

Ergebnisprotokoll

des Expertenhearings zum Thema
,Entwicklung des Flugverkehrs – Bereich Tourismus‘
des Arbeitskreises ,Verkehr‘
der Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt/Main
am 4. November 1999
im Hotel Kempinski, Gravenbruch

Expertenhearing ,Entwicklung des Flugverkehrs – Bereich Tourismus‘ am 4.11. 1999

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste (**Anhang 1**)
Dauer: 14.00 bis 17.30 Uhr
Moderation: Dr. Christoph Ewen
Protokoll: Mechthild Drott

Tagesordnung/Leitfragen:

- TOP 1 Begrüßung
- TOP2 Block 1:
Quantitative Entwicklung des Flugverkehrs von Deutschland aus
- Zielregionen
 - Treibergrößen
 - Preisentwicklung für Urlaubsflüge
- TOP 3 Block 2:
Tourismustrends
- Konzernbildung vs. Mittelständische Unternehmen
 - Umsteigeverbindungen
 - Attraktivität eines Flughafens
- TOP 4 Block 3:
Verlagerbarkeit
- Verlagerbarkeit von Zielgebieten
 - Anreize für andere Flughäfen
 - Erbenheim und Hahn
 - Größenordnung der Verlagerbarkeit
- TOP 5 Schlussrunde

Expertenhearing ‚Entwicklung des Flugverkehrs – Bereich Tourismus‘ am 4.11. 1999

TOP 1 Begrüßung

Herr Dr. Ewen begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Hearings und insbesondere die geladenen Experten Herrn Petermann (Büro für Technikfolgenabschätzung, Bundestag) , Herrn Heinen (Condor, Kelsterbach), Herrn Homeyer (TUI, Hannover) und Herrn John (Aero Lloyd, Oberursel)

Als Vorgehensweise wird vorgeschlagen, zu jedem Themenblock nacheinander die Experten zu hören und nach jedem Expertenbeitrag Fragen zu klären und kurz zu diskutieren. Die Vorgehensweise wird angenommen.

Den Anwesenden liegen als Tischvorlage die Leitfragen zum Hearing Tourismus des Herrn Dr. Ewen, Öko-Institut, und ein Zeitungsausschnitt aus der Frankfurter Rundschau vom 26.10.1999 „FAG hebt die Preise an, das Fliegen wird teurer“ vor.

TOP 2 Block 1: Quantitative Entwicklung des Flugverkehrs von Deutschland aus

Zu diesem Thema äußern sich nacheinander Herr Petermann, Herr Heinen, Herr Homeyer und Herr John.

Herr Petermann prognostiziert ein stetig steigende Wachstum im Tourismus bis zum Jahr 2010 . Der Tourismus ist in den Augen von Herrn Petermann eine boomende Branche, die Arbeitsplätze schafft und in einem erheblichen Maß zum Bruttosozialprodukt beiträgt.

Die Treibergrößen für das Tourismuswachstum sind im Beitrag von Herrn Petermann eine steigende Kaufkraft und ein stetig steigendes Wirtschaftswachstum. Außerdem geht er davon aus, dass die Preise für Urlaubsreisen stabil bleiben, was er auf Produktivitätsfortschritte der Veranstalter und Carrier zurückführt. Weiterhin nimmt er an, dass die Haushaltseinkommen steigen sowie auch die Haushaltsbudgets für Freizeit und Urlaub, es längere und häufigere Ferien, eine steigende Freizeit und Erlebnisorientierung gibt und eine Entbürokratisierung bei Ein- und Ausreise. Er spricht aber auch die Möglichkeit an, dass einiger seiner Annahmen nicht zutreffen könnten und die Tourismusbranche sich von einer boomenden Branche in eine Krisenbranchne etwickeln könnte. Auch das schließt er nicht aus.

Herr Heinen beginnt seine Ausführungen über das Wachstum der Condor. Bisher wuchs die Condor 8%-12% jährlich. Im laufenden Jahr wird ein Wachstum von 7%, in Frankfurt jedoch wird ein Wachstum von 9% erwartet. Für die Flottenbestellrechnungen wird bis zum Jahr 2010 mit einem Wachstum von 3-5% jährlich gerechnet. Von den 8 Milionenen beförderten Fluggästen der Conder fliegen 25% von Frankfurt.

Die Hauptzielgebiete der Condor sind:

- Mallorca
- Canaren
- Griechenland
- Spanisches Festland

Expertenhearing ‚Entwicklung des Flugverkehrs – Bereich Tourismus‘ am 4.11. 1999

Ab Frankfurt werden 70 Ziele angefliegen, davon sind 25% exotische Ziele (Intercontinentalflüge).

Herr Heinen beobachtet drei wichtige Trends in der Tourismusindustrie:

- Last Minute Trend, d.h. die Reisen werden immer kurzfristiger gebucht
- Trend zu kurzen Reisen, die Reisedauer wird immer kürzer, dafür wird öfters gereist
- Trend zu sinkenden Reisepreisen. Es sind keine Preiserhöhungen möglich, die Preise sinken sogar

Die sinkenden Flugpreise haben zur Folge, dass die Flotte optimal ausgenutzt werden muss und die Flugzeuge immer öfter fliegen, damit die Kosten gedeckt werden und noch Gewinne eingeflogen werden können.

In der anschließenden Diskussion stellt Herr Heinen heraus, dass die Grenze zwischen Charter- und Linienflug tendenziell aufgehoben ist. Besonders im Intercontinentalbereich gibt es eine intensive Zusammenarbeit zwischen dem LH-Linienflug und der Condor. Die Langstreckenflüge sind praktisch alle Linienflüge.

Als nächster spricht **Herr Homeyer** von der TUI, Hannover, die zur Preussag gehört, zu den Themen von Block 2. Herr Homeyer prognostiziert ein Wachstum von 3-4% in den nächsten Jahren, wobei er bei den Mittelstrecken 3% Wachstum voraussagt und bei den Fernstrecken 5-6%.

Als Zielregionen der TUI nennt er folgende Gebiete:

- Balearen
- Griechenland
- Nordafrika
- Spanien
- Kanaren
- Mallorca, wobei er Mallorca als sehr gut hervorhebt.

Dann nennt er noch einige Regionen für den Individualtourismus:

- Nordamerika
- China
- Indonesien
- Südafrika
- Etc.

Expertenhearing ‚Entwicklung des Flugverkehrs – Bereich Tourismus‘ am 4.11. 1999

Grosses Wachstum sieht er in den Regionen Karibik, Dominikanische Republik und Mexiko.

Herr Homeyer nennt einen bedeutenden Trend der Tourismusindustrie: die Individualisierung der Produktlinien (z.B. Family).

Bezugnehmend auf den Punkt Preisentwicklung im Tourismus sagt er, dass man momentan auf dem Preisniveau von Ende 1980 ist. Er schließt sich demnach der Meinung von Herrn Heinen an, dass es keine Preiserhöhungen bei Urlaubsreisen gibt.

Als letzter äußert sich **Herr John**, Fa. Aero Lloyd zu den Fragen von Block 1. Herr John stellt die Firma Aero Lloyd kurz vor: Aero Lloyd gibt es seit 1981, die Flotte hat 20 Flugzeuge, davon 14 Airbusse. Aero Lloyd konzentriert sich auf die Kurz- und Mittelstrecken, d.h. auf Flüge bis 5,5 Std. von Deutschland entfernt. 80% des Geschäfts werden mit Veranstaltern geschlossen, 20% des Geschäfts wird im Individualverkehr erzielt. Folgende Reiseziele sind wichtige Reiseziele der Aero Lloyd:

- Spanien, Griechenland, Portugal
- Ägypten, Israel, Jordanien etc.

60 % des Geschäfts ist im Sommer, 40% im Winter. Herr John prognostiziert in den nächsten vier Jahren ein moderates Wachstum von 2-3% jährlich, da grossen Veranstalter wie Neckermann schon an andere Carrier gebunden sind. Die Reiseziele sind abhängig von politischen Entwicklungen und Anschlägen (Ägypten, Israel, Jordanien). Herr John hebt den Mallorca Trend hervor und erwähnt Leute, die auf Mallorca ein Haus haben und einen Linienverkehr nach Mallorca erwarten, da sie sehr häufig nach Mallorca fliegen. Wie Herr Heinen und Herr Homeyer glaubt auch Herr John, dass sich keinerlei Preiserhöhungen durchsetzen lassen. Auf der anderen Seite stellt er höhere Kosten heraus, die zu einer Verschlinkung der Organisation führen, so dass auch die Aero Lloyd sich an das Preisniveau der Großen anpassen kann. Herr John betont wie Herr Heinen, dass die Auslastung der Flugzeuge durch mehr Umläufe gewährleistet sein muss. Für Palma Flüge rechnet er mit drei Umläufen am Tag, wobei er davon ausgeht, dass ein Umlauf 5 Stunden dauert, einschließlich der Warte- und Umsteigzeiten. Das Flugzeug ist also bei drei Umläufen nach Palma 15 Stunden ausgelastet.

Aus dem Publikum kommt zum Thema Preissteigerung eine Prognose, die mit den Prognosen und Erfahrungen der Experten überhaupt nicht übereinstimmt. Frau Borretty stellt die Theorie auf, dass bei der Herausbildung von wenigen großen Anbietern auf dem Tourismusmarkt, die Preise höher werden könnten und letztendlich die Nachfrage sinken könnte. Herr Heinen beantwortet die Frage von Frau Borretty in dem er sagt, dass Preissteigerungen nur im oberen Preissegment zu erwarten sind, das aber nur marginale Bedeutung hat. Bei den Massenzielen sind keine Preissteigerungen zu erwarten

Expertenhearing ‚Entwicklung des Flugverkehrs – Bereich Tourismus‘ am 4.11. 1999

Ergebnisse Block 1 aus den Beiträgen von allen vier Referenten :

- **Keine Preiserhöhungen durchsetzbar bei den Urlaubsreisen**
- **Trend zu kurzen und häufigen Urlaubsreisen**
- **Hohe Auslastung der Flugzeuge mit häufigen Umläufen wirtschaftlich notwendig**
- **Ca. 3% Wachstumsprognose in der Kurz- und Mittelstrecke**
- **5-6% Wachstumsprognose in der Langstrecke**

TOP 3 Block 2: Tourismustrends

Herr John, als erster Redner zu Block 2, nimmt Bezug auf die Konzernbildung und stellt klar, dass es für ein mittelständisches Unternehmen schwierig ist, sich gegenüber den Konzernen zu behaupten. Anders als die großen Carrier, bedient Aero Lloyd vor allem die unabhängigen Veranstalter und stützt sich auf den Individualverkehr, der wie gesagt 20% des Gesamtvolumens ausmacht. Herr John weist in diesem Zusammenhang noch daraufhin, dass in Frankfurt 6 Flugzeuge von 20 stationiert sind. Der Rest der Flotte ist in Deutschland und Österreich verteilt.

Dann geht er auf das Thema Umsteigeverbindungen ein. An dieser Stelle macht er sehr deutlich, dass Umsteigeverbindungen bei den Kurz- und Langstrecken als schlechte Qualität angesehen werden. Das Ziel seiner Firma ist es, Non-Stop-Flüge anzubieten.

Für die Attraktivität eines Flughafens nennt er zwei Kriterien:

- Erreichbarkeit
- Großes Angebot an Flügen

Den Landegebühren ordnet er eine geringere Bedeutung zu, da die Wünsche der Veranstalter die erste Priorität für einen Carrier haben.

Der nächste Redner zu Block 2 ist **Herr Homeyer**. Er meint, dass die großen Konzerne in der Tourismusbranche eine immer bedeutendere Rolle einnehmen werden. Der Trend geht, nach Herrn Homeyer, zur vertikalen Integration, d.h. der Tourismuskonzern umfasst alle Wertschöpfungsgrößen vom eigenen Reisebüro bis zum eigenen Hotel. Trotzdem glaubt er, dass es einige unabhängige Tourismusfirmen geben wird, die Bereiche abdecken, die die Konzerne nicht abdecken können. Außerdem sieht er auch den Trend zum Global Player in der Tourismusbranche. Hier erwähnt er die Fusion von LTU und Swiss Airlines, wobei er annimmt, dass dieser neue Tourismuskonzern mehr Flüge von Zürich aus anbieten wird.

Expertenhearing ‚Entwicklung des Flugverkehrs – Bereich Tourismus‘ am 4.11. 1999

Beim Thema Umsteigeverbindungen weicht er nicht sehr stark von der Meinung des Herrn John ab. Er stellt heraus, dass, wenn der Kunde die Wahl hat, Umsteigeverbindung oder Non-Stop-Flug, er sich für den Non-Stop-Flug entscheidet. Bei Kurz- und Mittelstreckenflügen wird nahezu jeder Flughafen als Abflughafen angeboten. In der Kurz- und Mittelstrecke spielt die Umsteigeverbindung eine untergeordnete Rolle. Trotzdem glaubt er, dass es weiterhin Umsteigeverbindungen geben wird, wobei immer mehr die Alternative Zug zu Flug eine Rolle spielt. In der Langstrecke sieht er mehr Bedarf für Umsteigeverbindungen, da aufgrund der Nachfragesituation die Flugzeuge nicht voll werden und die Notwendigkeit besteht, Passagiere aus anderen Einzugsgebieten dazuzuladen.

Zum Schluss geht er auf die Attraktivität eines Flughafens ein. Er sieht das Wachstum nur bei den großen Flughäfen. 15% aller Flüge der TUI fliegen von Frankfurt. Die kleinen Flughäfen spielen eine untergeordnete Rolle. Die TUI hat den Flughafen Hahn schon seit 7 Jahren im Programm, ohne dass Hahn ein Wachstum aufweist. Er nennt drei Hauptkriterien für die Attraktivität eines Flughafens:

- Die Grösse des Einzugsgebiets
- Anreisemöglichkeit
- Qualität eines Flughafens (Infrastruktur)

Die Flughafengebühren spielen für die TUI als Veranstalter eine untergeordnete Rolle.

Der nächste Referent zu Block 2 ist **Herr Heinen**. Er beschreibt die Konzernbildung in der Tourismusbranche als Oligopol und prognostiziert eine Entwicklung von 5 Blöcken in Deutschland im Tourismus.

Zum Thema Umsteigeverbindung sagt er, dass die Zubringung in der Langstrecke eine große Rolle spielt. Er spricht von 200.000 Passagieren im Jahr, die Langstreckenflügen zugebracht werden.

Als Hauptkriterium für die Attraktivität eines Flughafens nennt er die gute Anbindung, die beim Flughafen Frankfurt gegeben ist. Deswegen sind auch 13 der 42 Flugzeuge umfassenden Flotte der Condor in Frankfurt stationiert. Aus den Ausführungen des Herrn Heinen lässt sich heraushören, dass das „K.O. Kriterium“, das gegen oder für einen Flughafen spricht, für Herrn Heinen die Kundennachfrage nach einem Flughafen ist. Er erwähnt in diesem Zusammenhang, dass Hahn nicht nachgefragt wird und deshalb auch nicht von Interesse für die Condor ist.

Expertenhearing ,Entwicklung des Flugverkehrs – Bereich Tourismus‘ am 4.11. 1999

Herr Petermann äußert sich zum Schluß zu den Themen von Block 2. Sein Beitrag ist eine Prognose für das Jahr 2005. Bei den Veranstaltern prognostiziert er die Tendenz über die Grenzen von Deutschland hinaus nach Europa zu expandieren (Integrierter Tourismuskonzern vom Reisebüro bis zum Hotelbett). Bei den Carriern sieht er die wachsende Bedeutung von strategischen Allianzen voraus. Internationale Carrier schließen sich mit Local Carriern zusammen, um den Markt völlig abzudecken. Er glaubt auch an eine kurze Bütezeit der Low Cost Carriers. Welche Rolle genau kleinere Spezialfirmen einnehmen werden, die sich nach seiner Meinung auch in Allianzen bündeln werden, kann er nicht voraussagen.

Ergebnisse Block 2 aus den Beiträgen von allen vier Referenten :

- **Trend zur Bildung einiger weniger Tourismuskonzerne in Europa, Oligopol**
- **Umsteigeverbindungen gelten besonders im Kurz- und Mittelflugstrecken Bereich beim Kunden als unattraktiv, Non-Stop-Flüge werden bevorzugt**
- **Bei der Langstrecke sind Umsteigeverbindungen jedoch aus ökonomischen Gründen für die Carrier unverzichtbar**
- **Die Attraktivität eines Flughafens für die Anbieter ist wesentlich geprägt von der Größe des Einzugsgebiets, der Erreichbarkeit , der Infrastruktur eines Flughafens und dem Angebot an Flügen**
- **Die Flughafengebühren spielen eine untergeordnete Rolle für die Anbieter bei der Wahl eines Flughafens, besonders für die Veranstalter.**
- **Die Kundennachfrage nach einem Flughafen spielt eine entscheidende Rolle für die Anbieter bei der Wahl eines Flughafens**
- **Für die Carrier ist die Veranstalter-Nachfrage nach einem Flughafen die erste Priorität bei der Wahl eines Abflugflughafens**

TOP 4 Block 3: Verlagerbarkeit

Herr Petermann spricht als erster Redner zur Verlagerbarkeit der Tourismusflüge . Er sagt von vorneherein, dass er sich nicht befugt fühlt zu diesem Thema Stellung zu nehmen. Nach seiner Meinung stellt sich an dieser Stelle die Frage, ob man die Belastungsspitzen (z.B. im Lärmaufkommen des Frankfurter Flughafens) auf mehrere Orte streuen soll. Er stellt in den Raum, dass die Bündelung eher eine ökologische Entlastung darstellen könnte und dass die Streuung auf mehrere Flughäfen unter dem Strich zu größerer ökologischer Belastung führen könnte. Ein ähnliches Ergebnis hätte eine Untersuchung bei den Center Parks gezeigt, wo die Bündelung der Tourismusströme zu einer Entlastung geführt hat, anstatt neue Belastungen an anderen Orten aufzubauen.

Expertenhearing ‚Entwicklung des Flugverkehrs – Bereich Tourismus‘ am 4.11. 1999

Der zweite Beitrag zur Frage der Verlagerbarkeit kommt von **Herrn Heinen**. Er betont noch einmal, dass die Veranstalter den größten Teil des Flugaufkommens generieren und die Veranstalter bestimmen von welchem Ort zu welchem Ort die Condor fliegen muss. Die Condor ist also bei der Wahl eines Abflugflughafens vom Veranstalter abhängig. In diesem Zusammenhang weist er noch einmal daraufhin, dass es keine klare Klassifizierung in Tourismusflüge und Linienflüge mehr gibt. Die Spanienflüge der Condor sind z.B. alle Linienflüge.

Er spricht zuerst über die Möglichkeit, Langstreckenflüge von Frankfurt wegzuverlagern. Da die Langstreckenflüge alle in das Zubringersystem der LH eingegliedert sind und nur Frankfurt und München eine Zubringerstruktur haben, ist nur eine Verlagerung nach München möglich. Die Verlagerung nach München würde eine Verlagerung einer Teilflotte nach München bedeuten und wäre mit großen Kosten verbunden. Ausserdem müsste das Zubringersystem, das von der LH bedient wird, geändert werden und auf München zugeschnitten werden. Diese Dezentralisierung und die Entstehung von 2 Heimathäfen verursacht Kosten, die die Condor nach der Meinung von Herrn Heinen bei den vorhandenen Gewinnmargen nicht tragen kann.

Als nächstes stellt er die Verlagerung der Spanienflüge, ein Beispiel für Kurzstreckenflüge, aus Frankfurt als nicht machbar dar. Wenn die Condor keine Frankfurt-Spanien Flüge mehr anbieten würde, meint Herr Heinen, würden diese Flugverbindungen bei anderen Fluglinien, in diesem Beispiel wäre das die Iberia, nachgefragt werden.

Nach Herrn Heinen würde die Umleitung von Tourismusströme aus einem Einzugsgebiet auf einen Flughafen aus einem anderen Einzugsgebiet zu Preisnachlässen führen, die die Condor nicht verkraften könnte.

Die Verlagerung von Tourismusflügen von Frankfurt nach Wiesbaden-Erbenheim hält er aus folgenden Gründen für problematisch:

- In Erbenheim müsste eine teure technische Infrastruktur aufgebaut werden (Erstatzteillager etc.), doppelte technische Infrastruktur Frankfurt und Erbenheim führt zu untragbaren Kosten
- Erbenheim ist nicht so gut verkehrsmäßig erreichbar wie Frankfurt am Main (S-Bahnanschluss etc., Fernbahnhof etc.)
- Erbenheim bietet nicht die gleichen Facilities wie Frankfurt/Main (Geschäfte etc.)
- Erbenheim hat nicht die gleiche Kundenakzeptanz wie Frankfurt/Main

Expertenhearing ‚Entwicklung des Flugverkehrs – Bereich Tourismus‘ am 4.11. 1999

Der nächste Beitrag zu Block 3 kommt von **Herrn Homeyer**. Herr Homeyer hebt hervor, dass letztendlich der Gast bestimmt, von welchem Flughafen abgeflogen wird. Frankfurt ist in seinen Augen ein eindeutig präferierter Flughafen. 15% aller Flüge der TUI fliegen von Frankfurt. Wachstum weisen nach Herrn Homeyer nur die großen Flughäfen auf. Die Tertiärflughäfen, d.h. kleinere Flughäfen haben in seinen Augen folgende Nachteile:

- Ein begrenztes Fluggastaufkommen in der Region
- Eine schlechtere Infrastruktur als die großen Flughäfen
- O-Wachstum z.B. bei Hahn, das die TUI seit 6-7 Jahren im Programm hat

Er weist auf die Grenzen der kleinen Flughäfen hin und spricht davon, dass Frankfurt nicht ersetzt werden kann, eventuell ergänzt.

Herr John spricht zum Schluss über das Thema Verlagerbarkeit und schließt sich in seiner Meinung den Vorrednern an. Zusätzlich zu den von den Vorrednern genannten Punkten bemängelt er, dass die Verlagerung des touristischen Flugverkehrs ein dirigistischer Eingriff wäre. Er meint, dass sich die Kundennachfrage nicht dirigistisch lenken lässt.

Herr Dr. Ewen schaltet sich an dieser Stelle in die Diskussion ein und erwähnt, dass die touristischen Flüge verlagert werden sollen, da es die Tourismusflüge sind, die die Zeitfenster 5.00 Uhr bis 7.00 Uhr und 23.00 Uhr bis 1.00 Uhr besetzen und nicht die Geschäftsflüge. Jetzt zeigt Herr Heinen eine Folie, die genau das aufzeigt. Er sagt, dass die Condor der zweitgrößte Carrier am Flughafen Frankfurt/Main ist, obgleich der Tourismusflug insgesamt nur einen Bruchteil der Linienflüge ausmacht. Der Tourismus sei eine boomende Branche und sollte nicht gegenüber den Geschäftsflügen diskriminiert werden. Die Carrier im Tourismus benötigen nach Herrn Heinen die Zeitfenster am frühen Morgen und späten Abend, um wirtschaftlich operieren zu können. Weiter oben wurde schon die Notwendigkeit erwähnt, mehrere Umläufe pro Tag für ein Flugzeug zu haben, um ein Flugzeug wirtschaftlich optimal auszulasten. Herr Heinen sieht die Gefahr, wenn die Flugzeuge der Condor nicht mehr früh starten und spät landen dürfen, die Condor Frankfurt verlässt und ausländische Carrier, den Markt bedienen. Denn ausländische Carrier benutzen Frankfurt nicht als Heimathafen, fliegen morgens früh von ihrem Heimathafen ab und landen in Frankfurt am Tag, also nicht zu den Nachtrandzeiten. Abends müssen die ausländischen Carrier auch nicht in Frankfurt spät einfliegen, sondern in ihrem Heimathafen. Er erwähnt noch, dass in Gross Britanien die Flugzeuge rund um die Uhr starten und landen, damit ihre Flugzeuge besser auslasten können und die Preise kaputt machen (z.B. Dominikanische Republik für 600,- DM die Woche).

Expertenhearing ‚Entwicklung des Flugverkehrs – Bereich Tourismus‘ am 4.11. 1999

Aus dem Publikum kommt noch die Frage, ob man die Zeitfenster verschieben könnte, wenn bei einem Flughafenausbau mehr slots zur Verfügung ständen. Herr Heinen konnte diese Frage nicht beantworten, weil er nicht weiss, welche slots der Condor dann zur Verfügung ständen.

Zum Thema Verlagerbarkeit von Vekehren von großen Flughäfen auf kleinere Flughäfen erwähnt Herr Heinen noch, dass die Condor versucht hat, Teile ihrer Verkehre von Heathrow nach Stantstatt zu verlagern, was nicht gelungen ist, da Stantstatt nicht vom Kunden akzeptiert wurde.

Egebnisse Block 3 aus den Beiträgen von allen vier Referenten :

- **Die Verlagerung von Langstreckenflügen ist bei der Condor nur auf den Großflughafen München möglich, da die Condor in das Zubringersystem der LH eingebunden ist**
- **Die Verlagerung von Tourismusflügen zu einem zusätzlichen zweiten Heimatflughafen bedeutet den Aufbau einer zweiten technischen Infrastruktur und enorme Kosten**
- **Wenn deutsche Carrier nicht mehr Frankfurt als Abflughafen anbieten, bedienen ausländische Carrier den Markt**
- **Erbenheim und Hahn werden von den Anbietern nicht als Ersatz für Frankfurt akzeptiert, da schlechtere Verkehrsanbindung, schlechtere Infrastruktur, hohe Kosten für den technischen Aufbau, weniger Kundenakzeptanz, kleineres Einzugsgebiet (Hahn)**
- **Die Tourismusfirmen (Herr Heinen, Herr John) fühlen sich gegenüber den Linienfliegern diskriminiert. Man spricht von dirigistischen Eingriffen, die sich nicht beim Kunden durchsetzen lassen.**
- **Kritische Stimmen aus dem Publikum fordern keine Erhöhung der Kapazität des Flughafens sondern Schutz der Nachtruhe**

Anhang:

- **Anwesenheitsliste (Anhang 1)**
- **Leitfragen zum Tourismus Hearing, Dr. Ewen, Öko-Institiut (Anhang 2)**
- **Zeitungsartikel Frankfurter Rundschu 26.10.1999 „FAG hebt die Preise an, das Fliegen wird teurer“ (Anhang 3)**
- **Folien des Herrn Petermann (Anhang 4)**