

FREIHEIT DES FLIEGENS MIT DEM PRIVATJET ZU DEN HOTSPOTS IN EUROPA



✎ | Laura Overath ✉ | Tamon Takeoka

Einmal im Privatjet nach Nizza fliegen? Champagner trinken und die Füße dabei hochlegen? Ohne nervige Sitznachbarn, ohne Gedränge an Bord? Wer träumt nicht davon. Tamon Takeoka hat sich diesen Traum erfüllt. Regelmäßig steigt er in einen Citation Jet von Cessna und fliegt zu den europäischen Hotspots. Auf Champagner verzichtet er dabei jedoch gern. Denn als Kapitän nimmt er selbst den Steuerknüppel in die Hand. Takeoka fliegt für die Charterfluggesellschaft Air Hamburg mehrere Hundert Flughäfen im Jahr an. Von großen bis kleinen Airports ist alles dabei. Manchmal landet er sogar an Militärflughäfen. Von Düsseldorf aus startet Takeoka in Richtung Paris, Nizza, Genf oder London. „Das sind die am stärksten nachgefragten Ziele unserer Kunden“, sagt er. Sieben Tage am Stück ist der 34-Jährige dann im Dienst. So geht es für ihn von London aus zum Beispiel weiter nach Ibiza. Von Ibiza anschließend nach Moskau. Als nächstes steht dann Sardinien auf seinem Flugplan. Ganz so, wie die Kunden es wünschen. „In dem Job muss man in jedem Fall flexibel sein. Man weiß oft nicht, was morgen ist. Flugpläne können sich kurzfristig ändern“, sagt der passionierte Kapitän. Bei Geschäftsleuten kommt es öfters vor, dass am Tag gleich mehrere Flughäfen angefliegen werden. Der Vorteil liegt laut Takeoka auf der Hand: „Das ist für die Planung von Geschäftsreisen oft effektiver. Mit Linienflügen ist es meist schwer darstellbar, seine gewünschten Zeiten und Ziele so zu kombinieren. Mit einem Privatjet ist ein Flugplan nach Maß möglich. Und für Firmen kann dieses individuelle Paket sogar günstiger sein. Insbesondere dann, wenn mehrere Kollegen gemeinsam reisen.“ Somit ist es nicht verwunderlich, dass ein Großteil der Kunden in der Tat Geschäftsreisende sind. Gelebte Praxis ist es dabei auch, einen Linienflug mit einer Strecke im Privatjet zu kombinieren. Zum Beispiel aus Asien oder Amerika kommend, können dann im Anschluss mit einem individuell gebuchten Jet kleine Regionalflughäfen angefliegen werden.



Tamon Takeoka, Berufspilot

Doch wo genau fliegen die Privatjets überhaupt ab? Am Düsseldorfer Airport werden sie im sogenannten „General Aviation Terminal“ (GAT) abgefertigt. Mit eigenem Check-in, eigener Sicherheitskontrolle und eigenem Wartebereich. „Für die Passagiere geht es dort im Vergleich zum regulären Terminal mit Linienflugbetrieb entspannter zu“, erzählt Takeoka. Die persönliche Betreuung ist für ihn das A und O. „Ich bin nicht nur Pilot, sondern auch als Manager vor Ort für einen reibungslosen Ablauf verantwortlich.“ Da kann es auch vorkommen, dass noch schnell ein Blumenstrauß für die Ehefrau oder Kinderspielzeug für die Kleinen an Bord organisiert werden müssen. Das Team kümmert sich auf Wunsch auch um Hotelbuchungen und Mietwagen am Reiseziel. Natürlich gegen Aufpreis. Apropos Preis. Was kostet denn ein Flug im Privatjet und können sich Normalsterbliche dies jemals leisten? Grundsätzlich kann man festhalten, dass eine Flugstunde bei Air Hamburg ab rund 3.000 Euro kostet. Abhängig von der Strecke und dem Reiseziel kommen noch Gebühren hinzu“, erklärt Takeoka. Auch so genannte Leerflüge, wenn das Flugzeug beispielsweise nach der Landung in Nizza ohne Passagier wieder zurück nach Deutschland fliegt, müssen bezahlt werden. „Für viele ist und bleibt es natürlich etwas Besonderes. Aber es kommt immer häufiger vor, dass ein Flug im Privatjet zum Hochzeitstag oder runden Geburtstag verschenkt wird. Hin und wieder müssen mein Co-Pilot und ich auch bis zur Landung dicht halten und dürfen nicht verraten, wohin es geht. Da spielen wir natürlich gerne mit“, lacht Takeoka. Beliebt sind auch individuelle Flüge an Silvester, um den Jahreswechsel bei Zeitunterchied an verschiedenen Orten zweimal zu feiern.

Welche VIPs schon bei ihm an Bord waren, möchte Takeoka nicht verraten, denn Diskretion ist in diesem Job selbstverständlich. Ob Politiker, Botschafter, Fußballprofi oder Schauspieler. Des Öfteren hat er auch schon DUs nach Ibiza geflogen. Etwa 1.000 Passagiere im Jahr steigen bei ihm ein. Viele sieht man nicht wieder, aber Stammgäste gibt es natürlich auch. Ob zum Weltwirtschaftsforum in Davos, zu den Filmfestspielen in Cannes oder zur Eröffnung der Skisaison in St. Moritz. Tamon Takeoka ist für jeden Einsatz bereit.



Pilots View: Der Anflug auf den London City Airport. Takeokas Arbeitsgerät, ein Cessna C.525 CitationJet.



WAS PASSIERT EIGENTLICH AM GENERAL AVIATION TERMINAL (GAT)?

Das „General Aviation Terminal“ für die Abfertigung von Privat- und Geschäftsflugzeugen wurde im Juni 2006 im Westen des Düsseldorfer Flughafengeländes eröffnet. Als „General Aviation“ (Allgemeine Luftfahrt) gilt der Teil der zivilen Luftfahrt, der nicht zum Linien- und Charterverkehr gehört. Pro Jahr starten und landen in Düsseldorf etwa 10.000 Flugzeuge mit über 16.500 Passagieren in diesem Verkehrssegment. In dem 800 Quadratmeter großen Terminal befinden sich eine Sicherheits- und Passkontrolle, eine Executive Lounge und ein kleines Konferenzzentrum. Zur Ausstattung gehören eine eigene Lounge für Piloten und ein Briefingraum. Die komplette Verantwortung für den Betrieb liegt beim Schweizer Unternehmen Jet Aviation. Dazu gehören das Lotsen von Flugzeugen, die Reinigung und das Betanken der Maschinen, das Inkasso der Entgelte und die Zugangskontrolle zum Sicherheitsbereich.



WER ZU SPÄT KOMMT, DEN BESTRAFT DER AIRPORT

✎ | Christian Hinkel ✉ | Andreas Wiese

Wer seine Bank wechselt, bekommt eine Prämie. Für den alten Diesel gibt es vergünstigt einen neuen Benzin. Den Sport im Fitnessstudio belohnt die Krankenkasse. Beim Einkauf ist das dritte Teil im Shop umsonst. Mit

finanziellen Anreizen wird heutzutage einiges gesteuert. Auch der Düsseldorfer Flughafen honoriert mithilfe seiner Entgeltordnung die in den Fluggesellschaften den Einsatz leiser, umweltfreundlicher und pünktlicher Flieger. Doch reicht das aus? Diese Frage sorgte unlängst für Gesprächsstoff in einigen Medien. Werden Spätlandungen an Flughäfen mit gestaffelten Gebühren effektiv bekämpft? Die Meinungen gehen hierbei auseinander. Schauen wir doch einmal gemeinsam genauer hin.

Fluggesellschaften, die an einem Airport starten und landen, Maschinen abstellen oder Fluggasteinrichtungen nutzen, zahlen hierfür Gebühren. Diese Flughafenentgelte dienen der Refinanzierung der Infrastruktur sowie den daraus resultierenden Kosten und müssen vom Verkehrsministerium genehmigt werden. Die unterschiedlichen Entgeltordnungen der Airports sind dabei teilweise sehr komplex. Im Grunde ist das Prinzip in Düsseldorf aber ganz einfach: Wer spät kommt, zahlt mehr! Laute Triebwerke kosten auch mehr Geld. Wer hingegen umweltbewusst unterwegs ist, zahlt weniger. Denn die Entgeltordnung des Düsseldorfer Flughafens bietet den Fluggesellschaften hierfür die jeweiligen Anreize.

DER DÜSSELDORFER FLUGHAFEN NIMMT BEIM LÄRMSCHUTZ EINE VORREITERROLLE IN DEUTSCHLAND EIN.

Bei den Start- und Landeentgelten gibt es in Düsseldorf neben gewichtsbabhängigen Grundbeträgen sowohl eine lärmabhängige, als auch eine schadstoffbezogene Komponente. Die Lärmzuschläge sind hierbei gestaffelt je nach Tages-, Nacht- oder Nachtzeit. Die Beträge können hierbei bis zu siebenmal so hoch sein. Die Entgeltordnungen der unterschiedlichen Flughäfen lassen sich dabei allerdings in ihrer Struktur nur schwer miteinander vergleichen. Die Gegebenheiten an jedem Standort sind halt etwas anders. So ist Frankfurt beispielsweise insgesamt in der Entgeltbelastung im absoluten Wert teurer als Düsseldorf, nicht aber bei der prozentualen Spreizung zwischen der Tag- und Nachtlandung. Ein Flug verteuert sich im Tagesverlauf. Und genau diese Staffelung ist letztlich für die verkehrssteuernde Funktion an einem Standort entscheidend.

Ein Beispiel: Die Landung eines A330 kostet in Düsseldorf zwischen 22:00 und 22:59 Uhr insgesamt 190 Prozent mehr als in der Tageszeit. In absoluten Werten: eine Steigerung von 385 auf etwa 733 Euro (ohne Passagier-, Positions- und Abstellentgelte). Die Kosten für eine entsprechende Landung nach 23:00 Uhr liegen in Düsseldorf bei 270 Prozent Steigerung (in Summe etwa 1.040 Euro).

DÜSSELDORF IST BEI DEN NACHTRANDZEITEN DER AIRPORT MIT DER ZWEITHÖCHSTEN SPREIZUNG ALLER DEUTSCHEN VERKEHRSFLUGHÄFEN.

Insgesamt gesehen machen die Start- und Landegebühren im Rahmen der flugabhängigen Entgelte für die Airlines neben Treibstoff, Bodenabfertigung, Technik oder Flugsicherung nur einen Teil ihrer Kosten aus. Darüber hinaus fallen für die Fluggesellschaften noch passagierabhängige Kosten sowie operative Fixkosten an. Hinzu kommt, dass der Airport stets dazu angehalten ist, in der Entgeltberechnung gesetzliche Vorgaben einzuhalten – beispielsweise einen klaren Kostenbezug oder die Nicht-Diskriminierung. Dennoch steht fest: Fluggesellschaften, die leisere Flugzeuge einsetzen und pünktlich sind, merken dies durchaus im Geldbeutel. Nicht unbedingt bei einer Landung, aber die Menge macht es. Der Wettbewerb im Luftverkehr ist hart.

Letztlich können die Entgelte daher nur ein Puzzleteil von mehreren Stückchen sein. In Zeiten von hohen Ausgleichszahlungen hat niemand im Luftverkehr ein Interesse an Versäptungen. Darum unternimmt der Airport gemeinsam mit seinen Partnern zahlreiche operative Anstrengungen, um die Pünktlichkeit zu erhöhen und damit aktiven und nachhaltigen Lärmschutz zu betreiben. Alleine auf verkehrssteuernde Effekte von wirtschaftlichen Anreizen zu setzen, wäre sicherlich zu wenig.

WAS SIND FLUGHAFEN-ENTGELTE?

Die Flughafenentgelte setzen sich aus den unterschiedlichsten Komponenten zusammen. In Düsseldorf wird zwischen Start- und Landeentgelten, Passagier-, Positions- und Abstellentgelten unterschieden. Das zuständige Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat die am 1. Januar 2018 in Düsseldorf in Kraft getretene Entgeltordnung genehmigt. Sie gilt bis Ende 2020. Die Behörde kam in ihrer Prüfung zu dem Ergebnis, dass die Entgelte nach geeigneten, objektiven und diskriminierungsfreien Kriterien geregelt sind.