



Luftverkehrssteuer abschaffen!

Die 2010 von der Bundesregierung beschlossene Luftverkehrssteuer hat Lenkungswirkung: Sie lenkt den Luftverkehr auf nicht-deutsche Flughäfen. Das zeigt deutlich die vom Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) erstellte Grafik: Im grenznahen Bereich wachsen von 2010 bis 2016 die Passagierzahlen der außerhalb Deutschlands liegenden Flughäfen um 63 Prozent, während die benachbarten deutschen nur um 10 Prozent zulegen.

Im Gegensatz zu Deutschland haben unter anderem Irland und die Niederlande ihre Lehren aus den desaströsen Folgen für Airlines und Airports gezogen und die Luftverkehrssteuer abgeschafft. Der Erfolg gibt den Ländern recht: Irlands

Luftverkehr verzeichnete in den vergangenen zwei Jahren, die der Abschaffung 2014 folgten, ein deutliches Passagierwachstum von 13 Prozent. Die Niederlande verzeichneten allein im ersten Halbjahr 2017 ein Passagierplus von zehn Prozent. Und Amsterdam Schiphol festigte seinen Platz als drittgrößter Airport Europas – bis 2016 belegte Frankfurt den dritten Rang, inzwischen ist der Airport abgerutscht.

Österreich halbiert die Luftverkehrssteuer

Auch Österreich geht einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung und wird die Luftverkehrssteuer 2018 halbieren. Die Marktentwicklung ist deutlich: Vor Einführung der Abgabe im Jahr 2011 legten die

Passagierzahlen überdurchschnittlich zu. Seither stagnieren die Zahlen. Der radikale Schnitt bei der Luftverkehrssteuer schafft wieder Wachstumsperspektiven.

Deutschland sollte folgen

Der Handlungsdruck ist auch in Deutschland parteiübergreifend erkannt.

Weiter auf Seite 2

In dieser Ausgabe:

- S. 1 Luftverkehrssteuer abschaffen!
- S. 2 Editorial / Ryanair und T3
- S. 3 Auf die Bäume!?
- S. 4 Flughafen-Politik der Stadt Frankfurt - Die OB-Kandidaten antworten auf Fragen von PRO
- S. 7 Lufthansa: Über 8.000 neue Mitarbeiter
- S. 8 Lufthansa ausgezeichnet / PRO Weihnachten / PRO auf der RLP-Ausstellung 2018

Editorial

Liebe Mitglieder und Freunde,



wie allgemein bekannt, ist die Stadt Frankfurt einer der beiden größten Anteilseigner des Flughafens.

Völlig selbstverständlich ist deshalb, dass wir als Bürgeraktion PRO Flughafen den aussichtsreichsten Kandidaten für die im Februar stattfindende Oberbürgermeisterwahl drei wichtige Fragen zur Zukunft unseres Flughafens gestellt haben. Nicht selbstverständlich ist, dass alle fünf angefragten Kandidaten unsere Fragen beantwortet haben. Wir danken ihnen für die Mitarbeit und haben auf den Seiten 4 bis 6 die Antworten in einem Beitrag zusammengefasst.

Ich hoffe, dass alle unsere Leser die Antworten sehr aufmerksam lesen, denn sie geben Auskunft darüber, wie wichtig ein gut funktionierender Flughafen für die jeweiligen Kandidaten ist. Ein erfolgreicher, wettbewerbsstarker Flughafen ist die Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Stadtpolitik. Und damit für ein Frankfurt am Main, das auch in Zukunft eine weltoffene, wirtschaftlich wachsende Kommune bleiben soll, das weiterhin ein Magnet für Neuanstellungen von internationalen Unternehmen ist, die weitere Arbeitsplätze und Wohlstand bringen für die ganze Region Frankfurt-RheinMain.

Dies ist ein wichtiger Punkt bei der Entscheidungsfindung jedes Frankfurter Bürgers für die Wahl des "Obersten Bürgers" der Stadt. Ich wünsche mir Frankfurter Bürger, die nicht einfach nur zur Wahl gehen, sondern die sich auch der damit verbundenen Verantwortung für die Stadt, für unseren Flughafen und für die Rhein-Main-Region bewusst sind.

Ihre *Christel Karesch*
Vorsitzende

Fortsetzung von Seite 1

So erklärte Volker Kauder, Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Ende März: „Die Luftverkehrssteuer hat die längste Gegenwart hinter sich.“ Und Bundeswirtschaftsministerin Brigitte Zypries, SPD, stellte Mitte August klar: „Die Luftverkehrssteuer benachteiligt einseitig deutsche Luftverkehrsunternehmen. Ihre Abschaffung würde die Wettbewerbsfähigkeit stärken.“ Auch auf Länderebene steigt der Druck. So wird die CDU/FDP-Regierungsfraktion in Nordrhein-Westfalen gemäß Koalitionsvertrag im Bundesrat die Initiative zur Abschaffung ergreifen.

Bund und Länder werden angesichts der weiterhin positiven Konjunkturaussichten von steigenden Steuereinnahmen profitieren. Dieser finanzielle Spiel-

raum sollte genutzt werden, um Wachstum und Wohlstand auch langfristig zu sichern. Das Ende der Luftverkehrssteuer wäre dafür ein wichtiger und richtiger Schritt.

Luftverkehrssteuer abschaffen – Milliarden-Wachstum freisetzen

Laut aktueller Studie von PricewaterhouseCoopers (PwC) würde das Ende der deutschen Luftverkehrssteuer allein bis zum Jahr 2020 ein jährliches BIP-Wachstum in Höhe von 4,1 Milliarden Euro entfesseln und bis 2020 über 12.000 neue Arbeitsplätze schaffen. Und: Die zusätzlichen Steuereinnahmen aus anderen Steuerquellen (z.B. Lohn- und Einkommenssteuer) würden den Wegfall der Luftverkehrssteuer mehr als wettmachen.

Quelle: Lufthansa

Ryanair und Terminal 3

Zugegeben, ich bin auch kein Freund dieser Airline. Aber wer gerne zu kleinen Preisen fliegen möchte, findet dort oft eine preiswerte Alternative. Nun auch ab Frankfurt, was die Gegner des Flughafenausbaus offensichtlich auf die Palme treibt. Mit allen möglichen und zumeist unmöglichen Argumenten wird gegen den Neuling zu Feld gezogen. So ist das T3 angeblich als Umsteigeterminal konzipiert, und Ryanair bietet kein Umsteigen an. Dass man sich zwei verschiedene Tickets kaufen und sein Umsteigen selbst organisieren kann, kommt den Gegnern nicht in den Sinn. Der neueste Hit ist: Ryanair landet überdurchschnittlich oft nach 23.00 Uhr. Nun verspätet sich keine Airline absichtlich und Ryanair schon gar nicht, weil jede Minute Verspätung bares Geld kostet. Schon deswegen sind derartige Vorwürfe absurd. Verspäten

sich Flüge dennoch, sind oftmals die Flugsicherung oder ganz profan das Wetter die Ursache. Auf beides hat man wenig bis keinen Einfluss. Grundsätzlich aber ist es ein wichtiger Teil des Geschäftsmodells, dass alle Flugzeuge abends wieder auf der Heimatbasis sind. Da man aber ein guter Nachbar sein will und Verspätungen teuer sind, werden auch diese Argumente der T3-Gegner ins Leere laufen. Übrigens: Jede in der ECAA (European Common Aviation Area) beheimatete Airline kann innerhalb dieses Gebiets nach Gusto fliegen.

Fazit: Es bewegt sich alles im rechtlichen Rahmen, niemand kann Ryanair den Anflug von FRA verbieten, Konsumenten freuen sich, und Fraport hat nach einem Jahr Stagnation bei den Passagieren wieder den Anschluss gefunden.

Kurt J. Fink

Auf die Bäume!?

Aber dafür gibt es keinen Grund!

Wer auf der A5 am Flughafen vorbeifährt, kann sie auf den Bäumen sehen: die Demonstranten. Es ist so etwas wie der Pawlow'sche Reflex. Ob bei größeren Baumaßnahmen am Frankfurter Flughafen oder beim Braunkohletagebau: Überall wo Bäume gefällt werden, hagelt es Proteste. Mit einem Anspruch „Wir retten die Welt“ werden Bäume „besetzt“, Baumhäuser gebaut und wird im Wald übernachtet. Doch dafür gibt es überhaupt keinen Grund. Nein, wirklich nicht. Es gibt keinen Grund, gegen die Inanspruchnahme von Wald für die Erschließung des Terminal 3 zu protestieren.

Jeder Eingriff in die Natur wird ausgeglichen

Nach unserem Naturschutzrecht ist bei jedem Eingriff in die Natur ein entsprechender Ausgleich zu leisten. Die Grundidee ist, eine Verschlechterung der Natur-Landschaft zu verhindern. Im Naturschutzgesetz heißt es: „Der Verursacher eines Eingriffs ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.“ und „Der Verursacher ist verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.“ Die Einzelbestimmungen zur Durchführung sind in einer vom



Der Hirschkäfer gehört zu den bedrohten Arten. Bei früheren Ausgleichsmaßnahmen wurde für ihn ein neues Quartier geschaffen. Foto: Fraport

Bundesumweltministerium mit Zustimmung des Bundesrates erlassenen Rechtsverordnung festgelegt.

Fraport fördert Naturschutz

Der Flughafenbetreiber Fraport gehört zu den großen Geldgebern für Naturschutz und Grünentwicklung in unserer Region. Dabei handelt es sich nicht nur um die Ausgleichsmaßnahmen, die gesetzlich vorgeschrieben - also verpflichtend - sind. Fraport ist auch ein großer Förderer und Geldgeber für den Regionalpark. Ohne die finanzielle Unterstützung durch Fraport würde es diese - das ganze Rhein-Main-Gebiet durchziehende - Erholungszone wahrscheinlich nicht geben. In den vergangenen Jahren hat der Umweltfonds 950 Projekte mit 37 Mio. Euro gefördert.

Soweit für den Bau der 2011 in Betrieb genommenen Landebahn Nordwest und das im Bau befindliche Terminal 3 Wald gerodet werden musste, haben die Ausgleichsmaßnahmen durch Aufforstung an anderer Stelle schon stattgefunden. Zwar haben Aktivisten, die alle Maßnahmen am Flughafen beklagen, schon behauptet, hier würde Fraport zu wenig tun. Sie konnten dies aber vor Gericht nicht belegen.

Die Waldfläche, die für den Bau der Anschlussstelle benötigt wird, ist kein idyllischer Wald, sondern eine 45.000 Quadratmeter große Restfläche zwischen Autobahn und Eisenbahn. Die Gemeinde Trebur hat sie an Fraport verkauft. Ein gutes Geschäft, denn - wie die Medien berichten - die hochverschuldete Gemeinde Trebur macht mit der Bewirtschaftung dieses Walds ein „leichtes Minus“.

Wer glaubt, das seien Anwohner, die „ihren“ Wald schützen wollen, der irrt. Den Kern der Truppe bilden „Wander-Demonstranten.“ Sie protestierten vorher westlich von Köln im Hambacher Wald gegen den Braunkohletagebau, wie die Frankfurter Rundschau vom 18. Januar 2018 berichtete. Und wie man in den nordrhein-westfälischen Medien lesen kann, kamen die dortigen Aktivisten, die sich mit der Polizei angelegt haben, aus ganz Deutschland und anderen europäischen Ländern. Auf der Webseite der Aktivisten steht auch, um was es ihnen geht: „system change“.

Die Proteste gegen das Fällen von Bäumen sind also für viele nur ein Vehikel zur politischen Agitation.

Franz Blum

Frankfurter OB-Kandidaten antwort

Die Bürgeraktion PRO Flughafen setzt sich für die Wettbewerbsfähigkeit und die Weiterentwicklung des Frankfurter Flughafens ein. Die Stadt Frankfurt spielt dabei eine große Rolle, nicht nur als Standort-Kommune sondern auch als einer der beiden großen Anteilseigner der Fraport AG. Wir fragten deshalb die Frankfurter OB-Kandidaten nach ihrer Position zum Flughafen. Die Antworten werden hier in unserem ersten Newsletter 2018 dokumentiert.

Wenn man die Antworten der Kandidaten liest, dann muss man sich auch der Situation vergewissern:

1. Der Flughafen ist der Jobmotor nicht nur für die Region, aber für diese von überragender Bedeutung. Es sind nicht nur die über 80.000 Arbeitsplätze direkt am Flughafen. Viele Firmen in der Region erbringen Dienstleistungen direkt für den Flugbetrieb wie z. B. die Lufthansa AERO im rheinhessischen Alzey. Auffälliger sind die vielen Lagerhäuser in den Kommunen um den Flughafen. Hier lassen namhafte Firmen ihre Ersatzteile lagern, die auf Zuruf in kürzester Zeit in alle Welt geliefert werden müssen. Denn Servicequalität und auch die schnelle Lieferung von Ersatzteilen im Falle eines Defektes gehören zum weltweit guten Ruf deutscher Maschinen. Aber auch für andere Dienstleister - von SAP über internationale Rechtsanwaltskanzleien bis zu KPMG - bedeutet der Flughafen die Nähe zu Kunden in aller Welt. Last but not least hat sich die Zahl der Touristen in Frankfurt von 2000 bis 2016 mehr als verdoppelt.

Und viele verdienen auch daran. Der Flughafen bedeutet also Arbeit und Wohlstand für die Menschen und Steuereinnahmen für die Kommunen in der Region.

2. Mit der neuen Landebahn Nordwest fühlen sich mehr Menschen von „Fluglärm betroffen“. Dass für viele sich damit aber die Zahl der Überflüge und damit auch das, was sie vielleicht Fluglärm nennen, halbiert hat, davon spricht niemand. Den öffentlichen Diskurs bestreiten die Neubelasteten. So ist es eine billige Forderung von Politikern, den Betrieb auf der Landebahn Nordwest ganz oder zeitweise einzustellen.

3. Zusätzlich sind mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn ein sechsständiges Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr und Flugbeschränkungen in den Randzeiten in Kraft getreten. Damit wird der Flughafen schon mit einer hohen Hypothek betrieben. Denn man kann ihn nicht isoliert betrachten, sondern muss ihn als Element im System des weltweiten Flugverkehrs sehen. Auf der ganzen Welt gibt es Nachtzeiten. Sollen sich denn die Flughäfen weltweit mit ihren Betriebszeiten auf die Frankfurter Befindlichkeiten ausrichten?

So hat Frankfurt z. B. mit dem Nachtflugverbot seinen einzigen Direktflug nach Australien verloren. Die Lufthansa musste damals 112 Flüge vorziehen und 28 ganz streichen. Wer dem Flughafen weitere Betriebsbeschränkungen auferlegt, wird ihn weiter beschädigen. Niemand käme z. B. auf die Idee, auf den Hauptverkehrsstraßen oder den Eisenbahnlinien ein Nachtfahrverbot zu fordern.



4. Gent und Brügge waren wohlhabende Städte und Drehscheiben des internationalen Handels, solange ihre Häfen bevorzugte Umschlagorte für die Waren aus aller Welt waren. Mit dem Abstieg der Häfen begann auch der Abstieg der Städte. Mit dem Abstieg des Frankfurter Flughafens würde auch der wirtschaftliche Abstieg der Region beginnen.

Franz Blum

5 von 12 Kandidaten

Bei den Frankfurter OB-Wahlen kandidieren insgesamt 12 Bewerber. Die Bürgeraktion PRO Flughafen hat ihre Fragen an fünf Kandidaten gestellt - und alle haben geantwortet: OB Peter Feldmann (SPD), Bernadette Weyland (CDU), Nargess Eskandari-Grünberg (Grüne), Janine Wissler (Linke) und Volker Stein (unabhängig, FDP-Mitglied).

Unsere Fragen an die OB-Kandidaten:

Der Flughafen ist ein zentrales Asset der Region Frankfurt-RheinMain. Mit seiner Konnektivität, den zahlreichen Direktverbindungen in alle Welt, ist er Voraussetzung für die Internationalität der Region und ihrer Wirtschaft. Dabei steht er in Wettbewerb: im nationalen Rahmen mit München heute

ten der Bürgeraktion PRO Flughafen



und demnächst auch mit dem Flughafen Berlin-Brandenburg, im internationalen Rahmen mit London, Amsterdam, Paris, Istanbul und den Golf-Airports. Während am Golf und in der Türkei unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftsförderung Flughäfen und Airlines systematisch ausgebaut werden, um auf Konnektivität angewiesene Unternehmen anzusiedeln, führt man in Frankfurt und der Rhein-Main-Region eher eine Diskussion um eine weitere Beschränkung der Bewegungen am Flughafen.

Wie stehen Sie zum geplanten Bau des Terminal 3 und zu den Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens im Rahmen der rechtskräftigen Planfeststellung?

Peter Feldmann: Keine Frage, der Flughafen ist ein wichtiger Standortfaktor für Frankfurt-RheinMain mit Tausenden von Arbeitsplätzen. Dessen Bedeutung ist nicht zu unterschätzen. Darum muss der Erhalt guter Arbeitsplätze im Zentrum der Politik stehen. Zugleich kann unser Flughafen nur erfolgreich sein, wenn er sich im Frieden mit seinen Nachbarn weiterentwickelt.

Bernadette Weyland: Das Terminal 3 ist für den Flughaf-

fenbetreiber erforderlich, um konkurrenzfähig zu bleiben. Es wird eines der modernsten Terminals Europas werden. Das Hauptgebäude mit zunächst zwei Flugsteigen und 24 Gebäudepositionen bietet Kapazität für bis zu 14 Millionen Passagiere. Frankfurt hat bisher nur etwa 60 Gebäudepositionen für Flugzeuge. Das ist zu wenig, um langfristig gegen internationale Wettbewerber anzutreten. Frankfurt muss ein wichtiges Drehkreuz bleiben. Schließlich hängen insgesamt mehr als 80.000 Arbeitsplätze von unserem Flughafen ab.

Nargess Eskandari-Grünberg: Ich hätte von der Fraport AG erwartet, dass sie spätestens nach der Vorstellung der Ergebnisse der Bedarfsprüfung zur Notwendigkeit eines neuen Terminals durch Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir im März 2015 den Bau des Terminals 3 überdenkt. Das hat sie jedoch leider nicht getan und der Aufsichtsrat hat mit großer Mehrheit für den Bau gestimmt. Das Gutachten hat Fragen zu den ökonomischen Risiken der Drei-Milliarden-Investition aufgeworfen und aufgezeigt, dass es für die nächsten Jahre vertretbare Alternativen zum Terminal 3 gibt. Es ist deutlich geworden, dass den Fraport-Studien sehr positive Erwartungen über die weitere ökonomische Entwicklung und die damit zusammenhängende Passagierentwicklung zu Grunde liegen. Eine rückblickende Überprüfung der Zuverlässigkeit der angewandten Prognosemodelle bleibt jedoch aus. Gleichzeitig zeigt sie für die nächsten Jahre kostengünstigere und komfortsteigernde Alternativen zum Terminal 3 durch Aus- und Umbauten am bestehenden Terminal 1 auf. Die Fraport AG besitzt aufgrund

des Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich Baurecht für das Terminal 3. Baurecht ist allerdings keine Baupflicht. Die Tatsache, dass die Fraport AG jetzt mit dem Bau des Billigflieger-Flugsteigs und damit offensichtlich auf Billigflieger setzt, zeigt, dass die Prognosen des Flughafenbetreibers und damit die Begründung für den Ausbau falsch waren. Anders ist die 180-Grad-Wendung beim Geschäftsmodell nicht zu erklären.

Janine Wissler: DIE LINKE war gegen den Bau des Terminal 3. Wenn es errichtet wird, sollten die zusätzlichen Flugsteige genutzt werden, um die Vorfeldabfertigungen zu reduzieren. Mehr Flugbewegungen lehnen wir ab, die Flugbewegungen müssen reduziert und auf 380.000 pro Jahr gedeckelt werden. Kurzstreckenflüge müssen stärker auf die Bahn verlagert werden. Die durch Nordwestlandebahn und Terminal 3 geschaffenen Überkapazitäten nun mit Billigfliegern aufzufüllen, die systematisch Arbeits- und Umweltstandards unterlaufen, halte ich für falsch, und das widerspricht auch den damaligen Begründungen für den Flughafenausbau. Als Flughafen mitten in einem Ballungsraum, dessen Wachstumsgrenzen heute bereits überschritten sind, wird er in einem Wettbewerb um immer mehr Wachstum und Flugverkehr mit noch viel höher subventionierten Flughäfen auf der „grünen Wiese“ oder in der Wüste sowieso nicht mithalten können – daher sollten wir die Lebensqualität in der Region dem nicht opfern.

Volker Stein: Einer der großen Standortvorteile ist der Flughafen. Ihn zu pflegen und weiterhin konkurrenzfähig zu

... Frankfurter OB-Kandidaten antworten

halten, ist Aufgabe Frankfurter Politik. Mein Ja zur Landebahn NW in den Gremien des Umlandverbandes und der Stadt unterstreichen das. Dies (die Diskussion um den Bau des Terminal 3; d. Red.) ist eine Phantomdiskussion. Alle planungsrechtlichen Genehmigungen sind erteilt, somit kann der Flughafenbetreiber bauen, wenn er es für notwendig hält.

Sind Sie für die Beibehaltung des derzeitigen 6-stündigen Nachtflugverbots mit den Ausnahmen für startende und landende Flugzeuge, wenn weder die Fluggesellschaften noch der Flughafen die Verzögerungen zu vertreten hat?

Peter Feldmann: Ich bin dafür, dass sich die Fluggesellschaften an das Nachtflugverbot halten. Das ist für den Flughafen und für die Menschen hier am besten.

Bernadette Weyland: Es gibt keinen großen Flughafen, der ein derartiges Nachtflugverbot hat. Dies dürfen wir zunächst einmal als Errungenschaft bezeichnen. Trotzdem müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um die Lärmbelastung für die Betroffenen zu reduzieren. Nachtflugverbot, Lärmobergrenze oder Lärmpause sind Modelle, die das nachbarschaftliche Verhältnis verbessert haben und einmalig sind. Sonderregelungen für Flugzeuge muss es in streng begrenzter Anzahl auch in der Nacht geben können, wenn nicht rein wirtschaftliche Interessen im Vordergrund stehen.

Nargess Eskandari-Grünberg: Ich setze mich für ein absolutes Nachtflugverbot in der gesetzlichen Nacht von 22 bis 6 Uhr ein. Dies ist für den

Schutz und die Entlastung der Bevölkerung dringend notwendig. Ein Aufweichen der bisherigen Regelungen lehne ich ab.

Janine Wissler: DIE LINKE fordert ein echtes, achtstündiges Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Die Fluggesellschaften müssen ihre Flugpläne so planen, dass trotz möglicher Verspätungen eine Landung vor Beginn des Nachtflugverbotes möglich ist. Die Nachtruhe und die Gesundheit der Menschen stehen für uns an erster Stelle.

Volker Stein: Ja, mit Ausnahme auf der Landebahn NW. Die Zahlen für die Landungen haben gezeigt, dass in den Randzeiten (5:00-6:00 und 22:00-23:00) der Betrieb auf dem Parallelbahnsystem darstellbar ist. Für eine Entspannung des Gegeneinanders, gerade im Frankfurter Süden, würde dies ein guter Beitrag sein.

Können Sie sich eine weitere Flexibilisierung dahingehend vorstellen, dass bei Pannen und extremen Wetterlagen weniger oder keine Passagiere in Frankfurt „stranden“ müssen oder sind Sie für eine weitere Einschränkung der Flüge in der Nacht?

Peter Feldmann: Ich bin immer dafür, dass die einmal vereinbarten Regeln auch eingehalten werden. Nur so kann man den Flughafen mit den Anwohnern versöhnen.

Bernadette Weyland: Der Komfort der Flugpassagiere darf nicht zu Lasten der Frankfurter Bevölkerung gehen. Die Nachtruhe ist für die Gesundheit der Menschen in unserer Region sehr wichtig. Die Beurteilung über Starts und Landungen bei extremen Wetter-

lagen und absoluten Notsituationen müssen allerdings Experten überlassen bleiben. Ein Interessenausgleich zwischen Flughafen und Anwohnern wird immer notwendig sein. Er darf aber nicht einseitig zur Belastung führen; weder für die eine noch die andere Seite.

Nargess Eskandari-Grünberg: Das Nachtflugverbot hat aus gesundheitlicher Sicht höchste Priorität. Die Flexibilität für Notfälle ist bereits heute gegeben. Die Analyse durch das Hessische Verkehrsministerium zeigte, dass eine Vielzahl der beantragten Sondergenehmigungen nicht durch Wetterereignisse oder dergleichen, sondern durch unzulängliche Flugplanungen verursacht ist. Das verurteile ich auf das Schärfste.

Janine Wissler: Natürlich ist es für Passagiere unangenehm, aufgrund von Wetterereignissen an Flughäfen zu „stranden“, aber es ist den Anwohnerinnen und Anwohnern nicht zuzumuten, dass ihre Nachtruhe und ihre Gesundheit deshalb gefährdet werden. Mehr Ausnahmen vom Nachtflugverbot würden dazu führen, dass Fluggesellschaften (wie es Ryanair offenbar jetzt schon tut) noch knapper planen würden und es noch mehr Verspätungen geben würde. Die Fluggesellschaften sind in der Verantwortung, entsprechend vorausschauend zu planen und sich um „Gestrandete“ zu kümmern. Die Aufweichung des Nachtflugverbotes lehnen wir ab.

Volker Stein: Das sieht auch die bisherige Handhabung vor. Nicht ohne Grund gab es im vergangenen Jahr die erhöhte Zahl dieser Ausnahmen.

Lufthansa: Über 8.000 neue Mitarbeiter

Größter Arbeitgeber in Frankfurt und Hessen



Lufthansa sucht neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Foto: Lufthansa

Dieses Jahr wird die Deutsche Lufthansa AG über 8.000 neue Mitarbeiter einstellen. Mehrheitlich handelt es sich dabei um Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter, die 2018 ihren Job für verschiedene Airlines der Lufthansa Group antreten. Alleine rund 2.500 „Flight Attendants“ stellt Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa an ihren Drehkreuzen Frankfurt und München ein; insgesamt sollen es bei den Lufthansa Konzern Airlines mehr als 4.000 sein.

Vergangenes Jahr hatte Lufthansa neben konventionellen Bewerbungsprozessen elf Flugbegleiter-Castings durchgeführt, die auf großes Interesse bei der Zielgruppe stießen. Über 4.500 Kandidatinnen und Kandidaten kamen bislang zu den verschiedenen Castings, fast 6.000 zu den regulären Bewerbungstagen in Frankfurt. Knapp jede(r) Dritte erhielt eine Zusage.

Aber auch in anderen Bereichen des Konzerns werden Mitarbeiter eingestellt. So sind bei Lufthansa Technik an unter-

schiedlichen Standorten rund 500 Neueinstellungen geplant.

Lufthansa ist mit 38.000 Beschäftigten größter Arbeitgeber in Frankfurt und Hessen.

Für den Aviationkonzern hat die Ausbildung junger Menschen einen besonderen Stellenwert. Im Ausbildungsjahr 2017/18 werden deutschlandweit 250 Interessierte eine Ausbildung oder ein Studium im Lufthansa Konzern beginnen. Und die Auswahl ist groß: Insgesamt zehn Studienprogramme und 30 Ausbildungsberufe, ob Werkzeugmechaniker, Systemgastronom oder Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistungen stehen zur Wahl.

Lufthansa gehört nach wie vor zu den attraktivsten Unternehmen Deutschlands und ist für viele Bewerberinnen und Bewerber der Wunscharbeitgeber. Vergangenes Jahr gingen auf www.Be-Lufthansa.com, dem Karriereportal von Lufthansa, über 100.000 Bewerbungen ein.

Quelle: Lufthansa

Wussten Sie schon, dass ...

- die Feuerwehr in der Lage sein muss, innerhalb von max. 3 Minuten jeden Ort auf dem Flughafenvorfeld zu erreichen?
- über ein 60 Kilometer langes unterirdisches Rohrleitungssystem das Kerosin vom Tanklager auf dem Flughafengelände zu den einzelnen Parkpositionen gelangt?
- es am Frankfurter Flughafen 500 Arbeitsstätten gibt?
- im Jahr 2016 über 3,2 Millionen Parkvorgänge am Flughafen stattfanden?
- die Zahl der verschiedenen Rundfahrten für Besucher auf 5.400 stieg?
- 2.228.971 Tonnen Fracht in 2017 am Frankfurter Flughafen umgeschlagen wurden?
- die Gepäckförderanlage eine Gesamtlänge von 81 km hat?
- am Flughafen 8.900 Feuerlöscher zur Verfügung stehen?
- 96 Fluggesellschaften am Frankfurter Flughafen tätig sind?
- es 2017 am Frankfurter Flughafen 475.537 Flugzeugbewegungen gab?
- täglich 175 Hochgeschwindigkeitszüge am Flughafen-Fernbahnhof halten?

Lufthansa ausgezeichnet: Premiumservice und Spitzenkomfort

Als erste Fluggesellschaft außerhalb Asiens erhielt Lufthansa das Fünf-Sterne-Siegel der auf Luftfahrt spezialisierten britischen Unternehmensberatung Skytrax. Damit steigt sie in den erlesenen Kreis von jetzt insgesamt zehn Fluggesellschaften auf, die die begehrte Auszeichnung besitzen. Schon seit Jahren bewertet die Skytrax-Jury die Lufthansa First Class mit fünf Sternen, jetzt wird die gesamte Airline damit ausgezeichnet.

Edward Plaisted, Vorstandsvorsitzender von Skytrax bestätigt: „Lufthansa ist es als erster europäischer Fluggesellschaft



Wer 5 Sterne hat, der soll sie auch zeigen! Foto: Lufthansa

gelungen, in die Riege der 5-Sterne-Airlines aufgenommen zu werden. Das ist nicht nur eine hohe Auszeichnung, sondern drückt auch die große Anerkennung für die Fortschritte

aus, die die Airline in den vergangenen Jahren besonders im Service gemacht hat.“

Die auf Luftfahrt spezialisierte Rating-Agentur Skytrax vergibt nicht nur das Sterne-Qualitätssiegel, sondern erstellt auch jährlich ein Ranking der beliebtesten Fluggesellschaften.

Bei den World Airline Awards, die auf Passagierbefragungen von 19,8 Millionen Fluggästen aus 105 Ländern basieren, wurde Lufthansa 2017 zur besten Airline Europas gekürt – und zur siebtbesten weltweit.

Quelle: Lufthansa



Feste arbeiten und Feste feiern: Zum Jahresabschluss trafen sich Freunde des Flughafens in der Geschäftsstelle der Bürgeraktion zu einem kleinen Umtrunk. Das Bild zeigt (v. l. n. r.): Horst Schmitt-diel, Frank Dieter Parow-Souchon, Christel Karesch, Sören Fornoff, Volker Kusserow, Alfons Faust, Giuseppe Di Liberto, Annette Brynecki und Franz Blum.

Richtigstellung: Unter dem Artikel „Der Flughafen der Frankfurter – Juristen diskutieren mit Journalisten“ in Heft 4/2017 war der Autor Franz Blum und nicht wie dort angegeben Rainer Wicke. Wir bitten das zu entschuldigen.

Die Bürgeraktion PRO Flughafen wird auch 2018 auf der Rheinland-Pfalz Ausstellung in Mainz über die Bedeutung des Flughafens für die Region informieren. Besuchen Sie uns! Nehmen Sie an unserem Preisrätsel teil. Sie finden uns vom 10.-18. März täglich von 10-18 Uhr am Stand 111 in der Halle 1.



PRO Flughafen auf der Rheinland-Pfalz Ausstellung 2017: Dieter Arnold (2. v. l.) und Annette Brynecki (r.) mit Gästen.

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 am Main)

Stellvertreter: Klaus-Peter Willsch, MdB (Hohenstein-Holzhausen), Claus Wisser, Unternehmer (Frankfurt am Main)

Schatzmeister: Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn, MdL, Staatsminister a.D. (Bad Vilbel)

Geschäftsführer: Franz Blum M.A. - Geschäftsstelle: Annette Brynecki (Leitung)

Redaktion: Christel Karesch (V.i.S.d.P.) Franz Blum M.A., Kurt J. Fink, Michael Martell