

1. Die wirtschaftliche Bedeutung von wettbewerbsfähigen Betriebszeiten und Nachtflügen an den Drehkreuzen des deutschen Luftverkehrs

Als führende Exportnation muss Deutschland eng und effizient mit anderen Wirtschaftsregionen in der Welt verknüpft sein. Die Luftfracht nach Asien machte 2010 insgesamt 32% des Gesamtwertes aller deutschen Exporte in diese Region aus. Ebenso lag der Wertanteil der Luftfracht nach Übersee bei über 30 % aller deutschen Exporte über den Atlantik. Insgesamt über 50% der deutschen Luftfracht werden von Frankfurt aus in alle Welt verschickt, davon rund 33% über Nachtflüge. Gerade die Luftfracht würde somit unter einem Nachtflugverbot massiv leiden.

Die deutsche Wirtschaft braucht daher flexible und international wettbewerbsfähige Betriebszeiten an deutschen Flughäfen. Dafür sind bedarfsgerechte, international wettbewerbsfähige Nachtflugmöglichkeiten nötig. Nur wenn die deutschen Unternehmen an einen Luftverkehr angeschlossen sind, der mit Hilfe von Nachtflügen Zeitzonen übergreift, können sie im Welthandel konkurrieren. Globalisierte Produktionsbedingungen erfordern den sogenannten „Nachtsprung“ – den Transport in der Nacht. Der „Nachtsprung“ ermöglicht Frachtkunden, ihre Güter am Ende eines Produktionstages zu versenden und am nächsten Morgen (USA) oder am übernächsten Morgen (Asien) am Zielort auszuliefern. Ebenso wie auf das internationale Straßen- und Schienennetz, ist der globalisierte Markt auf den „Nachtsprung“ über die Luft von Kontinent zu Kontinent angewiesen.

Durch das Nachtflugverbot droht dem Standort Deutschland ein Verlust an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber vergleichbaren Standorten im Ausland. An vielen anderen Flughäfen in Europa ist ein durchgängiger oder weitgehend unbeschränkter Betrieb gestattet, u.a. in London, Paris, Amsterdam und Madrid.

Auch das bisherige Investitionsverhalten der deutschen Wirtschaft spiegelt die Wichtigkeit der Anbindung an ein wettbewerbsfähiges und bedarfsgerechtes internationales Flugverkehrsnetz mit Nachtflügen: 83% aller Direktinvestitionen in Deutschland erfolgen in Flughafenumlandregionen. Insgesamt 57% der Unternehmen geben an, dass sie ihre Investitionen nicht getätigt hätten, wenn keine entsprechenden Luftverkehrsverbindungen vorhanden gewesen wären. Fast ein Viertel (23%) der Unternehmen erklären, dass sie ihren Standort verlagern würden, wenn sich die Luftverkehrsanbindung erheblich verschlechtert. Wird das Frachtdrehkreuz Frankfurt geschwächt, hat dies eine massive Verschlechterung der Produktionsbedingungen für die betroffenen Unternehmen zur Folge.

Frankfurt ist im Passagier- und Frachtverkehr eines der wichtigsten Flughafendrehkreuze der Welt. Für die deutsche Volkswirtschaft insgesamt ist es von herausragender Bedeutung. Für die Logistikbranche – den drittgrößten Wirtschaftsbereich Deutschlands – ist Frankfurt einer der wichtigsten Frachtflughäfen Europas und strategischer Mittelpunkt für die gesamte deutsche und europäische Transportwirtschaft.

Die Vernetzung von Fracht- und Passagierverkehren ist ein wesentlicher Faktor für den Erfolg des Flughafens Frankfurt als Frachtdrehkreuz. Insgesamt 45% der Fracht wird als sogenannter „Belly“-Transport an Bord von Passagiermaschinen mitgeführt. Gerade das reibungslose Zusammenspiel von Fracht- und Passagierströmen macht das Frachtdrehkreuz Frankfurt attraktiv. Ein Nachtflugverbot würde diese Verkehrsströme voneinander entkoppeln und das Frachtdrehkreuz Frankfurt damit erheblich schwächen.

2. Stellungnahmen des Bundesverkehrsministeriums

„...Für das BMVBS ist aber bereits jetzt klar, dass der Flughafenstandort Frankfurt/Main als größter europäischer Frachtflughafen und drittgrößter Flughafen im Passagierbereich eine elementare Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft und für den Luftverkehrsstandort Deutschland hat.

Für den Fall, dass der Planfeststellungsbeschluss ein absolutes Nachtflugverbot in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr vorsehen sollte, weise ich daher vorsorglich darauf hin, dass es nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Bund bei der Prüfung des Beschlusses sein Bundesinteresse an einem nächtlichen Flugbetrieb im Rahmen des § 31 Abs. 2 Nr. 4 in Verbindung mit § 6 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz erklärt.“

(Quelle: aus dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Abteilungsleiter Luft- und Raumfahrt an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 10.09.2007)

„... Auch zum Flughafen Frankfurt/Main muss ich in Erinnerung rufen, dass das BMVBS die Bedeutung dieses im europäischen Vergleich größten Frachtflughafens sowie drittgrößten Flughafens im Passagierbereich immer unterstrichen hat. Vom ihm hängen weltbekannte Unternehmen im Rhein/Main Gebiet und tausende hochwertige Arbeitsplätze ab. Verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich hat das BMVBS daher ein elementares Interesse daran, dass dieser Flughafen auf Grund seiner Hub-Funktion auch nachts Flugverkehr adäquat abwickelt.

Auch im Entwurf des Flughafenkonzeptes 2008 der Bundesregierung wird auf die Bedeutung des Flughafens Frankfurt/Main und den notwendigen Betrieb in den Nachzeiten hingewiesen...“

(Quelle: aus dem Schreiben des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee an den Vorstandsvorsitzenden Deutsche Lufthansa AG vom 18.05.2009)

3. Stellungnahme der Bundesregierung

„... Der Luftfrachtverkehr ist Teil einer logistischen Transportkette. Diese Transportkette ist in Deutschland maßgeblich auf die Bedürfnisse der Auftraggeber (Industrieunternehmen/Spediteure) abgestimmt. Durch zunehmende Spezialisierung ist eine Konzentration auf immer weniger Anbieter erfolgt, die vorzugsweise solche Flughäfen nutzen, die ihren Bedürfnissen entsprechende Infrastrukturen vorhalten und flexible Betriebszeiten auch zu Nachtstunden aufweisen.

Da mit der absehbaren Zunahme der Luftfracht wichtige Standortfaktoren verbunden sind, muss die Bundesregierung aus volkswirtschaftlichen Gründen ein starkes Interesse daran haben, verlässliche Rahmenbedingungen zu schaffen, um bedarfsgerechte Kapazitäten für die Abwicklung von Flugzeugbewegungen und den Umschlag von Luftfracht entwickeln und vorhalten zu können.

Bei allen Entscheidungen über Frachtverkehr ist zu berücksichtigen, dass dieser weitgehend nachts abgewickelt wird.

(...)

Zur Durchführung dieser Verkehre und um die Fläche der Bundesrepublik Deutschland mit solchen Dienstleistungen versorgen zu können, müssen bedarfsgerechte Kapazitäten auch in der Nacht zur Verfügung stehen, um auch zukünftig die Vernetzung Deutschlands mit den Wachstumsmärkten zu sichern. Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist es geboten, eine Abwanderung entsprechender Verkehre zu Flughäfen ohne Nachtflugrestriktionen ins benachbarte Ausland zu verhindern.

Deshalb gibt es bereits heute auf Grund der günstigen geografischen Lage und Bedeutung für die Frachtverkehre insbesondere für die Flughäfen Frankfurt, Frankfurt-Hahn, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, Hannover und Nürnberg einen Betrieb in den Nachstunden.“

(Quelle: aus dem Flughafenkonzept der Bundesregierung von 2009, S. 23f. u. 59f.)