



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Kommission zur Abwehr des Fluglärms • Flughafen • 60549 Frankfurt am Main

**Vorsitzender**

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim  
[th.juehe@raunheim.de](mailto:th.juehe@raunheim.de)

**Stellvertreter**

Beigeordneter Wolfgang Reichel, Mainz  
[wolfgang.reichel@stadt.mainz.de](mailto:wolfgang.reichel@stadt.mainz.de)

Bürgermeister Horst Gölzenleuchter, Büttelborn  
[buergermeister@buettelborn.de](mailto:buergermeister@buettelborn.de)

**Geschäftsführer**

Anja Wollert  
Email: [flk-frankfurt@web.de](mailto:flk-frankfurt@web.de)  
Kommission zur Abwehr des Fluglärms  
Postfach 60 07 27  
60337 Frankfurt am Main  
**Telefon** (069) 97690-788  
**Telefax**

**Datum: 24.6.2010**

## Pressemitteilung

**Fachtagung am Flughafen Frankfurt  
„Die Fracht braucht die Nacht“**

### Mit Macht gegen die Nacht

Mit großem finanziellem und organisatorischem Aufwand betreibt die Luftverkehrswirtschaft gegenwärtig ihre Absicht, nächtliche Starts und Landungen an deutschen Flughäfen ohne nennenswerte betriebliche Beschränkungen abwickeln zu können.

Hierzu soll nun die Meinung von Entscheidungsträgern in Politik und Behörden im Sinne der eigenen Interessenlage beeinflusst werden. In diesen Zusammenhang ist die heutige Veranstaltung von Lufthansa Cargo „Die Fracht braucht die Nacht“ am Frankfurter Flughafen einzuordnen.

Zahlreiche Referenten aus der Logistikbranche gaukelten dabei den Zuhörern vor, nur Deutschland würde am nächtlichen Luftfrachtbetrieb gehindert und der daraus resultierende Wettbewerbsnachteil schränke die wirtschaftliche Prosperität der Bundesrepublik erheblich ein. Bewusst verschwiegen wurde jedoch, dass an nahezu allen europäischen Großflughäfen Restriktionen bezogen auf Nachtflug bestehen und diese derzeit beispielsweise in Paris noch verschärft werden. Zudem erreicht kein vergleichbarer europäischer Flughafen so viele Nachtflugbewegungen wie Frankfurt, derzeit ca. 140 pro Nacht. Und selbst für den Fall, dass der gegenwärtige Planfeststellungsbeschluss nach Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts auf null Flüge zwischen 23.00 und 05.00 Uhr angepasst werden sollte, blieben den Fluggesellschaften immerhin noch 150 Flugbewegungen im Zeitraum der gesetzlichen Nacht zwischen 22.00 und 06.00 Uhr. Tatsächlich geht es der Luftverkehrswirtschaft also nicht um die Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen im nationalen Interesse, sondern um die verstärkte Ausnutzung eines profitablen Geschäftsfeldes zum Wohle der daran zu beteiligenden Unternehmen.

Erschreckend war die Unkenntnis des referierenden Staatssekretärs aus dem Bundesverkehrsministerium, Jan Mücke (FDP). Der im Ministerium Zuständige für die beabsichtigte Änderung des Luftverkehrsgesetzes zum Zwecke der Ausweitung von Nachtflugbewegungen glaubt fälschlicherweise daran, dass „der Lärmteppich in den letzten Jahrzehnten in Deutschland wegen des stets leiser werdenden Fluggeräts immer kleiner geworden ist“. Tatsache jedoch ist, dass die fortlaufende Zunahme an Flugbewegungen trotz des technischen Fortschritts bei der Triebwerkstechnik zu einer deutlichen Vergrößerung der durch Fluglärm belasteten Wohngebietsflächen geführt hat. Wer mit solch falschen Grundannahmen an eine Gesetzesänderung herangeht, dem ist kaum abzunehmen, dass er den Schutz der Bevölkerung vor Belästigung und gesundheitlicher Beeinträchtigung überhaupt ernst nehmen kann.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Interessant war Mückes Einschätzung, eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes zur Ausweitung von Nachtflugbewegungen sei „nur mit den Bundesländern zu erreichen“. Gerade für Hessen hat diese Beteiligungsmöglichkeit besondere Bedeutung, denn dann kann die hessische Landesregierung über den Bundesrat endlich engagiert für ihr selbst gestecktes politisches Ziel kämpfen, nämlich ein Nachtflugverbot zwischen 23.00 und 05.00 Uhr am Frankfurter Flughafen. Tut sie das nicht, dann würde endgültig für die Öffentlichkeit klar, dass das Mediationsergebnis für sie nur ein „Einlullungsprogramm“ zur erleichterten Durchsetzung des Flughafenausbaus war.

Besonders perfide erwies sich bei der Tagung die Strategie der Lufthansa im Hinblick auf die Erreichung lärmarmen Fliegens. Mit Verweis darauf, was technisch an Lärminderung im Flugbetrieb möglich ist, wurde suggeriert, man könne ja künftig ungehindert nachts fliegen, weil durch leises Fluggerät und geänderte An- und Abflugverfahren niemand mehr aufgeweckt würde. Tatsächlich ist es jedoch so, dass die Erkenntnisse zum technischen Umbau von Flugzeugen zur Lärminderung schon seit Jahren vorliegen. Aus Kostengründen hat sich die Lufthansa aber stets geweigert, die ermittelten Möglichkeiten auch umzusetzen. Warum sollte sich ausgerechnet jetzt, wo sich die Fluggesellschaften mit Händen und Füßen gegen jede Kostensteigerung wehren, die Bereitschaft zur Investition in lärmarmes Fliegen ergeben?

Hierzu macht der Vorsitzende der Frankfurter Fluglärmkommission der Bundesregierung sowie den Luftverkehrsgesellschaften folgenden Vorschlag, der eine gerechte Abwägung zwischen den Wirtschaftsinteressen und dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung darstellt:

Erst nach Anwendung aller bereits bekannter, technischer und flugbetrieblicher Möglichkeiten lärmarmen nächtlichen Fliegens kann ein Gesetzentwurf zur Änderung des § 29b Luftverkehrsgesetz eingebracht und beraten werden.

**Thomas Jühe**

Vorsitzender der Kommission zur Abwehr des Fluglärms, Frankfurt

Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen