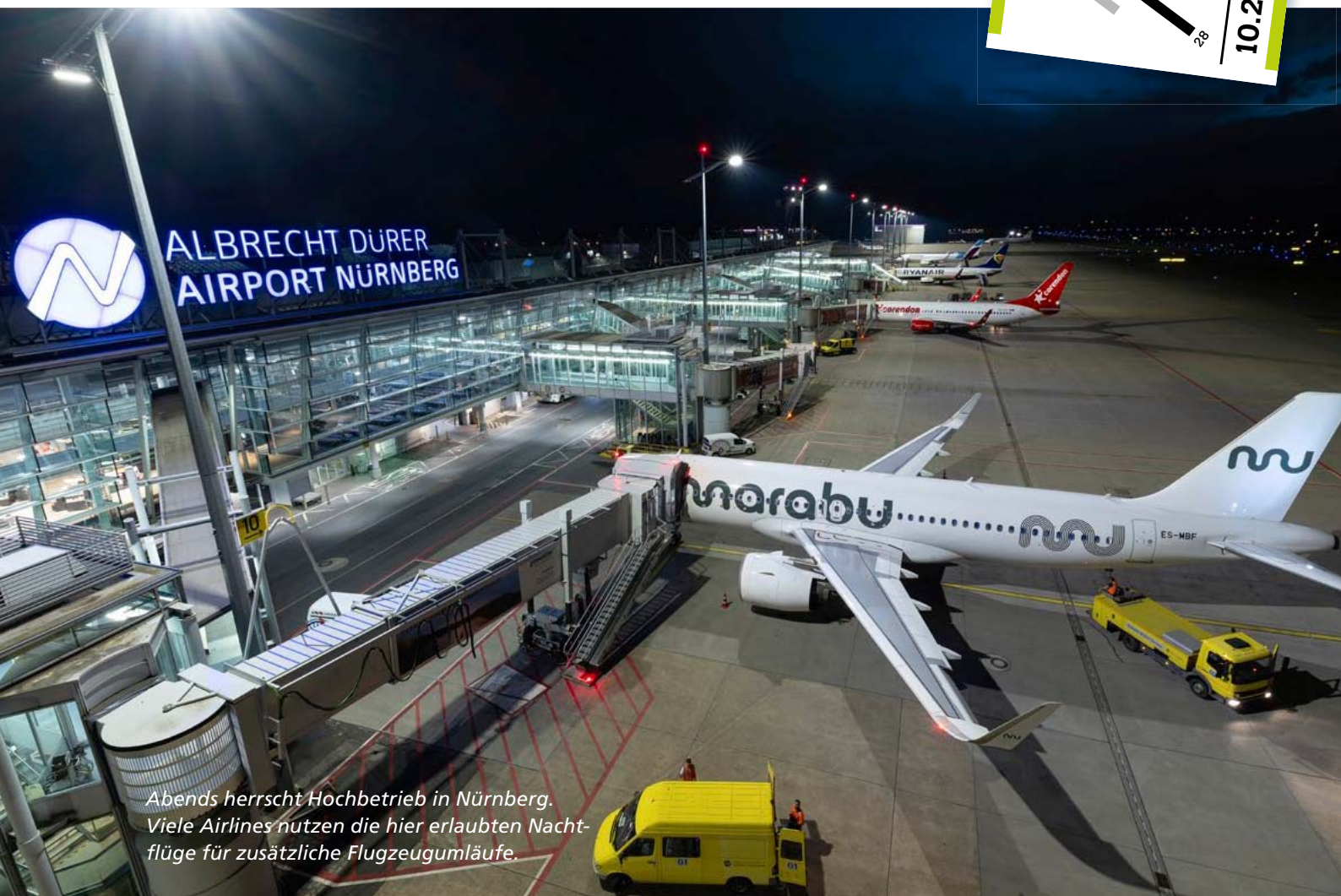


Fränkisches Sandwich

Vor 70 Jahren eröffnete Nürnberg den ersten Neubau-Flughafen der Bundesrepublik. Heute punktet der Dürer-Airport mit einer seltenen Nachtflugerlaubnis und seinem ungewöhnlich breiten Angebotsspektrum.



Abends herrscht Hochbetrieb in Nürnberg. Viele Airlines nutzen die hier erlaubten Nachtflüge für zusätzliche Flugzeugumläufe.

W Von TIMO BREIDENSTEIN/SST

ir liegen praktisch in der Mitte zwischen Frankfurt und München, ein klassisches Sandwich,“ skizziert Nürnbergs Flughafenchef Dr. Michael Hupe beim Gespräch mit der *FLUG REVUE* die räumliche Situation. „Diese Lage können wir nicht ändern. Wir beobachten aber, dass der Abfluss, die sogenannte Leakage, Richtung München deutlich stärker ist als Richtung Frankfurt.“

EIGENES EINZUGSGEBIET

Also warum sollte man Nürnberg anfliegen und nicht nur München oder Frankfurt? Zum einen sind wir kein Anhängsel von München. Wir sind nicht die ‚dritte Landebahn Münchens‘, wie das

politisch teils dargestellt wurde, sondern wir haben ein eigenes Einzugsgebiet mit rund vier Millionen Einwohnern. Diesen Menschen wollen wir ein attraktives Flugangebot bieten, damit sie nicht nach Frankfurt oder München ausweichen müssen.“

Das klappt in diesem Sommer wieder deutlich besser. Alleine in der diesjährigen Ferienreisewelle erwartete Nürnberg 798 000 Passagiere, rund zehn Prozent mehr als im letzten Jahr. Favorit ist aktuell Antalya vor Mallorca und den griechischen Inseln. Unter den Städteteilen liegen Amsterdam, Paris, Frankfurt und



Dr. Michael Hupe
Hupe kam 2013 von
Dresden nach Nürnberg

Istanbul vorne. Der aufkommensstärkste Reisetag wurde bei Redaktionsschluss am 8. September erwartet: 21 000 Passagiere sollten abgefertigt werden.

Nicht nur im Sommer erholt sich die Lage, auch über das Jahr gerechnet. So kam Nürnberg 2024, erstmals seit 2019, wieder

knapp über vier Millionen Fluggäste im Jahr (plus 2,5 Prozent) und erreichte Rang 9 in Deutschland. Damit verheilen die Wunden der Coronazeit endlich. Allerdings wurden 5,6 Mio. Euro Jahresverlust ausgewiesen – bei 99,5 Millionen Euro Jahresumsatz. Der Verlust lag zwar



Die Boeing 767 von Omni Air startet als Charterflug für das US-Militär, das rund um Nürnberg Stützpunkte unterhält.

weit unter den ursprünglich befürchteten 15 Mio. Euro, könnte sich aber wegen eines neuen Tarifvertrags für den Öffentlichen Dienst und die Bodenverkehrsdienste in diesem Jahr wieder erhöhen. Ein Defizit ist grundsätzlich keine Überraschung, denn Nürnberg musste, wie auch viele andere deutsche Flughafenstandorte, mit einem schrumpfenden Linienflugangebot (minus 9,2 Prozent) zurechtkommen. Alleine die innerdeutschen Flüge sind seit Corona zur Hälfte weggebrochen.

Deshalb setzen die Franken auf das wachsende Ferienflug- und Privatreisegeschäft, das um satte 23 Prozent zulegen sollte. Dazu trugen auch neu in „NUE“, so der Flughafencode, stationierte Flugzeuge von Condor-Partner Marabu und Eurowings bei. Auch Corendon hat ein Flugzeug fest in Nürnberg stationiert.

Trotz eines leichten Rückgangs der Flugbewegungen steigen die Passagierzahlen, denn die Flugzeuge werden größer und fliegen höher ausgelastet. Lag die typische Auslastung Ende der neunziger Jahre noch bei 60 Prozent, so erreicht sie im Durchschnitt heute über 83 Prozent, ein historischer Höchststand. Auch die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung pro Flug wächst. Flog man in den 2000er Jahren noch rund 650 Kilometer weit, liegt der Durchschnitt heute bei 1380 Kilometern Flugentfernung. Für das Gesamtjahr 2025 werden 4,3 Millionen Passagiere erwartet, 300000 mehr als im Vorjahr.

AMBULANZFLUG-ZENTRALE

Ein heimlicher Trumpf Nürnbergs ist seine Nachtfluggenehmigung. Sie ermöglicht den Airlines, sofern sie nicht sehr lautes Fluggerät einsetzen, zusätzliche Flugzeug-Nachtumläufe und Nürnberg weitere Rollen, die andere Standorte so nicht bieten können. So ist der Dürer-Airport weltweit wichtigster Ambulanzflug-Standort mit ortsansässigen Spezialbetrieben wie dem Jet-Betreiber FAI und dem Aero-Dienst, der auch den ADAC Ambulanz-Service und dessen zwei Do 328 Jets betreut. Die renommierten Mittelständler sind wichtige Arbeitgeber am Standort.

Die Breite des Angebots ist eine Besonderheit Nürnbergs, aber Flughafendirektor Hupe hält die mittlere Größe für das entscheidende Merkmal: „Die großen Drehkreuze wie Frankfurt und München sind hochkomplex ausgelegt, mit aufwendiger Gepäcklogistik, vielen Vorfeldern, dadurch langen Rollwegen und längeren Bodenzeiten. Für Airlines, die Punkt-zu-Punkt-Verkehr betreiben, also Low-Cost-Carrier oder touristische Anbieter, sind wir deutlich effizienter. Unsere Infrastruktur ist einfacher, die Turnaround-Zeiten sind kürzer, und wir können auch günstiger anbieten. Die 25-Minuten-Bodenzeit, die viele Airlines fordern, können wir problemlos darstellen. Das ist in Frankfurt oder München

deutlich schwieriger, schon allein wegen der Rollzeiten, Außenpositionen, Bus-transfers und Slot-Beschränkungen.“ Die größte Airline in Nürnberg ist mit Abstand Ryanair, auf die 28 Prozent des Passagieraufkommens entfallen. Danach folgen Sun Express (8 Prozent), Corendon und Eurowings (je 7 Prozent), Wizz Air, Lufthansa und Turkish (je 6 Prozent), KLM und Condor/Marabu (je 5 Prozent) sowie Pegasus (4 Prozent).

Auf die restlichen Airlines entfallen 18 Prozent der Passagiere. In diesen Block gehören auch schon seit Jahrzehnten Nürnbergs militärische Fluggäste, die insbesondere zur Ausbildung zum

WIR HABEN AUSREICHEND VERKEHR, UM EIN „RICHTIGER“ FLUGHAFEN ZU SEIN, ABER AUCH EINE ÜBERSCHAUBARE GRÖSSE, BEI DER DIE WEGE KURZ SIND. Flughafenchef Michael Hupe





Ein Airbus A330 des britischen Militärs beim morgendlichen Start.

benachbarten US-Manövergelände Grafenwöhr reisen. Auch Familienreisen in Bayern stationierter US-Soldaten machen sich in Nürnberg bemerkbar. Neben militärischen Frachtern kommen vor allem angemietete Zivilflugzeuge für diese Militärcharter zum Einsatz.

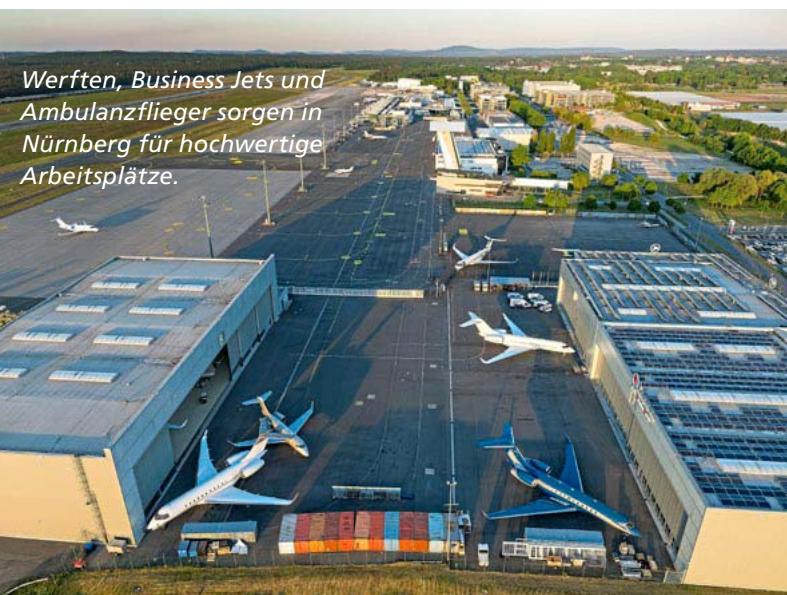
LOWCOSTER LIEFERN BESUCHER

Obwohl die Niedrigpreisairlines wegen der im EU-Vergleich derzeit besonders hohen Standortkosten in Deutschland gerade auf der Wachstumsbremse stehen (siehe auch Editorial Seite 3), hält ihnen Flughafenchef Hupe ihre zweiseitige Blickrichtung zugute:

„Airlines wie Ryanair oder Wizz Air denken nicht nur outgoing (an von Nürnberg aus abfliegende Passagiere), sondern auch incoming (also an anreisende, auswärtige Passagiere, d. Red.). Bei vielen Strecken, zum Beispiel auf die iberische Halbinsel, haben wir rund ein Drittel ankommenden Verkehr. Wir müssen nicht die gesamte Maschine mit Passagieren aus unserem Markt füllen. Und dieser Incoming-Verkehr ist für die Metropolregion Nürnberg hochinteressant, weil er Kaufkraft importiert, sei es in Hotellerie, Gastronomie oder Einzelhandel. Das ist ein Effekt, den wir mit klassischen Airlines nie so erreicht haben.“

Ein weiterer Nutznießer der zuvor schon genannten Nachtflugerlaubnis ist die Luftfracht, die in Nürnberg 2024 wieder wuchs: Um 5,7 Prozent legte die direkt in Nürnberg per Flugzeug startende Luftfracht zu und um 3,5 Prozent der wesentlich größere Teil, der erst per Lkw an andere Frachtdrehkreuze reist, die sogenannte „getruckte“ Luftfracht.

„Aktuell betreiben wir einen stabilen Nachtfrachtbetrieb mit FedEx. Zwei Maschinen, darunter eine ATR und eine 737, fliegen regelmäßig nach Paris Charles de Gaulle und Lüttich“, sagt der Flughafendirektor. „Das Geschäft läuft konstant, allerdings ohne große Bewe-



Werften, Business Jets und Ambulanzflieger sorgen in Nürnberg für hochwertige Arbeitsplätze.



Nürnbergs enge Rollwege verlangen Jumbo-Piloten mit gutem Augenmaß.



Als größtes Flugzeugmuster kommt die Lockheed C-5 Galaxy nach Franken. 1986 besuchte sogar eine Concorde Nürnberg.

gung nach oben. Wir arbeiten hier eng mit unserem Partner CHI Cargo Handling International zusammen, mit dem wir ein Joint Venture am Standort haben. Ziel ist es, mittelfristig neue Projekte zu entwickeln. Allerdings ist die regionale Exportwirtschaft aktuell etwas schwächer unterwegs, etwa im Automotive Sektor. Ein potenziell interessantes Projekt mit BMW kam durch einen Spediteurwechsel nicht zustande.

Ein generelles Problem ist, dass uns die Flexibilität fehlt, die größere Flughäfen mit Langstreckenpassagierflügen und Großraumgerät haben. Die Kombination von Beiladefracht auf Linienflügen und Vollfrachtereinsätzen funktioniert dort deutlich einfacher. Bei uns fehlt dieser Hebel – das erschwert die Akquise. Unsere Startbahn ist mit 2700 Metern etwas knapp für manche Langstreckenfrachter. Weitere 300 Meter würden hel-

ZIEL: STABILES STRECKENANGEBOT FÜR PASSAGIERE, NACHHALTIGER STANDORT UND FRACHTWACHSTUM

fen. Trotzdem zeigen uns militärische Verbindungen, dass vieles technisch möglich ist, etwa Richtung USA oder Indien.“

NEUE ZIELE IM WINTER

Mit dem Winterflugplan gibt es aktuelle neue Ziele ab Nürnberg: Beirut mit Sundair und ab November Erbil im Nordirak mit Eurowings. Ab Ende Oktober verdichtet außerdem Air France ihre seit 70 Jahren bediente Traditionsverbindung nach Paris auf drei tägliche Flüge. Damit bieten Air France und KLM, die sogar schon 90 Jahre den Nürnberger Raum ansteuert, bis zu 48 wöchentliche Flüge zu den jeweiligen Drehkreuzen Paris-Charles de Gaulle und Amsterdam-Schi-

phol. Neu ins Programm nimmt zudem Wizz Air die beiden rumänischen Ziele Temeswar und wieder Brasow, die jeweils dreimal wöchentlich bedient werden.

Zu seinen künftigen Plänen hält sich Flughafenchef Hupe insgesamt noch bedeckt, verrät aber: „Ein aktuelles Thema ist Dubai. Wir hatten hier schon Flüge mit Holiday Europe im Auftrag von FTI. Nach deren Insolvenz ist die Strecke weggefallen. Wir sehen aber, dass Airlines wie Condor und Eurowings mit der A320neo Langstrecken aus Berlin oder Stuttgart anbieten. Da ist es nur logisch, dass auch wir an solchen Konzepten interessiert sind. Vor allem, weil wir in der Vergangenheit gezeigt haben, dass



In diesem Jahr werden 300 000 zusätzliche Passagiere in Nürnberg erwartet.



Kürzester Linienflug im Lufthansa-Netz ist heute Nürnbergs Drehkreuzanbindung an Frankfurt.

der Markt funktioniert. Grundsätzlich analysieren wir sehr genau, welche Airlines mit welchen Flugzeugtypen welche Ziele bedienen – gerade mit Blick auf neue Muster wie die A321XLR, die auch für mittlere Langstrecken ab Nürnberg infrage kommen. Ich habe kürzlich die Flottenprognosen von Airbus und Boeing ausgewertet. Beide Hersteller rechnen bis 2044 mit über 8000 zusätzlichen Flugzeugen in Europa. Das heißt: Kapazität wird da sein, und wir als Nürnberg müssen uns darum bemühen, daran teilzuhaben.

ZIEL: STABILES ANGEBOT

Allerdings wird Wachstum ohne ökologische Verantwortung künftig nicht mehr akzeptiert. Politisch und gesellschaftlich ist das Thema CO2 und Klimaschutz zentral. Airlines tun sich mit nachhaltigen Lösungen wie SAF und Power-to-Liquid schwer, Flughäfen haben es einfacher. Wir setzen auf Photovoltaik. Unsere neue Anlage mit über 22800 Modulen ist fertig montiert und die Anlage liefert bereits Strom. Im nächsten Schritt gehen wir mit rund 10 MWh Speicherleistung an den Start, mit-

elfristig wollen wir den Tag-Nacht-Zyklus vollständig abdecken“, erläutert Hupe.

„Unser Ziel ist, den Flughafen in zehn Jahren als modernen, nachhaltig betriebenen Standort mit stabilem Streckenangebot für Passagiere und gezieltem Frachtwachstum zu positionieren, und zwar wirtschaftlich tragfähig und ökologisch vertretbar. Die größte Herausforderung liegt aus meiner Sicht bei der politischen und gesellschaftlichen Akzeptanz, denn Flugscham ist zwar momentan kaum noch ein Thema, aber das kann sich schnell wieder ändern, wenn wir die Emissionsthemen nicht im Griff haben“, so Hupe. Die Flughafengesellschaft schätzt, dass Nürnberg bei anhaltendem Verkehrswachstum seine Verluste verringern und ab 2030 schwarze Zahlen schreiben kann.

FR

Wir danken dem Flughafen Nürnberg, der Flugsicherung und der Flughafenfeuerwehr für die Unterstützung bei den Fotoaufnahmen für diesen Artikel. Alle Drohnenvideos und Luftaufnahmen entstanden mit vorheriger Genehmigung.

Daten **Flughafen Nürnberg** **Albrecht Dürer**

IATA-Code: NUE

ICAO-Code: EDDN

Eigentümer: Flughafen Nürnberg GmbH; Anteilseigner: Freistaat Bayern und Stadt Nürnberg: je 50 Prozent

Töchter für Bodenverkehrsdienste, Parken und Geschäfte sowie Energieversorgung, eigenes Solarfeld

Lage: 4,5 Kilometer nördlich der Innenstadt, U-Bahn-Anschluss

Startbahn: 10/28: Länge: 2700 m

Parkpositionen: 37, davon sechs terminalnah und wiederum vier mit Fluggastbrücken.

Flugbewegungen 2024: 48 628

Passagiere 2024: 4,03 Mio.

Luftfracht 2024: 4720 t

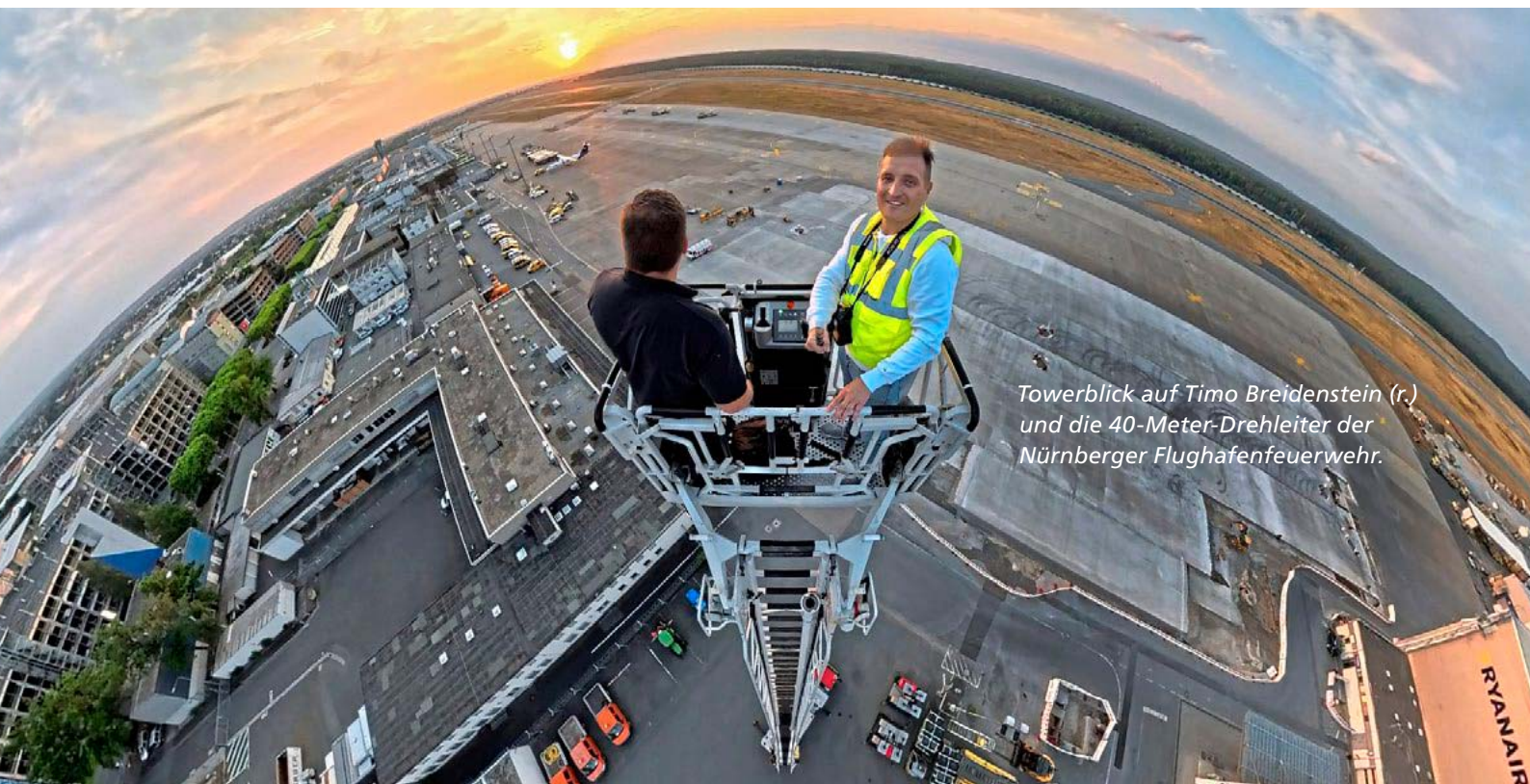
Arbeitsplätze am Flughafen: 3500, davon 1000 bei der Flughafengesellschaft.

Christoph 27, DRF-Flugrettung (Airbus H145), **Einsätze 2024:** 1541

Website

www.airport-nuernberg.de

(ab Ende September mit neuer Vorfeld-Webcam)



Towerblick auf Timo Breidenstein (r.) und die 40-Meter-Drehleiter der Nürnberger Flughafenfeuerwehr.

kurz notiert

Wegen starker Nachfrage, insbesondere im Verkehr nach Antalya, verstärkt **Corendon Airlines** im Sommerflugplan 2026 ihre vier deutschen Basen Düsseldorf, Köln/ Bonn, Hannover und Nürnberg. Jede Basis erhält dann zwei stationierte Flugzeuge, Düsseldorf sogar vier.

Die Luftwaffe hat Anfang August einen neuen **Airbus A400M** in Empfang genommen. Der Militärtransporter ist die 50. A400M, die Airbus für Deutschland gebaut hat.

Die spanische Luftwaffe hat für die NATO Air Policing Mission erstmals sechs ihrer F/A-18 Hornet nach Keflavik auf Island verlegt.

Seit September testen Lufthansa-Mitarbeiter aus den Bereichen Boden, Kabine und Cockpit vier Monate lang Entwürfe für **neue Lufthansa-Uniformen**. Erst nach dem Trageversuch soll über eine Beschaffung entschieden werden.

Es wäre der erste Uniformwechsel bei LH seit 24 Jahren.

Turkish Airlines plant, im Jahr 2026 für 300 Mio. Euro Anteile bei **Air Europa** zu erwerben. Dies kündigte Turkish ihren Aktionären an. Geplant sein dürfte eine Beteiligung in Höhe von etwas über 25 Prozent. IAG hatte zuvor ihre geplante Air-Europa-Komplettübernahme aus kartellrechtlichen Gründen absagen müssen.

Wörter: 161
Seite: 9 bis 9
Rubrik: RUBRIKEN
Medienkanal: PRINT
Mediengattung: Zeitschrift/Magazin
Medientyp: PRINT

Jahrgang: 2025
Nummer: 10
Ausgabe: Einzelausgabe
Auflage: 28.410 (gedruckt)¹
21.174 (verkauft)¹
26.683 (verbreitet)¹

¹ IVW 2/2025