



regionales
dialogforum

Flughafen Frankfurt

RDF Papier zur Bewertung der Ergebnisse des Gutach-
tens „Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verla-
gerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplan-
ten Nachtflugverbots“ und zum weiteren Vorgehen

Regionales Dialogforum

23. September 2005

1. Ziel des Gutachtens und Ablauf ¹

Eines der Ziele des RDF ist es, die Umsetzung des Mediationsnachtflugverbots² zu befördern. Als einen der zentralen Schritte hatte das RDF ein Rechtsgutachten beauftragt, das 2002 von Ho-
be/Sparwasser vorgelegt wurde. Nach Auffassung der Gutachter ist für die rechtliche Umsetzbarkeit des Nachtflugverbotes u. a. von Bedeutung, ob und mit welchem Aufwand Flugbewegungen aus der Mediationsnacht verlagert werden können. Ergebnis des Rechtsgutachtens war es weiterhin, dass die Bildung eines Flughafensystems Frankfurt/Hahn für die Verlagerung von Flügen eine wichtige Erleichterung darstellt.

In der Folge hat das RDF ein Gutachten beauftragt, das die Frage der praxisorientierten Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots untersuchen sollte. Dieses Gutachten wurde von der Firma Airlog GmbH unter Leitung von Dr. Achim Fränkle im Sommer 2004 vorgelegt³.

Das Gutachten hatte nicht zum Ziel, in der Breite ökonomische Effekte zu untersuchen, die sich für die Region, Fraport oder nur mittelbar betroffene Unternehmen bei isolierter Betrachtung der Einführung des Nachtflugverbots ergeben. Es beschränkte sich bewusst auf die Verlagerung von Flugbewegungen in der Mediationsnacht und die Kosten für die betroffenen Airlines. Grund hierfür war, dass das Ausmaß der ökonomischen Betroffenheit einzelner betroffener Luftverkehrsgesellschaften im Rechtsgutachten als mögliche Hürde für die rechtmäßige Einführung des Nachtflugverbots identifiziert wurde, selbst wenn durch den Ausbau tagsüber enorme Kapazitätssteigerungen ermöglicht werden. Die wirtschaftlichen Belange allenfalls indirekt betroffener Unternehmen sind rechtlich anders zu bewerten. Nach Aussagen der Fraport wurden in den von ihr in das Planfeststellungsverfahren eingebrachten Gutachten zur wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafenausbaus für die Region auch mögliche einschränkende Effekte durch das Nachtflugverbot einbezogen. Weitere gutachterliche Untersuchungen des RDF zu diesen Fragen sind nicht geplant.

Das Gutachten stellt auf den Stand der Jahre 2000 und 2002 ab. Die Frage, welche Auswirkungen das Wachstum der Luftverkehrsnachfrage in den auf den Nachtflug angewiesenen Verkehrssegmenten auf die Einführung eines Nachtflugverbots hat, untersucht das Gutachten nicht. Aufgrund des rechtlichen Anknüpfungspunktes des Bestandsschutzes und der Aufgabenstellung eines praxisorientierten Verlagerungskonzepts konzentrierte sich das Gutachten auf die Auswirkungen der Verlagerung von im Referenzzeitraum tatsächlich abgewickelten Flugbewegungen. Inwieweit Änderungen der allgemeinen Rahmenbedingungen (wirtschaftliche Entwicklungen, Slotknappheit am Zielort etc.) Bedarf an Bewegungen in der Mediationsnacht auslösen können, war nicht Bestandteil der Aufgabenstellung des Gutachtens.

Bei der Erstellung des beauftragten Gutachtens wurde auf den Praxisbezug Wert gelegt. Neben eigenen Recherchen, Annahmen und Bewertungen des Gutachters waren deshalb vor allem Gespräche mit den betroffenen Luftverkehrsgesellschaften Basis für die Ausarbeitung. Die betroffenen Luftverkehrsgesellschaften hatten darüber hinaus die Möglichkeit, auf einem Hearing die Ergebnisse zu

¹ Dieses Papier ist Ergebnis der Arbeit des Projektteams Nachtflugverbot unter der Leitung von Dr. Hans-Peter Meister (Geschäftsstelle, IFOK) und Regine Barth (Wissenschaftliche Begleitung, Öko-Institut). Es wurde am 22. Juni 2005 vom Projektteam Nachtflugverbot und am 23. September 2005 im Forum verabschiedet.

² Nachtflugbeschränkung im Sinne der Mediation: Verbot von planmäßigen Flugbewegungen zwischen 23:00 und 5:00 Uhr am Standort Frankfurt (im weiteren als „Nachtflugverbot“ bezeichnet).

³ Mit der Qualitätssicherung war Raimo Jacobson, Airport Research Center, Aachen, betraut.

kommentieren und gemeinsam mit den Mitgliedern des Projektteams Nachtflugverbot und anderen Interessierten zu diskutieren („Hearing der Nachtflieger“ am 15. Juni 2004). Die Kritikpunkte und Diskussionsergebnisse des Hearings wurden vom Gutachter geprüft und entsprechend eingearbeitet. Die im Gutachten enthaltenen Berechnungsgrundlagen sind Konsens zwischen Gutachter und betroffenen Luftverkehrsgesellschaften. Nur an wenigen Stellen war ein gemeinsames Verständnis nicht zu erzielen, diese sind im Gutachten gekennzeichnet. Das Gutachten wurde vom Qualitätssicherer bestätigt und vom RDF auch mit den Stimmen der Vertreter der Luftverkehrsseite in seiner Sitzung am 9.-10. Juli 2004 abgenommen.

Das RDF dankt den Luftverkehrsgesellschaften für ihre Bereitschaft, Informationen für die Gutachtererstellung zur Verfügung zu stellen, die Ergebnisse zu diskutieren und für die Anerkennung der fachlichen Leistung des Gutachters. Sie haben mit dieser Bereitschaft einen wertvollen Beitrag im Sinne des Dialogs in der Region geleistet. Damit unterstellt das RDF den Luftverkehrsgesellschaften jedoch nicht, dass sie sich mit den im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben oder diese befürworten.

Es besteht Einigkeit darüber, dass dieses Gutachten die Prüfung der Belange der betroffenen Luftverkehrsgesellschaften im Planfeststellungsverfahren weder in jedem Fall vollständig abdeckt noch ersetzen kann.

Nach Meinung des Vorsitzenden des RDF muss letztlich aufgezeigt werden, dass ein Nachtflugverbot aus Gründen des Schutzes von Gesundheit und Lebensqualität im Vergleich zu den möglichen wirtschaftlichen Nachteilen verhältnismäßig ist. Es gehört zur Aufgabe des RDF, hierauf hinzuwirken. Die abschließende Beurteilung obliegt dem HMWVL oder ggf. der Rechtsprechung.

2. Die wichtigsten Ergebnisse des Gutachtens

2.1 Verlagerungskonzept für sämtliche Flüge in der Mediationsnacht

Auf Basis der in 2002 zwischen 23:00 und 5:00 Uhr im Flugplan enthaltenen Bewegungen hat der Gutachter ein Konzept entwickelt, wie diese Flüge zeitlich oder örtlich verlagert bzw. gestrichen werden können.

Das Gutachten hat gezeigt, dass die jährlichen verlagerungsbedingten Kosten für Homebase Carrier in bestimmten Verkehrssegmenten erheblich sind.

Das RDF geht, ebenso wie der Gutachter und Fraport in ihren Planfeststellungsunterlagen, von folgender Interpretation des Nachtflugverbots aus⁴: Es finden keine planmäßigen Fluglärmereignisse zwischen 23:00 und 5:00 Uhr statt, es wird von 15 min zwischen on/offblock und Lärmereignis ausgegangen. Damit dürfen im Flugplan Starts nicht zwischen 22:45 und 4:44 Uhr und Landungen nicht zwischen 23:15 und 5:14 Uhr geplant werden.

Bei der Diskussion um die Einführung des Nachtflugverbots wird häufig die Befürchtung artikuliert, dass das Nachtflugverbot durch die Verlagerung von Flügen zu einer hohen Zunahme der Flugbewegungen in den beiden Nachtrandstunden führen würde. Die Untersuchungen von Airlog zeigen, dass diese Befürchtung nur teilweise zutrifft. Von den derzeit von Fraport prognostizierten Flugbewegungen von täglich insgesamt 150 in den beiden Stunden von 22:00-23:00 und 5:00- 6:00 Uhr resultieren un-

⁴ Die Lufthansa lehnt diese Interpretation ab.

ter der Annahme, dass das von Airlog vorgeschlagene Konzept umgesetzt wird, durchschnittlich etwa 20 Bewegungen aus der Verschiebung aus der Mediationsnacht (s. Tabelle: 142 Bewegungen pro Woche entspricht ca. 20 Bewegungen pro Nacht). Ein Vielfaches hiervon ergibt sich für die Zahl der Flugbewegungen in den Randstunden aufgrund der Kapazitätssteigerung durch den Ausbau bzw. durch das von Fraport prognostizierte allgemeine Wachstum des Luftverkehrs.

Nach Auffassung von Airlog ist beim Linienverkehr eine Umsetzung des Verlagerungskonzepts bereits vor Einführung des geplanten Nachtflugverbots in den meisten Fällen möglich.

Tabelle: Flugbewegungsbilanz des Verlagerungskonzeptes (Sommerreferenzwoche 2002)

Verkehrstyp	LVG	Anzahl FB/W				
		Gesamt	eingestellt	verschoben (gesetzl. Nacht)	verschoben (Tag)	verlagert
Linienverkehr	Lufthansa	7	0	7	0	0
	Air Namibia	4	0	4	0	0
	EI AI	1	0	1	0	0
	RAM	1	0	1	0	0
	Adria Airways	1	0	1	0	0
	Ethiopian Airlines	4	0	0	4	0
	Pakistan International	1	0	1	0	0
	Aeroflot	7	0	0	7	0
	QANTAS	7	0	7	0	0
	Zwischensumme	33	0	22	11	0
Touristischer	Condor/ Thomas Cook	39	0	20	19	0
	Hapag-Lloyd	30	0	15	15	0
	LTU	12	0	6	6	0
	Air Berlin	7	0	7	0	0
	Aero Lloyd	32	32	0	0	0
	sonstige	13	0	0	13	0
	Zwischensumme	133	32	48	53	0
Nachtluftpost	DPWN	110	0	0	0	110
Luftfracht	Lufthansa Cargo*	42	0	32	0	10
	British Airways	4	0	0	0	4
	Cygnus Air	2	0	0	2	0
	Night Express	4	0	4	0	0
	sonstige	7	0	7	0	0
	Zwischensumme	59	0	43	2	14
Integrator	DHL	20	0	17	0	3
	FedEx	12	0	0	0	12
	Zwischensumme	32	0	17	0	15
Sonstige	Überführung	8	0	8	0	0
	Taxiflug	7	3	4	0	0
	Regierung	1	1	0	0	0
	Militär	6	6	0	0	0
	Zwischensumme	22	10	12	0	0
Gesamt		389	42	142	66	139

alle Angaben für die Sommerreferenzwoche (39. KW 2002)

* bereinigter Flugplan

LVG = Luftverkehrsgesellschaft, Anzahl FB/W = Anzahl Flugbewegungen pro Woche

Quelle: AirLog GmbH, 2004 „Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots am Frankfurter Flughafen“. Gutachten im Auftrag des RDF

2.2 Für Luftverkehrsgesellschaften ohne Homebase in Frankfurt sind die Verlagerungskosten in Bezug auf das gesamte Unternehmen vergleichsweise gering

Die Untersuchungen von Airlog zeigen, dass für Luftverkehrsgesellschaften ohne Homebase Status die Verlagerungskosten vergleichsweise gering sind. Zumeist sind relativ einfache Ausweichmöglichkeiten realisierbar. Die Luftverkehrsgesellschaften verweisen allerdings darauf, dass die Betrachtung nur den status quo zweier Jahre abdeckt. Die wirtschaftlichen Auswirkungen eines isoliert vom Ausbau betrachteten Nachtflugverbots können sich über die Frage der Verlagerungskosten bestehender Flugbewegungen hinaus als Folge der künftigen verkehrlichen Entwicklung durchaus gravierender darstellen.

Durch die räumliche Verlagerung können sich Nachteile für die Anbindung von Fracht und Integratorgütern ergeben. Bürger in der Region, die Flüge mit Touristikcarriern durchführen möchten, werden teilweise auf Flughäfen ausweichen müssen, die an die Region angrenzen, da das Angebot sich je nach Ziel und Carrier etwas verändern wird. Eine spürbare Verschlechterung für das Angebot an Linienflügen ist nach Auffassung von Airlog nicht zu befürchten⁵.

2.3 Homebase Carrier sind aus systematischen Gründen besonders stark betroffen

Das Nachtflugverbot verursacht ausgerechnet bei den Luftverkehrsgesellschaften besonders hohe Kosten, die sich für Frankfurt als Homebase entschieden haben.

Zwei wesentliche Begründungen sind hierfür anzuführen.

Zum einen ist die Zahl der Flugbewegungen in Frankfurt im Vergleich zu anderen Luftverkehrsgesellschaften naturgemäß insgesamt höher. Das bedeutet, dass mehr Flüge verlagert werden müssen als bei anderen. Wenn mit jedem verlagerten Flug Kosten entstehen, so ist leicht nachvollziehbar, dass die Betroffenheit bei den Homebase Carriern in Bezug auf das Gesamtunternehmen besonders hoch ist, weil der relative Anteil am Geschäft des Unternehmens mit Flügen von und nach Frankfurt höher ist als bei anderen.

Ein zweiter Grund ist, dass aufgrund der Verlagerung von Flugbewegungen Wartungsinfrastruktur an anderen Standorten aufgebaut werden muss. Außerdem verringern sich die möglichen Einsatzzeiten der Flugzeuge. Während z.B. ein Konkurrent der Condor das Flugzeug mit dem letzten Flug möglicherweise noch an ihren Wartungsstützpunkt in Deutschland oder einer Feriendestination bringen kann, ist Condor, wenn sie ihre vorhandene Infrastruktur und die eingespielte Belegschaft nutzen will, darauf angewiesen, alle Bewegungen vor oder nach dem Nachtflugverbot abzuwickeln. Bei Lufthansa Cargo ergeben sich hohe Kosten z.B. aufgrund einer teilweisen Verlagerung der Flüge nach Köln-Bonn, die den Neuaufbau von Infrastruktur sowie vergleichsweise ineffiziente Parallelstrukturen bei Betrieb und Wartung erforderlich macht.

⁵ Die Airlines haben aufgezeigt, dass nach ihrer Ansicht zusätzliche Betriebsregelungen im Zusammenhang mit einem Flugverbot in der Mediationsnacht negative Auswirkungen auf die Hub-Qualität und damit auf das Angebot an Linienflügen haben werden.

Von diesem systematischen Dilemma ist von den derzeitigen Homebase Carriern nur die Lufthansa Passage (Linie) bezogen auf die Jahre 2000 u. 2002 nicht wesentlich betroffen, da fast keine geplanten Linienflüge der Lufthansa Passage in der Mediationsnacht stattfanden. Die Deutsche Lufthansa AG hat allerdings darauf hingewiesen, dass die Passage auf globale Entwicklungen zeitnah und effektiv reagieren und ein verändertes Kundenverhalten kurzfristig antizipieren können muss.⁶

2.4 Frachtcarrier (mit Homebase Status) sind am stärksten betroffen

Das Gutachten hat ergeben, dass eine starke Betroffenheit bei Unternehmen vorliegt, die sich auf Fracht spezialisiert haben und ihre Homebase in Frankfurt haben. Dies liegt an den spezifischen Geschäftsfeldern der betroffenen Unternehmen und strukturellen Fragen bei der Abwicklung von Luftfracht. Auf Basis der Daten von 2002 sind zwei Unternehmen betroffen: Lufthansa Cargo AG und die Firma Night Express.

Der Gutachter identifiziert bei der Lufthansa Cargo AG Zusatzkosten in Höhe von EUR 174,3 Mio. pro Jahr bei einer zeitlichen Verschiebung und bei einer teilweise räumlichen Verlagerung nach Köln Zusatzkosten in Höhe von EUR 76,1 Mio. pro Jahr⁷. Er stuft diese Zusatzkosten als erhebliche negative Auswirkungen für die Lufthansa Cargo AG ein. Die Lufthansa Cargo AG hat darauf hingewiesen, dass der durchschnittliche Gewinn der letzten sechs Jahre bei EUR 71,0 Mio. pro Jahr lag. Die durch das Nachtflugverbot bedingten Zusatzkosten gehen daher über den durchschnittlichen Jahresgewinn hinaus. Steuermindernde Auswirkungen der verlagerungsbedingten Zusatzkosten sind hierbei jedoch nicht berücksichtigt.

Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung sieht das RDF einen Schwerpunkt bei der notwendigen Suche von Lösungen bei der Lufthansa Cargo. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Interessen von Night Express ignoriert werden sollen.

Die vom Gutachter errechneten Verlagerungskosten werden in ihrer rechtlichen Dimension von RDF Mitgliedern unterschiedlich bewertet. Während z.B. die LCAG die Auffassung vertritt, dass diese Kosten auch im Rechtssinn als erheblich einzustufen sind, sehen andere Mitglieder diese Grenze nicht als überschritten an. Das RDF insgesamt sieht aber die Kosten zumindest als politisch erheblich an.

⁶ Daraus können künftig nach Ansicht der Airlines stärkere Betroffenheiten durch ein Flugverbot in der Mediationsnacht resultieren

⁷ Die Lufthansa Cargo hält – unabhängig von der grundsätzlichen Ablehnung des Nachtflugverbots - die vom Gutachter vorgeschlagene Aufteilung des Betriebs zwischen Frankfurt und Köln für nicht praktikabel, u.a. da diese aus ihrer Sicht zu unverhältnismäßig hohen jährlichen Kosten führt. Sie hat darüber hinaus bei dem RDF-Hearing Nachtflieger darauf hingewiesen, dass der Gutachter die Zusatzkosten durch die reduzierte Flottennutzung infolge der längeren Standzeiten im Ausland nicht berücksichtigt hat. Diese Zusatzkosten hat die Lufthansa Cargo AG mit EUR 38,5 Mio. pro Jahr (2010) beziffert[0]. Der Gutachter äußerte zu diesem Thema, dass eine Bezifferung der Kosten nur möglich gewesen wäre, wenn die derzeitigen Umlaufpläne der LCAG im Detail zur Verfügung gestellt worden wären. Er geht davon aus, dass es in einzelnen Umläufen zu längeren Bodenzeiten kommen kann und weist dabei darauf hin, dass schon heute die durchschnittliche Bodenzeit der LCAG in Frankfurt annähernd der Dauer der Mediationsnacht entspricht.

2.5 Die Betroffenheit von Touristikcarriern (mit Homebase-Status) ist relevant, aber geringer als die von Frachtcarriern

Bei Touristik-Unternehmungen kann die Einführung des Nachtflugverbotes dazu führen, dass die aus Gründen der Konkurrenzfähigkeit gebotenen Umlaufzeiten nicht mehr erreicht werden und dass dies – nach Auffassung der Touristik-Unternehmen – zu unaufholbaren Nachteilen gegenüber der europäischen Konkurrenz führt. Dies wurde auf dem Hearing der Nachtflieger von den Vertretern der Fluggesellschaften deutlich gemacht. Negativ kommt danach weiter hinzu, dass für die Touristik-Carrier in Frankfurt nur ein eingeschränktes Wachstumspotential besteht. Diese gravierenden Einschränkungen der Wettbewerbsfähigkeit dürften nach Ansicht der betroffenen Luftverkehrsgesellschaften bei künftigen unternehmerischen Entscheidungen eine Rolle spielen. Derzeit sind die Unternehmen Condor und Aero Flight betroffen.

Anders als Condor hat Aero Flight seinen Geschäftsbetrieb in Frankfurt begonnen, als bekannt war, dass die Fraport ein Nachtflugverbot beantragen will. Das Schutzinteresse der Aero Flight ist gegenüber Condor daher nach Ansicht des Gutachters nicht vergleichbar. Stand bei Gutachtenerstellung war, dass Aero Flight als Nachfolgegesellschaft der Aero Lloyd als rechtlich eigenständige Neugründung keine der Rechte und Verpflichtungen der insolventen Aero Lloyd übernommen hat. Somit würde auch ein möglicher Bestandsschutz der im Jahr 2002 durchgeführten Nachtflugbewegungen der Aero Lloyd entfallen. Eine Untersuchung der Auswirkungen eines Nachtflugverbots auf die Aero Lloyd hat der Gutachter nicht vorgenommen. Insoweit wurde nur die Thomas Cook Flug/Condor Flugdienst GmbH als Carrier mit Homebase-Status untersucht.

2.6. Die Betroffenheit von Linienfluggesellschaften (mit Homebase-Status) ist im Vergleich am geringsten

Derzeit hat in diesem Segment nur Lufthansa Homebase-Status. Auf der Basis der Zahlen 2000 und 2002 führen die vom Gutachter vorgeschlagenen Verlagerungsmaßnahmen zu Zusatzkosten, die aber etwa im Vergleich zu den Frachtcarriern geringer sind. Die Deutsche Lufthansa AG hat allerdings darauf hingewiesen, dass auch der Passage-Airline Flexibilität in der Nacht deutliche Vorteile im internationalen Wettbewerb und zur Reaktionsfähigkeit auf globalpolitische Veränderungen bringt. Die im Gutachten für den Untersuchungszeitraum 2002 in die Berechnung eingeflossene Doppelbesetzung bei der Crew eines Fluges nach Israel war aufgrund der verbesserten Sicherheitslage in Israel nicht mehr notwendig, so dass sich hier die Kosten bezogen auf das Jahr 2002 weiter verringern.

Beim Passagierverkehr Linie ist eine systematische Schlechterstellung des Homebase Carriers durch das Nachtflugverbot nach den Ergebnissen des Gutachtens nicht zu befürchten, zumal der Gutachter z.B. bei der Qantas vergleichbare Zusatzkosten ermittelt hat, die bezogen auf das Gesamtunternehmen jedoch eine Kompensation wenig dringlich erscheinen lassen.

Die Auswirkungen auf Flugbetrieb und Wettbewerbsfähigkeit der im Linienverkehr betroffenen Fluggesellschaften sind laut Gutachter mit Ausnahme von LH und QF im Untersuchungszeitraum als sehr gering bzw. sogar vernachlässigbar anzusehen⁸.

⁸ Lufthansa und BARIG weisen hinsichtlich dieser Passage darauf hin, dass die Aussagen des Gutachters sich generell nur auf einen engen Untersuchungszeitraum beziehen und daher nicht verallgemeinert werden können. Auch im Bereich des Passa-

2.7 Abmilderungen und Kompensationen sind grundsätzlich denkbar und müssen hinsichtlich ihrer Realisierung geprüft werden

Der Gutachter hat in seinem Gutachten eine Reihe von Maßnahmen zur Umsetzung des Konzepts vorgeschlagen. Der Weg zur Umsetzung und eine Quantifizierung hat der Gutachter nicht vorgenommen, dies muss Gegenstand der weiteren Arbeiten im RDF sein. Teilweise wurden Zweifel an der rechtlichen Realisierbarkeit geäußert. Ggf. sind hier entsprechende rechtliche Klärungen herbeizuführen, wenn im weiteren Diskussionsverlauf eine Maßnahme vom RDF grundsätzlich als wirksam und angemessen eingestuft wird.

Grundsätzlich sieht der Gutachter bei der Maßnahmenstruktur folgendes Raster vor: Jedes Unternehmen trägt zunächst einen Eigenanteil (den es trägt wie Unternehmen anderer Branchen bei erforderlichen Änderungen des Betriebs z.B. aufgrund veränderter Gesetzeslage). Danach sind jeweils push und pull Maßnahmen denkbar. Kompensationen sind erforderlich, vor allem soweit die vollständige Übernahme der Kosten nicht zumutbar ist. Die Maßnahmen können sowohl vor als auch nach Einführung des Nachtflugverbots wirksam werden.

Der Gutachter ist der Meinung, dass neben den betroffenen Luftverkehrsgesellschaften vor allem die Fraport AG sowie das Land Hessen als Akteure die Verlagerung der Nachtflugbewegungen aktiv unterstützen können.

Tabelle: Mögliche Umsetzungsmaßnahmen

Wirksamkeit	Push-Maßnahme	Pull-Maßnahme	Ausgleich-Maßnahme
hoch	Schrittweise Reduktion des Koordinationseckwertes in MN	Unterstützung bei Weitervermarktung bzw. -Vermietung freiwerdender Flächen	Übernahme der Baukosten bei verlagelter Infrastruktur
	Reservierungsentgelt für Slotanmeldungen	Rücknahme überschüssiger Infrastruktur	Übernahme der Personal- Ausbildungskosten bei verlagelter Infrastruktur
	Erhöhung Landeentgelte in Nachtstunden	Marketingunterstützung	zeitlich begrenzte Kompensation von flugbetrieblichen Zusatzkosten/ Erlösverluste
	Erhöhung Abfertigungsentgelte in Nachtstunden	Tausch eines Slots in der MN gegen einen (oder mehrere) Wunschslots am Tag	Übernahme der Planungskosten bei Verlagerung Flugbetrieb
		Ausbau (Erhöhung Koordinationseckwert)	Übernahme verlagerungsbedingter Vertragsaufhebungs- und Restrukturierungskosten
		verkehrseinheitenbezogene Prämie für zeitliche Verschiebungen	
		Reduktion Abfertigungsentgelte in Tagstunden	
		Senkung der Mietpreise für Gebäudeflächen	
		Vorteile bei Flächenanmietung in Terminal oder Bürogebäuden	
		Vermietung von attraktiven Erweiterungsflächen in FRA oder HHN zu günstigen Bedingungen	
		Reduktion Landeentgelte in (gering nachgefragten) Tagstunden	
niedrig		verkehrseinheitenbezogene Prämie für räumliche Verlagerung von FB nach HHN	

Quelle: AirLog GmbH, 2004 „Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots am Frankfurter Flughafen“. Gutachten im Auftrag des RDF

3. Weiteres Vorgehen

Ziel des Prozesses ist es, bei diesem wichtigen Thema, ein Zwischenfazit des RDF auf Basis der bisher erarbeiteten Ergebnisse zu ermöglichen und auch nach außen zu dokumentieren. Darüber hinaus sollen bestehende Vorschläge und Fragen weiter untersucht und zur Klärung gebracht werden, mit dem Ziel, die Umsetzung des Nachtflugverbots weiter zu befördern.

Es wird Handlungsbedarf gesehen, dass für einen Teil der Kosten vor allem für home base carrier im Bereich Fracht, aber auch für Touristik, Möglichkeiten der Verringerung oder Kompensation gesucht werden müssen. Für alle Milderungs- und Kompensationsmaßnahmen gilt, dass sie konform mit EU-Recht sein müssen, insbesondere müssen das Diskriminierungsverbot und die Vorgaben der Marktzugangsverordnung eingehalten werden. Die vom Gutachter errechneten Verlagerungskosten z.B. für

die LH Cargo werden hinsichtlich ihrer rechtlichen Dimension im RDF unterschiedlich bewertet. Sie werden insgesamt aber zumindest als politisch erheblich angesehen.

Die weitere Arbeit zum Thema wird nach derzeitigem Stand durch Mitglieder des RDF und des PT sowie ggf. Geschäftsstelle/Wissenschaftliche Begleitung erfolgen. Eine Vergabe von weiteren Gutachten, Expertisen durch Dritte etc. wird derzeit nicht erwogen. Dies liegt u.a. daran, dass eine Reihe von Punkten von politischer Natur sind, die das RDF für sich selbst ausdiskutieren und entscheiden muss. Das Projektteam hat die Rolle, diese Diskussion so weit wie möglich vorzubereiten. Darüber hinaus sollte das Projektteam die vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahmen zur Abmilderung und Kompensation auf ihre potenzielle Wirksamkeit prüfen, mögliche Ausgestaltungsformen präzisieren und bewerten, ob und in welcher Weise eine Empfehlung zur Umsetzung gegeben werden kann und das Ergebnis dieser Arbeit dem RDF übermitteln.

Die Wissenschaftliche Begleitung schlägt als ersten Schritt der notwendigen Arbeiten des Projektteams die Durchführung eines „PT-Workshops“ vor. Dort sollen die verschiedenen vorgeschlagenen Maßnahmen kritisiert, weiterentwickelt, präzisiert und diskutiert werden. Vorab bestimmte (ggf. verschiedene) Vertreter der betroffenen Airlines, der Fraport, Kommunen etc. bereiten hierzu spezifische Informations- und Diskussionsbeiträge auf vorab vereinbarte Fragestellungen vor. Die Konzeption dieses internen Workshops wird im Projektteam Nachtflugverbot oder einer kleinen Vorbereitungsgruppe vereinbart.

Vorschlag für ungefähren Ablauf der weiteren Arbeiten in Kurzform:

- Erstpräsentation des Papiers (bereits erfolgt)
- Diskussion auf darauffolgender Sitzung über Aussagen des Papiers und das Vorgehen zur Klärung der offenen Fragen (ggf. ergänzt durch weitere Fragestellungen) (bereits erfolgt)
- Interviews mit den betroffenen PT Mitgliedern durch WB/GF und Erstellung einer Matrix
- Vorstellung im PT und Beratung weiteres Vorgehen, ggf. rechtliche Untersuchungen

Bericht an das RDF über Bewertungen, Ergebnisse und Vorschlag für weitere Schwerpunkte bei der Arbeit; Diskussion und Meinungsbildung im RDF.