

Düsseldorf, 28.6.2010

## **Bedarf für Nachtflug zweifelhaft**

### **Nachtflugprotagonisten verlieren sich in wolkigen Aussagen**

Am 24.6 wurde in Frankfurt die Initiative „Die Fracht braucht die Nacht“ von Fluggesellschaften, Spediteuren und ihren Verbänden gegründet; anschließend fand eine Konferenz statt. Auch Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm nahmen an der Konferenz teil.

Der Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Helmut Breidenbach, zog das Fazit, dass es den Protagonisten nicht gelungen ist, überzeugend die Notwendigkeit von nächtlichen Flugbewegungen – insbesondere auf dem Frankfurter Flughafen – darzulegen. Vielmehr entstand der Eindruck, dass es den Frachtflugbetreibern nur um optimale Kapazitätsausnutzung geht – auf dem Rücken der von Nachtflug Betroffenen. Es geht dabei im wirtschaftlichen Ergebnis um nicht mehr als zweistellige Millionenbeträge - „Peanuts“ in Relation zu den Milliardenwerten, die auf dem Luftweg transportiert werden.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm bezweifelt den von der Luftfahrtwirtschaft vorgetragenen Bedarf für nächtliche Starts und Landungen. Für besonders dringende Fracht bietet eine Lufthansa Cargo-Tochter ihre Leistungen unter dem Werbespruch „Overnight ist von gestern - Time-Matters liefert noch heute“ an. Generell sind die Transportzeiten bei Nutzung der Beilademöglichkeiten von Passagiermaschinen, die tagsüber starten und landen, kürzer.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm verweist darauf, dass sich Frachtflüge am Frankfurter Flughafen recht gleichmäßig über den Tag verteilen und nur ein Teil der Ziele mit Nachtflügen angefliegen werden; offensichtlich ist der Hintergrund des Angebots nächtlicher Frachtflüge nicht eine Nachfrage speziell nach Nachtflügen, sondern Ergebnis einer wenig auf die Belange der Betroffenen Rücksicht nehmenden Umlaufplanung. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass im interkontinentalen Frachtflugverkehr mit Flugzeiten über 8 Stunden Nachtflug auch bei weitgehenden Betriebsbeschränkungen an den angeflogenen Flughäfen weiterhin möglich ist; mit einer geschickten Umlaufplanung sollte es daher möglich sein, ohne Reduzierung der Flugstundenzahl auf nächtliche Starts und Landungen zu verzichten.

Bemerkenswert ist, dass die Deutsche Post bereits vor Jahren den Nachtpostflugverkehr über Frankfurt eingestellt hat – die notwendige Servicequalität erreicht sie auch bei Transport auf dem Landweg.

Im touristischen Charterverkehr haben derzeit Reisende keine Möglichkeit, die Abflugzeiten verbindlich zu vereinbaren; Reiseveranstalter nutzen die Situation aus, um Urlauber ohne ihre Zustimmung mit einem Nachtflug zu befördern. Derzeit prüft die Bundesvereinigung, ob nicht aufgrund europarechtlicher Vorgaben die Angabe verbindlicher Abflugzeiten im Reisevertrag erforderlich ist; sie geht dabei davon aus, dass nur wenige Urlauber sich freiwillig auf einen Nachtflug einlassen würden.

Übrigens verzichten die hoch profitablen Billigfluggesellschaften Ryanair und Easyjet freiwillig auf die Nutzung gegebener Flugmöglichkeiten in der Kernnacht an den Flughäfen Frankfurt-Hahn und Berlin-Schönefeld; gerade dies konterkariert die angebliche Notwendigkeit von Nachtflügen im Passagierverkehr.

Speziell in Frankfurt und München stellen die mit schweren und daher sehr lauten Flugzeugen in der späten Nacht (vor 6 Uhr) ankommenden Interkontinentalflüge ein weiteres Nachtflugproblem dar. Angeblich erfolgen diese Ankünfte in der Nacht, damit Reisende am frühen Morgen startende Anschlussflüge erreichen können. Tatsächlich starten aber nur ganz wenige Flüge der Star-Alliance vor 7 Uhr – die nächtlichen Ankünfte führen für viele Reisende zu unnötig langen Flughafenaufenthalten.

Zu würdigen ist auch, dass der vom Fluglärmschutzgesetz gewährte Schutz unzureichend ist. Die Schutzzonen sind zu klein, um alle Betroffenen verlässlich vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu schützen; in den Schutzzonen ist das Maß des Schallschutzes viel zu gering, um einen erholsamen Schlaf sicherzustellen.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm sieht keine Veranlassung, einer erleichterten Genehmigung von Nachtflug zuzustimmen. Sie wird weiterhin an die Politiker appellieren, ihrer Verantwortung für die Gesundheit, die berufliche Leistungsfähigkeit und das Wohlbefinden der betroffenen Bürger gerecht zu werden.

Rückfragen an

Helmut Breidenbach

Berthold Fuld