

## Der Pilot hebt nicht mehr ab, und die Personalchefin tröstet ihre unterbeschäftigten Mitarbeiterinnen: Ein Jahr Pandemie bringt den Zürcher Flughafen an den Anschlag

Zehntausende Personen arbeiten rund um den Flughafen Zürich – normalerweise. Auch zwölf Monate nach dem ersten Lockdown hoffen sie noch immer auf bessere Zeiten und einen virenfreien Sommer.

Michael von Ledebur, André Müller,  
Text; Karin Hofer, Bilder

[Hören](#) [Merken](#) [Drucken](#) [Teilen](#)

6 Kommentare →

03.03.2021, 05:23 Uhr

Für gewöhnlich steuert Martin Werner Privatjets über die Rollwege des Flughafens Zürich. Zum Beispiel die Dassault Falcon 7X mit einem Marktwert von knapp 40 Mio. Fr. Heute wird ein Kleinbus das Einzige sein, was der 59-jährige erfahrene Flugkapitän bewegt. Es geht einmal quer über das Flughafengelände, von Ost nach West. «Stop bei Rollverkehr» steht auf einem Warnschild – Flugzeuge haben Vortritt. Aber Werner muss nie anhalten.

Er schaut auf die Uhr. Halb fünf Uhr nachmittags. «Normalerweise würden die Flugzeuge Schlange stehen, um abzuheben.» Jetzt dockt am Gate A ein einziger Swiss-Passagierjet an.

Martin Werner wird an diesem Tag nicht fliegen. Er setzt sich nur ins Cockpit eines Business-Jets, der am Rande des Flughafengeländes parkiert ist. Das macht er alle vierzehn Tage so, um die Routine zu behalten. Er geht sämtliche Checklisten durch, exakt so, wie er das vor einem Abflug machen würde. Dann nimmt er eine dicke Ledermappe zur Hand. Darin befinden sich in Kunststoff eingeschweisste Papiere: Handlungsanweisungen für verschiedenen Notsituationen, beispielsweise einen Startabbruch. Er spielt das Szenario trocken durch bis zur Durchsage an die imaginären Passagiere. Nach einer Stunde schaltet er das Fluggerät aus, schält sich aus seinem Sitz, verlässt den Jet und schliesst die Eingangstür.

### Ein Museum mit teurem Unterhalt

Für den Januar vermeldet der Flughafen Zürich einen Passagierrückgang von 86,6% gegenüber dem Vorjahr. Es ist eine kaum fassbare Zahl. Werner repatrierte während über zwei Jahrzehnten für die Rega Patienten; seit 2012 steht er im Dienst der Business-Jet-Firma Cat Aviation. Die derzeitige Stimmung am Flughafen nennt er gespenstisch. Man könnte auch sagen: wie in einem Museum, in dem Flugzeuge herumstehen, ohne je abzuheben.



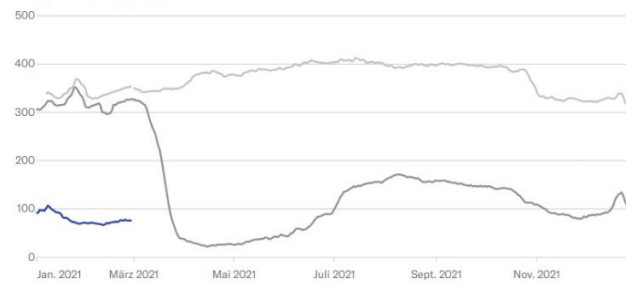
Der Pilot Martin Werner steigt alle zwei Wochen in ein Cockpit – ohne abzuheben.

Diese Stille kostet viel, allein die Swiss hat bis Ende September 2020 einen Betriebsverlust von 415 Mio. Fr. angehäuft; die Flughafen Zürich AG verzeichnete im ersten Halbjahr 2020 ein Minus von 28 Mio. Fr., wobei die relativ gesehen stabilen Geschäfte abseits der Piste einen stärkeren Einbruch verhinderten.

#### Von Zürich aus wird wenig geflogen

Tägliche Abflüge vom Flughafen Zürich, gleitender 7-Tage-Durchschnitt

2019 / 2020 / 2021



Quellen: Flughafen Zürich, KOF

NZZ / fsl.

Der Flughafen Zürich ist jedoch ein über die Jahrzehnte gewachsenes Biotop: Um Swiss und den Flughafen herum haben sich zahlreiche kleine und mittelgrosse Zulieferer angesiedelt und auf Nischen spezialisiert – Betankung, Taxidienste oder eine der vielfältigen Arbeiten am Boden. Dieses Ökosystem ist unter enormen Stress geraten. Am 4. März wird Swiss ihre Jahreszahlen bekanntgeben, der Flughafen folgt eine Woche später. Doch es ist jetzt schon klar: 2020 war ein Desaster, für fast alle am Flughafen.

#### Die Ernüchterung

Auf leichte Aufwärtstendenzen im letzten Sommer folgte die zweite Welle und die Ernüchterung: Diese Krise wird noch lange nicht vorbegehen. Die Swiss erhielt Kredite vom Bund, muss aber harte Spar- und Lohnverhandlungen mit ihrem Personal führen; die Einigung mit dem Kabinen- und Bodenpersonal besteht, diejenige mit den Piloten noch nicht.

Was das für die vergleichsweise kleinen Anbieter bedeutet, zeigt eine Zahl, die Thomas Brodbeck, der Geschäftsführer der Customer Ground Services AG, angibt: 90% betrug die Umsatzeinbussen im vergangenen Frühling im Vergleich zum Vorjahr, gegenwärtig sind es 70%. Vielen Anbietern am Flughafen geht es ähnlich, schätzt Brodbeck. Die Firma in Familienbesitz mit 500 Mitarbeitenden bietet ein breites Spektrum von Dienstleistungen an den drei Schweizer Flughäfen an: den Zeitungsservice für die Airlines, den Betrieb von Lounges oder die Begleitung von Personen mit eingeschränkter Mobilität.



Blick ins Innere einer Dassault Falcon 7X. In diesem Jahr hat der Pilot Martin Werner nur gerade zwei Langstreckenflüge gemacht.



Fenster in einem Business-Jet im Flughafen Zürich. Der Pilot Martin Werner fliegt Business-Jets für die Cat Aviation.

Bei CGS fallen zwar 70 Prozent der Kosten durch das Personal an, die Kurzarbeit hilft also beim Überbrücken. Doch die hohen Mietkosten bleiben an der CGS hängen. «Die Flughäfen Basel und Genf sind uns von sich aus bei den Mieten entgegengekommen», sagt Brodbeck – und schweigt dann vielsagend. Letztlich wird der Eigentümer von CGS – Perry W. Jennings, der Sohn des Firmengründers – die Verluste tragen. Das Eigenkapital schmilzt derzeit, doch Jennings bekräftigt, dass die Fortführung des Geschäfts gesichert sei. Dieses solle in Zukunft noch breiter abgestützt werden, auch ausserhalb der Flughäfen.

### Der Impulsgeber ist verstummt

Zu normalen Zeiten ist der Flughafen Zürich nicht nur für den Tourismus lebenswichtig, er ist auch ein bedeutender wirtschaftlicher Impulsgeber für das Zürcher Unterland und weit darüber hinaus. 22 000 Vollzeitstellen werden von den Unternehmen auf dem Flughafenareal angeboten, das hat eine Studie von Infrast und BAK Economics 2017 berechnet – also mitten in den «guten Jahren». Das sind knapp 3% aller Jobs im Kanton Zürich. Weitere 6000 Vollzeitstellen produzieren Vorleistungen für diese Anrainer-Firmen. Zusammen erarbeiten diese beiden Gruppen eine Wertschöpfung von 5 Mrd. Fr.

Die Flughafenangestellten sorgen mit ihrem Konsum dafür, dass sich auch andere Jobs in der Gegend halten – man denke an den Piloten, der in seiner Dorfbeiz einkehrt oder sich ein schönes Auto leistet. Dieser Effekt ist schwieriger zu quantifizieren. Infrast und BAK Economics schätzten, dass weitere 40 500 Vollzeitstellen dadurch unterstützt würden.



Dorota Sikora, die Personalchefin der Reinigungsfirma Vebeo Airport AG, arbeitet am Flughafen Zürich, gleich neben dem Rollfeld. In der Kaffeepause schaut sie den Flugzeugen beim Starten und Landen zu.

Dorota Sikon ist eine dieser 22 000 Personen, die am Flughafen arbeiten. Ihre Schritte hallen durch das menschenleere Terminal, ihre roten Stiefel müssen sie ganz ans andere Ende tragen. Sikon ist Personalchefin der Vebegeo Airport AG, spezialisiert auf Flugzeugreinigungen und eine Tochterfirma der grossen Vebegeo-Gruppe. Sie kümmert sich um Löhne, Ferien oder Arztzeugnisse, aber auch generell um die Sorgen der über 200 Mitarbeiterinnen, welche die Firma vor Corona beschäftigte. Ihre elegante Erscheinung passt zur Welt der Flugpassagiere oben im Terminal, nicht recht zum ältlichen Personallift, der sie zum Flugfeld hinunterbringt, wo sich die Vebegeo-Büros und -fahrzeuge befinden. Doch das Foulard und die Stiefel sind auch ein Statement: Es gilt hier, trotz Pandemie noch immer einen wichtigen Job zu erledigen.

---

### Mit einem Mal eine leere Betonfläche

Am Rande des Rollfelds trinkt Sikon jeweils ihren Pausenkaffee und schaut den schweren Maschinen beim Starten und Landen zu. Derzeit gibt es meist nur die riesige, leere Betonfläche zu betrachten; und für Vebegeo Airport fällt viel weniger Arbeit an als üblich. Sikon selbst ist zwar gut ausgelastet, nur schon die Erfassung der Kurzarbeitsgesuche beansprucht viel Zeit. Dennoch schwingt viel Wehmut mit, wenn sie von ihrem «normalen» Arbeitstag vor der Pandemie erzählt. Dieser beginnt immer mit dem Blick auf die Abflugtafel. «Heute ist Donnerstag, das wäre ein Langstreckentag», sagt sie. Ganze 18 Flüge sind an diesem Nachmittag aufgelistet: zweimal Frankfurt, Dubai und kurz vor 22 Uhr noch die Malediven – ein wenig Gratis-Fernweh, immerhin.



Auch die Vebegeo-Airport-Personalchefin muss täglich durch die Sicherheitskontrolle, bevor sie ihr Büro auf dem Flughafen Zürich erreicht.



Dorota Sikon möchte weiterhin hin und wieder vor Ort am Flughafen für ihre Arbeitskollegen und -kolleginnen da sein.

### **Dieses Mal sind alle betroffen**

Sikon weiss aus ihrem Leben, wie man mit Extremsituationen umgeht. 1982 floh sie auf eigene Faust aus dem kommunistischen Polen, als die militarisierte Regierung mittels Kriegsrecht die Reformbemühungen niederhielt. Über Wien gelangte sie nach Zürich, wo sie ihr Jurastudium abschloss. Ab 1989 arbeitete sie für die Swissair in der Netzwerkplanung, bis zum Grounding. «Damals weinten wir und wussten nicht, wie uns geschah. Aber es ging nur um uns, das Swissair-Personal – heute sind alle betroffen.»

Sikon wurde Personalfachfrau zunächst bei der Swiss. Seit gut fünf Jahren kümmert sie sich nun ums Vebegeo-Personal. Mit ihrer Erfahrung findet sie den Draht zu den Mitarbeiterinnen, die aus zahlreichen Ländern stammen, etwa aus Brasilien, Portugal, Ex-Jugoslawien oder der Türkei. Der Lockdown und die Reisebeschränkungen treffen sie besonders hart. Einige wohnen allein und haben ihre Familien seit bald einem Jahr nicht mehr besuchen können.

Manchen half Sikon zusammen mit der Einsatzplanung, einen Weg durch die Reise- und Quarantäneregeln zu finden, etwa weil sie zur Beerdigung der Eltern reisen mussten. Oft seien es auch die kleinen Dinge, die die Leute beschäftigten, sagt sie. Etwa wenn das Geburtstagsgeschenk von Vebegeo vergessen ging.

### **Ein paar Einsätze, um die Struktur zu behalten**

Sikon braucht täglich nur schon 20 Minuten, um vom Flughafen-Bahnhof an ihren Arbeitsplatz zu gelangen, auch wegen der Sicherheitskontrolle. Dennoch versucht die 60-Jährige, ab und zu ins Büro zu kommen; im direkten Gespräch lassen sich die Anliegen und Sorgen der Mitarbeiter einfacher besprechen als per Mail oder Telefon, sagt sie. «Sie wissen, dass ich oft auch nichts tun kann. Aber ich höre ihnen zu.»

Dank der Kurzarbeit konnte die Vebege Airport AG bisher auf Entlassungen verzichten. Weil für die Arbeit im geschützten Bereich des Flughafens zahlreiche Weiterbildungen und ein gründlicher Sicherheitscheck nötig sind, will man die Mitarbeiterinnen wenn immer möglich halten. Aber die Lohneinbusse schmerzt, und das Nichtstun zu Hause – nach einem Jahr Kurzarbeit – fällt vielen schwer. Vebege konnte immerhin einigen Flughafenmitarbeitern Umschulungen anbieten und sie zeitweise in anderen Bereichen einsetzen. Und am Flughafen selbst sorgen die Disponenten dafür, dass alle in wechselnden Teams ihre wenigen Einsätze bestreiten können – um die Routine und den Kontakt zu den Arbeitskollegen zu behalten.

### **Zwei Langstreckenflüge in einem Jahr**

Überbeschäftigt war in diesem Jahr auch der Business-Jet-Pilot Martin Werner nicht. Nur gerade zwei Langstreckenflüge hat er seit Ende März letzten Jahres absolviert, den einen im Dezember, den anderen diesen Januar. Normalerweise sind es zwei pro Monat auf der Langstrecke und dazwischen viele Kurz- und Mittelstreckenflüge. Auch deren Zahl hat drastisch abgenommen.

Cat Aviation ist auf Langstreckenflüge spezialisiert, mit der Falcon 7X können Passagiere nonstop bis nach Tokio oder Rio de Janeiro fliegen, und in der Nacht können in der Kabine sechs richtige Betten bereitgemacht werden. Werner sagt, seine Kunden seien in erster Linie Geschäftsleute, deren Zeit knapp sei. Ein Business-Jet sei eine Zeitmaschine. Die Destination kann direkt angefliegen werden; die Meetings finden oft in Flughafennähe statt. Dadurch lasse sich an einem Tag erledigen, wofür man andernfalls womöglich eine Arbeitswoche brauche. Die Schweizer Firma unter der Leitung der Firmengründerin Helene Niedhart gibt keine Preise bekannt, aber es dürften einige tausend Franken pro Flugstunde sein.

Pilot und Crew halten sich an der Destination zur Verfügung, solange es eben dauert. Werner muss auch innert Stunden für den Take-off bereitstehen. Sport rund ums Haus liegt drin, eine Bergtour nicht. In seinem Auto liegt immer ein gepackter Koffer bereit. Das familiäre Umfeld – Werner hat eine Partnerin und zwei jugendliche Kinder – könne damit zum Glück gut umgehen.

### **Das Telefon bleibt still**

Noch immer hält sich Werner bereit, Tag für Tag. Aber das Telefon bleibt still – für Wochen oder gar Monate. «Das war manchmal schon unheimlich, fast surreal», sagt er.

Ein Pilot, der zu lange auf dem Boden bleibt, läuft Gefahr, die Routine zu verlieren. Dazu gibt es Vorgaben: Drei Landungen innert 90 Tagen sind Pflicht. Spätestens nach weiteren 30 Tagen muss man in den Simulator und darin Tests erfolgreich absolvieren. Werner weiss von Linienpiloten, die schon mehrmals in den Simulator mussten, ohne dazwischen auch nur einen Flug absolviert zu haben. Ein Simulatorbesuch ist aufwendiger, als es scheint: Je nach Flugzeugtyp gibt es nur wenige Simulatoren, die bei den Herstellern in Dallas oder New York stehen – im Falle der Falcon X7 ist es Paris. Werner hat seit dem Lockdown dort ein Routinetraining absolviert. Er musste mit dem Zug anreisen, weil fliegen zu diesem Zeitpunkt unmöglich war.

Auch real abzuheben, ist eine Herausforderung geworden, nicht nur, weil sämtliche Reisenden einen aktuellen PCR-Test vorlegen müssen. Für jedes Land kommen unterschiedliche Formalitäten in Zusammenhang mit der Pandemie dazu – Online-Registrierungen, die Installation von Tracing-Apps, unzählige Formulare. Die Regeln für Crews und Passagiere sind je nach Ort unterschiedlich. In Singapur, seiner Destination im Dezember, wurde Werner auf dem Rollfeld von einem Minibus abgeholt; die vier Tage bis zum Rückflug verbrachte er in seinem Hotelzimmer, de facto eingesperrt mit zwei Stunden Hofgang pro Tag.

Viele der geplanten Reisen werden abgesagt, weil dem Kunden die Formalitäten zu aufwendig sind oder weil sich gerade die Einreisebestimmungen wieder geändert haben. Vorteile hat die Situation aber auch: Anders als früher kann Werner ab Zürich fast nach Belieben starten, weil reichlich Abflugfenster vorhanden sind. Normalerweise haben die Business-Jets am chronisch stark belegten Flughafen Zürich keine Priorität. So richtig freuen kann sich Werner über die momentane Freiheit aber aus naheliegenden Gründen nicht.

### **Wem geht als Erstem der Schnauf aus?**

Die Krise der Luftfahrt geht tief. Über der gesamten Branche steht die Frage, wem als Erstem der Schnauf ausgeht. Alle am Flughafen hoffen auf Impfkampagnen, sinkende Ansteckungszahlen und einheitliche Reiseregeln. Und auf den Hochsommer, der zumindest ein wenig Normalität zurückbringen soll ins Leben der Fluggäste, vor allem aber auch bitter benötigte Einnahmen. Was die Sache schwieriger macht als für andere Branchen, ist der Umstand, dass die Besserung weltweit erfolgen muss.

Als wäre die momentane kurzfristige Krise nicht schwierig genug, steht die bange Frage nach den langfristigen Folgen im Raum. Diese Frage stellen sich alle, auch der Business-Jet-Pilot Martin Werner. Die Wahrscheinlichkeit ist gross, dass gerade die Zahl der Geschäftsreisenden sinken wird, weil sich die digitale Sitzung als Kommunikationsmittel in den Unternehmen bewährt. Werner glaubt – und hofft – dass dies eher die Airlines und weniger die Business-Jet-Fliegerei treffen wird. Es seien ohnehin hauptsächlich Topmanager, die von diesem Transportmittel Gebrauch machten, und auf dieser Ebene werde der persönliche Austausch weiterhin gesucht. «Aber ob es so sein wird, weiss niemand.»

steuen sich aue, auch der business-jet-pilot martin werner. Die Wahrscheinlichkeit ist gross, dass gerade die Zahl der Geschäftsreisenden sinken wird, weil sich die digitale Sitzung als Kommunikationsmittel in den Unternehmen bewährt. Werner glaubt – und hofft – dass dies eher die Airlines und weniger die Business-Jet-Fliegerei treffen wird. Es seien ohnehin hauptsächlich Topmanager, die von diesem Transportmittel Gebrauch machten, und auf dieser Ebene werde der persönliche Austausch weiterhin gesucht. «Aber ob es so sein wird, weiss niemand.»



stehen sich alle, auch der business-jet-pilot martin werner. Die Wahrscheinlichkeit ist gross, dass gerade die Zahl der Geschäftsreisenden sinken wird, weil sich die digitale Sitzung als Kommunikationsmittel in den Unternehmen bewährt. Werner glaubt – und hofft – dass dies eher die Airlines und weniger die Business-Jet-Fliegerei treffen wird. Es seien ohnehin hauptsächlich Topmanager, die von diesem Transportmittel Gebrauch machten, und auf dieser Ebene werde der persönliche Austausch weiterhin gesucht. «Aber ob es so sein wird, weiss niemand.»

stehen sich alle, auch der business-jet-pilot martin werner. Die Wahrscheinlichkeit ist gross, dass gerade die Zahl der Geschäftsreisenden sinken wird, weil sich die digitale Sitzung als Kommunikationsmittel in den Unternehmen bewährt. Werner glaubt – und hofft – dass dies eher die Airlines und weniger die Business-Jet-Fliegerei treffen wird. Es seien ohnehin hauptsächlich Topmanager, die von diesem Transportmittel Gebrauch machten, und auf dieser Ebene werde der persönliche Austausch weiterhin gesucht. «Aber ob es so sein wird, weiss niemand.»