

UMSTRITTENES VERKEHRSKONZEPT

15.01.2014, 14:41 Uhr, aktualisiert 15.01.2014, 16:12 Uhr

Deutschland droht der Abstieg im Luftverkehr

von Dietmar Neuerer

Der Luftverkehrsbranche sind Nachtflugverbote ein Dorn im Auge. Zu Recht, sagen Experten. Denn dadurch könnte Deutschland im Weltluftverkehr abgehängt werden. Bund und Länder reagieren nun – und ernten Kritik.



"Gerade der Flughafen Frankfurt steht im Wettbewerb mit europäischen Drehkreuzen in Paris, Amsterdam und London, an denen der Verkehr keinen Einschränkungen unterworfen ist", sagt IW-Experte Röhl.

Quelle: oeb

Berlin. Wenn es darum geht, die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands zu sichern, dann ziehen Wirtschaft und Politik mitunter an einem Strang. Mit welchem Erfolg, das muss sich wie im Fall des deutschen Luftverkehrs erst noch erweisen. Immerhin: Bund und Länder legen jetzt erstmals ein „nationales Luftverkehrskonzept“ vor, das zumindest in Teilen auf die Wünsche der Branche eingeht.

Der Luftverkehrsindustrie geht es insbesondere darum, die Nachtflugmöglichkeiten auszuweiten. Verbindliche und wettbewerbsfähige Nachtflugooptionen müssten in einem solchen Konzept „dauerhaft“ festgelegt werden, erklärten Spitzenmanager sowie der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) am Mittwoch in Frankfurt. „Es kann nicht sein, dass die Betriebszeiten an deutschen Flughäfen Standort für Standort weiter eingeschränkt werden, während Wettbewerber staatlich unterstützt rund um die Uhr fliegen dürfen“, sagte Frankfurts Flughafenchef Stefan Schulte.

Der Aufschrei Schultes kommt nicht von ungefähr. Denn ein gewichtiger Teil des deutschen Außenhandels wird auf dem Luftweg abgewickelt. Laut den letzten aktuellen Zahlen schrumpfte im Jahr 2012 das gesamte Frachtvolumen an den deutschen Airports allerdings deutlich. Dies lag nicht zuletzt am neuen Nachtflugverbot am wichtigsten Frachtdrehkreuz, dem Flughafen Frankfurt am Main.



IM KAUFHAUS DER WELTWIRTSCHAFT

Schub für die Luftfahrt

Gemeinsam für Jobs: Bund und Länder legen erstmals ein Konzept für den Luftverkehr vor. Die Ideen sind kühn. So ist geplant, Frachtflugzeuge in Frankfurt und München künftig auch nachts starten und landen zu lassen.

Hier kommt die Politik ins Spiel. Aus einem dem Handelsblatt vorliegenden „nationalen Luftverkehrskonzept“

geht hervor, dass Bund und Länder künftig gemeinsam festlegen sollen, „welche Flughäfen von besonderer nationaler Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland sind“. Konkret bezieht sich das auf die wichtigen Drehkreuze Frankfurt, München, Leipzig und Köln/Bonn. Diese Airports sollen Teil der Infrastrukturplanung des Bundes sein, also aus der Länderzuständigkeit gelöst werden. Das sieht das Bund-Länder-Papier vor. An den für die Wirtschaft wichtigsten Flughäfen sollen Airlines auch „Tag und Nacht Fracht fliegen können“, fordert Kommissionsmitglied Michael Groschek (SPD), Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) zeigte sich offen für die Wünsche der Luftfahrtindustrie und will Teile des Forderungskatalogs in das geplante nationale Luftverkehrskonzept aufnehmen. „Das ist für uns ein wichtiges Papier, das einfließen wird in die geplanten Arbeiten an einem Luftverkehrskonzept“, sagte eine Sprecherin des Ministers. Einzelheiten nannte sie nicht, da die Arbeiten an dem Gesamtkonzept erst beginnen.

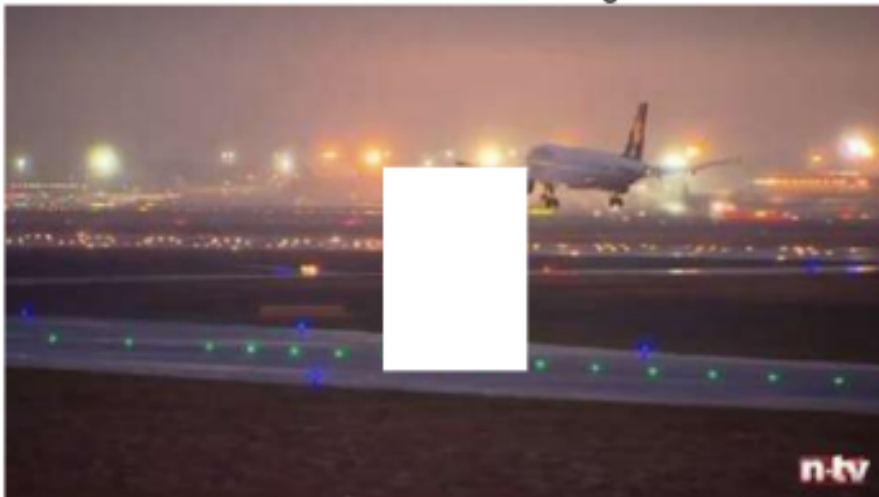
Die Pläne dürften nicht einfach umzusetzen sein. Daher fürchtet das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) schon, Deutschland könnte im Weltluftverkehr ins Hintertreffen geraten. Hintergrund sind die vielen Vorbehalte gegen Nachtflüge und die Aufhebung weiterer Beschränkungen für die Branche. In München protestieren Anrainer bereits gegen eine weitere Start- und Landebahn. Und in Frankfurt würde die Nonstop-Nachtflug-Strategie erst recht für heftige Bürgerproteste sorgen. Denn in Hessen hat die schwarz-grüne Regierung gerade erst nach Dauerprotesten lärmgeplagter Bürger angekündigt, neben dem Nachtflugverbot weitere Lärmpausen am Frankfurter Flughafen einzurichten.

Entsprechend harsch fällt die Kritik des noch amtierenden Wirtschaftsministers von Hessen, Florian Rentsch (FDP), aus. Es sei „fatal, die ohnehin schon rigiden Betriebsbeschränkungen am Frankfurter Flughafen noch weiter verschärfen zu wollen und eine Diskussion über die rechtlichen Rahmenbedingungen vom Zaun zu brechen“, sagte Rentsch. „Das ist das Gegenteil von Standortpolitik.“

NRW will Gesundheitsschutz in den Fokus rücken

FRACHTFLÜGE RUND UM DIE UHR

Luftverkehrsbranche will Ende der Nachtflugverbote



Rentsch betonte, dass die Anbindung Deutschlands an das globale Luftfahrtnetz für den Wohlstand hierzulande von entscheidender Bedeutung sei. Deshalb sei auch ein nationales Luftverkehrskonzept überfällig. „Wir müssen uns als Gesellschaft dringend darüber verständigen, welchen Platz wir dem Luftverkehr in Deutschland künftig einräumen“, sagte der FDP-Politiker und fügte hinzu: „Das Ziel eines solchen Konzepts kann es nur sein, die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland zu sichern, denn sonst werden wir den Anschluss verlieren.“

Uneingeschränktes Lob kommt vom CDU-Verkehrspolitiker Steffen Bilger. „Ich kann den Vorschlag von Bund und Ländern nur begrüßen“, sagte Bilger Handelsblatt Online. Die bislang bekannt gewordenen Vorstellungen entsprächen den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag. „Der Wirtschaftsstandort Deutschland muss auch ein starker Luftverkehrsstandort sein“, so Bilger.

Grüne, Linke und Umweltverbände warnen hingegen davor, durch die betonte Fokussierung auf die Wirtschaft

die Belange der Bürger aus den Augen zu verlieren. Der nordrhein-westfälische Umweltminister Johannes Remmel (Grüne) fordert daher von der Bundesregierung, beim geplanten Nationalen Luftverkehrskonzept stärker den Gesundheitsschutz der Anwohner in den Fokus zu rücken. Fluglärm könne langfristig krank machen, viele Studien hätten dies bestätigt. „Deshalb muss die Bundesregierung die Menschen besser schützen“, sagte der Minister Handelsblatt Online. Besonders nachts führten Fluggeräusche zu „erheblichen“ Schlafstörungen. Das habe langfristige Folgen für die Gesundheit, wie etwa Bluthochdruck und Herz-Kreislauferkrankungen. „Wir dürfen die Gesundheit der Menschen nicht einfach wirtschaftlichen Interessen unterordnen“, warnte Remmel.



HANDELSBLATT IN 90 SEKUNDEN
Deutschland braucht die Luftfracht - gerade in der Nacht

Remmels Parteifreund, der Fraktionschef der Grünen im Düsseldorfer Landtag Reiner Priggen, bedauerte in diesem Zusammenhang, dass der Flughafen Köln/Bonn 2008 durch die damalige CDU/FDP-Regierung eine bis 2030 laufende Genehmigung für nächtliche Frachtflüge erhalten habe. „Dies war aus unserer Sicht angesichts der Erkenntnisse über die Gesundheitsschädigung durch Nachtflüge eine Fehlentscheidung“, sagte Priggen Handelsblatt Online. „Wir wollen die Anwohner durch ein Passagier-Nachtflugverbot und durch die Förderung des verstärkten Einsatzes lärmarmer Maschinen stärker vor Fluglärm schützen.“

Dessen ungeachtet halten die Grünen nach den Worten Priggens „Konzentrationsprozesse bei den Flughäfen für zwangsläufig, weil die teilweise aus öffentlichen Geldern hoch subventionierten Regionalflughäfen nicht wirtschaftlich arbeiten und die EU-Kommission hier Richtlinien angekündigt hat“. Im NRW-Koalitionsvertrag hätten Grüne und SPD zudem festgelegt, dass es für defizitäre Flughäfen keine Landesgelder gebe.

„Ich sage: Thema verfehlt – sechs, setzen.“

RANGLISTE

Diese deutschen Flughäfen schrumpfen oder wachsen



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 ...

alle Bilder

Aufsteiger 1: Karlsruhe/Baden-Baden

Der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden hat 2012 in Deutschland prozentual die meisten Passagiere hinzugewonnen. 15,4 Prozent Fluggäste mehr zählte der nahe Rheinmünster-Söllingen gelegene Baden-Airport. Insgesamt kam der Flughafen auf 1,28 Millionen Passagiere. Auf dem Baden-Airport werden auch immer mehr Fluggäste für außereuropäische Verbindungen abgefertigt.

Quelle: Flughafen-Verband ADV

Bild: dpa

Die Grünen im Bundestag machten unmissverständlich klar, dass für sie eine Aufweichung von

Nachtflugverboten nicht infrage kommt. Zugleich betonte Fraktionschef Anton Hofreiter die Vorteile eines bundesweiten Luftverkehrskonzepts. „Damit könnte die unkoordinierte und ruinöse Flughafenplanung in den Ländern endlich der Vergangenheit angehören. Insbesondere die kostspieligen Regionalflyghäfen könnten neu sortiert werden“, sagte Hofreiter Handelsblatt Online. „Allerdings darf das Konzept nicht der Durchsetzung von Nachtflugerlaubnissen dienen sondern dem Lärmschutz.“

Harsche Kritik am Bund-Länder-Konzept, das eine Kommission unter dem Vorsitz von Hessens früherem Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) erarbeitet hat, kommt von den Linken. „Was soll dabei herauskommen, wenn ein Luftverkehrslobbyist wie Dieter Posch die Anforderungen an ein Luftverkehrskonzept definiert? Ein flammendes Plädoyer für das Wachstum des Luftverkehrs“, sagte die Verkehrsexpertin der Linksfraction im Bundestag, Sabine Leidig, Handelsblatt Online. Dass dann und wann der Begriff Fluglärm falle, ändere nichts an der „einseitig wirtschaftspolitischen Ausrichtung“ des Papiers.

„Es gleicht der Quadratur des Kreises, Betriebsbeschränkungen abbauen und dabei den Fluglärmschutz verbessern zu wollen“, sagte Leidig weiter. Das Papier sei daher „kein großer Wurf“, sondern schreibe die verfehlt Luftverkehrspolitik nur etwas verblümt fort. „Ich sage: Thema verfehlt – sechs, setzen.“

In eine ähnliche Richtung argumentiert, Arne Fellermann, Verkehrsexperte des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND): „Das Flughafenkonzept der Expertenkommission stellt die wirtschaftlichen Interessen der Luftfahrtbranche über die Belange der Flughafenanwohner“, sagte Fellermann Handelsblatt Online. „Die Bundesregierung muss sich endlich für die Flughafenanwohner einsetzen, denn durch Fluglärm werden ihnen unzumutbare Gesundheitsrisiken aufgebürdet.“

Die Grenzen der Nacht am Frankfurter Flughafen

Alles anzeigen

Kein generelles Verbot

Das Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen umfasst die sechs Stunden zwischen 23 und 5 Uhr. Die Nacht am Airport ist somit zwei Stunden kürzer als die gesetzliche Nacht (22-6 Uhr). In den beiden Randstunden (22-23 und 5-6 Uhr) ist ein eingeschränkter Flugverkehr von zusammen 133 Flugbewegungen zugelassen. Ein generelles Nachtflugverbot gibt es rund um den größten deutschen Flughafen nicht, sondern lediglich Beschränkungen der Starts und Landungen. Die Planfeststellung sieht folgende (Ausnahme-) Regeln vor:

Verspätete Landungen

...sind in der Zeit zwischen 23 und 24 Uhr zulässig, wenn die Landung für die Stunde zuvor geplant war und die Verspätung nicht von vornherein zu erwarten war.

Spätere Starts

...zwischen 23 und 24 Uhr können im Einzelfall vom Land Hessen genehmigt werden, wenn die Gründe für die Verspätung nicht im Einfluss der Airline stehen. Hierunter fallen beispielsweise unmittelbare Wettereinflüsse.

Nach Mitternacht

...bis 5 Uhr darf es nur noch Ausnahmen aus Sicherheitsgründen sowie für Flugzeuge in Katastrophen- und medizinischen Hilfeinsätzen geben. Auch Vermessungsflüge der Flugsicherung sind in der Kernnacht möglich.

Neue Landebahn

Die neue, im Oktober 2011 eröffnete Landebahn Nordwest ist zwischen 23 und 5 Uhr gesperrt.

Statt ausschließlich auf mehr Wachstum zu setzen, müsse die Flugbranche Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen stärker berücksichtigen. „Ein neues Flughafenkonzept muss das Ziel haben, vorhandene Flughafenkapazitäten besser zu nutzen statt neue Start- und Landebahnen oder Flughäfen zu bauen“, sagte der BUND-Experte. Außerdem müsse es dazu beitragen, Kurzstreckenflüge auf die Bahn zu verlagern. Bei allen Planungen müssten außerdem die betroffenen Bürger vor Ort rechtzeitig und umfassend beteiligt werden. Fellermann kritisierte, dass das kontinuierliche Wachstum der Branche immer noch einher gehe mit hohen staatlichen Subventionen, lärmbedingten Gesundheitsschäden und hohen Schadstoffemissionen.

Ernüchternd fällt die Bewertung des Bund-Länder-Luftverkehrskonzepts durch das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) aus. „Letztlich erscheinen die Chancen, eine Aufhebung von Flugbeschränkungen gegen die

wachsenden regionalen Widerstände und Proteste durchzusetzen, begrenzt“, sagte IW-Experte Klaus-Heiner Röhl Handelsblatt Online. „Die Gefahr, dass Deutschland im Weltluftverkehr nur noch eine Nebenrolle spielt, wächst.“

Neue „Dialogformen“ als Antwort auf Bürgerproteste

Röhl wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass für die deutsche Wirtschaft schnelle Verbindungen mit ausländischen Wirtschaftszentren „existenziell“ seien. „Deshalb sind die Warnungen vor einer zunehmenden Begrenzung der Flugzeiten für Fracht- und Passagierverkehr nur zu berechtigt.“ Daher wäre es durchaus zu begrüßen, wenn es gelänge, für die wichtigsten deutschen Flughäfen im Rahmen eines nationalen Luftverkehrskonzepts bevorzugte Betriebsbedingungen und eine Rückführung der Nachtflugverbote an vier bis fünf Großflughäfen zu erreichen.

„Gerade Frankfurt steht im Wettbewerb mit europäischen Drehkreuzen in Paris, Amsterdam und London, an denen der Verkehr keinen Einschränkungen unterworfen ist“, sagte Röhl weiter. Zudem entstünden am Golf und in Asien „neue Megahubs mit der vollen Rückendeckung ihrer Regierungen, durch die die Wettbewerbssituation im Interkontinentalverkehr grundlegend verändert wird“.

Die größten Flughäfen der Welt

Alles anzeigen

Platz 10

Dubai

Dubai International fertigte 2012 57,7 Millionen Passagiere ab, ein Plus von 13,2 Prozent. Die Staatsfluglinie Emirates will Dubai zum Welt Drehkreuz machen – und wirbt überall auf der Welt Passagiere von der Konkurrenz ab. Derzeit noch im Bau befindet sich der neue Flughafen Dubai. Der Dubai Al Maktoum International Airport soll der größte der Welt werden und wird bereits von Frachtflugmaschinen angefliegen.

Platz 9

Jakarta

Die indonesische Hauptstadt schafft ebenfalls den Sprung in die Top Ten. Der Flughafen Jakarta rückt in der aktuellen Rangliste um drei Plätze vor. Im Jahr 2012 verzeichnete Jakarta (CGK) einen Zuwachs an Passagieren von 12,1 Prozent. Insgesamt starteten und landeten 57,8 Millionen Fluggäste auf dem Flughafen der Millionenstadt.

Platz 8

Dallas/Fort Worth

Mit 58,6 Millionen Passagieren (plus 1,4 Prozent) noch größer ist wiederum ein US-Flughafen: Rang acht nimmt Dallas/Fort Worth ein, der internationale Flughafen zwischen den beiden texanischen Großstädten. DFW, der mit knapp 7.300 Hektar flächenmäßig zweitgrößte US-Airport nach Denver, ist mit seinen sieben Start- und Landebahnen das Hauptdrehkreuz der US-Fluglinie American Airlines.

Platz 7

Paris

Zurück nach Europa: Rang zwei auf dem Kontinent und Rang sieben weltweit nimmt Paris-Charles-de-Gaulle ein. Der nahe der Ortschaft Roissy-en-France gelegene Airport beförderte im Jahr 2012 61,6 Millionen Passagiere (plus 1,1 Prozent). Der Flughafen CDG ging erst 1974 in Betrieb, nachdem der andere Pariser Flughafen Orly zu klein geworden war.

Platz 6

Los Angeles

Die zweitgrößte Metropole der USA braucht auch einen angemessen großen Flughafen: Der Los Angeles International Airport (LAX) ist mit 63,7 Millionen Passagieren (plus 3,0 Prozent) der sechstgrößte Flughafen der Welt. Der Flughafen hat es sogar in die Pop-Welt geschafft: Der Song „L.A. International Airport“ machte die Countrysängerin Susan Raye in den 70er Jahren bekannt. Das Bild zeigt den neuen Tom Bradley International Terminal, der für 1,6 Milliarden Dollar gebaut wird.

Platz 5

Chicago

Hier steigt auch US-Präsident Barack Obama gerne mal ins Flugzeug. Chicago O'Hare (ORD) belegt in der Rangliste Rang fünf. Der Airport westlich der Metropole am Lake Michigan, wichtigster Hub für United und zweitwichtigster für American Airlines, fertigte im Jahr 2012 66,6 Millionen Passagiere ab (minus 0,1 Prozent). Benannt ist ORD nach dem Weltkrieg-II-Piloten Edward O'Hare.

Platz 4

Tokio

Blick aus dem Fenster im Anflug auf Tokio-Haneda (HND): Der Airport in Japans Hauptstadt wickelt eigentlich hauptsächlich Inlands- und Asienflüge ab, der interkontinentale Verkehr läuft über den Nachbarflughafen Narita. Dennoch bringt es Haneda mit 66,8 Millionen Passagieren auf den vierten Platz im internationalen Ranking. Das waren beachtliche 6,7 Prozent mehr als 2011. Im Vorjahr waren die Passagierzahlen durch das Reaktorunglück von Fukushima allerdings auch merklich zurückgegangen.

Platz 3

London

London kann seinen Treppchenplatz verteidigen: Mit 70 Millionen Passagieren (plus 0,9 Prozent) ist London-Heathrow (LHR) der größte Flughafen Europas. Der Airport im Westen Londons ist nur einer von mehreren in der Metropole: Weitere Passagiere verteilen sich auf Gatwick, Stansted, Luton und den City Airport. Für Aufsehen sorgte Heathrow im März 2008, als die ganze Welt über das Gepäck-Chaos im neuen Prestige-Terminal 5 lachte.

Platz 2

Peking

Der weltweit zweitgrößte Flughafen 2012 und angesichts der Wachstumsraten auf dem Weg zur Nummer eins ist Beijing Capital International Airport (PEK) in Chinas Hauptstadt: 81,9 Millionen Passagiere schleuste PEK durch - ein Plus von 4,1 Prozent. Dennoch hat der Airport noch einen großen Rückstand auf Rang eins.

Platz 1

Atlanta

Der Flughafen Hartsfield-Jackson Atlanta International (ATL) stellt größtmäßig alle anderen in den Schatten: 95,5 Millionen Passagiere stiegen im Jahr 2012 hier ein und aus (plus 3,3 Prozent). Die Größe erklärt sich vor allem dadurch, dass Atlanta als Hauptdrehkreuz einen klassischen Zwischenstopp für Inlandsflüge darstellt. Daneben bietet Atlanta aber auch die meisten Nonstop-Flüge weltweit an. Benannt wurde der Flughafen nach dem ehemaligen Bürgermeister William B. Hartsfield.

Das neue Konzept für den deutschen Luftverkehr soll die zwischen Bund und Ländern aufgeteilten Kompetenzen etwa beim Ausbau von Flughäfen im „gesamstaatlichen Interesse“ bündeln. Schließlich sichert die Luftverkehrswirtschaft 800.000 Jobs. Für 74 Prozent der heimischen Industriefirmen ist der Luftverkehr „sehr wichtig“ oder „wichtig“.

Um die Akzeptanz der Bürger etwa beim Ausbau von Flughäfen zu erhöhen, will die Kommission „zusätzliche Dialogformen“ entwickeln. Zudem fordern die Experten „für die Siedlungspolitik im Umfeld von Airports bislang fehlende Schlussfolgerungen für die Siedlungspolitik“. In der Nähe von Flughäfen soll kein neuer Wohnraum entstehen. In Frankfurt war die Reihenfolge noch anders – zumindest bei der vierten Startbahn. In der Rhein-Main-Region waren zuerst die Einwohner da – erst später rückte der Airport mit seiner neuen Piste immer näher.

Weitere Details zum neuen Luftfahrtkonzept finden Sie im Kaufhaus der Weltwirtschaft [hier](#) über diesen Link.

@dneuerer folgen