertrauen lancierte Privatjet-Betreiberin Jet Republic ist schon nach wenigen Monaten ebenso

spektakulär beerdigt worden. Ihr CEO Jonathan Breeze wollte bei der Firmen-gründung nichts anderes als «das Privatjet-Geschäft neu definieren». Doch der bisher grösste europäische Auftrag für Geschäftsflugzeuge – 1,5 Milliarden Dollar für 110 Bombardier Learjets 60 XR – wurde zum Fanal der Geschäftsreiseflugzeugbauer. Unter der Krise leiden alle Hersteller, jene der einmotorigen Propellermaschinen ebenso wie jene von Jets.



Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/258 11 11
www.nzz.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 129'722
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 56
Fläche: 53'800 mm²

Chartergeschäft hart tangiert

Selbstverständlich sind auch die von der Schweiz aus operierenden Private-Jet-Betreiber und die Akteure der stark fragmentierten Business-Aviation von den Fallwinden betroffen. «Mit dem Verkauf neuer Maschinen stockt es weiterhin, doch bei den Gebrauchtflugzeugen steigt die Nachfrage bereits wieder», bemerkt Niall Olver, CEO der breit abgestützten und weltweit aktiven ExecuJet Aviation Group mit Sitz in Kloten. Stellvertretend für die gesamte Branche charakterisiert er das Charter-Langstreckengeschäft als insgesamt schwach, aber immerhin recht stabil. Hingegen seien die kurzfristigen Ad-hoc-Buchungen regelrecht eingebrochen. Das Chartergeschäft gab in den letzten zwei Jahren um fast einen Fünftel nach. Allerdings konnten bei ExecuJet die reduzierten Geschäftszweige teilweise durch weitere Dienstleistungen kompensiert werden, unter anderem durch die Wartungsarbeiten, die bei den wieder vermehrt nachgefragten älteren Flugzeugen anfallen.

Gerade das gegenläufige Phänomen erlebt Claudio Lasagni, CEO von Air Service Basel: «Aufgrund reduzierter Flugzeugeinsätze braucht es vorübergehend auch weniger Wartung, und nicht sicherheitsrelevante Investitionen werden vielfach zurückgestellt.» – Eine allmähliche Normalisierung ist auch auf dem Flugzeugmarkt feststellbar. ExecuJet-CEO Olver diagnostiziert als weiteren Trend die zunehmende Wertschätzung von Privatflugzeugen als Arbeits-

mittel.

Dieter Neupert, Vizepräsident von Aerosuisse, konstatiert für 2009 einen Nachfragerückgang von rund 20 Prozent bei den Bewegungen im schweizerischen Bedarfsverkehr. Die von Grossfirmen und Family-Offices betriebenen Corporate-Flüge mit eigener Flotte wurden allerdings vom Konjunkturerbruch praktisch nicht betroffen. In der Schweiz sind rund 300 Geschäftsflugzeuge registriert. Man rechnet mit einer jährlichen Wertschöpfung zwischen 1 und 1,5 Milliarden Franken und geht davon aus, dass jede Maschine durchschnittlich 30 Arbeitsplätze entlang der gesamten Wertschöpfungskette generiert. Mithin handelt es sich um einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor, wobei allerdings hin und wieder der Vorwurf laut wird, dass die Business-Aviation in Bundesbern unter ihrem effektiven Wert gehandelt wird. Neupert spricht denn auch von der Gefahr, dass das Wachstum guter Unternehmen im Bereich Business-Aviation durch die gegebenen Flughafen-Infrastrukturen eingeeignet wird. Dabei nimmt die Schweiz bei den Businessflügen europaweit Platz 3 – nach Grossbritannien und Deutschland – ein. In diesem Jahr dürfte unser Land bei den Flugbewegungen von Österreich überholt werden. Business-Aviation-Repräsentanten weisen denn auch auf den drohenden oder bereits erlittenen Verlust von Know-how, Arbeitsplätzen und Substrat hin. Wie die Branche ihre Zukunft einschätzt, wird sich an der vom 4. bis 6. Mai in Genf stattfindenden Euro-

pean Business Aviation Convention & Exhibition (EBACE) zeigen.

Trendwende ab 2012?

Neben den aufkommenden Very Light Jets dürften auch die einmotorigen Turbo-Props vom vorderhand noch zaghaften Konjunkturfürhling und vom Trend zu kostengünstigen Modellen profitieren. Die kleineren Turbo-Prop-Twins spielen ebenfalls diesen Low-Cost-Trumpf aus, zusammen mit weiteren Vorteilen wie beispielsweise kurzen Start- und Landestrecken und teilweise sogar Graspistentauglichkeit. Überhaupt scheint auch im obersten Segment des Fliegens eine Art neue Bescheidenheit Einzug zu halten; davon profitieren insbesondere die im Vergleich zu ein- und zweistrahligen Jets recht zurückhaltend wirkenden Propellermaschinen.

Selbstverständlich wird auch die Jet-Kundschaft umworben. Ihr wird ein Höchstmass an Luxus, Flexibilität, Diskretion und Zeitersparnis offeriert. Die Hersteller sind wie nie zuvor kreativ und erbringen Sonderleistungen, zumal gemäss Prognose von Forecast International weder dieses noch kommendes Jahr mit spürbaren Aufwinden zu rechnen ist. Heuer sollen weltweit lediglich 738 Maschinen und 2011 gar «nur» 716 ausgeliefert werden, was im Vergleich zu 2009 mit 825 Maschinen ein schmerzhafter Aderlass ist. Doch dann, so spendet die Studie Trost, soll es ab 2012 wieder aufwärtsgehen, und zwar deutlich.