

Kloten Helvetic Airways befindet sich nach fünf turbulenten Jahren erstmals in stabiler Fluglage

Der Erfolg kam nach der kalten Dusche

Zufriedene Gesichter bei Helvetic Airways: Die Schweizer Fluggesellschaft operiert in den schwarzen Zahlen und bietet wieder Linienflüge an. Besitzer Martin Ebner über die Chancen und Risiken 2009.

Oliver Steimann

Drei verschiedene CEOs, fünf verschiedene Geschäftsmodelle, ständig wechselnde Flugpläne: Helvetic Airways hat in den fünf Jahren, seit sie am Schweizer Himmel aufgetaucht ist, zahlreiche Veränderungen durchgemacht. Kritiker mögen solches Geschäftsgebaren als orientierungslos bezeichnen – bei Helvetic nennt man es Flexibilität.

Auch 2008 lief allerdings nicht alles nach Plan, wie Investor Martin Ebner einräumt. «Die Krise kam mit dem hohen Kerosinpreis. Der Anteil des Treibstoffs an unseren Gesamtkosten stieg

Helvetic-Besitzer Martin Ebner: «Ich habe zuerst nicht geglaubt, dass wir die Produktion derart steigern können.»



plötzlich von 15 auf über 30 Prozent.» Darauf war man nicht vorbereitet. Als Konsequenz kündigte Helvetic den Ausstieg aus dem Linienverkehr auf den Winter hin an.

Nun folgt das Dementi: Bereits über die Festtage werden die Destinationen

in Südtalien wieder angefliegen, und im Sommer 2009 gibt es wieder wöchentliche Linienflüge nach Jerez, Brindisi, Skopje und Ohrid. Weitere Ziele wird man als Teil-Charter bedienen: Dabei werden Plätze, die nicht von Reiseveranstaltern gebucht werden, wie Linienflugtickets verkauft.

Stabiles Betriebsergebnis

Für diese Flüge unter eigenem Namen setzt Helvetic aber nur eine ihrer vier Fokker-Maschinen ein. Die restlichen drei sind weiterhin vollumfänglich für die Swiss im Einsatz. «Mit diesem Auftrag decken wir die Kosten, mit den eigenen Flügen erzielen wir den Gewinn», erklärt Ebner das Modell. Dass die Rechnung aufgehe, habe man der Tatsache zu verdanken, dass die Flugzeuge heute viel häufiger in der Luft seien als früher. «Ich habe zuerst selbst nicht geglaubt, dass wir die Produktion noch derart steigern können. Sogar im Winterhalbjahr erreichen wir nun ein positives Betriebsergebnis.»

Bereits 2007 habe man rund 5 Millionen Franken Betriebsgewinn erwirtschaftet, und 2008 werde wohl der gleiche Betrag angefliegen. «Sollte das Geschäft wieder anziehen, würden wir sogar ein zusätzliches Flugzeug ins Auge fassen», so Ebner.

Angst vor billiger Konkurrenz

Der Financier sieht in der gegenwärtigen Situation aber auch Risiken. Es stünden wegen zahlreicher Konkurse momentan viele Flugzeuge am Boden. So bestehe die Gefahr, dass Konkurrenten zu Tiefpreisen Marktanteile zu erobern versuchen, beispielsweise im Chartergeschäft. Ebner will auch in Zukunft so flexibel wie möglich reagieren können und hält deshalb alle wichtigen



Motiviertes Personal ist für Helvetic-Besitzer Martin Ebner das A und das O des Erfolgs seiner Airline. (ost)

Fäden selbst in der Hand. Seiner Patinex AG gehören mittlerweile nicht nur Helvetic und die vier Fokker-Maschinen, sondern auch die Flugschule Horizon samt Schulflugzeug und Simulator. «Da mir nun alles gehört, kann ich rasch reagieren.»

Warum aber investiert er weiter in ein derart schnellebiges und riskantes Geschäftsfeld? Aus Ebners Antworten ist herauszuhören, dass es ihm keineswegs nur um die Rendite geht. Ebenso reizt ihn die Herausforderung, als Un-

ternehmer zu bestehen, wo so viele andere vor ihm gescheitert sind. «Zunächst war es eine kalte Dusche, nun aber werden meine Erwartungen übertroffen», bilanziert er sein Engagement. «Heute hat in dieser Firma niemand mehr Angst um seinen Arbeitsplatz.»

Abschied vom Magenta

Stabilität und Seriosität sollen sich auch im Erscheinungsbild der Airline widerspiegeln. Das leuchtende Magenta, welches das Bild von Helvetic stark

geprägt hat, wird demnächst ganz verschwinden. Die letzten Flugzeuge werden diesen Winter auf Rot-Weiss umlackiert, und auch in der Kabine, an den Uniformen und im Firmenlogo hat die grelle Farbe bald nichts mehr verloren.

Ein Rückzug aus dem Fluggeschäft ist für Ebner derzeit kein Thema. Insbesondere die vier Flugzeuge seien eine gute Wertanlage. Wenn sie dereinst ersetzt werden müssen, wird sich die Situation neu präsentieren – doch das ist gemäss Ebner wohl erst 2015 der Fall.

Eglisau Jvan Aeberli landet mit seinem Flugzeug auf Flüssen und Seen – auch in der Schweiz

«Ein Zusammenspiel von Natur und Technik»

Wasserflugzeuge bedeuten für Jvan Aeberli aus Eglisau «Urflierei». Der Präsident der Seaplane Pilots Association of Switzerland (Spas) ist mit seiner Maschine auch schon auf dem Rhein gelandet.

Interview: Rolf Müller

Jvan Aeberli, die Wasserfliegerei ist kein alltägliches Hobby. Wie sind Sie zur Fliegerei gekommen?

Jvan Aeberli: Ich habe schon als Achtjähriger mit meinem Vater Segelflugzeuge gebaut, damals noch ohne Funksteuerungen wie sie heute erhältlich sind. Da ist oftmals ein Modell weggefliegen und wurde nicht mehr gefunden. Später habe ich im Birrfeld gelernt, wie eine Cessna 150 zu fliegen ist. Schliesslich hat mich aber vor allem das Reiseflugzeug Beaver fasziniert. Ich liess in den USA eine solche Maschine mit Baujahr 1958 restaurieren und flog sie zusammen mit meiner Frau und zwei Fliegerfreunden in die Schweiz.

Was fasziniert Sie im Speziellen an der Wasserfliegerei?

Mit der Wasserfliegerei entwickelte sich die Fliegerei zum Transportmittel der langen Distanzen. Forschungsreisen zu den Polen oder nach Afrika waren nur mit Wasserflugzeugen möglich. Auch der Schweizer Aviatik-Pionier Walter Mittelholzer ist verschiedene Male mit Wasserflugzeugen unterwegs gewesen. So konnten die langen Distanzen überwunden werden, und eine Landung auf einer Wasserfläche am Ziel war beinahe immer möglich.

Sie besitzen ein besonderes Flugzeug, nämlich die DeHavilland DHC-2 Beaver. Wie sind Sie zu dieser Maschine gekommen?



Jvan Aeberli und seine Beaver auf dem Wolfgangsee in Österreich. (zvg)

ver, wie sind Sie in Besitz dieser Maschine gekommen?

Nach meinem Studium habe ich hart gearbeitet, damals für einen italienischen Konzern. So konnte ich mir nach und nach dieses Flugzeug leisten.

Sind die Landemöglichkeiten nicht sehr begrenzt?

Tatsächlich sind die Landemöglichkeiten unserer Seaplanes eher begrenzt. Nur in Italien, auf Korsika und in den skandinavischen Ländern ist eine Wasserung behördlich toleriert. Ab und zu kann allerdings in der Schweiz und in Österreich mit entsprechender Sonderbewilligung der zuständigen Behörden auf Gewässern ausnahmsweise gewasert werden. Nach wie vor ist natürlich die Weite Kanadas das bevorzugte Gebiet für den beinahe grenzenlosen Einsatz einer «Float-Beaver». Dort, in seiner Heimat, trifft man auch oft auf dieses Arbeitspferd – eine Flugzeugkonstruktion, die im Vergleich mit anderen Kolbenflugzeugen noch heute als unübertroffen gilt.

Könnten Sie sich auch Wasserungen auf dem Rhein, zwischen Tössegg und Eglisau vorstellen?

Flusslandungen sind sehr anspruchsvoll, muss doch neben den Windverhältnissen und der fixen Landerichtung auch noch die Fliessgeschwindigkeit des Wassers berücksichtigt werden. Zudem können Objekte wie Baumstämme oder Äste ein gefährliches Hindernis werden. Ich habe schon auf dem Rhein bei Waldshut Landungen absolviert, es braucht aber geschultes Bodenpersonal. Sobald der Motor nicht mehr zieht, ist man dem Fluss ausgeliefert. Alles muss harmonieren, sonst kann es schnell zu Problemen kommen. Die Antwort lautet also: Im Prinzip ja, aber da Eglisau im Einzugsbereich von Kloten liegt, also im Anflugverkehr der Airliner, dürfte es schwierig sein, eine Bewilligung zu bekommen.

Wie wickelt sich der Wasserflugbetrieb tatsächlich ab?

Jeder Flug wird administrativ exakt festgehalten mit Abflug- und Landezei-

ten, Dauer des Fluges, Abflug- und Anflugsort – auch wenn nur ein kurzer Passagierflug durchgeführt wird. Auch bezüglich Wartung der Flugzeuge sind die strengen Vorschriften genauestens einzuhalten, damit gewährleistet werden kann, dass auch in der Kleinaviatik Pannen äusserst selten auftreten. Meistens sind es die Piloten, die sich überschätzen oder die Wetterbedingungen ignorieren. Vielfach sind es immer wieder die gleichen Fehler, die Kleinflugzeuge ins Unglück stürzen – technische Pannen sind meistens nicht die Ursache.

Als Pilot eines Wasserflugzeugs verbuchen Sie vermutlich mehr Ausgaben als Einnahmen.

Ich bin Ökonom, die Wasserfliegerei ist für mich also ein Hobby. Nicht gerade billig, aber auch nicht besonders teuer. Zudem benutze ich die Maschine auch als Werbefläche und Werbeobjekt für meine Firma.

Was bedeutet diese Art der Fliegerei für Sie?

Faszinierend bei der Wasserfliegerei ist das Zusammenspiel von Natur und Technik. Natürlich sind Starts und Wasserungen mit Lärm verbunden, doch der Reiz dieser Fliegerei ist einmalig.

Die Seaplane Pilots

Unter dem Kürzel Spas ist 1999 eine Vereinigung zur Förderung der Wasserfliegerei in der Schweiz und im nahen Ausland gegründet worden. Sie zählt heute über 100 Mitglieder. Erklärtes Ziel ist es, der Wasserfliegerei in unseren Breitengraden zu neuem Schwung zu verhelfen. Eine Mitgliedschaft kann jeder Interessierte beantragen, der in der Wasserfliegerei eine förderungswürdige und interessante Ergänzung der heutigen Luftfahrt sieht. (rm)

Kloten

Advents-Matinee

Ein Grund mehr, an diesem Wochenende den Zürcher Airport zu besuchen: Neben den Festivitäten zur Inbetriebnahme der Glattalbahn gibt auch das Orchester Flughafen Zürich unter der Leitung von Andreas Kessler ein Konzert. Die Advents-Matinee im Airport-Shopping beginnt am Sonntag um 13 Uhr. Der Eintritt ist frei. (ZU/NBT)

Aus der Airline-Welt

Neues Allianzmitglied

Brüssel. Brussels Airlines, die aus der Fusion von SN Brussels und Virgin Express hervorgegangen ist, wird in die Star-Allianz aufgenommen. Bei ihrem Treffen in Chicago haben die CEOs des weltgrössten Luftfahrt-Bündnisses das Aufnahmegesuch der belgischen Gesellschaft am Donnerstag gutgeheissen.

Nonstop nach Armenien

Jerewan. Die armenische Fluggesellschaft Armavia hat angekündigt, im März 2009 ab Jerewan eine neue Verbindung nach Zürich aufzunehmen. Die Route soll zweimal wöchentlich, jeweils am Dienstag und am Donnerstag, geflogen werden.

Aer Lingus wehrt sich

Dublin. Von der jüngsten Übernahmeofferte des Konkurrenten Ryanair hält man bei der irischen Aer Lingus gar nichts. Wie CEO Dermot Mannion erklärte, werde man sich mit aller Kraft dagegen zur Wehr setzen. Durch Kostensenkungsmassnahmen will er seine Airline noch wettbewerbsfähiger machen.

Redaktion Flughafen

Patrick Huber (ph), Telefon 043 816 45 08
Oliver Steimann (ost), Telefon 043 816 45 07
Fax 043 816 45 05
E-Mail: flughafen@zuonline.ch
«Zürcher Unterländer»
Postfach 2574, 80600 Zürich