

Hauptsache raus

Atom-Gefahr in Japan, Unruhen in Afrika – Anbieter von Evakuierungsflügen haben gut zu tun. Ein abenteuerliches Geschäft

■ Experten fliegen Mitarbeiter großer Konzerne aus Krisenregionen aus, wenn sie im regulären Linienverkehr nicht sicher nach Hause kommen

■ Ein Evakuierungsflug kann locker 100 000 Euro kosten. Die Kunden zahlen das in Notsituationen aber gern

STEFFEN FRÜNDT

Als Flug FHE 6961 um zehn Uhr Ortszeit vom Airport an der algerisch-libyschen Grenze abhebt und das Rollfeld im Sandmeer der Sahara zu verschwinden scheint, sind die Passagiere an Bord einfach nur froh. Sie machen sich dankbar über die kühlen Getränke und kleinen Mahlzeit her, die ihnen gereicht werden. Doch sie hätten wohl auch nicht gemurrt, wenn es gar nichts zu Essen und Trinken gegeben hätte. Hauptsache raus aus diesem Land, und endlich auf dem Heimweg ins sichere Deutschland.

FHE 6961 war kein gewöhnlicher Linienflug, sondern eine Evakuierungsaktion. Bei den Passagieren handelte es sich um 80 Mitarbeiter eines deutschen Baukonzerns, die Hals über Kopf von ihrem Arbeitsplatz auf einem libyschen Ölfeld geflohen waren und sich dann zwei Tage lang durchs Grenzgebiet zu dem kleinen Wüstenflughafen in Nordalgerien durchgeschlagen hatten. Auf dem Rollfeld wartete bereits eine Maschine vom Typ Airbus A320 auf die Flüchtlinge, denen sich unterwegs ein paar verirrte Touristen angeschlossen hatten. Nur dreieinhalb Stunden später landete die Maschine auf dem Flughafen Köln-Bonn.

„Um solch einen Flug zu ermöglichen, müssen wir eine Menge Hindernisse aus dem Weg räumen“, sagt Helmut Heidemann, Inhaber des Unternehmens Nordavia, das den Evakuierungsflug aus Libyen organisiert und durchgeführt hat, ebenso wie einen weiteren Rückholflug für Deutsche, die einige Zeit zuvor im ägyptischen Alexandria festgesteckt hatten. Die Hamburger Großflugzeugcharter-Firma hat sich auf solche Aktionen

spezialisiert. Im Auftrag großer Unternehmen fliegt sie Mitarbeiter aus Krisenregionen aus, wenn sie im regulären Linienverkehr nicht mehr sicher nach Hause können. Eine mitunter abenteuerliche Dienstleistung, die angesichts der Tumulte in Nordafrika und dem atomaren Notstand in Japan derzeit so gefragt ist wie selten zuvor.

Schon in den ersten Tagen nach dem Reaktorunglück begannen Unternehmen, ihre Mitarbeiter aus Japan abzuführen. Der Autobauer BMW holte bereits am Montag 50 Mitarbeiter nach Hause, Chemieriese BASF stoppte seine Produktion im Großraum fast komplett und stellte den deutschen Mitarbeitern frei, das Land zu verlassen. Dasselbe gilt für die Siemens-Beschäftigten. Es sind nur die Vorboten eines Exodus, der dem Land bevorsteht, sollte eine radioaktive Wolke in Richtung der Hauptstadt ziehen. Ein Schreckensszenario, auf das sich westliche Konzerne vorbereiten müssen.

„Für zwei große deutsche Unternehmen aus der Pharma- und Automobilbranche haben wir gerade die Krisenpläne aufgestellt“, sagt Heidemann, der selbst ausgebildeter Flugkapitän ist. Es gehe um insgesamt 450 Mitarbeiter, von denen sich viele bereits aus Tokio ins sicherer gelegene Osaka zurückgezogen hätten, wo sie in Hotels darauf warten, wie es für sie weitergeht. Heidemann sitzt derzeit in einer Jugendstilvilla nahe der Hamburger Außenalster und trifft Vorkehrungen für eine mögliche Evakuierungsaktion. Mitte der Woche erreichte sein fünfköpfiges Team ein weiterer Hilferuf aus Japan.

Eine Hilfsorganisation ist auf der Suche nach einer Möglichkeit, eine Gruppe japanischer Waisen Kinder nach Düsseldorf zu fliegen, wo es eine größere japanische Gemeinschaft gibt. „Je nachdem, wie sich die Lage am Kernkraftwerk und die Wettersituation entwickeln, kann jederzeit der Entschluss zur Evakuierung kommen“, sagt Heidemann. Die Nordavia besitzt keine eigenen Flugzeuge, sondern chartert diese im Bedarfsfall von Luftfahrtgesellschaften, die sich auf das individuelle Chartergeschäft spezialisiert haben. Die Nachfrage nach diesen Flugzeugen sei in den letzten Tagen stark gestiegen, sagt Heidemann. „Wir halten deshalb mehrere Maschinen auf Standby. Eine Boeing 767 mit 250 Plätzen, aber auch zwei Mittelstrecken-Maschinen mit je 180

Plätzen.“ Die kleineren Flugzeuge seien dabei keine Notlösung, sondern bewusst gewählt. Denn die Größe einer Maschine kann im Krisenfall entscheidend sein für die Frage, ob man in ein Land überhaupt noch hinein oder heraus kommt.

„Im Falle einer massenhaften Evakuierung wird es an den großen Flughäfen wie Nagoya oder Osaka sehr bald keine freien Slots mehr geben“, prognostiziert Heidemann. Kleinere Flugzeuge könnten in einer solchen Situation auf Flugplätze in der Umgebung ausweichen, deren Landepisten zu kurz für einen Jumbo seien, aber für einen A320 gerade noch lang genug. Zwei Mitarbeiter seines Teams seien deshalb darauf spezialisiert, unter den 15 000 weltweit existierenden Flughäfen und Flugplätzen geeignete Ausweichpisten zu identifizieren. Sie müssen checken, ob vor Ort Kerosin zum Nachtanken vorhanden ist, ob das Rollfeld lang genug ist oder ob der Flughafen auch nachts angefliegen werden kann. Für die 450 feststeckenden Mitarbeiter der beiden Firmen haben die Experten bereits einen geeigneten Ausweichflughafen gefunden. Sollte Osaka dicht sein, will Heidemann sie von einem Regionalflughafen in Shizuoka ausfliegen und dann mit Zwischenstopps in Peking und Russland nach Deutschland zurückbringen.

Und das wäre nicht einmal die aufwendigste Aktion in der Geschichte der Hamburger Firma. Von den 10 000 Passagieren, die Nordavia jährlich befördert, sind zwar 99 Prozent Geschäftsleute, und zumeist geht es nicht aus einem Krisengebiet nach Hause, sondern von oder zu irgendeinem Kongress. Doch Heidemann, der 1976 mit einem Lufttaxi mit sechs Sitzen anfang, hat schon die ungewöhnlichsten Transporte bewerkstelligt. Mal ging es um einen 43-köpfigen Chor, der an der Nordküste Großbritanniens feststeckte. Ein anderes Mal um die Passagiere eines ganzen Kreuzfahrtschiffes in der Nähe des Nordpols. „Die Hanseatic war bei der Querung der Nord-Ost-Passage auf Grund gelaufen“, berichtet der 66-jährige Flugkapitän von seinem bislang spektakulärsten Fall. Der nächstgelegene Flugplatz, so stellte sich heraus, war Cambridge Bay, 800 Kilometer vom Ort der Havarie entfernt. Doch wie sich herausstellte, gab es dort eine winzige Fluggesellschaft, die einen 18-Sitzer mit Tundra-Reifen besaß. „Damit konnten wir auf einer Geröllpiste in der Nähe der Havarie-



Flughafen Narita im Osten von Tokio: Viele Ausländer haben die Region verlassen

REUTERS/ISSEI KATO

WUCHERPREISE FÜR DIE AUSREISE

Wer derzeit versucht, spontan von **Japan** nach Deutschland zu fliegen, muss dafür sehr viel Geld bezahlen. Ein **Linienflug in der Economy-Klasse kann bis zu 8200 Euro kosten**. Das hat eine Auswertung des Internetportals fluege.de ergeben. Neben den hohen Preisen sind auch die Flugzeiten und Umsteigeaktionen nicht gerade angenehm. Viele Verbindungen beinhalten Zwischenstopps in Moskau, London, Helsinki, New York oder Chicago. **Bis zu 25 Stunden Reisezeit** und mehr sind deshalb einzuplanen. Üblich sind zu normalen Zeiten um die 13 Stunden Flugzeit für eine Direktverbindung nach

Deutschland. Jeder Tag, den Ausreisewillige mit dem Buchen warten, könnte die ganze Sache noch einmal verteuern. Davon geht das Flugportal aus – zumindest so lange, wie die atomare Gefahr aus Fukushima nicht gebannt ist. Doch es gibt auch Tricks, die teuren Preise zu umgehen. Reisenden wird empfohlen, **nicht unbedingt One-Way-Tickets** zu buchen, sondern zu prüfen, ob möglicherweise ein Hin- und Rückflugticket insgesamt günstiger ist. Geld sparen lässt sich zudem, wenn die Buchung nicht an einen bestimmten deutschen Flughafen gebunden ist, sondern **ganz Europa in die Flugsuche einbezogen** wird. **PHJ**

stelle landen“, erinnert sich Heidemann. Die 150 gestrandeten Kreuzfahrtpassagiere wurden in kleinen Booten zur Notpiste übergesetzt und dann nach und nach ausgeflogen. Zuletzt musste Nordavia gar noch Kaviardosen und Champagnerflaschen ausfliegen, weil einige Passagiere ihre Arktisreise spontan auf einem russischen Eisbrecher fortsetzen wollten.

Von solchen Luxussorgen sind die Menschen in der japanischen Krisenregion weit entfernt. Je desaströser sich die Lage an den kollabierenden Unglücksreaktoren in Fukushima entwickelt, desto größer wird die Zahl derer, die das Land verlassen. Frankreich hat bereits alle seine Staatsbürger dazu aufgefordert, Japan zu verlassen, und setzt Sondermaschinen zur Evakuierung ein. Die Fluggesellschaft Air France-KLM fliegt wegen der enormen Nachfrage mit größeren Maschinen, um mehr Menschen außer Landes bringen zu können. Die Londoner Air Partner-Gruppe, die zu den weltweit größten Charterunternehmen im kommerziellen Passagier- und Frachtverkehr zählt, meldete in dieser Woche ebenfalls eine große Nachfrage nach Evakuierungsflügen aus den Krisengebieten in Nordafrika und Japan. Anfang der Woche flog das Unternehmen mit einer Boeing 747 den Flughafen von Nagoya an und brachte im Auftrag verschiedener deutscher Unternehmen 470 Menschen aus dem Erdbebengebiet nach Hause.

Viele wollen einfach nur noch weg. Was das Ticket in die Heimat kostet, spielt dann meist keine Rolle mehr. Der Preis seiner Dienstleistung richtet sich ganz nach dem Aufwand, sagt Helmut Heidemann. Wenn die Maschinen knapp würden, dann stiegen auch die Charterpreise. Nicht jedes Luftfahrtunternehmen sei überhaupt bereit – und schon gar nicht entsprechend versichert – seine Flugzeuge in Krisengebieten landen zu lassen. Hinzu komme oft der erhebliche organisatorische Aufwand für Sondergenehmigungen und ähnliches. Mit einem Touristenflieger nach Mallorca ist ein Evakuierungsflug preislich jedenfalls nicht zu vergleichen. Flug FHE 6961 an die libysche Grenze kostet das Bauunternehmen beispielsweise rund 100 000 Euro. „Angesichts der Umstände ist eine solche Summe für die Kunden aber geradezu zu vernachlässigen“, sagt Heidemann. „Glauben Sie mir, die haben das gerne gezahlt!“