

Lärminderung am Flughafen Frankfurt durch Verlagerung von Charterflügen – Eine Umsetzung des Ramsauer-Konzeptes

Prof. Dr. Richard Vahrenkamp

Logistik Consulting Berlin

Veröffentlicht in Teilen in der Frankfurter Rundschau vom 13. August 2012



Die Zunahme der Lärmmenge über dicht besiedelten Gebieten im Rhein-Main-Gebiet seit der Eröffnung der vierten Landebahn bereitet auch dem Bundesverkehrsminister Ramsauer Sorgen. So schlug er in einem Pressegespräch mit der Frankfurter Rundschau am 2. April 2012 vor, Lärmspitzen auf andere Flughäfen zu verlagern.¹

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (im Folgenden MWVL) legte für die Planung der vierten Landebahn das Konzept eines Universalflughafens zu Grunde, in dem alle Verkehrsarten abgewickelt werden sollten: Der Transport von Passagieren auf Linien- und Chartermaschinen und von Fracht auf Linienmaschinen der Passage und auf reinen Frachtmaschinen. Eine Ausnahme bildet der Express-Frachtverkehr der Paketdienste, wie DHL, UPS und FedEx, welche nicht über Frankfurt sondern über Köln und Leipzig abgewickelt wird. Das MWVL orientierte sich im Planfeststellungsbericht 2007 zum Neubau der vierten Landebahn an rasanten Wachstumsperspektiven und zielte die Marke von 701.000 Flugbewegungen auf Fraport im Jahre 2020 an. Es war von „Wachstumsmotoren“ die Rede, die es zu nutzen gelte.² Ebenso sprach die Geschäftsleitung von Fraport von „Wachstumsmotoren“, als sei Fraport ein normaler Geschäftsbetrieb, der keine großen Lärmemissionen verursachte und daher eine geschäftliche Expansion sozialverträglich verfolgen könnte.³ Das MWVL verpflichtete sich bedingungslos dieser Wachstumsideologie und unternahm keine Anstrengungen, Begrenzungen des Wachstums vorzuschlagen oder gar Rückgänge einzuplanen. Dass seit Jahren über das Flughafensystem Frankfurt diskutiert wird, zu dem die Flughäfen Frankfurt-Hahn und Köln (und bald auch Kassel) gehören, ignorierte das MWVL vollkommen, wie auch eine Verlagerungen von Flügen auf diese Flughäfen, um Frankfurt zu entlasten.⁴ Vielmehr behauptete der Planfeststellungsbericht auf Seite 523, dass keine Alternativen zur Erweiterung der Kapazität des Flughafens Frankfurt beständen und befindet sich damit im Einklang mit der Sichtweise des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs. Dieser hat in seinem Urteil zum Planfeststellungsverfahren für den Bau der vierten Landebahn vom 21.8.2009 betont, dass

¹ Manager Magazin Online, vom 2. April 2012: Ramsauer geht auf Fluglärm-Opfer zu, siehe <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,825151,00.html>.

² Planfeststellungsbeschluss, 2007, S. 490.

³ Fraport Geschäftsbericht 2010, S. 51.

⁴ Siehe z.B. Airlog GmbH, Herausgeber: Ein praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt, Dortmund, 2004.

Verlagerungen von Verkehren auf andere Flughäfen nicht im öffentlichen Interesse der Standortstärkung lägen.⁵

Entgegen der Sichtweise des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs soll dennoch eine Alternative diskutiert werden. Dazu soll das Augenmerk auf das Segment der Charterflüge gelenkt werden und gefragt werden, in wieweit eine Verlagerung dieser Flugarten auf andere Flughäfen im Flughafensystem Frankfurt die Lärmmenge mindert. Charterflüge besitzen Ziele in den Feriengebieten des Mittelmeers und der Kanaren und heben sich von den Linienflügen mit Zielen in Europa ab, als diese von besonderen Fluggesellschaften angeboten werden, wie z.B. Condor und TUIfly, die sogar in Fraport Wartungsstationen betreiben und daher als dort „beheimatet“ angesehen werden.⁶ Die Charterflüge in Frankfurt besitzen im Unterschied zu den Linienflügen aber keine Funktion für das Funktionieren des Frankfurter Drehkreuzes.⁷ Europaflüge der Linienflüge füllen die Langstreckenflüge ab Frankfurt mit Passagieren und Fracht.⁸ Bei Charterflügen ist dies aber nicht der Fall. Daher können diese ohne Einbußen für die internationale Drehkreuzfunktion von Frankfurt auf die Flughäfen des Flughafensystems Frankfurt verlagert werden.

Deutschlandweit besitzen die Charterflüge einen Anteil von 40% an den Flügen mit Zielen in Europa. Schätzt man konservativ den Anteil der Charterpassagiere in Frankfurt auf 25%, so würde eine Verlagerung die Flugbewegungen in Frankfurt um einen entsprechenden Prozentsatz senken, d.h. von ca. 500.000 auf ca. 375.000 pro Jahr. Wichtig ist dann eine Begrenzung der Lärmmenge für Frankfurt auf 375.000 Flugbewegungen, damit die Einsparung von 125.000 Flugbewegungen nicht vom Wachstum aufgesaugt wird.

⁵ Randnummer 521.

⁶ Planfeststellungsbeschluss, 2007, S. 1162.

⁷ Auch das Bundesverwaltungsgericht kommt in seiner Begründung zu seinem Urteil (BVerwG 4 C 8.09) zu den Nachtflügen in Fraport vom 17.8.2012 zu der Unterscheidung von Drehkreuzverkehren und Verkehren, die nicht Drehkreuz relevant sind, Ziffer 98, S. 37.

⁸ Zur Hubfunktion siehe meine Studie: Globale Luftfrachtnetzwerke – Laufzeiten und Struktur, Grin Verlag, 2. korrigierte und erweiterte Auflage, München 2012.

Eine Verlagerung des Charterbetriebs trägt insbesondere zur Minderung von Fluglärm in der Nacht bei. Wenn man sich die Flugpläne von Fraport anschaut, fällt auf, dass morgens in der Zeit von 5 Uhr bis 7 Uhr fast ausschließlich Charterflüge starten, aber keine Langstreckenflüge. Der Abfluglärm morgens stammt also von den Charterfliegern. Ein ähnliches Bild ergibt für die Landungen. Von den 21 Landungen nach 22 Uhr, die beispielhaft am Dienstag des 3. Juli 2012 nach den Daten des Flugplans von Fraport erhoben wurden⁹, waren 12 von Charterfliegern. Auch im Planfeststellungsbericht 2007 hob das MWVL hervor, dass der Charterflugbetrieb viele Flugbewegungen in der Nacht hervorrufe. Es rechtfertigte den Nachtflugbedarf der Chartergesellschaften mit dem Argument, dass diese in Fraport beheimatet seien.¹⁰ Dieses sei daher ein standortspezifischer Bedarf an Nachtflügen. Zutreffend weist das MWVL darauf hin, dass Nachtflüge den Chartergesellschaften einen verbesserten täglichen Umlauf des Fluggeräts erlaube.¹¹ Eine Streichung von Nachtflügen führe zu niedrigeren Auslastungen des Fluggeräts und damit höheren Ticketpreisen. Aber anstatt aus diesem Zusammenhang die Schlussfolgerung zu ziehen, dass den Chartergesellschaften Nachtflüge einzuräumen seien, wie das MWVL es tut, wäre es angebracht, der Politik die Entscheidung darüber einzuräumen, ob der Nachtruhe ein Vorrang einzuräumen sei und dafür höherer Ticketpreise zu akzeptieren wären. Damit hätte die Rhein-Main-Region eine klare politische Option.

⁹ http://www.frankfurt-airport.de/content/frankfurt_airport/de/fluege/ankunft.html

¹⁰ Planfeststellungsbericht, 2007, S. 1162.

¹¹ Planfeststellungsbericht, 2007, S. 1164.