



Lufthansa

Standpunkte

Praktikables Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt/Main



3. Auflage, Mai 2005



Inhalt

1. Nur Ausbau sichert die Zukunft des Flughafens Frankfurt/Main	3
2. Internationale Drehscheibenfunktion erfordert Nachtflugbetrieb	4
3. Lufthansa plädiert für ein praktikables Nachtflugverbot	5
4. Nachtflugverbot gefährdet Existenz von Lufthansa Cargo	6
5. Condor ist nur mit Nachtbetrieb rentabel	8
6. Lufthansa Passage benötigt flexiblen Betrieb in den Nachtrandstunden	10
7. Flugzeugwartung der Lufthansa Technik durch beantragtes Nachtflugverbot in ihrer Geschäftsgrundlage bedroht	11
8. Nachtflugverbot ist rechtswidrig	12
Anhang	14
Impressum	27



1. Nur Ausbau sichert die Zukunft des Flughafens Frankfurt/Main

Der Flughafen Frankfurt/Main spielt im internationalen Luftverkehr eine herausragende Rolle. Im vergangenen Jahr zählte der Airport die Rekordzahl von rund 51,1 Millionen Fluggästen, das waren 5,7 Prozent mehr als 2003. Auch die Zukunft des Luftverkehrs ist positiv: Prognosen sagen dem **Passagierverkehr jährliche Wachstumsraten von knapp fünf Prozent, dem Frachtsektor sogar um fast sechs Prozent voraus** (► Grafiken 1-3).

Mit der geplanten Kapazitätserweiterung stellt Fraport die Weichen für die Zukunft des Flughafens. Nur durch eine wettbewerbsfähige Infrastruktur kann er seine heutige Bedeutung als wichtigste Luftverkehrs-Drehscheibe des Kontinents behalten. Bereits seit Ende der neunziger Jahre hat der Flughafen seine Kapazitätsgrenzen erreicht: So hat das Bundesverkehrsministerium für den Sommerflugplan 2005 einen Eckwert von maximal 82 möglichen Flugbewegungen pro Stunde festgesetzt (Zeitraum 14.00 Uhr bis 22.00 Uhr), tatsächlich werden regelmäßig mehr als 100 Bewegungen nachgefragt.

Der Blick zu den europäischen Nachbarn zeigt: Dort wurde bereits erheblich in die Flughafeninfrastruktur investiert (► Grafik 4). Die Flughäfen Paris-Charles-de-Gaulle und Amsterdam-Schiphol können aktuell mit vier bzw. fünf Start- und Landebahnen stündlich mehr als 100 bzw. 125 Flugbewegungen abwickeln – das sind etwa 22 bzw. 52 Prozent mehr als in Frankfurt. Damit besitzen sie bereits heute einen deutlichen Kapazitätsvorsprung und einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil; zudem ist an beiden Flughäfen eine weitere Bahn geplant.

Die Erfolgsgeschichte des Flughafens Frankfurt/Main ist in erster Linie die Erfolgsgeschichte von Lufthansa an ihrer Heimatbasis. Allein im letzten Jahr beförderte Lufthansa etwa 30 Millionen Fluggäste über ihre Drehscheibe. Heute beträgt ihr Anteil an Flugbewegungen etwa 60 Prozent, mit der Star Alliance und weiteren Kooperationspartnern sind es sogar rund 70 Prozent. Der Lufthansa-Sommerflugplan 2005 umfasst mehr als 150 weltweite Ziele, die direkt von Frankfurt angefliegen werden.

Lufthansa ist mit rund 35.000 Mitarbeitern Hessens größter Arbeitgeber. In den letzten 20 Jahren hat sich die Zahl der Lufthansa-Fluglotsen in der Rhein-Main-Region mehr als verdoppelt. **Lufthansa setzt weiter auf den Standort Frankfurt:** Das neue, 2005 fertig gestellte **Lufthansa Aviation Center** verfügt über rund 1.800 moderne Arbeitsplätze, und auch der Bau der **Wartungshalle für den hochmodernen Airbus A380** ist eine Investition in die Zukunft.

Lufthansa braucht die Kapazitätserweiterung des Flughafens; sie hat deswegen 1997 den Bau einer zusätzlichen Bahn mit angestoßen. **Für die strategische Ausrichtung und das langfristige Wachstum des Aviation-Konzerns, aber auch für den Wirtschaftsstandort Deutschland, ist der Flughafen ausbau von größter Bedeutung.** Deutschland als Exportnation ist wie kaum ein anderes Land auf eine wettbewerbsfähige Luftverkehrsinfrastruktur angewiesen.



2. Internationale Drehscheibenfunktion erfordert Nachtflugbetrieb

Für etwa die Hälfte der Fluggäste ist Frankfurt Start- oder Zielflughafen, alle anderen steigen hier um. Das gleiche gilt für den Frachtverkehr: In Frankfurt fließen die Güterströme zusammen, werden koordiniert und weltweit verteilt. **Der Flughafen fungiert als Drehscheibe**, als Nabe (englisch: Hub), in der die Verbindungen wie die Speichen eines Rades zusammenlaufen. Durch die Koordination der Verbindungen sind Flüge besser ausgelastet. Hubs sind sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch sinnvoll: In einem derartigen Netzwerk können mehr, schnellere und preisgünstigere Verbindungen mit höheren Frequenzen angeboten werden als in einem Punkt-zu-Punkt-System.

Alle großen Airlines verfügen über einen leistungsstarken Hub als zentrales Element ihrer betrieblichen Organisation. Umgekehrt gilt: Jeder international bedeutsame Airport ist zugleich Heimatbasis einer internationalen Luftverkehrsgesellschaft.

Die grundsätzliche Verkehrsfunktion einer internationalen Drehscheibe erfordert Flugbewegungen in der Nacht. **Auf keinem der Frankfurt vergleichbaren Flughäfen in Europa gibt es ein Nachtflugverbot zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr.** (► Grafik 5)

Das beantragte Nachtflugverbot führt in Frankfurt nicht nur zu wirtschaftlichen und betrieblichen Einschränkungen einzelner Fluggesellschaften, sondern beeinträchtigt für bestimmte Segmente des Luftverkehrs die Drehscheibenfunktion des Luftverkehrsstandorts Frankfurt.

Weil das beantragte Verbot vor allem den nächtlichen Frachtflugverkehr betrifft, wird es zudem ganz erhebliche Auswirkungen auf den Logistikstandort Frankfurt und auch für die exportorientierte Wirtschaft haben. Gerade moderne Unternehmen im High-Tech- oder im Medizinbereich sind auf globale Exportmöglichkeiten bei einem Minimum an Transportzeit angewiesen. Mit der Einführung eines Nachtflugverbots geht ein wichtiger Standortvorteil verloren, den das Rhein-Main-Gebiet solchen Unternehmen bietet.



3. Lufthansa plädiert für ein praktikables Nachtflugverbot

Fraport hat im September 2003 mit dem Planfeststellungsantrag zugleich ein Nachtflugverbot für die Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr beantragt. Mit Inbetriebnahme der neuen Bahn soll dieses für den gesamten Flughafen gelten. **Als Hauptbetroffene eines solchen Nachtflugverbots hat Lufthansa Einwendungen bei der Planfeststellungsbehörde erhoben.**

Im globalen Markt des Luftverkehrs sind Zeitverschiebung, Kapazitätsnutzung und Marktnachfrage maßgebende Faktoren. **Die Einführung eines Nachtflugverbots hätte daher gravierende Auswirkungen auf den wirtschaftlich und logistisch effizienten Betrieb der Lufthansa an ihrer Heimatbasis.** Eine solche Betriebsbeschränkung würde die Vorteile der neuen Bahn stark relativieren.

Lufthansa erkennt das Schutzbedürfnis der Bevölkerung ausdrücklich an und schließt daher nächtliche Flugbeschränkungen nicht pauschal aus. Sie plädiert – auf der Basis ihres bisherigen Standpunkts – für ein praktikables Nachtflugverbot. Wirtschaftlich notwendige Flüge müssen weiterhin möglich sein. Eine solche Lösung kommt dem Wunsch nach deutlicher Lärmreduzierung sowie der Forderung nach einer Verbesserung der Nachtruhe im Umfeld des Flughafens entgegen.

Lufthansa engagiert sich seit langem dafür, die Belastungen durch den Flugverkehr dauerhaft zu reduzieren. Allein in den letzten 12 Jahren hat der Konzern mehr als 10 Mrd. € in eine lärm- und emissionsarme Flotte investiert (► Grafik 6). Nahezu alle Flugzeugmuster erfüllen bereits heute die Lärmgrenzwerte der internationalen Organisation der Zivilluftfahrt ICAO, die erst 2006 in Kraft treten. In Zusammenarbeit mit Industrie und Forschung arbeitet Lufthansa kontinuierlich an der weiteren Reduzierung des Fluglärms. **Anreize – etwa durch die Vergabe von Lärmkontingenten – unterstützen dieses freiwillige Engagement und stimulieren Innovationen. Kategorische Verbote von Flügen hingegen sind innovationsfeindlich.**

Dies gilt umso mehr, weil das beantragte **Nachtflugverbot auch von Lärmmedizinerinnen und Lärmwirkungsforschern kritisch gesehen** wird (► Hintergrund 1). Die Notwendigkeit eines derartigen Nachtflugverbots lässt sich aus ihren Erkenntnissen nicht ableiten.



4. Nachtflugverbot gefährdet Existenz von Lufthansa Cargo

Der Luftfrachtverkehr hat sich in den letzten 25 Jahren eindrucksvoll entwickelt: Seit 1980 ist der Umschlag von Luftfracht am Flughafen Frankfurt/Main von 0,6 auf 1,75 Millionen Tonnen pro Jahr gestiegen. Für 2004 bedeutete dies ein Plus von 13,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. **Frankfurt ist damit der wichtigste Frachtflughafen in Europa.** 67 Prozent des deutschen Luftfrachtaufkommens werden über Rhein-Main abgewickelt.

Diese Führungsposition verdankt der Flughafen in erster Linie Lufthansa Cargo, die allein für rund 65 Prozent des Frachtaufkommens in Frankfurt steht. So wichtig wie Lufthansa Cargo für den Luftfrachtstandort Frankfurt ist, ist der Flughafen für das Unternehmen: **Das Lufthansa Cargo Center ist Heimat- und Wartungsbasis des Unternehmens und dient als Drehscheibe des internationalen Luftfrachtverkehrs.**

Der weit aus größte Teil der interkontinentalen Frachterdienste der Lufthansa Cargo, wie z.B. nach Shanghai, Tokyo, Johannesburg, Chicago, Buenos Aires haben ihren Ausgangspunkt in Frankfurt. Diese Dienste werden gefüttert durch einkommende Dienste von anderen Flughäfen in Übersee wie z.B. Bombay, Bangalore, New York, Sao Paulo sowie von europäischen Flughäfen über das weit verzweigte Netz der LH-Passagierdienste und ihrer Partner (als Beiladefracht) und über ein gleichfalls europaweites LKW-Zubringernetz. **Diese optimierte Vernetzung in Frankfurt ist das wertvollste „asset“ der Lufthansa Cargo.** Europäische Wettbewerber in Amsterdam und Paris setzen alles daran, dem Standort Frankfurt massiv Marktanteile zu entziehen. **Die Frachtströme laufen nicht zwangsweise über Frankfurt, sondern suchen sich den schnellsten, zuverlässigsten und kostengünstigsten Weg. Wird die Drehscheibe Frankfurt geschwächt, wandert Verkehr zwangsläufig ab – mit entsprechenden Folgen für Arbeitsplätze und Wirtschaftskraft in der Region.** In einem liberalisierten Marktumfeld sind einer solchen Entwicklung keine Schranken gesetzt.

Rund ein Drittel der Flugbewegungen der Lufthansa Cargo fallen in die Zeit zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr – in dieser Zeit verbindet Lufthansa Cargo – über die Woche verteilt – weltweit 24 Wirtschaftszentren mit Frankfurt. Nachtflüge sind integraler Bestandteil der globalisierten Wirtschafts- und Arbeitswelt. Diejenigen Luftverkehrsgesellschaften, die an ihren Drehscheiben Nachtflüge anbieten können, erhalten vorrangig den Transportauftrag. Ein Nachtflugverbot führt zu gravierenden Aufkommensverlusten, die in Frankfurt die Existenz der Lufthansa Cargo bedrohen. Damit würden für die lokale Wirtschaft auch die Frachtdrehscheibe „vor der Haustür“ und ein wichtiger Standortvorteil entfallen.

- Im so genannten **Nachtsprung** nutzen Frachtflüge von Frankfurt nach Nordamerika sowie von Asien nach Frankfurt die **Zeitverschiebung** und ermöglichen so am Abend die Verladung am Startort und die Auslieferung der Ware beim Kunden am nächsten Morgen (► Grafik 7). Für Frachtflüge von Frankfurt nach Asien gilt ein „verlängerter“ Nachtsprung: Die Ware wird am Abend in Frankfurt angeliefert, das Flugzeug startet



nach Mitternacht und kommt in Hongkong, Bangkok und Singapur ebenfalls in der Nacht lokaler Zeit an. Die Auslieferung beim Kunden erfolgt so am Vormittag des zweiten Transporttages. Im Zeitalter weltweiter Wirtschaftsströme und des globalen Wettbewerbs ist der Nachtsprung unverzichtbar.

- **Die Frachtdrehscheibe ist der Grund, warum Speditionen ihr Logistikgeschäft auf Frankfurt konzentrieren.** Wird diese Funktion nicht aufrechterhalten, leiten diese die vorwiegend nachts transportierten Express- und Spezialgüter auf andere Drehscheiben um. Damit würde ein zentraler Markt für Lufthansa Cargo entfallen. Bereits heute machen die ertragsstarken zeitkritischen Expressgüter etwa 20 Prozent am Frachtverkehr aus. In den nächsten Jahren wird sich ihr Anteil auf etwa 30 Prozent erhöhen.
- Auch die **Standardfracht** ist von einem absoluten Nachtflugverbot betroffen, da es für die Speditionen unwirtschaftlich wäre, die verschiedenen Transportgüter zu unterschiedlichen Flughäfen zu transportieren.
- **Etwa 40 Prozent der gesamten Fracht werden als Beiladung auf Passagiermaschinen (Belly-Fracht) befördert.** Voraussetzung für diesen wirtschaftlich und ökologisch effizienten Transport ist die enge Verknüpfung der Netze der Passagier- und Frachterdienste über eine gemeinsame Drehscheibe am selben Flughafen. Wäre dies nicht mehr gewährleistet, entstünden Zeitverluste für die Kunden und für Lufthansa Cargo erhebliche Erlösausfälle. Zugleich würde die Region durch ein hohes LKW-Aufkommen belastet.

Eine Verschiebung der Frachtflüge in die Schulterstunden oder in den Tag ist nicht nur aufgrund der Marktanforderungen unmöglich: Die daraus resultierenden Umsatzverluste, höhere Betriebskosten durch Stillstandzeiten sowie ein erhöhter Personal-, Flächen- und Gerätebedarf in den Abfertigungsspitzen gefährden Lufthansa Cargo existentiell.

Nichts anderes gilt für die teilweise Standortverlagerung. Das vom Regionalen Dialogforum beauftragte Gutachten der AirLog GmbH zeigt: Die damit verbundenen Kosten sind so hoch, dass sie über dem durchschnittlichen Jahresergebnis der Lufthansa Cargo liegen (► Hintergrund 2). Die Verlagerung der Frachtdrehscheibe ist gleichbedeutend mit der Aufgabe des Luftfracht- und Logistikstandortes Frankfurt mit enormen Arbeitsplatzverlusten sowie gravierenden wirtschaftlichen Auswirkungen auf Gewerbe, Industrie und Dienstleistung in der Region. **Lufthansa Cargo fordert daher ein praktikables Nachtflugverbot, das die wirtschaftlich notwendigen Flüge ermöglicht.**



5. Condor ist nur mit Nachtbetrieb rentabel

Der Touristikluftverkehr ist ein extrem preissensitiver Bereich. Die Zunahme der Billigfluglinien hat den Wettbewerb zusätzlich verschärft. Anders als bei den Linienfluggesellschaften wächst im Tourismussegment vor allem die Nachfrage nach Punkt-zu-Punkt-Verbindungen. Neben dem Preis sind die Nähe zum Flughafen und Direktflüge in die Urlaubsregion wesentliche Entscheidungskriterien der Kunden. Dies setzt ein entsprechendes Angebot von einer Vielzahl deutscher Flughäfen voraus. **Touristikfluggesellschaften fliegen deshalb in mehreren Umläufen pro Tag zwischen verschiedenen Flughäfen in Deutschland und den Urlaubsregionen.** Etwa die Hälfte der von Condor geflogenen Umläufe werden der Nachfrage entsprechend aus Frankfurt geflogen, d.h. sie beginnen bzw. enden hier und sind zwingend mit der nächtlichen Wartung am Heimatflughafen verknüpft.

Kurz- und Mittelstrecken – sie generieren etwa 85 Prozent des Condor-Passagieraufkommens – werden im Charterverkehr durch Zweifach- oder Dreifachrotationen bedient (➤ Grafik 8). Eine Rotation besteht aus jeweils zwei Flugbewegungen – einem Hinflug von Deutschland zum Urlaubsziel und dem Rückflug nach Deutschland. **Alle Dreifach- und 75 Prozent der Zweifachrotationen beginnen oder enden in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr in Frankfurt. Bei einem Nachtflugverbot könnten diese nicht mehr durchgeführt werden.** Durch den Wegfall der Rotationen, die in diesem Zeitfenster beginnen oder enden, sinkt die Flottenauslastung um ein Drittel, ein wirtschaftlicher Betrieb wäre damit nicht mehr möglich. Auf der Basis des Sommerflugplans 2005 wären von der Einführung eines Nachtflugverbots in Frankfurt/Main und den weiteren Flugbeschränkungen in den Schulterstunden rund 40 Prozent der Condor-Flüge betroffen.

Der Wegfall von Flugbewegungen als Folge des Nachtflugverbots sowie die geringere Auslastung führen zu massiven wirtschaftlichen Einbußen.

Die im Vorfeld von Jünemann und der AirLog GmbH untersuchten Handlungs- und Vermeidungsstrategien (➤ Hintergrund 3 und 4) **kompensieren die wirtschaftlichen und operativen Nachteile in keinem Fall:**

- Bereits heute existiert bei der Mehrheit der Zielflughäfen ein Slotmangel, der planmäßige Flugbewegungen auch in der Mediationsnacht erfordert. Die zeitliche Verschiebung von Flügen in die Tageszeit ist daher keine praktikable Lösung.
- Eine Erfolg versprechende räumliche Verlagerung des Unternehmens bzw. von Teilen des Unternehmens setzt voraus, dass am neuen Standort bislang kein vergleichbares Angebot existiert, ausreichende Tag- und Nachtflüge von der Flughafenkapazität her möglich sind und zugleich eine der Rhein-Main-Region entsprechende Kaufkraft und Nachfrage vorhanden ist. Solche Alternativen existieren in Deutschland jedoch nicht.



- In jedem Fall entfällt durch eine Verlagerung ein wichtiger Baustein im Geschäftsmodell der Condor: das Konzern-Netzwerk mit Lufthansa Passage, Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik. Der Flughafen Frankfurt/Main eröffnet hier umfassende Kooperationsmöglichkeiten. Condor greift im Langstreckenverkehr auf die Zubringerflüge der Lufthansa zurück, die mehr als 20 Prozent des Passieraufkommens beitragen. Freie Kapazitäten im Gepäckladeraum nutzt Condor für den Frachttransport und profitiert dabei maßgeblich vom Luftfrachtdrehkreuz der Lufthansa Cargo. Der Wegfall dieser Synergieeffekte führt zu massiven wirtschaftlichen Nachteilen.



6. Lufthansa Passage benötigt flexiblen Betrieb in den Nachtrandstunden

Der Frankfurter Flughafen ist Heimatbasis und Drehscheibe des Lufthansa-Passagierverkehrs. Frankfurt ist der größte kontinentale Flughafen Europas und der siebtgrößte der Welt. Diese Stellung verdankt er in erster Linie der Lufthansa Passage, die **60 Prozent ihres weltweiten Fluggastaufkommens und 83 Prozent ihrer Interkontinentalflüge über Frankfurt** abwickelt.

Im Passagierverkehr besteht eine hohe Kundennachfrage an Nachtflügen, insbesondere in den jeweils ersten und letzten beiden Nachtrandstunden. Diese weisen regelmäßig hohe Frequenzen an Flugbewegungen auf:

- Im **Kontinentalverkehr** – speziell bei den kontinentalen Pendlerstrecken – benötigen Kunden Verbindungen, die ihnen einen gesamten Arbeitstag am Zielort ermöglichen. Hierfür sind Starts und Landungen vor allem in den ersten und letzten Stunden der Nacht notwendig.
- Diese Verbindungen von und nach Frankfurt sind zugleich als **Zu- und Abbringer** integraler Bestandteil der Drehscheibenfunktion und tragen wesentlich zur wirtschaftlich notwendigen Auslastung der Interkontinentalflüge bei (➤ Hintergrund 5 sowie Grafiken 9 und 10).
- Auch im **Interkontinentalverkehr** sind zunehmend Flüge während der Nacht erforderlich, um weltweit die Zielankünfte in den frühen Morgenstunden bedienen zu können.

Durch das beantragte Nachtflugverbot wäre Lufthansa Passage gezwungen, Flüge zusätzlich in die bereits stark frequentierten Schulterstunden zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr und 5.00 Uhr und 6.00 Uhr zu verlagern oder vollständig aufzugeben. Bereits das gegenwärtige Lärmkontingent zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr begrenzt die Lufthansa Passage auf wichtigen Strecken. **Zusätzliche Beschränkungen durch Lärm- oder Bewegungskontingente bzw. Flugverbote in den Schulterstunden würden die Lufthansa Passage erheblich treffen und könnten damit die Drehscheibenfunktion des Standorts gefährden.**

Der im ungünstigsten Fall mögliche Verlust der Drehscheibenfunktion hätte massive wirtschaftliche Auswirkungen – die negativen Erfahrungen z.B. in Zürich und Brüssel veranschaulichen dies deutlich. Ohne Drehscheibenfunktion reduzierte sich das Verkehrsangebot in Frankfurt drastisch und entspräche in etwa den Größenordnungen der Flughäfen Düsseldorf oder Berlin.

Wirtschaftlich notwendige Flüge in der Nacht und vor allem flexible Betriebsregeln während der Schulterstunden sind für den unternehmerischen Erfolg der Lufthansa Passage von essentieller Bedeutung.



7. Flugzeugwartung der Lufthansa Technik durch beantragtes Nachtflugverbot in ihrer Geschäftsgrundlage bedroht

Wartungsarbeiten und Ersatzteillogistik sind im Regelfall auf den Heimatflughafen einer Fluggesellschaft konzentriert. **Daher hat die Lufthansa Technik ihren zentralen Wartungsstandort in Frankfurt aufgebaut. Dies ermöglicht eine optimale Verzahnung zwischen Flugbetrieb und Flugzeugwartung.**

Die Lufthansa Technik ist im Bereich der Wartung zum überwiegenden Teil für Gesellschaften des Lufthansa-Konzerns tätig. Im 3-Schicht-Betrieb werden die Flugzeuge der Lufthansa Passage und weiterer Kunden gewartet. Die Wartungsarbeiten für Flugzeuge von Condor und Lufthansa Cargo werden von der Condor/Cargo Technik (CCT), einem Tochterunternehmen der Lufthansa Technik, übernommen. Entsprechend hat sich die CCT auf die Wartung der Flugzeugtypen MD-11 der Lufthansa Cargo sowie Boing B757 und B767 der Condor spezialisiert. Die CCT investiert zurzeit in einen weiteren Ausbau des Wartungszentrums am Standort Frankfurt und wird in der zweiten Jahreshälfte 2005 eine neue Halle im Süden des Flughafens in Betrieb nehmen.

Das beantragte Nachtflugverbot und weitergehende Flugbeschränkungen hätten erhebliche Auswirkungen auf die Hauptkunden – Lufthansa Passage, Lufthansa Cargo und Condor – und damit unmittelbare Konsequenzen für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Technik. Die Einführung eines Nachtflugverbots zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr würde die Rückführung von Flugzeugen zum zentralen Technikstandort in Frankfurt erschweren. Die dadurch entstehenden wirtschaftlichen Verluste ließen sich nicht kompensieren.

Insbesondere für die CCT ergäben sich gravierende Folgen bei einer nicht auszu-schließenden teilweisen oder vollständigen Verlagerung von Flotten der Lufthansa Cargo und/oder Condor an andere Flughäfen. Im ungünstigsten Fall einer vollständigen Verlagerung beider Flotten müsste der bisherige Wartungsstandort komplett aufgegeben werden. Neben hohen finanziellen Verlusten bedeutete dies den Verlust sämtlicher Arbeitsplätze in Frankfurt. Dadurch wären derzeit bis zu 500 Arbeitsplätze für die Wartung der Flugzeuge von Lufthansa Cargo und von Condor gefährdet.



8. Nachtflugverbot ist rechtswidrig

Das von Fraport beantragte Nachtflugverbot kann in einem Planfeststellungsbeschluss nicht rechtmäßig festgesetzt werden (► Hintergrund 6). Es ist rechtswidrig und verletzt die Rechte der betroffenen Unternehmen. Ein Nachtflugverbot in der Mediationsnacht für das gesamte Bahnsystem würde in die Grundrechte der freien Berufsausübung (Art. 12 Abs. 1 GG) und in das durch das Eigentumsgrundrecht (Art. 14 Abs. 1 GG) geschützte Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb der betroffenen Unternehmen des LH-Konzerns eingreifen. Diese Rechte würden durch das Nachtflugverbot, aber auch durch andere gravierende Beschränkungen des nächtlichen Flugbetriebs unzumutbar beeinträchtigt. Ein Nachtflugverbot stellt zudem einen Eingriff in das gemeinschaftsrechtlich geschützte Recht auf freien Streckenzugang zu den innergemeinschaftlichen Flughäfen dar.

Eine zentrale Rolle bei der Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines Eingriffs in die Rechte der betroffenen Konzerngesellschaften durch ein Nachtflugverbot spielt die Verkehrsfunktion des Flughafens Frankfurt. Er ist als internationaler Großflughafen gewidmet. Die einem solchen Flughafen zugewiesene Aufgabe, Luftverkehr abzuwickeln, ist umfassend. Sie schließt auch die Bereitstellung der Infrastruktur für die zur Erfüllung der Verkehrsaufgabe notwendigen Nachtflüge ein. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass diese Verkehrsfunktion einem Ausschluss jeglicher Nachtflüge entgegensteht. Nichts anderes gilt für den Ausschluss von Nachtflügen ab 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr Ortszeit. Diese beiden Stunden stellen keine natürliche Zäsur für einen entsprechenden Verkehrsbedarf dar. Dies zeigt sich beispielsweise bei der Fracht, bei der zunehmend Flüge in der Mitte der Nacht nachgefragt werden. Nichts anderes gilt für den Passagier- und den touristischen Linienverkehr. Auch bei ihnen wächst die Nachfrage nach Flügen in der Nacht. Ein internationaler Verkehrsflughafen muss diesen Verkehrsbedarf angemessen befriedigen. Eine Betriebsregelung, die die Verkehrsfunktion des Flughafens Frankfurt als internationaler Verkehrsflughafen nicht berücksichtigt, ist rechtswidrig.

Zum gleichen Ergebnis führen auch die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben insbesondere der sogenannten Betriebsbeschränkungsrichtlinie (Richtlinie 2002/30/EG). Sie setzt den sogenannten Balanced-Approach-Ansatz der ICAO (Resolution A 33/7) um. Der Balanced-Approach sieht vor, dass Lärmprobleme durch vier wesentliche Elemente, nämlich Lärmvermeidung an der Quelle, Landes- und Flächennutzungsplanung, lärmindernde Betriebsverfahren und lärmbedingte Betriebsbeschränkungen bekämpft werden. Betriebsbeschränkungen sollen dabei gerade nicht als primäres Mittel, sondern erst dann angewandt werden, wenn die anderen Elemente des ausgewogenen Ansatzes in Betracht gezogen worden sind. Nach diesem Konzept müssen von mehreren möglichen Maßnahmen, die zur Lösung des Lärmproblems geeignet sind, vorrangig diejenigen zur Anwendung kommen, die die zivile Luftfahrt am wenigsten einschränken. Das bedeutet für den Ausbau des Flughafens Frankfurt, dass ein Flugverbot in der Nacht erst dann als ultima ratio in Betracht kommt, wenn die nächtliche Fluglärmpolitik nicht durch den Flugverkehr weniger belastende Eingriffe zu lösen wären. Tatsächlich steht eine Reihe von Maßnahmen zur Verfügung, die die nächtliche Lärmpolitik lösen und den Luftverkehr weniger stark einschränken. So tragen



gerade passive Schallschutzmaßnahmen dem Schutz vor einem unzumutbaren lärmbedingten Aufwachen ausreichend Rechnung. Das gleiche gilt für eine betriebliche Regelung, die den Flugverkehr in der Mediationsnacht nicht völlig ausschließt, sondern auf die wirtschaftlich derzeit und künftig erforderlichen Flüge beschränkt. Berücksichtigt man, dass namhafte Lärmmediziner sich auch aus lärmmedizinischen Gründen gegen eine solche Regelung aussprechen und stattdessen eine Verteilung der Flüge über die Nacht entsprechend dem Schutzbedürfnis der Betroffenen befürworten, wird deutlich, dass das beantragte Nachtflugverbot auch zum Schutz der Betroffenen keine sinnvolle Lösung darstellt.

Daher stellt ein Nachtflugverbot im Zeitraum zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr Ortszeit eine gemeinschaftsrechtlich unzulässige Beschränkung des freien Zugangs zu den Strecken des innergemeinschaftlichen Luftverkehrs dar.

Flughafensystem keine Lösung

Diese Defizite können durch die Einrichtung eines Flughafensystems nicht kompensiert werden. Ein Flughafensystem führt nämlich nicht dazu, dass die beteiligten Flughäfen fachplanungsrechtlich als ein Flughafen mit lokal verschiedenen Bahnen gelten. Es handelt sich nach wie vor um unterschiedliche Anlagen, die einzeln zu betrachten sind. Die Änderungen des Flughafens Frankfurt können zudem nicht dazu dienen, Lärmkonflikte in Frankfurt auf einen anderen Flughafen abzuwälzen, wo sie möglicherweise gar nicht lösbar sind.

Beschränkungen in den Nachtrandstunden

Auch gegen zusätzliche Beschränkungen des Luftverkehrs in den Nachtrandstunden (also insbesondere zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr sowie zwischen 5.00 Uhr und 6.00 Uhr) gibt es gravierende rechtliche Bedenken. Ein Flughafen mit der Verkehrsfunktion eines internationalen Großflughafens, der als Drehscheibe im Luftverkehr genutzt wird, ist auf die wichtigen Tages- und Nachtrandstunden in hohem Maße angewiesen. Das gilt vor allem für den Passagier- und den Touristik-, aber auch für den Frachtverkehr. Da der Verkehr sich auf diese Stunden in hohem Maße konzentriert und für den wirtschaftlichen Betrieb eines Luftverkehrsnetzes zwingend erforderlich ist, führen Beschränkungen in dieser Zeit dazu, dass die Verkehrsaufgabe als internationaler Großflughafen nur noch sehr eingeschränkt, im ungünstigsten Falle gar nicht mehr wahrgenommen werden kann.

Kein einseitiges Abstellen auf wirtschaftliche Erwägungen

Eine praktikable Nachtflugregelung bedeutet entgegen anderslautender Einwände auch keine einseitige Bevorzugung wirtschaftlicher Belange der Luftverkehrsgesellschaften. Diese Einwände verkennen, dass die Luftverkehrsdienstleistungen infolge der umfassenden Liberalisierungsmaßnahmen der Europäischen Union unter Wettbewerbsbedingungen angeboten werden müssen. Das bedeutet nichts anderes als einen rechtlich vorgegebenen Zwang zu wirtschaftlichem Verhalten. Daran können die Rechtsverfahren zur Bereitstellung der Luftverkehrsinfrastruktur nicht vorbeigehen. Sie müssen der gemeinschaftsrechtlichen Grundentscheidung für den Wettbewerb im Luftverkehr Rechnung tragen und diesen Wettbewerb auch durch eine entsprechende Ausgestaltung des Flughafenbetriebs – selbstverständlich unter Berücksichtigung der Umwelt- und Lärmschutzbelange – ermöglichen.

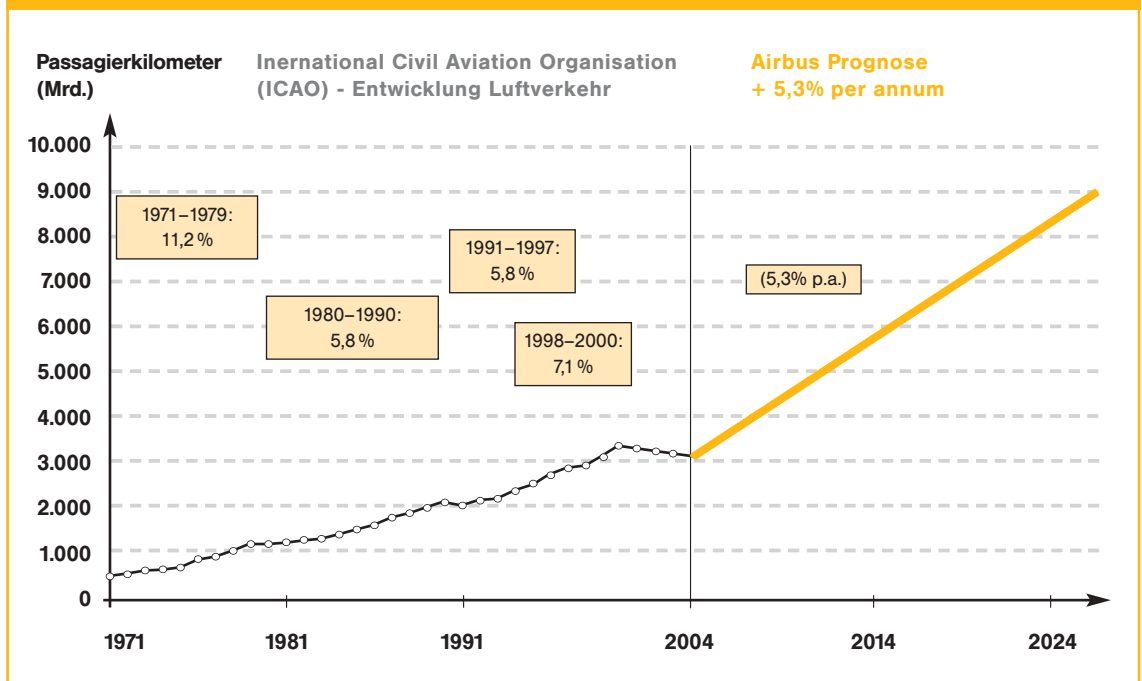


Anhang

Grafik 1:	Nachfrage nach Luftverkehr wird weiter stark zunehmen	15
Grafik 2:	Entwicklung des Passagier- und Frachtverkehrs am Flughafen Frankfurt/Main	15
Grafik 3:	Luftfrachttransport wird weiter stark wachsen	16
Grafik 4:	Europäische Hubs – vorhandene und angestrebte Kapazitäten	16
Grafik 5:	Vergleich der Betriebsbeschränkungen internationaler Drehscheiben und wichtiger Frachtflughäfen	17
Grafik 6:	Moderne Verkehrsflugzeuge beschränken den Lärm auf das Flughafenareal	18
Grafik 7:	Betriebliche Anforderungen an Lufthansa Cargo	19
Grafik 8:	Betriebliche Anforderungen an Condor	19
Grafik 9:	Knoten/Abflugwellen am Hub Frankfurt	20
Grafik 10:	Zu-/Abbringerstruktur eines Lufthansa-Fluges von Frankfurt nach Bangkok	20
Hintergrund 1:	Bewertung der Lärmbelastung aus schlafmedizinischer Sicht	21
Hintergrund 2:	Handlungsalternativen zum geplanten Nachtflugverbot für Lufthansa Cargo	22
Hintergrund 3:	Verlagerung von Flugbewegungen in Zeiten des Nachtflugverbots und Auswirkungen auf Condor	23
Hintergrund 4:	Verkehrliche Auswirkungen und mögliche Maßnahmen bei Einführung eines Nachtflugverbots	24
Hintergrund 5:	Folgen des Nachtflugverbots auf die Drehscheibenfunktion des Flughafens	25
Hintergrund 6:	Rechtliche Aspekte zum Planfeststellungsverfahren aus Sicht der Deutschen Lufthansa	26



Grafik 1: Nachfrage nach Luftverkehr wird weiter stark zunehmen



Quelle: Airbus Global Market Forecast, 2004

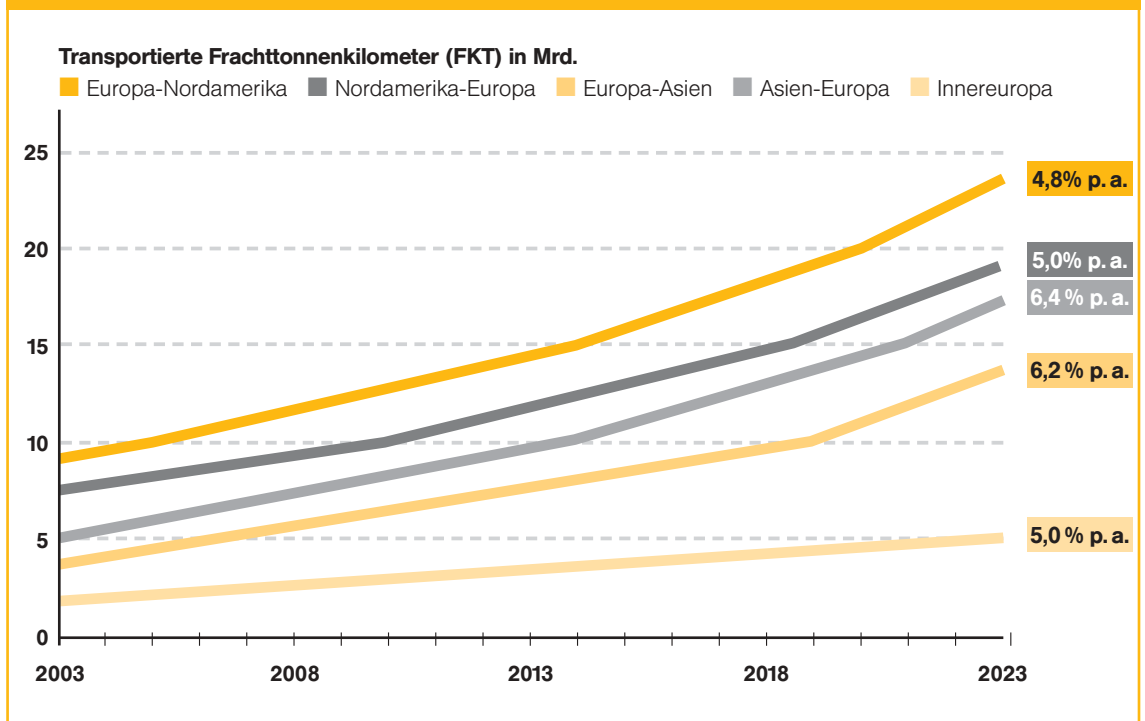
Grafik 2: Entwicklung des Passagier- und Frachtverkehrs sowie der Bewegungen am Flughafen Frankfurt/Main im Planungsfall

Jahr	Passagiere (Mio./Jahr)	Fracht (Mio. t/Jahr)	Flugbewegungen (1000/Jahr)
2005	56,5	1,86	499
2010	71,1	2,30	593
2015	82,3	2,76	657
Zuwachs insgesamt 2000-2015	+ 66,6 Prozent	+ 73,6 Prozent	+ 43,1 Prozent

Quelle: Fraport, Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren, Gutachten G8



Grafik 3: Luftfrachttransport wird weiter stark wachsen



Quelle: Airbus Global Market Forecast, 2004

Grafik 4: Europäische Hubs – vorhandene und angestrebte Kapazitäten

Flughafen	Vorhandene Bahnen	Vorhandene Kapazität	Zusätzliche Ausbauplanung	Angestrebte Kapazität
London total	5	172 Bew/h	2	220 Bew/h
Paris-Ch.d.Gaulle	4	101 Bew/h	1	120 Bew/h
Amsterdam	5	125 Bew/h	1	>125 Bew/h
München	2	86 Bew/h	1	120 Bew/h
Frankfurt	3	max. 82 Bew/h	1	120 Bew/h

Quelle: Lufthansa Passage Netzmanagement, 2005

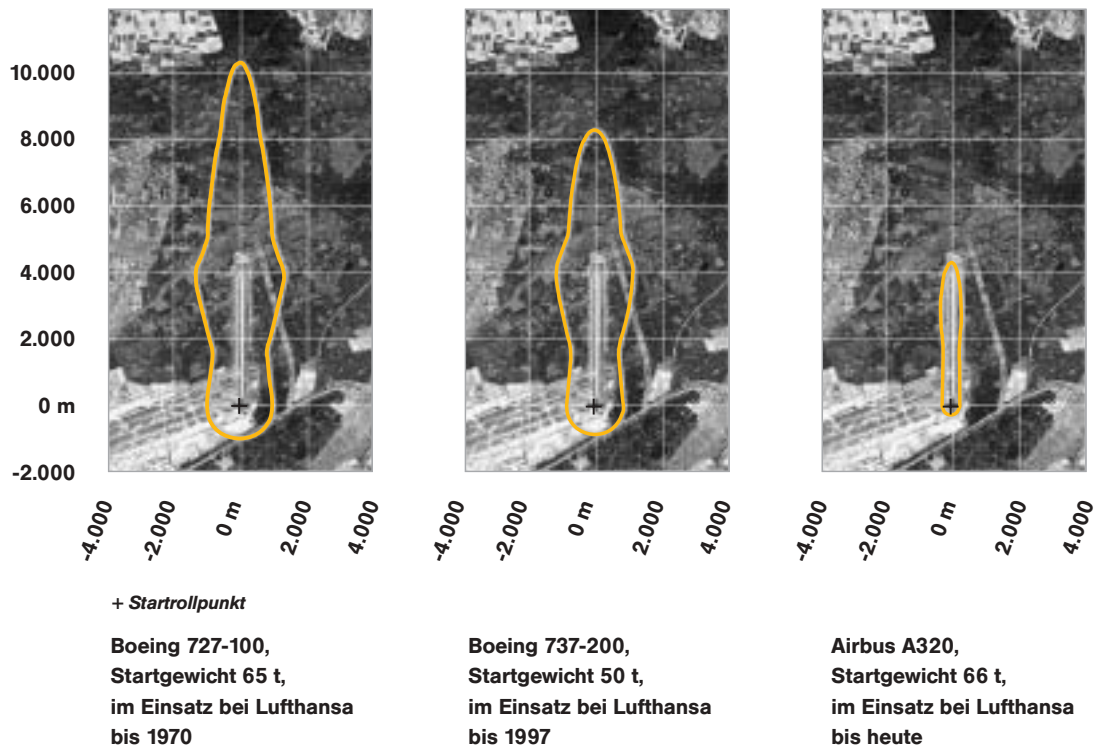


Grafik 5: Vergleich der Betriebsbeschränkungen internationaler Drehscheiben und wichtiger Frachtflughäfen

Flughafen	Beschränkung
London Heathrow	23.30 bis 6.00 Uhr Kontingent
Paris Charles de Gaulle	0.00 bis 5.00 Uhr Kontingent, keine neuen Slots, Verlust nicht genutzter Slots
Amsterdam	23.00 bis 6.00 Uhr Kontingent
East Midlands, UK	23.00 bis 6.00 Uhr Kontingent
Köln	22.00 bis 6.00 Uhr Für nicht in die Bonusliste aufgenommene Flugzeuge
Kopenhagen	23.00 bis 6.00 Uhr max. 80 dB
Mailand-Malpensa	23.00 bis 6.00 Uhr Kontingent
Atlanta	Keine
Chicago	Keine
New York (JFK)	Keine

Quelle: Internal EEA Bulletin 2/04; Lufthansa Cargo Erhebungen

Grafik 6: Moderne Verkehrsflugzeuge beschränken den Lärm auf das Flughafenareal



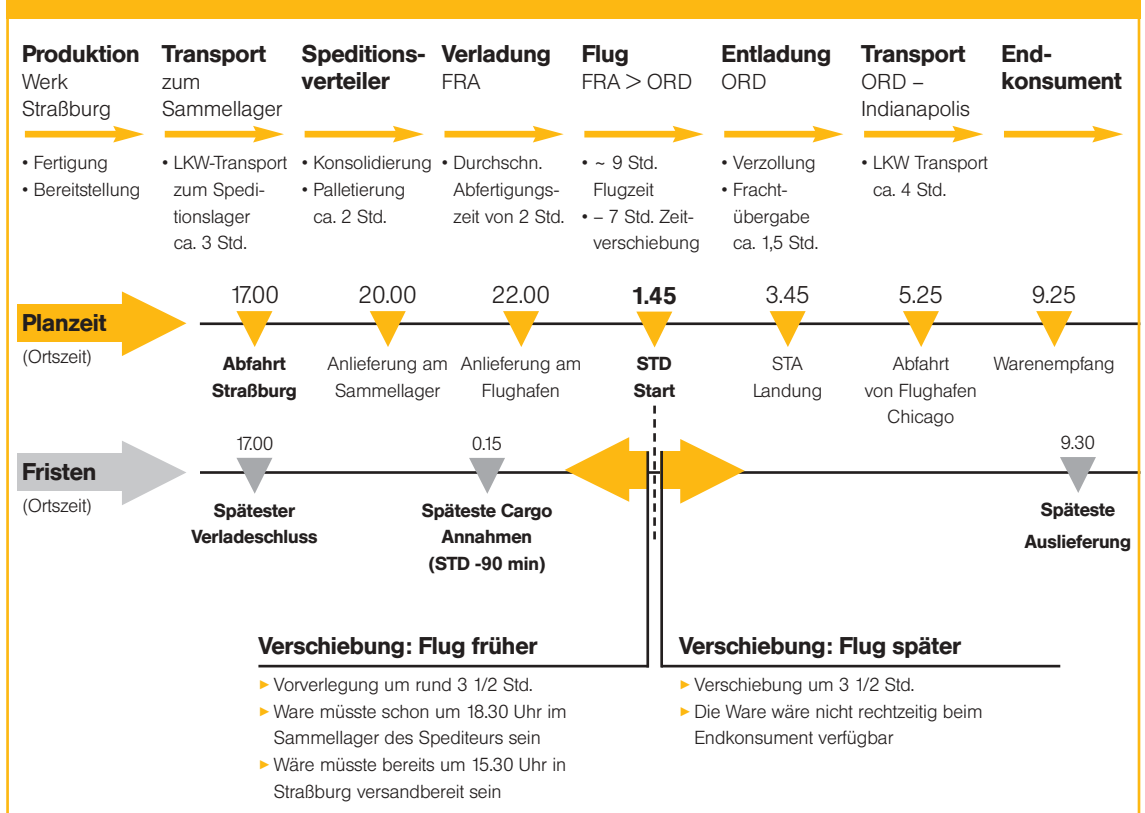
Dargestellt sind Maximalschallpegelkonturen für je einen Abflug mit dem ausgewiesenen Startgewicht. Innerhalb der jeweiligen Flächen wird ein Maximalschallpegel von 85 dB(A) erreicht oder überschritten. Zum Vergleich: Ein Maximalschallpegel von 85 dB(A) wird etwa durch einen im Stadtverkehr im Abstand von fünf Metern vorbeifahrenden LKW erzeugt.

Die Lärm-Entlastungseffekte durch Investition in modernstes Fluggerät können sehr anschaulich anhand historischer, so genannter Lärm-Footprints verglichen werden. Überdeckte der 85 dB(A)-Footprint einer Boeing 727-100, die bei Lufthansa bis 1970 im Kurzstreckenverkehr im Einsatz war, noch eine Fläche von 19 km², so waren es beim Nachfolgermodell, der Boeing 737-200, die bis 1997 für die Kranich-Linie flog, schon fünf km² weniger. Beim heute eingesetzten Muster, dem Airbus A 320, ist die Fläche nochmals um mehr als 80 Prozent reduziert worden. Mit 2,35 km² bleibt das Lärmereignis des A320 komplett auf das Flughafenareal begrenzt.

Hintergrundfoto: Fraport AG

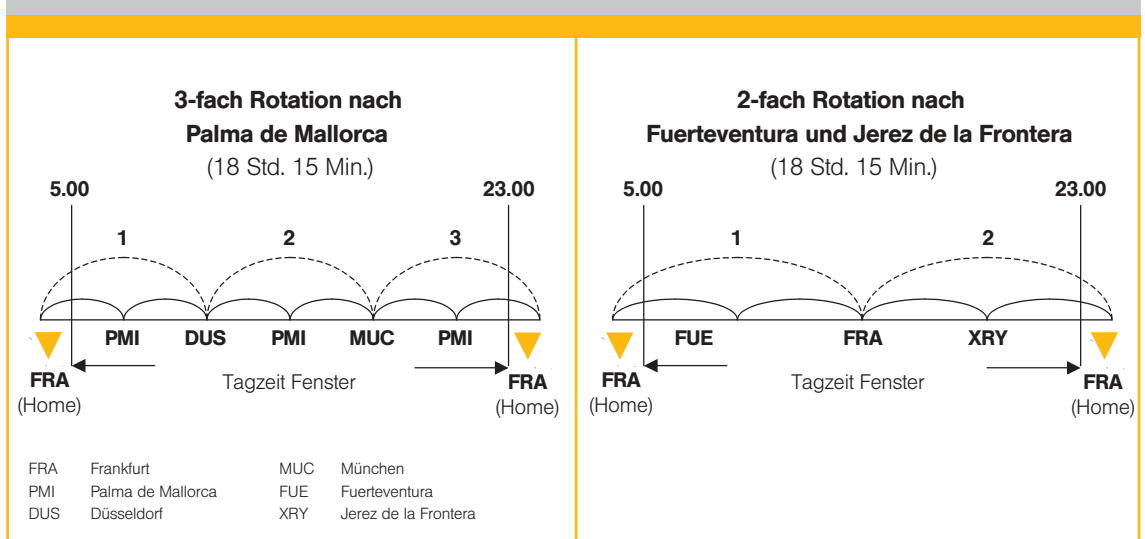


Grafik 7: Betriebliche Anforderungen an Lufthansa Cargo (Nachtsprung am Beispiel Insulin-Transport)



Quelle: Lufthansa Cargo „Time Definite Flash Produkte“, Verband d. verarbeitenden Industrie

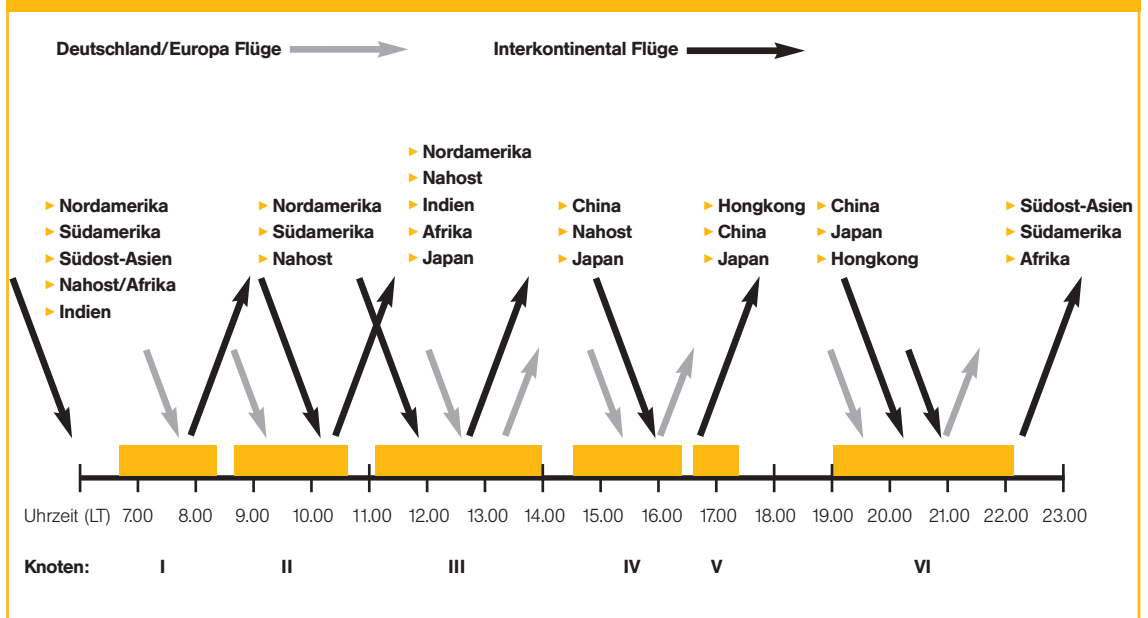
Grafik 8: Betriebliche Anforderungen an Condor



Quelle: Condor, 2004

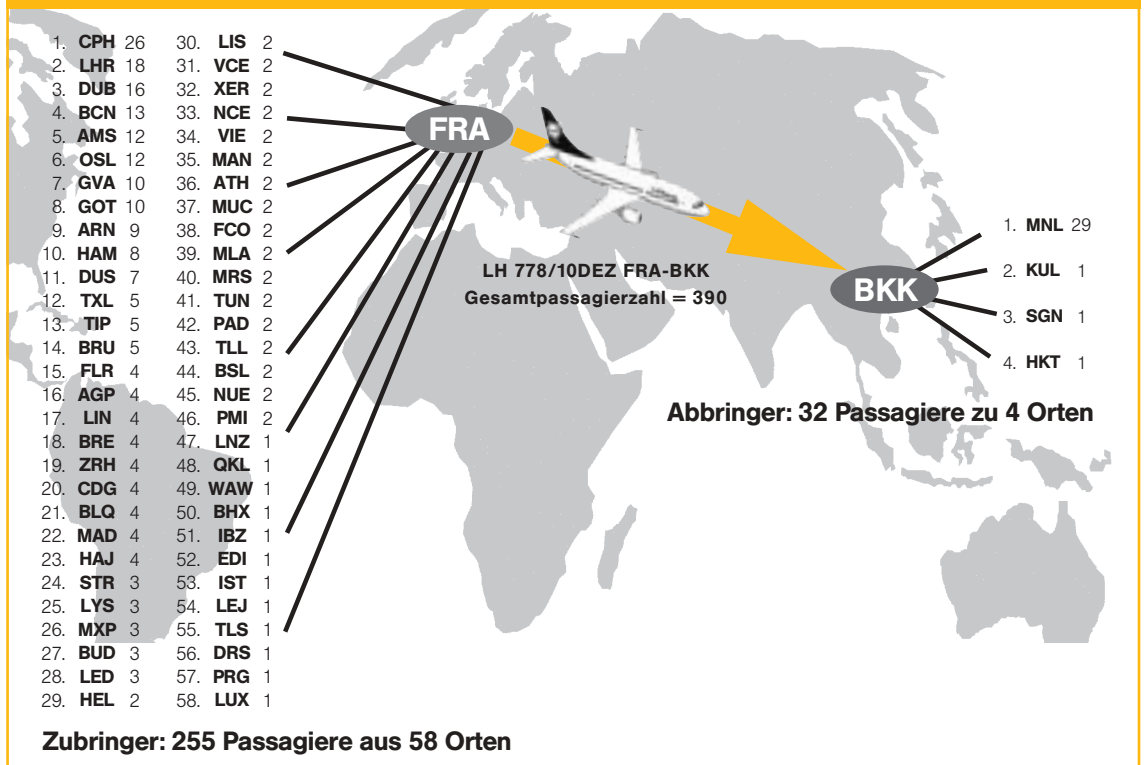


Grafik 9: Knoten/Abflugwellen am Hub Frankfurt



Quelle: Lufthansa Passage Netzmanagement, 2004

Grafik 10: Zu-/Abbringerstruktur eines Lufthansa-Fluges von Frankfurt nach Bangkok



Quelle: Lufthansa Passage Netzmanagement, 2004



Hintergrund 1: Bewertung der Lärmbelastung aus schlafmedizinischer Sicht – Kernaussagen des Gutachtens G12.2, „Spezieller Teil: Bewertung der Lärmbelastung der Anwohner des Flughafens“, Griefahn/Jansen/Scheuch/Spreng, 2004

Die Gutachter schlagen bei der betrieblichen Nachtflugregelung kein Flugverbot, sondern eine Zweiteilung der Nacht vor. Sie regen an, 2/3 bis 3/4 aller nächtlichen Flugbewegungen auf den ersten Teil der Nacht von 22.00 Uhr bis 1.00 Uhr zu konzentrieren. 1/4 bis 1/3 der Bewegungen sollen im zweiten Teil der Nacht, von 1.00 Uhr bis 6.00 Uhr, abgewickelt werden (Zwei-Scheiben-Modell). Diese Zweiteilung basiert nach Meinung der Gutachter auf gesicherten physiologischen und schlafmedizinischen Erkenntnissen (Griefahn/Jansen/Scheuch/Spreng, Gutachten G 12.2, Spezieller Teil: Bewertung der Lärmbelastung der Anwohner des Flughafens, September 2004, S. 9f.) Gegenüber dem beantragten Nachtflugverbot äußern die Gutachter dagegen massive Kritik:

- Schlafmedizinische und physiologische Erkenntnisse zu der mit dem Konzept verbundenen Konzentration von Flugbewegungen in den beiden Randstunden der Nacht (22.00 Uhr bis 23.00 Uhr und 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr) liegen nicht vor.
- Die Gutachter rügen die Wahrscheinlichkeit einer verlängerten Einschlafdauer und eines vorzeitigen Erwachens ohne Möglichkeit des Wiedereinschlafens.
- Wissenschaftliche Arbeiten deuten darauf hin, dass vermehrte Lärmeinwirkungen am Ende der Nacht nicht kompensiert werden können. Durch das Einsetzen der Flugbewegungen zwischen 5.00 Uhr und 6.00 Uhr scheidet im vorliegenden Fall eine solche Kompensation aus.
- Die beantragte Nachtflugregelung führt im Ergebnis dazu, dass der Tag um zwei Stunden verlängert bzw. die Nacht entsprechend verkürzt wird.
- Die Häufung des Flugverkehrs in der ersten Nachtstunde führt zu einer vermehrten Störung der Einwegkommunikation und damit zu einer Erhöhung der Belästigung.
- Diese Belästigung wird durch fluglärmbedingte Schlafstörungen in den frühen Morgenstunden weiter verstärkt.
- Eine psychisch bedingte Intensivierung der abendlichen Allgemeinschmerzen ist durch das Konzept nicht auszuschließen.
- Die plötzlich einsetzende Lärmbelastung am frühen Morgen hat unter Umständen physiologische Reaktionen zur Folge.

Die Lärmforscher lehnen deswegen das Konzept der Mediationsnacht mit einem Nachtflugverbot zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr ab. Sie betonen, dass aus Lärmwirkungssicht ein allmähliches Abfallen des Lärms am Abend und ein entsprechender Wiederanstieg am Morgen vorzuzugswürdig seien, weil dies dem natürlichen Verlauf der Schlafiefe eher entspreche.



Hintergrund 2: Handlungsalternativen zum geplanten Nachtflugverbot für Lufthansa Cargo – Auszüge aus dem Gutachten „Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbotes“, AirLog GmbH, 2004

„Mögliche Maßnahmen für die LCAG [Anm.: Lufthansa Cargo AG] sind die „Zeitliche Verschiebung“ der Frachterflugbewegungen in FRA [Anm.: Flughafen Frankfurt] sowie die „teilweise oder vollständige Verlagerung“ der Frachterflugbewegungen zu einem Alternativflughafen. Allerdings stellen alle betrachteten Szenarien eine Verschlechterung des Angebotes und der Wettbewerbssituation für die LCAG gegenüber dem Status quo dar. Die wirtschaftlichen Auswirkungen des geplanten Nachtflugverbotes in FRA belaufen sich für die LCAG unter den jeweils getroffenen Annahmen auf einen Umsatz- und, zum Teil auch Ertragsrückgang in der Größenordnung der operativen Ergebnisse der LCAG der Vorjahre.

Eine Erhöhung der wirtschaftlichen Auswirkungen wird bei Einführung des geplanten Nachtflugverbotes in den kommenden Jahren erwartet, da insbesondere im Markt der zeit-sensitiven Premiumfracht ein Erlösrückgang antizipiert wird. In diesem Markt besteht ein besonderer Bedarf nach Transporten im Nachtsprung, so dass Konkurrenzunternehmen, die nicht einem Nachtflugverbot an ihrem Hub unterliegen, Vorteile gegenüber der LCAG erhalten. Hierdurch wird eine Kompensation der wirtschaftlichen Auswirkungen für die LCAG erschwert.

Bzgl. der vorhandenen Abfertigungsanlagen in FRA sind Überkapazitäten zu erwarten. Durch das verringerte Frachtaufkommen kann ein Verlust von bis zu ca. 2.240 Arbeitsplätzen auf dem Flughafen Frankfurt entstehen. Darüber hinaus ist eine Abwanderung von Speditionen aus der Rhein-Main-Region möglich.“ (S. 31)

„Insgesamt errechnen sich ... die finanziellen Folgen der zeitlichen Verschiebung aller planmäßigen Flugbewegungen aus der Mediationsnacht in FRA auf Umsatzverluste bzw. Zusatzkosten von 175,9 Mio. €/a.“ (S. 136)

„Es werden Zusatzkosten in Höhe von ca. 76,1 Mio. €/a bei einer räumlichen Verlagerung nicht zeitlich verschiebbarer Flugbewegungen nach CGN [Anm.: Flughafen Köln] erwartet.“ (S. 147)



Hintergrund 3: Verlagerung von Flugbewegungen in Zeiten des Nachtflugverbots und Auswirkungen auf Condor – Auszüge aus dem Gutachten „Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbotes“, AirLog GmbH, 2004

„Für die jeweiligen Zielflughäfen gelten grundsätzlich dieselben Zusammenhänge. Änderungen in den Umläufen oder auch neue Verkehre lassen sich größtenteils nur in den extremen Tagesrandstunden realisieren. **Die Kapazitätsengpässe auf den Zielflughäfen sind somit ebenfalls eine Ursache für die Durchführung von Flugbewegungen in der Mediationsnacht in FRA.**“ (S. 72)

„Die heutige Flugzeugauslastung liegt bei 4.000 Blockstunden pro Jahr. In Abstimmung mit der Condor wird angenommen, dass sich der Flugbetrieb durch ein Nachtflugverbot im Jahr 2007/8 auf 3.100 Blockstunden reduziert, und in den darauf folgenden Betrachtungsjahren über 3.300 Blockstunden im Jahr 2008/9 auf 3.500 Blockstunden im Jahr 2009/10 einschwenkt.

Bei der Berechnung der Kosten wurde berücksichtigt, dass bei einer geringeren Blockstundenauslastung und gleich bleibendem Passagieraufkommen mehr Flugzeuge benötigt werden.“ (S. 108)

„Die Zusatzkosten bei Einführung eines Nachtflugverbotes sind in der folgenden Tabelle bilanziert. Die am Stationierungsort FRA entstehenden Kosten sind das Produkt aus den flugzeugtypspezifisch ermittelten Zusatzkosten und dem modellhaften Flottenmix der zwei Strategien. Bei Verlagerung von zwei A320 an zwei Alternativflughäfen werden zusätzlich die durch auswärtige Stationierung entstehenden Kosten (s. Tab.) hinzuaddiert.

Zusatzkosten der Condor nach Einführung eines Nachtflugverbotes

Strategie	2007/8	2008/9	2009/10+
Flotte 2004	46.192.653 €	33.932.376 €	21.568.351 €
Flotte 2004 + Verlagerung 2x A320	39.641.698 €	27.700.831 €	18.750.189 €

Anm.: alle Angaben pro Jahr, ab 2009/10 bleiben Zusatzkosten konstant

Durch Verschiebung der Flugzeiten ist die gesamte touristische Wertschöpfungskette, die neben dem Flug z.B. das Hotel und die Betreuung im Zielgebiet umfasst, betroffen. Etwaige daraus resultierende Kosten werden im Rahmen dieses Gutachtens nicht quantifiziert.“ (S. 110f)

(Hervorhebungen nicht im Original)



Hintergrund 4: Verkehrliche Auswirkungen und mögliche Maßnahmen bei Einführung eines Nachtflugverbots – Auszüge des gleichnamigen Gutachtens von Prof. Dr. Reinhardt Jünemann (Universität Dortmund), 2001

Auswirkungen eines absoluten Nachtflugverbots auf den touristischen Linienverkehr

Wegfall der Flüge in Mediationsnacht

- Worst case (3.000 Blockstunden)
- Zusatzkosten* für die Luftverkehrsgesellschaften von ca. 91 Mio. €/a (bis zu 7 % des Umsatzes)
- Kein Preisanstieg
- Kein Nachfragerückgang

Anpassung Flugbetrieb

- (3.500 Blockstunden)
- Zusatzkosten* für die Luftverkehrsgesellschaften ca. 47 Mio. €/a (bis zu 4 % des Umsatzes)
- Kein Preisanstieg
- Kein Nachfragerückgang

- Weitergabe der Kosten an die Passagiere wird angesichts der Preissensibilität und des harten Wettbewerbes seitens der befragten Unternehmen als kaum möglich angesehen; die Kosten sind für die betroffenen Luftverkehrsgesellschaften nicht kompensierbar und vollständig ergebniswirksam
- Zusatzkosten übersteigen, vor allem bei den Home Base Carriern, deutlich die Gewinne der Luftverkehrsgesellschaften (Umsatzrendite von LVG < 3 %)

**bei theoretischer Hochrechnung des zusätzlichen Flugzeugbedarfs*



Hintergrund 5: Folgen des Nachtflugverbots auf die Drehscheibenfunktion des Flughafens – Interne Untersuchung der Deutschen Lufthansa

Die Drehscheibenfunktion eines Flughafens erfordert optimal koordinierte und aufeinander abgestimmte Zu- und Abbringerflüge. In Frankfurt ballen sich diese auf sechs über den Tag verteilte Zeitknoten, die auf die Interkontinental- und Europaverbindungen ausgerichtet sind. Die erste Abflugwelle beginnt um 6.30 Uhr, die entsprechenden Zubringerflüge müssen daher noch in den Stunden der Nacht landen. Umgekehrt müssen die Abbringerflüge der letzten Abflugwelle (bis 22.15 Uhr) in der Nacht starten bzw. deren Rückflüge (Gegenläufer) wieder in Frankfurt landen können.

Die Folgen eines Nachtflugverbots:

- Fehlende Zu- oder Abbringerflüge nehmen Lufthansa Passage die Möglichkeit, Flugpläne zu optimieren und die Flüge effizient auszulasten.
- Gegenläufer können nicht mehr nach Frankfurt zurückkehren, obwohl dies aus Wartungsgründen notwendig wäre.
- Das Verkehrskonzept eines Hubs setzt die Rückkehr eines Fluges an die Heimatbasis voraus, um die Flugzeuge am nächsten Morgen von dort einsetzen zu können.
- Auch der Tendenz im Luftverkehr, Flugzeuge im 20-Stundenbetrieb auszulasten, wird durch ein Nachtflugverbot in Frankfurt entgegengewirkt.



Hintergrund 6: Rechtliche Aspekte zum Planfeststellungsverfahren aus Sicht der Deutschen Lufthansa

Zur Rechtsverletzung

Das beantragte Nachtflugverbot kann im Planfeststellungsbeschluss nicht rechtmäßig festgesetzt werden. Eine Festsetzung würde insbesondere das Recht auf freien Streckenzugang als einer besonderen Ausprägung der Dienstleistungsfreiheit, das Recht auf freie Berufsausübung (Art. 12 Abs. 1 GG) und das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb (Art. 14 Abs. 1 GG) im Rahmen der Abwägung der Belange der Lufthansa Cargo AG unzumutbar beeinträchtigen.

Zur Verkehrsfunktion

Die Befriedigung dieser Verkehre ist aber gerade die Verkehrsaufgabe eines internationalen Großflughafens, insbesondere dann, wenn er wie Frankfurt als Luftverkehrsdrehscheibe und Knotenpunkt des innerdeutschen und des Weltluftverkehrs dienen soll. Zu seiner Verkehrsfunktion gehören daher die nächtlichen Flugbewegungen zur Befriedigung der entsprechenden Nachfrage.

Mit dieser Funktion wäre es – das ist unstrittig – nicht zu vereinbaren, wenn der Verkehr für die gesamte Nacht zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr vollständig ausgeschlossen wäre. Das Verkehrsbedürfnis nach Nachtflügen und damit die notwendigerweise mit der Verkehrsaufgabe als internationaler Großflughafen verknüpfte Verkehrsfunktion enden aber nicht etwa um 23.00 Uhr Ortszeit und beginnen auch nicht um 5.00 Uhr Ortszeit. Diese Uhrzeiten stellen keine natürlichen Zäsuren des Verkehrsbedürfnisses dar. Das zeigt gerade der interkontinentale Frachtflug, der zunehmend in der Mitte der Nacht nachgefragt wird. Beim Passagier- und beim touristischen Linienverkehr besteht eine massive Verkehrsnachfrage vor allem in den beiden ersten und in den beiden letzten Stunden der Nacht. Alle diese Verkehre erfordern daher ein entsprechendes Maß an nächtlichen Flugbewegungen auch im Zeitraum zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr. Diese Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen, ist Inhalt der widmungsgemäßen Verkehrsfunktion eines solchen Flughafens. Mit anderen Worten: Der Ausschluss jeglicher Nachtflüge für Verkehrszwecke zwischen 23.00 Uhr Ortszeit und 5.00 Uhr Ortszeit am Flughafen Frankfurt steht ebenfalls im Widerspruch zur widmungsgemäßen Verkehrsfunktion als internationaler Großflughafen.



Impressum

Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG
Lufthansa Basis
D-60546 Frankfurt/Main

Klaus Walther, FRA CI
Leiter Konzernkommunikation

Hubmanagement Frankfurt

Redaktion / Fachliche Verantwortung:
Dr. Karl-Rudolf Rupprecht, FRA EG
Leiter Hubmanagement Frankfurt

Telefon: 069/696-92350
Fax: 069/696-92362
email: frahubmanagement.eg@dlh.de