



Foto Premium Jet

Premium Jet - jüngster Schweizer Business Aviation Operator

Aus der Krise gestartet

Die Bombardier BD-100-1A10 Challenger 300 HB-JGQ wird von Premium Jet auch kommerziell für Charterflüge eingesetzt.

Mitten in der schlimmsten Krise der Business Aviation, im Oktober 2009, ist in Zürich die Premium Jet AG gestartet. Dank der erfahrenen Führungscrew hat sich der Steigflug rasch eingestellt. Heute managt Premium Jet zehn Jets und beschäftigt rund 20 Angestellte – und kämpft, wie alle, gegen die Regulierungsflut und die EU-Hürden.

Report von Hansjörg Bürgi

Ausschlaggebend für die Gründung von Premium Jet war 2009 die einsetzende Krise in der Business Aviation. Die treibenden Kräfte hinter der neuen Firma, CEO und Vorstandsmitglied der EBAA of Switzerland, Peter Hartmann, CFO Fabio Hausammann, Director Maintenance Heiner Bernhard und Director Sales und Marketing Marcel Wepfer, wirkten zuvor in Managementfunktionen bei einer der grossen Firmen der schweizerischen Business Aviation. Verschiedene Faktoren veranlassten die vier, ihre damalige Firma zu verlassen und Premium Jet zu gründen. Die grosse Frage war aber, wie kommt man möglichst schnell zu einem AOC (Air Operator Certificate)?

AOC von Jetclub Aircharter

Nach der Prüfung von mehreren Optionen zum Erhalt einer solchen Betriebsbewilligung zeichnete sich als beste Lösung die Übernahme des AOC von Jetclub Aircharter ab. Somit verfügte die Premium Jet ab dem operationellen Start über eine bestehende Flotte sowie die entsprechenden Voraussetzungen, um kommerzielle Charterflüge zu betreiben und weitere Flugzeuge ins Management aufzunehmen.

Der Start, mitten in der grössten Krise der Business Aviation, basierte auf einem sehr konservativen Businessplan. Der grosse Vorteil der neuen Firma war der reiche Erfahrungsschatz ihrer Führungscrew. Dank jahre-, zum Teil jahrzehntelangen Beziehungen zu Behör-

den, Dienstleistern und Kunden, sowie besten Marktkenntnissen, konnten in wenigen Monaten mehrere Flugzeuge der Management-Flotte hinzugefügt werden. Wie Marcel Wepfer erläutert, herrscht in der Business Aviation aber trotz einer leichten Markterholung nach wie vor ein intensiver «Verdrängungskampf».

Keine eigenen Flugzeuge

Premium Jet besitzt keine eigenen Flugzeuge, managt aber momentan zehn Business-Jets im Auftrag ihrer Kunden. Vier davon sind in der Schweiz auf ihrem AOC registriert und für kommerzielle Charterflüge zugelassen: Ein Challenger 604, ein Challenger 300, ein Learjet 60 sowie eine Citation XLS. Zudem werden

eine Falcon 900, vier Gulfstreams (zwei G450 sowie je eine G550 und eine G150) und eine Embraer Legacy operiert. Die Flugzeuge sind in der Schweiz und Europa, den GUS-Staaten und im Fernen Osten stationiert. Man findet sie in den Registern der Schweiz, der USA, der Bermudas und der Isle of Man.

Als erster Operator in Europa bietet die Schweizer Firma ihre Leerflüge über eine «App» für iPhones auch online an. Gemäss Marcel Wepfer hat sich diese neue Dienstleistung bereits gut eingespielt und generiert mehr Umsatz als erwartet. In einem zweiten Schritt sollen auch Taxiflüge via «App» angeboten werden. Preisindikationen für Leerflüge und «normale» Taxiflüge finden die Kunden von Premium Jet jederzeit auch online via der Firmen-Webseite.

Klein und nahe beim Kunden

Premium Jet bezeichnet sich als «Boutique»-Dienstleister. Da sich die Direktoren persönlich um die Kunden kümmern und jederzeit für sie erreichbar sind, ergibt sich eine Kundennähe, wie sie bei einem grossen Player fast nicht möglich ist. Diese persönliche Betreuung ist einer der grössten Vorteile der neuen Firma. Zudem hat sie sich kein unbeschränktes Wachstum auf die Fahne geschrieben, sondern sich ihr Ziel bei der Betreuung von 20, maximal 25 Flugzeugen gesetzt.

Aufgrund der in der Branche bekannten Namen der Führungscrew ist Premium Jet im



Foto Premium Jet

Die vier Gründer und Direktoren von Premium Jet (von links): CFO Fabio Hausammann, Director Maintenance Heiner Bernhard, CEO Peter Hartmann, und Director Sales & Marketing Marcel Wepfer.

Markt sehr gut aufgenommen worden. Die Erfahrung der Chefs ist auch dafür ausschlaggebend, dass mit Partnern und Lieferanten sehr gute Verträge ausgehandelt werden konnten, die der Kundschaft zugute kommen. Heute beschäftigt Premium Jet gegen 20 Personen, nicht eingeschlossen sind die Piloten und Cabin Attendants der Flugzeuge. Der Hauptsitz befindet sich an der Hagenholzstrasse in Zürich-Oerlikon.

EU legt Steine in den Weg

Trotz des erfolgreichen Starts von Premium Jet wird die Firma, wie die gesamte schweizerische

Business Aviation, durch die unterschiedliche Interpretation und Handhabung der EU-Vorschriften in den EU-Staaten, stark gefordert. Wie Peter Hartmann erwähnt, beinhalten die derzeitigen bilateralen Verträge der Schweiz mit der EU zwar die erste bis und mit siebte Freiheit, verschiedene EU-Länder legen den Schweizer Operators für solche rechtlich korrekten Flüge aber dennoch Steine in den Weg. Und Heiner Bernhard erzählt von Beispielen, bei denen Schweizer Flugzeuge und deren Crews bei Ramp Checks in der EU regelrecht «schikaniert» wurden. Vielleicht ist dies der Preis dafür, dass die Schweiz nicht Mitglied der EU ist?

Erst kürzlich haben nun die Verkehrsminister der EU-Staaten entschieden, mit der Schweiz über eine mögliche Ausweitung des bilateralen Luftverkehrsabkommens zu verhandeln. Realistisch könne man mit Ergebnissen bezüglich der zur Diskussion stehenden achten und neunten Freiheit aber frühestens in zwei, drei Jahren rechnen. Bis dahin blieben diese Hürden in Kraft, meint Peter Hartmann.

Von den Bermudas auf die Isle of Man

Wie er weiter feststellt, findet derzeit fast eine «Massenflucht» aus dem Bermuda-Register statt, weil dort für privat registrierte Jets nahezu Airline-Standards mit entsprechenden Vorgaben, Regeln und Überprüfungen eingeführt wurden. So wechseln viele dieser zuvor als VP-B registrierten Flugzeuge ins M-Register der Isle of Man.

Heiner Bernhard lobt dieses Register, dessen Verantwortliche akzeptierten die Standards und Lizenzen der EASA oder FAA vollumfänglich und würden keine eigenen Vorschriften «neu» erfinden. Dies gelte auch für den Unterhalt der Flugzeuge und das Training der Crew, deshalb sei dieses Register bei den Flugzeugbesitzern so beliebt.



Foto Premium Jet

Das ansprechende Interieur des Challenger 300 ist für maximal neun Passagiere ausgelegt.



Die Citation 550 Bravo D-CSWM (hier in Lugano) und der Lear 55 D-CVIP werden von SwissAssist als Ambulanzflugzeuge eingesetzt.

SwissAssist – neue, deutsche Flugambulanz ist im Tessin gestartet

Mit seiner über 20-jährigen Erfahrung im Bereich von medizinischen Transporten und Flugmedizin, hat **Dr. Jean-Oscar Meile** mit Leidenschaft und Engagement als CEO von SwissAssist eine neue berufliche Herausforderung begonnen. Mit Sitz in Bissonne TI, und einer Homebase in Lugano-Agno, ist seit März 2011 SwissAssist als Ambulanzflugunternehmen nach schweizerischem Recht, aber mit deutsch registrierten Flugzeugen aktiv.

Eine Citation 550 Bravo und ein Learjet 55, ausgerüstet mit modernsten Anlagen zur Lebenserhaltung, gewährleisten eine Rückführung von den Patienten aus ganz Europa. SwissAssist, erklärt Jean-Oscar Meile, sei nicht als Konkurrenz zur **Rega** in der Schweiz gegründet worden. Die angebotenen Dienstleistungen könnten als komplementär betrachtet werden. «SwissAssist ist nicht nur mit Flügen in die Schweiz aktiv, sondern orientiert sich am ganzen europäischen Markt, so beispielsweise mit Flü-

gen innerhalb Italiens oder von Deutschland nach Deutschland», ergänzt Dr. Meile.

Das Einsatzgebiet von SwissAssist umfasst Europa, die Kanarischen Inseln, Madeira und Moskau, sowie Nordafrika bis zu den Kapverdischen Inseln und der Mittlere Osten, bis beispielsweise nach Sharm-el-Sheikh. Die Inhaber der **SwissAssist Card** (Jahresgebühr 50 Euro), welche sich bis zu 400 Kilometer fern von ihrem Wohnort befinden, werden bei Krankheit oder Unfall – und wenn mehr als drei Tage Spitalaufenthalt notwendig werden – kostenlos im Ambulanzjet heimgefliegen. Zertifizierte ärztliche und hilfsärztliche Mitarbeiter mit langjähriger Erfahrung und ein Call Center, das rund um die Uhr betrieben wird, seien eine Garantie für eine Dienstleistung von hoher Qualität, teilt SwissAssist weiter mit.

Fotoreport Chris de Stefani und Marco Pianca

www.swissassist-sa.ch

GLP

Höchste Standards in der Schweiz

Peter Hartmann, der seit fast 30 Jahren in der schweizerischen Geschäftsfliegerei wirkt, hofft, dass diese über die Business Aviation herein- gebrochene Vorschriften- und Regulierungsflut, zu keiner ähnlichen «Flucht» aus der Schweiz führt, wie dies aus dem Bermuda-Register zu beobachten ist. Seiner Meinung nach erfüllen die allermeisten Schweizer Operators sowieso die höchsten Standards weltweit. Dies im Gegensatz zu einigen Ländern, in denen die Messlatte bei weitem nicht so hoch angesetzt ist und solche rigorose Kontrollen notwendiger wären.

Oftmals werden auch Zoll- und Mehrwertsteuerfragen im Ausland kulanter beurteilt. Alles in allem führe das zu ungleichen Behandlungen und verschiedenen langen Spiessen, kritisieren die Chefs von Premium Jet, vor allem innerhalb Europas.

Intensives Lobbying als Lösung

Wie könnte es weiter gehen? «Eine mögliche Lösung wäre die Einrichtung eines AOC im EU-Raum», antwortet Heiner Bernhard. «Aber was bringt es uns, wenn wir als Schweizer zum Beispiel nach Zypern gehen? Haben wir da einen Bezug?», fragt Peter Hartmann. Eigentlich helfe nur intensivstes Lobbying, damit es eine auf die tatsächlichen Bedürfnisse und Gegebenheiten der Business Aviation angepasste EU-Ops gebe. Das sei der vielversprechendste Weg, betont Peter Hartmann: «Wir erfüllen punkto Qualität, Sicherheit und Ausbildung alle Airline-Standards, aber unsere Einsatzgrundsätze sind nun einmal anders. Keine Airline realisiert aus dem Nichts innerhalb von zwei Stunden einen Flug nach Moskau. Das ist aber unser tägliches Brot. Ich bin ein absoluter Befürworter von Sicherheit und Qualität, aber

wehre mich gegen Überregulierung und nicht zielgerichtete Massnahmen.»

Die schweizerische und europäische Business Aviation laufen Gefahr, dass ihnen so viele Hürden in den Weg gelegt werden, dass sie gegenüber der mächtigen Konkurrenz von jenseits des Atlantiks und insbesondere aus den boomenden Märkten im Mittleren Osten und Asien, ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Jahrelang erworbenes Know-How droht im Regulationsdschungel zu versickern. «Doch es gibt noch Hoffnung», ist Marcel Wepfer überzeugt: «Unser Geschäft ist nach wie vor hochinteressant und das Schweizerkreuz ist bei den Kunden immer noch sehr beliebt. Und jede Verbesserung aus Brüssel bezüglich der Luftfahrtabkommen oder der Vereinheitlichung der Mehrwertsteuer in Europa bringt uns Schweizer Operators wiederum enorme Vorteile.»

www.premiumjet.eu