

Betrieb ohne Nachtflüge möglich

Frankfurter Flughafen: Regionales Dialogforum legt Gutachten vor / Verzicht kostet 146 Millionen Euro

Auf die Nachtflüge am Frankfurter Flughafen kann grundsätzlich verzichtet werden. Die Kosten für Verlagerung oder den Verzicht auf Flüge summieren sich jährlich aber auf 146 Millionen Euro. Zu diesem Urteil kommt ein im Auftrag des Regionalen Dialogforums (RDF) erstelltes Gutachten.

VON WOLFGANG SCHUBERT

Frankfurt · 10. Mai · "Wir sind einen wichtigen Schritt weiter in Richtung Nachtflugverbot", bewertete RDF-Vorsitzender Johann-Dietrich Wörner das Ergebnis der Expertise. Das Nachtflugverbot sei "politisch von der Landesregierung und dem Landtag abgesichert, aus juristischer Sicht prinzipiell machbar, im Antrag von Fraport zum Planfeststellungsverfahren enthalten und nun laut diesem Gutachten auch praktisch realisierbar", sagte Wörner am Montag.

Ohne auf Einzelheiten einzugehen, räumte Wörner ein, dass bei einer Umsetzung des Nachtflugverbots zwischen 23 Uhr und 5 Uhr erhebliche "wirtschaftliche Konsequenzen entstehen". Über Details will das Dialogforum am 15. Juni mit den betroffenen Fluggesellschaften diskutieren und dabei auch deren Akzeptanz der Vorschläge des Gutachters Achim Fränkle ausloten.



Nachtflugverbot

Das Nachtflugverbot ist Bestandteil des Mediationsergebnisses, in dem im Januar 2002 die Rahmenbedingungen für den Ausbau des Frankfurter Flughafens festgeschrieben worden sind. Danach dürfen zwischen 23 Uhr und 5 Uhr morgens keine planmäßigen Flüge stattfinden. Die Fluggesellschaften, allen voran die Lufthansa, lehnen das totale Nachtflugverbot allerdings ab und fordern ein "praktikables Nachtflugverbot" mit Ausnahmeregelungen. Lufthansa argumentierte, weil Fracht in aller Regel "just in time" beim Empfänger sein müsse, könne auf die Nachtflüge nicht verzichtet werden. Ferienflieger wie Condor oder Hapag Lloyd betonten, sie müssten aus Gründen der Wirtschaftlichkeit viermal pro Tag zwischen Deutschland und den Ferienzielen rings um das Mittelmeer verkehren. Die letzten dieser Flüge kommen jedoch zumeist erst nach Mitternacht in Frankfurt an. Bereits vor einem Jahr hatte das Regionale Dialogforum von Juristen prüfen lassen, ob ein Nachtflugverbot nach nationalem und europäischem Recht überhaupt durchsetzbar ist. Das RDF sah auch dabei eine "grundsätzliche Machbarkeit".

Nach Informationen der *FR* sind vom Nachtflugverbot in erster Linie die Deutsche Post mit ihrem Nachtpost-Stern, Lufthansa Cargo mit ihren Frachtmaschinen, die Lufthansa-Tochter Thomas Cook (Condor), aber auch die Ferienflieger Hapag Lloyd und Air Berlin betroffen. Der Nachtpost-Stern, bei dem Flugzeuge aus elf Städten zwischen 0.30 Uhr und 1.30 Uhr Post nach Frankfurt und zurück transportieren, könnte nach Ansicht des Gutachters nach Leipzig verlagert werden. Die Kosten für Planung und Infrastrukturaufbau belaufen sich laut Expertise auf 38 Millionen.

Lufthansa-Fracht müsste ihre 42 Nachtflüge pro Woche zwischen 22 und 23 Uhr abwickeln oder vom Flughafen Köln starten. Dort gibt es kein Nachtflugverbot. Die Kosten von LH-Cargo für zusätzliche Fahrten mit Lastwagen zwischen Köln und Frankfurt oder entstehende Verluste, wenn Fracht nicht zu der Zeit geflogen werden kann, die vom Kunden gewünscht ist, rechnet Gutachter Fränkle pro Jahr mit 76,1 Millionen Euro hoch. Die Frachtabteilung von Lufthansa hatte in der Vergangenheit betont, würde sie zu einer Verlagerung der Cargo-Flüge gezwungen, gingen in Frankfurt rund 2000 Arbeitsplätze verloren.

Weil Condor ihre Werft in Frankfurt habe, könne die LH-Tochter den Betrieb nicht verlegen, meint der Gutachter. Sie müsse auf die Nachtflüge nach Frankfurt ganz verzichten, was ein jährliches Minus von 13,7 Millionen Euro ergebe. Air Berlin habe jährliche Verluste von 2,4 Millionen Euro.