

Frankfurter Allgemeine Wirtschaft

Home Wirtschaft Klaus-Peter Siegloch im Interview : „Die Bahn hat die Luftfahrt beim Lärm überholt“

Klaus-Peter Siegloch im Interview

„Die Bahn hat die Luftfahrt beim Lärm überholt“

Leisere Flugzeuge und viel Überzeugungsarbeit - so versucht die Luftfahrt ihre Kritiker zu besänftigen. Im politischen Berlin will die Branche nicht mehr länger hinter Straße und Schiene zurückstehen.



© DPA 

Laut oder leiser? Der Frankfurter Flughafen ist Deutschlands größte Drehscheibe für den Luftverkehr

Herr Siegloch, seit drei Jahren sind Sie Präsident des Luftfahrtverbands BDL. Mögen Sie es laut?

Flugzeuge machen Lärm, das streite ich nicht ab. Insgesamt sinken die objektiven Lärmmesswerte aber, und auch die subjektiv empfundene Lärmbelastung nimmt ab. Laut einer regelmäßigen Umfrage des Bundesumweltministeriums fühlen sich 6 Prozent der Deutschen durch Fluglärm gestört, das sind 9 Prozentpunkte weniger als im Jahr 2000. Von lauten Zügen fühlen sich 15 Prozent der Deutschen gestört. Die Bahn hat die Luftfahrt beim Lärm also überholt.

Das klingt so, als ob es kein großes Fluglärmproblem gäbe. Proteste von Bürgern - wie die Montagsdemonstrationen am Frankfurter Flughafen - lassen etwas anderes vermuten.

Jeder Ausbau der Flughafeninfrastruktur führt zunächst einmal zu neu Betroffenen, auch bei der neuen Landebahn in Frankfurt. Im Gegenzug ergibt sich für viele Menschen eine Entlastung. Diese Personen sind aber in der Debatte kaum zu hören, ebenso wenig wie die vielen Menschen, die dem Flughafen ihren Arbeitsplatz verdanken. Hinzu kommt: Wenn wir von Fluglärm mit einem Wert von 55 Dezibel sprechen, dann denken viele an eine übermäßige Belastung. Doch schon das Brabbeln eines Babys oder das Plätschern eines Bachs sorgen für 60 Dezibel. Wenn sich zwei Personen wie wir unterhalten, ergeben sich Lautstärken zwischen 55 und 65 Dezibel. Flugzeugtriebwerke sind nicht mehr so laut wie vor 60 Jahren, sie sind um 80 Prozent leiser geworden.

Die Zahl der Starts und Landungen ist aber gestiegen.



Klaus-Peter Siegloch: Der frühere Fernsehjournalist arbeitet seit drei Jahren als Lobbyist. Er ist Präsident des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)

© DPA

Viele Bürger gehen davon aus, dass die Zahl der Fluglärm-Betroffenen ständig steigt. Das stimmt so nicht. Heute sind nicht mehr, sondern weniger Menschen betroffen als vor einigen Jahren. In Hessen, wo mit dem Frankfurter Flughafen Deutschlands größtes Luftverkehrsdrehkreuz steht, sank die Zahl der Betroffenen von 2007 bis 2012 laut offizieller Lärmkartierung um 17 Prozent. Trotz neuer Landebahn. Das Landesamt für Umwelt und Geologie nennt aktuell die Zahl von 197 372 Bürgern, die von Fluglärm mit

mehr als 55 Dezibel betroffen sind. Betrachtet man nur die Nacht, ergibt sich sogar ein Rückgang um 44 Prozent - wegen des Nachtflugverbots, das seit der Eröffnung der neuen Landebahn gilt.

Den Anwohner im Frankfurter Süden beruhigen diese Werte nicht. Er hat eine neue Landebahn in seine Nachbarschaft gesetzt bekommen.

Es ist ein Irrtum, dass Flughäfen grundsätzlich den Anwohnern immer näher kommen. Am Beispiel des Flughafens Köln können wir belegen, dass die Siedlungsgebiete häufig auch an den Flughafen heranrücken und nicht umgekehrt. Oder nehmen wir Flörsheim bei Frankfurt: Dort wurden neue Häuser direkt in die Einflugschneise für die Landebahn gebaut. Solche Entscheidungen, die die Politik zu verantworten hat, konterkarieren die Anstrengungen, weniger Menschen durch Fluglärm zu belasten.

Wie wollen Sie erreichen, dass über Fluglärm weniger laut debattiert wird?

Das Thema wird in der öffentlichen Diskussion überhöht, viele Fakten fallen dabei unter den Tisch. Dem können wir nur mit mehr Information begegnen. Darum haben Flughäfen, Fluggesellschaften und Flugsicherung eine neue Internetseite zum Thema Fluglärm gestartet. Unter Fluglärm-Portal.de können Betroffene nun nachlesen, was die Branche tut, um Fliegen leiser zu machen, und was Schutzmaßnahmen wie der Einbau von Spezialfenstern beitragen können, um die Belastung zu verringern.

Im Garten im Frankfurter Süden wird es dadurch nicht leiser. Hilft eine weitere Internetseite, die von der Luftfahrtbranche selbst kommt, die Lärmdebatte zu beruhigen?

Natürlich wird es allein durch das Fluglärm-Portal nicht leiser. Wir können den Bürgern auch nicht versprechen, dass eines Tages Flugzeuge lautlos starten und landen. Unser Ziel ist es, Diskussionen zu versachlichen und das Thema so nüchtern und objektiv wie möglich darzustellen. Jeder soll sich selbst seine Meinung bilden können.

Informationen mögen gut und wichtig sein. Was unternehmen die deutschen Luftfahrtunternehmen denn noch, damit weniger Menschen über Fluglärm als Problem klagen?

Fluglärm lässt sich verringern, das beweist die Branche seit Jahrzehnten. Jede Flugzeuggeneration ist leiser als die vorherige, weil Triebwerke, Rumpf und Flügel andauernd verbessert werden. Ein weiterer Trend ist, dass zwar immer mehr Passagiere fliegen, die Anzahl der Flüge aber nicht in gleichem Maße wächst. Denn die Fluggesellschaften schaffen Flugzeuge mit mehr Plätzen an und verbessern ihre Auslastung. Die deutsche Luftfahrt investiert in moderne Flugzeuge im Wert von mehr als 30 Milliarden Euro. Die Auslieferung von 279 Flugzeugen steht in den nächsten Jahren an. Das ist das beste aller Schallschutzprogramme.

Warum geben Fluggesellschaften Milliarden für neue Flugzeuge aus? Anwohner wären schon dankbar, wenn sie abends eine Stunde eher Ruhe hätten.

Mit neuen Flugzeugen können die Fluggesellschaften leiser und auch wirtschaftlicher

fliegen, weil der Kerosinverbrauch sinkt. Im Gegenzug stellen sie ältere Maschinen, die lauter und weniger energieeffizient sind, außer Dienst. Für derart große Investitionen müssen aber faire Rahmenbedingungen herrschen. Die deutschen Unternehmen dürfen nicht durch Abgaben wie die Luftverkehrssteuer zusätzlich belastet werden. Und zu fairen Rahmenbedingungen gehören auch international wettbewerbsfähige Betriebszeiten.

Was heißt das?

Die deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften brauchen die bestehenden Betriebszeiten. Mit der Nachtpause von 23 bis 5 Uhr ist Frankfurt bereits das Luftfahrt Drehkreuz mit den stärksten Einschränkungen auf der ganzen Welt. Beschneidet man die Betriebszeiten weiter, verliert der Standort massiv an Attraktivität. Internationale Gesellschaften steuern dann für Umsteigeverbindungen andere Städte an. Frankfurt behält dann zwar den Flughafen, der wäre aber kein Drehkreuz mehr. Lange Nachtflugverbote schaden der ganzen Branche und darüber hinaus der gesamten deutschen Wirtschaft.

Die Luftverkehrssteuer abschaffen - das fordern Sie seit Jahren, allerdings ohne Erfolg. Ist das Verhältnis zur deutschen Politik getrübt?

Aktuell genießen wir leider etwas weniger Aufmerksamkeit als in früheren Jahren. Es ist zwar nicht so, dass in Bezug auf Verkehrspolitik nur über die Pläne für die Pkw-Maut geredet wird, doch die großen Konfliktlinien in der aktuellen politischen Debatte liegen woanders. Darum werden wir nicht müde, unsere Belange immer wieder vorzutragen. Und wir merken auch, dass die Politik zunehmend erkennt, dass die deutsche Luftfahrt auf eine schwierige Phase zusteuert.

Sie verlangen auch ein Luftverkehrskonzept für Deutschland. Warum ist ein weiteres Papier aus dem Politikbetrieb für die Branche so wichtig?

Ich finde es verblüffend, dass es einen Bundesverkehrswegeplan gibt, in dem für Straßen, Bahnen und Wasserwege festgelegt wird, welche Projekte Vorrang haben, aber die Luftfahrt fehlt darin völlig. Von der Logik her muss das zusammen gedacht werden: Passagiere und Fracht gelangen über Straßen oder mit der Bahn zum Flugzeug. Ein Luftverkehrskonzept ist nötig, um Leitlinien festzuschreiben, wie der Luftfahrtstandort Deutschland gestärkt und seine internationale Wettbewerbsfähigkeit erhalten werden soll.

Was soll in solch einem Konzept stehen?

Es müssen Flughäfen bestimmt werden, die für Deutschland und seine Wirtschaft besonders wichtig sind, und zwar sowohl im Passagier- als auch im Frachtverkehr. Dazu kommt auch die Frage, an welchen Flughäfen Nachtflüge möglich sein müssen. Wenn es ein von Bund und Ländern getragenes Konzept gibt, das sagt, dass ein Flughafen wichtig ist, dann gibt das Planungssicherheit - für die Wirtschaft wie auch für die Bürger. Doch in dem Konzept muss es um mehr gehen als um die Planung eines nationalen Flughafenetzes. Wir müssen auch Antworten darauf finden, wie wir bei geplanten Infrastrukturvorhaben die Anwohner frühzeitig einbinden können, ohne neue bürokratische Verwaltungsverfahren einzuführen.

Die wenigen Starts an vielen Regionalflughäfen erwecken den Eindruck, dass diese Flughäfen nicht besonders wichtig sind. Können diese Flughäfen überhaupt bestehen?

Wenn sich ein Flughafen nicht am Markt bewährt, weil ihm die Passagiere fehlen, wird er es schwer haben. Nach einer Anlaufzeit muss jeder Flughafen mindestens die Kosten des laufenden Betriebs verdienen. Verkehrsstarke Flughäfen schaffen es auch, den Bau von Landebahnen und Terminals aus eigener Kraft zu finanzieren. Kleinere Flughäfen benötigen dafür Unterstützung. Allerdings darf es keine dauerhaften Betriebskostenzuschüsse geben. Das deckt sich mit den aktuellen Vorgaben aus Brüssel. Die EU-Kommission hat mit ihren Leitlinien zur Flughafenfinanzierung einen fairen

Kompromiss gefunden.

Droht ein Flughafensterben?

Für einen Abgang auf kleinere Flughäfen ist es zu früh. Die von der EU beschlossene Übergangsfrist, bis Flughäfen zumindest die Kosten ihres Betriebs selbst erwirtschaften müssen, beträgt zehn Jahre. Den meisten Flughäfen gelingt das schon heute. Und in zehn Jahren kann sich noch vieles ändern, in diesem Zeitraum können auch Regionalflughäfen gesunden. Ich rechne mit der Kreativität der Chefs von Flughäfen und Fluggesellschaften. Wenn wir vor 20 Jahren miteinander gesprochen hätten, wären wir niemals auf die heutige Konstellation gekommen. Zwar haben finanzielle Anreize zum Aufkommen von Flugverkehr in der Region beigetragen. Es wurde aber auch ein neuer Markt erschlossen, eine Demokratisierung der Flugreisen hat stattgefunden.

Das Gespräch führte **Timo Kotowski**.

[Zur Homepage](#)

Quelle: F.A.Z.

Themen zu diesem Beitrag: [Deutschland](#) | [Bundesumweltministerium](#) | [Luftfahrt](#) | [Fluglärm](#) | [Frankfurter Flughafen](#) | [EU-Kommission](#) | [Alle Themen](#)

Hier können Sie die Rechte an diesem Artikel erwerben

Video-Empfehlungen



Pakistan
Anschlag auf Flugzeug
25.6.2014



Verschollenes Flugzeug der
Malaysia Airlines
Weitere Spekulationen um Flu...
17.3.2014



Erfindung
Chinesen entwickelt fahrenden ...
9.6.2014

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2014
Alle Rechte vorbehalten.