



Der Sommerflugplan ab 30. März 2025 bietet von Frankfurt aus Flüge zu 275 Zielen in 91 Ländern.

Grafik: Fraport AG

Flughafen Frankfurt—Unser Tor zur Welt

Eindrucksvoll: Die Linien, die auf der Grafik von Frankfurt aus in alle Welt gehen und die Flugverbindungen im Sommerflugplan 2025 darstellen. 83 Airlines verbinden Frankfurt mit 275 Flugziele in insgesamt 91 Ländern.

Alle Bereiche unseres Lebens sind heute international vernetzt. Von der Wirtschaft wissen wir es alle.

Aber die internationalen Kontakte pflegen wir auch in unserem privaten Leben. Es sind die Migranten in unserem Land wie auch die ausgewanderten Deutschen, die Kontakt mit ihrer Heimat und ihren Freunden halten wollen. Aber auch jeder ohne Migrationshintergrund sollte sich mal überlegen, wie international

seine Reisen sind im Vergleich zu denen seiner Eltern oder Großeltern.

In der Wissenschaft treiben internationaler Informationsaustausch und Kooperationen den Fortschritt voran. Wir erfahren es jedes Jahr bei der Bekanntgabe der Nobelpreisgewinner. Es sind meist Personen die in unterschiedlichen Ländern am selben Problem gearbeitet haben.

Im Kulturleben kommen die großen Ausstellungen nur durch internationale Kooperationen zustande. Orchester und Bands gastieren weltweit. Selbst Theaterproduktionen gastieren im Ausland und der Film ist ein internationales Business.

Parteien, berufsständische und caritative Organisationen sind international vernetzt.

Das alles - unser alltägliches Leben - funktioniert nur, wenn wir große Distanzen auch mit Flugzeugen überwinden können.

In dieser Ausgabe:

- S. 1** Flughafen Frankfurt—Unser Tor zur Welt
- S. 2** Editorial
25 Jahre Bürgeraktion PRO Flughafen
- S. 4** Stimmen zum Flughafen
- S. 5** Zur Luftverkehrspolitik der EU
- S. 6** Aus Wiesbaden und Berlin
- S. 7** Luftverkehrspolitik für Frankfurt
- S. 8** Länder fordern: Abwanderung von Airlines stoppen!

Editorial



Liebe Freunde,
liebe Mitglieder,

auch 25 Jahre nach der Gründung der Bürgeraktion PRO Flughafen halte ich den Ausbau des Flughafens für eine notwendige und heute auch noch richtige Maßnahme. Alle Bereiche unseres Lebens, Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und die privaten Beziehungen, werden immer internationaler. Und für die Überwindung großer Distanzen gibt es keine Alternative zum Flugzeug.

Auch wenn die Dekarbonisierung des Luftverkehrs mehr Zeit braucht. Das Ziel wird erreicht, da bin ich mir sicher.

Wenn die Politik in Deutschland und in der EU dafür kein Verständnis hat und der Branche strafbewehrte unrealistische Vorgaben macht, dann wird der Austausch in Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur beeinträchtigt. Dann werden die internationalen Kontakte der Bürger erschwert.

Der Luftverkehr wird aber außerhalb Deutschlands und der EU wachsen. Andere Gesellschaften werden dann die Vorteile von unserem Rückzug einstreichen.

Für uns würde das bedeuten: weniger Internationalität in allen Bereichen des Lebens, aber auch weniger Wohlstand. Wir sollten es nicht soweit kommen lassen.

Ihr Ernö Theuer
Vorsitzender
Bürgeraktion Pro Flughafen

25 Jahre B...



2005 demonstrierten Mitglieder von PRO Flughafen vor dem Frankfurter Römer für den Ausbau des Flughafens.

Es ist eine lange Zeit. Am 1. April 2000 gründete sich die Bürgeraktion PRO Flughafen in der Gaststätte „Zum grünen Baum“ in Neu-Isenburg, um den Ausbau des Flughafens positiv zu begleiten. Der Tag wurde gewählt, weil dann möglichst viele der Gründer kommen konnten. Der Ort, weil Neu-Isenburg eine Hochburg der Gegner des Flughafenausbau war.



Am Stand von PRO Flughafen auf der Rheinland-Pfalz-Ausstellung 2005: der rheinland-pfälzische Wirtschaftsminister Hans-Artur Bauckhage, der Mainzer IHK-Präsident Dr. Harald Augter und der Hauptgeschäftsführer der Handwerkskammer für Rheinhessen Günther Tartter bekennen sich zum Ausbau des Frankfurter Flughafens (v. l. n. r.)

Anlass der Gründung war eine erneute Diskussion über einen weiteren Ausbau des Flughafens, angestoßen 1997 durch den damaligen Lufthansa-Chef Jürgen Weber. Bei dem vorangegangenen Ausbau, dem Bau der Startbahn West, hatte es nicht nur heftige Proteste und Angriffe auf Polizisten gegeben.

Während der Auseinandersetzungen wurde der Förderer des Ausbaus, der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Heinz-Herbert Karry durch sein Schlafzimmerfenster erschossen. Vor dem Wohnhaus des damaligen Flughafenchefs Erich Becker explodierte eine Bombe und bei gewalttätigen Demonstrationen wurden zwei Polizisten erschossen und fünf weitere angeschossen.

Nach diesen harten Auseinandersetzungen wollte eigentlich keiner der Verantwortlichen wieder über einen Ausbau des Flughafens sprechen. Doch der Flugverkehr wuchs und die freien Kapazitäten wurden immer knapper.

Bürgeraktion PRO Flughafen



Der damalige Landesvorsitzende der CDU und Ministerpräsident Volker Bouffier au dem Landesparteitag seiner Partei am Stand von PRO Flughafen

Deshalb hatte Jürgen Weber die Initiative ergriffen und die Landesregierung unter Ministerpräsident Hans Eichel den Ball aufgenommen. Als dann die alten Kämpfer gegen die Startbahn West wieder in die Öffentlichkeit traten, haben Menschen in Frankfurt und Umgebung sich zur Gründung einer PRO-Initiative entschlossen. Sie wollten in der anlaufenden Diskussion deutlich machen, dass - wie Umfragen zeigten - auch die Mehrheit der Bürger, den Ausbau befürworteten.

Zu den wichtigsten Personen im Gründerkreis gehörten der CDU-Bundestagsabgeordnete Klaus-Peter Willsch, der Unternehmer mit SPD-Parteibuch Claus Wisser, der Mainzer Wirtschaftsdezernent Franz Ringhoffer, der Direktor des Umlandverbands Frankfurt, Alfons Faust, CDU, der Geschäftsführer des Rheingau Musikfestivals Michael Herrmann, der damalige Vorsitzende der FDP-Stadtverordnetenfraktion und spätere Baustadtrat der Stadt Frankfurt Franz Zimmermann.

Die Vertreter von Pro Flughafen haben immer ihr Gesicht gezeigt und sind oft angefeindet worden. Sie waren auf Podiumsdiskussionen und auf vielen anderen Veranstaltungen.

An Ständen auf den Hessentagen - soweit sie in der Region stattfanden - und auf der großen regionalen Verbrauchermesse Rheinland-Pfalz-Ausstellung haben die Vertreter von PRO Flughafen den Besuchern die Bedeutung des Flughafens für die Region und darüber hinaus erklärt.

Ebenso wichtig ist es, auf Veranstaltungen und Parteitagen den hessischen Politikern deutlich zu machen, dass die Mehrheit der Bürger den Flughafen und seine bedarfsgerechte Entwicklung unterstützt.

Ein ausführlicher Bericht über die Jubiläumsfeier im nächsten Newsletter!

Der Ausbau des Flughafens, für den die Bürgeraktion PRO Flughafen geworben hat, ist spätestens mit der Eröffnung des Terminals 3 zum Sommerflugplan 2026 vollendet. Dennoch wird das Engagement nicht überflüssig.

Das Fliegen und der Flughafen werden auch heute noch von linken Aktivisten immer wieder angegriffen. War früher das Lärmthema der Schlüssel, mit dem die Bevölkerung gewonnen werden sollte, ist es heute die Klima-Argumentation und das Schreckgespenst „Ultrafeinstaub“. Doch der Flugverkehr verursacht nur etwa drei Prozent des weltweiten CO₂-Ausstosses. Von Ultrafeinstaub sind wir fast überall umgeben. Selbst wenn wir zuhause Brot tosten oder Würstchen braten entsteht Ultrafeinstaub und unser Körper reagiert darauf.

Einem Teil der Anti-Fliegen- und Anti-Flughafen-Aktivisten geht es um mehr als das Fliegen. Sie sind gegen ein globales Gesellschafts- und Wirt-



Die Jugend ist vom Flughafen begeistert. Foto: Henning Fox, Mainz

schaftssystem. Deshalb haben sie sich auch den Protesten bei der Eröffnung des EZB-Gebäudes angeschlossen. Sie bekämpfen die internationale Vernetzung von Wirtschaft und Gesellschaft.

Deshalb brauchen wir weiterhin eine Lobby für das Fliegen und den Flughafen. Unsere exportierende und international kooperierende Wirtschaft braucht das; aber auch Kultur, Wissenschaft und wir alle. Die Neugierde auf das, was hinter dem Horizont ist, ist dem Menschen angeboren. Und besonders die immer internationaler werdenden Gesellschaften, die Immigranten und Emigranten, die Kontakt zur Heimat, zur Familie und zu Freunden halten wollen, brauchen das Fliegen und die Flughäfen.

Pro Flughafen ist gut aufgestellt. In den letzten zweieinhalb Jahren wurden zahlreiche neue, überwiegend junge Mitglieder gewonnen.



Flughafen Rundfahrt mit Sören Fornoff, Fraport AG

Stimmen zum Flughafen und zum Flie

Unsere Stärke ist die internationale Anbindung

Wir alle wissen, dass in Asien, aber auch in Amerika die wirtschaftlichen Wachstumsraten erheblich höher als bei uns sind. Und wir haben hier überproportional viel Unternehmen in unserer Region, die mit diesen Wachstumsmärkten zu tun haben und die dadurch mitwachsen können. Unsere Stärke ist also die internationale Anbindung, die Internationalität. Und wenn man das weiß, dann weiß man auch, wie wichtig der Flughafen ist für uns und dass auch dort es Hemmnisse gibt, ich nenne die Luftverkehrssteuer, die eindeutig die deutsche Luftfahrt diskriminiert im internationalen Wettbewerb, und die auch ökologisch nichts nützt. Es ist zum Beispiel so, wenn Sie von hier nach Südafrika fliegen wollen, dann müssen Sie erheblich mehr an Luftverkehrssteuer zahlen, wenn Sie direkt fliegen, als wenn Sie erst nach Amsterdam oder Brüssel fliegen und anschließend von da nach Südafrika fliegen. Und wie jeder erkennen kann, je indirekter der Weg wird, desto höher wird der CO₂-Ausstoß. Das heißt, wir haben ein Instrument geschaffen, das den CO₂-Ausstoß erhöht und nicht reduziert, das unserem Standort schadet. Und Luftverkehr ist nicht nur die Branche für sich, sondern wir sind nun mal in Frankfurt weder Bundes- noch Landeshauptstadt. Das heißt, wir leben von solchen Institutionen wie dem Flughafen oder der Deutschen Börse, der EZB oder der Bundesbank. Insoweit sind diese Dinge für uns von herausragender Bedeutung.

Ulrich Caspar, Präsident der IHK Frankfurt/Main auf dem Jahresempfang der Kammer

Luftverkehrswirtschaft wettbewerbsfähig machen

Im vergangenen Jahr sind weltweit so viele Menschen geflogen wie nie zuvor. Laut Airline-Verband IATA gab es 4,9 Milliarden Fluggäste auf Linienflügen im Jahr 2024. All time high, 340 Millionen mehr als im Vor-Corona-Jahr 2019. ... Während in Istanbul die Passagierzahlen von 2019 auf 2023 um 46 % gestiegen sind, sind sie im gleichen Zeitraum in Frankfurt um 16 % gefallen. Damit sind die Passagierzahlen in diesen fünf Jahren in Frankfurt so stark gesunken wie an keinem anderen Großflughafen. ... Der Luftverkehrsstandort Deutschland ist beim Wachstum auf dem vorletzten Platz in Europa. Bei der Fracht, wo Frankfurt immer Spitze war, verlieren wir gerade Platz 1 an Istanbul.

Über die wirtschaftliche Bedeutung, die der Frankfurter Flughafen für unser Bundesland hat, ist hier schon viel geredet worden. ...

Dass wir Hessen beim Wirtschaftswachstum besser dastehen als alle anderen Bundesländer um uns herum, hat viel mit dieser größten Arbeitsstätte Deutschlands zu tun.

Die Luftverkehrswirtschaft wieder wettbewerbsfähig zu machen, sie resilienter gegen Krisen und aggressive Mitbewerber zu machen, das geht nur, wenn die Unternehmen und die Politik an einem Strang ziehen und sie jeweils ihre Verantwortung wahrnehmen.

Marius Weiß, MdL, SPD, in der Landtagsdebatte am 27. Februar 2027

Luftverkehr Job- und Innovationsmotor

Der Luftverkehr ist ein enorm wichtiger Job- und Innovationsmotor. Er hat eine herausragende Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland und insbesondere für Hessen. Die anhaltende Rezession, eine überbordende Bürokratie und vor allem die drastisch gestiegenen Steuern und Abgaben belasten die Luftverkehrswirtschaft in unserem Land aber immer stärker. Die Folge ist, dass der Luftverkehr bei uns weit unter 90 Prozent des Vor-Corona-Niveaus liegt, während andere EU-Länder deutliche Wachstums- und Expansionsraten verzeichnen.

Wir brauchen dringend deutlich weniger wettbewerbsverzerrende Steuern und Abgaben und wieder mehr Freiheit für die Unternehmen. Die deutsche Luftverkehrssteuer und die nationale Überüberfüllung europäischer Quotenvorgaben für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF / PTL) verteuern einseitig die deutschen Drehkreuze. Im Ergebnis führt das aber nicht zu weniger Flugverkehr, sondern lediglich zu einer Verlagerung ins Ausland.

Es braucht jetzt dringend spürbare Entlastungen, damit dieser Kernbereich unserer Wirtschaft global wettbewerbsfähig bleibt und allein in Hessen bis zu 100.000 gut bezahlte Arbeitsplätze erhalten bleiben.

Deshalb stellen wir jetzt die Weichen, damit der Luftverkehr auch in Zukunft ein Wachstums- und Innovationsmotor bleibt.

Michael Boddenberg, MdL, CDU, in der Landtagsdebatte am 27. Februar 2027

gen

Wenn ich ein Flugzeug sehe, freue ich mich immer ...

Wenn eine A380 mit 400 Tonnen abhebt. Das ist etwas Großartiges – die Maschinen, die Turbinen –, und das ist etwas Wirtschaftliches. Es steht für Freiheit. Davon leben wir in Hessen, davon leben auch Pharmaindustrie, Logistik und Mittelstand. Das ist unser Tor zur Welt. ...

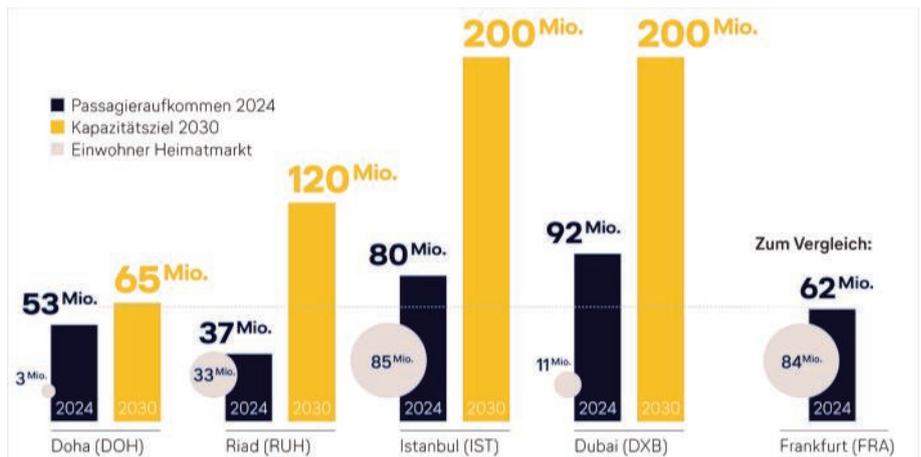
Wir wollen dieses Tor zur Welt in Frankfurt wieder weiter öffnen. Deswegen brauchen wir, ... nicht nur eine Reduzierung der Luftverkehrsteuer, sondern wir brauchen eine Abschaffung der Luftverkehrsteuer. Wir brauchen eine Senkung der Luftsicherheitsgebühren. Das ist ein staatlicher Anteil, den wir festsetzen und der eigentlich etwas mit Ordnungsrecht, mit Polizeirecht zu tun hat. Ein solches Ordnungsrecht stellt beim Staat normalerweise eine Dienstleistung dar – eine staatliche Aufgabe –, die zumindest kostenlos erfolgen muss.

Nächstes. All die Power-to-Liquid-Quoten, die wir uns auferlegt haben, haben doch genau zu dieser Wettbewerbsverzerrung geführt, wie die Vorredner schon geschildert haben. Deswegen sagen wir: Wir müssen sie abschaffen.

Wir müssen den Markt zur Kenntnis nehmen, und der ist in diesem Zusammenhang unerbittlich. Deswegen führt an der Reduzierung oder Abschaffung dieser Regelung kein Weg vorbei. Frankfurt/Rhein-Main ist unser Tor zur Welt, und dieses Tor müssen wir weiter öffnen.

Dr. Stefan Naas, MdL, FDP, in der Landtagsdebatte am 27. Februar 2025

Zur Luftverkehrspolitik der EU



Flughäfen im Nahen Osten expandieren überproportional im Verhältnis zu ihren Heimatmärkten. Grafik: Lufthansa Politikbrief April 2025

Die Lufthansa Group fordert von der Europäischen Gemeinschaft eine Luftverkehrspolitik, die die Branche in der Gemeinschaft unterstützt und fördert. Der Luftverkehr gewährleiste die Anbindung und die Attraktivität der heimischen Wirtschafts- und Tourismusregionen und sichere vielfältige Jobs und Wertschöpfung. Eine verbesserte Konnektivität erhöhe das BIP pro Kopf und schaffe zusätzliche Arbeitsplätze.

Außerhalb Europas fördern viele Staaten den eigenen Luftverkehr und investieren in Neu- und Ausbau von Flughäfen wie auch Airlines. Besonders ins Visier genommen wurde dabei die Expansion der Flughäfen am Persischen Golf und am Bosphorus (Siehe Grafik). Wenn man das Verhältnis zwischen Einwohner der Länder und den Ausbauzielen für die Flughäfen sieht, dann erkennt man schnell, dass es nicht in erster Linie um Infrastruktur für Bevölkerung und Wirtschaft geht, sondern um eine Alternative zu den europäischen Hubs bei interkontinentalen Flügen zwischen Europa und Asien oder Afrika sowie den Flügen von Asien oder Afrika nach Amerika. Gleichzeitig zielt man auf die Zurückdrängung der europäischen Airlines auf diesen Strecken.

Lufthansa fordert, die Klimaschutzpolitik der EU wettbewerbsneutral zu gestalten. Es sollten der einheimischen Branche keine Belastungen auferlegt werden, die sie im internationalen Wettbewerb benachteiligen. Die europäischen Ziele für die Beimischung von klimaneutralem Kerosin (SAF) müssten sich am Möglichen orientieren, dürften aber auch nicht mit nicht bezahlbaren Belastungen einhergehen. Die Produktion von SAF sollte gefördert werden und das Erfordernis der Betankung flexibilisiert werden.

Die regulatorischen Kosten müssten sinken. Die Kosten für die Einhaltung der EU-Gesetzgebung hätten sich in den vergangenen zehn Jahren verdreifacht und würden sich bis 2030 noch einmal verdoppeln, wenn nichts unternommen würde.

Luftverkehrsabkommen sollten sich - anders als bei dem Abkommen mit Katar - an den Interessen der Marktteilnehmer aus EU orientieren. Darüber hinaus kritisiert Lufthansa die Sperrung des russischen Luftraums für die EU-Airlines, was zu einer Verdrängung durch chinesische Airlines führe.

Aus Wiesbaden: Streiks - Unzumutbare Folgen

Die Streiks der vergangenen Wochen an deutschen Flughäfen sorgten für erhebliche Beeinträchtigungen im Reiseverkehr, hatten gravierende wirtschaftliche Auswirkungen und beeinträchtigten auch ausländische Flughäfen und Airlines. Wenn zahlreiche Flughäfen gleichzeitig bestreikt werden, entsteht ein massives Verkehrschaos, das weit über eine normale Arbeitsniederlegung hinausgeht. Insbesondere Geschäftsreisende, die auf eine verlässliche Planung angewiesen sind, sowie Unternehmen, die auf Luftfracht setzen, stehen vor erheblichen Problemen.

Es ist dringend notwendig, eine Balance zwischen dem Streikrecht und den Interessen der Allgemeinheit zu finden. Eine kleine Gruppe sollte nicht durch



André Stolz, MdL, CDU, Dipl. Vw., Stv. Vorsitzender der Bürgeraktion PRO Flughafen (Foto: André Stolz)

weitreichende Arbeitsniederlegungen den gesamten Luftverkehr lahmlegen und hohe wirtschaftliche Verluste verursachen. Streiks, wie sie in den vergangenen Wochen an einigen deutschen Flughäfen abgehalten wurden, schädigen die Luftverkehrswirtschaft im Inland allgemein. Wenn Gewerkschaften ein Interesse an sicheren Arbeitsplätzen in der eigenen Branche haben, wäre es ratsam, Streiks nur in moderatem Maße als ihr legitimes Mittel im Rahmen der Tarifverhandlungen zu nutzen.

Besonders im Bereich kritischer Infrastruktur sind klare Leitlinien erforderlich, um Streiks kontrolliert ablaufen zu lassen und Folgeschäden für die Gesellschaft zu minimieren. Notwendig ist zudem eine Regelung, die verhindert, dass umfassende Arbeitsausfälle den Luftverkehr nahezu zum Stillstand bringen. Daher sollte eine verpflichtende Schlichtung vor einem Streik eingeführt werden. Eine Vorankündigungsfrist von mindestens vier Tagen würde es Reisenden und Unternehmen ermöglichen, sich besser vorzubereiten. Ebenso sollten Notdienstvereinbarungen getroffen werden, um den Flugverkehr zumindest in Teilen aufrechtzuerhalten, so wie es in anderen Ländern bereits etabliert ist. Ein funktionierender Luftverkehr ist zentral für unser Leben.

Aus Berlin: Luftverkehr wieder fit machen

Als ausscheidender Bundestagsabgeordneter sehe ich große Aufgaben vor der kommenden Bundesregierung, wenn sie den deutschen Luftverkehr wieder wettbewerbsfähig machen will.

Während der Luftverkehr in vielen europäischen Ländern das Niveau von 2019 schon übertrifft, haben wir erst 90 Prozent erreicht. Betroffen sind davon alle Bereiche unseres Lebens: Wirtschaft, Kultur, Tourismus, aber auch private Reisen zu Freunden und Familie. Die Welt wird immer internationaler. Da müssen wir nur unser eigenes Leben, mit dem unserer Eltern oder Großeltern vergleichen. Hinzu kommt: Für die Überwindung großer Strecken ist das Flugzeug das einzige geeignete Verkehrsmittel.

Nach der Pandemie sind die Standortkosten für den deutschen Luftverkehr explodiert.



Peter Heidt, MdB, FDP, Mitglied der Bürgeraktion PRO Flughafen (Foto: Peter Heidt)

Dringendes Thema ist die Luftverkehrssteuer. Sie ist in Deutschland zu hoch und muss unbedingt gesenkt werden. Schweden hat es vorgemacht und zur Erholung ihres Luftverkehrs ihre Luftverkehrsteuer abgeschafft.

Wir müssen zurück zur Deckelung der Luftsicherheitsgebühren. Als Gefahrenabwehr ist das eine klassische hoheitliche Aufgabe.

Die pandemiebedingten Lasten der Flugsicherung waren Kosten zur Aufrechterhaltung der kritischen Infrastruktur. Das ist eine

staatliche Aufgabe. Die Flugsicherungsgebühren sollten davon entlastet werden.

Beim Ziel klimaneutrales Fliegen sollten die europäischen Vorgaben nicht über das realistisch Erreichbare hinausgehen und auch nicht die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und europäischen Flughäfen beeinträchtigen. Vor allem sollte Deutschland an seine Luftverkehrswirtschaft nicht darüber hinausgehenden Anforderungen stellen.

Da ich in Rhein-Main-Gebiet lebe, kenne ich die herausragende Bedeutung des Frankfurter Flughafens für die wirtschaftliche Entwicklung unserer Region nur zu genau. Deshalb muss die deutsche Luftverkehrswirtschaft wieder wettbewerbsfähig werden. So wird dann der Bestand und die Weiterentwicklung unseres Flughafens gewährleistet.

Luftverkehrspolitik für Frankfurt

Im Interesse von Wachstum und Wohlstand der Region hat die Bürgeraktion PRO Flughafen vor der Wahl den Bundestagskandidaten den Bundestagskandidaten ein Positionspapier zu einer Luftverkehrspolitik für Frankfurt und die Region vorgelegt:

1. Die Region Frankfurt/Rhein-Main braucht den Flughafen nicht nur, weil die international vernetzte Wirtschaft, die eine Basis für unseren Wohlstand bildet, sondern auch, weil Wissenschaft und Kultur international zusammenarbeiten und last but not least unsere Gesellschaft durch Migration und Immigration immer internationaler wird und die Menschen Kontakt mit ihrer Heimat, Familie und Freunden halten wollen.

2. Deshalb ist und war der Ausbau und die Entwicklung des Flughafens notwendig entsprechend dem rechtsgültigen Planfeststellungsbeschluss mit Landebahn Nordwest und Terminal 3. Dabei sind die Nachtflugbeschränkungen von 23 bis 5 Uhr eine einschneidende Beschränkung des Luftverkehrs, die nicht ausgeweitet werden sollte.

3. Als Drehkreuz (Hub) braucht der Flughafen die Umsteiger. Bei vielen Interkontinentalflügen machen sie die Hälfte bzw. bis zu Dreiviertel der Passagiere aus. Nur dadurch können die Airlines von Frankfurt aus den Menschen und der Wirtschaft eine Vielzahl von Destinationen anbieten.

4. Kurzstreckenflüge sind überwiegend Zubringer zu den Drehkreuzen Frankfurt und München. Mit vernünftigen Alternativen auf der Schiene reduzieren sich diese Flüge oder finden- wie zwischen Köln und Frankfurt- gar nicht mehr statt. Wenn die Flüge



Ein Frankfurter Kandidat hat auf der Großfläche mit dem Flughafen geworben. Foto: Frank Maiwald

allerdings trotz Nachfrage verboten werden, werden die Verkehre über Drehkreuze außerhalb Deutschlands abgewickelt. Kurzstreckenflüge sollten daher nicht verboten werden.

5. Die Luftverkehrssteuer muss abgeschafft und die sonstigen Standortkosten reduziert werden. Sie sind die wichtigsten Gründe dafür, dass der deutsche Luftverkehr im internationalen Vergleich zurückbleibt. Sicherheit ist eine hoheitliche Aufgabe des Staates, die in anderen Bereichen (z. B. Auto- und Bahnverkehr) ganz oder überwiegend aus Steuermitteln finanziert wird. Deshalb sollte sich der Staat auch stärker an den Kosten für Luftsicherheit und Flugsicherung beteiligen.

6. Der Luftverkehr ist eine internationale Branche. Besondere Belastungen in einem Land oder in einer Region führen zu Verlagerungen des Verkehrs und einer lokalen Unterversorgung. Deshalb sollten weder in Deutschland noch in Europa dem Luftverkehr Sonderbelastungen auferlegt werden. Auch Klimaabgaben oder Beimischungsvorschriften für PTL-Kraftstoffe sollten nur erlassen werden, wenn sie für alle Länder gleichermaßen gelten. So wird der Luftverkehr in Deutschland und Europa vor Wettbewerbsnachteilen geschützt

Wussten Sie schon, dass ...

- die Luftverkehrswirtschaft in der EU für 14 Mio. Arbeitsplätze und einen Anteil von fünf Prozent des BIP verantwortlich ist?
- die Standortkosten an deutschen Flughäfen von 2019 –2024 im Durchschnitt um 70 Prozent gestiegen sind, in den anderen europäischen Ländern nur um 39 Prozent?
- 2025 zusätzliche Belastungen von 1,2 Mrd. Euro auf die deutsche Luftverkehrswirtschaft zukommen?
- der Anteil der Luftfracht am Wert des internationalen Warenhandels 35 Prozent ausmacht?
- der Flughafen Frankfurt mehr als 40 Prozent des deutschen Luftfrachtaufkommens bewältigt?
- in Deutschland 2024 nur halb so viele Inlandsflüge stattfanden wie 2019 und im restlichen Europa schon 96 Prozent und in Griechenland sogar 120 Prozent des Niveaus von 2019 erreicht wurde?
- Deutschland bei der Erholung des Luftverkehrs nach der Corona-Krise unter den 31 europäischen Staaten mit 86 Prozent des Niveaus von 2019 an 27. Stelle liegt?
- die Bürgeraktion PRO Flughafen am 1. April 2000 gegründet wurde und 2025 ihr 25-jähriges Bestehen feiert?
- mit Sie mit dem Sommerflugplan 2025 vom Flughafen Frankfurt mit 83 Airlines 275 Ziele in 91 Ländern anfliegen können?
- der Flughafen Frankfurt für Über eine besondere Pickup- und Dropoff-Zone eingerichtet hat?

Länder fordern: Abwandern von Airlines stoppen

Die deutschen Bundesländer fordern vom neuen Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder, die Abwanderung der Airlines von den deutschen Flughäfen zu stoppen.

Der „Arbeitskreis Luftverkehr“ der Verkehrsministerkonferenz beklagt, dass die staatlichen Standortkosten für die Fluggesellschaften in den letzten Jahren stark gestiegen seien.

Für europäische Airlines sei die Höhe der Abgaben bei der wirtschaftlichen Ergebnisrechnung ein wichtiger Faktor und entscheide mit darüber, wo ihre Flugzeuge zum Einsatz kommen. Deutschland werde als Ziel zunehmend gemieden.

Die Minister beklagen, dass die Konnektivität der Wirtschaftsregionen in Deutschland sinke. „Vor allem die für den Wirt-



Auch der Flughafen Frankfurt, der größte Deutschlands, hast noch nicht wieder die Passagierzahlen erreicht, die er vor der Pandemie hatte. Foto: Fraport AG

schaftsstandort Deutschland wichtigen europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehre, die viele Wirtschaftszentren direkt miteinander verbinden, bleiben in ihrer Entwicklung hinter den übrigen europäischen Ländern zurück“, so der Beschluss. Nach Auffassung der Minister-

konferenz hemmt dies die Tätigkeit internationaler Unternehmen und so auch die Wirtschaftsentwicklung Deutschlands. Ausländische Investoren reduzierten seit Jahren ihr Engagement bei uns. Auch für den Tourismus stelle die Entwicklung eine große Hypothek dar.

Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder hatten deshalb schon im Dezember einen Beschluss zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs gefasst und den Bund gebeten zu prüfen, wie die Rahmenbedingungen für die Luftfahrt in Deutschland verbessert werden können. Als größten Hebel sind die Reduzierung der nationalen Luftverkehrsteuer, der Luftsicherheitsgebühren und der Flugsicherungsgebühren genannt.

Newsletter digital

Diesen Newsletter kann man auch digital statt auf Papier beziehen. Wenn Sie dies wünschen, senden Sie eine E-Mail an: info@pro-flughafen.de

Datenschutz

Dieser Newsletter wird nur an Empfänger versandt, die darum gebeten haben oder damit einverstanden sind. Sie können jederzeit den Newsletter abbestellen. Senden Sie dazu den Adressaufkleber an die im Impressum stehende Adresse.

Links zu Jobs am Flughafen

Informieren Sie sich mit diesen Links über die vielfältigen freien Stellen am und um den Flughafen:
 Fraport Jobbörse: <https://jobs-fraport.de/de.html>
 Lufthansa Jobbörse <https://www.be-lufthansa.com/de>
 DHL <https://de.dpdhl.jobs/> (als Ort „Frankfurt Flughafen, Hessen“ eintragen)
 DB Schenker <https://www.dbschenker.com/de-de/karriere/stellenboerse>
 Airlines: <http://www.airliners.de/karriere>
 Praktika-Datenbank: [http://www.airliners.de/karriere/search?&facet\[contractType\]\[\]=Praktikum](http://www.airliners.de/karriere/search?&facet[contractType][]=Praktikum)

Impressum: 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
 Vorsitzender: Ernö Theuer, Unternehmer (Frankfurt am Main)
 Stellvertreter: Frank Cornelius, Rentner (Seeheim-Jugenheim), André Stolz, MdL, Dipl. Volkswirt (Idstein)
 Schatzmeister: Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn, Staatsminister a.D. (Bad Vilbel)
 Geschäftsführer: Franz Blum M. A.
 V.i.S.d.P.: Ernö Theuer; Text und Fotos: Franz Blum oder angegeben