

Drohendes Nachtflugverbot in Frankfurt - Verschlaft Deutschland den Wettbewerb?

Berlin, 3. September 2007

Seite 1/2

Tourismus- und Logistikwirtschaft durch Nachtflugverbote bedroht - Thema von nationaler und volkswirtschaftlicher Tragweite.

In den nächsten Monaten wird über die künftige Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrs-drehscheibe Frankfurt entschieden. Die Hessische Landesregierung gibt den Startschuss für den Bau einer weiteren Landebahn. In diesem Zusammenhang wird auch geklärt, ob und in welchem Umfang weiterhin Starts und Landungen in der Zeit von 23 bis 5 Uhr stattfinden können. Es handelt sich dabei um einen seit Jahrzehnten bewährten und nachgefragten Bestandteil des Frankfurter Standortangebots. An ihm hängen nicht nur die viel diskutierte Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet und tausende hochwertiger Arbeitsplätze.

Der nachfragegerechte Ausbau des Flughafens Frankfurt ist darüber hinaus von zentraler Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft. Der Flughafen hat in allen Verkehrssegmenten eine besondere

Stellung: Im Linienverkehr ist er eines der bedeutendsten Drehkreuze weltweit, im Logistikbereich der größte Frachtflughafen Europas und strategischer Mittelpunkt für die Transportwirtschaft. Auch für die Flugverkehre der deutschen Reiseveranstalter und Ferienflieger ist das Drehkreuz die Nummer eins. Der Frankfurter Flughafen trägt so wesentlich dazu bei, dass Deutschland eine der stärksten Wirtschafts- und Exportnationen weltweit ist. Er ist ein Infrastrukturtrager von nationaler und volkswirtschaftlicher Tragweite, ein "Big Player" im Weltmastab.

Ob der Standort Frankfurt diese Position halten kann, hängt aber wesentlich von seiner zukünftigen Wettbewerbsfähigkeit ab. Hierzu gehört eine Grundversorgung mit wirtschaftlich notwendigen Nachtflgen. Andernfalls werden sich Nachfrage und Luftverkehrsströme ins europäische Ausland orientieren und dauerhaft abwandern. Schon jetzt ist der Nachtflugverkehr auf deutschen Flughäfen im Vergleich zu Wettbewerbern im Ausland stark beschränkt.

Nachtflugverbot: Deutschland koppelt sich vom Weltluftverkehr ab



Quellen: ACI, ADV, Acnusa, Airport Antalya, Ati, Boeing, DTF, DLR, Dubai International Airport, SACN

1) an 16 größten US-Airports lediglich in Minneapolis (freiwillige) Beschränkung der Anzahl möglicher Nachtflugbewegungen
2) ab So 2008 in Leipzig nur Frachtverkehr nachts zulässig



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN UNTERNEHMERVERBÄNDE

Drohendes Nachtflugverbot in Frankfurt - Verschlaft Deutschland den Wettbewerb?

Berlin, 3. September 2007

Seite 2/2



Alle wichtigen europäischen Luftverkehrskreuzer außerhalb Deutschlands, die mit Frankfurt im Wettbewerb stehen (Amsterdam, Paris, London), gewährleisten den wirtschaftlich notwendigen Nachtflugbetrieb. Dies gilt erst recht für die international aufstrebenden Flughäfen in der Golfregion, die mit Frankfurt im Transkontinentalverkehr Asien-Europa/Amerika konkurrieren.

Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode ausdrücklich festgestellt, dass der Luftverkehrsstandort im globalen Wettbewerb nicht geschwächt werden darf. Sollte dem Flughafen Frankfurt nun tatsächlich ein absolutes Nachtflugverbot verordnet werden, muss befürchtet werden, dass dies eine Signalwirkung auch für die wenigen für den Nachtluftverkehr noch verbliebenen Standorte in Deutschland hätte - mit all den damit verbundenen Schäden für Volkswirtschaft und Arbeitsplätze weit über die Luftverkehrsindustrie hinaus. Manche Verkehrsgebiete wären gar nicht mehr wirtschaftlich anzubinden und die globale Vernetzung Deutschlands würde an Qualität und Vielfalt verlieren. Durch das wegfallende Angebot wären bei den Reiseveranstaltern Umsätze im Umfang eines hohen dreistelligen Millionenbetrags

bedroht. Die Standortqualität und die Wettbewerbsfähigkeit der exportorientierten deutschen Wirtschaft würden durch ein absolutes Nachtflugverbot irreparabel beschädigt.

Was unser Standort vielmehr braucht, ist Planungssicherheit für Investitionen in Wachstums- und Zukunftsbranchen durch verlässliche und konkurrenzfähige Rahmenbedingungen. Die Larmschutzinteressen der Anwohner sind bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Es geht nicht darum, unbegrenzt Flüge in der Nacht zuzulassen. Es geht um eine Lösung, die den Bedarf der betroffenen Fluggesellschaften und ihrer Kunden im Nachtflugbereich deckt und so ein Bestehen im Wettbewerb ermöglicht.

Mit dieser gemeinsamen Erklärung appellieren die beteiligten Wirtschaftsverbände an die Entscheidungsträger in Bund und Ländern, in der Nachtflugthematik Lösungen zu finden, die der volkswirtschaftlichen Tragweite des Luftverkehrs für unser Land gerecht werden. Für den Flughafen Frankfurt ist ein Kompromiss notwendig, der einen Basisbestand an Nachtflügen auch künftig ermöglicht.

Diese Erklärung wird getragen von:

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Board of Airline Representatives in Germany (BARIG), Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF), Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft (BDTW), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK), Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK), Deutscher Reiseverband (DRV), Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSL), Deutsches Verkehrsforum (DVF), Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VHU).