

Erfolgreiche Bilanz nach 16 Jahren



Christel Karesch, Vorsitzende - Jürgen Harrer, Fraport - Klaus-Peter Willsch, MdB (v.l.n.r.)

Mit dem Umzug in neue Büroräume zog die Bürgeraktion PRO Flughafen eine positive Bilanz ihrer 16-jährigen Arbeit. „PRO Flughafen wurde von Bürgern gegründet, die der Überzeugung waren und sind, dass der Flughafen ein ganz zentraler Bestandteil der Infrastruktur der Region und auch für ganz Deutschland ist und dass dieser Vorteil nur erhalten werden kann, wenn entsprechende Entwicklungsmöglichkeiten bestehen“, erklärte Christel Karesch, die Vorsitzende der Bürgeraktion PRO Flughafen. Deshalb seien die Mitglieder von PRO Flughafen auch überzeugt, dass der Bau des Terminals 3 notwendig sei.

Klaus-Peter Willsch, MdB, berichtete von der Gründungsversammlung der Bürgeraktion PRO Flughafen am 1. April 2000. „Die Proteste gegen die notwendige Erweiterung des Flughafens nahmen einen immer breiteren Raum in den Medien ein. Wir aber hatten das Gefühl, dass sehr viele Menschen um die herausragende Bedeutung der Flughafenentwicklung für die gesamte Region wussten. So kam es zur Gründung einer Bürgerinitiative, um der schweigenden Mehrheit in unserer Region Gesicht und Stimme zu geben und den Flughafengegnern nicht das Feld zu überlassen.“ Man sei dabei bewusst nach Neu-

Isenburg, also in ein Zentrum der Gegner, gegangen. Die gute 16-jährige Arbeit von PRO Flughafen beweise aber, dass die Gründung am 1. April kein Aprilscherz war.

Fortsetzung auf Seite 2

In dieser Ausgabe:

- S. 1 Bilanz nach 16 Jahren
- S. 2 Editorial
- S. 3 Lärmobergrenze? Nicht am Flughafen Frankfurt!
- S. 4 Flughafengegner schaden RMF
- S. 5 Sinnvolle Kurzflüge
- S. 6 Flexibilisierung des Nachtflugverbots / Transparent ist weg
- S. 7 Frankfurter lieben ihren Flughafen / Flughafen: Rheinland-Pfalz im Blindflug / Wussten Sie schon, dass ...?
- S. 8 Wie halten es die Anderen / 125 Jahre Otto Lilienthal

Editorial

Liebe Mitglieder und Freunde!



Aller guten Dinge sind drei." Ein Sprichwort, das jeder kennt. Und deshalb gehe ich auch davon aus, dass der Spruch auch für unser drittes Domizil

gilt! Zuerst hatten wir 2001 unser Büro in einem Abbruchhaus in Frankfurt, Hafenstrasse 1. Aber da der Abbruch frühestens für 2004 vorgesehen war, hatten wir bis dahin eine günstige Miete. Dann kam der Umzug in die Kennedyallee, wo wir bis Ende April diesen Jahres ein zentral gelegenes 2-Zimmer-Büro hatten. Die Eigentümer hatten für diese Immobilie aber eine andere Nutzung vorgesehen, und so mussten wir wieder ausziehen. Nach dem ersten Schreck erkannten wir, dass diese neue Situation auch eine Chance für uns war, ganz nah an den Frankfurter Flughafen - das zentrale Thema unserer Bürgeraktion - heranzukommen. Und so haben wir dieses Jahr neue Büroräume in Kelsterbach angemietet, die wir am 15. Juli eingeweiht haben. Von unseren Schreibtischen aus können wir die landenden Flugzeuge gut hören, sofern die Fenster offen sind, und sehen - und zwar direkt in den Fahrwerksschacht hinein. Planespotter beneiden uns für diese außergewöhnlich gute Sicht auf die Flugzeuge. Wir werden also jeden Augenblick mit unserer Aufgabe konfrontiert: nämlich Stimme und Gesicht der schweigenden Mehrheit zu sein - im Dialog mit dem Flughafen, seinen Gegnern und den Anrainern.

Ihre *Christel Karesch*
Vorsitzende

Fortsetzung von Seite 1



„Werden Sie Mitglied und unterstützen Sie unsere Arbeit aktiv und finanziell!“ appellierte Jörg-Uwe Hahn, MdL, als Schatzmeister von PRO Flughafen an die zahlreichen großen und kleinen Unternehmen der Region, die mit dem Flughafen ihr Geld verdienen.



Nur gemeinsam könne man die Lobbyarbeit leisten, die erforderlich sei, um weitere Beschränkungen der Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens abzuwenden.

Karesch zog Bilanz

Als einzige Bürgerinitiative, die für den Flughafen eintritt, habe man sich vielfach an der öffentlichen Diskussion beteiligt. Karesch nannte das „Regionale Dialogforum“ und dessen Nachfolgegremium „Forum Flughafen und Region“, verwies auf Veranstaltungen im „Umwelt- und Nachbarschaftshaus“, auf Hessentage, die Mainzer Verbrauchermesse „Rheinland-Pfalz Ausstellung“, Parteiversammlungen und eine Vielzahl von Veranstaltungen verschiedener Organisationen, aber auch einige Demonstrationen und öffentliche Kundgebungen. Es sei nicht immer ein Zuckerstreifen gewesen. Oft habe

man die Vertreter von PRO Flughafen angefeindet und angegiftet, besonders bei Veranstaltungen, bei denen das Podium von vornherein einseitig mit einer Mehrheit von Flughafengegnern besetzt war.

Zahlreiche Gäste

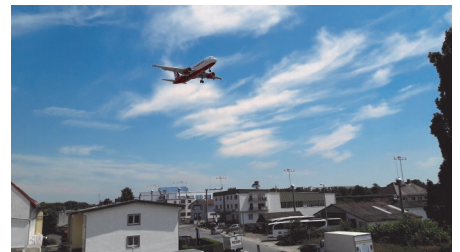
In Vertretung für Fraport-Chef Dr. Stefan Schulte überbrachte Jürgen Harrer, Leiter der Unternehmenskommunikation der Fraport AG, herzliche Grüße und gute Wünsche für die weitere Zusammenarbeit.



Unter den Gästen waren auch der ehemalige Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Wirtschaft Klaus-Peter Güttler und der SPD-Landtagsabgeordnete Marius Weiß sowie Abdullah Sert, Deutsche Luft-hansa Regionalpolitik und Öffentlichkeitsarbeit.

Neue Räume in Kelsterbach

Die Lage der neuen Büros im Taubengrund in Kelsterbach kommentierte Karesch mit den Worten: „Wir haben unser Arbeitsfeld immer vor Augen.“



Und in der Tat: Über die Ecke des Bürogebäudes geht bei der üblichen Westwetterlage der Landeanflug auf die jetzt nicht mehr ganz so neue Landebahn Nord-West, die ja das Ergebnis jener Ausbaudiskussion ist, die Anlass zur Gründung der Bürgeraktion PRO Flughafen war. 

Lärmobergrenze? Nicht am Flughafen Frankfurt!



PRO FRA Interview mit Dr.-Ing. Jochen Knake (Foto), Geschäftsführer des Elektroindustriunternehmens Nolta GmbH in Cölbe und Vorsitzender des Verkehrsausschusses der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VhU)

PRO FRA: Was produziert Ihre Firma?

Dr. Knake: Wir stellen Geräte her, mit denen man den Wasserstand messen kann. Das sind Schwimmerschalter, die z.B. in Bergwerksschächte, Chemieanlagen oder Becken von Kläranlagen gehängt werden. Sie kippen um, wenn das Wasser hoch steigt, und senden dann ein Signal aus – zum Beispiel zum Wasserabpumpen. Und wir produzieren Motorschutzstecker. In Cölbe bei Marburg sowie in China, Indien und in den USA haben wir 60 Beschäftigte.

PRO FRA: Welche Bedeutung hat der Frankfurter Flughafen für Sie?

Dr. Knake: Unsere Exportquote beträgt 80%, das meiste geht per Luftfracht raus.

PRO FRA: Als Vorsitzender des VhU-Verkehrsausschusses ha-

ben Sie kürzlich vor neuen Beschränkungen des Frankfurter Flughafens durch Lärmobergrenzen gewarnt. Wieso?

Dr. Knake: Die VhU hat CDU und Bündnis 90/Die Grünen aufgerufen, den Flughafen Frankfurt nicht durch eine Lärmobergrenze zu beschränken. Der Flughafen muss unser Job- und Wachstumsmotor bleiben und entsprechend der Entwicklung des Weltluftverkehrs wachsen können. Wir wollen, dass der Weltflughafen eine wichtige Quelle für Arbeitsplätze und den Wohlstand der Bürger im Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus bleibt. Eine Lärmobergrenze halte ich für unnötig. Denn trotz langfristig steigender Zahl an Flugbewegungen ist damit zu rechnen, dass es weniger Lärm geben wird als im Planfeststellungsbeschluss prognostiziert, weil die neuen Flugzeuge leiser sind als die alten Flieger. Zudem erkenne ich keine rechtliche Grundlage für eine neue Einschränkung der Betriebsabläufe. Es gibt für den Flughafen einen Planfeststellungsbeschluss, der bisher in allen Gerichtsinstanzen weitestgehend bestätigt wurde. Würde die Rechtsgrundlage nachträglich als ungültig er-

klärt, hätte das eine negative Signalwirkung auf Infrastrukturbetreiber und Investoren in Deutschland.

PRO FRA: Kritiker des Fluglärms argumentieren, die NORAH-Studie zwingt zum Handeln.

Dr. Knake: Gewiss, Fluglärm ist eine gravierende Belastung für sehr viele Betroffene rund um den Flughafen. Deshalb haben Luftverkehrswirtschaft und die Politik ja viel für den aktiven und passiven Schallschutz unternommen. Aber NORAH zeigt klar, dass die Risiken von Fluglärm für die Gesundheit minimal sind. Und NORAH zeigt, dass sie geringer sind als bisher angenommen. Das ist auch ein Erfolg der Lärmschutzmaßnahmen, die weiter gehen müssen. NORAH ist keine rechtliche Grundlage für neue Einschränkungen des Flughafens. Gerade das Flugverbot von 23 bis 5 Uhr ist bereits eine harte Restriktion, die erfreulicherweise für deutlich bessere Schlafqualität sorgt.

PRO FRA: Das hessische Umweltministerium hat einen Entwurf für einen hessischen Klimaschutzplan veröffentlicht, in dem die Forderung nach höhe-

ren Steuern auf den Luftverkehr enthalten ist. Was stört Sie daran?

Dr. Knake: Wir wollen weniger Fluglärm. Dazu brauchen wir leisere Flugzeuge. Damit die Airlines ihre Flugzeugflotten schneller erneuern können, sollte ihnen der Staat das Geld nicht durch eine Kerosinsteuer oder höhere Luftverkehrsteuer wegnehmen. Im Gegenteil: Eine Abschaffung der Luftverkehrsteuer würde Investitionen in leisere Maschinen beschleunigen. Dafür sollte sich die hessische Politik einsetzen und so den heimischen Luftverkehrsstandort entlasten. Immerhin zahlen deutsche Fluggesellschaften jährlich 650 Mio. Euro Luftverkehrsteuer, deren Aufkommen eine Mrd. Euro beträgt.

PRO FRA: Wie nutzt Ihr Unternehmen den Flughafen ganz konkret?

Dr. Knake: Unser Betrieb – wie auch die hessische Export- und Importwirtschaft – haben ein großes Interesse an einem leistungsfähigen Weltflughafen mit vielen Flugverbindungen. Beispiel Asien: Ein definitiv zugesagter Termin zur Belieferung unserer Kunden in China, Südkorea oder Japan erfordert eine reibungslose logistische Kette. Sie reicht vom Fertigungsort in Cölbe über den LKW-Inlandsverkehr zum Flughafen Frankfurt und der dortigen raschen Luftfrachtabwicklung und dem Flug bis zum Auslieferungsverkehr im Ausland. All das muss pünktlich gewährleistet werden, da schon

wenige Stunden der Verzögerung negative Auswirkungen für die Kunden zur Folge hätten. Bei verspäteter Anlieferung müssen wir dem Kunden eine Konventionalstrafe zahlen und – das ist am Schlimmsten – den nächsten Auftrag erhält dann unsere Konkurrenz. Noch verfügen wir über eine gute, funktionsfähige Infrastruktur – aber es gehört auch dazu, sie strategisch weiterzuentwickeln und in sie zu investieren. Deshalb war die Entscheidung für die Nord-West-Landebahn und für das Terminal 3 so wichtig für die Wirtschaftsstandorte Hessen und Deutschland. Hingegen sollten neue Verteuerungen und Beschränkungen unterbleiben. 

Franz Blum

Flughafengegner schaden Rheingau Musik Festival

Das Rheingau Musik Festival (RMF) gehört zu den kulturellen Highlights der Region. Doch das gefällt nicht allen. Seit Jahren demonstrieren die Mainzer Flughafengegner beim Festival mit der Begründung, unter den zahlreichen Sponsoren seien auch die von ihnen als Protest-Zielscheibe erkorenen Unternehmen Fraport und Lufthansa. Jetzt verunsicherten sie zusätzlich zum vierten Mal die auftretenden Künstler durch Briefe mit den wahrheitswidrigen Behauptungen, die Spielstätten lägen unter tiefer gelegten Flugrouten und man könne wegen des Lärms der Flugzeuge die Konzerte nicht genießen.

Dass Michael Herrmann, dem Intendanten des Festivals, jetzt der Kragen geplatzt ist, ist nur verständlich. Und er hat eine Unterlassungsklage bei Gericht eingereicht. Herrmann: „Es ist schlimm, dass die Bürgerinitiative ihre Falschbehauptungen wiederholt.“



Michael Herrmann, Intendant

Sie will einem der angesehensten Festivals der klassischen Musik Schaden zufügen - und sie fügen ihm Schaden zu.“

Verärgert zeigen sich auch die Gäste des Festivals. Dr. Christian Fiegler aus Bad Kreuznach schrieb an die Mainzer AZ:

„Woher nimmt der Verein gegen Fluglärm in Mainz [...] die Frechheit, Künstler anzuschreiben und sie vor Fluglärm zu warnen? Will der Verein damit

Auftritte verhindern oder zumindest Bedenken bei den Künstlern erzeugen? Die Fluglärmgegner vergessen, dass viele internationale Künstler ihre Anreise nur mit dem Flugzeug bewerkstelligen können. Welcher Hohn!

Die Verbreitung von Unwahrheiten war schon immer eine probate Methode, Unsicherheit zu erzeugen. Man fragt sich. Was bezwecken diese Besserwisser? [...] Aus eigenem Erleben als Besucher des Festivals von Anfang an können wir uns keinesfalls über Fluglärm beklagen. [...] Den Veranstaltern und dem ganzen Team, die ein so großartiges Musikfestival zustande gebracht haben, kann man nur Dankbarkeit bezeugen.

Unqualifizierte, unwahre und auch noch geschäftsschädigende Angriffe auf Fest und Organisatoren sind fehl am Platz.“ 

Franz Blum

Sinnvolle Kurzflüge

Wie das Ungeheuer von Loch Ness taucht sie immer wieder auf: die Forderung nach der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn. Dabei ist man sich nicht ganz einig, was Kurzstreckenflüge sind, bis 500 oder bis 1000 Kilometer. Aber bitte? Was wird verlagert? Flüge? Nein, man will Menschen „verlagern“. Aber so geht es nicht. Es lebe die Freiheit!

Der Mensch fliegt, weil er irgendwo hin will. Er plant seine Reise. Er setzt dafür Zeit und Geld ein. Und er sucht für den konkreten Zeitpunkt, an dem er das Ziel erreichen will, das für ihn unter Zeit- und Geldeinsatz optimale Verkehrsmittel. Und das ist nicht immer das Flugzeug. Aber das kann auch das Flugzeug sein.

Beispiel: Frankfurt-Lemberg

Die sogenannten Kurzflüge sind ein isolierter Vorgang oder sie finden vor oder nach einem anderen (Fern-)Flug statt. Wie letzteres aussieht, habe ich bei meiner Reiseplanung nach Lemberg erfahren. Die Deutsche Lufthansa bietet von Frankfurt aus keine Direktflüge nach Lemberg an. Ich muss in München umsteigen. Trotzdem: vom Start in Frankfurt bis zur Landung in Lemberg brauche ich nur 3 Stunden und 20 Minuten. Wenn der „Kurzstreckenflug“ nach München nicht mehr angeboten würde, dann bräuchte ich alleine über vier Stunden, um von Mainz oder Frankfurt zum Flughafen in München zu kommen.

Wenn der 1000-Kilometer-Flug von München nach Lemberg dann auch noch unter die abzuschaffenden Kurzstreckenflüge fallen würde, dann wäre ich rund 24 Stunden mit dem Zug unterwegs.

Deutsche Wirtschaft, deutsche Arbeitsplätze

Wer würde dann zwangsweise mit dem Zug nach Lemberg fahren? Ich nicht. Man kann sich dann aussuchen: mit Austrian Airlines Frankfurt-Wien-Lemberg, mit LOT Frankfurt-Warschau-Lemberg, mit Pegasus Frankfurt-Istanbul-Lemberg, mit Ukraine International Airlines Frankfurt-Kiew-Lemberg - deutsche Arbeitsplätze und die Deutsche Lufthansa blieben auf der Strecke. Wenn ich als Mainzer für den Flug nach Lemberg noch den Flughafen Frankfurt benutzen würde, dann sähe es bei einem New Yorker, der zu einem Ziel nach Europa will, anders aus. Statt über Frankfurt könnte er auch über Paris oder London fliegen. Es kommt auf die günstige Kombination von Flügen an.

Hier kommen Geschäftsleute und andere Fluggäste ins Spiel, die Frankfurt nur für kürzere, kontinentale Flüge nutzen. Auf der einen Seite stellen sie mit ihren kürzeren Flügen sicher, dass der hier angenommene New Yorker schnell und gut über Frankfurt weiter kommt. Auf der anderen Seite werden die vielen kürzeren und kontinentalen Flüge nur voll, wenn der Umsteiger aus New York und der nur sich auf kürzerer Strecke bewegendes Frankfurter Fluggast ein gutes Angebot haben. Und beide Fluggastgruppen zusammen machen die vielen Flugverbindungen, die ein internationaler Wirtschaftsstandort braucht, rentabel.

Der Markt – oder Wahlfreiheit

Mit der Inbetriebnahme der ICE-Strecke Frankfurt-Köln hat die Lufthansa ihre Flüge auf dieser Strecke eingestellt. In 56 Minuten erreicht man vom Frankfur-

ter Flughafen aus mit dem ICE den Kölner Hauptbahnhof. Insgesamt erreicht man von Frankfurt aus sechs Destinationen mit den Lufthansa Express Rail-Zügen: neben Köln auch Düsseldorf, Dortmund, Mannheim, Karlsruhe und Stuttgart. Dabei haben die Lufthansa-Kunden bei Stuttgart und Düsseldorf die Wahl: Zug oder Flug.

Wasser predigen und Wein trinken

Die sich als Vorkämpferin für Umwelt gerierende Grünen-MdB Tabea Rößner weiß, wie man bequem lebt. Sie unterstützt den Protest gegen Flughafen und Kurzstreckenflüge. Sie ist Mitglied in dem die Abschaffung der Kurzflüge fordernden Bund Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND).

Am 13. Januar 2014 ist sie wegen einer vergessenen Handtasche aufgefallen: Sie saß am Montagmorgen im Flugzeug nach Berlin. Obwohl man doch – so die Propaganda der von ihr unterstützten Organisationen – ohne Komfortverlust auch mit dem ICE fahren kann. Und die Sprecher der Mainzer Bürgerinitiativen gegen den Flughafen setzten noch einen drauf: Bundestagsabgeordnete sind so beschäftigt, sie dürfen fliegen.

Was lernen wir daraus: Es gibt also für Bundestagsabgeordnete einen Grund auf dem Weg nach Berlin das Flugzeug zu nutzen. Sie erreichen so ihr Ziel schneller. Die Behauptung, der Zug sei auf der Strecke genauso schnell und bequem, ist Quatsch. Und was für grüne Bundestagsabgeordnete gilt, das muss auch für andere Leute gelten. Denn sie haben ihre Zeit auch nicht im Lotto gewonnen.  Franz Blum

Flexibilisierung des Nachtflugverbots

Das Nachtflugverbot von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr beeinträchtigt die Position des Frankfurter Flughafens schon erheblich. Dass in der Nacht vom 22. auf den 23. Juli 2016 aufgrund un-
wetterbedingter Verspätungen etwa 7.000 Passagiere aus startbereiten Maschinen wieder aussteigen und am Flughafen übernachten mussten, wirkt kein gutes Bild auf den Flugverkehr in Frankfurt. Es schadet dem Standort und wird dazu führen, dass alle, die das erlebt haben, nach Möglichkeit diesen Flughafen meiden werden.

Der stellvertretende Vorstandsvorsitzende der Bürgeraktion PRO Flughafen, Klaus-Peter Willsch, fordert eine „Flexibilisierung des Nachtflugverbots“ durch bedarfsgerechte und verhältnismäßige Ausnahmeregelungen. Der Flughafen Frankfurt sei lebenswichtig für die gesamte Region, für seine Menschen und für die Sicherung der vorhandenen und zukünftigen Arbeitsplätze. „Eine breite gesellschaftliche Mehr-

heit wünscht sich einen starken Flughafen, der positive Auswirkungen auf den gesamten Wirtschaftsraum hat“, erklärt Willsch (CDU), der zugleich Bundestagsabgeordneter für den Rheingau-Taunus und Limburg ist.



Klaus-Peter Güttler, ehemaliger Staatssekretär im hessischen Wirtschaftsministerium

Klaus-Peter Güttler, der den Flughafenausbau von der Mediation bis zum Planfeststellungsbeschluss begleitet hat, schlägt vor, dass Ausnahmegenehmigungen auch nach 24 Uhr dann

noch vollzogen werden können, wenn die Flugzeuge ab einem bestimmten Zeitpunkt (z.B. 23.30 Uhr) von dem Gate oder der Vorfeldposition weggerollt sind. Güttler: „Ich würde diese Lösung favorisieren, da sie einen fairen Kompromiss der unterschiedlichen Interessen beinhaltet.“

Für Jürgen Lenders, verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Fraktion im Hessischen Landtag, ist der Flughafen „keine Amtsstube, die man einfach abschließen kann.“ Er hält es für „unverhältnismäßig“, 7.000 Passagiere, darunter viele Familien mit kleinen Kindern, die auf dem Weg von Asien nach Amerika waren, aus abflugbereiten Flugzeugen herausholen und die ganze Nacht im Terminal verbringen zu lassen. „Wenige Minuten nach 24.00 Uhr hätten gereicht, um die Abflüge stattfinden zu lassen. Hier sind mehr Augenmaß und gesunder Menschenverstand gefragt“, so der FDP-Politiker. 

Franz Blum



Transparent ist weg!

Monatelang hing an der Umfassungsmauer der katholischen Kirche in Flörsheim ein Transparent mit der Aufschrift "Fluglärm (zer)stört Seelenfrieden". Ende 2015 haben wir das in unserem Newsletter kritisiert. Jetzt im Frühjahr war dann das Transparent verschwunden. Wie groß unser Beitrag zu der Veränderung der Haltung der katholischen Pfarrgemeinde war, wissen wir nicht. Aber ich bin sicher, wir haben wenigstens einen Anstoß gegeben. 

Franz Blum



Frankfurter lieben ihren Flughafen

Die Bürgeraktion PRO Flughafen wusste das schon immer, denn wir verstehen uns ja auch als Gesicht und Stimme der schweigenden Mehrheit. Aber jetzt gibt es dafür auch den Beweis: Schwarz auf Weiß in der Frankfurter Neuen Presse. Sie hat in einer repräsentativen Umfrage „Die Unternehmens-Olympiade“ herausgefunden, dass der Frankfurter Flughafen – hinter der Frankfurter Messe mit 3,0 Punkten auf einer Skala von +5 (sehr gute) bis –5 (sehr schlechte Meinung) – einen hervorragenden 2. Platz und 1,9 Punkte erreicht hat. Auch die Forsa-Verantwortlichen waren sehr erstaunt darüber, dass Flughafen Frankfurt in dieser Beliebtheitsskala den 2. Platz erreicht hat, obwohl „in der öffentlichen Wahrnehmung die Flughafen-Kritiker dominieren.“

Auch wenn die rückläufige Personenzahl der Montagsdemos eher dagegen spricht - die internationale Luftverkehrs-Dreh-scheibe wird von den Flughafen-wohnern und Nachbarn ausdrücklich geschätzt. Der Flughafen ist für viele Unternehmen außerdem der Grund, sich im Rhein-Main-Gebiet anzusiedeln. FRA – das Tor zur Welt – ist für private Personen wie für Geschäftsleute ein unverzichtbarer Standortfaktor. Dass die Luft-hansa mit ebenfalls 1,9 Punkten auf Platz 3 der Liste steht, passt genau in das Bild der Rhein-Main-Region im Herzen Europas. Wie schön, dass die schweigende Mehrheit dieses Mal das Schweigen gebrochen und deutlich Flagge gezeigt hat. 

Christel Karesch

Flughafen: Rheinland-Pfalz im Blindflug

Auch die neue Koalition aus SPD, Grünen und FDP hält an der entschiedenen rot-grünen Politik gegen den Flughafen Frankfurt fest. Zwar will die neue Koalition in Rheinland-Pfalz die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft fördern, in der Koalitionsvereinbarung wird der Flughafen nur unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes gesehen. Die wirtschaftliche Bedeutung für viele Unternehmen im Land wird negiert. „Wissing (Volker Wissing, FDP-Landesvorsitzender und neuer Wirtschaftsminister) scheint entschlossen, den rot-grünen Kurs ohne Korrekturen fortzusetzen“, schreibt Christian Stang in der Mainzer Allgemeinen Zeitung. Eine immer globale, arbeitsteilige Wirtschaft, in Rheinland-Pfalz vertreten mit großen Unternehmen wie BASF in Ludwigshafen, Schott in Mainz oder Boehringer in Ingelheim, braucht nicht nur Eisen-

bahn, Straßen und Wasserwege, sondern auch ein funktionierendes Luftfahrt-Drehkreuz. Bei der Flughafenpolitik melden sich die großen Unternehmen oder ihre Verbände aber nicht zu Wort. Sie haben offensichtlich Angst, Sie müssten dann auf die eine oder andere Unterstützung des Landes verzichten. Dabei müsste Rheinland-Pfalz langsam aus Schaden klug werden. Den mit Millionen aus der Steuerkasse aufgebauten Flughafen Zweibrücken hat man schon 2014 geschlossen und das Gelände an ein Immobilienunternehmen verkauft. Den Flughafen Hahn, bisher von der rheinland-pfälzischen Politik immer als „eierlegende Wollmilchsau“ behandelt, will man verkaufen – wahrscheinlich für einen Euro – und trotzdem bis zu der von der EU gesetzten Deadline mit zig Millionen weiter subventionieren. 

Franz Blum

Wussten Sie schon, dass ...

- die Asphaltdecke der Südbahn des Frankfurter Flughafens rekordverdächtig innerhalb von 54 Stunden komplett erneuert wurde? In Zahlen: 30.500 Quadratmeter Fläche, 8.000 Tonnen Asphalt, 80 Personen. Wenn unsere Autobahnen so schnell saniert würden, hätten wir weniger Staus.
- sich am Flughafen zudem 431 Aufzüge befinden? 211 von ihnen werden mit Seil betrieben, 212 hydraulisch.
- im Jahr 2017 ein mehrstöckiges Informationszentrum mit Aussichtsplattform im Zentrum der Baustelle für das Terminal 3 in Betrieb gehen wird? Das Gebäude liegt im öffentlichen Bereich und wird für alle Besucher frei zugänglich sein.
- die Verbandsgemeinde Nieder-Olm massiv gegen den Frankfurter Flughafen Stellung bezieht? Mehrfach wurden die Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, den „Mahnruf“ für z. B. ein striktes Nachtflugverbot und lokale Lärmobergrenzen zu unterschreiben. Ergebnis: 183 Unterschriften von über 24.000 Wahlberechtigten - das waren 0,8 Prozent.
- wir heute weniger Flugbewegungen als 2007 haben, dass im Schnitt die Flugzeuge leiser sind, dass die Flugrouten unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes optimiert wurden und dass auch eine weitere Forderung einiger Fluglärmgegner - die stärkere Verteilung des Lärms - mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn erfüllt wurde? Trotzdem gehen die Proteste weiter, als sei nichts geschehen.
- es am Flughafen 420 Check-In-Schalter gibt?

Wie halten es die Anderen? London Heathrow

Das ist der Titel einer neuen Kolumne, die in Zukunft in jeder Ausgabe unseres Newsletters einen anderen internationalen Flughafen zum Thema haben wird. Gegen Fluglärm wird auf der ganzen Welt demonstriert, obwohl Strahlflugzeuge in den 60 Jahren seit ihrer Einführung eine beispiellose Entwicklung nicht nur in punkto Reduzierung von Lärmemission genommen haben.

Von London aus gingen die ersten Jets auf die Reise, da bietet es sich an, die Situation am Hauptflughafen der englischen Hauptstadt zu untersuchen. LHR verfügt über nur zwei Start- und Landebahnen, die allerdings parallel genutzt werden können. Die jährliche Kapazität liegt bei 500.000 Flugbewegungen. LHR ist zur Zeit zu 99% ausgelastet.

Das Thema „Lärm“ wird offen diskutiert. Der Flughafen steht im Dialog mit den Anrainern, wodurch die Belange der Nutzer des Flughafens ebenso Berücksichtigung finden, wie die der Nachbarn. Dabei hat man zum Beispiel für Nachtflüge ein Quotensystem entwickelt, das grundsätzlich Flüge in der Zeit von 23.30 Uhr bis 06.00 Uhr zulässt. Die Anzahl der erlaubten Flüge hängt vom Flugzeugtyp ab, wobei nach LHR ohnehin fast nur modernstes Gerät eingesetzt wird.

Regulär können Maschinen bis 23.00 Uhr landen, was aufgrund der Zeitverschiebung 24.00 Uhr MEZ bedeutet. Starts von Maschinen, die bis 23.00 Uhr die Parkposition verlassen haben, sind bis 23.30 Uhr möglich.

Auch wenn die Zahlen etwas trocken sind, ergibt sich daraus in den Sommermonaten des Jahres 2014 ein durchschnittlicher Lärmwert von 57 dBA in einer Fläche von 104,9 km². Diese Fläche ist 2% kleiner als im Jahr 2013 (107,3 km²) bei durchschnittlicher Nutzung des Bahnsystems.

So „trocken“ wie diese Zahlen sind, spiegeln sie doch die Realität. Fluglärm wird überzeichnet wahrgenommen, während von Jahr zu Jahr selbst bei steigendem Verkehrsaufkommen durch den kontinuierlichen Einsatz von neuem Fluggerät die Durchschnittswerte abnehmen.

Wir werden dieses Thema weiter verfolgen. In der nächsten Ausgabe geht es dann in die USA. 

Kurt J. Fink

125 Jahre Otto Lilienthal - mit Airbus A380



Im Frühjahr 1891 unternahm Otto Lilienthal in Drewitz bei Berlin die ersten erfolgreichen Flüge mit einem selbst entworfenen und gebauten Gleitflugzeug. Sein Erfolg beruhte dabei nicht nur auf der Beobachtung des Vogelflugs, sondern auch auf systematischen aerodynamischen Studien, die er ab 1866 mit Unterstützung seines Bruders Gustav unternahm. Seine Methoden werden bis heute in der Aerodynamik angewandt - zum Beispiel mit dem Lilienthal Polar-Diagramm", das Auftrieb und Widerstand eines Flügels in Beziehung setzt. 

Foto: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) ©DLR/Airbus

Franz Blum

Bürgeraktion PRO Flughafen e.V., Im Taubengrund 23, 65451 Kelsterbach, Telefon: 06107 696 9781
Telefax: 06107 696 9323 - E-Mail: info@pro-flughafen.de, Internet: www.pro-flughafen.de
Vorsitzende: Christel Karesch, Diplom Sozialwirtin (Frankfurt)
Stellvertreter: Franz Blum, M.A. (Mainz), Klaus-Peter Willsch, MdB (Hohenstein-Holzhausen)
Schatzmeister: Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn, MdL, Staatsminister a.D. (Bad Vilbel)
Geschäftsführer: Wolfgang Spangenberg - Geschäftsstelle: Annette Brynecki (Leitung)
Redaktion: Christel Karesch (V.i.S.d.P.) Franz Blum, Kurt J. Fink, Michael Martell, Wolfgang Spangenberg