

Forderungen nach Aufweichung der Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Frankfurt unbegründet.

Das Wohl der Passagiere stand nicht im Mittelpunkt – eklatantes Management-Versagen bei Fraport und Lufthansa führte zur „Chaos-Nacht“ am 22.07.

Zu den Abläufen am Frankfurter Flughafen in der Nacht vom 22.07.2016 erklärt der Sprecher der Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim, Dr. Horst Bröhl-Kerner:

Der Skandal um die Vorgänge am Frankfurter Flughafen am Abend des 22.07. liegt nicht in der Weigerung der Aufsichtsbehörden, Ausnahmegenehmigungen für Starts noch über das rechtlich zulässige Maß hinaus zu erteilen. Er liegt vielmehr in dem eklatanten Versagen von Fraport und Lufthansa, die offensichtlich weder grundsätzlich auf eine solche Situation vorbereitet waren noch die tatsächlichen Abläufe vernünftig steuern konnten.

Neben den bereits unmittelbar nach dem Vorfall bekannt gewordenen Mängeln zeigen zwei Fakten, dass die Hauptursache für die massiven Unannehmlichkeiten, die zahlreiche Passagiere zu erleiden hatten, bei Fraport und Lufthansa zu suchen sind.

So wurden nicht nur nach 23:00 Uhr Maschinen in einer Anzahl aufs Vorfeld geschickt, die unmöglich in der verbleibenden Stunde bis 24:00 Uhr starten konnten, so dass bewusst in Kauf genommen wurde, eine größere Anzahl von Maschinen zurückholen zu müssen. Unter den 35 Starts, die abgewickelt werden konnten, waren auch 9 Kurzstreckenflüge, darunter 7 der Lufthansa, u.a. nach Stuttgart, Düsseldorf und Hamburg. Es ist nicht bekannt, wie viele Passagiere damit befördert wurden, aber es ist offenkundig, dass sich für diese Alternativen hätten finden lassen.

Wenn Lufthansa die 1.800 Passagiere, die sich in den fünf ausgefallenen Langstreckenflügen befunden haben sollen, wirklich wichtig gewesen wären, dann hätte sie die Kurzstrecken-Slots leicht für diese nutzen können. Offensichtlich waren die ungestörten internen Betriebsabläufe, für die die sieben Maschinen an den Kurzstrecken-Zielorten am nächsten Tag gebraucht wurden, dem Lufthansa-Management aber wichtiger.

Insgesamt sind nach 22:00 Uhr an diesem Abend 13 Kurzstreckenflüge gestartet, deren Ersetzung durch Langstreckenflüge die Probleme der gestrandeten Passagiere mit Sicherheit deutlich reduziert hätte.

Zweitens ist zu betonen, dass die Ausfälle im Verlauf des Tages nur zum kleinen Teil auf akute Gewitter-Lagen zurück zu führen waren. Nach Mitteilung der Aufsichtsbehörde wurde die Bodenabfertigung „von 20:30 Uhr bis 21:32 Uhr sowie von 22:27 Uhr bis 22:32 Uhr“, also für eine Stunde und fünf Minuten, „aufgrund von Gewittern eingestellt“. Die drastisch reduzierte Zahl der Starts war hauptsächlich darauf zurück zu führen, dass die Startbahn 18 West „zwischen 18:22 Uhr und 23:02 aufgrund von starkem Rückenwind nicht genutzt werden“ konnte.

Wegen des völlig verkorksten Bahnsystems (die Nordwestbahn als reine Landebahn, die Parallelbahnen nur im abhängigen Betrieb zu nutzen, die 18 West als reine Startbahn in nur einer Richtung) ist FRA dafür extrem sensibel. Ein internationaler Hub, der wegen einer zwar seltenen, aber nicht unmöglichen Wetterlage (Wind von mehr als 10 Knoten aus Richtung Norden) ganz ohne Unwetter die Hälfte seiner Startkapazität verliert, dürfte weltweit einmalig sein.

Wenn Fraport dennoch der Meinung ist, unter diesen Bedingungen einen Hub betreiben zu können, dann wäre es ihre Pflicht, dafür auch geeignete Notfallpläne aufzustellen, die dafür sorgen, auch kurzfristig eine größere Zahl von Passagieren, deren Flüge nicht planmäßig durchgeführt werden können, angemessen unterbringen zu können.

Extremer Zeitdruck bestand hier nicht. Gewitter können kurzfristig und fast ohne Vorwarnung an bestimmten Stellen auftauchen, die Nordwind-Wetterlage war seit Tagen vorhergesagt und kam in keiner Weise überraschend.

Fraport und Lufthansa versuchen hier offensichtlich, ihr eklatantes Management-Versagen hinter unberechtigten Vorwürfen gegen die Aufsichtsbehörde zu verbergen und ihre Probleme auf die Anwohner des Flughafens abzuwälzen.

Die Notwendigkeit einer medizinisch mehr als begründeten Ausweitung der Nachtflug-Beschränkungen zu einem echten Nachtflugverbot von 22:00 – 6:00 Uhr bleibt davon unbeeinflusst. Die Schlussfolgerung, die aus diesem Vorfall gezogen werden muss, ist vielmehr, dass Fraport endlich ein Geschäftsmodell entwickeln muss, das die Beschränkungen, die einem Flughafen in einer dicht besiedelten Region auferlegt sind, berücksichtigt, anstatt immer weiter auf unkontrolliertes Wachstum zu setzen.

Neben dem Nachtflugverbot ist eine weitere Rahmenbedingung dafür eine Senkung der Zahl der Flugbewegungen auf ein Maß, das nicht nur sicher, sondern auch raumverträglich abgewickelt werden kann und die Bedürfnisse der Region bedient, nicht die Profiterwartungen der Fraport-Eigner.

Kontakt:

Dr. Horst Bröhl-Kerner

Sprecher der BI gegen Fluglärm Raunheim

Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim

Tel. 06142 / 22577

Mail kontakt@bi-fluglaerm-raunheim.de

Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de