

MP Koch schwätzt mal wieder Unsinn

Von
Dieter Faulenbach da Costa
Offenbach, den 21.10.2007

In einer dpa-Meldung vom 20. Oktober 2007 meint Ministerpräsident Koch, dass nur eine zügige Entwicklung des Flughafens Frankfurt vor der Konkurrenz in Dubai schützt. Damit äußert sich der Hessische Ministerpräsident zum wiederholten Male zum Thema Luftverkehr und liegt mal wieder voll daneben.

Nachfolgend einige Anmerkungen zu den Äußerungen des Hessischen Ministerpräsidenten.

Zusammenfassung

- 1 Die Planungs- und Genehmigungszeiten in Deutschland entsprechen mit ihrer bisherigen Gesetzeslage vergleichbaren internationalen Realisierungszeiträumen. Verfahrensverzögerungen ergeben sich in der Regel und überwiegend aus unzureichenden Antragsunterlagen.
- 2 Eine in „ihrer Substanz erhaltene“ Mediationsnacht dient weder den Interessen der Luftverkehrswirtschaft noch dem Ruhebedürfnis der Flughafenanwohner. Denkbare und problemlösende Alternativen wurden nicht diskutiert, weil die Fixierung auf die Ergebnisse der Mediation einem Denkverbot auf allen Seiten gleichkam.
- 3 Verfrühungen und Verspätungen sind keine unlösbaren Schicksalsschläge oder Naturereignisse, sie können analysiert und beseitigt werden. Diese Ausnahmen vom Nachtflugverbot führen nur zu einer unehrlichen Umlaufplanung der Fluggesellschaften, ohne die tatsächlichen Bedürfnisse der Fluggesellschaften zu bedienen oder dem Ruhebedürfnis der Flughafenanwohner zu entsprechen.
- 4 Die Konkurrenzflughäfen auf der Arabischen Halbinsel können maximal zwei bis drei Prozent des prognostizierten Aufkommens von Frankfurt abziehen. Sie stellen damit keine ernsthafte Konkurrenz zum Flughafen Frankfurt dar. Die zukünftigen Probleme des Flughafens

fens Frankfurt liegen nicht im fehlenden Transferaufkommen, sondern im fehlenden Originäraufkommen.

1. Planungs- und Genehmigungszeiten

- 5 Erst beklagt MP Koch die langen Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeiten in Deutschland, vergleicht diese mit Großprojekten in autoritären Staaten oder mitten in der Wüste. Partizipation ist demnach für MP Koch kein erstrebenswerter Weg für eine demokratische organisierte Gesellschaft. Großprojekte in der Größe des Flughafenausbaus in Frankfurt – alle Verfahrensbeteiligte sprechen vom größten Infrastrukturprojekt in Deutschland – haben in der Regel auch im Ausland folgende Verfahrenslängen:

- Projektdefinition und –finanzierung 3 Jahre
- Planung und Genehmigung 3 Jahre
- Bau und Inbetriebnahme 3 Jahre

Dass Planung und Genehmigung in Frankfurt länger dauerten, lag ausschließlich an den nicht genehmigungsfähigen Unterlagen der Fraport AG. Wer fünf Milliarden Euro schneller verbauen will, sollte sich mal mit den Fakten befassen! Die Beteiligung Betroffener hat nachweislich nicht zu Verfahrensverzögerungen geführt.

2. Nachtflugverbot

- 6 Laut MP Koch soll das Nachtflugverbot in der „Substanz erhalten bleiben“ und nur „krasse Ausnahmen“ sollen möglich sein. Was denn nun? Nachtflugverbot oder kein Nachtflugverbot? Eine Analyse hat ergeben, dass es im Bereich des Passagierverkehrs weder nächtlicher Flüge, noch der beantragten Ausnahmeregelungen wie Verfrühungen und Verspätungen bedarf; der Vergleich mit dem Sonntagsfahrverbot geht fehl. Lediglich im Bereich der Fracht kann ein geringer nächtlicher Verkehrsbedarf für Flüge zur US-Ostküste – Nachtsprung - festgestellt werden¹. Diese Fakten waren aber bereits bei Verabschiedung des Mediationspakets und der Zusicherung der Landesregierung, dass es ohne Nachtflugverbot keinen Ausbau geben

¹ Das nächtliche Frachtaufkommen am Flughafen Frankfurt Main im Jahr 2006 betrug gerade mal 0,07 Prozent des gesamten transportierten Frachtvolumens (Straße, Schiene, Schifffahrt, Luft – Import und Export) der Bundesrepublik Deutschland.

werde, bekannt. Klar ist allerdings auch, dass das beantragte Nachtflugverbot, mit den beantragten und den „krassen“ Ausnahmen, weder der Luftverkehrswirtschaft dient, noch dem nächtlichen Ruhebedürfnis der Anwohner. Dieses „Nachtflugverbot“ stellt niemanden zufrieden und verschafft niemandem Ruhe. Andere und zufrieden stellende Lösungen sind denkbar, fielen in den vergangenen Jahren aber immer wieder unter das Denkverbot aller Beteiligten.

3. Verfrühungen und Verspätungen

- 7 Zu den Verspätungen stellt MP Koch vor dem Landtag fest, dass ein Flug von Bangalore nach Frankfurt wegen starken Gegenwindes mit zwei Stunden Verspätung in Frankfurt nicht abgewiesen werden könne². Einerseits ist starker Gegenwind auf dieser Ost-West-Route permanent und wird in der Flugplanung berücksichtigt³. Andererseits, sollte der Gegenwind so stark sein, wie MP Koch behauptet, käme dieser Flieger nicht mehr bis Frankfurt, er müsste spätestens in Athen wegen Spritmangel landen.
- 8 Verspätungsflüge in den Nachtstunden werden in allen Gutachten und von der Luftverkehrsseite als unvermeidbares Schicksal beklagt. Und zwar auf allen Flughäfen, für die Nachtflugrestriktionen beabsichtigt sind! Bei diesen Diskussionen ist es immer unerheblich ab wann ein Nachtflugverbot gelten soll. Die Luftverkehrswirtschaft und die für die Luftverkehrswirtschaft tätigen Gutachter machen immer Verspätungsflüge und damit eine Aufweichung der Restriktion geltend. Dabei behaupten sie, dass Verspätungen unvermeidlich seien und Ausweichflüge den Passagieren nicht zumutbar, deshalb müssten Verspätungen zugelassen werden. Weil diese Behauptungen nicht hinterfragt werden, stellen die Fluggesellschaften ihre Flugpläne und Umlaufplanungen auf die Verspätungsregelungen ein. In der Flugplankonferenz wird dem Flughafenkoordinator eine Ankunftszeit genannt, der bei einer genaueren Analyse jeglicher Bezug zur realen

² Die Reisezeit für diesen Flug beträgt 9:25 h, die Reisegeschwindigkeit beträgt 796 km/h. Bei dem von MP Koch definierten „Gegenwind“ verringert sich die Reisegeschwindigkeit auf 656 km/h. Die Flugstrecke beträgt 7.500 km. Da sich der Verbrauch des Flugbenzins nach der Reisezeit bestimmt, würden die üblicherweise für diese Strecke benötigten rund 100 Tonnen nach der geplanten Reisezeit, oder 6.400 km verbraucht sein und eine Landung in Athen erfordern.

³ Die Flugzeit von Frankfurt nach Bangalore beträgt 8:45 h, in der umgekehrten Richtung 9:25 h.

Umlaufzeit fehlt. So führen nicht kontrollierbare und nicht begrenzba-re Ausnahmen dazu, dass die Luftverkehrsgesellschaften diese Ausnahmeregelungen dazu nutzen Flugpläne aufzustellen, deren Einhaltung schon bei Aufstellung als unmöglich gilt. Verspätungen stellen also keinen Grund dar, Ausnahmen vom Nachtflugverbot zuzulassen. Verspätungen können analysiert und größtenteils beseitigt werden. In den dann noch wenigen Ausnahmefällen sind Ausweichflüge zumut-bar, wie dies bei Es; Schnee, Sturm und Gewittern üblich ist.

- 9 Verfrühungen können durch eine banale Strategie umgangen werden: langsamer fliegen!

3. Konkurrenzflughäfen auf der arabischen Halbinsel

- 10 Die Hub-Flughäfen auf der arabischen Halbinsel als Konkurrenten zu Frankfurt? Simpler kann nicht argumentiert werden. Der Flughafen Frankfurt beklagt in seinem Planfeststellungsantrag sein ungerechtes geographisches Los. Im Verhältnis zu seinen Konkurrenten liege der Flughafen zu weit östlich. Dabei geht es gerade mal um 500 km. Nun sollen Flughäfen die 5.000 km weiter östlich liegen Konkurrenten sein?

- 11 Da wird offensichtlich übersehen, dass Europa mit mehr als 500 Mio. Einwohnern, ein originäres Passagieraufkommen von rund 1 Mrd. Passagieren hat, an denen keine Luftverkehrsgesellschaft vorbeifliegen wird und dazu die wirtschaftsstärkste Region der Welt ist. Nun sollen knapp 80 Mio. Einwohner auf der arabischen Halbinsel den europäischen Hub-Flughäfen und dem Flughafen Frankfurt das Wasser abgraben?

- 12 Der Flughafen Frankfurt hat laut Prognose in 2020 ein Originäraufkommen von rund 42 Mio. und ein Transferaufkommen von rund 46 Mio. Passagieren pro Jahr, insgesamt also rund 88 Mio. Passagiere pro Jahr. Davon stellen innerdeutsche und europäische Aufkommen rund 49 Mio. Passagiere dar und stehen den Flughäfen auf der arabischen Halbinsel nicht zur Verfügung. Die restlichen rund 39 Mio. Passagiere teilen sich wie folgt auf: Nordamerika, Südamerika und Afrika rund 21 Mio. Passagiere, stehen der arabischen Halbinsel auch nicht

auch nicht zur Verfügung. Verbleiben noch rund 18 Mio. Passagiere nach Asien und Ozeanien. Von diesen 18 Mio. Passagieren sind wiederum 5 Mio. Originärpassagiere und stehen wiederum der arabischen Halbinsel, in Konkurrenz zu Frankfurt, nicht zur Verfügung. Von den restlichen 13 Mio. Passagieren sind 12 Mio. Umsteigepassagiere aus Übersee und Europa nach Asien/Ozeanien, die wiederum zu mehr als 90 Prozent der arabischen Halbinsel nicht zur Verfügung stehen. Letztendlich geht es bei diesem „Konkurrenzkampf“ mit der arabischen Halbinsel um maximal zwei Mio. Passagiere, die der Flughafen Frankfurt an diese Flughäfen verlieren könnte. Bei 88 Mio. prognostizierten Passagieren in 2020 geht es bei diesem „Konkurrenzkampf“ also noch um maximal zwei bis drei Prozent des Frankfurter Aufkommens; eine kleinere Fehlergröße als die einer Prognose implizite. Diese Verluste sind aber eher unwahrscheinlich.

13 Hub-Flughäfen ohne starkes Originäraufkommen sind nicht überlebensfähig. So weist der Flughafen London-Heathrow in 2006 bei einem Einzugsbereich von 25 Mio. Einwohnern ein Originäraufkommen von rund 40 Mio. Passagieren pro Jahr auf. Der Flughafen Frankfurt mit einem Einzugsbereich von 35 Mio. Einwohnern hingegen nur ein Originäraufkommen von 24 Mio. Originärpassagieren. Die „konkurrierenden“ arabischen Emirate weisen nur rund 4,5 Mio. Einwohner im Einzugsbereich auf und bieten damit kein ausreichendes Aufkommen, um in Konkurrenz zu den europäischen Hubs zu treten, oder diesen gar nennenswerte Passagieranteile abzunehmen. Die Schwäche des Flughafens Frankfurt ist nicht sein Transferaufkommen, sondern das fehlende Originäraufkommen. Die Konkurrenten sind in der unmittelbaren Umgebung zu suchen. Konkurrenten die dem Flughafen Frankfurt die Hub-Funktion schließlich entziehen könnten sind die Flughäfen Hahn, Kassel-Calden, Köln/Bonn, Düsseldorf, Nürnberg und Stuttgart.