



Austausch (v. r. n. l.): Karl Ulrich Garnadt, Vorstandsvorsitzender von Lufthansa Cargo, Jürgen Schober und Barbara Laddey, Dialoggruppe FlugLärmSchutz FLS, Claus Richter, Leiter Transportmanagement und Flight Operations, und Paul-Gerhard Weiß, Offenbacher Stadtrat.

# Streitpunkt Nachtflugverbot

## Lufthansa Cargo im Dialog

Es war eine ungewöhnliche Runde, die sich am 15. November im Büro von Karl Ulrich Garnadt traf. Der Vorstandsvorsitzende von Lufthansa Cargo hatte zusammen mit Claus Richter, Leiter Transportmanagement und Flight Operations, Kritiker des Nachtflugs zu einem offenen Austausch eingeladen. Neben dem Offenbacher Stadtrat Paul-Gerhard Weiß, nahmen mit Barbara Laddey und Jürgen Schober von der Dialoggruppe FlugLärmSchutz FLS auch zwei vom Fluglärm betroffene Bürger aus Mainz an dem Gespräch teil. Auch wenn es nach dem 90-minütigen Dialog keine Einigkeit über die Notwendigkeit von Nachtflügen gab, verabredete man sich beim Abschlussfoto vor der MD-11 den guten Dialog fortzusetzen.

Seit dem 21. Oktober wird die Nordwest-Landebahn in Frankfurt genutzt, seit dem 30. Oktober gilt in Frankfurt ein Nachtflugverbot. Sowohl Anwohner als auch die Airlines sind unzufrieden. Wie ist Ihr persönliches Fazit?

**Schober:** Festzustellen ist, dass bereits vor der Eröffnung der neuen Landebahn das Flugaufkommen bei Ostwind in Mainz und dem Umland stark zugenommen hat. Seit Frühjahr 2011 kann man bemerken, dass tiefer geflogen wird. Die Belastung nach der Eröffnung der Landebahn ist so stark geworden, dass man bei schöner Wetterlage kaum noch an Freizeit in der Region denken oder sich im Freien aufhalten kann. Auf unserem Balkon in Mainz-Lerchenberg sind wir bei

Ostwind von den Anflügen auf beide Bahnen voll betroffen. Das bedeutet die Geräusche der Jets von rechts und links, also praktisch Fluglärm in Stereo. Wer jetzt schon die Flieger im 60-Sekunden-Takt überm Haus erlebt, fragt sich, wie die Zukunft aussieht, wenn laut Fraport AG der Flugverkehr noch erheblich zunehmen soll.

**Garnadt:** Keine Frage. Die neue Bahn bringt für die Menschen in der Region zusätzliche Belastungen durch Fluglärm mit sich. Das muss kompensiert werden und eine Lösung ist im Planfeststellungsbeschluss auch festgelegt. Die Reduzierung von zuvor rund 50 auf nur noch 17 Flüge pro Nacht hätte eine deutliche Entlastung der Anwohner ermöglicht. Das überraschende Urteil aus Kassel

gefährdet nun die Entwicklung des wichtigsten Logistikkreuzes in Europa. Daher war die Eröffnung der neuen Bahn – trotz der Notwendigkeit des Flughafenausbaus – auch für die Logistikbranche kein guter Tag.


**Laddey:** Für die Anwohner im Rhein-Main-Gebiet war es schon ein guter Tag, weil dies in der lärmgeplagten Region wenigstens Ruhe in der Nacht bedeutet. Und im Mediationsverfahren war ja bereits festgelegt worden, dass es keine Nachtflüge geben soll. Ich kann die Aufregung über dieses Urteil daher nicht ganz nachvollziehen, da man mit der Möglichkeit eines Nachtflugverbotes ja immerhin rechnen musste. Da fragt man sich natürlich, warum ein Unternehmen nicht vorausschauend einen Plan B in der Schub-



**Barbara Laddey:** „Wirtschaftlichkeit und Wachstum allein können nicht auf Dauer das wichtigste Kriterium sein. Frankfurt ist kein Wüstenflughafen.“



**Karl Ulrich Garnadt:** „Das Drehkreuz der deutschen Export- und Logistikindustrie jede Nacht von 23:00 bis 05:00 Uhr, also für sechs Stunden, zu schließen, hat verheerende Auswirkungen auf den Standort und die tausenden Beschäftigten.“



” **Man muss gemeinsam Lösungsstrategien für die Region erarbeiten.“**  
Jürgen Schober

lade hat oder sich nicht im Vorhinein für ein modifiziertes Vorgehen entscheidet.

**Garnadt:** Wir planen stets nach bestem Wissen und Gewissen und haben uns auch auf die vom Flughafenkoordinator genehmigten Nachtflüge verlassen. Das Verfahren um das Nachtflugverbot ist beim höchsten zuständigen Gericht anhängig. Dass nun der eigentlich nicht mehr verantwortliche Hessische Verwaltungsgerichtshof ein solches Urteil spricht, damit konnte in der Tat niemand rechnen. Wir müssen uns zu einem bestimmten Zeitpunkt verbindlich für einen Flugplan entscheiden, der mit allen Ländern und Flughäfen, die wir ansteuern abgestimmt wird. Zweigleisig zu fahren und je einen Flugplan mit und einen ohne Nachtflüge in der Hinterhand zu haben, funktioniert leider nicht. Am liebsten wäre uns eine Rechtssicherheit bereits vor einem halben Jahr gewesen.

**Weiß:** Für den Bürger ist diese Argumentation aber nur schwer verständlich. Im Mediationsverfahren wurde als Ausgleich für die neue Landebahn ein Nachtflugverbot ganz

klar festgelegt und durch Landtagsbeschlüsse zur Planungsgrundlage für den Ausbau erhoben. Und der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel hat in seinen früheren Urteilen immer deutlich gemacht, dass das Nachtflugverbot der entscheidende Ausgleich für die Zusatzbelastungen der neuen Bahn ist.

**Garnadt:** Und Lufthansa hat in diesem Prozess immer betont, dass ein absolutes Nachtflugverbot das Geschäftsmodell der Frachtparte existenziell bedroht. Außer in Frankfurt ist keiner der zehn größten Frachtflughäfen der Welt von einem Nachtflugverbot betroffen. Dieses Drehkreuz der deutschen Export- und Logistikindustrie jede Nacht von 23:00 bis 05:00 Uhr, also für sechs Stunden, zu schließen, hat verheerende Auswirkungen auf den Standort und die tausenden Beschäftigten.

**Weiß:** Der Begriff Nachtflugverbot wäre streng genommen sogar nur bei einem Flugstopp zwischen 22:00 und 06:00 Uhr korrekt, denn das ist laut Gesetz die Nacht. Würden die von den Airlines gewünschten

durchschnittlichen 17 Nachtflüge in der Zeit zwischen 23:00 und 5:00 Uhr zugelassen, kämen noch die Verspätungen obendrauf.

**Wie können sich Städte wie Offenbach denn glaubwürdig gegenüber dem Flughafen positionieren? Einerseits ist die Lärmbelastung durch den Airport unbestritten, zum anderen profitieren sie wirtschaftlich doch enorm.**

**Weiß:** Ohne Frage: Der Flughafen ist für viele Offenbacher ein wichtiger Arbeitgeber und bietet nicht nur für Hochqualifizierte interessante Jobperspektiven. Der Airport gehört zur Rhein-Main Region und die Städte wissen, dass sie auch mit Belastungen leben müssen. Die entscheidende Frage ist aber, wo die Grenze zwischen den wirtschaftlichen Bedürfnissen und den Interessen der Anwohner sowie der Kommunen liegt. Mit dem Flughafen ausbau werden mehr als 1000 Flüge täglich über Offenbach geführt. Mittlerweile sind rund 80 Prozent der Stadtfläche für neue Bauvorhaben nicht oder nur eingeschränkt zugelassen. Das stellt die Kommunen vor riesige Herausfor-



Claus Richter: „Ich bin überzeugt, dass es noch gelingen kann, den Lärm so zu verteilen, dass die Mehrzahl der Bewohner in Flughafennähe weniger stark belastet wird.“



Um die Lärmbelastung für die Anwohner rund um den Flughafen weiter zu reduzieren, will Lufthansa Cargo weiter in neue Flugzeuge und Verfahren investieren.



„ Wir brauchen eine begrenzte Zahl an wirtschaftlich notwendigen Nachtflügen.“

Karl Ulrich Garnadt

derungen. Übrigens: An der Gewerbesteuer sind wir trotz der enormen Belastungen nicht beteiligt. Ein Nachtflugverbot als Ausgleich sowie Lärmreduzierungen durch die Fluggesellschaften und den Flughafenbetreiber sind hier enorm wichtig.

**Richter:** Und genau daran arbeiten wir intensiv. Der Lärmteppich der heute genutzten Flugzeuge ist zum Teil bis zu 70 Prozent kleiner als der von älteren Modellen wie der Boeing 747-200. Von den Militärmaschinen wie den Galaxy-Flugzeugen der US-Armee einmal ganz zu schweigen. Parallel dazu entwickeln wir gemeinsam mit der Flugsicherung und dem Flughafen neue, leisere Anflugverfahren. Den Segmented Approach, den wir bei Lufthansa Cargo als erste Airline in der Nacht eingeführt hatten, hatte etwa Offenbach deutlich entlastet.

**Laddey:** Aber das Sinkflugverfahren beispielsweise wird tagsüber nicht genutzt. Auch andere Maßnahmen wie einen steileren Anflug oder eben sowieso höhere Flughöhen werden in Frankfurt nicht umgesetzt. Es kommt hinzu, dass bei Start in westlicher Richtung

durch die Südumfliegung zusätzlich Lärm über der Landeshauptstadt Mainz wahrgenommen wird.

**Richter:** Das ist richtig: Diese Verfahren können nur geflogen werden, wenn die Staffelfelung der Flugzeuge deutlich erhöht wird, etwa in einer Nacht mit nur 17 Flugbewegungen. Oberstes Ziel ist und bleibt ein sicherer Flugbetrieb. Bei der hohen Anzahl an Flugzeugen, die in Frankfurt starten und landen ist etwa der Anflug im Leerlauf, der sogenannten Continuous Descent Approach, nicht darstellbar.

**Laddey:** Es wäre schon möglich, wenn die Kapazität eben reduziert wird. Wirtschaftlichkeit und Wachstum allein können ja nicht auf Dauer das wichtigste Kriterium sein. Frankfurt ist kein Wüstenflughafen, der unbegrenzt wachsen kann, sondern Teil einer dicht besiedelten Region. Ich glaube, dass andere Städte vielleicht in Zukunft mit Ruhe und Lebensqualität werben und so auch als Standort für Unternehmen, Dienstleister oder auch Fachkräfte attraktiver werden als das Rhein-Main-Gebiet.

**Garnadt:** Bei allem Verständnis: Alle Befragungen bei Unternehmen, warum sie sich in der Rhein-Main-Region ansiedeln nennen immer wieder den Flughafen als wichtigen Standortvorteil. Natürlich sind Frankfurt und das Umland nicht ein großer Luftkurort. Dennoch gewinnt die Region gerade aufgrund des wirtschaftlichen Erfolgs und des Wohlstands immer weiter an Attraktivität. Auch in Städten, die wie Raunheim in unmittelbarer Nähe zum Flughafen liegen, steigen die Einwohnerzahlen kontinuierlich an.

**Richter:** Man sollte auch nicht vergessen, dass wir als Lufthansaer hier in der Region leben und fest verwurzelt sind. In den emotional geführten Diskussionen wird dies häufig vergessen.

**Schober:** Lufthansa Cargo hat nach dem Nachtflugverbot eine Umstellung hinnehmen müssen. Wir können verstehen, dass das natürlich in diesem engen Zeitrahmen kaum umsetzbar ist, weil man von Ihrer Seite vielleicht auch nicht damit gerechnet hat, dass das Verwaltungsgericht in Kassel eben diese Entscheidung trifft. Man sollte aber nun auch



Paul-Gerhardt Weiß: „Der Begriff Nachtflugverbot wäre streng genommen sogar nur bei einem Flugstopp zwischen 22:00 und 06:00 Uhr korrekt, denn das ist laut Gesetz die Nacht.“



Ich wünsche mir, dass das Bundesverwaltungsgericht am 13. März das Nachtflugverbot bestätigt und zwar in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr.“

Barbara Laddey

gezielt nach langfristigen Alternativen suchen, damit die Wirtschaftlichkeit für Lufthansa Cargo gewährleistet bleibt.

**Garnadt:** Ein solches Modell funktioniert in der Praxis leider nicht und die Verlagerung einzelner Flüge Köln/Bonn ist nur eine Notlösung im Winterflugplan, mit der wir auf das kurzfristige Urteil aus Kassel reagiert haben. Diese Flüge sind ökonomisch und ökologisch grotesk. Grundsätzlich gilt, dass wir etwa die Hälfte unserer Fracht an Bord der Passagierflugzeuge von Lufthansa befördern. Diese Vernetzung zwischen Frachtern und Passagierflugzeugen gibt es nur in Frankfurt – und sie ist essentiell für den nachhaltigen Erfolg unseres Geschäftsmodells.

**Wie kann es in den kommenden Jahren am Frankfurter Flughafen beim Lärmschutz weiter gehen und was erwarten Sie von einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig?**

**Laddey:** Mein Ausblick für den 13. März: Das Bundesverwaltungsgericht bestätigt das Nachtflugverbot und zwar in der Zeit von

22:00 bis 06:00 Uhr. Darüber hinaus müssen mehr Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt werden, auch wenn sie, wie bei steileren Anflugverfahren, die Kapazität des Flughafens reduzieren und damit vielleicht weniger wirtschaftlich sind.

**Garnadt:** Mein Wunsch ist klar: Wir wollen am Standort Frankfurt mit unseren Mitarbeitern weiter die erfolgreichste Frachtairline der Welt sein. Hierfür brauchen wir eine begrenzte Zahl an wirtschaftlich notwendigen Nachtflügen und ich hoffe, dass das Bundesverwaltungsgericht diesen Bedarf anerkennt. Unabhängig davon werden wir aber weiter die Lärmbelastung reduzieren und dafür in neue Flugzeuge und Verfahren investieren.

**Weiß:** Wichtig ist, dass dieses Thema zwischen allen Beteiligten, also der Politik, den Bürgern und der Wirtschaft, auf Augenhöhe diskutiert wird. Das war in der Vergangenheit leider nicht immer so und das hat gerade die Politik viel Glaubwürdigkeit gekostet. Parallel muss weiter intensiv am aktiven Lärmschutz gearbeitet werden – hier gibt es noch eine Menge Potenzial.

**Richter:** Auch ich hoffe natürlich auf ein Urteil aus Leipzig, das die notwendigen Nachtflüge am siebtgrößten Frachtflughafen der Welt ermöglicht. Parallel dazu werden wir den Weg, den wir beim aktiven Lärmschutz eingeschlagen haben, konsequent weitergehen. Als Lufthansa Cargo werden wir hier – wie schon beim Segmented Approach – eine Vorreiterrolle einnehmen. Mit unserer relativ kleinen Flotte sind wir dafür auch prädestiniert. Gleichzeitig bin ich überzeugt, dass es noch gelingen kann, den Lärm so zu verteilen, dass die Mehrzahl der Bewohner in Flughafennähe weniger stark belastet wird.

**Schober:** Unsere Dialogrunde ist auf jeden Fall weiterhin zu Gesprächen wie diesem bereit. Uns ist es wichtig, dass man sich mit dem Vorstand von Lufthansa, Fraport AG und Deutsche Flugsicherung an einen Tisch setzt, um gemeinsam Lösungsstrategien für die Region zu erarbeiten.

→ Moderiert und aufgezeichnet von Nils Haupt und Michael Göntgens