

AIR HAMBURG PRIVATE JETS

Von Hanseaten für Hanseaten



Die Flotte des Businesscharter-Anbieters aus Deutschlands zweitgrößter Stadt ist innerhalb weniger Jahre auf inzwischen sechs Jets und eine King-Air-Turboprop gewachsen. An seinem Heimatflughafen bietet das Unternehmen seit diesem Frühjahr auch Abfertigungsdienstleistungen für Dritte an.

Am Geld kann es nicht liegen. Schließlich ist Hamburg ohne jeden Zweifel eine wohlhabende Stadt, beziehungsweise – angesichts der chronischen Finanzprobleme der meisten bundesdeutschen Kommunen – eher eine Stadt mit wohlhabenden Einwohnern. Doch die Zahl der Geschäftsreiseflugzeuge ist in anderen mit reichen Zeitgenossen gesegneten Metropolen, etwa in München oder Düsseldorf, deutlich höher. Selbst in der deutschen Hauptstadt, die bekanntlich zwar sexy, aber arm ist, ist eine größere Zahl Businessjets stationiert als an der Elbe. Warum aber haben die Hanseaten, die doch als gute Kaufleute gelten, die Vorteile der Geschäftsreise im eigenen oder gemieteten Jet (noch) nicht erkannt? „Ich glaube schon, dass die Hamburger auch fliegen, sowohl geschäftlich, als auch privat. Sie fahren nur nicht laut mit dem Ferrari vor und steigen dann für jeden offensichtlich in den Jet, sondern sind etwas ruhiger, hanseatischer in der Handhabung

dieses Transportmittels.“ Das jedenfalls meint Floris Helmers. Und der gebürtige Niederländer sollte es wissen, schließlich trägt sein Unternehmen nicht nur Deutschlands zweitgrößte Stadt im Namen, sondern generiert auch einen Großteil der Kundschaft in Hamburg.

Neun Jahre im Geschäft

Seit 2001 sind Helmers und sein Partner Alexander Lipsky gemeinschaftlich in der Luftfahrt aktiv. Damals gründeten sie die Flugschule Hamburg, die sich zunächst ausschließlich der Ausbildung von Privatpiloten widmete. Nicht wenige der Flugschüler waren norddeutsche Geschäftsleute, die schnell Gefallen daran fanden, mit der Cessna zu einem Kurztrip nach Sylt aufzubrechen. Um jedwede Vermutungen, am Steuer der Flugzeuge könnten womöglich Flugschüler sitzen, im Keim zu ersticken, wurde 2005 für Rund- und Inselflüge die

Marke „Air Hamburg“ ins Leben gerufen. Und weil Sylt zwar zweifellos schön, aber nicht der einzige schöne Ort auf dieser Welt ist, kam recht bald der Wunsch auf, auch weiter entfernte (Urlaubs-)Destinationen statt mit dem Linien- mit einem privaten Flugzeug anzufliegen. Zum Glück fand sich dann 2005 ein Stammkunde, der bereit war, in zunächst eine, kurze Zeit später dann in eine zweite Citation Bravo zu investieren. Ihnen folgten recht bald zwei CitationJets und bis Ende vergangenen Jahres dann noch zwei werksneue Citation XLS+, wodurch Air Hamburg Private Jets – unter dieser Marke werden die Geschäftsreiseflüge angeboten – innerhalb kürzester Zeit zum größten Businessjet-Betreiber Norddeutschlands aufstieg. Inzwischen wurde die Flotte noch um eine King Air B200 erweitert, die auch von kürzeren Pisten und zudem auf den kurzen „Hüpfern“ zu den deutschen Nordseeinseln wirtschaftlicher eingesetzt werden kann. Diese sechs Jets sowie die eine Turboprop



Topmodell der Air-Hamburg-Flotte ist die Citation XLS+, von der das Unternehmen zwei Exemplare betreibt.



Seit dem Frühjahr 2010 offeriert Air Hamburg ihre Handling-Dienste auch Drittkunden.

machen allerdings gerade einmal ein Viertel des gesamten Air-Hamburg-Flugzeugbestands aus. Kolbeneinmots von Cessna, Piper und Hawker Beechcraft kommen bei der Flugschule zum Einsatz beziehungsweise auf Charterflügen zwischen Festland und den Inseln; zwei Britten Norman Islander fliegen die Linienverbindungen, die Air Hamburg zwischen ihrer Heimatstadt und Sylt, Helgoland sowie Juist unterhält.

Café und Lounge in einem

Die Aktivitäten des Unternehmens beschränken sich allerdings längst nicht mehr auf die Fliegerei. Nachdem man die Abfertigung der eigenen Flüge von Anfang an selbst durchgeführt hatte, bietet man diese Dienste unter dem Markennamen „Air Ham-

burg Executive Handling“ seit dem Frühjahr 2010 auch für Dritte an. Natürlich ist die Zahl der Kunden hier gegenwärtig noch überschaubar. Zum einen muss die Geschäftsflugbranche, nachdem die Krise überwunden scheint, erst wieder richtig Tritt fassen, zum anderen müssen sich die Betreiber entsprechenden Fluggeräts erst einmal daran gewöhnen, dass am Hamburger Flughafen eine Alternative existiert. „Was uns grundsätzlich unterscheidet von anderen Anbietern, ist, dass wir Piloten sind“, erläutert Marketing-Direktor Mike Ulka, der – logischerweise, muss man wohl sagen – auch selbst fliegt. Deshalb versteht man die Bedürfnisse der Cockpitbesatzungen, die ja in der Regel über die Wahl des Abfertigers entscheiden, besser als so manch etablierter Anbieter. Was die Preisgestaltung angeht, so Ulka, habe man sich am Wettbewerber orientiert, biete aber einige Zusatzleistungen schon im Basispaket mit an. Als da beispielsweise wären die →

Zu den beiden Citation Bravos (oben links) gesellten sich später zwei CitationJets und zwei XLS+ (links).

Nutzung der Crew-Lounge und ein kostenloses Essen für die Piloten. Letzteres stammt im Übrigen ebenso wie das Catering an Bord der firmeneigenen Flugzeuge sowie – falls gewünscht – jener der Handling-Kunden aus dem „Café Himmelschreiber“. Air Hamburg hat die unmittelbar neben dem General Aviation Terminal (GAT) gelegene Einrichtung im Jahr 2007 übernommen und die Räumlichkeiten anschließend erheblich erweitert. „Als „dreidimensionale Visitenkarte“ (Ulka) dient das Café mit seinem direkt an das Vorfeld grenzenden Außenbereich als Lounge für wartende Passagiere, steht aber grundsätzlich auch der Öffentlichkeit zur Verfügung und findet darüber hinaus als Veranstaltungsort Verwendung, beispielsweise für Produktpräsentationen von Unternehmen, die den Flughafen als Kulisse nutzen wollen.

Während die Passagiere also im „Café Himmelschreiber“ die Wartezeit auf ihren Flug überbrücken, hat Air Hamburg für die Besatzung der Kundenflugzeuge eine Crew Lounge im benachbarten Hangar angemietet. Hier – mit direktem Blick auf die abgestellten Flugzeuge – finden die Piloten Ruhe- und Unterhaltungsmöglichkeiten vor. Für kurze Ausflüge in die Stadt steht ihnen zudem ein Fahrzeug zur Verfügung.

Nachfrage zieht an

Apropos Piloten: 24 fest angestellte Kapitäne und Kopiloten beschäftigt Air Hamburg allein für die Jet- und Turboprop-Flotte, wobei die Flugzeugführer durchaus auch einmal mit einem der Kolbenmotoren-Muster unterwegs und beispielsweise in der nachfrageschwächeren Zeit über den Winter für die Flugschule aktiv sind. Die Hanseaten schwören auf dauerhaft beschäftigtes fliegendes Personal, weil sich Ulka zufolge nur so eine gleichbleibend hohe Qualität sicherstellen lässt. Auf Free Lancer greift man nur dann zurück, wenn die Nachfrage hoch und die Flugstundenkontingente der eigenen Piloten ausgeschöpft sind.

Das war naturgemäß in den zurückliegenden Jahren nicht so häufig der Fall, denn die schlechte wirtschaftliche Lage vieler Firmen hat sich auch bei Air Hamburg bemerkbar gemacht. Insgesamt jedoch, so Marketing-Mann Ulka, sei man gut durch die Krise gekommen. Zwar seien etliche Konzerne weniger geflogen, aber die Stammkundschaft – vorwiegend heimische Unternehmer – habe Air Hamburg auch in schwierigen Zeiten die Treue gehalten.

Inzwischen spürt man längst wieder eine deutliche Erholung der Nachfrage. Die Auslastung der Flotte hat sich verbessert und steigt weiterhin, aber „wir müssen zusehen, die Preise wieder auf ein vernünftiges Niveau zu bekommen“, sagt Ulka. Ein Problem, mit dem nicht nur Air Hamburg, sondern die gesamte Branche zu kämpfen hat. Doch die als kühle Rechner bekannten Hanseaten werden hierfür zweifellos eine Lösung finden.

Achim Figgen



Die King Air ist für die Inselfliegerei oftmals besser geeignet als die von Air Hamburg auch betriebenen Jets.



INTERVIEW



Auf dem Weg zu Münchner Verhältnissen

Der 1973 im holländischen Amersfoort geborene **Floris Helmers** ist Geschäftsführer von Air Hamburg. Die Luftfahrtbegeisterung war dem Sohn eines Piloten und einer Stewardess bereits in die Wiege gelegt worden. Anfang der 90er Jahre sicherte er sich einen Eintrag ins Guinness Buch der Rekorde, als er zusammen mit Alexander Lipsky und Andy Meckel rund um das Mittelmeer 27 Länder auf drei Kontinenten bereiste.

?...: Executive-Charter-Anbieter sind in Hamburg deutlich weniger stark vertreten als in anderen vergleichbar großen deutschen Städten. Besitzen hiesige Unternehmen und wohlhabende Zeitgenossen alle eigene Flugzeuge, oder fliegen sie einfach weniger?

Helmers: Es gibt natürlich einige Hamburger, die eigene Flugzeuge besitzen, aber ich würde schon sagen, dass die Hanseaten nicht wenig fliegen. Größtenteils mit Air Hamburg, und wenn das noch ein paar mehr werden, dann nähern wir uns auch bald einer ausgezeichneten Auslastung. Die Hanseaten gehen das Thema Executive-Charter vielleicht etwas verhaltener an. Dennoch denke ich, dass mehr und mehr der wirtschaftliche Nutzen sowie die Steigerung der Lebensqualität erkannt werden und wir auf dem bestem Wege sind, Münchener oder Düsseldorfer Verhältnisse zu erreichen. Ich meine, unser Flottenwachstum der letzten Jahre belegt diese These. Mit einem Privatjet kaufen Sie sich Zeit, Flexibilität und Privatsphäre.

?...: Ihre Flotte besteht aus kleinen und Mittelklasse-Jets. Gibt es auch Anfragen darüber hinaus, nach einer Challenger beispielsweise, oder hält sich das – noch – in Grenzen?

Helmers: Wir vermitteln natürlich auch alle anderen Muster. Wir haben ja auch Kunden, die fliegen mal alleine, mal mit der Familie, mal mit den Vorständen, aber auch mal mit 20 oder 30 Personen zu Sitzungen oder Weihnachtsausflügen. In diesem Fall schlüpfen wir in die Rolle eines Brokers und buchen Flugzeuge anderer Airlines aus dem Partnerverbund. Wir haben unter anderem Falcons, Gulfstreams oder Dornier 328Jet angechar-

tert. Da besorgen wir alles, was der Kunde wünscht. Vielleicht werden wir in den nächsten Jahren unsere Flotte auch mal um ein größeres Flugzeug erweitern. Aber größer eher in Bezug auf transatlantische Reichweite als auf mehr Sitze ...

Das angestrebte Flottenwachstum im Segment größerer Businessjets für Interkontinentalstrecken soll durch den Ausbau des Aircraft Managements realisiert werden. Wir führen aktuell Gespräche mit allen Konzernen, die Interesse haben, ihre Flugzeuge der Typen Challenger, Falcon oder Gulfstream durch uns betreiben zu lassen.

?...: Thema Handling: Hatten Sie den Eindruck, dass der Hamburger Markt hier unterversorgt ist und Sie sich dort engagieren müssen?

Helmers: Zum einen führen wir das Handling natürlich für unsere eigenen Flugzeuge durch, das ergibt schon mal von Grund auf Sinn. Zum anderen sind wir schon der Meinung, dass im Sinne von Freundlichkeit, Service und Gesamtleistung eine Unterversorgung vorlag. Natürlich ist die Anzahl der Bewegungen auch in Hamburg in den letzten Jahren zurückgegangen, aber jetzt steigt sie ja wieder, und wenn wir wieder das alte Niveau erreichen, glaube ich schon, dass Hamburg mindestens eine zweite Executive-Handling-Firma gebrauchen kann. Wir haben unseren Leistungskatalog gemeinsam mit unseren Piloten zusammengestellt. Insofern können wir versichern, dass wir die Kundensicht kennen und somit dem Kunden mehr bieten können. Wir sind mit einem jungen, engagierten Team am Start, das Handling nicht nur als Einnahmequelle sieht, sondern als Berufung. Gemäß dem Motto: von Piloten, für Piloten.