

BUND Hessen • Geleitsstraße 14 • 60599 Frankfurt am Main

An den
Vorsitzenden des Vorstandes der Fraport AG
Herrn Dr. Stefan Schulte
Frankfurt Airport
Services Worldwide
60547 Frankfurt

Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland
Landesverband
Hessen e.V.

an die
Mitglieder im Aufsichtsrat der Fraport AG

13. September 2018

OFFENER BRIEF

Nachtflugbeschränkung durchsetzen - Änderung des Planfeststellungsbeschlusses beantragen

Sehr geehrter Herr Dr. Schulte,

wir wenden uns mit der Bitte an Sie, sich für eine bessere rechtliche Grundlage zur Durchsetzung der Nachtruhe von 23 bis 5 Uhr einzusetzen.

Die seit Monaten anhaltenden Regelverletzungen am Frankfurter Flughafen sind nicht allein ärgerlich, weil damit die Nachtruhe der von Fluglärm Betroffenen verkürzt wird, ebenso wird damit auch die Belastbarkeit und Nachhaltigkeit des Nachtflugverbots, als eines der fünf tragenden Bausteine des Mediationsverfahrens zum Frankfurter Flughafenausbau, in Zweifel gezogen. Nach unserer Meinung ist das ein Vorgang, der in niemandes Interesse sein kann, insbesondere nicht im Interesse der Fraport.

Unsere vor diesem Hintergrund erwachsende Forderung, die Fraport AG möge selber einen Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses stellen, wurde in diesem Jahr bereits von der Fluglärmkommission und der Zukunft Rhein-Main (ZRM) erhoben. Bisher konnten wir aber nicht erkennen, dass die Fraport AG tätig wurde. Im Interesse der von Ihnen zu verantwortenden Unternehmensausrichtung beim Schutz vor Fluglärm fordern wir Sie auf, sich persönlich für folgende Punkte einzusetzen:

1. Die Fraport AG beantragt beim hessischen Wirtschaftsminister die Änderung von Punkt 4.1.3.3. des Planfeststellungsbeschlusses für einen strengeren Nachtlärmschutz.

2. Die Fraport AG stellt das Incentive Programm ein.
3. Die Fraport AG veranlasst eine Anhebung der lärmabhängigen Entgeltbestandteile mindestens auf das Niveau des Hamburger Flughafens.

Hintergründe dieser Forderungen haben wir für Sie in der Anlage zusammengefasst. Gerne stehen wir Ihnen auch für ein persönliches Gespräch zur Erläuterung unserer Forderungen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Stephan Baumann
Vorstandsmitglied

Anlage

Begründung für die Forderungen des BUND Hessen an die Fraport AG für einen strengeren Nachtlärmschutz

Die Nachtflugbeschränkung des Planfeststellungsbeschlusses von nur sechs Stunden ist nach der von der Fraport AG veranlassten Einladung an Ryanair und andere „Billigfluggesellschaften“ insbesondere durch verspätete Anflüge in Gefahr. Dies belegt die dramatische Zunahme der ungeplanten verspäteten Anflüge, die der hessische Wirtschaftsminister regelmäßig veröffentlicht. Jeder dieser vielen hundert Flüge stört die Nachtruhe vieler tausend Menschen und das Rechtsempfinden derer, denen versprochen wurde, dass der Flugbetrieb nach 22 Uhr abebbt und nach 23 Uhr ruht.

„Ungeplante verspätete Anflüge“ sind jedoch eine zwangsläufige Folge, wenn Fluggesellschaften ein Geschäftsmodell verfolgen, das auf Grundlage einer Maximierung von Flugumläufen beruht. Auch wenn die vielen hundert Landungen der letzten Monate nach 23 Uhr im Rechtssinne nicht „geplant“ waren, so stellen sie sich doch als logische Konsequenz einer Umlaufmaximierung dar.

Deshalb wendet sich der BUND Hessen in einem „offenen Brief“ mit folgenden Forderungen an den Vorstandsvorsitzenden der Fraport AG sowie die Mitglieder des Aufsichtsrates:

1. Die Fraport AG beantragt beim hessischen Wirtschaftsminister die Änderung von Punkt 4.1.3.3. des Planfeststellungsbeschlusses für einen strengeren Nachtlärmschutz.
2. Die Fraport AG stellt das Incentive Programm ein.
3. Die Fraport AG veranlasst eine Anhebung der lärmabhängigen Entgeltbestandteile mindestens auf das Niveau des Hamburger Flughafens.

Diese Forderungen werden wie folgt begründet:

Zu Punkt 1

Punkt 4.1.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses lautet:

„Für den Fall, dass die Zahl der nach den Ziffern 4.1.3.1 und 4.1.3.2 zulässigen Verspätungslandungen zwischen 23.00 Uhr und 00.00 Uhr im Durchschnitt eines Kalenderjahres den Wert von 7,5 überschreitet, bleiben unter Beachtung der öffentlichen Verkehrsinteressen nachträgliche Änderungen und Ergänzungen der für diesen Nachtzeitraum angeordneten Verspätungsregelungen vorbehalten.“

Damit kann die Aufsichtsbehörde, der hessische Wirtschaftsminister, ergänzende oder ändernde Schutzbestimmungen gegen „ungeplante Landungen“ nach 23 Uhr erst veranlassen, wenn im Jahresdurchschnitt täglich mind. 7,5 ungeplante verspätete Landungen festgestellt wurden. Das entspricht rechnerisch der Zahl von 2.737,5 Landungen/Jahr. Oder anders ausgedrückt: Nach 23 Uhr darf alle acht Minuten ein Flugzeug landen, bevor dieser Missstand durch behördliche Anstrengungen unterbunden bzw. deutlich eingeschränkt werden kann.

Nun, wo wir erleben, dass die ersten Monatsmittelwerte sich auf die „zulässigen“ 7,5 verspäteten Landungen zubewegen, wird klar, dass diese Regelung das Versprechen zum Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr unterhöhlt. Es wird deutlich, dass diese viel zu weite Regelung schon 2007 nicht in den Planfeststellungsbeschluss hätte aufgenommen werden dürfen. Umso mehr sollte schnell und rechtssicher gehandelt werden. Schnelligkeit und Rechtssicherheit: Beide Aspekte sprechen dafür, dass die Fraport AG aktiv wird und sich als rechtlicher Nutznießer des Planfeststellungsbeschlusses mit dem Wunsch nach Verbesserung an den Wirtschaftsminister wendet.

Zu Punkt 2

Das Incentive Programm als das maßgebliche Instrument, um den Frankfurter Flughafen für „Billigflieger“ attraktiv zu machen, muss beendet werden. Für eine Beendigung spricht umweltpolitisch, dass der Luftverkehr als besonders klimaschädlicher und lärmintensiver Verkehrsträger nicht noch durch wirtschaftliche Anreize gefördert werden sollte. Für eine Beendigung spricht ökonomisch, dass das Ziel erreicht wurde und sich auch Luftverkehrsorganisationen wie die BARIG für einen Stopp beim Wachstum der Luftbewegungen aussprechen.

Keinerlei Verständnis haben wir dafür, dass sogar die Flüge in die Kalkulation der Vorteile nach dem Incentive Programm eingehen, die zwischen 23 und 5 Uhr starten oder landen. Damit wird das Incentive Programm indirekt zu einem Anreizprogramm zur Durchbrechung des Nachtflugverbots. Gefordert sind aber wirtschaftliche Anreize zur Durchsetzung der Nachtruhe.

Zu Punkt 3

Der Frankfurter Flughafen sollte die Durchsetzung der Nachtruhe mit wirksamen wirtschaftlichen Instrumenten fördern und hierbei den Spitzenplatz aller deutschen Flughäfen einnehmen. Dazu sollten umgehend mindestens die höheren Start- und Landegebühren eingeführt werden, die der Hamburger Flughafen für die Zeit zwischen 23 und 5 Uhr festgelegt hat. Dies sind aktuell folgende Regelungen:

- 23:00 Uhr bis 23:14 Uhr - 350 % der sonstigen Start- und Landegebühren
- 23:15 Uhr bis 23:29 Uhr - 400 % der sonstigen Start- und Landegebühren
- 23:30 Uhr bis 23:44 Uhr - 450 % der sonstigen Start- und Landegebühren
- 23:45 Uhr bis 23:59 Uhr - 550 % der sonstigen Start- und Landegebühren
- 00:00 Uhr bis 04:59 Uhr - 700 % der sonstigen Start- und Landegebühren

Sollten diese Gebühren ihre Wirkung nicht erzielen, sollte eine weitere Steigerung erfolgen.

13. September 2018

BUND Landesverband Hessen e.V.