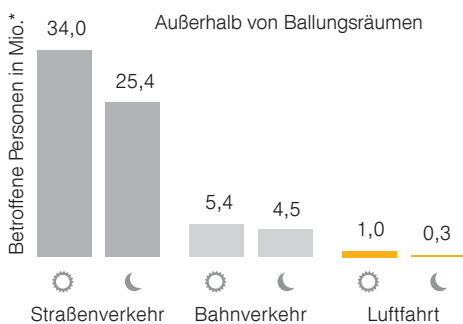
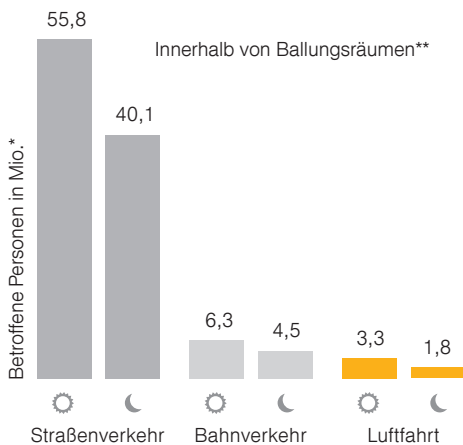


Über Parteigrenzen hinweg: Nachtflüge sind erforderlich

CDU/CSU, SPD und FDP haben sich regelmäßig zu Nachtflügen in Deutschland bekannt. Dies gilt insbesondere für den Flughafen Frankfurt. Das nun gerichtlich angeordnete absolute Nachtflugverbot widerspricht dem politischen Willen in eklatanter Weise.

Lärmbetroffene pro Verkehrsträger

Gegenüber den Verkehrsträgern Schiene und Straße belastet die Luftfahrt nur einen Bruchteil der europäischen Bevölkerung.



*Lärmpegel: tagsüber > 55 dB(A); nachts > 50 dB(A)
 ** > 250 000 Menschen

Quelle: EU-Kommission, 2011

Schwarz-rot-gelbe Legitimation per Flughafenkonzept

Erst im Mai 2009 wurde das Flughafenkonzept der Bundesregierung durch die damalige CDU/CSU-SPD-Koalition verabschiedet. Die Federführung lag bei den damaligen Bundesministern für Verkehr sowie Umwelt, Tiefensee und Gabriel. Kernaussage: „Für die klassische Luftfracht besteht ein verkehrspolitischer und volkswirtschaftlicher Bedarf, Flüge nachts durchführen zu können.“ Ausdrücklich wird in diesem Zusammenhang der Frankfurter Flughafen erwähnt. Zudem wird unmissverständlich gefordert, „eine Abwanderung entsprechender Verkehre zu Flughäfen ohne Nachtflugrestriktionen ins benachbarte Ausland zu verhindern“.

Bundesländer und Bundesregierung hatten über jedes Detail im Flughafenkonzept beraten. Es ist das politische Grundlagendokument für die heimische Luftfahrt schlechthin. Klar ist: Mit dem Flughafenkonzept der Bundesregierung sprechen sich CDU/CSU, SPD und über die Zustimmung der Bundesländer die FDP bewusst für Nachtflüge aus – auch und gerade in Frankfurt.

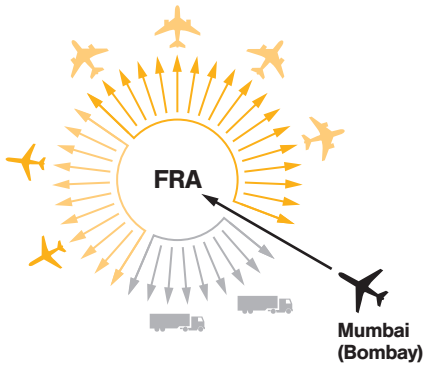
Am 18. Dezember 2007 und damit wenige Wochen vor der Landtagswahl Ende Januar 2008 verkündete die hessische Landesregierung den Planfeststellungsbeschluss zu Frankfurt. Dieser legte insgesamt 17 Flüge zwischen 23.00 und 5.00 Uhr als zulässig fest. Ein wesentlicher Unterschied zu den vorherigen mehr als 50 Flügen pro Nacht. Mit dem Planfeststellungsbeschluss ging somit eine Reduktion um über 60 Prozent einher – ein großes und unmissverständliches Zugeständnis gegenüber den Flughafenwohnern, aber auch eine erhebliche Herausforderung für die Export- und Luftfahrtindustrie.

VGH Hessen verordnet absolutes Nachtflugverbot




Gleichwohl hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) völlig überraschend am 13. Oktober jeglichen Nachtflugverkehr untersagt – mit Wirkung bereits zum 30. Oktober 2011. Die umfangreichen Planungen und Vorbereitungen des Airports und der Fluggesellschaften wurden kurzer Hand für obsolet erklärt. Besonders irritierend: Der VGH Hessen entschied ohne Anhörung der betroffenen Fluggesellschaften und mit dem Wissen, dass wenige Monate später am Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) das letztinstanzliche Urteil gesprochen wird. ▶

Umschlagplatz FRA

Effiziente Logistik erfordert eine optimale Verzahnung zwischen Fracht- und Passagiermaschinen. Hier das Beispiel eines Luftfrachters aus Mumbai:



Weitertransport

per Passagiermaschine:		18 Ziele
per Frachtmaschine:		11 Ziele
per Lkw:		9 Ziele

Klar ist: Ein absolutes Nachtflugverbot vertreibt die Fracht aus Frankfurt und zerstört damit den leistungsfähigsten Umschlagplatz Europas – ein schwerer Schaden für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Export braucht Logistik:

„Ein starkes Industrieland wie Deutschland braucht eine starke Logistikwirtschaft. Durch die internationale Verflechtung der Produktions- und Transportketten, die eine rund-um-die-Uhr Lieferung von Gütern und Ersatzteilen erfordert, nimmt die Bedeutung der Luftfracht weiter zu. Autos bestehen heute aus Einzelteilen aus der ganzen Welt, die pünktlich am Band angeliefert werden. Die Exportnation Deutschland muss ihre Luftverkehrsknoten nachts geöffnet halten, sonst können wir bald nicht mehr mit dem internationalen Wettbewerb mithalten. Die vorläufige Schließung des Frankfurter Flughafens zwischen 23 und 5 Uhr ist ein ganz schlechtes Signal für die Industrie und unsere Handelspartner in der ganzen Welt.“

Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)

Hektischer Notfallplan

Innerhalb von zwei Wochen erarbeiteten die Fluggesellschaften Notfallpläne. Lufthansa Cargo war gezwungen, ökonomisch schwerwiegende und ökologisch unsinnige Maßnahmen zu ergreifen:

- **Zwischenlandungen:** Voll bestückte Frachtflugzeuge nach China müssen nach wenigen Minuten Flugzeit ab FRA in Köln-Bonn eine zweistündige Pause einlegen, weil die Verkehrsrechte einen Transport mit Abflug ab Deutschland vor 1.00 Uhr morgens nicht zulassen – 2,5 Millionen Liter zusätzliches Kerosinverbrauch pro Jahr fallen an.
- **Verlagerung:** Ab Januar 2012 wird mindestens eine Frachtmaschine nach Köln-Bonn verlegt. Die Beiladefracht aus Passagiermaschinen in FRA muss dann in Lkw-Kolonnen zwischen den Standorten transportiert werden – unnötiger Straßenlärm und sonstige Belastungen von Umwelt und der stark beanspruchten Straßeninfrastruktur gehen damit einher.
- **Streichung:** Bis zu drei Nachtflüge pro Woche können nicht in die Tagesstunden oder auf andere Standorte verlagert werden – verbunden mit entsprechenden Einbußen.

Allein für Lufthansa Cargo gehen mit dem Urteil des VGH Hessen Schäden in bedeutender zweistelliger Millionenhöhe einher. Der Termin der mündlichen Verhandlung vor dem BVerwG ist erst für den 13. März 2012 festgesetzt. Eine verlässliche Planung des Sommerflugplans 2012 in FRA ist damit ausgeschlossen.

Konkurrenzairports: Korken knallen

Klar ist: Internationale Frachtdrehkreuze von Weltruf können nicht stundenlang von den globalen Warenströmen abgeschnitten sein, ohne massive Umsatz- und Bedeutungsverluste zu erleiden. Mit einem absoluten Nachtflugverbot wird Frankfurt seine Position als weltweit siebtgrößter Frachtairport verlieren – zur Freude der Konkurrenzairports in Amsterdam, Paris, Luxemburg, Madrid, besonders aber den Golf-Staaten.

Deutschland braucht als Vize-Exportweltmeister exzellente und ständig einsatzbereite Logistik. Luftfracht ist dabei von besonderer Bedeutung: Gemessen am Warenwert werden zum Beispiel nach Asien und in die USA über 30 Prozent des Handelsvolumens geflogen. Für heimische Arbeitsplätze und künftigen Wohlstand in Deutschland ist ein Minimum an Nachtflügen unabdingbar. Dies sehen auch alle bisherigen Bundesregierungen so. Laut Koalitionsvertrag sollten wettbewerbsfähige Betriebszeiten an den Flughäfen durch eine faire Abwägung zwischen wirtschaftlichen Notwendigkeiten und Schutzinteressen der Anwohner gewährleistet werden. Bund und Land haben auch hier eine hohe Verantwortung für das ganze Land.