

Flughafenbetrieb von fünf bis 23 Uhr ist notwendig und höchstrichterlich bestätigt

Fraport weist Forderung nach einer Aufgabe der Tages-Randstunden zurück

10.07.2012

55/2012

FRA/ho – „Die Betriebszeiten des Flughafens Frankfurt mit Starts und Landungen zwischen fünf und 23 Uhr sind von der Planfeststellungsbehörde genehmigt und vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt worden“, erklärte ein Fraport-Sprecher zur aktuellen Diskussion über die Nutzungszeiten des größten deutschen Flughafens.

Zur immensen Bedeutung der Tages-Randzeiten von fünf bis sechs Uhr sowie von 22 bis 23 Uhr, auf deren Verzicht derzeit einige Stimmen pochen, erläuterte der Sprecher: „Ohne diese Randstunden kann der Flughafen Frankfurt die vielen wichtigen Verbindungen in alle Welt nicht aufrechterhalten.“ Ein Wegfall der morgendlichen und abendlichen Kapazitäten würde Frankfurt vom wichtigen Interkontinental-Verkehr abschneiden, da früh morgens die Interkontinental-Flüge aus Nordamerika, sowie Asien landen und spät abends die Starts in Richtung Asien, Südamerika sowie Afrika stattfinden. Man akzeptiere das nächtliche Verbot geplanter Flüge, das in der jetzt praktizierten Form auf dem Ergebnis der Mediation basiere, könne aber keine weiteren Einschränkungen hinnehmen. „Andernfalls würden in Folge vieler wegfallender Interkontinental-Verbindungen auch zahlreiche weitere Flugbewegungen für Umsteigepassagiere gestrichen und damit das Drehkreuz Frankfurt massiv an Bedeutung verlieren“, sagte der Fraport-Sprecher.

Eine Entwicklung, die sich laut Fraport nicht nur unmittelbar auf die Arbeitsplätze am Flughafen auswirken, sondern die Infrastruktur und den damit verbundenen wirtschaftlichen Wohlstand der gesamten Region schwächen würde.

Der Flughafenausbau sei nicht zum Selbstzweck erfolgt, sondern als Reaktion auf das gestiegene Mobilitätsbedürfnis von Privatpersonen und Wirtschaft. Dafür habe man den Kompromiss eines nächtlichen Verbots geplanter Starts und Landungen akzeptiert: „Heute ist die Situation für die Anwohner besser als noch vor einem Jahr – vor Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest gab es in den verkehrsstarken Sommermonaten über 60 nächtliche Flugbewegungen zwischen 23 und fünf Uhr, heute hingegen finden in derselben Zeit keine geplanten Flugbewegungen statt. Auch in den Tagesrandstunden von fünf bis sechs Uhr sowie von 22 bis 23 Uhr gibt es mittlerweile eine Deckelung auf kumuliert 133 geplante Flugbewegungen pro Tag, während zuvor in dieser Zeit nahezu ohne Beschränkungen der Flugbewegungen geflogen werden durfte.“ Es sei an der Zeit, dass diese deutliche Entlastung in der Region anerkannt werde.

Dem Vorwurf, das Nachtflugverbot werde ausgehöhlt, trat der Sprecher vehement entgegen: „Der Flugbetrieb ist ein komplexer Prozess, bei dem immer die Gewährleistung der Sicherheit im Vordergrund steht. Deshalb kann es zum Beispiel bei schwierigen Wetterlagen, wie sie derzeit gehäuft auftreten, im Tagesverlauf zu Verzögerungen kommen, die sich nicht immer bis zum Ende der Betriebszeit um 23 Uhr abbauen lassen. Für solche Situationen braucht ein internationaler Flughafen wie Frankfurt die notwendige Flexibilität ohne damit das

Nachtflugverbot auszuhebeln – im Interesse der Passagiere wie auch der Reputation unserer Region.“

Als „unsachlich“ bezeichnet Fraport die Behauptung, die Region würde seit Eröffnung der Northwest-Landebahn „verlärm“: „Die Anzahl der Flugbewegungen im ersten Halbjahr 2012 liegt in etwa auf Vorjahresniveau – die Flugbewegungen verteilen sich nun aber auf vier Start- und Landebahnen anstatt wie bisher auf drei Pisten. Natürlich gibt es dann auch entlastete Gebiete“, verdeutlichte der Unternehmenssprecher. Die Entlasteten meldeten sich jedoch nur dann zu Wort, wenn aus anderen Kommunen die Rückkehr zum alten Bahnsystem gefordert werde. Entscheidend sei nunmehr, die in der „Allianz für mehr Lärmschutz“ vereinbarten Maßnahmen so zügig wie möglich umzusetzen und die Lautstärke des Verkehrs von der steigenden Frequenz der Flugbewegungen zu entkoppeln.