

Wirtschaft gegen Lärmobergrenze

Von Christian Stang, Allgemeine Zeitung Mainz vom 25.5.2016

FLUGHAFEN Hessische Unternehmerverbände erteilen neuen Regulierungen des Betriebs eine kategorische Absage

WIESBADEN - Die hessische Wirtschaft hat sich gegen jedes weitere Hemmnis für das Wachstum des Frankfurter Flughafens ausgesprochen. Die Vereinigung hessischer Unternehmerverbände (VhU) wendet sich vor allem gegen Pläne der schwarz-grünen Koalition, eine Lärmobergrenze festzulegen, sowie gegen den Vorschlag des Landes an den Bund, eine Kerosinsteuer einzuführen und die Luftverkehrssteuer zu erhöhen. VhU-Hauptgeschäftsführer Volker Fasbender forderte die Landesregierung am Dienstag auf, wieder ausdrücklich für das Wachstum des Flughafens einzutreten. Bisher lasse die Koalition anders als ihre Vorgängerinnen ein entsprechendes Bekenntnis vermissen.

Fasbender warnte insbesondere mit Blick auf die internationale Konkurrenz vor neuen nationalen Belastungen des Luftverkehrsstandorts. Die Golfstaaten oder Istanbul profitierten von unfairen Wettbewerbsvorteilen wie staatlichen Subventionen, Steuervergünstigungen und niedrigeren Sozialstandards.

- **LÄRMOBERGRENZE**

CDU und Grüne haben in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, am Frankfurter Flughafen eine Lärmobergrenze einzuführen. Eine solche Grenze war bereits 2007 im Rahmen der Mediation verabredet worden. Prinzipiell denkbar ist eine Palette gesetzlicher Vorgaben über unmittelbare Festlegungen durch die Planfeststellungsbehörde bis hin zu freiwilligen Verpflichtungen der Beteiligten. Die Landesregierung hatte angekündigt, bis Juni ein Modell vorzulegen. Mittlerweile heißt es, dies werde noch 2016 erfolgen.

Obwohl das Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr vor allem für den Frachtverkehr erhebliche Einschränkungen bedeute, stehe die VhU dazu. „Damit haben wir unseren Frieden gemacht“, meinte Fasbender. Darüber hinaus dürfe es aber keine weiteren Regulierungen geben. Moderne Flugzeuge würden immer leiser. Daher sei damit zu rechnen, dass es auch bei steigender Zahl von Flugbewegungen weniger Lärm geben werde.

Wettbewerbsnachteil

Sollte es dennoch zu Lärmobergrenzen kommen, wie von CDU und Grünen im Koalitionsvertrag festgelegt, dürften sie nicht zu einer Einschränkung der Kapazität des Flughafens führen. Außerdem müssten alle Beteiligten in die Entwicklung einer Regelung eingebunden werden, wie dies bei der Einführung der Lärmpausen mit Erfolg praktiziert worden sei.

Uwe Balsler, Geschäftsführer beim Ferienflieger Condor, sprach von einer Bedrohung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrsunternehmen. Neben der Flüchtlingskrise, die sich auf das Griechenlandgeschäft auswirke, habe der internationale Terror zu Buchungsrückgängen in Nordafrika und der Türkei geführt. Wettbewerber vor allem außerhalb der EU hätten weitaus bessere Bedingungen, beispielsweise durch größeren Rückhalt ihrer nationalen Regierungen.

Jochen Knake, Vorsitzender des VhU-Verkehrsausschusses, forderte die Politik auf, endlich Wettbewerbsnachteile der heimischen Fluggesellschaften und Flughäfen abzubauen. Sein Unternehmen – Knake ist Geschäftsführer des Elektroindustriunternehmens Nolta in Cölbe – sei mit einem Exportanteil von 80 Prozent auf moderne und funktionierende Luftfrachtsysteme angewiesen.

Koalition wehrt sich

CDU und Grüne wiesen die VhU-Forderungen zurück. Der Flughafen Frankfurt liege wie kaum ein anderer Großflughafen mitten in einem dicht besiedelten Ballungsraum, sagte der Grünen-Landtagsabgeordnete Frank Kaufmann. Seine Wettbewerbsfähigkeit könne nur im Einklang mit den Interessen der Anwohner erhalten bleiben. Ein wichtiges Instrument dafür sei die vereinbarte Einführung einer Lärmobergrenze.

Heiko Kassekert (CDU) unterstrich das Ziel, den Lärm gegenüber den im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Werten deutlich zu reduzieren. Es müsse weiterhin alles technisch Mögliche und ökonomisch Vertretbare getan werden, um für eine weitere Fluglärmreduzierung zu sorgen.