

Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (BDL) zur geplanten Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Köln/Bonn

Die deutsche Luftverkehrswirtschaft lehnt die von der nordrhein-westfälischen Landesregierung geplante Einführung eines Nachtflugverbots für Passagierflüge am Flughafen Köln/Bonn ab. Die durch ein Nachtflugverbot zu erwartenden negativen ökonomischen Auswirkungen für den Luftverkehrs- und Wirtschaftsstandort Köln/Bonn stehen in keinem Verhältnis zu dem Nutzen für die Flughafenanwohner, die durch ein nächtliches Verbot von Passagierflügen nur sehr begrenzt von Fluglärm entlastet würden. Darüber hinaus entbehrt das Vorhaben der Landesregierung einer tragfähigen Rechtsgrundlage.

Der BDL fordert die nordrhein-westfälische Landesregierung daher auf, auf die geplante Einführung eines Nachtflugverbots für Passagierflüge am Flughafen Köln/Bonn aus folgenden Gründen zu verzichten.

1. Notwendigkeit von Nachtflügen

Die deutsche Wirtschaft – sowohl Industrie als auch Tourismuswirtschaft – braucht flexible und international wettbewerbsfähige Betriebszeiten an deutschen Flughäfen. Dazu gehören auch bedarfsgerechte, international wettbewerbsfähige Nachtflugmöglichkeiten. Schon die gegenwärtigen Einschränkungen der Betriebszeiten sind im internationalen Vergleich zu rigide. Strikte Nachtflugverbote gefährden Arbeitsplätze über die deutsche Luftverkehrswirtschaft hinaus. Deshalb müssen die Betriebszeiten nachfragegerecht ausgestaltet werden. Das gilt nicht nur für Fracht-, sondern auch für wichtige touristische Passagierflüge. Nur so kann die deutsche Wirtschaft einschließlich der Tourismusbranche am Zeitzonen übergreifenden Luftverkehr teilnehmen.

Im internationalen Wettbewerb gerade im Luftverkehr wird für den Erfolg Deutschlands entscheidend sein, dass Kapazitäten und Produktionsbedingungen nachfragegerecht entwickelt und effizient genutzt werden. Von zentraler Bedeutung für Qualität und Wettbewerbsfähigkeit der Produktionsbedingungen im Luftverkehr sind die Betriebszeiten an deutschen Flughäfen, einschließlich bedarfsgerechter und international wettbewerbsfähiger Nachtflugmöglichkeiten. Weitere Beschränkungen im Luftverkehrsangebot hinsichtlich Kapazität und Produktionsbedingungen drohen zukünftig die Wettbewerbsfähigkeit der Export- und Tourismusnation Deutschland zu begrenzen und gegenüber den Konkurrenten nachhaltig zu schwächen – mit entsprechend negativen Auswirkungen für Wachstum und Beschäftigung und damit für die deutsche Volkswirtschaft insgesamt.

Die Nachtflugmöglichkeit am Flughafen Köln/Bonn ist ein wesentlicher Standortvorteil. Durch ein Nachtflugverbot droht dem Flughafen Köln/Bonn ein erheblicher Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Flughäfen im grenznahen Ausland. An zahlreichen anderen europäischen Flughäfen ist ein durchgängiger oder weitgehend unbeschränkter Betrieb gestattet. Infolge eines Nachtflugverbots am Flughafen Köln/Bonn würden sich die Verkehrsströme und mit ihnen Investitionen, Wertschöpfung und Arbeitsplätze entsprechend ins Ausland verlagern.

Den Airlines ermöglicht der Nachtflugverkehr den wirtschaftlichen Einsatz von Flugzeugen, da mehr Umläufe möglich sind und die Auslastung und Nutzung der Flugzeuge entsprechend steigt. Ein nächtliches Verbot von Passagierflügen wird für die deutschen Carrier am Standort Köln/Bonn erhebliche Wettbewerbsnachteile mit sich bringen, da ausländische Airlines an nachtoffenen Heimatflughäfen weiter operieren und so die Umläufe und damit die Produktivität ihrer Flugzeuge deutlich besser ausgestalten können.

2. Umfangreiche Maßnahmen der deutschen Luftverkehrswirtschaft für aktiven und passiven Lärmschutz an Flughäfen

Die deutsche Luftverkehrswirtschaft bekennt sich zu ihrer Verantwortung beim Lärmschutz und ist hier Vorreiter. In den vergangenen vier Jahrzehnten konnte der Fluglärm durch technische Entwicklung und operationelle Maßnahmen um rund 75 Prozent reduziert werden. Weitere Fortschritte in der Triebwerkstechnik und im Flugzeugbau werden zu weiterer Lärmreduktion führen. So haben die deutschen Fluggesellschaften für 20 Milliarden Euro leiseres und treibstoffeffizienteres Fluggerät geordert. Darüber hinaus tragen weitere Maßnahmen des aktiven Schallschutzes wie lärmabhängige Landeentgelte, der kontinuierliche Sinkflug, eine lärmindernde Bahnnutzung in der Nacht sowie das kontinuierliche Lärmmonitoring an Flughäfen zur Verbesserung des Lärmschutzes bei.

Überdies wird dem berechtigten Schutzbedürfnis der Bevölkerung durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen. So haben die deutschen Flughäfen bereits rund 470 Millionen Euro für passiven Lärmschutz der Anwohner investiert. Etwa die gleiche Summe werden die Flughäfen in den kommenden Jahren im Zuge der Umsetzung des 2007 novellierten Fluglärmgesetzes sowie insbesondere der auf dieser Grundlage im Jahr 2009 erlassenen neuen Schallschutzverordnung aufwenden.

Der Flughafen Köln/Bonn verfolgt ein umfangreiches Schallschutzkonzept mit aktiven und passiven Maßnahmen, um die Flughafenanwohner vor Fluglärm zu schützen. Der wichtigste Beitrag zur Lärmeindämmung ist das freiwillige Programm zum passiven Schallschutz an Wohngebäuden, für das der Flughafen Köln/Bonn allein 85 Millionen Euro bereitgestellt hat.

3. Fehlende Rechtsgrundlage für das geplante Nachtflugverbot für Passagierflüge am Flughafen Köln/Bonn

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH verfügt seit 1958 über eine uneingeschränkte Betriebserlaubnis. Allerdings wurden seit 1972 Nachtflugbeschränkungen auferlegt, die in der Folge mehrfach ausgedehnt und verschärft wurden. Für einen Ausgleich zwischen den Interessen der Anwohner und des Flughafens hatte der nordrhein-westfälische Landtag 1996 einen 22-Punkte-Plan beschlossen, der 1997 in die „Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Köln/Bonn“ mündete. Zwei Punkte aus dem 22-Punkte-Katalog – die Einführung eines Nachtflugverbots für Passagiermaschinen in der Zeit von 0:00 und 5:00 Uhr und für Strahlflugzeuge über 340 Tonnen – hatte das Bundesverkehrsministerium als Fachaufsicht zurückgewiesen. Die Nachtflugregelung sieht seitdem vor, dass nur lärmarme Luftfahrzeuge starten und landen dürfen, die nach ICAO Annex 16 Kapitel 3 zertifiziert und in der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums enthalten sind. Die geltende Nachtflugregelung wurde am 7. Februar 2008 unverändert vom damaligen Landesverkehrsminister Wittke bis Dezember 2030 verlängert.

Nach Auffassung des BDL hat die bestehende Nachtfluggenehmigung für den Passagier- und Frachtverkehr weiterhin Bestand und ist gerichtsfest. Der von der Landesregierung auf der Grundlage eines Gutachtens der Anwaltskanzlei Quaas angestrebte Teilwiderruf der luftrechtlichen Genehmigung hinsichtlich des nächtlichen Passagierverkehrs zwischen 0:00 und 5:00 Uhr ist nach Ansicht des BDL nicht zulässig.

In ihrem Gutachten kommt die Anwaltskanzlei Quaas indes zu dem Ergebnis, dass die geltende Nachtflugregelung in Ziffer 11 Absatz 4 die Möglichkeit zu einer entsprechenden Änderung der Nachtflugbeschränkungen bietet. Danach ist eine Änderung der seinerzeit getroffenen Regelungen bei umwelttechnischen

oder -rechtlichen Rahmenbedingungen möglich. In dem Gutachten wird argumentiert, dass sich diese Rahmenbedingungen seit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts im Jahr 2006 bezüglich des Flughafens Leipzig/Halle geändert hätten. Das Bundesverwaltungsgericht hatte seinerzeit die Unterscheidung von Passagier- und Frachtflügen vorgenommen und den nächtlichen Passagierverkehr am Flughafen Leipzig/Halle verboten. Nach Auffassung des BDL ist es jedoch falsch, diese Rechtsprechung als Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen zu verstehen. Denn diese Rechtsprechung betrifft ein Planfeststellungsverfahren über die Neuanlage von Start- und Landebahnen und nicht – wie im Falle des Flughafens Köln/Bonn – eine bestehende Betriebserlaubnis. Das Vorhaben der Landesregierung, ein Nachtflugverbot für Passagierflüge einzuführen, entbehrt somit einer tragfähigen rechtlichen Grundlage und sollte daher aufgegeben werden. Im Übrigen sei noch der Hinweis erlaubt, dass eine Änderung einer Rechtsprechung auch sonst nie als Änderung der Rechtslage verstanden wird, die zu einem (Teil-)Widerruf berechtigt. Hierzu bedarf es einer Änderung der Rechtsmaterie. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Darüber hinaus sind die Flughafen Köln/Bonn GmbH, die betroffenen Airlines sowie die vom Flughafen abhängigen weiteren Unternehmen vor allem hinsichtlich ihrer Investitionen auf Rechts- und Planungssicherheit angewiesen. Sie alle vertrauen auf die geltende, bis 2030 verlängerte Nachtflugregelung am Flughafen Köln/Bonn. Ein Eingriff in die bestehende langfristige Nachtfluggenehmigung wäre ein eklatanter Verstoß gegen die von den Unternehmen zu Recht geforderte Rechts- und Planungssicherheit.

4. Auswirkungen eines Nachtflugverbots für den Flughafen Köln/Bonn

Der Flughafen Köln/Bonn ist bereits durch die zum 1. Januar 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer im Wettbewerb mit grenznahen ausländischen Flughäfen benachteiligt. Durch das von der NRW-Landesregierung geplante Nachtflugverbot für Passagiermaschinen droht dem Flughafen eine weitere Wettbewerbsbenachteiligung. Angesichts des intensiven Wettbewerbs auf dem internationalen Luftverkehrsmarkt ist bei einer Verschlechterung der Produktionsbedingungen in Deutschland aufgrund des Nachtflugverbots eine Verlagerung der Verkehrsströme in und über andere Länder zu erwarten. Verkehre von Fluggesellschaften in Deutschland werden zukünftig von ausländischen Airlines über andere europäische oder außereuropäische Flughäfen abgewickelt, die keiner Nachtflugbeschränkung unterliegen. Ein Nachtflugverbot bei Passagierflügen am Flughafen Köln/Bonn hätte ein Abwandern von Investitionen, Wertschöpfung sowie Arbeitsplätzen ins Ausland zur Folge.

5. Auswirkungen eines Nachtflugverbots für deutsche Airlines und ökonomische Folgewirkungen für den Wirtschaftsstandort Köln/Bonn

Der Nachtflugverkehr am Flughafen Köln/Bonn ermöglicht den wirtschaftlichen Einsatz von Flugzeugen, da mehr Umläufe möglich sind und die Auslastung und Nutzung der Flugzeuge entsprechend steigt. Zugleich bieten Nachtflüge gerade in Spitzenreisezeiten eine Entlastung. Fallen die Nachtflüge infolge eines Verbots weg, sinken bei den Fluggesellschaften die Auslastung und Nutzung ihrer Flugzeuge und damit auch die Produktivität beträchtlich. Die Folge: Ein erheblicher Verlust von Passagieren und Umsatz. Dies führt zur Schrumpfung der betroffenen Unternehmen und zum Verlust von Arbeitsplätzen. In der Folge werden diese Fluggesellschaften langfristig ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

a) Auswirkungen eines Nachtflugverbots für deutsche Airlines am Standort Köln/Bonn

Ein Nachtflugverbot brächte gerade für die deutschen Airlines am Standort Köln/Bonn erhebliche Wettbewerbsnachteile mit sich und hätte zudem beträchtliche negative Auswirkungen auf ihre Produktivität. Während für die deutschen Fluggesellschaften am Standort Köln/Bonn zwischen 0:00 und 5:00 Uhr aufgrund des Nachtflugverbots keine Starts und Landungen und damit keine weiteren Umläufe mehr möglich wären, könnten ausländische Airlines an nachtoffenen Heimatflughäfen in dieser Zeit weiter landen oder starten. Dieser eklatante Wettbewerbsnachteil für die deutschen Airlines hat erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen: Während die Maschinenlaufzeiten und damit die Nutzung und Auslastung *ihrer* Flugzeuge durch das Nachtflugverbot entsprechend eingeschränkt und somit ihre Produktivität sinken würde, könnten ausländische Airlines an nachtoffenen Heimatflughäfen weiter operieren und so die Produktivität ihrer Flugzeuge vergleichsweise hoch halten.

Ein Beispiel: Für einen ausländischen Carrier wäre es auch bei einem Nachtflugverbot in Köln/Bonn möglich, aus den Zielgebieten heraus in der Nacht zwischen 0:00 und 5:00 Uhr zu starten, den Touristikmarkt in Köln/Bonn ab 5:00 Uhr zu bedienen und die eigenen Umläufe so zu gestalten, dass sie in der Nacht zwischen 0:00 und 5:00 Uhr wieder an ihrer auch nachts offenen Heimatbasis landen könnten. Bei einem Start in der Kernnacht und einer Landung nach 5:00 Uhr in Köln könnte der ausländische Carrier somit das Nachtflugverbot am Flughafen Köln/Bonn umgehen und zudem einen kompletten Umlauf mehr fliegen als die deutschen Wettbewerber. Die Stationierung von Flugzeugen eines deutschen Carriers im Ausland wäre aufgrund hoher Crew- und Technikkosten betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll. Wenn also der ausländische Carrier in demselben Zeitraum einen 3-er Umlauf, die deutsche Airline aufgrund des Nachtflugverbots jedoch nur einen Doppelumlauf fliegen könnte, ergibt sich letztlich ein Produktivitätsunterschied von über 30 Prozent. Dies entspricht einem Mindererlös von jährlich mindestens einer Million Euro pro Maschine bei den deutschen Airlines.

b) Ökonomische Folgewirkungen eines Nachtflugverbots: Passagier-, Umsatz- und Arbeitsplatzverluste

Ein Nachtflugverbot für Passagierflüge am Flughafen Köln/Bonn würde aufgrund des Wegfalls der bisherigen nächtlichen Flugbewegungen nach einer Studie von Booz/Allen/Hamilton, Prognos und dem Airport Research Center¹ zu einem Verlust von rund 1,2 Millionen Passagieren führen. Die Folge: Umsatzverluste bei deutschen Unternehmen von rund 101 Millionen Euro schon im ersten Jahr sowie Arbeitsplatzverluste. Laut Prognose würden langfristig insgesamt rund 1.690 Arbeitsplätze wegfallen, davon 856 Arbeitsplätze direkt am Flughafen Köln/Bonn, 719 indirekte und 115 induzierte Arbeitsplätze in der Region Köln/Bonn. Ferner wären Einkommensverluste von rund 61,4 Millionen Euro und Steuermindereinnahmen in der Region von rund 7 Millionen Euro zu erwarten. Über die Region Köln/Bonn hinaus müsste demnach für die Gesamtwirtschaft in Deutschland insgesamt sogar mit einem Arbeitsplatzverlust von rund 2.600 Beschäftigten – davon 856 direkt, 1.523 indirekt und 221 induziert – sowie einem Einkommensverlust von rund 94 Millionen Euro gerechnet werden.

¹ Vgl. Booz/Allen/Hamilton, Prognos, Airport Research Center: Der Köln Bonn Airport als Wirtschafts- und Standortfaktor. Auswirkungen eines Nachtflugverbots, Mai 2008, S. 20f.

6. Statt Nachtflugverbot: „Balanced Approach“ als möglicher Lösungsansatz zu weiterer Lärmreduktion

Anstelle eines Nachtflugverbots mit den zu erwartenden negativen Auswirkungen für den Flughafen Köln/Bonn und die betroffenen Airlines sieht der BDL in einer konsequenteren Anwendung des von der ICAO entwickelten „Balanced Approach“ einen geeigneten Ansatz zu weiterer Lärmreduktion. Als Modell für einen nachhaltigen Luftverkehr ermöglicht der „Balanced Approach“ hinsichtlich der Lärmemissionen von Flugzeugen ausgewogene Entscheidungen. Das Konzept sieht verschiedene abgestimmte Maßnahmen zur Verminderung der Fluglärmbelastungen im Flugplatzumland vor, u.a. den Einsatz lärmarmere Flugzeuge, die Festlegung lärmoptimierter An- und Abflugwege, eine auch auf Fluglärmemissionen ausgerichtete Flächennutzungsplanung im Flugplatzumland, passive Schallschutzmaßnahmen bei Betroffenen, lärmbedingte Betriebsbeschränkungen für laute Flugzeuge.

Berlin, den 24. Oktober 2011

Kontakt:

Michael Kandora
Leiter Infrastruktur
Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)
Französische Straße 48
10117 Berlin

Tel.: +49 (0) 30 520 077 - 125
Mobil.: +49 (0) 173 5490 540
Fax.: +49 (0) 30 520 077 - 111
E-Mail: Michael.Kandora@bdl.aero

www.bdl.aero

Präsident: Klaus-Peter Sieglöcher
Hauptgeschäftsführer: Matthias von Randow
Amtsgericht: Charlottenburg
VR 30285 B