

Privat oder Linie?

Reisen im gecharterten Privatjet gelten als Ausdruck der Verschwendungssucht. Doch manchmal kann sich der Luxus rechnen.

Text: **Andreas Spaeth**



Abflugbereit Eine schon ganz unruhig auf ihren Start wartende Air-Hamburg-Maschine.

Als Chef von Ryanair, der größten europäischen Billigflug-Gesellschaft, hat Michael O'Leary (56) seit 1994 ein geschätztes Privatvermögen von über einer Milliarde Euro zusammengetragen und aufgespeichert. Doch wenn dieser irische Bauernsohn mit seiner Frau und den vier Kindern in den Urlaub fliegt, tut er dies natürlich und geflissentlich auf Ryanair-Linienflügen: „Damit die Kinder normal bleiben“, wie er sagt.

Wenn es die Umstände erfordern, dann reist der Firmenchef aber selbstverständlich auch exklusiv und exklusiver – denn als studierter, kenntnisreicher Steuerexperte kann er allemal gut rechnen: So lässt er es sich nicht nehmen, auch auf kleinen Flughäfen wie Hahn oder Bremen gelegentlich Pressekonferenzen abzuhalten, um neue Ryanair-Strecken zu bewerben. Bisweilen erlaubt er auch Reportern, ihn auf solchen Tagesausflügen zu begleiten. Die staunen dann nicht schlecht: Der Billigflug-König fliegt Privatjet, und zwar, weil es sich lohnt.

So hat Michael O'Leary vor einiger Zeit eine Tagestour durch Deutschland in einer sechssitzigen „Cessna Citation“ unternommen: Abflug morgens nach einem Pressetermin in Bremen, dann Stopps an den Flughäfen Düsseldorf und Karlsruhe für zwei Kurzauftritte vor der Ortspresse. Anschließend zurück zu seinem Heimatflughafen Dublin. Preis der Flugzeugcharter: geschätzte 20.000 Euro, vielleicht auch etwas weniger.

Eine feine Geldanlage summa summarum und alles andere als ein Ausdruck der Verschwendungs- oder Geltungssucht. Im Gegenteil: Hier hat jemand auf die Kosten geachtet.

Schließlich kostet eine Arbeitsstunde von Großverdienern wie Michael O'Leary sehr viel Geld. Dank der Zügigkeit bzw. des Tempozaubers, der einem privaten Düsenflugzeug sozusagen in-



Wie beim Start-up So arbeiten sie in der Zentrale von Air Hamburg.

newohnt, das startbereit wartet, sowie der stets extrem schnellen Sicherheitskontrollen gibt es kaum Verzögerungen, ja Verspätungen praktisch nie.

Zeitraubendes Umsteigen, das mit Linienflügen verbunden ist, entfällt, und auch die Hotelkosten kann man sich oftmals sparen. Von der Aufmerk-

Vom Zauber des Privatjets

samkeit, die O'Learys Erscheinen in der Provinz erregt, und den damit verbundenen Werbewirkungen ganz zu schweigen. Kurzum, der Nutzen einer Privatflugzeug-Charter übertrifft ihre Kosten häufig um ein Vielfaches.

Mit Linienflügen wäre dieses Pensum überdies gar nicht zu bewältigen, weil es reguläre Verbindungen zwischen den besuchten Städten nicht gibt. Einer der Vorteile der Privatfliegerei: Man kann sich quasi an der Haustür abholen und beinahe überall hinbringen

lassen. 1.920 Flugplätze gibt es in Europa, auf denen Privatflugzeuge landen können. Kommerzielle Linienflüge decken nur 811 Flughäfen ab.

Beispiele für den wirtschaftlich sinnvollen Einsatz gemieteter Privatflugzeuge kennt man bei Air Hamburg zu Genüge und Über-Genüge. Der Betreiber von 25 Geschäftsflugzeugen (sechs bis 13 Sitze) ist hiesiger Marktführer mit zuletzt 29.000 gezählten Passagieren auf über 12.000 Flügen.

In der Hamburger Firmenzentrale, einem bestimmt hundert Jahre alten Backsteinbau zwischen viel Gewerbe und Bahngleisen in Hamburg-Bahrenfeld, sieht es ein wenig aus wie bei einem *Start-up*: Kickertisch, Aquarium, Sofas und viele junge Leute unter den 120 Angestellten.

Die Kommandozentrale, rund um die Uhr besetzt, kann es aber mit jeder großen Liniengesellschaft aufnehmen: Ein riesiger Monitor an der Wand zeigt an, wo sich die Firmenflugzeuge in dieser Sekunde befinden. „Hier haben wir



So reist Billigflieger O'Leary Im Privatjet ist Champagner inklusive.

gerade eine Maschine auf den Azoren stehen“, sagt Mitgründer und Geschäftsführer Floris Helmers (44). „Zur kalten Jahreszeit geht aber der meiste Verkehr entweder in die Skigebiete der Alpen oder etwa auf die Malediven.“

Er zeigt auf bunte Linien der Flugverläufe nach Samedan bei St. Moritz oder auch von Dubai Richtung Malediven. Im Sommer steht die Côte d'Azur hoch im Kurs: „In Nizza sind wir vergangenes Jahr 910 Mal gelandet.“

Branchenweit verkehren die meisten Privatflüge in Europa von und nach London (mit 13 Flughäfen in der Region), gefolgt von Paris-Le Bourget und Nizza. Bei Air Hamburg sieht es ganz ähnlich aus. Etwa die Hälfte der Flüge sind Geschäfts-, der Rest Urlaubs- und Freizeitreisen.

„Wir haben zum Beispiel zwei Jahre lang einen Firmen-*Shuttle* für eine Bremer Baufirma geflogen, die im polnischen Posen eine Maschinenfabrik errichtet hat“, sagt Floris Helmers. Die Reise für die sieben Leute, die wöchent-

lich auf Montage von der Weser nach Polen fliegen mussten, hätte normalerweise pro Person 1.300 Euro per Linienflug gekostet, zuzüglich Mietwagen und fast zwei verlorener Arbeitstage.

„Sie haben deshalb lieber unser Angebot genommen: Abflug am Montagmorgen um 7.30 Uhr von Bremen nach Posen, Flugzeit 70 Minuten, Rückflug Freitagnachmittag. Das kostet pro Person hin und zurück 2.000 Euro. Die Mitarbeiter waren begeistert, und die Firma hat auf diese Weise von ihren Angestellten noch die zwei vollen Arbeitstage Montag und Freitag gewonnen“, sagt der Air-Hamburg-Chef. „Privatflüge lohnen sich vor allem für Mitarbeiter, die teuer sind, ab etwa 200.000 Euro Jahresgehalt.“

Die Einrichtung von Transferdiensten stellt indes eher die Ausnahme dar. In der Regel bucht Stammkundschaft bei Air Hamburg wie jener Hamburger Patriarch, der regelmäßig im Dezember mit einem Privatjet an verschiedene Firmenstandorte in Ost-

„Privatflüge lohnen sich vor allem für Mitarbeiter, die teuer sind, etwa ab 200.000 Euro Jahresgehalt“

Air-Hamburg-Chef Floris Helmers

europa fliegt, um dort Besprechungen abzuhalten oder Weihnachtsfeiern zu besuchen.

„Auch Reedereien sind bei uns wichtige Ad-hoc-Kunden, etwa wenn dringend Ersatzteile zu einem Schiff geflogen werden müssen“, sagt Helmers. „Und zu Schiffstauen und Werftbesuchen fliegen wir oft von Hamburg oder Bremen nach Turku in Finnland.“ Auch die bevorstehende Fußball-WM in Russland verspricht ein gutes Geschäft: „Da haben wir Kunden, die etwa zu viert für ein Spiel von Deutschland zu näher gelegenen Spielorten wie Kaliningrad oder St. Petersburg fliegen: Ankunft zwei Stunden vorher, Abflug direkt nach Spielende, das ist je nach Entfernung ab etwa 10.000 Euro Flugkosten zu haben.“

Von der weltweiten Finanzkrise wurde die Privatflugbranche, wie man sich denken kann, schwer in Mitleidenschaft gezogen. Vor allem die Bankenindustrie fiel als wichtigste Klientel weitgehend aus. Richtig erholt ▶

„Ich will nicht gesehen werden, wie ich mit so einem Privatjet durch die Gegend sause“

Michael O'Leary, Chef von Ryanair



vom Niedergang hat sich die Gilde noch nicht. „2017 war das erste gute Jahr seit 2008 mit anhaltendem Wachstum, obwohl wir immer noch nicht ganz wieder auf dem Niveau von vor der Krise sind“, sagt Christoph Kohler, Geschäftsführer des Hamburger Marktforschungsunternehmens Wing X, das auf die Privatflugbranche spezialisiert ist.

Viele potenzielle Kunden schreckt das Image, das Odium von Luxus und Verschwendung, das dem Privatjet anhaftet. Selbst Michael O'Leary, dem sonst wenig peinlich zu sein scheint, achtet streng darauf, dass die ihn begleitenden Reporter keine Bilder von ihm in seinem Mietjet machen: „Mein Thema ist Billigflug; ich will nicht gesehen werden, wie ich mit so einem Privatjet durch die Gegend sause“, sagt der Ryanair-Boss. Die hinter seinem Sitz verstaute Flasche „Veuve Clicquot“ als Teil des regulären Bordservice ist ihm sichtlich unangenehm: „Die könnt ihr haben“, sagt er seinen Begleitern. Niemand tastet die Flasche an.

Großkonzerne wie Thyssen-Krupp, BMW, Deutsche Telekom, VW, aber auch einige Familienunternehmen wie Würth verfügen über eigene Firmenflotten; Würth hat sogar einen eigenen Flughafen in Schwäbisch Hall. Offen dazu bekennen mag man sich aber nur selten, auf keinem der firmeneigenen Flugzeuge

Halbe Preise seit der Krise

gen findet sich zum Beispiel irgendein Hinweis auf seinen Betreiber. Die Sorge vor empörten Aktionären ist groß.

Die Volkswagen AG hatte ihre Luftflotte, die vor allem zwischen Braunschweig und Manching bei Ingolstadt (Audi) hin und her schwingt, bis vor Kurzem sogar steuersparend auf den Bahamas immatrikuliert. „Das haben sie geändert, die Flugzeuge sind nun in Deutschland eingetragen, und die großen Airbus-Jets hat VW verkauft“, sagt Wing-X-Manager Kohler. Der Trend

gehe ohnehin „weg vom eigenen Flugzeug“, auch der Erwerb von Flugzeuganteilen sei rückläufig. Dieses sogenannte *Fractional Ownership* bieten Firmen wie Netjets weltweit an. Sie versprechen, eine Maschine – wenn's eilt – innerhalb von zwei Stunden bereitstellen zu können.

Der Grund für den Aufschwung des Chartergeschäfts: Seit der Finanzkrise haben sich die Preise noch nicht wieder vollständig erholt, gleichzeitig ist die Anzahl der verfügbaren Flugzeuge gestiegen. „Heute kriegen sie neueste Flugzeuge für kleines Geld“, sagt Floris Helmers von Air Hamburg. Verglichen mit 2008 sei der Jetbestand um etwa zehn Prozent gewachsen: „Bis zur Krise waren die Flugpreise doppelt so hoch: Heute kriegen Sie die Flugstunde auf einem Jet alles inklusive schon für etwa 2.500 Euro, damals lag das bei mindestens 4.000 Euro.“

Auch Christoph Kohler stellt fest: „Die *Business Jet*-Branche ist in den vergangenen zwei Jahren zugänglicher,

Wann lohnt sich ein Privatflug?

Je abgelegener von großen Linienflughäfen das Reiseziel, desto wettbewerbsfähiger der Privatflug. Dies gilt vor allem, wenn mehrere Ziele in kurzer Reihenfolge angesteuert werden sollen. Beispielrechnungen jeweils für sechs Personen, Linienflüge immer zum günstigsten voll flexiblen Tarif in *Economy* (Ausnahme Dubai).

1. Hamburg–Luxemburg–Hamburg, Tagesreise

- Linienflug Abflug 9 Uhr, Rückkehr 19.15 Uhr 2.826 €
- Privatflug Cessna CJ3, flexible Abflugzeiten 9.900 €

2. Hamburg–Salzburg–Genf–Hamburg

- Linienflüge Hamburg–Frankfurt–Salzburg–Wien–Genf–Frankfurt–Hamburg, Abflug Montag 6.30 Uhr, Rückkehr Dienstag 17.05 Uhr, Hotelübernachtung, Reisedauer total: ca. 37 Stunden 8.700 €

- Privatflug Cessna CJ3, Abflug Montag 7.45 Uhr, Rückkehr 17.30 Uhr, Reisedauer total: ca. 10 Stunden 13.900 €

- 3. **Hamburg–Moskau–Hamburg** zum WM-Spiel Deutschland–Mexiko 17. Juni • Linienflug Abflug 16. Juni abends, Rückkehr 18. Juni mittags, 2 Hotelübernachtungen 10.428 €
- Privatflug Cessna XLS+, Abflug 9.45, Rückkehr ca. 2.00 Uhr*, Reisedauer: ca. 16 Stunden 34.200 €

- 4. **Hamburg–Dubai–Hamburg** • Linienflug Abflug 21 Uhr, Rückkehr nächster Tag, *Business Class* 27.126 €
- Privatflug Legacy 650, beliebige Zeiten an zwei Tagen, ohne Hotel 77.900 €

*Rückflug nach Hannover wegen Nachtflugverbot in Hamburg, Limousinentransfer nach Hamburg inklusive

Quellen: Eigene Recherche, Privatflug-Tarife von Air Hamburg

professioneller und transparenter geworden.“ Es gibt in Europa ungefähr 1.000 Anbieter, „aber nur etwa 50 Unternehmen davon sind ähnlich professionell wie die in Deutschland führende Air Hamburg“.

Für kundenfreundliche Offenheit und Vergleichbarkeit sorgen vor allem verschiedene Internetportale und Mobilanwendungen, vermittelt derer die Flugzeugbetreiber ihre Maschinen vermarkten. Kohler empfiehlt als die manierlichsten und untadeligsten unter ihnen Fly Victor, Private Fly und Stratajet.

Firmen wenden sich dagegen meist an internationale Flugzeug-Makler, wie Air Partner oder Aviation Broker. „Wir machen mit zehn *Brokern* etwa 80 Prozent unseres Umsatzes“, sagt Floris Helmers von Air Hamburg.

Ein echter Geheimtipp, um besonders günstig an einen Jet zu kommen, sind die sogenannten *Empty Legs*. „41 Prozent aller *Business Jet*-Flüge sind ohne Passagiere unterwegs“, sagt Flo-

ris Helmers. Das sind Positionierungsflüge, auf denen das Flugzeug leer zum nächsten Einsatzort gebracht wird. Jeder Betreiber hofft, dafür noch einen Passagier zu finden, und bietet solche Strecken um bis zu 75 Prozent billiger an. Viele Portale wie Fly Victor veröffentlichen inzwischen aktuelle *Empty Legs*-Angebote auf ihren Internetseiten.

Dass sich die Miete eines Privatjets für Unternehmen in sehr vielen Fällen lohnen kann, belegt eine Untersuchung der Beratungsfirma Booz Allen Hamilton und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt.

Den Statistikern zufolge spare man mit einem Privatjet durchschnittlich 127 Minuten im Vergleich zur schnellsten Linienverbindung, jeder fünfte Privatflug soll sogar um über fünf Stunden schneller sein. Von der Tatsache, dass man während eines Privatflugs besser arbeiten kann, ganz zu schweigen.

Ein durchschnittlicher Privatflug kostet 1.793 Euro pro Passagier. „Dies

ist durchaus vergleichbar mit einem *Economy*-Ticket zum vollen Preis“, schreiben die Autoren der Studie. Darüber hinaus mache die Nutzung kleiner Charterjets auch noch viele Hotelübernachtungen überflüssig. „Ich kann deswegen Unternehmen nur ermutigen, sich mit dem Bereich *Business*-Luftfahrt zu beschäftigen“, sagt Christoph Kohler. „Lebenszeit sparen und gute Laune kriegen“, beschreibt Floris Helmers die Vorzüge seiner Branche.

Michael O'Leary nimmt unterdessen bei Verfügbarkeit jetzt schon mal die Ryanair-eigene VIP-„Boeing 737-700“ für seine Spritztouren, wenn sie verfügbar ist. Seit zwei Jahren hat der Billigflieger eine seiner Boeings mit nur 60 Ledersesseln ausgestattet (normal 149 Sitze), um exklusive Gruppencharter anzubieten. Stundenpreis: 5.000 Euro. Ein Privatjet wäre billiger – aber die nach außen nicht vom gewohnten Ryanair-Farbkleid abweichende Boeing lässt den Billigflug-König einfach glaubwürdiger aussehen, findet der. □