



Themenpapier Nr. 47

Stellungnahme zum ADV-Positionspapier „Planungssicherheit für deutsche Flughäfen

Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!“

Revision D

Auftraggeber: Stadt Offenbach am Main

Erstellt am: 17. Dezember 2009

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

Verfasser: Dieter Faulenbach da Costa
Dipl.-Ing. Freier Architekt (AKH)

Dipl.-Ing. Freier Architekt (AKH) Dieter Faulenbach da Costa



Dieter Faulenbach da Costa - Stadt- und Regionalplaner - hat im Bereich der Flughafenplanung mehr als 24 Jahre nationale und internationale Berufserfahrung, insbesondere in den Bereichen der **Flughafenentwicklungsplanung**, der **Dimensionierung** der flugbetrieblichen Anlagen, der **Kapazitätsanalysen**, der **Simulationen** mit SIMMOD Plus, der **Funktionsplanung** von Flugbetriebsflächen, von Passagier- und Frachtabfertigungsanlagen und als **Projektleiter, Gutachter und Berater** in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren.

Dieter Faulenbach da Costa war Berater und Bereichsleiter für Master Planning bei der Hochtief AG und Hochtief AirPort GmbH (1998 – 2000) und als Projektleiter der Berlin Brandenburg Partner verantwortlich für den Generalausbauplan und den Planfeststellungsantrag für den Flughafen Berlin Brandenburg International. Als weitere Beispiele seiner nationalen und internationalen Erfahrungen können die Konzeptplanungen, Machbarkeitsstudien oder Generalausbaupläne für die Flughäfen Berlin, Karachi, Breslau, Dakar, Düsseldorf, Kansai, Lahore, Macao, Male, Meteora, New York JFK, New York LGA, Rostock, Sofia, Yaounde, Machbarkeitsstudien für Passagiertransportsysteme (Frankfurt), nationale Luftverkehrsstudien (Äquatorial Guinea), u.a.m. aufgeführt werden. Dieter Faulenbach da Costa war in der Entwicklungsplanung, Ausbauplanung oder der Realisierung von 44 Flughäfen und 45 Passagierterminals weltweit beteiligt und dort als Projektmitarbeiter oder als Projektleiter tätig.

Dieter Faulenbach da Costa ist seit 1985 als Berater für Flughafenplanung für deutsche und ausländische Flughäfen, Baufirmen, Ingenieurbüros, Investitions- und Finanzierungsinstitute und Entwicklungshilfeorganisationen tätig und war in der Zeit von 1985 bis 1992 Senior Architekt der Abteilung Airconsult der Flughafen Frankfurt Main AG (heute Fraport AG).

Countries of work experience:

- Albania
- Angola
- Austria
- Barbados
- Bulgaria
- Cambodia
- Cameroon
- Cape Verde
- Chile
- China
- Croatia
- Gaza
- Germany
- Ghana
- Great Britain
- Greece
- Guinea Equatorial
- Hungary
- Island
- Japan
- Kuwait
- Malaysia
- Maldives
- Nigeria
- Malta
- Norway
- Pakistan
- Philippines
- Poland
- Portugal
- Rumanian
- Russia
- Senegal
- Singapore
- South Africa
- St. Vincent and the Grenadines
- Ukraine
- United Arabian Emirates
- USA
- Zambia
- and others.

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Abbildungen	4	hoch ausgelasteten Flughäfen stationiert!	17
Verzeichnis der Anlagen	4	6.1 ADV Behauptung	17
Verzeichnis der Abkürzungen	4	6.2 Bewertung	17
Anlass und Aufgabenstellung	5	7. ADV: Mit passivem Schallschutz können fragwürdige Nachtflugverbote vermieden werden!	18
Vorwort.....	5	7.1 ADV Behauptung	18
Methodik	5	7.2 Bewertung	18
1. ADV: Der Nachtflugbetrieb darf nach einen Flughafenausbau nicht einge- schränkt werden!.....	6	8. ADV: Luftverkehrsgesetz und Raumordnungsgesetz sollen regionale und raumordnerische Konflikte überwinden!	20
1.1 ADV Behauptung	6	8.1 ADV Behauptung	20
1.2 Bewertung.....	6	8.2 Bewertung	21
2. ADV: Nachtflugverbote verdrängen den Luftverkehr ins Ausland!.....	8	9. Ergebnis	22
2.1 ADV Behauptung	8	Anlage 1 ADV Graphik zu Restriktionen auf deutschen und internationalen Flughäfen.....	25
2.2 Bewertung.....	8	Anlage 2 fdc Graphik zu Restriktionen auf deutschen und internationalen Flughäfen.....	26
3. ADV: Nur ein beschränkungsloser Ausbau der Flughafeninfrastruktur sichert die Existenz der deutschen Flughäfen!	12	Anlage 3 Vergleich ITP-Prognose von 2005 mit linearem Trend 2009 für das Planungs- zieljahr 2020 und langfristige Entwick- lung Passagieraufkommen in Deutschland.....	27
3.1 ADV Behauptung	12	Verzeichnis der Quellen	28
3.2 Bewertung.....	12		
4. ADV: Nur ein unbeschränkter Nachtflugbetrieb ermöglicht die Befriedung der Kundennachfrage! ...	13		
4.1 ADV Behauptung	13		
4.2 Bewertung.....	14		
5. ADV: Die raumübergreifenden Strukturen der Luftverkehrswirtschaft erfordern die Nutzung der deutschen Flughäfen auch in den Kernzeiten der Nacht!.....	15		
5.1 ADV Behauptung	15		
5.2 Bewertung.....	15		
6. ADV: Nur bei ausreichenden Betriebszeiten werden Flugzeuge auf			

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 2-1 Dubai: bestehender und neuer Flughafen

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1 ADV Graphik zu Restriktionen auf deutschen und internationalen Flughäfen

Anlage 2 fdc Graphik zu Restriktionen auf deutschen und internationalen Flughäfen

Anlage 3 Vergleich ITP-Prognose von 2005 mit linearem Trend 2009 für das Planungszieljahr 2020 und langfristige Entwicklung Passagieraufkommen in Deutschland

Verzeichnis der Abkürzungen

a Jahr

ACL Airport Coordination Limited

ADV Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

AG Aktiengesellschaft

AKH Architektenkammer Hessen

AMS Flughafen Amsterdam

BBI Flughafen Berlin Brandenburg International

BQH London Biggin Hill Airport

BVerWG Bundesverwaltungsgericht

CDG Flughafen Paris Charles de Gaulle

dB(A) Dezibel mit Halbierungsparameter A

DES Datenerfassungssystem

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Dipl.-Ing. Diplomingenieur

DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.

Dr. Doktor

etc. etcetera

Fbw Flugbewegung

FCO Flughafen Rom Fiumicino

fdc Faulenbach da Costa Airport Consulting

GG Grundgesetz

GmbH Gesellschaft mit beschränkter Haftung

h Stunde

ICE Inter-City-Express

ITP Intraplan Consult GmbH

JFK Flughafen New York John-F-Kennedy

km Kilometer

LCC Low-Cost-Carrier

LCY Flughafen London City

LEJ Flughafen Leipzig/Halle

LGA Flughafen New York La Guardia

LGW Flughafen London Gatwick

LuftVG Luftverkehrsgesetz

MCT kürzest mögliche Umsteigezeit

Mio. Million

OF Offenbach, Stadt

ORY Flughafen Paris Orly

Pax Passagier

Ra Rechtsanwalt

rd. Rund

RDF Regionales Dialogforum

Rdnr. Randnummer

ROG Raumordnungsgesetz

t Tonnen

TP Themenpapier

u.a.m. und anderes mehr

UK	United Kingdom
USA	United States of America
VGH	Verwaltungsgerichtshof
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

republik Deutschland insgesamt in Frage gestellt.

Anlass und Aufgabenstellung

Anlass dieses Themenpapiers ist das Positionspapier der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) vom 16.1.2009 zur „Planungssicherheit für deutsche Flughäfen Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!“. Dieses Positionspapier richtet sich an die Bundesregierung und fordert diese auf, Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und Raumordnungsgesetz (ROG) so zu ändern, dass zukünftig der Nachtflugbetrieb an deutschen Flughäfen Standortunabhängig zugelassen werden kann. In diesem Positionspapier wird der Eindruck vermittelt, als ob sich die deutschen Flughäfen im internationalen Luftverkehr nur dann behaupten können¹, wenn auf diesen Flughäfen nachts unbeschränkt geflogen werden kann. Wenn diese Erkenntnis der ADV nicht durch eine entsprechende Gesetzesänderung sichergestellt werde, so das Positionspapier, werde die wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit der Bundes-

¹ Hier liegt ein erstes Missverständnis vor. Nicht die deutschen Flughäfen müssen sich im Wettbewerb des internationalen Luftverkehrs behaupten, die Luftverkehrsgesellschaften müssen sich gegen andere Konkurrenten behaupten. Es ist wie bei der Bahn. Nicht die Schienenstränge oder die Bahnhöfe konkurrieren untereinander, sondern die Züge der darauf fahrenden Bahngesellschaften.

Vorwort

Mit diesem Themenpapier soll das komplexe Thema Nachtflugbedarf kurz, prägnant, möglichst vollständig und nachvollziehbar abgehandelt werden. Nachfolgend geht es um die Frage, ob der Luftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland generell des Nachtflugs bedarf, um die Anbindung der Bundesrepublik Deutschland und die Konkurrenzfähigkeit des deutschen Luftverkehrs zu gewährleisten (Position der ADV), oder ob andere verträglichere Lösungen möglich sind.

Methodik

In diesem Themenpapier wird zuerst die Position der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) unter „**Behauptung**“ dargestellt (kursiv geschrieben). Anschließend erfolgt im unter „**Bewertung**“ eine Kommentierung der ADV-Positionen durch fdc Airport Consulting, um schließlich im Kapitel „**Ergebnis**“ eine zusammenfassende Bewertung des Nachtflugbedarfs vorzunehmen.

1. ADV: Der Nachtflugbetrieb darf nach einen Flughafenausbau nicht eingeschränkt werden!

1.1 ADV Behauptung

Die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) zu den Ausbauvorhaben der Flughäfen Berlin-Schönefeld (BBI) und Leipzig/Halle (LEJ) zeigen, dass bei einer wesentlichen Änderung des baulichen Zustands eines Flughafens insgesamt neu über die Betriebsregelungen, insbesondere zum nächtlichen Flugbetrieb, entschieden wird. Danach wird Nachtflugbedarf nur noch dann zugelassen, wenn ein standortspezifischer Nachtflugbedarf aufgezeigt wird. Flughäfen und Fluggesellschaften befürchten deshalb eine Einschränkung des Flugbetriebs in der Nacht, sobald ein Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau durchgeführt wird. Dem zweifellos berechtigten Schutzinteresse der Flughafen Anwohner gegenüber den Verkehrsinteressen der Airlines und den Flughäfen wird in diesen Entscheidungen des BVerwG ein zu hohes Gewicht zum Nachteil der wirtschaftlichen Verflechtung der Bundesrepublik Deutschland beigemessen.

1.2 Bewertung

Zur Erinnerung: Jeder Ausbau eines Flughafens kann nur mit einem standortspezifischen Bedarf begründet werden!

Die unterschiedlichen Entscheidungen des BVerwG zu Thema Nachtflugbetrieb zeigen die besondere Standortproblematik deutscher

Verkehrsflughäfen auf (Lage der Flughäfen im Raum). Die Forderung des BVerwG, dass für die Durchsetzung der Luftverkehrsinteressen ein standortspezifischer Nachtflugbedarf aufgezeigt werden müsse, ist sachbezogen und standortgerecht. Je mehr Betroffene, umso höher ist diese Betroffenheit zu gewichten.

Die ADV vermengt in ihrem Positionspapier die wirtschaftlichen Interessen von Luftverkehrslinien einerseits und der Flughäfen andererseits. Weiterhin gewichtet die ADV das Schutzbedürfnis (Gesundheitsvorsorge) der Flughafennachbarn gegenüber den Luftverkehrsinteressen generell niedriger und weniger durchsetzungsfähig ein als die wirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrswirtschaft. Dem Schutzbedürfnis der Flughafennachbarn könne mit den Maßnahmen des passiven Schallschutzes genüge getan werden, so die ADV, und sei nachrangig zu beachten unabhängig von der Zahl der Betroffenen².

Während die Luftverkehrslinien ein Interesse daran haben, dass ihre mobilen Produktionsstätten (die Flugzeuge) möglichst lange produzieren (fliegen) um die Produktionskosten zu senken (der größte Kostenfaktor ist die

² Rechtsanwalt Dr. V. Gronefeld als Vertreter des Landes Hessen, erinnert die Betroffenen Flughafennachbarn in seinem Erwidierungsschriftsatz zur Klage gegen die Planfeststellung vom 18.12.2007 an die Sozialpflichtigkeit des Eigentums nach dem GG. **Kommentar fdc:** Die Betroffenen, denen nicht nur Fluglärm zugemutet wird, sondern auch die Folgekosten des Fluglärms (Kosten des Schallschutzes, mögliche Wertminderungen ihres Eigentums und mögliche gesundheitliche Folgen) werden an die Sozialpflichtigkeit des Eigentums erinnert? Eine groteskere Chuzpe ist mir noch nicht begegnet!

Maschine), müssen Flughäfen ebenfalls ein Interesse daran haben, die Produktionskosten zu senken (der größte Kostenfaktor sind die Personal- und Energiekosten). Dies geschieht bei einem Flughafen aber nicht notwendigerweise durch längere Betriebszeiten. Bei einem Flughafen werden durch längere Betriebszeiten die Produktionskosten nicht gesenkt, sondern deutlich erhöht. Die Erhöhung der Produktionskosten bei einem Flughafen mit Nachtflugbetrieb entstehen durch Kosten des passiven Schallschutzes in der Nachtschutzzone nach Fluglärmschutzgesetz und durch hohe Betriebskosten in der Nacht (Personalaufwand, Nachtzuschläge Stromkosten, etc.) bei einem relativ (gemessen am Gesamtaufkommen) geringem Verkehrsaufkommen. Bei einem Nachtflugbetrieb erfolgt eine indirekte Subventionierung der Luftverkehrslinien durch die Eigentümer der Flughäfen (in der Regel Öffentliche Hand). In der Regel beträgt der Verkehrsanteil des Nachtflugverkehrs in Deutschland, ohne Beschränkungen des Nachtflugbetriebs, Standortabhängig zwischen 0% und 11% des Gesamtaufkommens. Der Personalbedarf für die Abwicklung und Abfertigung des Nachtflugverkehrs auf einem Flughafen beträgt aber circa 25% des gesamten Personalaufwandes.

Die im ADV-Positionspapier bemühte Dramatik, dass durch die Entscheidungen des BVerwG, wirtschaftliche Nachteile für den Produktions- und Wirtschaftsstandort Deutschland entstanden seien oder entstehen könnten, ist unbegründet; Nachweise erbringt die ADV nicht. Das Bundesverwaltungsgericht hat

in seinen Entscheidungen den Nachtflugverkehr nicht nur von einem standortspezifischen Bedarf abhängig gemacht, sondern auch ins Verhältnis zu den betroffenen Anwohnern gesetzt. Je mehr Betroffene, so das Bundesverwaltungsgericht, desto höher ist das Interesse der Anwohner zu bewerten; vergleichbar mit einem öffentlichen Interesse. Dies betrifft im Wesentlichen Flughäfen innerhalb oder am Rande eines Verdichtungsraums (Agglomeration). Bei Flughäfen außerhalb eines Verdichtungsraums kann der Konflikt durch Absiedlung der betroffenen Nachbarn gelöst werden.

Weiterhin ist daran zu erinnern, dass es in Deutschland 19 internationale Flughäfen gibt und nicht nur einen internationalen Flughafen. Somit werden sich immer mehrere Flughäfen in Deutschland finden lassen über die internationalen Verkehre in der Nacht abgewickelt werden können. Es gibt keinen ersichtlichen Grund, bei Nachtflugverboten, oder –beschränkungen an einzelnen Standorten, die Fähigkeit der Bundesrepublik Deutschland am internationalen Handel teilzunehmen zu bestreiten.

Auffällig am ADV-Positionspapier sind die fehlende Logik und die dünne Argumentation. Es wird mit „unwiderlegbaren“ Schlagwörtern wie: wirtschaftliche Nachteile, Schwächung des Produktionsstandorts, etc. hantiert. Da Flugzeuge zu den wenigen Produktionsstätten zählen die mobil sind, ist es für Flugzeuge unerheblich, ob einzelne Flughäfen in der Rotation über ein Nachtflugverbot verfügen

oder nicht. Die Flugzeuge können bei ihren Nachtflügen einem Nachtflugverbot ausweichen und in der Nacht auf Flughäfen landen, die keine Restriktionen haben, weil sie außerhalb von Verdichtungsräumen liegen. Damit ist es mit Flugzeugen möglich, die optimalen Produktionsbedingungen zu erreichen, ohne dass alle in der Rotation liegenden Flughäfen 24h verfügbar sind.

Außerdem ist zu fragen, wieso die Forderung des BVerwG über den Nachweis eines standortspezifischen Bedarfs, die Verkehrsinteressen der Luftverkehrslinien missachtet und für Deutschland wirtschaftliche Nachteile bewirkt? Die Antwort dazu ist die ADV schuldig geblieben. Für jedes Vorhaben muss ein Bedarf nachgewiesen werden, die ADV fordert aber, dass bei der Zulassung von Nachtflügen der Bedarfsnachweis entfallen soll! Sollte dies durch eine Gesetzesänderung ermöglicht werden, wird der Willkür Tor und Tür geöffnet.

2. ADV: Nachtflugverbote verdrängen den Luftverkehr ins Ausland!

2.1 ADV Behauptung

Für einen leistungsstarken und wettbewerbsfähigen Luftverkehrs Standort Deutschland, ist der bedarfsgerechte Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur unverzichtbar. Ohne einen Ausbau der größeren Flughäfen würden nach Prognosen etwa 20 Millionen Passagiere auf ausländische Flughäfen ausweichen. Mobilität ist Grundvoraussetzung für eine wettbewerbs-

fähige Volkswirtschaft. Der Luftverkehr ist auf eine effiziente Verknüpfung der Wirtschaftsregionen mit dem Standort Deutschland angewiesen. Gleichzeitig ist der Luftverkehr wichtige Grundlage für den Tourismus. Für den Standort Deutschland ist es deshalb zwingend notwendig, die Flughafeninfrastruktur so zu entwickeln, dass sie ihre Aufgaben für Wirtschaft, Regionen und Gesellschaft erfüllen kann. Dabei gilt es die internationale Entwicklung im Luftverkehr nicht zu verschlafen (siehe Dubai-World International als der größte Flughafen der Welt).

2.2 Bewertung

Zur Erinnerung: Deutschland ist weltweit das Land mit der dichtesten Luftverkehrsinfrastruktur!

Das Märchen von der Abwanderung der Passagiere, der Fracht und der Flugzeuge aus Deutschland, wenn kein Ausbau der Flughäfen stattfindet und Nachtflugverbote wirksam würden, wird zwar immer wieder behauptet, aber nicht belegt. Es wäre nämlich zu Fragen: wohin sollen diese Verkehrsaufkommen denn ausweichen?

Hierzu einige Fakten:

- Beim Passagieraufkommen beträgt der Anteil der originären Passagiere (aus/nach Deutschland) derzeit und zukünftig zwischen 75% und 80%. Eine Bedienung dieses Originärenaufkommens über ausländische Flughäfen (z.B. Dubai, oder London) kann mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Wenn aber ein so hohes Originäraufkommen vorhanden

ist, wird Transferaufkommen fast automatisch mitgezogen und erzeugt³ (Verkehr zieht Verkehr an).

- Die bestehende Gesamtkapazität der dt. Flughäfen (2009) betrug rd. 300 Mio. Passagiere pro Jahr (Pax/a), bot Kapazitäten für rd. 3,5 Mio. Flugbewegungen pro Jahr (Fbw/a). Im Jahr 2006 wurden abgefertigt: 174 Mio. Pax/a und 2,3 Mio. Fbw/a⁴. Für 2020 wurden 2006 prognostiziert: 307 Mio. Pax/a und 3,8 Mio. Fbw/a⁵. **Damit wird deutlich: Kapazitätsengpässe im deutschen Flughafensystem sind nicht zu befürchten!**
- Welche internationale Entwicklung kann bei den vorhandenen Kapazitäten in Deutschland an Deutschland vorbeigehen? Um dies zu verhindern fordert die ADV, dass der Bund seine Kompetenzen zur bedarfsgerechten Entwicklung des deutschen Flughafensystems wahrnimmt! Aber auch ohne diese Kompetenzübernahme (der Bund plant konzeptionell und die Länder führen aus) wird

es bis 2020, ohne Ausbaumaßnahmen, ausreichende Kapazitäten in Deutschland geben⁶.

- Ungefähr 70% des Frachtaufkommens sind entweder originäres Aufkommen aus/nach Deutschland, oder getrucktes Aufkommen aus/nach Deutschland und innerhalb Europas⁷. Auch hier gilt: Verkehrs zieht Verkehr an.
- Als „Ersatzflughäfen“, wie die ADV behauptet, für die „fehlenden“ Kapazitäten in Deutschland kämen nicht London oder Dubai, sondern bestenfalls „benachbarte“ Flughäfen wie: Warschau(?), Prag(?), Wien(?), Salzburg(?), Linz(?), Zürich(?), Basel/Mülhausen(?), Luxemburg(?), Brüssel(?), Amsterdam(?), Kopenhagen(?), in Frage. Eine ernst zunehmende Alternative für die Originäraufkommen?

Der ADV ist dabei zuzustimmen, dass ein bedarfsgerechter und koordinierter Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur erfolgen sollte. Unabhängig davon, ob die Masterplanprognose richtig oder falsch ist⁸, werden mit den derzeit laufenden und beantragten Ausbaumaßnahmen auf deutschen Flughäfen – ohne Be-

³ Im weltweiten Luftverkehr ist Transferverkehr eher die Ausnahme. Nur 20% des weltweiten Verkehrsaufkommens sind Transferverkehre.

⁴ **Im Jahr 2009 ist mit folgenden Verkehrszahlen zu rechnen: 171 Mio. Pax/a und 2,3 Mio. Fbw/a.**

⁵ Trendberechnungen unter Berücksichtigung der Verkehrseinbrüche 2008/2009 weisen auf folgende wahrscheinliche Aufkommen für 2020 hin: 240 Mio. Pax/a, < 3,0 Mio. Fbw/a (siehe Anlage 3). Ein Kapazitätsdefizit der dt. Luftverkehrsinfrastruktur kann da nicht nachvollzogen werden, zumal die Kapazitäten der „Regionalflyghäfen“ (Augsburg, Memmingen, Karlsruhe/Baden Baden, Mannheim, Saarlouis, Friedrichshafen, Hof, Altenburg, Magdeburg, Mönchengladbach, Paderborn, Kassel, Braunschweig, Lübeck, Kiel, Rostock, etc.) noch nicht mit betrachtet wurden (siehe Anlage 3).

⁶ So gesehen, müssen sich die Kritiker der Flughäfen zur Durchsetzung ihrer Forderung nach Flugbeschränkungen, massiv für Flughafenbauten an allen Standorten – gemeinsam mit der ADV - einsetzen. Nur so können, auf der Grundlage der Entscheidungen des BVerwG Beschränkungen bei einzelnen Flughäfen wirksam umgesetzt und durchgesetzt werden. Ohne Flughafen-ausbau ändert sich nichts!

⁷ Luftfracht innerhalb Europas wird fast ausschließlich „getruckt“. Trucking ist Frachtersatzverkehr mit Flugnummer auf der Ebene 0. Nachtflüge sind dafür nicht erforderlich!

⁸ fdc Airport Consulting hält sie für falsch!

rücksichtigung der vorhandenen, beantragten oder genehmigten Ausbaumaßnahmen Deutscher Regionalflughäfen - deutlich mehr Kapazitäten zur Verfügung gestellt (550 Mio. Pax/a und 5,5 Mio. Fbw/a), als nach der Masterplanprognose benötigt werden (307 Mio. Pax/a und 3,8 Mio. Fbw/a). Damit wird deutlich, dass im Luftverkehr beständig deutliche Überkapazitäten - für Jahrzehnte - vorgehalten werden. Für einen ordentlichen und restriktionsfreien Betrieb sollte die Kapazität etwa 5 Jahre vor dem voraussichtlichen Bedarf vorgehalten werden.

Die in 2020, durch die geplanten Ausbaumaßnahmen, vorgehaltene überflüssige Kapazität, führt zum Konkurrenzverhalten zwischen den Flughäfen und letztlich zu einer Fehlallokation. Es wäre deshalb zu begrüßen, wenn die Bundesregierung, ähnlich wie bei Straße und Schiene, eine Bedarfsplanung (**keine Sammlung angemeldeter Bedarfe, wie in der Vergangenheit!**) für die Bundesrepublik Deutschland aufstellen würde. Dabei wäre auch zu berücksichtigen, dass es, wie bei Straße und Schiene, zwischen den Kristallisationspunkten des Verkehrs keine Konkurrenz gibt⁹.

Die Argumentation der ADV ist durchaus doppeldeutig. Einerseits wird der Tourismus, der vorwiegend im Mittelstreckenbereich stattfindet, für den Nachtflugbedarf herangezogen um dann darauf hinzuweisen, dass die inter-

⁹ Wie bei der Bahn. Nicht die Schienenstränge oder die Bahnhöfe konkurrieren untereinander, sondern die Züge der darauf fahrenden Bahngesellschaften.

nationale Konkurrenzfähigkeit, mit dem Verweis auf Dubai, nicht verschlafen werden dürfen (siehe auch Rdnr. 5).

Der Verweis auf Dubai ist unangebracht. Der derzeit im Bau befindliche internationale Flughafen Dubai wird mitten in der Wüste, circa 40 km vom heutigen Flughafen entfernt (siehe Abb. 2-1), ohne umgebende Besiedlung als Großflughafen, mit dem bestehenden Flughafen als Satellitenflughafen, geplant.

Ein ähnliches Projekt für Deutschland wurde in den neunziger Jahren (1992/1993) durch den damaligen Lufthansa-Chef Ruhnau in Sperenberg¹⁰ initiiert¹¹ und 1996 aus kleinlichen finanziellen Überlegungen des damaligen Bundesverkehrsministers aufgegeben. Auch im Ausbauverfahren des Flughafens Frankfurt Main wurden Alternativen, wie die eines Satellitenflughafens, nicht ernsthaft untersucht oder mit vordergründigen Argumenten ausgeschlossen¹².

¹⁰ Am Standort Sperenberg waren bis zu 6 Pisten möglich. Die dünne Besiedlung – im relevanten 55 dB(A)-Bereich leben weniger als 1.000 Einwohner (beim ausgebauten Flughafen Frankfurt fast 300.000) – in der Umgebung des Standorts Sperenberg, etwa bei geringen finanziellen Belastungen für die Umsiedlung oder den passiven Schallschutz, einen vergleichbaren Standort geboten.

¹¹ Dabei wurden die Standorte Sperenberg und Jütergorg raumordnerische als geeignet bewertet und der Flughafenstandort Schönefeld als ungeeignet!

¹² Begründet wurde der Ausschluss von Satellitenairports mit der nicht einzuhaltenden MCT von 45 Minuten. Dabei beträgt die durchschnittliche Umsteigezeit am Flughafen Frankfurt Main 2 h 5 Min. Auch nach einem Ausbau wird diese Umsteigezeit nicht verkürzt werden (der Umsteigeranteil Inter/Interkont nimmt in der Prognose deutlich zu. Die durchschnittliche Umsteigezeit Interkont/

Beständig wird durch die Luftverkehrswirtschaft auf „positive“ ausländische Beispiele verwiesen, ohne deren positive Elemente der Planung (konvergierende Pisten, Satelliten-airport, Standorte außerhalb der Agglomeration, Flughafensystem, etc.) zu übernehmen, oder in Erwägung zu ziehen. Es ist nicht bekannt, ob die ADV sich damals (1996), im Interesse des Standorts Deutschland, für die Realisierung des Projekts Großflughafen BBI in Sperenberg, und gegen die politische Entscheidung zugunsten des Standorts Schönefeld, stark gemacht hat. Ein 24-Stunden-Betrieb am Standort Sperenberg (bis zu 6 Pisten wären möglich gewesen¹³), als zentraler deutscher Flughafen, wäre möglich gewesen und hätte ohne Konflikte mit der Umgebungsbevölkerung (weniger als 1.000 von relevantem Fluglärm betroffene Einwohner¹⁴), die von der ADV gewünschte internationale Anbindung Deutschlands gewährleistet. Nun aber nützt die ADV herum und verteidigt eine wenig kreative und international nicht konkurrenzfähige Planung; fordert aber internationale Konkurrenzfähigkeit¹⁵ zu Lasten der Flughafennachbarn!

Interkont liegt deutlich über 4h! Außerdem hat der Flughafen Frankfurt im Jahr 2020 einen Anteil von 30 bis 35% des Verkehrsaufkommens der die Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt nicht benötigt (Ferienflugverkehr, LCC, Taxiflugverkehr, etc.) und damit, ohne Qualitätsverlust, verlagerbar ist.

¹³ Dies entspricht 1,5 Mio. Fbw/a und einer jährlichen Passagierkapazität von 120 bis 160 Mio.

¹⁴ Zum Vergleich: In Frankfurt sind es nach dem Ausbau rd. 300.000 von relevantem Fluglärm betroffene Einwohner.

¹⁵ Die Erteilung der Planfeststellung hat in Frankfurt vom Einreichen der Unterlagen (Sept. 2006)

Pressemeldungen vom 27.11.2009 weisen auf Finanzprobleme des Emirats Dubai, mit Folgen für die internationale Finanzwirtschaft und Ökonomie hin. Damit könnte sich dann auch die befürchtete Konkurrenz durch den „Großflughafen“ relativieren¹⁶.

Abb. 2-1 Dubai: bestehender und neuer Flughafen



bis Dez. 2007 gedauert (15 Monate). Die Fraport AG benötigte für die Vorlage genehmigungsfähiger Antragsunterlagen 6 Jahre (2-3 Jahre wäre bei einer qualifizierten Planung angemessen gewesen!

¹⁶ Selbst im positiven Fall für den Flughafen Dubai, ist die daraus entstehende Konkurrenz für deutsche Flughäfen geringer als die Prognoseungenauigkeit (+/- 5%, dies entspricht nach der Masterplanprognose etwa +/- 15 Mio. Pax/a) beinhaltet und damit marginal! Der Abzugseffekt bei Transferpassagieren dürfte unter 2% des in Deutschland abgefertigten Transferaufkommens liegen (derzeit wären dies etwa 0,8 Mio. Transfer-Pax/a und nach der Masterplanprognose in 2020 etwa 1,8 Mio. Transfer-Pax/a; und damit weniger als 0,5% des für 2020 prognostizierten Jahresaufkommens).

3. ADV: Nur beschränkungsloser Ausbau der Flughafeninfrastruktur sichert die Existenz der deutschen Flughäfen!

3.1 ADV Behauptung

Flughafeninfrastruktur muss nachfragegerecht und für den operationell notwendigen Umfang nachts genutzt werden können. Ein Ausbau der Infrastruktur unter der Bedingung der Beschränkung des Flugbetriebs darf nicht zur Regel werden. Flughäfen werden von ihren Gesellschaftern, im Regelfall der öffentlichen Hand, nach aufwändigen Planverfahren unter großen finanziellen Aufwand ausgebaut. Die letzten Entscheidungen des BVerwG erfordern nun, dass ein standortspezifischer Nachtflugbedarf aufgezeigt wird der einen unbeschränkten Nachtflugbetrieb rechtfertigt. Damit wird die Aufgabe der Daseinsvorsorge der Flughäfen stark eingeschränkt, so dass diese um ihre Existenz bangen müssen.

3.2 Bewertung

Zur Erinnerung: Wenn es keinen Bedarf gibt, kann auch die Daseinsvorsorge nicht vernachlässigt oder eingeschränkt werden!

Die ADV argumentiert undifferenziert. Es ist nicht erkenntlich, warum 19 internationale Flughäfen in Deutschland 24h am Tag betrieben werden müssen. Um einen wettbewerbsfähigen leistungsstarken Luftverkehrs Standort Deutschland zu betreiben reicht es aus, **ein bis zwei Flughäfen in Deutschland** außerhalb von Verdichtungsräumen mit einem

24-Stunden Betrieb vorzuhalten¹⁷. Da Flugzeuge mobil sind und damit Restriktionen umfliegen können, ist es nicht erforderlich die gesamte Bodeninfrastruktur in Deutschland 24h für diesen Betrieb vorzuhalten. Wenige Ausnahmen an Standorten, bei denen der Konflikt zwischen Nachtflug und Ruhebedürfnis der Bevölkerung durch Absiedlung (eine Finanzfrage) gelöst werden kann, sind ausreichend für eine konkurrenzfähige Luftverkehrsinfrastruktur.

Es ist nicht erforderlich undifferenziert und ohne Berücksichtigung der jeweiligen am Standort vorhandenen raumordnerischen Konflikte, einen Nachtflugbetrieb für alle Flughäfen durchzusetzen. Es ist aber auch nicht erkennbar, warum die Befürchtungen der ADV eintreten sollten, wenn bei operationell notwendigen nachgewiesenem (also standortspezifischem) Flugbedarf und Abwägung der Schutzinteressen der Nachbarn ein Nachtflug möglich sein kann. Offensichtlich ist die ADV von der eigenen Argumentation des nachweisbaren Bedarfs nicht überzeugt, sonst müsste sie nicht eine Panikreaktion an den Tag legen und eine Gesetzesänderung fordern, die einen Bedarfsnachweis erübrigt und in jedem Fall und an jedem Standort¹⁸, auch

¹⁷ Deren nächtliches Verkehrsaufkommen würde dem aktuellen Aufkommen des Flughafens Frankfurt entsprechen.

¹⁸ Übrigens ermöglicht nach Interpretation der Luftverkehrsbehörde des Landes Hessen und ihres rechtlichen Vertreters (Ra Dr. V. Gronefeld) sowohl LuftVG als auch Fluglärmschutzgesetz den Bau eines internationalen Großflughafens mit einem 24 h Betrieb in Berlin-Tiergarten.

ohne Bedarf, einen Nachtflugbetrieb ermöglicht¹⁹.

Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass die ADV den Nachtflugbedarf mit den Zeitzonen begründet. Diese Zeitzonen sind aber nur wirksam bei Interkont-Verkehren in westlicher oder östlicher Richtung. Deutschland liegt innerhalb der Zeitzonen relativ günstig, so dass sich beim Passagierlinienverkehr und auch beim Frachtverkehr aus den Zeitzonen kein Nachtflugbedarf ergibt. Es ist offensichtlich, dass es der ADV schwer fällt, einen Bedarfsnachweis für einen Nachtflugbedarf mit den Zeitzonen zu erbringen. Deshalb argumentiert sie im Zusammenhang mit den Zeitzonen auch mit dem Ferienflugverkehr und dessen „notwendigen“ Umläufen. Dieser regionale Verkehr in Europa hat aber aus Deutschland betrachte maximale Zeitunterscheide von + 1h bis – 1h, also nichts mit der Zeitzonen zu tun. Was aber die Zeitzonen des Interkontverkehrs mit den geringen Zeitdifferenzen des Regionalverkehrs (Europaverkehr) zu tun haben, erläutert die ADV nicht.

Hinsichtlich der Daseinsvorsorge der Flughäfen ist bei vielen Flughafenstandorten festzustellen, dass manchmal der eindimensionalen

Daseinsvorsorge der Flughäfen²⁰, die mehrdimensionalen Daseinsvorsorge der benachbarten Kommunen (Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Seniorenanlagen) entgegensteht.

4. ADV: Nur ein unbeschränkter Nachtflugbetrieb ermöglicht die Befriedung der Kundennachfrage!

4.1 ADV Behauptung

So wird vor dem Hintergrund der Entscheidungen des BVerwG davon ausgegangen, dass der Wettbewerb im Touristikverkehr und die Befriedung der Kundennachfrage einen standortspezifischen Nachtflugbedarf nicht begründet werden könne. Mit dieser Position werden die bisherigen Investitionen der Flughäfen und der Luftverkehrslinien entwertet. Schließlich ist etwa ein Verbot der Nutzung von Straßen und Schienen der Nacht zum Schutz der Anwohner vor Lärm nicht bekannt!

²⁰ Laut § 5 Fluglärmschutzgesetz dürfen in den Schutzzonen 1 und 2 keine schutzbedürftigen Einrichtungen errichtet werden. Dies führt in vielen Fällen (Offenbach am Main) dazu, dass die Versorgung der Bevölkerung mit schutzbedürftigen Einrichtungen (in Offenbach für 90.000 Einwohner) wegen der Daseinsvorsorge Funktion des Flughafens nicht mehr sichergestellt werden kann. So muss die Stadt Offenbach allein für passiven Lärmschutz an bestehenden schutzbedürftigen Einrichtungen 85 Mio. € allein für den passiven Schallschutz aufwenden um die Kinder an Kindergärten und Schulen vor den Folgen des Flughafenausbaus zu schützen (im Fluglärmschutzgesetz wurde das Verursacherprinzip nicht mehr beibehalten und den Betroffenen die Folgekosten des Flughafenausbaus aufgegeben. So wird im Zusammenspiel von Flughafenausbau Frankfurt und Fluglärmschutzgesetz die Großstadt Offenbach (rd. 120 tsd. EW) planungsunfähig (platt) gemacht.

¹⁹ Während unterlegene Kläger daran erinnert werden, Entscheidungen demokratischer Obergerichte zu akzeptieren, gehen Landespolitik und Interessenverbände der Luftverkehrswirtschaft im Fall der Niederlage einen anderen Weg. Sie ändern solange die Gesetze, bis den Gerichten nichts anderes übrig bleibt als in ihrem Sinne, nämlich den der Luftverkehrswirtschaft, zu entscheiden.

Ein Nachtflugverbot hemmt die wirtschaftlichen Entwicklungschancen des Standorts Deutschland und gefährdet Arbeitsplätze weit über die Luftverkehrswirtschaft hinaus.

4.2 Bewertung

Zur Erinnerung: Deutschland verfügt über das dichteste Flughafenetz weltweit!

Es wird zwar ständig wiederholt, bisher aber an keiner Stelle nachgewiesen, dass es eine Kundennachfrage nach Ankünften und Abflügen in der Nacht gibt (so auch in der ADV Graphik – siehe Anlage 1 – in welcher der Eindruck vermittelt wird, dass erst Flughäfen ohne Nachtflugverbot die Nachfrage befriedigen²¹). Im Touristikverkehr bleibt dem Nutzer häufig keine Wahl, wenn er sein Ziel erreichen will, nachts zu fliegen. Er muss nachts fliegen weil ihm kein anderes Angebot unterbreitet wird.

Da der Flug in den Urlaubsort in der Regel um 2500 km beträgt, ist es für die Nutzer zumutbar – wie es bereits heute häufig geschieht – von einem weiter entfernten Flughafen zu fliegen oder anzukommen und nicht vom nächstliegenden, wenn er denn unbedingt meint in der Nacht fliegen zu müssen.

Durchschnittlich gerechnet hat es kein Passagier in Deutschland weiter als 45 km zum nächsten Flughafen mit Flugverkehrsangebo-

²¹ Da sollte sich jeder Leser die Frage stellen, mit welcher Begeisterung er einen Flug nachts um drei antritt oder beendet und ob der dies freiwillig tut?!

ten auf der Mittelstrecke. Der Nutzer eines ICE hat eine durchschnittliche Anfahrtstrecke zu einem ICE Haltepunkt von 27 km bei einem durchschnittlichen Reiseweg von nur 200-300 km. Der durchschnittliche Reiseweg zum Flughafen macht bei den fliegenden Passagieren 1,8% der Reisetrecke und bei den bahnfahrenden Passagieren rund 10% der Reisetrecke aus. Damit wird deutlich, dass im Verhältnis zum Reiseweg es entweder eine Unterversorgung mit ICE Haltepunkten oder eine Überversorgung mit Flughäfen gibt.

Es ist dankbar zur Kenntnis zu nehmen, dass die ADV auf den Schienen und Straßenverkehr hinweist. Dort gibt es nämlich umfangreiche und wirksame Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (Geschwindigkeitsbegrenzung, Flüsterasphalt, Lärmschutzwände, Gewichtsbegrenzungen, Fahrverbot, etc.). Wirksame aktive Schallschutzmaßnahmen im Luftverkehr sind: Verkehrsbeschränkungen, konvergierende Pistensysteme, Satellitenstandorte, Benutzungsstrategien der Pisten, Standorte außerhalb von Ballungsräumen, räumliche Bündelung und zeitliche Verteilung des Flugverkehrs, steilere An- und Abflugverfahren und Absiedlungsprogramme (wegen Überflutung durch Fluglärm). Weitere Maßnahmen des aktiven Schallschutzes in Bereichen mit relevantem Fluglärm sind nicht zu vernachlässigen: Nachtflugverbote oder – beschränkungen! Wird der Absiedlung Vorrang eingeräumt, drängen sich bestimmte Standorte nicht mehr auf. Solche wirksamen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes lehnt

aber die ADV aber ab und verweist stattdessen auf den passiven Schallschutz.

5. ADV: Die raumübergreifenden Strukturen der Luftverkehrswirtschaft erfordern die Nutzung der deutschen Flughäfen auch in den Kernzeiten der Nacht!

5.1 ADV Behauptung

Die Betriebszeiten der Flughäfen müssen den raumübergreifenden Strukturen der Luftverkehrsnetze Rechnung tragen. Das Flugzeug ist prädestiniert für Transporte über größere Entfernungen. Die kontinentale Zeitverschiebung ist eine wichtige Determinante für den Flugzeugeinsatz. So liegen etwa, von Deutschland aus gesehen, wichtige Zielregionen wie die Balearen oder Kanarischen Inseln in einem Entfernungsbereich, der für die Flugzeugrotation auch die Nutzung der Tagesrandzeiten, je nach Nutzung auch in der Kernzeit der Nacht, erforderlich macht (siehe Anlage 1 „Deutschland verschläft den internationalen Standortwettbewerb und koppelt sich vom Luftverkehr ab“).

5.2 Bewertung

Zur Erinnerung: Die raumübergreifenden Strukturen des Luftverkehrs können den raumordnerischen Strukturen des Flughafenumsfelds entgegenstehen.

Wenn die ADV fordert, dass die Betriebszeiten der Flughäfen den raumübergreifenden Strukturen der Luftverkehrsnetze Rechnung

tragen müssen, ist diese Forderung, in der so undifferenziert vorgetragenen Argumentation, abzulehnen. Betriebszeiten von Flughäfen sollten durch Determinanten der regionalen Raumordnung bestimmt werden und nicht durch imaginäre „raumübergreifende“ Strukturen. **Nicht die Betriebszeiten der Flughäfen, die Flughafenstandorte sind nach raumübergreifenden Strukturen des Luftverkehrs zu bestimmen.** Die Umsetzung der ADV Forderung liefe darauf hinaus, jedem internationalen Flughafen in Deutschland (18), unabhängig vom Bedarf und von den regionalen Raumordnungskonflikten, unbeschränkte Betriebszeiten zu ermöglichen.

Die Argumentation der ADV ist einerseits widersprüchlich, andererseits entlarvend. Einerseits spricht die ADV über die Langstrecke und die kontinentalen Zeitverschiebungen, um einen Nachtflugbedarf dann mit der Flugzeugrotation auf der europäischen Mittelstrecke zu begründen. Andererseits offenbart die ADV damit, dass mit der interkontinentalen Langstrecke ein Nachtflugbedarf auf deutschen Flughäfen nicht begründet werden kann (siehe auch TP 44²²). Der Verweis der ADV, dass die Rotation zu bestimmten Zielregionen auch die Nutzung der Tagesrandzeiten erforderlich mache und einen Nachtflugbedarf in der Kernzeit der Nacht auslöse, ist insgesamt undifferenziert und wenig hilfreich, um die Fragen des Nachtflugbedarfs am konkreten

²² In diesem Themenpapier 44 kommt fdc Airport Consulting zu dem Ergebnis, dass bei der interkontinentalen Langstrecke Verfrühungen und Verspätungen keinen Nachtflugbedarf auslösen, da diese durch andere Maßnahmen ausgeglichen werden können.

Standort zu lösen²³. Undifferenziert deshalb, weil die ADV von Tagesrandzeiten spricht. Tagesrandzeiten sind üblicherweise die Stunden von 18 bis 22 Uhr und von 6 bis 8 Uhr. Für diese Tagesrandzeiten werden aber keine Betriebsbeschränkungen aus Gründen der Nachtruhe geltend gemacht. Wenig hilfreich auch, weil die ADV unterstellt, dass ein Flugzeug in seiner Tagesrotation immer zwischen zwei Flughäfen hin und her pendelt und aus Flugzeit und Bodenzeit die Einsatzzeit des Flugzeugs, schon bei einem dreimaligen Umlauf, 16h und mehr betrage. Tatsächlich entspricht diese Darstellung des Umlaufs nicht den realen betrieblichen Planungen und Betriebsabläufen. Vielmehr wechseln die Fluggesellschaften in der Umlaufplanung, neben den Besatzungen (aufgrund der Arbeitszeitbestimmungen²⁴), von der Mittelstrecke auf die Kurzstrecke und wieder auf die Mittelstrecke. Zum Teil finden auch Mehrsektorenumläufe, Gabelflüge und andere Mischformen in der Umlaufplanung statt. Maßgeblich für die Umlaufplanung sind, voraussichtliche Auslastung, Restriktionen auf angeflogenen Flughäfen, Personaleinsatzzeiten, Wartungsbedarf des Flugzeugs im Umlauf, etc. Damit wird deutlich, dass es im Umlauf eines Flugzeugs durchaus Restriktionen auf einem oder mehreren im Umlauf angeflogenen Flughäfen geben kann, ohne dass sich die Rotation des

Flugzeugs verkürzt. Flugzeuge halten sich in der meisten Zeit ihres betrieblichen Lebens und auch während ihrer täglichen Rotation in der Luft und nicht am Boden auf. Eine intelligente und moderne Umlaufplanung löste keinen Nachtflugbedarf auf einem bestimmten Flughafen aus. Die Rückkehr eines Flugzeugs am gleichen Tag an den „Stationierungsort“ ist da eher Zufall als die Regel!

Die ADV verwendet einen beliebten Trick (siehe Anlage 1): Man vergleicht mögliche, aus der eigenen Sicht negative Entwicklungen in Deutschland, gezielt mit ausgewählt positiven Beispielen aus dem Ausland. Dabei sind der ADV mehrere entscheidende Fehler unterlaufen. Ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, mit Ausnahmen von Verspätungen, haben in Deutschland nur die beiden Flughäfen Dortmund und Saarbrücken (in der ADV Abbildung nicht dargestellt. Alle anderen dargestellten Flughäfen – auch Frankfurt – haben Nachtflugbeschränkungen in unterschiedlicher Ausprägung, aber kein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Diese unterschiedlichen Nachtflugbeschränkungen werden z.T. unverändert, z.T. verändert fortgeschrieben werden. Ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr gibt es nicht und ist für keinen dieser Flughäfen in Deutschland beantragt²⁵. Die vier Londoner Flughäfen

²³ Deshalb auch wenig hilfreich, weil Rotationen auf der interkontinentalen Langstrecke in der Regel nicht zu einer Rückkehr am gleichen Tag, sondern erst am nächsten Tag führen. Daraus aber kann ein Nachtflugbedarf nicht abgeleitet werden.

²⁴ Die Crew (Kabine und Cockpit) und nicht das Flugzeug, soll möglichst am gleichen Tag an den Stationierungsort zurückkehren.

²⁵ In der allseits gerühmten Mediation, wurde für die Erhöhung der Kapazität ein Nachtflugverbot für geplante Flüge von 23 bis 5 Uhr als Entlastung vereinbart und politisch –auch durch Beschlüsse des Landtags - zugesichert. Damit wären Verfrühungen, Verspätungen und andere nicht geplante Ereignisse auch in der Zeit von 23 bis 5 Uhr zulässig. Diese Vereinbarung der Mediation wurde

(Heathrow²⁶, Gatwick, Stansted und City) haben dagegen, anders als im ADV-Positionspapier dargestellt, Nachflugbeschränkungen.

Die vom Autor erstellte Anlage 2 zeigt die derzeit geltenden Regelungen von Nachtflugverboten und Nachtflugbeschränkungen in Deutschland. Bei den ausländischen Flughäfen wurden die bestehenden Regelungen vereinfachend aus den Quellen (Boeing, ADV, ITP, AIP) entnommen. Dabei konnte generalisierend festgestellt werden, je größer die raumordnerischen Konflikte am Standort desto eher kommt es zu Nachtflugrestriktionen. Je geringer die raumordnerischen Konflikte am Standort desto eher ließen sich restriktionsfreie Betriebsregelungen vorfinden.

6. ADV: Nur bei ausreichenden Betriebszeiten werden Flugzeuge auf hoch ausgelasteten Flughäfen stationiert!

6.1 ADV Behauptung

Ausreichende Betriebszeiten sind die Voraussetzungen dafür, dass Fluggesellschaften Teil

vor dem Hintergrund von rund **32.000 nächtlichen Flugbewegungen im Jahr 1998** getroffen. In der **Planfeststellung von 17.12.2007** wurden für die Nacht, inklusive der Zeit **von 23 bis 5 Uhr, mehr als 54.700 geplante Flüge** zugelassen und als „Entlastung“ bezeichnet. Aber auch das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 21.08.2009 lässt diese nächtlichen Jahresflugbewegungen zu, beschränkt diese allerdings auf die Zeit von 22 bis 23 und 5 bis 6 Uhr.

²⁶ Für den Flughafen Heathrow gibt es eine Beschränkung auf 6000 nächtliche Flugbewegungen. Frachtflugbewegungen in der Nacht finden am Frachtknoten Heathrow nicht statt.

ihrer Flotten auf Flughäfen mit hoch ausgelasteten Pisten stationieren und damit ein umfassendes Flugnetz aufbauen können. Es muss sichergestellt sein, dass die Flugzeuge ohne Zeitverzögerung ihren ersten Umlauf am frühen Morgen aufnehmen können und abends bei Verspätungen wieder zu ihrer Heimatbasis zurückkehren können. Wenn diese Voraussetzungen z. B. im Interkontverkehr nicht gegeben sind, werden die Luftverkehrsgesellschaften ihre Flugzeuge auf anderen Flughäfen, zum Beispiel ins benachbarte Ausland, umleiten.

6.2 Bewertung

Zur Erinnerung: Nur dort wo Nachfrage vorhanden ist, werden entsprechende Luftverkehrsangebote dauerhaft betrieben²⁷.

Hoch ausgelastete Pisten (eine Start- und Landebahn – Piste - hat eine Jahreskapazität von bis zu 250.000 Fbw) kommen nur dann vor, wenn es am Standort eine entsprechende Nachfrage gibt die befriedigt wird. In diesem Fall wird keine Luftverkehrslinie an einem Standort mit hoher Nachfrage vorbeifliegen. Gleichzeitig wird durch die hohe Nachfrage eine Stationierung von Flugzeugen wahrscheinlich.

Das Beispiel Flughafen Berlin Tegel, und die dort stationierten Flugzeugen von Lufthansa, Air Berlin u.a.m. - bei Nachtflugrestriktionen

²⁷ In einem Gutachten zum Nachtflugbedarf am künftigen Standort BBI weist Air Berlin nach, dass die Stationierung von Flugzeugen und Crews unabhängig von Nachtflugbeschränkungen erfolgen.

von 23 bis 6 Uhr - belegt, dass auch Nachtflugrestriktionen kein Hindernis darstellen den mit hoher Nachfrage ausgestatteten Flughäfen anzufliiegen und dort auch Flugzeuge und fliegendes Personal zu stationieren. Den genannten Luftverkehrslinien war es unbenommen auf den restriktionsfreien Flughafen Berlin Schönefeld auszuweichen. Trotz der Restriktionen am Standort Tegel sind die Luftverkehrslinien an diesem Standort verblieben und haben offensichtlich die Nachfrage, ohne Einbußen²⁸, bedienen können. Am Beispiel Berlins und den beiden dort derzeit betriebenen Flughäfen kann verdeutlicht werden, dass die von der ADV propagierten Ängste der Abwanderung bei fehlender Bedienung der Nachfrage durch Nachtflugrestriktionen im Passagierverkehr, unbegründet sind.

Außerdem ist die Planfeststellungsbehörde in Potsdam der Auffassung, dass es für Berlin – wegen der solitären Lage der Stadt – keine Ausweichflughäfen gibt (Ergänzungs-PFB vom 20.10.2009, S. 143). Von welchem anderen Flughafen sollte auch das vorhandene Aufkommen von 20 bis 30 Mio. jährlichen Passagieren in Berlin abgefertigt werden? Von Warschau (571 km)? Von Hannover (293 km)? Von Hamburg (312 km)? Von Kopenhagen (456 km zzgl. Fähre)? Von Rostock (252 km)? Von Dresden (164 km)? Von Leipzig/Halle (179 km)?

²⁸ Die möglichen Einbußen am Standort Tegel sind bedingt durch die landseitige Erschließung (Zufahrt) und nicht durch luftseitige Restriktionen.

7. ADV: Mit passivem Schallschutz können fragwürdige Nachtflugverbote vermieden werden!

7.1 ADV Behauptung

Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen. Die deutschen Verkehrsflughäfen haben inzwischen mehr als 400 Mio. € für passiven Lärmschutz ausgegeben²⁹. Bei den aktuellen Ausbaumaßnahmen investieren die Flughäfen Millionen in passive Lärmschutzmaßnahmen und Außenwohnbereichentschädigungen³⁰. Insbesondere in der Nacht, wenn eine Nutzung der Außenwohnbereiche nicht erfolgt, können Anwohner durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes wirksam vor Fluglärm geschützt werden. Vor diesem Hintergrund erscheinen generelle Nachtflugverbote umso fragwürdiger, als damit die Verkehrsfunktion eines internationalen Flughafens nicht erfüllt werden kann.

7.2 Bewertung

Zur Erinnerung: In lauen Sommernächten, schläft der Mensch gern bei **offenem** Fenster³¹!

²⁹ Das sind durchschnittlich je Flughafen 21 Mio. € Die ADV teilt nicht mit, in welchem Zeitraum diese Gelder ausgegeben wurden!

³⁰ Die nach dem Fluglärmschutzgesetz in der Tag-Schutzzone 2 erforderlichen Investitionen für passiven Lärmschutz durch die Betroffenen selbst, ist um ein vielfaches Höher als die Investitionen der Flughäfen.

³¹ Siehe auch „Der Spiegel“ Nr. 51 vom 14.12.2009, S. 45.

Dass das von der ADV nicht bestrittene Schutzbedürfnis der Bevölkerung vor Fluglärm durch die „umfangreichen“³² Maßnahmen des passiven Schallschutzes – passiver Schallschutz bewirkt geschlossene oder gekippte Fenster - sichergestellt wird, kann begründet bezweifelt werden. Die Investitionen für passive Schallschutzmaßnahmen nach dem Fluglärmschutzgesetz liegen größtenteils in der Tag-Schutzzone 2. In der Tag-Schutzzone 2 müssen die Betroffenen die Finanzierung selbst zu erbringen³³.

Am Beispiel der Stadt Offenbach kann dies verdeutlicht werden: In der Tag-Schutzzone 1 (marginale Betroffenheit in OF) und Nacht-Schutzzone sind die Kosten des passiven Schallschutzes für etwa 20.000 Betroffene³⁴ von der Fraport AG zu tragen, die belaufen sich auf etwa 40-50 Mio. €, abzüglich der bereits in der bestehenden Nacht-Schutzzone durch die Fraport AG bezahlten Maßnahmen. In der Tag-Schutzzone 2 mit etwa 90.000 Betroffenen müssen die Grundstückseigentümer und die Träger der schutzbedürftigen Einrichtungen die Kosten des passiven Schallschut-

zes selbst tragen. Diese Kosten belaufen sich bei den privaten Immobilienbesitzern auf etwa 180-200 Mio. € und allein bei der Stadt Offenbach für die schutzbedürftigen Einrichtungen (Kindergärten, Schulen, Krankenhaus, etc.) auf rd. 85 Mio. €. Damit wird deutlich, dass der größere Teil der externen Kosten des Flughafenausbaus durch die Betroffenen selbst getragen werden muss.

Diese Situation der Kostenbeteiligung am Flughafenausbau ist umso dramatischer, als beispielsweise die Stadt Offenbach die Genehmigung ihres Haushaltes nur unter extremen Auflagen erhält und beispielsweise nur noch geringe oder keine Mittel hat, freiwillige Maßnahmen – Sportförderung (für 120.000 Einwohner gibt es kein kommunales Schwimmbad), Kulturförderung – zu finanzieren³⁵.

Hinzu kommt, dass die privaten Immobilienbesitzer durch die Dauerbeschallung mit Fluglärm (zwischen 55 dB(A) und 60 dB(A)) mit einer erheblichen Wertminderung an ihren Immobilien rechnen müssen. Der Autor hat in einem Gutachten nachgewiesen, dass bei den privaten Immobilien in Offenbach mit einer Wertminderung von etwa 800 Mio. € zu rechnen ist. Dies entspricht einer Wertminderung pro Wohneinheit von circa 18.000 €, oder durchschnittlich 5 bis 10% des Immobilienwertes. Darüber hinaus müssen auch die Immobilienbesitzer mit Liegenschaften in den Lärmzonen 50 dB(A) und 55 dB(A) nach Auffas-

³² Üblicherweise Schallschutzfenster für Schlafräume, in schweren Fällen auch noch Zwangsbelüftung und in besonderen und nur einzelnen Fällen, auch noch Dämmung der Außenhaut.

³³ Hier wurde das Verursacherprinzip auf den Kopf gestellt und der Betroffene wird zur Kasse gebeten (dies ist eine neue Art der Subventionierung der Luftverkehrswirtschaft).

³⁴ Die Zahlen sind streitig. Die Fraport AG gibt die Zahl der Betroffenen in der Nacht-Schutzzone mit etwa 8.000 an, die Stadt Offenbach hat mit den Bewegungszahlen der Fraport (DES) und den Empfehlungen des UBA zur Berechnung des Fluglärms, mehr als 20.000 Betroffene in der Nacht-Schutzzone ermittelt.

³⁵ Anne Will am 22.11.2009 Forderung des MdB Wolfgang Gerhard, dass die Kommunen aufgefordert seien Schwerpunkte zu setzen.

sung des RDF Gutachters Hagedorn mit Wertverlusten von bis zu 5% rechnen.

Damit wird deutlich, dass die Investitionen der Flughäfen bei den anstehenden Ausbaumaßnahmen nur zu einem geringen Teil die tatsächlich verursachten Kosten ausmachen und die Flughafennachbarn durch das Fluglärmschutzgesetz zur Finanzierung der Flughafenausbaumaßnahmen herangezogen werden (Subventionierung des Luftverkehrs durch private Immobilienbesitzer und durch Kommunen)!

Wenn nun die ADV meint, dass die Entschädigungen für die Außenwohnbereiche ausreichend seien und nachts kein Anlass vorliege die Außenwohnbereiche zu nutzen, folglich auch keine weiteren Maßnahmen, außer passivem Lärmschutz geboten seien, führt diese ADV-Argumentation in der Schlussfolgerung haargenau an der Fluglärmproblematik vorbei. Trotz der starken Lärmbelastungen (die Tag-Schutzzone 2 überlagert im Ausbaufall des Flughafens Frankfurt den Wohnsiedlungsbereich in OF zu fast 75%) gibt es in Offenbach keinen Bereich für eine Außenwohnbereichsentschädigung.

Selbst bei den in der Planfeststellung vom 17. Dezember 2007 verfügten Nachtflugbeschränkungen leben immer noch über 20.000 Einwohner in Offenbach in der Nacht-Schutzzone; ohne einen Anspruch auf eine Außenwohnbereichsentschädigung. Deshalb verfehlen die Ausführungen der ADV das Thema, beziehungsweise lenken von der ei-

gentlichen Problematik ab. Wenn selbst der größte Flughafen in Europa (London Heathrow) mit Nachtflugrestriktionen seine Verkehrsfunktion und seine Stellung als eines der großen Drehkreuze wahrnehmen kann (Frankfurt betrachtet London als Konkurrenten) zeigt dies, dass die Funktion und der Erfolg solcher Flughäfen nicht von möglichen nächtlichen Restriktionen abhängig zu machen sind, sondern andere Faktoren den Erfolg bestimmen!

8. ADV: Luftverkehrsgesetz und Raumordnungsgesetz sollen regionale und raumordnerische Konflikte überwinden!

8.1 ADV Behauptung

Die Flughäfen fordern daher, eine raumordnerische Grundlage für die Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur zu schaffen und mit einer klarstellenden Formulierung des Luftverkehrsgesetzes die Rechtsprechung des BVerwG zu § 29 b Abs. 1 S. 2 LuftVG wieder auf die Grundlagen des Gesetzes zurückzuführen. Dazu sollte § 2 des ROG wie folgt ergänzt werden: „zur Stärkung und Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland, ist die Luftverkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht bereitzustellen. Die Bundes Regierung legt die länderübergreifenden Grundsätze in einem Flughafenkonzept fest.“ Darüber hinaus wird § 29 Abs. 1 S. 2 LuftVG wie folgt dargestellt: „auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist bei der Durchführung von Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.“

8.2 Bewertung

Zur Erinnerung: Gesetze sollen für einen gerechten Interessenausgleich sorgen und nicht die Interessen einer Gruppe privilegieren.

Die Forderung der ADV nach einer raumordnerischen Grundlage für die Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur durch eine entsprechende Planung der Bundesregierung kann zugestimmt werden. Kann nur zugestimmt werden, **wenn damit nicht gemeint ist**, dass die Bundesregierung die überdimensionierten Planungen (siehe Rdnr. 2) und die häufig an falschen Standorten und unter Konkurrenzgesichtspunkten zwischen den deutschen Flughäfen vorgesehenen Entwicklungen der Flughäfen in den Ländern einfach übernimmt und diese dann als eigene Planung in die geforderte Raumordnungsplanung des Bundes einstellt um dabei, wie es die Forderung der ADV vermuten lässt, den Interessenausgleich zu vernachlässigen.

Auch der bisher von privater Seite vorgelegte „Masterplan für Deutschland“ ist nicht geeignet eine bedarfsgerechte und nachhaltige Luftverkehrsinfrastrukturplanung für Deutschland zu begründen. Die von der ADV geforderten Änderungen des Luftverkehrsgesetzes und des Raumordnungsgesetzes sollen jedoch nicht bewirken, dass eine bedarfsgerechte, koordinierte und nachhaltige Luftverkehrsplanung in Deutschland stattfindet, sondern lediglich dazu dienen, dass sich ausschließlich die **vordergründigen** und einseitigen

Interessen der Luftverkehrswirtschaft gegen alle anderen Interessen in der Genehmigung und vor den Verwaltungsgerichtsverfahren **durchsetzen**; eine Abwägung soll nach Auffassung der ADV nicht mehr stattfinden. **Sobald keine Abwägung und kein Interessenausgleich mehr stattfinden muss, können die Genehmigungsverfahren für Flughäfen abgeschafft werden! Damit aber würden Genehmigung und Bau von Flughäfen zur Willkür!**

Dann müsste die Frage der Erforderlichkeit von Nachtflugbetrieb für den Wirtschaftsstandort Bundesrepublik Deutschland nicht mehr gestellt werden; es müsste keine Frage der Erforderlichkeit mehr gestellt werden. Allein die Forderung, erhoben durch den Vorhabensträger, wäre Begründung genug³⁶.

Während jeder Handwerks-, Industrie- oder Gewerbebetrieb in der Bundesrepublik Deutschland seinen Standort nach der TA-Lärm beurteilen lassen muss, versucht die Luftverkehrswirtschaft, diese nachbarschützenden Vorschriften als nicht auf die Flughäfen (Bodenbetrieb, Werkstätten, Wartungseinrichtungen, etc.) anwendbar zu diffamieren. Auch diese Forderung der ADV würde, bei Umsetzung, ausschließlich zu lasten der unmittelbaren Flughafennachbarn gehen. Dies macht einmal mehr deutlich, dass beim Betrieb von Flughäfen, bei der Auswahl von

³⁶ Damit aber würden Genehmigungsverfahren zur Farce. Der Vorhabensträger selbst definiert nicht nur was er nach seiner Meinung braucht, sondern gleich auch, was genehmigt werden muss.

Flughafenstandorten und der Erweiterung von bestehenden Flughäfen die raumordnerischen Konflikte stärker in den Vordergrund treten müssen. Nur über der Planung, Bewertung, Abwägung und Genehmigung, in einem abgestuften Verfahren, können raumordnerische Konflikte erkannt, bewertet, gewichtet und schließlich auch beseitigt werden³⁷.

Wenn im Emirat Dubai ein bestehender Standort innerhalb einer Agglomeration durch einen neuen 40 km entfernten Standort mitten in der Wüste ersetzt oder ergänzt werden soll (siehe Abb. 2-1), sollte es denen zu denken geben, die bei Genehmigungszeiten und der Durchsetzbarkeit von Großprojekten in Deutschland beständig auf autoritärer organisierte Staaten und auf Großprojekte in der Wüste verweisen.

Interessant die Formulierung der ADV, dass mit den vorgeschlagenen Änderungen des LuftVG die Entscheidungen der Verwaltungsgerichte wieder auf die Grundlage des Gesetzes zurückgeführt werden soll! Offensichtlich hat das BVerwG nach Meinung der ADV in den vergangenen Jahren, die Gesetze missachtet und nur Fehlurteile und dazu noch bar jeglicher wirtschaftlicher Kompetenz, getroffen. Während der betroffene Normalbürger daran erinnert wird, Entscheidungen von Obergerichten respektvoll hinzunehmen, scheinen bestimmte politische

³⁷ Bewertung, Gewichtung und Abwägung dürfen sich allerdings nicht darin erschöpfen erkannte Belastungen für die Flughafennachbarn als „nicht unzumutbar“ zu bezeichnen und damit eine Planfeststellung zu erteilen.

Kreise und Vertreter bestimmter Interessengruppen es als ihre Aufgabe anzusehen, Forderungen zu erheben die Gesetze so lange zu ändern bis die Gerichte die Urteile fällen müssen, die ihren Interessen entsprechen. Sollte dieser Lobbyismus erfolgreich sein, wäre dies ein klassisches Beispiel dafür, wie das Desinteresse der Bevölkerung an Politik, der Beteiligung an politischen Prozessen und an Partizipation auf Null gestellt werden kann. Die ADV erinnert in ihrer Argumentation an die unersättliche Raffgier der Banker die uns die Finanzkrise beschert haben.

9. Ergebnis

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Luftverkehrswirtschaft versucht mit ihrem Positionspapier den Eindruck zu erwecken, als ob der Luftverkehr ein Treiber der wirtschaftlichen Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland sei. **Tatsächlich ist der Luftverkehr nur ein Frühindikator** der wirtschaftlichen Entwicklung. Als Treiber der wirtschaftlichen Entwicklung, dies hat die derzeitige Finanz- und Wirtschaftskrise erneut belegt, ist der Luftverkehr ungeeignet. Er ist sogar aufgrund seiner internationalen Vernetzung äußerst anfällig für Lohndumping, massive Rationalisierungen und schließlich auch für Arbeitsplatzabbau und Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Ausland. Damit wird deutlich, dass Luftverkehr differenzierter mit seinen Vor- und Nachteilen zu betrachten ist und emotionslos die Vor- und Nachteile der einzelnen Standorte bewertet werden sollten. Bei dieser Standortbewertung ist die Berücksich-

tigung der externen volkswirtschaftlichen Folgekosten in die Abwägung und Bewertung einzubeziehen. Die externen Folgekosten eines Flughafens dürfen weder den Betroffenen noch dem Steuerzahler aufgebürdet werden.

Insgesamt sollte **das ADV-Positionspapier** auch als solches, nämlich als Positionspapier eines Interessenverbandes, bewertet werden. Das Positionspapier **ist nicht geeignet**, in der Politik **berücksichtigt zu werden** und in Gesetze einzufließen.

Es erstaunt mit welcher Larmoyanz die ADV einerseits geringe Restriktionen auf einigen deutschen Flughäfen beklagt und mit welcher schwachbrüstigen Argumentation nun versucht wird, die privatwirtschaftlichen und vordergründigen betrieblichen Interessen der Luftverkehrswirtschaft – insbesondere der Luftverkehrslinien - in jedem Fall gegen entgegenstehenden Interessen per Gesetz durchzusetzen. Dabei wird übersehen, dass die dem Flughafen benachbarte Kommunen – neben ihren Aufgaben als untere staatliche Behörde - wesentlich weiterreichende Aufgaben der Daseinsvorsorge nach dem Grundgesetz zu erfüllen haben, als dies die Flughäfen jemals werden tun müssen. In einigen Fällen führt aber der Flughafenausbau dazu, dass die betroffenen Kommunen (Offenbach) nach einem Ausbau ihrer Selbstverwaltungsaufgabe, durch die Beschränkungen –Bauverbote – nach dem Fluglärmschutzgesetz, nicht mehr nachkommen können.

Es erstaunt weiterhin, dass die Luftverkehrswirtschaft offensichtlich die Überzeugungskraft ihrer eigenen Argumente in Genehmigungsverfahren zur Regelung der Nachtflugverkehre nicht vertraut und nun ohne Rücksicht auf mögliche Folgen, nicht nur für die Flughafennachbarn (dies sind auch Kommunen als untere staatliche Behörden), eine Gesetzesregelung fordern, die den vordergründigen Interessen des Luftverkehrs in jedem Fall Vorrang einräumen soll.

Die ADV erinnert mit ihrer Argumentation an die Raffgier der Banker in den vergangenen Jahren. Der Raffgier die uns, auch die Luftverkehrswirtschaft, in die derzeitige Finanz- und Wirtschaftskrise geführt hat. Nichts, außer den Interessen der Luftverkehrswirtschaft ist der Luftverkehrswirtschaft heilig und wichtig!

ADV und Flughäfen fordern die Berücksichtigung der internationalen Konkurrenzfähigkeit. Die Obergerichte haben in ihren bisherigen Entscheidungen die wirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrswirtschaft und deren ehrgeizige Ziele, immer höher bewertet als die Interessen der Flughafennachbarn oder die kommunale Selbstverwaltung der Nachbarkommunen.

Die Flughäfen begründen Milliardeninvestitionen mit der einer Minimum Connecting Time (MCT) die von maximal 2% der Passagiere

wahrgenommen wird³⁸. Die Flughäfen begründen Milliardenausbauprogramme mit angeblich nur zulässigen Flugverzögerungen von maximal 4 Minuten, die **nur eine Auslastung von 80%** der bereitgestellten Kapazität auf den Pisten erlaubt. Auch hier spricht das **BVerwG von "ehrgeizigen Zielen"**³⁹! Wenn aber Milliardeninvestitionen aufgrund imaginärer ausländischer Konkurrenz, **geringen Kundenbedürfnissen** (2%) und einer **Unter- auslastung** (80%) der geplanten Infrastruktur von Genehmigungsbehörden und Gerichten **als ehrgeizige Ziele interpretiert** und genehmigt werden, spielt der Flugbetrieb in der Nacht für die internationale Konkurrenzfähigkeit keine Rolle mehr. Solche Fehlallokationen sind, unabhängig von ihren Betriebszeiten, niemals international konkurrenzfähig. Hier wird, frei nach dem Motto der Artillerie geklotzt und nicht gekleckert. International konkurrenzfähige, zukunftsorientierte und nachhaltige Planung sieht anders aus, als es die Ausbaivorhaben der letzten Jahre (Berlin, Leipzig/Halle, Frankfurt Main⁴⁰) vermittelt haben.



(Dieter Faulenbach da Costa)

³⁸ Dem Autor ist kein Industriezweig bekannt, indem die vorgeblichen Wünsche von 2% der Kunden Mrd.-Investitionen auslösen.

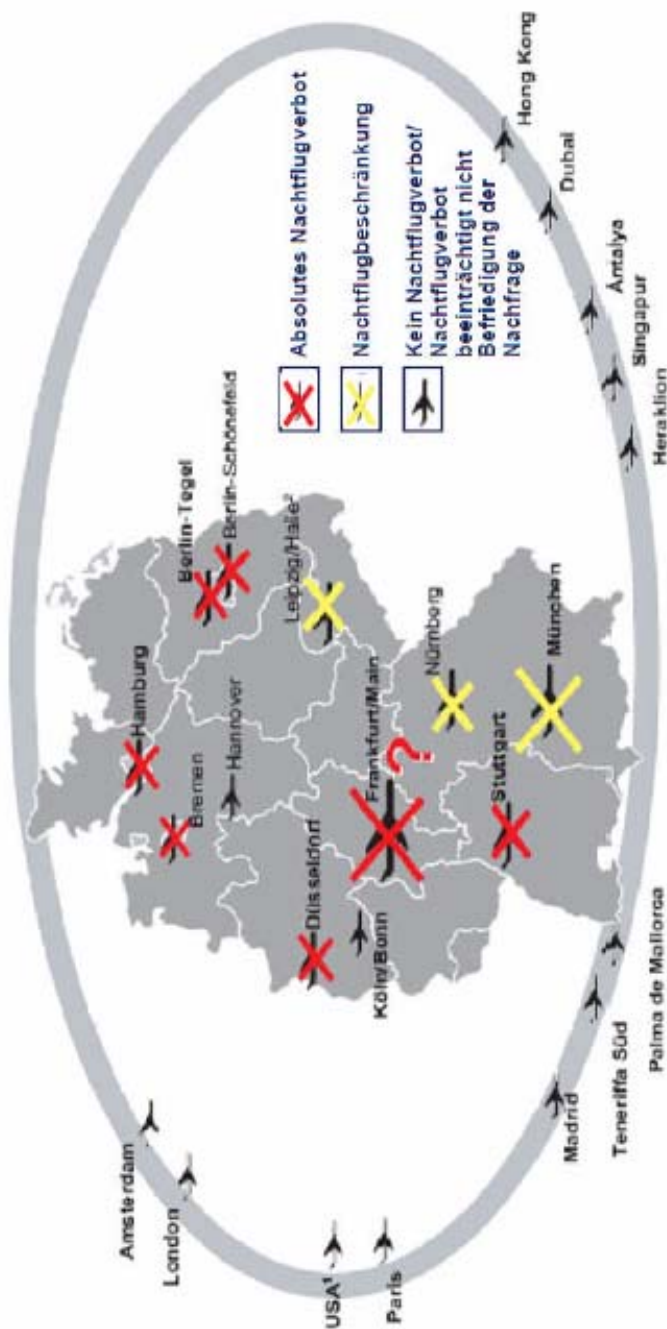
³⁹ Jeder Manager eines Industriebetriebs der eine Auslastung seiner Anlagen von 80% als ehrgeiziges Ziel bezeichnet, wäre keine Fehlbesetzung, er müsste gefeuert werden.

⁴⁰ In Berlin erfolgte die Quadratur des Kreises. Eine vorhandene Kapazität von 6 Pisten an drei Standorten (rd. 1 Mio. Fbw/a) soll mit der Begründung abgeschafft werden, dass durch den Bau von 2 unabhängig betreibbaren Pisten (Kapazität rd. 550 Fbw/a) der Standort zukunftsfähig gemacht werden soll. Am Standort Leipzig/Halle führt die Planfeststellungsbehörde aus, dass zum Zeitpunkt des Ausbaus nicht absehbar gewesen wäre, dass sich so wenig Verkehr entwickle und

in der Nacht das Aufkommen des Prognosezieljahrs über eine Piste abgewickelt werden könne. In Frankfurt schließlich bemüht sich der Flughafenbetreiber, nachdem im Genehmigungsverfahren die interkontinentale Konkurrenzfähigkeit (Dubai!) und die Stärkung der Hub-Funktion Anlass und Ausbaubegründung erhalten mussten nun, nach Erhalt der Baugenehmigung, verstärkt darum Low-Cost-Verkehre (LCC) nach Frankfurt zu holen. LCC-Verkehr hat nichts mit einem Hub und nichts mit Interkontverkehr zu tun. LCC-Verkehr vergrößert den bereits großen Anteil der Verkehre in Frankfurt (30 bis 35%) die der speziellen Funktion des Hubs nicht bedürfen.

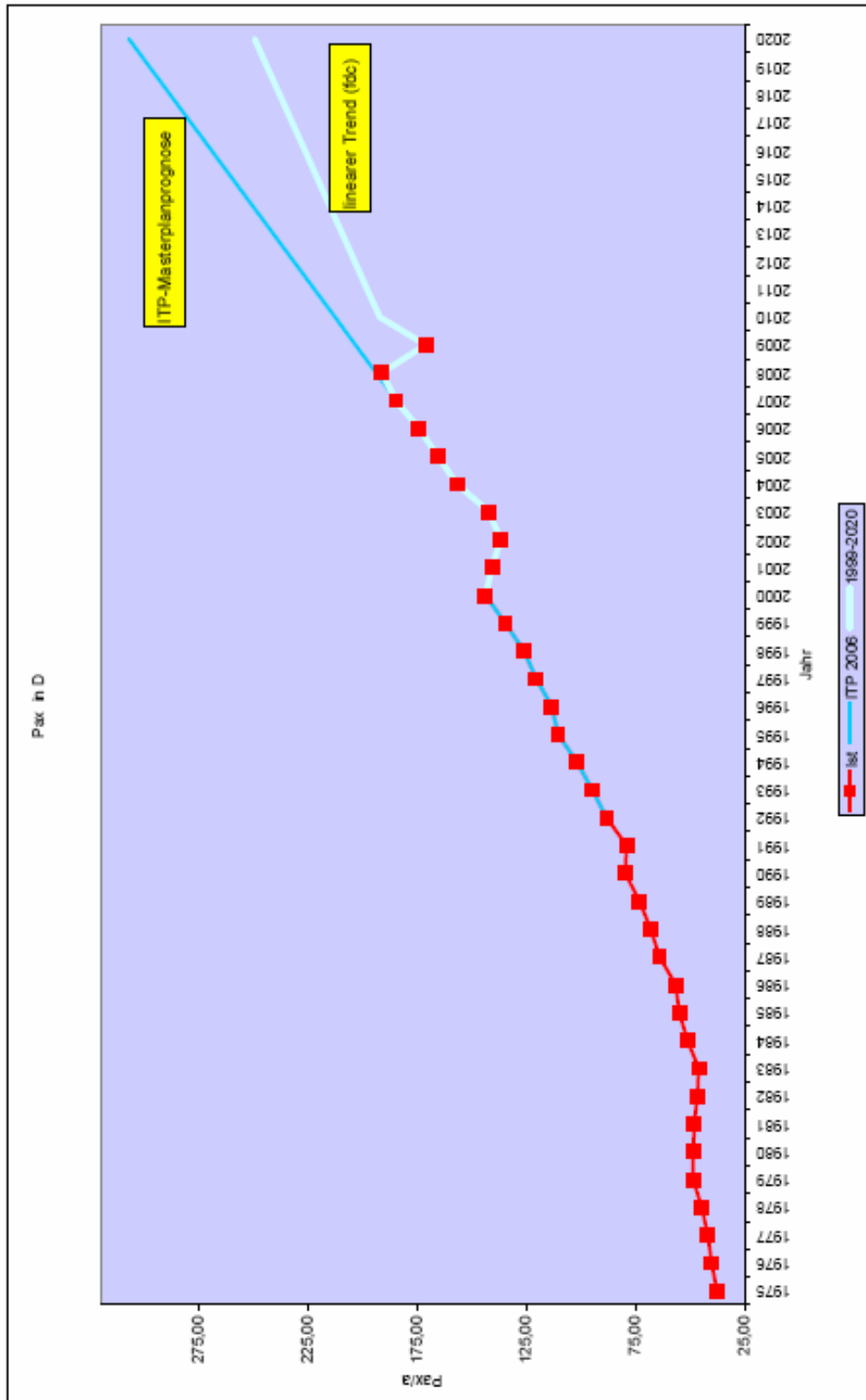
Anlage 1 ADV Graphik zu Restriktionen auf deutschen und internationalen Flughäfen

Deutschland verschläft den internationalen Standortwettbewerb und koppelt sich vom Weltluftverkehr ab



1) An 16 größten US-Airports lediglich in Minneapolis (freiwillige) Beschränkung der Anzahl möglicher Nachtflugbewegungen
 2) Seit So 2008 in Leipzig nur Frachtverkehr nachts zulässig
 Quellen: ACL, ADV, Acnusa Airport, Antalya, Ali, Boeing, DFT, DLR, Dubai International Airport, SACN

Anlage 3 Vergleich ITP-Prognose von 2005 mit linearem Trend 2009 für das Planungszieljahr 2020 und langfristige Entwicklung Passagieraufkommen in Deutschland



Verzeichnis der Quellen

- [1] ADV, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, Positionspapier Planungssicherheit für deutsche Flughäfen Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen, Berlin 16.01.2009.
- [2] ADV, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, Statistik 1975 bis 2009.
- [3] Boeing,
<http://www.boeing.com/commercial/noise/heathrow.html>
- [4] BVerwG, Bundesverwaltungsgericht, Urteil 4 A 1001.04, Leipzig, 16.03.2006.
- [5] BVerwG, Bundesverwaltungsgericht, Urteil 4 A 2001.06, Leipzig, 09.11.2006.
- [6] BVerwG, Bundesverwaltungsgericht, Urteil 4 A 3001.07, Leipzig, 24.07.2008.
- [7] DFS, Deutsche Flugsicherung GmbH, Luftfahrthandbuch für Deutschland, Langen, 2009.
- [8] fdc, Faulenbach da Costa Airport Consulting, Belastung der privaten Immobilienbesitzer in OF durch den Ausbau des Flughafens Frankfurt, Offenbach, den 26.03.2008.
- [9] fdc, Faulenbach da Costa Airport Consulting, Themenpapier Nr. 44 Generelle Ausnahmen vom Nachtflugverbot am Flughafen Berlin Brandenburg International, ergänzendes Verfahren, Offenbach 12. Oktober 2009.
- [10] Google Earth, 2009.
- [11] Hess-VGH, Urteil zum Ausbaufahren/Planfeststellung Flughafen Frankfurt Main, Kassel, 21.08.2009.
- [12] Initiative Luftverkehr für Deutschland, Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb, Frankfurt, Dezember 2006.
- [13] ITP, Intraplan Consult GmbH, Luftverkehrsprognose Deutschland 2020, als Grundlage für den „Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb“, München, Dezember 2006.
- [14] RDF, Regionales Dialogforum, Gutachten – Analyse von Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main, Prof. Dr. W. Hagedorn, Ergebnisbericht, Detmold, Juni 2007.
- [15] MIR, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

Planergänzungsbeschluss „Lärm-
schutzkonzept BBI“ zum Vorhaben
„Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-
Schönefeld“ vom 20. Oktober 2009, Az.:
44-6441/1/114.