

Anmerkungen zum angemeldeten Nachtflugbedarf und der beabsichtigten Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Auftraggeber: Stadt Offenbach am Main

Erstellt am: 19. Mai 2010

Erstellt durch: fdc Airport Consulting

Tulpenhofstr. 1

63067 Offenbach am Main

Tel.: 069-8002623

Fax: 069-8001877

Email: dieter.faulenbach@fdc-airport.de

www.fdc-airport.de

Inhaltsverzeichnis

a)	Verzeichnis der Abkürzungen.....	2
I.	Situationsbeschreibung	3
II.	Passagieraufkommen	3
III.	Frachtaufkommen	4
IV.	Wettbewerbsfähigkeit	5
V.	Der nun vorgelegte Referentenentwurf zur Änderung des LuftVG soll diese Position der ADV umsetzen.....	7
VI.	Standort und Lage der Flughäfen / Flughafenlayout / Flughafensystem und Nachtflugbedarf in Deutschland.....	7
	1. Nachtflugbedarf	7
	2. Zeitzonen.....	8
	3. Nachtflugbedarf im Europaverkehr	8
	3.1 Linie	8
	3.2 Ferienflug-, Charterverkehr	9
	3.3 Low-Cost-Verkehr (LCC)	9
	4. Frachtverkehr	10
VII.	Ergebnis.....	11
b)	Anhang	12
	Schlussbemerkung	14

a) Verzeichnis der Abkürzungen

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
AG	Aktiengesellschaft
CGN	IATA Drei-Letter-Code für den Flughafen Köln/Bonn
DUS	IATA Drei-Letter-Code für den Flughafen Düsseldorf
etc.	etcetera
EU	Europäische Union
Fbw	Flugbewegungen
FRA	IATA Drei-Letter-Code für den Flughafen Frankfurt Main
HAM	IATA Drei-Letter-Code für den Flughafen Hamburg
HHN	IATA Drei-Letter-Code für den Flughafen Frankfurt-Hahn

IATA	International Air Transport Association
km	Kilometer
LCC	Low-Cost-Carrier
LEJ	IATA Drei-Letter-Code für den Flughafen Leipzig/Halle
LHR	IATA Drei-Letter-Code für den Flughafen London Heathrow
Lkw	Lastkraftwagen
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
Mio.	Million
MUC	IATA Drei-Letter-Code für den Flughafen München
Pax	Passagier
RFS	Road Feeder Service (Frachtersatzverkehr)
S.	Seite
t	Tonne
TXL	IATA Drei-Letter-Code für den Flughafen Berlin Tegel

I. Situationsbeschreibung

Auf den 2008 in Deutschland in Betrieb befindlichen 18 internationalen Flughäfen wurden 191 Mio. Pax, 2,5 Mio. Fbw, 3,8 Mio. t Fracht und auf den 32 regionalen Flughäfen 5,2 Mio. Pax, 0,3 Mio. Fbw 1.400 t Luftfracht abgefertigt. Für diese rd. 196 Mio. Pax standen insgesamt Kapazitäten für rund 400 Mio. Pax und mehr als 10 Mio. Fbw zur Verfügung. Damit weist das gesamte dezentrale Flughafensystem in Deutschland erhebliche Überkapazitäten (+200 Mio. Pax, +7 Mio. Fbw) auf.

II. Passagieraufkommen

Die sechs größten Flughäfen mit über 10 Mio. Pax/a in Deutschland (CGN, HAM, TXL, DUS, MUC, FRA) fertigen 75% des deutschen Passagieraufkommens, 57% des Flugbewegungsaufkommens und 84% des Frachtaufkommens (die Flughäfen HHN und LEJ fertigen weitere 2% Fracht ab). Von den 196 Mio. Pax in 2008 waren etwa 44 Mio. Pax Umsteigepassagiere, für die der Flughafenstandort unerheblich ist. Umsteigevorgänge bei Low-Cost- und Ferienfluggesellschaften sind ausschließlich Airline interne Vorgänge und jederzeit, aus Airline internen Gründen, an einen anderen Standort verlagerbar.

Laut ADV betrug der Anteil des Linienverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen 57,7% (110,2 Mio. Pax), damit steigt der Anteil des Intra-Airline Umsteigeverkehrs von 23% auf 40% des Passagieraufkommens (ein ungewöhnlich hoher Anteil). Weiterhin ist feststellbar, dass rund 40% des originären Passagieraufkommens mehr als 100 km An-/Abreise zum/vom jeweiligen Originärflughafen in Deutschland zurücklegt. Damit wird deutlich, dass nicht die Nähe zum Flughafenstandort maßgeblich für die Flugbuchung ist. Somit kann festgehalten werden, dass 60% bis 70% des Passagieraufkommens in Deutschland nicht die Nähe zum Flughafenstandort, sondern andere Gründe maßgeblich für die Wahl des jeweiligen Flughafens sind.

III. Frachtaufkommen

Das Frachtaufkommen konzentriert sich auf drei Standorte (FRA, CGN, LEJ). Maßgeblich für die Standortwahl ist nicht die Nachfrage nach, sondern das Angebot von Luftverkehrsdienstleistungen. Dies kann an folgenden Parametern festgemacht werden:

- Rund 1/3 der transportierten Luftfracht wird im so genannten Frachtersatzverkehr (RFS) transportiert (EU-Studie S. 28).
- Rund 1/3 der Luftfracht wird als Beifracht in Passagierflugzeugen transportiert. Dabei konzentriert sich die Beifracht auf Großraum- und damit auf die Langstreckenflüge, also interkontinentale Flüge. Der innereuropäische Luftfrachtverkehr wird vorwiegend auf der Straße als RFS transportiert. Dies macht wiederum deutlich, dass die Luftfracht nicht zeitkritisch ist, sondern andere Parameter maßgeblich für den Transport von Fracht als Luftfracht sind.
- Rund 1/3 der Luftfracht wird mit Frachtflugzeugen transportiert. Dabei finden 2/3 der Frachtflüge in der Zeit von 6 bis 22 Uhr und 1/3 in der Zeit von 22 bis 6 Uhr statt. Analysen mehrerer Frachtflugpläne über mehrere Jahre belegen, dass für die Ankunfts- und Abflugzeiten wiederum ausschließlich die Umlaufplanung der Fluggesellschaften und nicht die Nachfrage nach bestimmten Frachtzeiten maßgeblich waren.

IV. Wettbewerbsfähigkeit

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) stellt mit Datum vom 16.1.2009 fest, dass nur durch Änderung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in Bezug auf einen operationell notwendigen Nachtflugbetrieb unverzichtbar sei und nur so die internationale Konkurrenzfähigkeit deutscher Flughäfen und die Anbindung Deutschlands an den internationalen Luftverkehr sicher gestellt werden könne. Ohne die Möglichkeit des jederzeitigen unbeschränkten Nachtflugbetriebs an den deutschen Flughäfen sei mit einer Abwanderung von mehr als 20 Mio. Passagieren auf ausländische Flughäfen zu rechnen und die Daseinsvorsorge der Flughäfen, stark eingeschränkt und deren Existenz gefährdet. Es gelte die internationale Wettbewerbsfähigkeit, auch im Vergleich zu Dubai, nicht zu verschlafen. Die Betriebszeiten der Flughäfen müssten den raumübergreifenden Strukturen der Luftverkehrsnetze Rechnung tragen und die Zeitzonen als Determinante des Flugzeugeinsatzes berücksichtigen. Sollten diese Bedingungen auf deutschen Flughäfen nicht gegeben sein, würden die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge auf Flughäfen im Ausland umleiten. Es sei nicht hinnehmbar, dass für den Nachtflugbedarf ein standortspezifischer Bedarf nachgewiesen werden müsse.

Auf ihrer Webseite führt die ADV weiter aus:

„Der Weltluftverkehr ist ein 24-Stunden-Betrieb. Als eine der weltweit führenden Handelsnationen braucht Deutschland die Verknüpfung mit den Wirtschaftsregionen der Welt. [...] Exportwirtschaft, Tourismus- und Logistikbranche sind auf Flüge in den Tagesrandzeiten und in der Nacht angewiesen. Eine vollständige Abkopplung von den globalen Verkehrsströmen durch weitere Einschränkungen der Nachtflugmöglichkeiten an deutschen Flughäfen hätte gravierende Folgen. [...] Deutschland [würde] nachhaltig Schaden [nehmen], wenn mit jedem neuen Urteil des Bundesverwaltungsgerichts weitere deutsche Flughäfen in der Nacht außer Betrieb gesetzt werden¹. [...] An ausgewählten Flughäfen muss jedoch ein nachfragegerechter Nachtflugbetrieb möglich bleiben. Die ADV setzt sich daher für die Möglichkeit zu einem bedarfsgerechten Nachtflugbetrieb an ausgewählten deutschen Flughäfen ein. Unser Land braucht eine bedarfsgerechte Öffnung der Flughäfen auch in den Nachtstunden.“

¹ Anmerkung des Autors: ist ja so niemals passiert! Es gab lediglich Beschränkungen!

„Damit Deutschland sich als starke Exportnation im Wettbewerb behaupten kann, ist ein konkurrenzfähiges Luftverkehrsangebot in alle Teile der Welt sicherzustellen.“

Zur Konkurrenzsituation führt die Fraport AG in ihren Geschäftsberichten aus:

Im Geschäftsbericht 2001, Seite 7 heißt es:

„[...] Voraussetzung, um im zunehmenden aggressiven globalen Wettbewerb konkurrenzfähig zu bleiben.“

Im Geschäftsbericht 2005, Seite 7 heißt es:

„Weltweiter Wettbewerb – Die Konkurrenz zwischen Airlines und Flughäfen intensiviert sich; [...] Außerdem drängen aus dem Orient neue Akteure in den Markt.“

Und auf Seite 20:

„Die im Süden des Persischen Golfs gelegenen Emirate Duba², [...] drängen in den Luftverkehrsmarkt [...]. Das bringt auch im Airport-Geschäft zusätzliche Konkurrenz [...]. Deren Vorteil die günstige geographische Lage: Von hier aus lassen sich alle Ballungsräume erreichen. Allerdings sind die Routen über die Airports im Orient oft länger [...]. Bei Flügen [...] sind hier auch die Umsteigebeziehungen ungünstig, da sie zum Teil mitten in der Nacht liegen. Der wachsenden Konkurrenz müssen die europäischen Hubs [...] mit erstklassigem Service begegnen: Für die Routenwahl der Passagiere wird es immer wichtiger, wie attraktiv der Aufenthalt auf einem Flughafen erlebt wird. Die derzeit in Frankfurt laufenden Ausbaumaßnahmen zielen [...] auf eine höhere Erlebnisqualität [...].“

² Der neue internationale Flughafen in Dubai hat derzeit bei einer Piste eine jährliche Kapazität von 7 Mio. Passagieren. Der Endausbau mit sechs Pisten und für jährlich 120 Mio. Passagiere ist laut Betreiber für frühestens 2030 vorgesehen. Damit wird dieser Flughafen keinen Verkehr von deutschen Flughäfen abziehen, sondern bestenfalls überproportional am internationalen Luftverkehrswachstum teilhaben.

V. Der nun vorgelegte Referentenentwurf zur Änderung des LuftVG soll diese Position der ADV umsetzen.

Mit den Ausführungen der Fraport AG wird die Konkurrenz präziser definiert und zugleich deutlich, dass weitere Nachtflugbeschränkungen nicht zu einer Abwanderung auf europäische Nachbarflughäfen führen wird, sondern die Verlagerung von Umsteigeverkehren (in der Prognose von 2020 wird ein ungewöhnlich hohes Umsteigeraufkommen von rd. 86 Mio. Passagieren prognostiziert. Trotz der befürchteten oder vorhandenen Konkurrenz in Dubai!). Es wird auch deutlich, dass man diese Konkurrenz nicht fürchtet, weil durch attraktivere Angebote während des Umsteigevorgangs die Qualität des Flughafens überzeugen wird. Außerdem hält die Fraport AG die in Dubai üblichen Umsteigezeiten in der Nacht – obwohl mit ein bis zwei Stunden im Interkont / Interkont-Verkehr deutlich kürzer als in Frankfurt – für die Reisenden für unattraktiv. Der von der ADV befürchtete Verlust von rd. 20 Mio. Passagieren durch den fehlenden Nachtflugbetrieb kann nicht nachvollzogen werden. Diese Zahl würde nämlich bedeuten, dass der gesamte Umsteigeverkehr in Deutschland von/nach Asien auf die Arabische Halbinsel verlagert würde. Eine fragwürdige Prognose, zumal die Fraport AG die Argumente, die gegen eine solche Verlagerung sprechen selbst anführt:

- Längere Flugrouten (statt Polroute)!
- Unattraktive Umsteigezeiten in der Nacht!
- Bessere Atmosphäre/ besserer Service während des Umsteigevorgangs auf deutschen Flughäfen!

**Nach diesen Ausführungen stellt sich folgende Frage:
Können Flughäfen in der Wüste und dazu in feudalistischen Staaten Vorbild für Betriebszeiten in Deutschland sein?**

VI. Standort und Lage der Flughäfen / Flughafenlayout / Flughafensystem und Nachtflugbedarf in Deutschland

1. Nachtflugbedarf

Aus den vorstehenden Ausführungen wird deutlich, dass es für die Einbindung Deutschlands in den internationalen Luftverkehr und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit nicht des Nachtflugs auf allen 18 internationalen und 32 regionalen Flughäfen in Deutsch-

land bedarf. Diese Wettbewerbsfähigkeit kann auch durch den Nachtflugbetrieb auf einigen wenigen und in dünnbesiedelten Gebieten liegenden Flughäfen sichergestellt werden.

Da nach Auffassung der Fraport AG nächtliches Umsteigen ungünstig ist, muss nächtliches Zusteigen oder Aussteigen unzumutbar sein. Damit wird deutlich: nicht die Kundenachfrage (öffentlicher Bedarf) macht nächtliche Flüge erforderlich, sondern ausschließlich betriebswirtschaftliche Überlegungen der Airlines. Diese Überlegungen der Airlines stellen aber keinen öffentlichen Bedarf dar.

Weiterhin wird deutlich, dass für die großen Hub-Flughäfen in Deutschland und ihre Konkurrenzfähigkeit ein unbeschränkter Nachtflugbetrieb nicht erforderlich ist (siehe auch Zeitzonen).

2. Zeitzonen

Zeitzonen sind nur im interkontinentalen Verkehr in Ost-West-Richtung von Bedeutung. Dabei liegt Deutschland so in den Zeitzonen, dass nur in Ausnahmefällen im interkontinentalen Passagierlinienverkehr ein Nachtflugbedarf in den abendlichen Randstunden der Nacht erforderlich werden könnte. In der morgendlichen Randstunde kann der Verkehr durch die Flugplangestaltung und Flugeschwindigkeit ohne Nachteile ausgeschlossen werden. Dies wird durch die Aussagen der Fraport AG (siehe oben), aber auch durch Studien der EU und Analysen der Flugpläne deutscher Flughäfen über mehrere Jahre belegt.

3. Nachtflugbedarf im Europaverkehr

3.1 Linie

Im Passagierlinienverkehr kann durch die zentrale Lage Deutschlands in Europa ein Nachtflugbedarf nicht begründet werden. Flugzeiten, Umlaufplanungen, Einsatzstrecken und Crew-Einsatzplanung können so entwickelt werden, dass ein Nachtflugbedarf auf einem bestimmten Flughafen weder entstehen noch begründet werden kann. Ein Ausweichen auf unkritische Flughäfen ist möglich.

3.2 Ferienflug-, Charterverkehr

Gerade für den Ferienflug- und Charterverkehr werden Umlaufzeiten von 16 bis 18 Stunden aus betriebswirtschaftlichen Gründen (dies ist kein öffentlicher Bedarf) gefordert. Gegen diesen privatwirtschaftlich begründeten Bedarf kann im Prinzip nichts eingewendet werden. Allerdings begründet dieser privatwirtschaftliche Anlass keine nächtlichen Betriebszeiten auf allen in der Rotation angeflogenen Flughäfen³. Flugzeuge gehören zu den wenigen Produktionsmitteln die mobil sind. Flugzeuge können mit ihrer Mobilität „Hindernisse“ (auch Nachtflugbeschränkungen auf einzelnen Flughäfen) umfliegen. Eine zukunftsorientierte und kreative Umlaufplanung hat mit Nachtflugbeschränkungen auf einzelnen Flughäfen im beflogenen Streckennetz keine Probleme.

3.3 Low-Cost-Verkehr (LCC)

Für LCC gilt im Prinzip das für die Ferienflug- und Charterverkehre unter 3.2 ausgeführte ebenso. Allerdings weisen echte LCC eine Besonderheit auf: sie fliegen in der Regel von Flughäfen außerhalb von Verdichtungsräumen und führen bei der dann fälligen Dominanz auf den angeflogenen Flughäfen schon bei normalen Be-

³ Es entspricht nicht den Tatsachen, dass an einem Standort stationierte Flugzeuge am Abend wieder zu ihrem Stationierungsort zurückkehren oder zurückkehren müssen. Es fliegt lediglich ein Flugzeug der jeweiligen Fluggesellschaft am Abend aus seiner Rotation zu einem bestimmten Flughafen, um dort den Betrieb am nächsten Morgen aufnehmen zu können (siehe folgendes Beispiel):

To BERLIN (BER) UTC+0100(+0200 until 28Oct)		TEGEL AIRPORT (TXL)								
-	23Oct	2	0650	0805	TXL	HV6873	737	NONSTOP		
-	6Nov	-	2	0650	0805	TXL	HV6873	737	NONSTOP	
-	-	-	4	0650	0805	TXL	HV6873	737	NONSTOP	
-	27Oct	1234567	0825	0940	TXL	KL1821	737	NONSTOP		
28Oct	-	1234567	0835	0955	TXL	KL1821	F70	NONSTOP		
28Oct	-	1234567	1005	1120	TXL	KL1823	737	NONSTOP		
-	27Oct	1234567	1010	1125	TXL	KL1823	737	NONSTOP		
28Oct	-	1234567	1520	1635	TXL	KL1829	737	NONSTOP		
-	26Oct	12345	1530	1650	TXL	KL1829	100	NONSTOP		
28Oct	21Dec	12345	1805	1925	TXL	KL1834	F70	NONSTOP		
-	26Oct	12345	7	1815	1930	TXL	KL1833	737	NONSTOP	
-	24Oct	1	3	7	1945	2100	TXL	HV6875	737	NONSTOP
-	4Nov	-	5	1945	2100	TXL	HV6875	737	NONSTOP	
-	27Oct	1234567	2025	2140	TXL	KL1835	737	NONSTOP		
28Oct	-	1234567	2045	2205	TXL	KL1835	100	NONSTOP		

Quelle: Flughafen Amsterdam, Winterflugplan 2007

From BERLIN (BER) UTC+0100(+0200 until 28Oct)		TEGEL AIRPORT (TXL)									
-	-	1234567	0600	TXL	0730	KL1818	100	NONSTOP			
-	23Oct	2	0845	TXL	1005	HV6874	737	NONSTOP			
6Nov	-	2	0845	TXL	1005	HV6874	737	NONSTOP			
-	-	-	4	0845	TXL	1005	HV6874	737	NONSTOP		
-	27Oct	1234567	1030	TXL	1155	KL1822	737	NONSTOP			
28Oct	-	1234567	1035	TXL	1210	KL1822	F70	NONSTOP			
-	-	1234567	1210	TXL	1340	KL1824	737	NONSTOP			
28Oct	-	1234567	1725	TXL	1850	KL1830	737	NONSTOP			
-	26Oct	12345	7	1740	TXL	1910	KL1830	100	NONSTOP		
28Oct	21Dec	12345	7	2005	TXL	2130	KL1834	F70	NONSTOP		
-	26Oct	12345	7	2015	TXL	2140	KL1834	737	NONSTOP		
-	24Oct	1	3	7	2140	TXL	2255	HV6876	737	NONSTOP	
-	4Nov	-	1	3	7	2140	TXL	2255	HV6876	737	NONSTOP
-	-	-	5	2140	TXL	2255	HV6876	737	NONSTOP		

triebszeiten (6 bis 22 Uhr) zu erheblichen Defiziten. Diese Defizite werden durch einen Nachtflugbetrieb noch stärker ausfallen.

4. Frachtverkehr

Der Frachtverkehr zeichnet sich dadurch aus, dass er äußerst flexibel ist und in der Regel eine lange Logistikkette beinhaltet (Lkw-Transport vom Absender zum Abflug-Flughafen – Verzollung -, RFS zum Drehkreuz, RFS / Beifracht / Nur-Fracht zur Destination, RFS zum Auslieferungsflughafen – Verzollung -, Lkw-Transport zum Empfänger) deren zeitlicher Verlauf und Verknüpfung in der Regel nicht bekannt ist und nicht offen gelegt wird. Der Luft-Frachtverkehr mit Nur-Frachtern verteilt sich mehr oder weniger gleichmäßig auf alle Tageszeiten. Dabei bestimmen die Abflug- / Ankunftszeiten (Flugpläne) die Aufgabe- Abholzeiten der Fracht und nicht die Fracht den Zeitpunkt des Transports. Im Prinzip gilt dies auch für den Expressverkehr. Auch dort würden andere Abflugzeiten nicht zur Einschränkung der Servicesqualität führen, sondern lediglich eine Umstellung des Absender- und Empfänger- verhaltens auslösen.

Die Beifracht wird in der Regel – wie die Nur-Fracht – nur auf interkontinentalen Strecken geflogen, nämlich auf den Strecken auf denen sich der Einsatz von Nur-Frachtern nicht rechnet. Der interkontinentale Passagierlinienverkehr findet in Deutschland zu mehr als 99% in der Zeit von 6 bis 22 Uhr statt. Da die Verladung der Fracht im interkontinentalen Verkehr durch Zufall entweder auf ein Passagierflugzeug oder ein Frachtflugzeug erfolgt, wird deutlich, dass der Frachtflugbedarf in der Nacht sich nicht aus der Nachfrage sondern ausschließlich aus dem Angebot, der Umlaufplanung, ergibt⁴. Damit sind in Deutschland Flugzeiten im Nur-Frachtverkehr wie im Passagierlinienverkehr unkritisch, kommen also ohne Nachtflugbetrieb aus. Nachtflugbeschränkungen auf einzelnen Flughäfen führen nicht zu Abnabelung Deutschlands vom internationalen Luftverkehr.

⁴ Ein Straßentransport zwischen Beifracht und Nur-Fracht ist unkritisch. Bereits heute finden solche Verkehre zwischen den Flughäfen Frankfurt und Leipzig/Halle statt.

VII. Ergebnis

Zur Aufrechterhaltung der Konkurrenzfähigkeit Deutschlands im internationalen Luftverkehr bedarf es nicht des Nachtflugverkehrs an allen 18 internationalen und 32 regionalen Flughäfen. Zur Aufrechterhaltung der Konkurrenzfähigkeit Deutschlands im internationalen Luftverkehr reicht es aus, an einigen wenigen raumordnerisch unkritischen Standorten Nachtflugverkehr anzubieten. Auch dort noch vorhandene raumordnerische Konflikte, sollten durch Absiedlungen gelöst werden. Die dem Flugzeug innewohnende Mobilität, die vorhandene Bereitschaft der Passagiere auch weite Strecken zum Abflugflughafen bzw. vom Ankunftsflughafen zum Wohnort zurückzulegen, ebenso wie der unkritische Straßentransport der Luftfracht⁵ (RFS) ist offensichtlich und führt im Ergebnis nur zu einem Nachtflugbedarf an wenigen Flughäfen außerhalb von Verdichtungsräumen.

Möglicherweise erforderlicher Nachtflugbedarf kann an Flughafenstandorten stattfinden, bei denen die raumordnerischen Konflikte bewältigt werden können und nicht die Raumordnungsbehörden den Konflikt dadurch bewältigen, dass sie den Fluglärm zwar als kritisch aber zumutbar einstufen und in besonders schweren Fällen passiven Lärmschutz anordnen. Die abgeschichteten Planungsinstrumente in Deutschland sollten zur Konfliktlösung eingesetzt werden und die ihnen jeweils zukommende Aufgabe wahrnehmen. Dies heißt, dass die Raumordnung raumordnerische Konflikte löst; die Fachplanung ist zur Lösung raumordnerischer Konflikte weder geeignet noch qualifiziert.

⁵ Bei den Frachtdrehkreuzen in Deutschland lässt sich feststellen, dass der überwiegende Teil der Fracht (mehr als 90%) exogenes Aufkommen und damit Standort ungebunden ist. Bspw. London-Heathrow (LHR): Am Frachtdrehkreuz findet nachts kein Frachtverkehr statt. Alle Frachtflüge in der Nacht finden auf dem 210 km entfernten Flughafen East Midlands statt.

Die bisherigen Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts den Nachtflugverkehr vom nachweisbaren Bedarf abhängig zu machen und gleichzeitig die Lärmschutzinteressen der Anwohner abhängig von der Anzahl der Betroffenen zu gewichten, stellt einen transparenten, nachvollziehbaren und gesetzeskonformen Weg dar.

H. Faulenbach da Costa

(Dieter Faulenbach da Costa)

b) Anhang

Fragen zur internationalen Konkurrenzfähigkeit

An keiner Stelle wird von der Luftverkehrswirtschaft geklärt, zu welchen Flughäfen die internationale Konkurrenzfähigkeit aufrechterhalten oder hergestellt werden müsste:

- a) Gilt es die Konkurrenzfähigkeit zu den europäischen Nachbarflughäfen herzustellen um Abwanderungen von Airlines, Passagieren und Fracht zu verhindern?
- b) Gilt es die Konkurrenzfähigkeit zu den außereuropäischen Flughäfen herzustellen um Abwanderungen von Airlines, Passagieren und Fracht zu verhindern?
- c) Soll die Konkurrenzfähigkeit zu einzelnen Flughäfen hergestellt werden?
- d) Soll die Konkurrenzfähigkeit zu einzelnen Flughafensystemen (London, Mailand, Rom, hergestellt werden?
- e) Soll die Konkurrenzfähigkeit zu den Flughafensystemen der ausländischen „Konkurrenz“, und wenn ja welcher, hergestellt werden?
- f) Soll die Konkurrenzfähigkeit zu Flughäfen in demokratischen Staaten hergestellt werden?
- g) Soll die Konkurrenzfähigkeit zu Flughäfen in autoritären Staaten (China, **Arabische Halbinsel**⁶, etc.) hergestellt werden?
- h) Soll die Konkurrenzfähigkeit zu Flughäfen in der Wüste hergestellt werden?

⁶ Fraport Geschäftsbericht 2005, Seite 20:

- i) Soll die Konkurrenzfähigkeit zu Flughäfen mit konvergierenden Pisten (Denver, Amsterdam, Zürich, etc.) hergestellt werden?
- j) Soll die Konkurrenzfähigkeit zu Flughäfen die mit zusätzlichen Pisten zur Lärmverteilung ausgerüstet sind, hergestellt werden?
- k) Soll die Konkurrenzfähigkeit zu Flughäfen im Ausbau (Dubai) hergestellt werden?
- l) Soll die Konkurrenzfähigkeit für einen Flughafen dessen Fertigstellung erst für 2030 (Dubai) geplant ist schon jetzt hergestellt werden?
- m) Soll die Konkurrenzfähigkeit zu einem Flughafen (Dubai) hergestellt werden, von dem bisher nur eine Piste und ein Passagierterminal für 7 Mio. Passagiere (Dubai) in Betrieb gegangen ist?
- n) Welche Passagiere (ADV spricht von 20 Mio.) sollen auf welche ausländischen Flughäfen abwandern? Originärpassagiere? Umsteigepassagiere? Von welchem ausländischen Flughafen sollen bspw. die Passagiere aus den Ballungsräumen München, Rhein-Neckar, Rhein-Main, Rhein-Ruhr, Hannover, Hamburg, Berlin in dieser Größenordnung abfliegen?
- o) Stellen Amsterdam⁷, Paris⁸, Zürich, Wien⁹, Budapest, Prag, Warschau, Kopenhagen, Madrid¹⁰, Rom¹¹, Mailand¹² eine ernsthafte Konkurrenz für das Originäraufkommen dar? Oder vielleicht London¹³? Immerhin gibt es dort fünf Flughäfen und ein Flughafensystem.
- p) Oder meinen die Autoren doch die Flughäfen in der Wüste und in feudalistischen Staaten? Dafür kämen dann aber nur Umsteigeverkehre in Frage. Bei der genannten Größenordnung müsste aber der gesamte prognostizierte Umsteigeverkehr in Deutschland von/nach Afrika/Amerika einerseits von/nach Asien andererseits über die ara-

⁷ Der Flughafen Amsterdam hat mit sechs konvergierenden Pisten mehr Pistenkapazität als für die Abwicklung des Verkehrs benötigt wird. Durch die Anordnung konvergierender Pisten kann eine Lärmverteilung (Quotierung) erfolgen.

⁸ Der Flughafen Orly hat ein Nachtflugverbot und der Flughafen Charles de Gaulle liegt am Stadtrand, im An- und Abflug werden keine dichtbesiedelten Gebiete überflogen.

⁹ Die Flughäfen Zürich und Wien haben neben Nachtflugbeschränkungen konvergierende Pisten zur Lärmverteilung.

¹⁰ Der Flughafen Madrid liegt am Stadtrand und hat konvergierende Pisten zur Lärmverteilung.

¹¹ Rom verfügt über ein Flughafensystem. Der Flughafen Fiumicino liegt außerhalb der Agglomeration am Meer.

¹² Mailand hat ein Flughafensystem (3 Flughäfen).

¹³ London hat ein Flughafensystem (3 Flughäfen). Am Flughafen LHR finden nachts keine Frachtflüge statt. Am Flughafen LHR gibt es keinen LCC-Verkehr. Am Flughafen LHR finden lediglich 1,5% des Bewegungsaufkommens als Ferienflugverkehr statt (Frankfurt fast 20%).

bische Halbinsel abgewickelt werden. Ein äußerst unwahrscheinliches Szenario.

Schlussbemerkung

Bei der Frage der internationalen Konkurrenzfähigkeit der Luftverkehrsinfrastruktur braucht sich Deutschland nicht zu verstecken (alle 45 km gibt es einen Flughafen, nur alle 27 km einen ICE-Bahnhof). Im europäischen Vergleich sind Betriebszeiten, Nachtflugbeschränkungen oder weitere Restriktion eher als zurückhaltend einzustufen. Entweder hat die europäische Konkurrenz in Verdichtungsräumen starke Beschränkungen, Flughafensysteme oder konvergierende Pisten. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft wehrt sich gegen Alles. Passiver Lärmschutz, der auch noch von den Betroffenen selbst zu zahlen ist, stellt zu den planerischen Möglichkeiten keine Alternative dar.

