

Fraport-Chef stellt Nachtflug-Regelung in Frage

FRANKFURT. Vorstandsvorsitzender Stefan Schulte plädiert für praktikable Bestimmungen für Starts kurz nach 23 Uhr.

FRANKFURT. Der Flughafenbetreiber Fraport fordert flexiblere Regelungen für Ausnahmen vom Nachtflugverbot und wehrt sich gegen eine Ausweitung auf die Zeit von 22 bis 6 Uhr. Die Gründe erläutert Vorstandschef Stefan Schulte im Gespräch.

INTERVIEW

Herr Schulte, der Protest der Fluglärmgegner richtet sich zunehmend gegen Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr. Haben Sie dafür Verständnis?

Der Flughafenbau ist auch in der Mediation, zehn Jahre lang erörtert worden. Er ist entschieden und höchststrichlerlich bestätigt worden. Bestandteil des Ausbaus war das Verbot geplanter Flüge zwischen 23 und 5 Uhr. Das wird jetzt umgesetzt – zum Vorteil dieser Region, weil es jetzt in dieser Zeit ruhig ist. Genehmigt sind auch verspätete Landungen in einem Kontingent von maximal 7,5 pro Tag übers Jahr gerechnet. Die Kritik richtet sich gegen Einzelfallgenehmigungen von Starts nach 23 Uhr, die nur zulässig sind, wenn der Verspätungsgrund außerhalb des Einflussbereichs der Luftverkehrsgesellschaften liegt.

Diese restriktive Regelung ist grundsätzlich richtig, denn wir wollen das Nachtflugverbot definitiv nicht ausweiten. In so einem Fall, beispielsweise bei Gewittern, wie wir sie in den letzten Wochen wiederholt hatten, kann es aber nicht sein, dass ein voll ausgebuchter Geolotumjet eine Minute nach elf wieder umdrehen und entlassen werden muss. Dorthin geht es der Fraport und den Fluggesellschaften. Wir brauchen eine flugbetrieblich praktikable Regelung, natürlich im Einklang mit dem Planfeststellungsbeschluss. Hierfür habe ich einen Dialog mit allen Beteiligten angestrebt.

Die Frankfurter SPD fordert ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr und sagt, dies würde sieben Prozent an Kapazität kosten.

Diese Zahl ist nicht korrekt hergeleitet. Wenn Sie die Flugbewegungen zwischen 22 und 23 und zwischen 5 und 6 Uhr nehmen und sie von allen Flugbewegungen von 5 bis 23 Uhr abziehen, dann kommen Sie vielleicht auf sieben Prozent. Aber der Frankfurter Flughafen funktioniert anders. Wir können die Flugbewegungen nach Fernost zwischen 22 und 23 Uhr nur aufrecht erhalten, wenn wir vorher die Welle der ankommenden Maschinen mit

Umsteigern haben. Das heißt, wenn zwischen 22 und 23 Uhr nicht mehr geflogen würde, würden die Airlines die Flüge von 19 bis 22 Uhr in der Konsequenz um bis zu 50 Prozent reduzieren. Es geht hier um die Attraktivität der Umtrageverbindungen für Passagiere. Das Gleiche gilt für den Morgen, wenn zwischen 5 und 6 Uhr die Landungen aus Nordamerika wegfallen. Das werden wir aber noch intensiv mit allen politisch Verantwortlichen der

Stadt erörtern. Hier sind wir im Dialog.

Der Regionalfonds zum Schutz vor Fluglärm stellt 265 Millionen Euro zur Verfügung. Zu wenig, sagt die Fluglärmkommission und fordert, die Fraport müsse mehr tun. Die Fraport tut schon eine Menge. Die 265 Millionen sind nur ein Teil von insgesamt 600 Millionen Euro. Das ist ein wegweisendes Programm, das

ja auch 19 Maßnahmen für den aktiven Schallschutz enthält. Wir haben die Gegenflüge um 300 Meter angehoben, wir fliegen den kontinuierlichen Sinkflug und werden im Herbst den Anflughöhepunkt im Endanflug erhöhen. Wir haben Antriebe gesetzt, die laute Maschinen zunehmend wirtschaftlich unattraktiv machen. Alle Maßnahmen werden dazu führen, dass es am Boden tatsächlich leiser wird.

Verspüren Sie in Deutschland eine generelle Stimmung gegen den Luftverkehr?

Nein. Umfragen zeigen, dass eine deutliche Mehrheit der Bevölkerung hinter diesen Flughafen steht. Ich sehe eine andere Tendenz: Dass nämlich Parlamentsbeschlüsse oder höchstrichterliche Entscheidungen nicht mehr akzeptiert werden. Und dass Parteipolitiker in den Vordergrund rücken. Bei aller Betroffenheit, die ich verstehe und ernst nehme – bei großen Infrastrukturprojekten, ob das eine Flughafenverlängerung oder eine Umgehungsstraße ist, werden Sie nie alle Bürger hinter sich haben. Am Ende muss aber das Allgemeininteresse dem Ausschlag geben.

Das Interview führte Markus Lachmann und Christian Stäns.



Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG. Foto: Fraport

SCHICKEN SIE UNS IHRE FRAGEN!

► 5000 Beschäftigte arbeiten bei der Deutschen Flugsicherung (DFS), davon 1900 in Löhren.

► Das Unternehmen, das zu 100 Prozent dem Bund gehört, hat einen Umsatz von einer Milliarde Euro.

► Es überwacht fast drei Millionen Flugzeuge, die im Jahr in Deutschland starten, landen oder auch das Land überfliegen.

► Jetzt sind die Leserinnen und Leser an der Reihe: Welche Fragen haben Sie an die Flugsicherung? DFS-Chef Dieter Käfer, Kommunikationsleiter Michael Kraft, Chef-Verfahrenspiloter André Bessmann und Fluglärm-Sachbearbeiter Matthias Wächter stehen bei einem Redaktionsbusch für Fragen zur Verfügung.

► Bitte schreiben, faxen oder mailen Sie Ihre Fragen an die Flugsicherung bis spätestens Montag, 16. Juli, an: Allgemeine Zeitung Mainz, Redaktion Region, Stichwort „DFS“, Erich-Dombrowski-Straße 7, 55122 Mainz; Fax: 06131/485888; E-Mail: region@vmz.de.

Anmerkungen zum Artikel in der Mainzer Allgemeinen Zeitung am 14.7.2012 Fraport-Chef stellt Nachtflug-Regelung in Frage (Interview)

Von Dietrich Elsner, Mainz, 14. Juli 2012

- **Stefan Schulte plädiert für praktikable Bestimmungen für Starts kurz nach 23 Uhr.**
 - Warum spricht Herr Schulte von 23 und nicht von 22 Uhr? Letztlich ist das lediglich eine Verschiebung um eine Stunde, die in die Umlaufpläne einzubauen ist.
- **Stefan Schulte weist auf 10 Jahre Erörterung, auch in der Mediation hin.**
 - Stefan Schulte unterschlägt, dass die angebliche Mediation in keiner Weise Ergebnis offen und ohne ein Gleichgewicht von Ausbaubefürwortern und Ausbaugegnern durchgeführt worden ist. Auch waren die drei angeblichen Mediatoren weder dafür ausgebildet noch erfahren.
 - Zudem ist das Mediationsergebnis von den drei Mediatoren ohne Herbeiführung eines Konsens der Mediationsgruppe geschrieben worden. Die Luftverkehrsindustrie, allen voran die Lufthansa, hat das Ergebnis nicht akzeptiert und mit einer Protokollnotiz relativiert.
 - Mit 10 Jahren Erörterung meint Herr Schulte sicher auch das von Ministerpräsidenten a.D. Koch zusammengestellte und einberufene Regionale Dialogforum (RDF). Auch das RDF wurde von Roland Koch so zusammengesetzt, dass die betroffene Bevölkerung im Grunde keine Chance hatte, seine Positionen wirksam einzubringen.
- **Herr Schulte sagt, dass der Ausbau höchststrichlerlich bestätigt worden sei.**
 - Das ist auf der Basis von ein paar Musterklagen, die vor der Verwaltungsgerichtsbarkeit verhandelt wurden, sicher richtig. Er lässt dabei aber vier grundsätzliche Fakten außer acht.
 - ◆ Es stehen noch ca. 250 Klagen von Städten, Kommunen sowie Privatklägern zur Entscheidung an.

- ♦ *Verwaltungsrichter können nur auf der Basis geltender Fachgesetze entscheiden und prüfen, ob diese Gesetze von der Verwaltung richtig angewendet wurden. Die Frage, ob ein Fachgesetz verfassungskonform ist und den Menschenrechten entsprechend ausgelegt worden ist, liegt nicht in der Zuständigkeit der Verwaltungsgerichtsbarkeit.*
- ♦ *Für Privatkläger endet der mögliche Gerichtsweg nicht beim Bundesverwaltungsgericht.*
- ♦ *In Bezug auf die Klagen gegen die Planfeststellung müssen alle Gerichte davon ausgehen, dass über die Planfeststellung mit dem Sofortvollzug und den vorzeitigen Besitzeinweisungen keine vollendete Tatsachen geschaffen wurden. Andernfalls würde der Rechtsstaat Bundesrepublik Deutschland ausgehebelt und das Klagerecht der Bürger sinnlos. Damit liegt das finanzielle Risiko bei einer letztinstanzlichen Entscheidung gegen die Planfeststellung vom 18.12.2007 ausschließlich beim Flughafenbetreiber Fraport. Dass die Nordwestbahn bereits gebaut und in Betrieb ist, darf diese Entscheidung nicht beeinflussen.*
- **Ja, das Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr ist ein Bestandteil des Mediationsergebnisses und wurde von der Fraport für die Planfeststellung beantragt.**
 - *Im Anhörungstermin in Offenbach wurde über die Formulierung der Regelung für Verfrühungen und Verspätungen in Nacht sehr intensiv diskutiert. Diese Regelung wurde von der Bevölkerung und den Kommunen nicht akzeptiert. Die Vertreter der Fraport haben sich in dieser Diskussion äußerst passiv verhalten, wohl in der Erwartung der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde (der hessischen Landesregierung, die gleichzeitig Hauptaktionär der Fraport ist).*
 - *Für die Bürger war es keine Frage, dass Notfälle und Flüge zur Lebensrettung auch in der Nacht durchgeführt werden dürfen. Völlig abgelehnt wurde die beantragte Regelung für Verspätungen und Verfrühungen, ebenso wie die Verkürzung der gesetzlichen Nacht, die von 22 bis 6 Uhr gilt und in der den Menschen ein Recht auf Ruhe zusteht.*
 - *Internationaler Luftverkehr ist auch in der Zeit von 6 bis 22 Uhr abwickelbar. Ankommen ist immer auch eine Funktion des Abfliegens. Wenn der Zielflughafen auf Grund des möglichen Abfluges und der Flugzeit nicht mehr sicher erreicht werden kann, darf gar nicht erst abgeflogen werden. Mit sehr wenigen Ausnahmen ist heute die Ankunftszeit selbst über lange Strecken sehr genau kalkulierbar. Verzögerungen treten häufig erst am Zielort auf. Wenn in der Kapazitätsplanung am Zielort die normalen Verspätungen jedoch nicht berücksichtigt werden, kommt es zu Problemen. Das sind Planungsfehler, die sowohl vom Luftverkehrsunternehmen als auch vom Flughafen zu verantworten sind. Daher kann daraus kein Anspruch auf eine Sondergenehmigung abgeleitet werden. (Fraport geht bei einer Verspätung von 15 Minuten noch von einem pünktlichen Flug aus. Nach langjähriger Erfahrung sind 25% aller Flüge nicht pünktlich. (Ref. Frankfurter Rundschau 18.08.2001, S. 27.) Das hat sich auch mit der Inbetriebnahme der Nordwest-Bahn nicht grundlegend verändert. (Ref. DFS/Zahlen und Fakten 06/2012)*
 - *Wer Ab- und Anflüge noch kurz vor oder kurz nach der Nachtruhe plant, hat die Folgen von ausbleibenden Sondergenehmigungen selber zu verantworten und zu tragen.*
- **Herr Schulte erwartet eine flexible Regelung für Flüge nach 23 Uhr bei Gewittern.**
 - *Das ist schon sehr verwunderlich und macht den Eindruck, dass unsere Wettervorhersagen noch auf einem Stand von 1950 wären. Heute lässt sich das weltweite Wetter bereits 2 bis 3 Tage mit hoher Sicherheit vorhersagen.*
 - *Außerdem ist der Luftverkehr durch Abgas- und Feinstaubausstoß in großer Höhe für das Entstehen extremer Wetterlagen erheblich mit verantwortlich. Es wäre die Verkehrung der Vernunft, wenn genau diese Folgen als Grund verwendet werden, die grundgesetzlich garantierte Unversehrtheit der Menschen zu beschneiden.*
 - *Bei verantwortungsvoller Planung, braucht kein voll ausgebuchter Großraumjet eine Minute nach 23 Uhr umdrehen und entladen zu werden.*

- **Herr Schulte sagt, dass die Airlines die Flüge zwischen 19 bis 22 Uhr um 50% reduzieren würden und die Attraktivität des Frankfurter Flughafens für Umsteigerverbindungen verloren ginge, wenn die gesetzliche Nacht geschützt wird.**
 - *Damit trifft Herr Schulte den Nagel auf den Kopf. Ihm geht es um das Umsteigegeschäft, dass für den Wirtschaftsstandort Rhein-Main völlig irrelevant bzw. schädlich ist. (Vergl. Hierzu die Studie „Der Nutzen großer Flughäfen“, ISSN 1618-1352)
In dieser Studie wird klar nachgewiesen, dass das weitere Wachstum eines ohnehin schon großen Flughafens eine negative Wirkung auf die Wirtschaft im Umfeld des Flughafens hat und ein Umsteigeflughafen, wie Fraport ihn als Mega-Hub anstrebt, nicht in eine dicht besiedelte Region gehört.*
 - *Wenige Direktflüge in die wichtigsten Wirtschaftsregionen der Welt würden ausreichen, um den Geschäftsreisebedarf der Region zu erfüllen. Im Übrigen reichen Zubringerdienste per Bahn zu einem zentral gelegenen Umsteigeflughafen in einem Gebiet in dem keine Menschen belastet werden, der den Flugverkehr mit Großraumjets aufnimmt, völlig aus. Das würde den teuren, unwirtschaftlichen und für die Umwelt schädlichen Kurzstreckenverkehr per Flugzeug erheblich reduzieren.*
 - *Niemand reist gerne bei Nacht und niemand drückt sich gerne in der Nacht am Flughafen herum. Die Forderung der Luftverkehrsindustrie nach mehr Flexibilität in der Nacht ist lediglich dem Wunsch geschuldet, das fliegende Material möglichst dauernd in der Luft zu halten, denn nur dann verdient es Geld.
Das kann aber nicht auf Kosten der Gesundheit der Menschen gehen.*
 - *Der Reisebedarf kommt nicht von den Fluggesellschaften, sondern von den Menschen die reisen müssen oder wollen. Die An- und Abflugzeiten würden sich lediglich von den Nachtzeiten in die Zeiten zwischen 6 und 22 Uhr verschieben. Wo ist das Problem?*
- **Stefan Schulte behauptet der Regionalfonds schützt die Menschen vor Fluglärm**
 - *Fraport überzieht die Region mit vermeidbarem Fluglärm und Schadstoffen und nimmt die Gefährdung der Gesundheit, Entwicklungsstörung bei Kindern sowie die generelle Leistungsminderung der belasteten Menschen in Kauf. Zugleich erwartet die Fraport, dass die geschädigten Menschen sich auf ihre eigenen Kosten, über Kredite oder Zuschüssen aus Steuergeldern über den Regionalfonds vor der Lärmbelastung in ihren Wohnungen und Häusern schützen.
Welch ein Hohn, denn alle passiven Maßnahmen setzen voraus, dass die Fenster geschlossen bleiben und schützen die Menschen nicht außerhalb des Hauses und den Außenwohnbereichen.*
 - *Ein großer Teil der fragwürdigen 19 Maßnahmen zum aktiven Schallschutz bestehen lediglich darin, dass der Fluglärm auf andere Orte verschoben werden soll. Der „Frankfurter Lärm-Index“ soll als Beweis verwendet werden. Was hat das mit Fluglärmschutz zu tun?*
 - *Natürlich ist jede Maßnahme zu begrüßen, welche die Lärmbelastung reduziert, doch ist die Anhebung des Gegenanfluges um 300 Meter nicht wirklich eine Maßnahme zum Schallschutz, weil die Piloten ohnehin die untere Grenze des Gegenanfluges kaum genutzt haben. Besser wäre es den Gegenanflug in niedriger Höhe ganz abzuschaffen.*
 - *Ein kontinuierlicher Sinkflug ist im Geradeausflug auf der Anfluggrundlinie ohne Einsatz von Auftriebshilfen, Störklappen, ausgefahrenem Fahrwerk und Einsatz von Motorleistung nicht möglich, da jedes Flugzeug ohne steuernde Eingriffe unterschiedlich schnell sinkt oder fliegt und die Flugzeuge sich auf der Anfluggrundlinie bei der dichten Bahnbelegung in einem vorgegebenen Sink-Profil und einer vorgegebenen Geschwindigkeit bewegen müssen, um Unfälle zu vermeiden. Alle diese Eingriffe erzeugen Lärm!*
 - *Es ist lächerlich, wenn der Anflugwinkels für die Nordwest-Bahn um 0,2°, von 3° auf 3,2° angehoben wird. Das wirkt sich maximal in einer Höhendifferenz von 60 Metern aus und bringt, ausgehend von 75 Dezibel, höchstens eine Lärmreduzierung von 0,4 Dezibel. Diese*

Reduzierung wird nicht einmal mit feinsten Messgeräten nachweisbar sein. Trotzdem ist jede noch so kleine Lärmreduzierung zu begrüßen.

- *Überkompensiert wird diese leichte Reduzierung durch die Notwendigkeit bis 10 Meilen vor der Landeschwelle einen Höhenunterschied von 300 Metern zwischen dem Anflug auf die Nord- und die Südbahn einzuhalten, wodurch die Anflüge auf die Südbahn erheblich niedriger geflogen werden müssen.*
- *Hinzu kommen die besonders großen und lauten Maschinen, die nur auf der Südbahn landen dürfen und zum Teil in einer „Transition“ von Norden, die Region besonders tief queren.*
- **Herr Schulte spürt eine deutliche Mehrheit, die hinter dem Flughafen steht.**
 - *Er will die belasteten Bürger nicht wahr nehmen und verlässt sich lieber auf eine Kampagne der Skandal PR-Agentur Burson Marsteller. Stichproben der Menschen, die sich im Rahmen der, von Burson Marsteller gesteuerten „Ja zu Fra“-Kampagne ablichten und auf Groß-Plakaten abdrucken lassen, sind Mitarbeiter bzw. Angehörige von Firmen, die am Frankfurter Flughafen arbeiten oder Menschen, die vom Flugverkehr nicht belastet sind.*
 - *Die vielen hunderttausend Menschen, die an den Demonstrationen gegen den Fluglärm teilnehmen, haben alle Kosten selber zu tragen und werden nicht von Fraport, Lufthansa und Condor bewirtet und bezahlt.*
- **Herr Schulte beschwert sich, dass Partikularinteressen in den Vordergrund des gesellschaftlichen Lebens treten würden.**
 - *Dabei übersieht er das „Partikularinteresse“ der Fraport den Gewinn zu maximieren. „Partikularinteressen“ werden für ihn sichtlich immer nur von den anderen vertreten.*
 - *Nichts ist gegen große Infrastrukturprojekte einzuwenden, wenn sie nötig sind. Sie dürfen nur nicht auf Kosten der einzelnen Bürger durchgesetzt werden.*
 - *Wenn die Gesellschaft große Infrastrukturprojekte braucht, muss sie auch die Nachteile und die Kosten auf die Gesellschaft bzw. die Nutzer der Infrastruktur gerecht verteilen. Das heißt Internalisierung aller Kosten. Unser früherer Bundespräsident Köhler hat das mit „Kostengerechtigkeit in der Logistik“ umschrieben. Ich denke das ist eine der wichtigsten Forderungen für unsere heutige Gesellschaft überhaupt, um viele Fehlentwicklungen zu beenden.*
 - *Wenn es wirklich im überwiegenden öffentlichen Interesse läge, den Flughafen an dieser Stelle so wachsen zu lassen, so müssten die belasteten Wohngebiete eben bei voller Kostenerstattung der finanziellen, gesellschaftlichen und sozialen Schäden durch den Flughafenbetreiber abgesiedelt werden.*
Ich bin sicher, wenn ganz Offenbach, Hanau, der Süden von Frankfurt (Lerchesberg, Sachsenhausen, Oberrad, Niederrad, Goldstein, usw.), Flörsheim, Hochheim, Mainz, Groß-Gerau, Trebur, Rüsselheim, Raunheim, Neu-Isenburg, Zeppelinheim, Mörfelden und viele Kommunen mehr, abgesiedelt werden müssten, würden sich schnell alternative Standorte finden lassen, in denen ein Großflughafen erheblich wirtschaftlicher und Raum verträglich zu betreiben wäre.
 - *Fraport hat die einschlägigen Gesetze unmittelbar beeinflusst und dafür gesorgt, dass die Kosten aus dem Fluglärmschutz für die Luftverkehrsindustrie nicht zu hoch werden. Die Konsequenz ist jetzt der Aufstand der belasteten Menschen. Wer Wind sät, wird Sturm ernten. Die belasteten Menschen werden solidarisch zusammen stehen und dem wirklichen „Allgemeininteresse“ zum Durchbruch verhelfen. Das kann nicht die Ausdehnung der Fraport sein, sondern die Unversehrtheit der Menschen und deren Lebensgrundlagen.*

Das Lebensrecht der Menschen ist und bleibt oberstes Gebot.