

Dieter Faulenbach da Costa

BDL

Das veröffentlichte BDL Positionspapier und das Papier der Posch-Kommission erfüllen alle Erwartungen. Da werden triviale Erkenntnisse gepaart mit larmoyanten Ergüssen und widersprüchlichen Aussagen vermengt. Auffällig die immer wiederkehrende Selbstüberschätzung.

1. Trivial

Trivial die Erkenntnis, dass LH Marktanteile im internationalen Luftverkehr verliert. Immerhin wachsen die Märkte in Asien, Afrika und Südamerika schneller als in Europa und Nordamerika. Es käme einem Wunder gleich, wenn LH keine Marktanteile verlieren würde. Aber zum Jammern reicht es allemal. Politiker können mit solch trivialen Erkenntnissen mobil gemacht werden.

2. Einseitige Belastungen?

Bei immer wieder bejammerten einseitigen Belastungen durch die Luftverkehrssteuer, zehrt ja nicht an den Gewinnen der Luftverkehrsgesellschaften. Die Kosten werden ausschließlich durch die Passagiere erbracht. In vielen Ländern übrigens nichts ungewöhnliches. Der Verweis auf die staatlichen Unterstützung anderer Airlines in Asien hilft nicht weiter. Immerhin hat die Lufthansa bis in die 90-er Jahre hinein ähnliche Privilegien genossen und sich darüber nicht beschwert. Bei den immer wieder hervorgehobenen Arbeitsplätzen hat der Luftverkehr gerade mal einen Anteil von unter 2% am gesamten Arbeitsmarkt.

3. Verkehrsströme gehen an Deutschland vorbei!

Zum Einen überschätzt die Luftverkehrsbranche ihre Bedeutung für die dt. Volkswirtschaft gnadenlos. Beim Import/Export hat der Luftverkehr nur einen Anteil von 0,48% der Gesamtmenge und der Anteil bei den Preisen der importierten/exportierten Gütern von 11% wird nur deshalb erreicht, weil der Lufttransport die teuerste Transportart ist. Wenn in Asien, Afrika und Südamerika der Luftverkehr stärker wächst als in Europa, ist es nur normal, dass der Zuwachs größtenteils nicht in Deutschland stattfindet.

4. Alle Regelungen müssen weltweit erfolgen!

Die Diskussion kennen wir auch aus der Finanzierungsbranche. So wird erfolgreich eine stärkere Kontrolle und Regulierung verhindert. Da 80% des Luftverkehrs in Deutschland Originärverkehr ist, sind einseitige Regelungen, wie etwa Klimaschutzabgaben kein Grund zu jammern.

5. Einseitige Betriebsbeschränkungen vermeiden

Einseitige Betriebsbeschränkungen, so die Posch-Kommission, führe dazu, dass die nationalen Luftverkehrsgesellschaften gegenüber der ausländischen Konkurrenz Nachteile erleiden würde. Dabei bleibt ungeklärt, welche "einseitigen" Beschränkungen die ausländische Konkurrenz unterliegt. Es ist nicht Aufgabe des Staates den Manager

der Luftverkehrswirtschaft die Arbeit abzunehmen. Die vornehmste Aufgabe eines Managements ist, mit gesetzten Rahmenbedingungen optimale Ergebnisse zu erzielen. Hier macht die Luftverkehrswirtschaft jedoch die Rahmenbedingungen für ihr Missmanagement verantwortlich.

6. Mit der ausländischen Konkurrenz lässt sich leicht drohen

Ein beliebtes Spiel. Es wird behauptet, dass die ausländische Konkurrenz ohne Restriktionen den Flugbetrieb betreiben können. Dazu komme, dass die auch noch subventioniert werde. Dass mit den Restriktionen wird in Regel, sogar von Gerichten, ohne Überprüfung akzeptiert. Nicht überprüft wird, welche Standorte mit welchem Layout und in welcher Lage miteinander konkurrieren. Häufig könnten die geltend gemachten Nachteile durch optimale Standorte ausgeglichen werden. Statt aber die richtigen Standort zu fordern, setzt man auf falsche Standorte und verlagert die Belastungen, mit Verweis auf die Konkurrenten, auf die Flughafennachbarn.

7. Der Spritverbrauch der Flugzeuge wurde um 40% reduziert

Wirklich toll was die Luftverkehrswirtschaft da freiwillig für den Umweltschutz hat. Immerhin musste die Autoindustrie, in nationalen und europäischen Alleingängen dazu gezwungen werden den Spritverbrauch ihrer Autos zu reduzieren. Dies aber als tollen Beitrag der Luftverkehrswirtschaft zum Umweltschutz zu feiern, wird gleich in der nächsten Aussage widerlegt.

8. Kerosion größter Kostenfaktor im Luftverkehr

Aha! Erst beschwert man sich über die ungerechten Steuern, feiert sich als größter Umweltschützer, warnt vor Billigarbeitsplätzen und nun das! Das steuerfrei Kerosin ist der Kostentreiber. Wahrscheinlich hat diese Tatsache dazu beigetragen, dass die Flugzeuge sparsamer wurden, aber immer noch Spritfresser sind. Da wird bei An- und Abflugrouten um jeden Meter gekämpft und Fluglärm als hinnehmbar bezeichnet auf der Flugstrecke aber immer noch spritfressend geflogen.

9. Forschung stärken, Subventionen vermeiden

Mit mehr als 450 Mio. € fördert alleine die Bundesregierung jährlich Luftverkehrs- und Weltraumforschung. Kein Flughafen in Deutschland könnte alleine aus den Einnahmen seines Kerngeschäfts kostendeckend betrieben werden. Nur wenige Flughäfen erzeugen Gewinne mit "Nebengeschäften" die in der Regel zulasten der Region gehen. Wer sich den Luftverkehr genauer ansieht, wird ein weites Feld an Subventionen auf tun.

10. CO2 Emissionen bis 2050 um 50% senken

Erfahrungen zeigen, dass freiwillige Zusagen nichts Wert sind. Verwundert darf man sein, wird doch zu Beginn des Papiers nationale Alleingänge abgelehnt und nun freiwillig angeboten? Fakt ist auch, dass beim Flughafenausbau in FRA die von der Bundesregierung zugesagten CO2 Reduzierung des Straßenverkehrs, rechnerisch durch das zunehmende Luftverkehrsaufkommen verbraucht werden sollen.

11. Beschränkungen nur als letztes Mittel

Da wird, mitten im Text versteckt, das wahre Gesicht gezeigt. Man fordert die Bürger zu

beteiligen, denkt sich alles mögliche bei der Reduzierung der Belastungen aus, und kommt hier zum eigentlichen Thema. Wenn man sich vor Gericht schon nicht durchsetzen konnte, muss nun die Bundesregierung ran. Die definiert "wichtige" Flughäfen auf denen Flugbeschränkungen "nur als letztes Mittel", also niemals, verfügt werden dürfen. Diejenigen die man beteiligen will, werden hier klar ausgebremst. Die dürfen sich nämlich die Geschichten über "leisere" Flugzeuge, andere Flugverfahren und bessere Flugrouten anhören, dort wo sie betroffen sind aber nicht mitreden.

12. Leisere Flugzeuge

Forschungsmittel und gespreizte Landeentgelte sollen den Flottenaustausch beschleunigen. Hier werden wiederum nationale Alleingänge als probates Mittel der Problemlösung - welcher Probleme eigentlich? - beschworen. Wir lernen: dort wo es der Luftverkehrswirtschaft nutzt, sind nationale Alleingänge empfehlenswert. Schätzungsweise 70% des Luftverkehrsaufkommens in Deutschland werden durch deutsche Luftverkehrsgesellschaften abgewickelt. Gespreizte Landeentgelte treffen also zuerst deutsche Luftverkehrsgesellschaft. Deren Anteile an der weltweiten Flotte dürfte im mittleren einstelligen Bereich liegen. Etwa 10% der weltweit transportierten Passagiere wird von/nach oder über dt. Flughäfen transportiert. Gespreizte Landeentgelte in Deutschland dürften den Auswirkungen eines Flugeschlags einer Fliege im Kölner Dom gleichkommen. Anders zu beurteilen wäre es, wenn die erwarteten Mehreinnahmen vollständig für den passiven Schallschutz verwendet würden. Auf den Flottenaustausch hat diese Politik keine relevanten Auswirkungen.

13. Flughafenlayout sorgt für Lärmentlastung

Im Prinzip der richtige Ansatz. Nur hätte die Luftverkehrswirtschaft weiterdenken und sich auch Gedanken über den richtigen Flughafenstandort machen sollen. Ja, mit einem richtigen Flughafenlayout können durchaus Erfolge in der Lärminderung erzielt werden. Dafür ist es aber erforderlich, vom "modernen" parallelen Pistensystem (BVerwG), zu einem konvergierenden Pistensystem zu kommen. Außerdem erforderlich ist, dass mehr Kapazitäten gebaut werden als nach der Prognose erlaubt sind. Außerdem erforderlich, dass eine Kapazitätsgrenze auch für eine Planung mit erheblichen Kapazitätsreserven festgelegt werden kann.

14. Anflugverfahren bringen Lärmentlastung

Ja, aber nicht innerhalb der ausgewiesenen Lärmschutzzonen. Kein Verfahren, auch nicht GBAS, ist in der Lage innerhalb des Endanflugbereichs eine spürbare (erlebbare) Lärmreduzierung zu bewirken. Bei den Lärmschutzzonen muss dafür Sorge getragen werden, dass diese von jeglicher Bebauung freigehalten werden und soweit Besiedlung vorhanden ist, freigeräumt werden.

15. Keine Betriebsbeschränkungen

Wir immer wieder in kleinen Dosen als zentrale Forderung in alle Veröffentlichungen der Luftverkehrswirtschaft eingestreut. Bei ausreichenden Kapazitäten am Tage wird ein Bedarf an Nachtflugverkehr nur durch LCC und Ferienfluggesellschaften erzeugt. Deren Bedarf kann aber anders als durch Nachtflugbetrieb an den falschen Standorten (innerhalb dichter Siedlungsräume) gelöst werden. Es gibt keinen Grund, einseitig die

Interessen der Luftverkehrswirtschaft gegen die Interessen der Flughafennachbarn zu gewichten.

16. Die Reduzierung des Einzelpegels um 80% kommt bei den Bürgern an!

Einzelpegel sind immer Emissionen, bei den Bürgern kommen aber nur Immissionen an. Die Luftverkehrswirtschaft behauptet, dass die Einzelpegel in den vergangenen 50 Jahren um 80% reduziert wurden und bei den Bürgern angekommen seien. Wieso bei dieser Sachlage sich aber an allen Flughäfen die Lärmisophonen ausgedehnt haben, wird nicht näher untersucht. Fakt ist nämlich, dass das zunehmende Luftverkehrsaufkommen die Verbesserungen in der Strömungs- und Triebwerkstechnik nicht nur aufgefressen sondern überkompensiert haben. Zunehmendes Luftverkehrsaufkommen wird auch die bescheidenen Fortschritte bei der Verbesserung der Lärmemissionen vollständig verbrauchen. Fakt ist, dass heute, trotz der Verbesserungen bei den Emissionen, mehr Menschen durch mehr Fluglärm belastet werden als je zuvor; dieses Wachstum wird auch weiter fortschreiten.

17. Nachtflugstandorte für Deutschland erforderlich

Im Grundsatz muss der Forderung nicht widersprochen werden. Dummerweise meint die BDL damit aber genau die Standorte, die durch einen Nachtflugverkehr unlösbare Probleme in der Nachbarschaft der Flughäfen auslöst. Die Forderung der Luftverkehrswirtschaft ist außerdem unseriös. Hier geht es nämlich nicht mehr um den Bedarfsnachweis, sondern nur noch den politischen (wirtschaftlichen) Willen. Die Lärmprobleme der Flughafennachbarn werden mit der Empfehlung die Fenster geschlossen zu halten "gelöst". Wer dann die Fenster geschlossen hält bekommt zum Dank für insgesamt 397 Euro je Schlafzimmer von der Luftverkehrswirtschaft einen Lüfter spendiert. Das sind die Million von denen die Luftverkehrswirtschaft spricht, wenn sie sich selbst ob ihres Engagements bei der Lärmbekämpfung lobt.

18. Bürgerbeteiligung

Nachdem bei den wesentlichen Ursachen des Fluglärms das Primat der Politik und die vordergründigen wirtschaftlichen Interessen vorangestellt wurden, lässt man die Bürger am Wissen der Luftverkehrswirtschaft schnuppern und glaubt dies als Bürgerbeteiligung bezeichnen zu können. Dabei wird nicht vergessen, das heutige Planungsrecht als zu kompliziert und nicht konkurrenzfähig zu bezeichnen.

19. Priorität muss die Sicherheit sein

Es ist beliebt in Deutschland "Sicherheit zuerst" zu fordern. Es wird so getan, als wenn diejenigen die andere Lösungen wollen, die Sicherheit nachrangig beachten. Auch im Straßenverkehr steht "Sicherheit" ganz oben, ohne dass damit alternative Vorschläge ausgebremst werden. Bisher haben BAF/DFS und andere noch kein Beispiel bei alternativen Vorschlägen gefunden, bei denen die Sicherheit nicht gewährleistet war. Diese "Sicherheit" ist einfach die Notbremse für BAF/DFS weitere Überlegungen anstellen zu müssen. Notfalls wird dann noch die Kapazität nachgeschoben und schon ist die Überprüfbarkeit durch Gerichte beendet. Welcher Richter traut sich zu Behauptungen von BAF/DFS anzuzweifeln oder Simulationen zu überprüfen? Deshalb muss die Forderung lauten: Entweder Re-Verstaatlichung der DFS oder Zerschlagung

der DFS in 3 unabhängige Bereiche (Luftraumüberwachung, Luftraumplanung und Luftraumgebührenstelle).

20. Die FLK'en müssen gestärkt werden

Die FLK'en tagen in der Regel nichtöffentlich, deshalb können diese kein Ersatz für eine Bürgerbeteiligung und eine Beteiligung Betroffener sein. Außerdem treffen dort arrogant auftretende Fachkompetenz auf fachlich unbelastete Eitelkeit. Keine der bestehenden FLK hat in der Vergangenheit zur spürbaren Lärminderung beigetragen, selbst Ausweitungen des Fluglärms wurden nicht verhindert.

21. Luftverkehrskonzept für Deutschland

Da ist im Grundgedanken einiges richtig, jedoch die Zielrichtungen - Ausschaltung unerwünschter Einflüsse der Betroffenen auf betriebliche Regelungen - nicht kompatibel mit einer Neuorientierung der Flughafenpolitik in Deutschland. Von 60 vorhandenen Flughäfen in Deutschland sind 54 Flughäfen überflüssig. Von den sechs benötigten Flughäfen weisen die meisten den falschen Standort auf. Raumordnung aber ist eine originäre Aufgabe der Bundesländer. Deshalb sollte der Bund Vorgaben zu Makrostandorten (Ost, Nord, West, Mitte, Südwest und Süd) machen. Die beteiligten Bundesländer dann in zwischenstaatlichen Verträgen die Fragen der Raumordnung klären.

22. Subventionen werden abgelehnt, trotzdem brauchen wir Hilfe!

Zwar lehnt man Subventionen ab, ist aber offensichtlich der Auffassung, dass die öffentliche Hand die Bodeninfrastruktur zu finanzieren und zu erreichen hat. Wenn dann innerhalb eines überschaubaren Zeitraums der Flughafen sich nicht rechnet, soll er wieder geschlossen werden. Trotzdem behauptet die Luftverkehrswirtschaft, dass sie ihre Wegekosten, im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern, selbst bezahlt. Der Weg die Luft ist, sollte die Luftverkehrswirtschaft zumindest die externen Kosten tragen, will dies mit Verweis auf die internationale Konkurrenzfähigkeit aber nicht.

Ergebnis

Mit trivialen Erkenntnissen, schlechter Camouflage und irreführenden Behauptungen stellt die Luftverkehrswirtschaft sich als Motor der Exporterfolge Deutschlands dar. Dabei liegt deren Transportleistung in einer vernachlässigbaren Größenordnung. Die "Bedeutung" der Luftverkehrswirtschaft ergibt sich ausschließlich aus dem Unsinn, dass selbst unwichtige Bestellungen schnellst möglich zugestellt werden sollen.

fdc Airport Consulting

Dieter Faulenbach da Costa

Dipl.-Ing. Architect

Tulpenhofstr. 1

D-63067 Offenbach am Main

Tel. [+49-69-800-2623](tel:+49-69-800-2623)/2685

Fax [+49-69-800-1877](tel:+49-69-800-1877)

Mobile [+49-172-6907093](tel:+49-172-6907093)

Email: dieter.faulenbach@fdc-airport.de