



BÜNDNIS DER BÜRGERINITIATIVEN

KEIN FLUGHAFENAUSBAU - FÜR EIN NACHTFLUGVERBOT

Über 70 Initiativen im Rhein-Main-Gebiet

Radarausfall rechtfertigt keine Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot

In der Nacht vom 6.7. auf den 7.7. gab es 35 Ausnahmegenehmigungen für verspätete Starts – wegen Störungen der Radarsysteme der Flugsicherung.

Genehmigungen dürfen nur erteilt werden, wenn die Verspätungsgründe außerhalb des Einflussbereichs der Fluggesellschaft liegen. „Einflussbereich“ geht jedoch weit über den Bereich hinaus, der von den Fluggesellschaften bestimmt wird. Die Flugsicherung liegt im Einflussbereich der Fluggesellschaften – nicht nur, dass sie entgeltliche Leistungen für diese erbringt, es ist auch ein Beirat zur Beratung der Geschäftsführung eingerichtet, in dem u.a. die Fluggesellschaften vertreten sind. Die Fluggesellschaften üben erheblichen Druck auf die Flugsicherung aus, ihre Dienste möglichst kostengünstig anzubieten – zu den Sparmaßnahmen gehört offenbar auch ein Verzicht auf Ausfallsicherheit. Die damit verbundenen Konsequenzen haben die Fluggesellschaften einzukalkulieren. Die erteilten Genehmigungen sind daher rechtswidrig.

Grundsätzlich kein eine Ausnahmegenehmigung rechtfertigender Grund ist, wenn Flugzeuge verspätet in Frankfurt eintreffen. Hier kommt als Verspätungsgrund regelmäßig die fehlende Vorhaltung von Reserveflugzeugen hinzu. Lufthansa hat in den letzten Monaten 15 Flugzeuge abgestellt; es ist ihr zuzumuten, diese weiterhin als Reserve betriebsfähig vorzuhalten und ggf. auch an andere Fluggesellschaften kurzfristig zu verleihen.

Weiterhin ist festzustellen, dass offenbar Fluggesellschaften bewusst Flüge – vor allem Langstreckenflüge – nach hinten verlagern. So gab es in der Nacht vom 5.7. auf den 6.7. zwischen 22 und 23 Uhr 48 Starts – weniger als der Koordinierungseckwert. Es ist eine offenbar rechtswidrige Genehmigungspraxis, dass Langstreckenflüge, bei denen das Flugzeug viele Stunden vor Abflug in Frankfurt eintraf, regelmäßig Ausnahmegenehmigungen erhalten. Es sollte ausgeschlossen werden, dass Langstreckenflüge durch weniger laute Mittelstreckenflüge aus ihren Slots gedrängt werden.

Letztlich sind die Probleme im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die Fluggesellschaften einen auf 23 Uhr zugespitzten Plan aufgestellt haben, durch den die erste Nachtstunde als Verspätungspuffer kaum zur Verfügung steht. Es ist daher geboten, die Zahl der Abflüge nach 21 Uhr drastisch zu reduzieren und auf planmäßige Abflüge nach 22 Uhr zu verzichten.

Rückfragen an Berthold Fuld, Tel. 0178 2928928