

PRESSEMITTEILUNG Nr. 16 / 2008

Flughafen Leipzig/Halle als internationale Frachtdrehscheibe stärken – Flughafenverband ADV: Unterscheidung von Fracht und Expressfracht ist schädlich für Exportnation Deutschland

Für den morgigen Tag wird vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig das Urteil erwartet, ob und inwieweit die Betriebszeiten am Flughafen Leipzig/Halle noch weiter eingeschränkt werden. Zudem wird entschieden, ob eine Unterscheidung von Fracht- und Expressfracht sinnvoll ist. Dazu erklärt Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbandes ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen):

„Der Luftfrachtverkehr ist Teil einer sensiblen logistischen Transportkette, die in Deutschland maßgeblich auf die Bedürfnisse der Industrie und des produzierenden Gewerbes abgestimmt ist“, erklärt Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbandes ADV und fordert: „Die Luftfrachtdrehscheiben in Deutschland brauchen die Möglichkeit zum 24-Stundenbetrieb. Nur so wird im Sinne von Absender und Adressat erreicht, dass die Fracht zu Beginn des nächst möglichen Arbeitstages ihr Ziel erreicht.“

In der globalisierten Weltwirtschaft werden die Produktlebenszyklen stetig kürzer. Dadurch steigen der Bedarf für Warentransporte mit dem höchstmöglichen Liefertempo und die Nachfrage nach den erforderlichen Flugbewegungen. Beisel stellt sich demonstrativ hinter den ADV-Mitgliedsflughafen Leipzig/Halle: „Das Exportland Deutschland braucht die Möglichkeit zu Nachtflügen am Schkeuditzer Kreuz.“

In diesem Zusammenhang kritisiert der Luftfahrtexperte den Versuch, auf dem Papier eine Unterscheidung von „nichteiliger Fracht“ und Expressfracht vorzunehmen. „Der Transport findet in den gleichen Maschinen statt. Alle Luftfrachtsendungen haben einen besonders zeitkritischen und kostenintensiven Charakter, deren nächtlichem Transport eine immanente volkswirtschaftliche Bedeutung zukommt.“

Eine vergleichbare Bedeutung haben Nachtflüge für den Transport von Fracht in den so genannten Bellies der Passagiermaschinen. Nächtliche Flüge ermöglichen eine schnelle Zubringung und Abbringung von den großen Drehkreuzen über das dichte Netz der Linienfluggesellschaften und sind deshalb auch für Expressfracht aber auch für jede andere Art von Fracht für die Wirtschaft geeignet.

Mit dem Urteil im Hauptsacheverfahren zum Planfeststellungsantrag „Neubau und Verlängerung der Start- und Landebahn Süd inklusive Vorfelder“ am 09.11.2006 hatte das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) den Planfeststellungsbeschluss in Bezug auf die

bislang bestehende uneingeschränkte 24h-Betriebsgenehmigung aufgehoben. Infolge dessen erließ das Regierungspräsidium Leipzig am 27.06.2007 den Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss. Dieser schreibt mit Inkrafttreten des Sommerflugplans 2008 zudem ein Nachtflugverbot für den planmäßigen Passagiermaschinenverkehr in der Zeit von 23:30 bis 05:30 Uhr vor.

Auch hier sieht der Flughafenverband ADV grundsätzlichen Handlungsbedarf. Im nationalen und im kontinentalen Verkehr fragen die Reisenden Flugzeiten nach, die ihnen einen gesamten Arbeitstag am Zielort ermöglichen. Die Befriedigung dieser Nachfrage setzt ein Verkehrsangebot mit Bewegungen in den ersten und letzten Nachtrandstunden voraus. Auch für die Organisation von Hubs sind Flüge in der Nacht unverzichtbar – sie ermöglichen eine Anbindung der deutschen Fläche an das weltweite Luftverkehrsnetz. Die Verkehre an Hubs sind in so genannten Knoten gebündelt, um optimale Umsteigeverbindungen zu gewährleisten. „Das aktuelle Urteil zum Nachtflugverbot in Leipzig/Halle wie auch am künftigen Großflughafen BBI nehmen den deutschen Standorten die internationale Wettbewerbsfähigkeit. Hier droht die Abwanderung von Verkehren und die Verlagerung von Arbeitsplätzen.“

Beisel resümiert: „Die Betriebszeiten der Flughäfen müssen den raumübergreifenden Strukturen der Luftverkehrsnetze Rechnung tragen. Die örtlichen Start- und Landezeiten im Zubringer- wie auch im Langstreckenverkehr sind grundsätzlich von den kontinentalen Zeitverschiebungen abhängig. Daher braucht der Luftverkehrsstandort Deutschland bedarfsgerechte Nachtflüge.“

Berlin, 23. Juli 2008

Kontakt:
Leif Erichsen
Presse und Öffentlichkeitsarbeit
Tel. 030 310118-52
Mobil: 0157 72 58 94 76

Der Flughafenverband ADV:
Starke Flughäfen – kompetenter Partner

Die ADV - Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen wurde 1947 in Stuttgart gegründet und ist damit der älteste Verband der zivilen Luftfahrt in Deutschland. Heute vertritt der Flughafenverband ADV die Flughäfen in der Schweiz, Österreich und in Deutschland.

Der Flughafenverband ADV setzt sich für einen leistungsstarken und wettbewerbsfähigen Luftverkehrsstandort Deutschland ein. Die ADV unterstützt alle Maßnahmen, die den bedarfsgerechten Ausbau ermöglichen, die optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten gewährleisten, die Intermodalität unterstützen sowie die Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs fördern.