

LUFTFAHRT

# Fliegen im Privatjet: Air Hamburg wächst trotz Corona

Wolfgang Horch



Gründer und Geschäftsführer Floris Helmers sitzt in der Firmenzentrale hinter Flugzeugmodellen aus der Flotte von Air Hamburg.

Foto: Marcelo Hernandez

Während Lufthansa, Airbus und Co. unter der Pandemie leiden, vergrößert der Charterflieger die Flotte. Günstig sind die Flüge nicht.

Hamburg. Mit einem Blick auf das Smartphone hat Floris Helmers seine Flotte im Blick. 21 seiner 35 Flugzeuge sind an diesem Nachmittag in der Luft, spuckt die Software die Daten aus. Sie fliegen von Berlin nach England, St. Petersburg ins türkische Bodrum oder von Moskau via Dubai auf die Malediven.

„Der längste Flug heute ging von Newark nach Tel Aviv“, sagt der Gründer und Geschäftsführer von **Air Hamburg**. 93.500 Euro musste der Passagier in der Falcon 7X dafür hinblättern. 10,5 Stunden verbrachte er in dem Langstreckenpferd der Flotte über den Wolken. Sechs weitere Starts plant die **private Charterfluggesellschaft** an diesem Tag noch.

## **Air Hamburg will auch 2020 Gewinn machen**

„Wir haben Glück im Unglück gehabt“, sagt der 47-Jährige. Durch das Coronavirus befindet sich die Luftfahrt in einer tiefen Krise. Airbus will allein in Hamburg 2260 Stellen abbauen. Lufthansa ringt seit Wochen mit den Gewerkschaften um ein massives Sparpaket. Bei der Technik-Tochter mit Sitz in Fuhlsbüttel spricht man von einer existenziell bedrohlichen Lage. Der Flughafen will 200 Stellen abbauen.

Bei Air Hamburg ist die Situation eine andere. „Dieses Jahr wird nicht unser bestes Jahr“, sagt Helmers. „Aber wir erwarten schwarze Zahlen – es sei denn, es gibt noch einen weiteren Lockdown.“ Als sich das Coronavirus im März immer stärker ausbreitete, spürte auch Air Hamburg Veränderungen.

### **Ende März brach die Nachfrage ein**

Zunächst wurden andere Strecken nachgefragt. Vor allem die USA und die Karibik waren plötzlich gefragt. Entweder wollten die Auftraggeber das Kind aus dem Internat nach Hause holen oder die Reise vorzeitig beenden, bevor das Urlaubsland die Grenzen dichtmacht. In der letzten März-Woche brach das Geschäft aber nahezu ein. Statt wie üblich täglich 70 Umläufe waren es an den schwächsten Tagen nur drei bis vier.

In den folgenden zwei Monaten herrschte nahezu Stillstand. Zwar habe es Anfragen gegeben, aber die meisten Staaten machten die Schotten dicht. Der Großteil der Beschäftigten wurde im April und Mai in Kurzarbeit geschickt.

### **Im Juli und August gab es mehr Flüge als im Vorjahr**

Doch während die großen, aufs Massengeschäft ausgerichteten Fluglinien wie Lufthansa, Ryanair und Co. bis heute massiv unter der Krise leiden, eingebrochene Passagierzahlen und finanzielle Schwierigkeiten melden, ging es bei der Fliegerei mit reichen Privatkunden schnell wieder nach oben.

Der Juni sei auf Vorjahresniveau gewesen, sagt Helmers: „Juli und August liefen sehr gut. Wir hatten mehr Flüge als ein Jahr zuvor – allerdings auch bei einer von 29 auf 35 Maschinen vergrößerten

Flotte.“ Die einzelnen Maschinen hatten also etwas weniger Flugstunden auf der Uhr.

## **Im Privatjet sind die Kunden häufig allein an Bord**

In der Corona-Krise habe man viele neue Kunden gewonnen. „Die Leute, die reisen müssen und das Geld haben, fliegen lieber im Privatjet“, sagt Helmers und führt eine Reihe von Gründen an. So gebe es nach einer Studie bei dem exklusiven Charterflug weniger als 20 potenzielle Kontakt- und damit Ansteckungspunkte, während es bei der Linie 4000 seien. Die Kunden seien häufig allein an Bord. Die eventuell mögliche Übertragung des Virus durch die Kabinenluft ist damit nahezu ausgeschlossen.

Und die Flugzeuge würden natürlich desinfiziert. Nicht zuletzt sorgte auch das schlechtere Angebot auf der Linie mit weniger Flügen pro Tag und zeitfressenden Umsteigeverbindungen dafür, dass der Charterflug für eine gewisse Klientel attraktiver wurde. In den Sommerferien habe es teilweise sieben Abflüge pro Tag vom Geschäftsfliegerzentrum am Hamburger Airport nach Mallorca gegeben. Rund 14.000 Euro kostet so ein Flug – egal wie viele Passagiere an Bord sind.

## **Der Umsatz soll auf Vorjahresniveau liegen**

Wie der Rest des Jahres verlaufe, hänge massiv von den Reiserestriktionen und den vorgeschriebenen Verhaltensweisen ab. So könnte das Einschränken des Après-Ski-Vergnügens in Österreich das Geschäft drücken. Zu den Kunden zählen viele reiche Russen. Die gelten als feierwütig. Bleibt die große Sause aus, könnten die Russen fernbleiben.

„Wir hoffen, dass alternative Ziele wie Dubai oder die Malediven stärker nachgefragt werden“, so Helmers. Wenn das eintritt, rechnet Air Hamburg 2020 mit etwa 180 Millionen Euro Umsatz – das wäre Vorjahresniveau. Im Jahr 2015 waren es übrigens erst 70 Millionen Euro.

## **Piloten von Germanwings und Tuifly wurden eingestellt**

Die Firma mit Sitz in Bahrenfeld ist stetig auf Wachstumskurs. Inklusive der unterschriebenen Neueinstellungen komme man nun auf

exakt 500 Beschäftigte – eine Verdoppelung in vier Jahren. In den vergangenen zwölf Monaten wurden 100 Menschen unter Vertrag genommen. Darunter seien auch Piloten von etablierten Fluggesellschaften wie Germanwings, Tuifly oder Sun Express gewesen.

Sei es in der einstigen Boombranche jahrelang schwierig gewesen, gutes Personal zu finden, gebe es nun eine Flut von Bewerbungen. Auf dem eigens gebauten Jobportal hätten jeweils mehr als 500 Anwärter für die Kabine und das Cockpit ihr Interesse hinterlegt. Derzeit sind etwa 15 Stellen ausgeschrieben. Gesucht werden beispielsweise neben Flugzeugführern auch Stewardessen, Kaufleute, Flugplaner und Techniker.

## **Eigene Luftwerft in Baden-Baden soll wachsen**

Denn seit 2017 unterhält Air Hamburg auch eine eigene Luftwerft. In Baden-Baden kümmern sich inklusive Verwaltung 32 Beschäftigte um die Reparatur, Wartung und Überholung der eigenen Jets. Zwar gebe es auch Anfragen von Fremdfirmen, aber die Kapazitäten und das Personal dafür seien nicht vorhanden. Der Bau einer neuen Halle werde erwogen, sagt Jost Hofmann, der neben dem Co-Gründer Alexander Lipsky einer von drei Geschäftsführern ist, und ergänzt: „In vier Jahren möchten wir dort 60 bis 70 Leute beschäftigen.“

Neues Personal wird auch benötigt, weil die Flotte weiter wachsen soll. Die Größe habe in der Krise sehr geholfen, weil man diverse Synergieeffekte erzielen konnte. Vor wenigen Tagen erhielt Air Hamburg eine Embraer Phenom 300E. Die 36. Maschine in der Flotte. Sie wird in England noch umlackiert und soll spätestens Ende Oktober in den Dienst einscheren.

## **2021 sollen vier bis sechs Maschinen hinzukommen**

In diesem Jahr folgen noch eine Embraer Legacy 650 – mit dem dann 20. Exemplar ist man der weltweit größte Betreiber des Typs. Auch eine weitere Falcon 7X aus dem Hause Dassault kommt noch, um im Langstreckensegment weiter wachsen zu können. „Auch im nächsten Jahr planen wir, wieder vier bis sechs Maschinen hinzuzunehmen“, sagt Hofmann (39). Welche Maschinen vor der Einflottung stehen, wollte Europas drittgrößte Privatchartergesellschaft noch nicht sagen. Finanziert werden die Flugzeuge überwiegend von reichen Investoren, die ungenannt bleiben wollen. Bekannt ist nur, dass der Erbe des Kosmetikkonzerns Wella, Simon Ebert, zu den Geldgebern gehört.

In der Corona-Krise gab es übrigens auch für Air Hamburg einige Spezialaufträge. So wurden die Jets auch mal für den Transport von Medikamenten und Covid-19-

Tests sowie von Staaten gebucht. Immer stärker entwickelt sich das Geschäft mit Afrika, dessen schwaches Linienflugnetz durch die Pandemie teilweise zusammenbrach. An Bord sei dann ebenfalls eine sehr besondere Fracht, sagt Helmers: „Es muss viel Gold aus Afrika hinaus transportiert werden.“