

Argumente für einen Masterplan Flugverkehr Frankfurt

Überwiegend im öffentlichen Eigentum, muss der Frankfurter Flughafen dem Gemeinwohl dienen. Das bedeutet konkret, er muss dem Gemeinwohl der hessischen Bürger dienen, deren Regierung im Sinne der föderalen Struktur für die Flughäfen im Bundesland verantwortlich ist. Primär hat also der Frankfurter Flughafen den Lufttransportbedarf des Landes zu decken, wobei das Angebot jedoch alle volkswirtschaftlichen Kosten berücksichtigen muss. Es gilt, ein Optimum aus allen relevanten Kosten- und Nutzelementen zu ermitteln, einschließlich Flächenverbrauch, Umwelt-, Klima-, Lärm- und Zeitkosten sowie negativer und positiver Beschäftigungseffekte. Die relevanten Kosten müssen wesentlicher Bestandteil der üblichen Flughafenentgelte sein, damit sich eine volkswirtschaftlich effiziente Verkehrsstruktur einstellen kann.

Klimaschutzziele des Landes:

Es ist selbstverständlich dass sich der Flugbetrieb auch den Klimaschutzzielen des Landes und der Region unterordnen muss: Klimaneutralität bis 2050. Mit heutigen „modernen“ Flugzeugen, deren Konstruktion noch immer dem Vorbild des Bombers „Stratojet“ aus dem Jahre 1947 entspricht, wird das kaum gelingen. Hier ist die Industrie - zumal Airbus in Hamburg - gefordert, endlich zeitgemäße, sparsame Technologie zu liefern.

Ein Flughafen für den Bedarf der Region:

Keineswegs Aufgabe des Landes Hessen ist das Angebot einer übergreifenden, bundesweiten Verkehrsinfrastruktur. Zwar befand sich nach Wiedererlangung der bundesdeutschen Luftfahrthoheit der größte und einzig geeignete Flughafen für den Interkontinentalverkehr in Frankfurt. Obwohl inzwischen viele Großflughäfen entstanden sind und die aktuelle Flugzeugtechnologie für dezentrale Langstreckenflüge „point to point“ ausgelegt ist, hat der Flughafenbetreiber Fraport die Drehkreuzfunktion als lukratives Geschäftsmodell bis heute beibehalten und akquiriert nun mit einem zusätzlichen Terminal auch noch Billigflieger für den bundesweiten Markt.

Diese Geschäftspolitik widerspricht massiv dem öffentlichen Interesse und damit den Zielen der öffentlichen Mehrheitseigner Land Hessen und Stadt Frankfurt. Die Konzentration bundesweiter Flugtouristik auf den extrem lärmsensiblen Standort verursacht enorme volkswirtschaftliche Kosten, die das Gemeinwohl weit mehr tangieren als der betriebswirtschaftliche Profit des Flughafenbetreibers.

Bundesweites Flughafenkonzept und Lärmkosten:

Trotz föderaler Struktur bedarf es unbedingt eines bundesweiten Flughafenkonzepts, das Wildwuchs verhindert und den volkswirtschaftlichen Nutzen optimiert. Die Allokation länderübergreifender Flugangebote, soweit überhaupt noch erforderlich, muss nach übergeordneten Kriterien erfolgen und nicht aufgrund der Marktmacht eines Flughafenbetreibers, der die Übernahme seiner selbst verursachten volkswirtschaftlichen Kosten abwehrt. Es gilt, für alle Flughäfen einheitliche Kosten für Umwelt- und Klimabelastungen zu erheben, sowie Lärmkosten jeweils entsprechend der örtlichen Gegebenheiten. Lärm muss am Ballungsraumflughafen Frankfurt deutlich teurer sein als an peripheren Standorten.

Drehkreuzproblematik:

Kurzstrecken sollten zwar sinnvollerweise mit Hochgeschwindigkeitszügen bedient werden, aber Zug statt Flug erspart in Frankfurt nur wenige Prozent der Schademissionen. **Ostsee statt Südsee** wäre die weitaus wirkungsvollere Empfehlung für die Masse bundesdeutscher Touristen, die alljährlich den Frankfurter Flughafen heimsuchen und der Bevölkerung des Ballungsraumes enormen Schaden zufügen. Es sind die hier noch immer als Flaggschiffe

gerühmten Riesenjets des „Drehkreuzes“, die für den wesentlichen Lärm und Klimaschaden verantwortlich sind.

Bewertung von Nutzen und Kosten:

Im Vordergrund steht sicher die Forderung an die verantwortliche Politik, die langfristigen Folgen für den Wohlstand ebenso präzise zu bewerten wie der heutige betriebswirtschaftliche Nutzen der Luftfahrt- und Touristikbranchen. Stets wiederholt die Landesregierung, dass ihr gegenüber der Luftfahrtwirtschaft die Hände gebunden seien. Dann ist es aber ihre Pflicht darzulegen, wie der gesetzliche Rahmen anzupassen ist, damit sie endlich zu Gunsten des Gemeinwohls eingreifen kann.

Da globale Vorgaben (UN-Dachverband ICAO) die Verrechnung volkswirtschaftlicher Kosten begrenzen und Subventionen (Steuerbefreiung) vorerst festschreiben, bedarf es eines Dialogs zwischen Politik, Konsumenten, Lärmgeschädigten und der Luftfahrtwirtschaft.

Werner Geiß, Landesvorstand VCD Hessen, 02.05.2018