

Nachtflugverbot schlägt Urlaubern aufs Portemonnaie

Regionales Dialogforum: Ungünstigere Landezeiten würden die Tickets verteuern

Frankfurter Rundschau
27. September 2003, Nr. 226

Von Wolfgang Schubert

Ein Nachtflugverbot wird Urlaubsflüge ab Rhein-Main verteuern. Der Ferienflieger Thomas Cook (Condor), der in Frankfurt seine Heimatbasis hat, wäre im Bestand akut gefährdet. Diese Konsequenzen zeichneten sich am Donnerstagabend bei einer Veranstaltung des Regionalen Dialogforums (RDF) in Frankfurt ab.

Wenn die Thomas-Cook-Jets oder die Airbusse der Oberurseler Aero Lloyd nicht mehr nach 23 Uhr in Frankfurt landen dürfen, kämen auf die beiden Ferienflieger erhebliche Mehrkosten zu, sagt der Dortmunder Luftfahrt-Experte Jens Flunkert voraus. Statt dreimal an einem Tag zwischen Mallorca und deutschen Städten wie Frankfurt, Düsseldorf und Dresden hin und her zu fliegen, wären nur noch zwei Umläufe möglich. Denn der Heimflug des dritten Umlaufs endet jetzt auf Rhein-Main zwischen Mitternacht und 1 Uhr – zu spät für das Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr, wie es als „Kompromiss“ für den Bau einer vierten Piste vorgesehen ist. In Sommernächten landen zwischen 23 und 1 Uhr im Durchschnitt 14 Maschinen.

Mit nur noch zwei Umläufen, erläutert Flunkert, könne ein Ferienflieger nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden. Die späte Rückkehr sei für die Kosten-Nutzen-Rechnung der Fluggesellschaften besonders wichtig, weil die Flieger anschließend sofort zur Wartung weiterrollen. Sowohl Condor als auch Aero Lloyd haben ihre Technik in Frankfurt und nutzen die Nachtruhe zwischen 1 und 5 Uhr zu den vorgeschriebenen Wartungsintervallen. Die Flugpläne sind so ausgelegt, dass jeder Jet zu den anstehenden Inspektionen nachts in Frankfurt ist. Lässt ein Nachtflugverbot keine Landung mehr nach 23 Uhr zu, wird die Wartung am Standort Frankfurt für beide Unternehmen „uninteressant“, wie Aero-Lloyd-Sprecher Asger Schubert betont. Die Konsequenz werde eine Verlagerung der 200 Mann starken Technik zu einem anderen Standort sein.

„Das könnte München sein“, erläutert Schubert, „aber auch Palma de Mallorca oder Alicante auf dem spanischen Fest-



Wenn es Nacht ist in Frankfurt, sollen zwischen 23 und 5 Uhr auf Rhein-Main keine Flugzeuge mehr starten und landen. Das jedenfalls sieht der Mediationsbeschluss zum Ausbau des Airports vor. Den nächtlichen Schnappschuss machte FR-Fotograf Rolf Oeser vom Maintower.

land.“ In der Folge würden „wohl auch Produktion und Verwaltung umziehen“. Der Aero-Lloyd-Sprecher: „Es macht keinen Sinn, die Abteilungen zu trennen.“ Damit stünden an den Standorten Frankfurt (200 Techniker, 60 Piloten und 250 Flugbegleiter) und Oberursel mit den 200 Beschäftigten in der Verwaltung etwa 700 Arbeitsplätze auf dem Spiel.

Für Thomas-Cook-Sprecher Boris Ogursky wäre bei einem Nachtflugverbot „unsere Geschäftsgrundlage ernsthaft gefährdet“. Die Airline sei „darauf angewiesen, dass die 14 in Frankfurt stationierten Maschinen auch nach 23 Uhr noch in ‚FRA‘ landen dürfen“. Entfielen die Nachtflüge, müsste Thomas Cook „nachdenken, Teile

des Flugbetriebs zu verlagern“. Betroffen davon wären 1500 Mitarbeiter in Cockpit und Kabine sowie 500 in der Technik.

Würden die letzten Flüge nicht mehr in Frankfurt enden, sieht Aero-Lloyd-Sprecher Schubert für Urlauber aus der Rhein-Main-Region zudem eine „schlechtere Bedienung“ voraus. Dann entfielen zwangsläufig auch die frühen Flüge morgens ab 5 Uhr Richtung Mittelmeer. Doch gerade diese sind bei Urlaubern „hoch begehrt“, weiß der Dortmunder Luftfahrt-Experte Flunkert: „Man kann morgens um 11 Uhr schon am Strand liegen und gewinnt fast einen Tag.“ Flunkerts Firma AirLog untersucht im Auftrag des Regionalen Dialogforums die wirtschaftlichen Folgen eines

Nachtflugverbots für die betroffenen Airlines. Zwar wird die Expertise erst im Januar fertig sein, fest steht für Flunkert aber schon jetzt: „Höhere Betriebskosten, höhere Wartungskosten und Kosten zur Umstrukturierung werden zu höheren Flugpreisen bei Reisen ab Frankfurt führen.“ Eine Alternative blieb Condor und Aero Lloyd: Sie könnten ihre Flugpläne so ändern, dass die letzten Flüge auf Airports wie Köln oder Leipzig enden. Dort gibt es (noch) kein Nachtflugverbot. Experten sind sich aber einig: Wird „Frankfurt fallen“, kommen die gleichen Forderungen auf alle anderen deutschen Airports zu.

Siehe Kommentar