



Nachtflug – Was ist nötig und möglich?

Dr. Michael Engel, Geschäftsführer
Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) e.V.

Fachtagung „Die Fracht braucht die Nacht“
Frankfurt, den 24. Juni 2010

Wer ist der BDF? Wofür stehen seine Mitglieder?

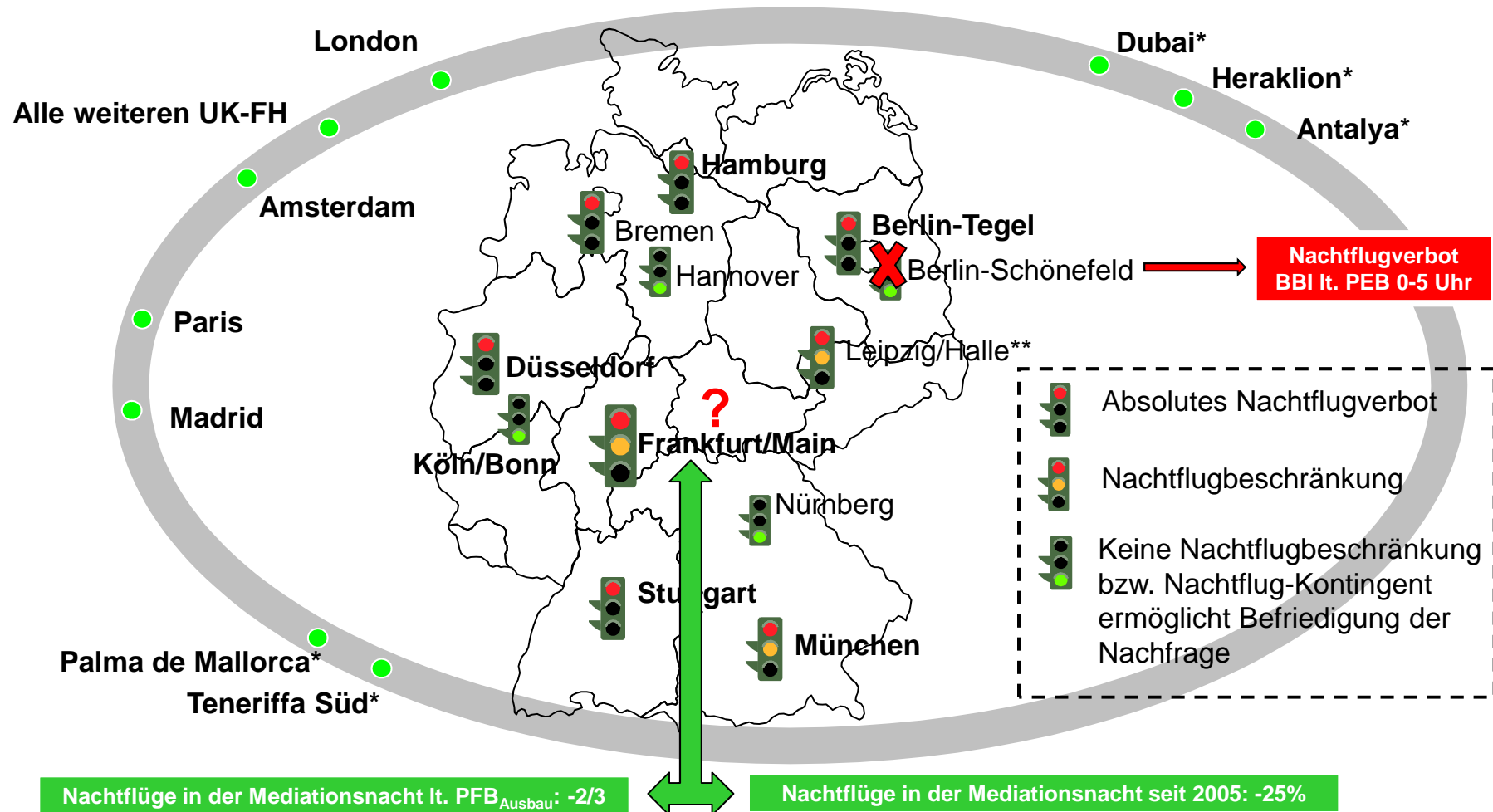


Umweltbundesamt:

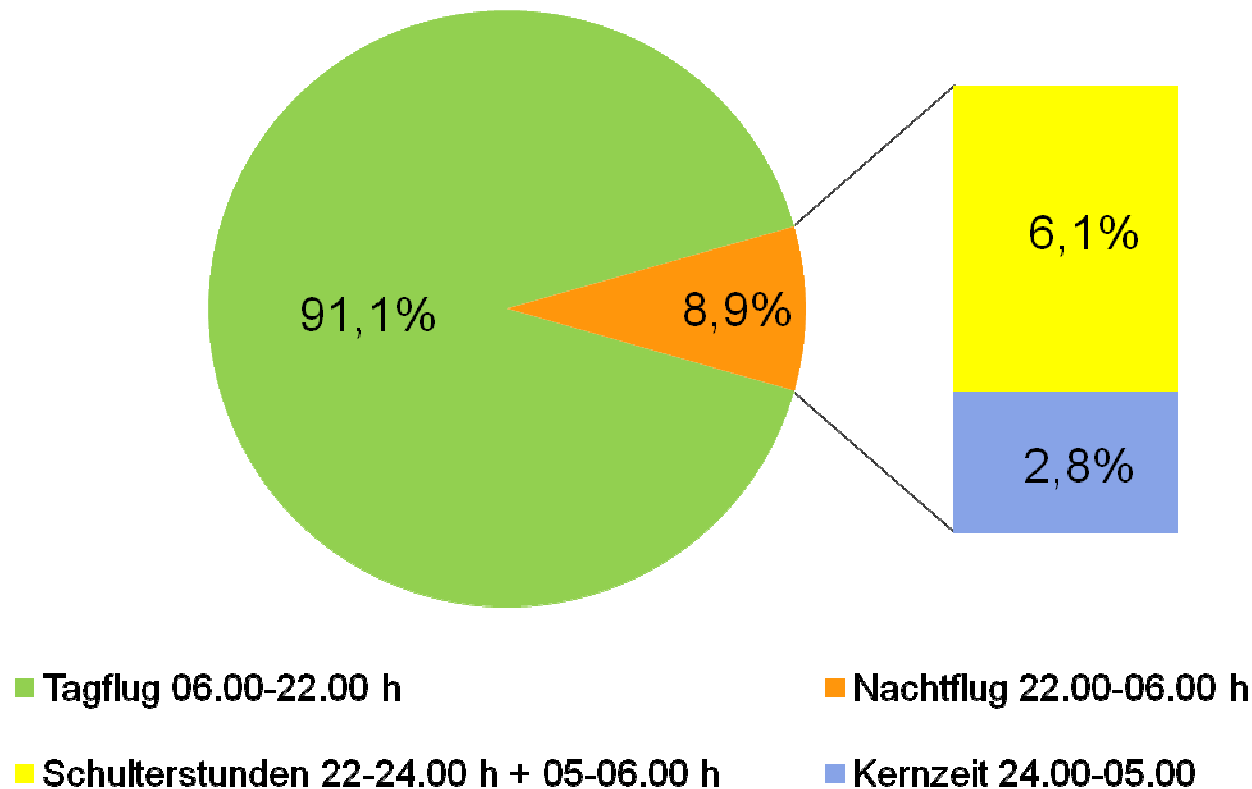
„Vor allen an den großen Flughäfen wird von der Luftverkehrswirtschaft zukünftig eine Ausweitung des Nachtflugverkehrs angestrebt.“

[Einladung zur UBA-Fachtagung Nachtfluglärm, 20.4.2010]

Nächtliche Betriebsbeschränkungen bestehen nahezu bundesweit Für Flugzeuge bestehen nachts kaum noch Start- und Landemöglichkeiten



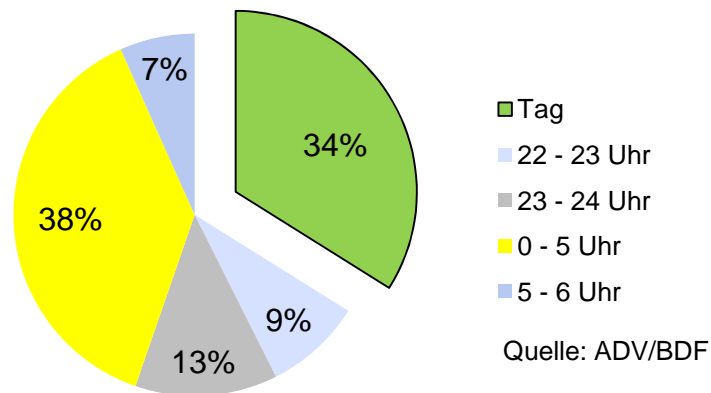
Anteil Nachtflüge unter 10 Prozent Aber wichtiges Zeitfenster für touristischen und Frachtverkehr



Quelle: Auswertungen OAG, 24. KW 2008

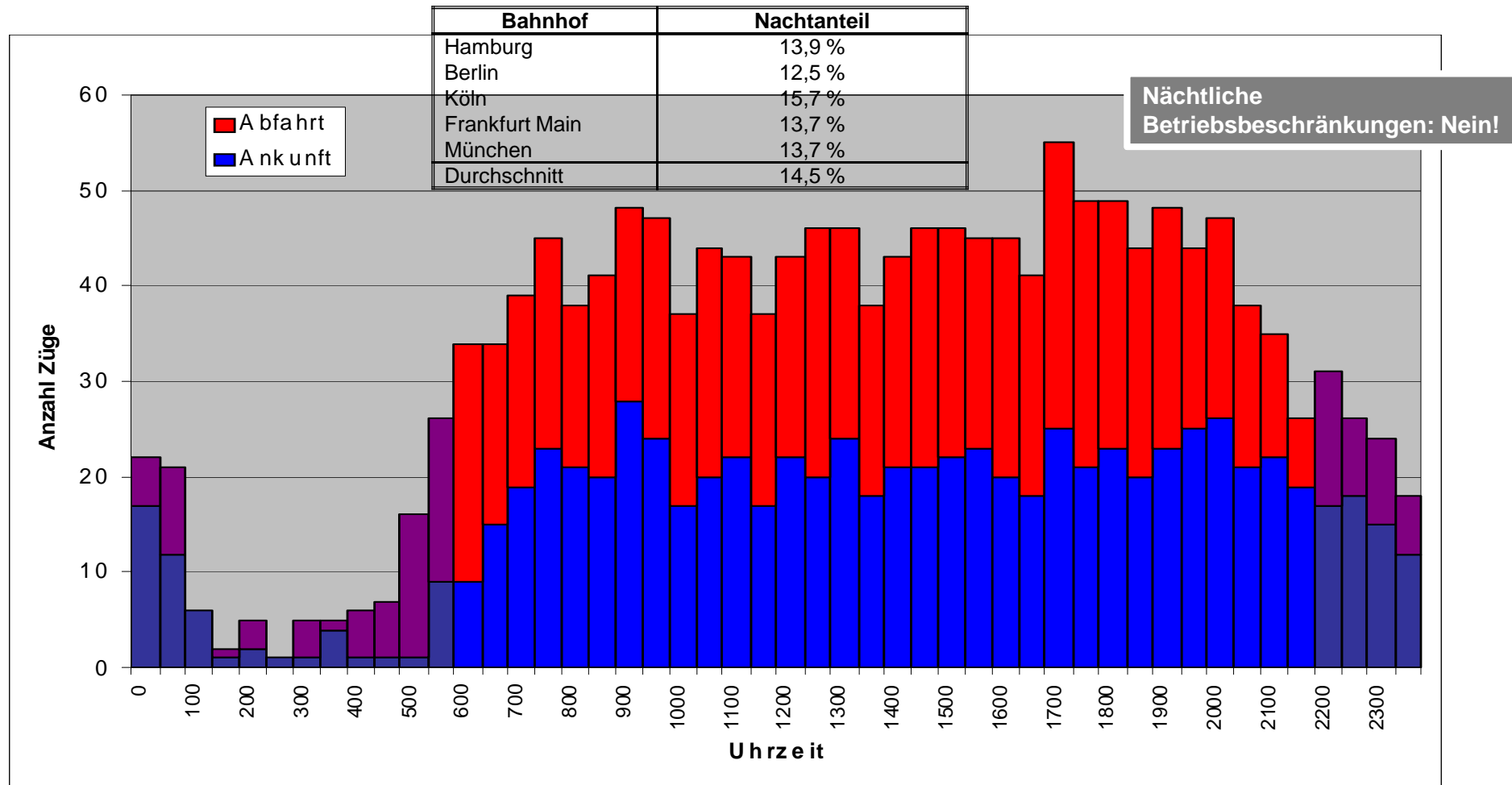
Im Frachtverkehr ist der Nachtflug eine Geschäftsgrundlage

Anteil der Flugbewegungen im Frachtverkehr (2008)



- Frachtverkehr ist extrem vom Nachtflug abhängig. Zwei Drittel der Flugbewegungen finden während der sogenannten juristischen Nacht statt.
- Angebote, wie Lieferungen weltweit im Nachtsprung, sind ohne Nachtflug nicht darstellbar.

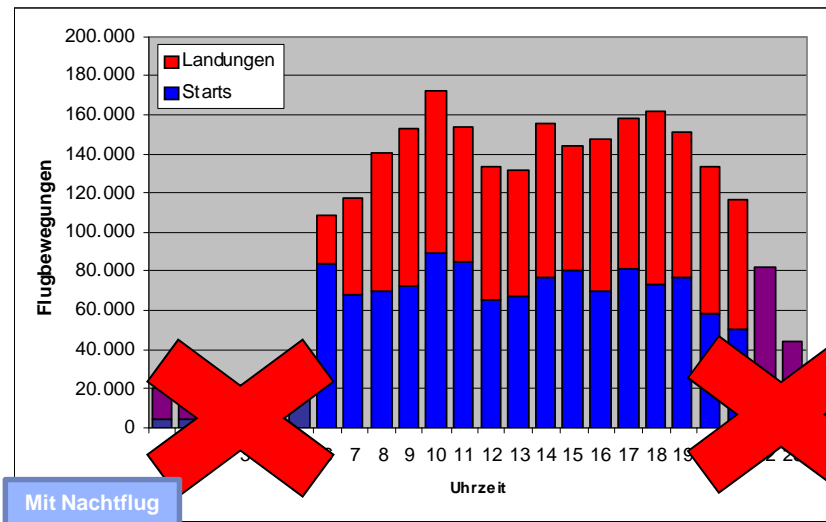
Auch im Schienenverkehr hoher Bedarf für Nachtfahrverbindungen Jeder siebte Zug im Fernverkehr fährt zwischen 22.00 und 6.00 Uhr



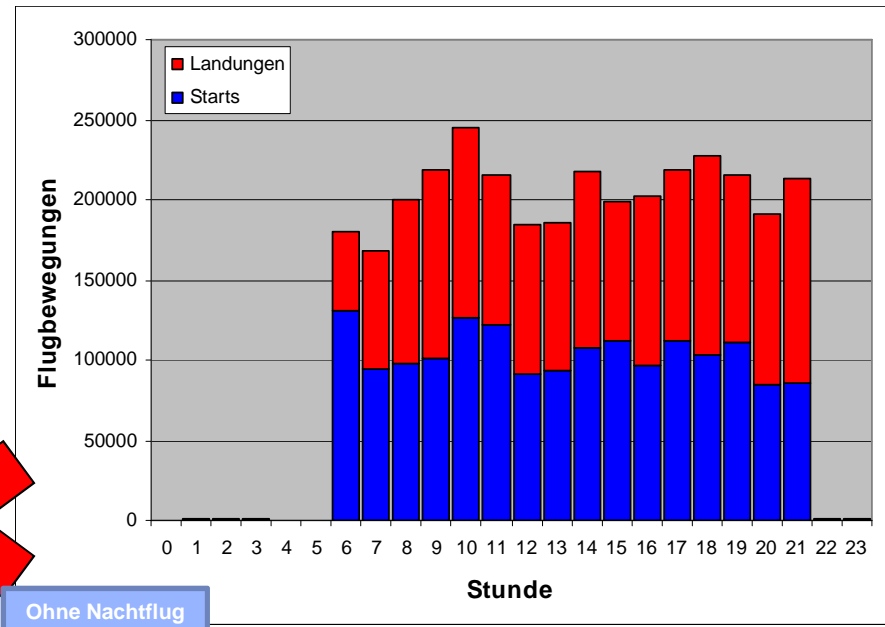
*) = Fernzüge ICE, IC u.ä.; Gesetzliche Nacht 22.00-06.00 Uhr; Quelle: DB-Fahrpläne

Nachtflüge können nicht einfach in den Tag verschoben werden Bei Nachtflugverbot bleiben bestehende Infrastrukturkapazitäten ungenutzt

Tagesganglinie

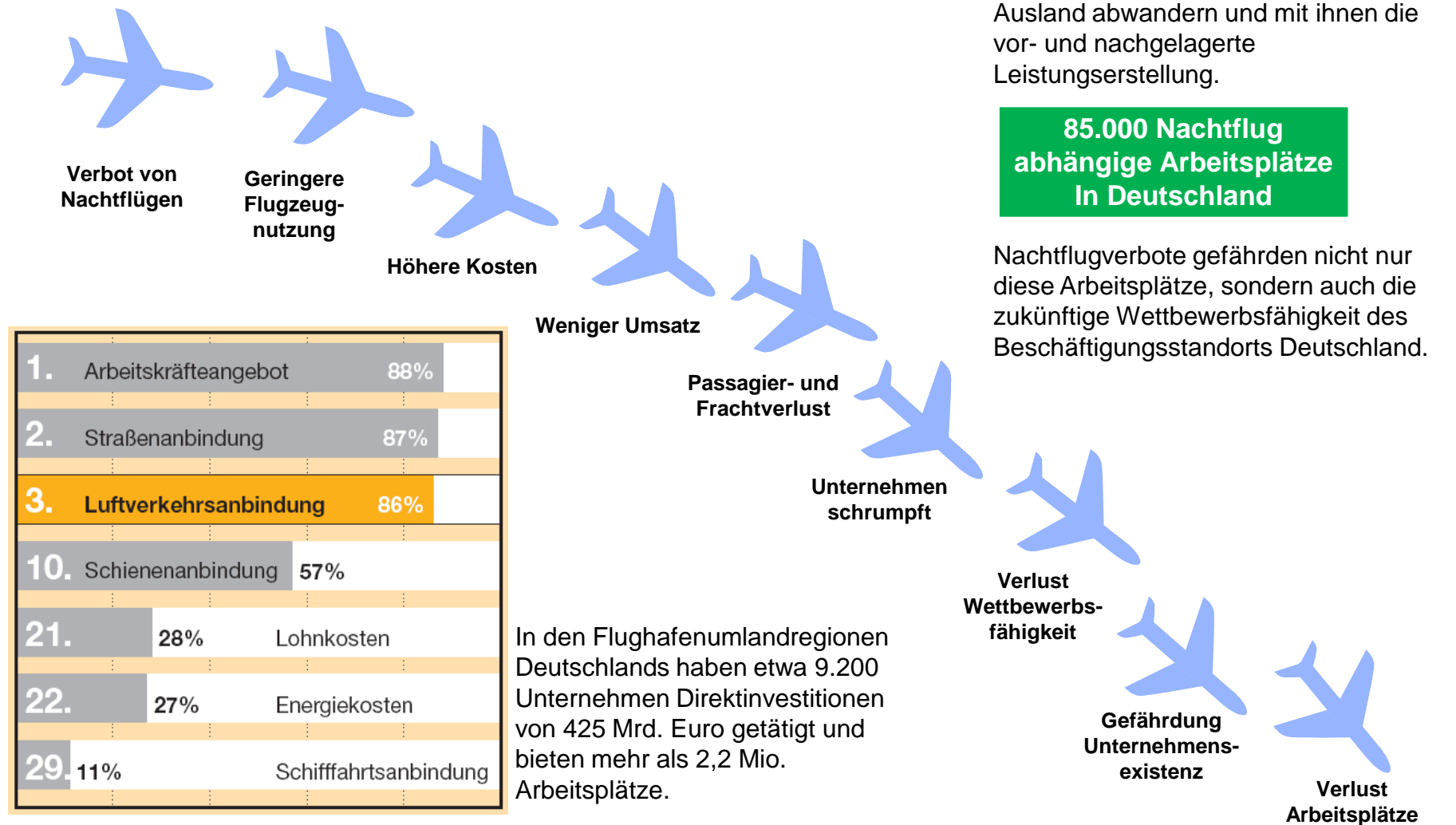


Mit Nachtflug



Ohne Nachtflug

Nachtflugverbote kosten Arbeitsplätze und Wettbewerbsfähigkeit in Deutschland



Die wichtigsten Standortfaktoren für international tätige Unternehmen in Deutschland. Quelle: ECAD

Fluggesellschaften anerkennen das Schutzbedürfnis der Anwohner Aber striktes Nachtflugverbot macht andere zu Betroffenen

Fluggesellschaften:	Verlieren ihre Wettbewerbsfähigkeit und Marktanteile.
Flughäfen:	Verlieren ihre Wettbewerbsfähigkeit und Möglichkeiten zur Refinanzierung kostspieliger Infrastrukturinvestitionen.
Verlader/Passagiere:	Verlieren wettbewerbsfähige Anbieter (Fluggesellschaften, Flughäfen, Speditionen und Touristikunternehmen) und müssen Zusatzkosten in Kauf nehmen, sowohl bei der Fracht als auch bei der Passage.
Menschen:	Verlieren Arbeitsplätze.
Umwelt:	Wird mit unnötigen Trucking- und Transfer-Verkehren (Lärm, CO ₂ -Emissionen) und anderen Umweltauswirkungen (Flächenverbrauch, Trennwirkungen) belastet.

Den BDF-Fluggesellschaften geht es nicht darum, grenzenlosen Nachtflug an deutschen Flughäfen zu erreichen. Den BDF-Fluggesellschaften geht es darum, die wenigen bestehenden Nachtflugmöglichkeiten in Deutschland zu erhalten, weil es für diese Flüge einen Bedarf gibt und sie für Deutschland und seine Wirtschaft lebensnotwendig sind.

Regierungskoalition erkennt Handlungsbedarf beim LuftVG Präzisierung soll ursprünglichen Zweck des Gesetzes wieder herstellen

„Wir werden uns für einen koordinierten, Ausbau der Flughafeninfrastruktur einsetzen. Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen.

Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen.

Die Wahrung des öffentlichen Erschließungsinteresses der Bundesrepublik Deutschland ist dabei zu gewährleisten.“

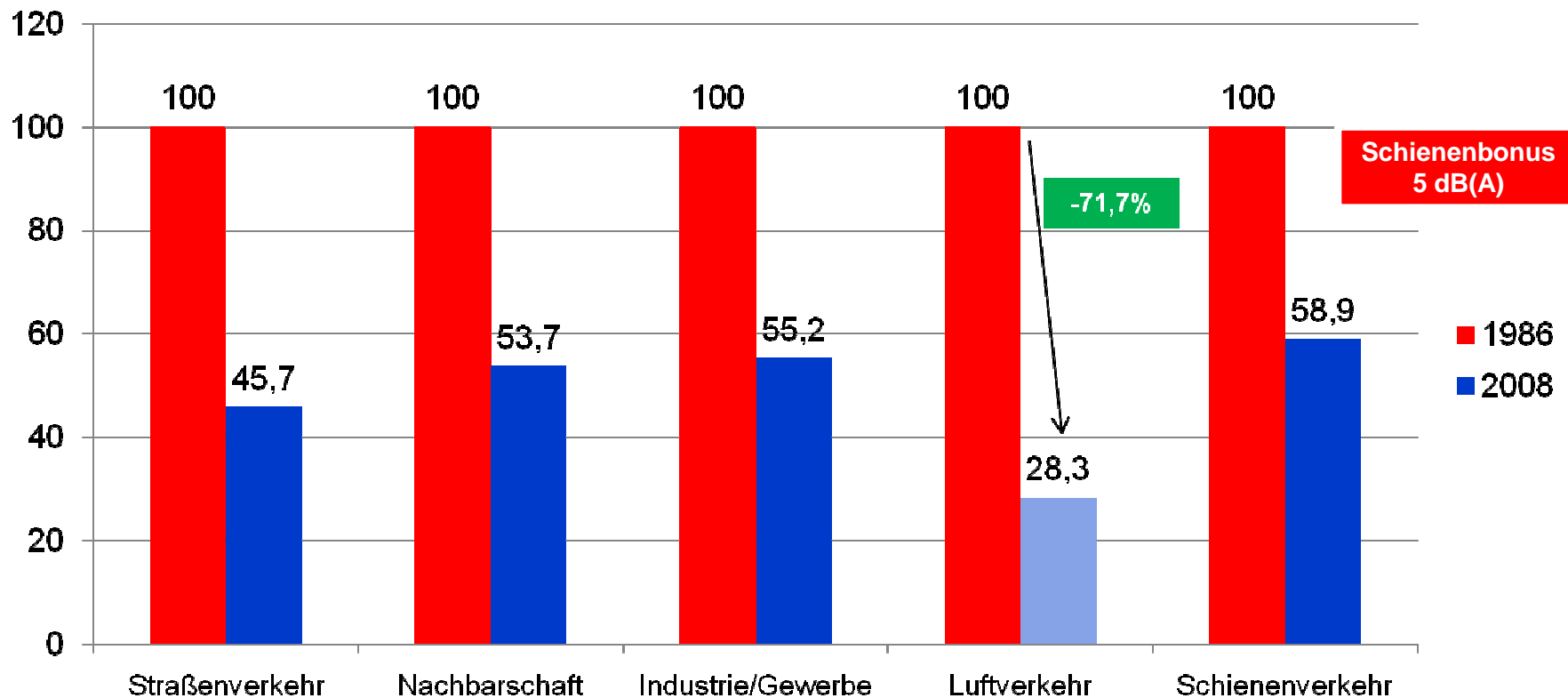
Sicherstellung wettbewerbsfähiger Betriebszeiten bedarf mehr als nur Änderung des §29b LuftVG

Präzisierung des LuftVG muss verschiedene Aspekte aufgreifen:

- Ausgewogene Abwägung zwischen Anwohnerschutzinteressen und öffentlichen Interessen (Arbeitsplätze, Wettbewerbsfähigkeit, Standortattraktivität)
- Anerkennung des verbesserten aktiven und passiven Schallschutzes (bspw. Novelle FluglärmG, SchallschutzVO) – Verbesserungen müssen in Abwägung einfließen
- Bestandsschutz für bestehende Betriebsregelungen hinsichtlich Nachtflug

Wettbewerbsfähige Betriebszeiten ≠ Uneingeschränkter Nachtflug

Luftverkehr erreicht größte Verbesserungen in den letzten 20 Jahren Anteil (in %) der Bevölkerung, die sich von Lärm belästigt fühlt*)



Quelle: Umweltbundesamt, *) Anteil der Bevölkerung der sich „äußerst“, „stark“ oder „mittel“ durch Lärm belästigt fühlt, 1986 = 100, (Restanteil: „überhaupt nicht“ oder nur „etwas“ von Lärm belästigt).