

Schwerpunkt

Koalitionsvertrag: Bekanntnis zum Luftverkehr

Die neue Bundesregierung erkennt die große Bedeutung von Mobilität und Logistik für Deutschland an. Sie betont im Koalitionsvertrag das öffentliche Interesse an Luftverkehrsdienstleistungen und die Notwendigkeit international wettbewerbsfähiger Betriebszeiten. Ein Blick über die deutschen Grenzen zeigt: Nachtflüge sind ein fester Bestandteil des Verkehrsangebotes im europäischen Ausland. Der Exportweltmeister Deutschland darf seine interkontinentalen Drehkreuze nicht von den globalen Passagier- und Warenströmen isolieren und braucht auch in Zukunft bedarfsgerechte Betriebszeiten.

Unmittelbarer Widerspruch

Erst Ende Mai 2009 hatte die damalige Große Koalition das Flughafenkonzept des Bundes einstimmig verabschiedet. Darin ist die Notwendigkeit von Nachtflügen auf interkontinentalen Drehkreuzen festgeschrieben – explizit wird sogar der Frankfurter Flughafen genannt! Dies wurde nun von der neuen Bundesregierung entsprechend aufgegriffen. Das vom VGH Kassel faktisch vorgegebene absolute Nachtflugverbot steht dazu im klaren und unmittelbaren Widerspruch. Der Bund und das Land Hessen bleiben dringend gefordert, im weiteren Verlauf des Verfahrens die überragende volkswirtschaftliche Bedeutung des Airports für Deutschland mit Nachdruck zu vertreten.

Verkehrte Welt

Rund 250 Logistikunternehmen sind am Frankfurter Airport, dem größten Luftfrachtdrehkreuz Europas, angesiedelt. Die Logistikbranche bietet im gesamten Rhein-Main-Gebiet über 140 000 Menschen Arbeit. Mit dem Urteil des VGH Kassel sind nun tausende Arbeitsplätze akut gefährdet. Übrigens: Das gleiche Gericht genehmigte kurz zuvor in Kassel Calden vier Nachtflüge. Damit genießt der umstrittene Regionalflygafen für drei ortsansässige Unternehmen künftig möglicherweise mehr Bewegungsfreiheit als der deutsche Weltflygafen in FRA.

Betriebszeiten brauchen politische Unterstützung

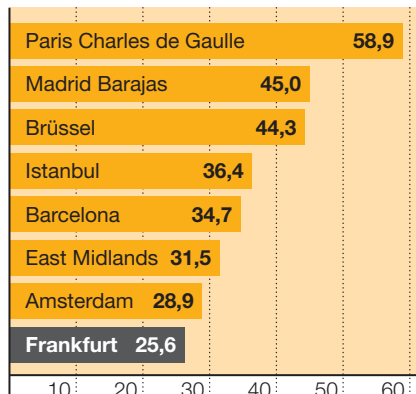
Lufthansa kämpft für jeden Frachter und jeden einzelnen Arbeitsplatz am Boden und an Bord. Die Politik ist ebenfalls gefordert. Das Bundesverwaltungsgericht muss abschließend entscheiden. Die neue Bundesregierung muss a) zum jetzigen FRA-Verfahren die gewichtigen Bundesinteressen einbringen und b) eine Rechtsgrundlage schaffen, die Nachtflüge – wie im Flughafenkonzept festgeschrieben – an zentralen Standorten wie Frankfurt erlaubt. Klar ist: Eine Entscheidung pro oder contra Nachtflüge in FRA reicht weit über die hessischen Grenzen hinaus. Es ist eine Angelegenheit von nationaler volkswirtschaftlicher Bedeutung für den Exportweltmeister Deutschland.

VGH stellt Planfeststellungsbeschluss in Frage

Der Verwaltungsgerichtshof (VGH) Kassel hat im August 2009 über das Thema „Nachtflüge in Frankfurt“ entschieden. Er hält nur eine Zahl von deutlich weniger als den im Planfeststellungsbeschluss zugelassenen 17 Flügen für zulässig.

Dringender Handlungsbedarf

Bereits heute rangiert Frankfurt als größter EU-Frachtairport bei Nachtflügen weit hinter der Konkurrenz.



Durchschnittliche Anzahl an Flügen zwischen 24.00 und 5.00 Uhr pro Nacht im Jahr 2007
Quelle: EUROCONTROL Trends in Air Traffic, 2009

Keine Alternativen zu Frankfurt

Das Geschäftsmodell des Weltunternehmens Lufthansa Cargo basiert auf dem nachfragebasierten, perfekt getakteten Zusammenspiel von Fracht- und Passagierflugzeugen. Dies ist einer der Gründe, warum die Flotten nicht an unterschiedlichen Standorten stationiert werden können, ohne Lieferketten massiv zu beeinträchtigen. Eine Verlagerung des Frachtverkehrs nach Hahn ist also keine Alternative. Darüber hinaus stellen die 47 000 notwendigen LKW-Fahrten zwischen den Flughäfen ein ökologisches und wirtschaftliches Horrorszenario dar.