



The Squire: Das markante Geschäfts- und Bürohaus über dem Fernbahnhof am Flughafen und neben der Autobahn ist Symbol für die Vernetzung. (Foto: Fraport)

Flughafen Frankfurt intermodal

Der Frankfurter Flughafen ist führend bei der Entwicklung intermodaler Verkehrskonzepte, bei der Vernetzung von Luft-, Schienen- und Straßenverkehr. Während der Regionalbahnhof, auf dem mehr als 3,9 Millionen Fahrgäste jährlich in 223 tägliche S-Bahnen und Regionalzüge ein- und aussteigen, den Flughafen mit der Region verbindet, verknüpft der Fernbahnhof mit täglich 174 Hochgeschwindigkeitszügen und 3,5 Millionen Passagieren jährlich den Flughafen mit dem deutschen und europäischen Schnellbahnnetz. Jedes Jahr verbinden weitere 200.000 Busse den Flughafen mit anderen deutschen Großstädten und dem benachbarten Ausland.

Condor startet Kooperation mit FlixBus

Condor-Fluggäste profitieren von einer neuen Partnerschaft mit FlixBus. Ab Sommer 2018 können sie passend zu ihrem Flug direkt auf condor.com als bequeme Anreise eine Fernbusfahrt zum Lang- oder Mittelstreckenflug hinzubuchen.

DB fährt für Lufthansa

Lufthansa baut ihren Express-Rail-Dienst in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn (DB) weiter aus. Von Mai 2018 an sind die Hauptbahnhöfe Nürnberg und Würzburg an das Streckennetz angebunden. Mit

der Inbetriebnahme der ICE-Strecke Frankfurt-Köln im Jahr 2002 hat die Lufthansa ihre Flüge zwischen den beiden Städten eingestellt. Schon bisher erreichte man von Frankfurt aus mit den Lufthansa Express-Rail-Zügen neben Köln, auch Düsseldorf, Dortmund, Mannheim, Karlsruhe und Stuttgart. *Franz Blum*

In dieser Ausgabe:

- S. 1 Flughafen Frankfurt intermodal
- S. 2 Editorial / German Design Award 2018 für Fraport Info-Desk / Bester internationaler Frachtflughafen
- S. 3 PRO bei Fraport-Lauf / PRO beim FDP-Landesparteitag / Wettbewerb im Luftverkehr
- S. 4 Fragen an die Parteien zur bis 7 Landtagswahl in Hessen 2018
- S. 8 FRA besichtigt T3-Baustelle

Editorial

Liebe Mitglieder und Freunde,



der Wachstumsmotor am Flughafen Frankfurt ist die Lufthansa.

Das zeigen die Zahlen

deutlich: Lufthansa hat 2017 über 60 Prozent des Wachstums bei den Passagieren gebracht. Auch wenn Lufthansa-Chef Carsten Spohr gelegentlich gegen den Flughafen stänkert und den Eindruck erweckt, Lufthansa würde ihr Engagement in Frankfurt reduzieren: Die Zahlen sprechen eine andere Sprache.

Auch mit Terminal 3 wird sich daran nichts ändern, im Gegenteil. Terminal 3 wird als Premium-Produkt gebaut. Nur der Flugsteig G, einer von vorerst drei geplanten, soll auch der Abfertigung von Low-Cost-Carriern dienen. Dort, wo Flugsteig G entstehen soll, werden heute schon Maschinen von Ryanair abgefertigt. Heute werden die Passagiere mit Bussen gebracht bzw. abgeholt. Nach dem Bau des Flugsteigs G werden sie dort direkt ein- und aussteigen können. So werden der Flugsteig G und später Terminal 3 an und in den Terminals 1 und 2 Platz schaffen für eine Verbesserung der Abfertigungs- und Servicequalität – und bestimmt auch für mehr Zufriedenheit bei Carsten Spohr.

Wenn bis dahin das Geschäft trotz der erfreulich hohen Wachstumsraten gut läuft, dann muss man auch den zahlreichen Mitarbeitern für ihren unermüdlichen Einsatz danken.

Ihr Franz Blum
Geschäftsführer

German Design Award 2018 für Fraport-Info-Desk

Ehre, wem Ehre gebührt! Mit dem German Design Award 2018 ist Fraport gut ins neue Jahr gestartet. Eine internationale Jury hat das Info-Desk I-AID von Fraport, das den Gästen in den Terminals des Frankfurter Flughafens über die Fluginformation hinaus auch aktuelle Daten liefert, mit dem German Design Award 2018 in der Kategorie „Excellent Product Design/Retail“ ausgezeichnet.

Mit seinem futuristischen Design ist der I-AID ein echter Hingucker. Über eine einfache, selbsterklärende Benutzeroberfläche können Fluggäste aktuelle Flugdaten, Informationen zu Shop-, Gastronomie- und Serviceeinrichtungen und Fluggesellschaften erhalten. Ein besonderes Merkmal des I-AID sind die interaktiven Lagepläne, über die sich der Fluggast zu allen möglichen so genannten "Points of Interest" des



Foto: Fraport

Flughafens navigieren lassen kann. Die Strecke zum gewünschten Ziel wird in der interaktiven digitalen Karte angezeigt. Nutzer der FRA App können dann mittels Scan des angezeigten QR Codes die Strecke auf ihr mobiles Endgerät. Der I-AID bietet außerdem die Möglichkeit, die Barcodes auf den Bordkarten der Fluggäste einzuscannen, damit diese in Echtzeit personalisierte Fluginformationen und eine optimale Routenführung zum Abfluggate angezeigt bekommen. Alle relevanten Informationen sind auf Deutsch, Englisch und Chinesisch schnell verfügbar. Sue-Lynn Chung

Bester internationaler Frachtflughafen

Der Flughafen Frankfurt erhielt den „STAT Trade Times International Award for Excellence in Air Cargo“ in der Kategorie bester internationaler Flughafen. Der Award der Fachzeitschrift „STAT Trade Times International“ wurde im Rahmen der internationalen Fachmesse für Luftfracht in Mumbai (Indien) verliehen. Damit wurde Frankfurt wiederholt zum besten internationalen Frachtflughafen gewählt.

Frankfurt Airport ist der größte Frachtflughafen Europas und zählt mit einem Cargo-Volumen von 2,2 Millionen Tonnen im Jahr 2017 zu einem der zehn



Foto: Fraport

größten Cargo-Flughäfen weltweit. Einmalige Rahmenbedingungen werden am Luftverkehrsstandort Frankfurt insbesondere durch die zentrale Lage in der Mitte Europas, einer idealen intermodalen Anbindung, der hervorragenden Infrastruktur sowie der konsequenten Digitalisierung der Prozesse geschaffen.

PRO Flughafen bei Fraport-Lauf



Fraport-Vorstand und Arbeitsdirektor Michael Müller mit Christel Karesch, Vorsitzende von PRO Flughafen, am Stand von PRO Flughafen

Seit 17 Jahren gibt es den Fraport-Lauf für Mitarbeiter aller am Flughafen arbeitenden Firmen und Behörden und deren Familien, Freunde und Bekannte. 2018 haben sich 994 Personen zum Lauf angemeldet.

Nach dem Lauf wurde bei Rockmusik im Festzelt gefeiert. Informationsstände, darunter auch von der der Bürgeraktion PRO Flughafen, ergänzten das Angebot. Besucht wurde der PRO-Stand auch von Jürgen Harrer, Leiter der Unternehmenskommunikation der Fraport AG.

Strecken von fünf und zehn Kilometer standen zur Wahl. Das Startgeld von 10.000 Euro spendet Fraport in diesem Jahr der Deutschen Sporthilfe und den Werkstätten für Behinderte in Rüsselsheim.

Großer Wettbewerb im europäischen Luftverkehr

Rainer Wicke, Rechtsanwalt und Präsident des Instituts für das Recht der Airline Industry, hatte zum 11. Jahresempfang seiner Organisation keinen geringeren als Condor-Chef Ralf Teckentrup eingeladen, um den Juristenkreis über die aktuelle Wettbewerbssituation auf dem europäischen Luftverkehrsmarkt zu informieren.



Condor-Chef Ralf Teckentrup

Geboten wurde eine Tour d'Horizon über einen harten Wettbewerb in einem weitgehend liberalisierten europäischen Markt, Wettbewerbsverschärfung durch Low-Cost-Angebote und politische Krisen, ein noch nicht gelöstes Brexit-Problem und last but not least Sonderlasten für die deutsche Branche, wie z. B. durch die Luftverkehrssteuer. Nach der Begrüßung durch Rainer Wicke hatte Jürgen Harrer, Kommunikationschef der Fraport, noch gute Nachrichten aus seinem Unternehmen mitgebracht: Der Flughafen wächst: Mit einem Passagier-Plus von 6 % in 2017 gab es im ersten Quartal 2018 sogar einen Zuwachs von fast 9 %. Die mit einem Volumen von rund 3 Mrd. Euro derzeit wohl größte private Investition in Europa, der Bau des Terminal 3, läuft wie geplant.

Franz Blum

PRO FRA beim Landesparteitag der FDP in Wetzlar

Am 28. April 2018 war PRO Flughafen erstmals mit einem Stand auf einem Landesparteitag einer hessischen Partei vertreten, auf dem FDP-Landesparteitag in Wetzlar.



Die Generalsekretärin der Bundes-FDP Nicola Beer MdB am Stand von PRO Flughafen beim Geschäftsführer der Bürgeraktion Franz Blum.

Alle hochrangigen Politiker gaben uns die Ehre: die Generalsekretärin der Bundes-FDP Nicola Beer MdB, der FDP-Landesvorsitzende Dr. Stefan Ruppert MdB, der Vorsitzende der Landtagsfraktion der FDP René Rock MdL, die Generalsekretärin der Hessischen FDP Bettina Stark-Watzinger MdB und eine Reihe weiterer Landesvorstandsmitglieder wie Peter Engemann, Kelsterbach, oder Dr. Thorsten Lieb, Frankfurt. Natürlich durfte

unser Schatzmeister Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn MdL auch nicht fehlen. So bestand für den PRO Flughafen Geschäftsführer Franz Blum die Gelegenheit zu vielen guten Gesprächen in flughafenfreundlicher Atmosphäre.

Safe the Date! Donnerstag, 6. September 2018:
Mitgliederversammlung von PRO Flughafen und öffentliche Veranstaltung in der Commerzbank in Frankfurt am Main.

Fragen an die Parteien zur Lar

Die Bürgeraktion PRO Flughafen setzt sich für die Wettbewerbsfähigkeit und die Weiterentwicklung des Frankfurter Flughafens ein. Dabei spielt die Landesregierung bzw. das Land als Anteilseigner und als Aufsichtsbehörde eine wichtige Rolle. Deshalb hat PRO Flughafen die im Landtag vertretenen Parteien einige Fragen gestellt. Hier unsere Kommentierung der Stellungnahmen:

Der Flughafen ist ein zentrales Asset der Region Frankfurt Rhein-Main. Mit seiner Konnektivität, den zahlreichen Direktverbindungen in alle Welt, ist er Voraussetzung für die Internationalität der Region und ihrer Wirtschaft. Große Flughäfen sind in Europa ausnahmslos in Ballungsräumen, weil dort von den Bürgern und der Wirtschaft die Verkehrsleistung nachgefragt wird.

Deshalb ist es widersinnig, wenn die Grünen aus dieser zentralen Lage Einschränkungen der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens andeuten. Die Grünen behaupten, gegen die Interessen der Anwohner könne der Flughafen nicht wirtschaftlich erfolgreich sein. So sind den Grünen die fünf Dauerleserbriefschreiber, die 100 regelmäßigen Montagsdemonstrationen und die vielleicht 1000 gelegentlichen Demonstrationen mehr wert, als die über 80.000 Menschen, die direkt am Flughafen beschäftigt sind, und die Hunderttausende, die nur wegen des Flughafens in der Region Arbeit haben, sowie deren Familien. Und etliche Umfragen belegen, dass eine Mehrheit der Anwohner dem Flughafen positiv gegenübersteht.

Der Bau des Terminal 3 ist notwendig, wie das Anwachsen der Passagierzahlen in 2017 um 6 % und im ersten Quartal 2018 um fast 9 % zeigt. Dabei bringt die Lufthansa 60 % des Wachstums.

Ryanair scheint für alle Parteien ein Stein des Anstoßes zu sein. Ryanair ist aber eine in der EU lizenzierte Airline, die an allen europäischen Flughäfen ein Recht auf gleiche Start- und Landebedingun-

gen hat; ob einem die Arbeitsbedingungen gefallen oder nicht. Für die Überprüfung der Arbeitsbedingungen gibt es andere Behörden. Verspätete Landungen zwischen 23 Uhr und Mitternacht sind bis zu durchschnittlich 7,5 am Tag zulässig und kein Verstoß gegen das Nachtflugverbot, es sei denn, sie ergeben sich aus der Flugplangestaltung. Bei der Verhängung eines Bußgeldes muss dies gerichtsfest bewiesen werden.

Das von der Linken geforderte „mindestens“ 8-stündige Nachtflugverbot ist juristisch nicht durchsetzbar und auch unter dem Gesichtspunkt des Gesundheitsschutzes mit der Norah-Studie nicht zu begründen. Der Flugsteig G wird gebaut, um Ryanair und andere mit einfacherer Infrastruktur zufriedene Airlines und deren Kunden abzufertigen. Im innereuropäischen Verkehr befördern die Low-Cost-Airlines 30 % der Passagiere. Auch mit Flugsteig G wird ihr Anteil in Frankfurt deutlich unter 10 % liegen. Derzeit belasten sie die teuren Bereiche von Terminal 1 und 2. Der Bau des Flugsteigs G ermöglicht eine schnellere und bessere Abfertigung der Premiumkunden. In den Terminals 1 und 2.

Der Frankfurter Flughafen ist wie kaum ein anderer an Schiene und Straße angebunden. Es wird alles getan, damit vor und nach einem Langstreckenflug auch andere Verkehrsmittel genutzt werden können (siehe Artikel zur Intermodalität auf Seite 1). Die pauschale Forderung nach einer Verlagerung von „Kurzflügen“ erinnert an die Mainzer Abgeordneten des Bundestages in der letzten Legislaturperiode. Sie hatten sich bei Montagsdemonstrationen zu einer Reduzierung der Flugbewegungen und gegen innerdeutsche Flüge bekannt. Wenige Wochen später entdeckte ein Journalist sie gemeinsam morgens im Flieger nach Berlin.



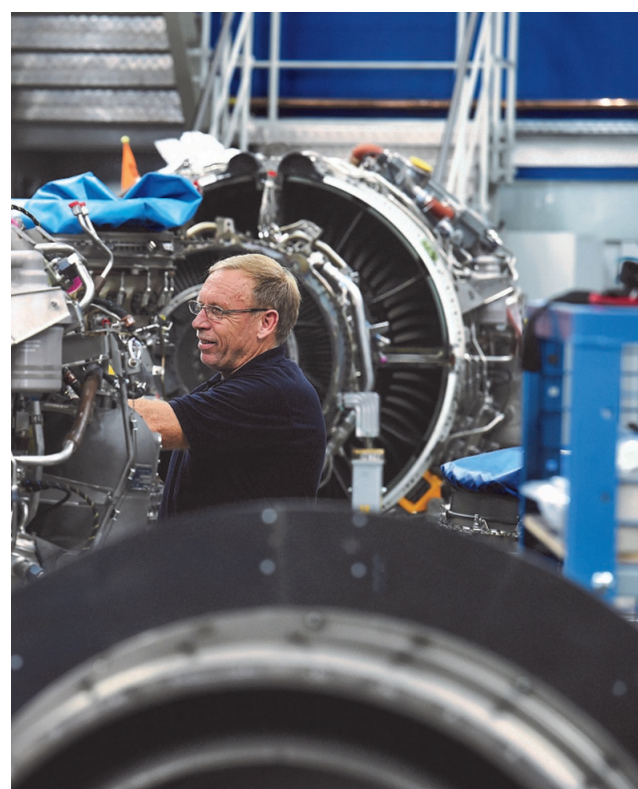
Jobmotor: Selbst im mehr als 60 km entfernten Alzey weil (Foto: Lufthansa)

Sonderlasten für deutsche Flughäfen wie Luftverkehrssteuer und Sicherheitskosten behindern sie im internationalen Wettbewerb. Die Entlastung bei der Luftverkehrssteuer sollte Abschaffen heißen. Die von den Parteien angedeutete Erhebung der Steuer mit dem Angebot, für staatlich gewünschte Investitionsmaßnahmen davon einen Teil wieder zurückzubekommen, ist nicht akzeptabel.

Die Marktwirtschaft geht davon aus, dass die Unternehmen am besten wissen, wie sie mit Investitionen ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessern. Wenn man eine erfolgreiche internationale Wirtschaft haben will, dann muss man auf eine Kerosinsteuer verzichten. Der Luftverkehr ist in Deutschland zu 80 % Prozent international. Dafür gilt das Chicagoer Abkommen als völkerrechtliche Vereinbarung. Es verzichtet auf die Kerosinsteuer, stattdessen müssen die Airlines für den Überflug bezahlen.

Ein Ausstieg aus dem internationalen Abkommen würde nicht nur zu

Landtagswahl in Hessen 2018 / 1



den von Lufthansa Triebwerke gewartet.

Der Planfeststellungsbeschluss ist Grundlage und Ausgangspunkt seiner Zukunftsfähigkeit. An ihm halten wir weiterhin uneingeschränkt fest und unterstützen auch den Antrag der Fraport AG auf die vorgezogene Errichtung des Flugsteiges G, um nach Möglichkeit bereits 2020 die bisherigen Terminalgebäude 1 und 2 zu entlasten und so die Abfertigungsqualität mit Blick auf das Passagierwachstum zu verbessern.

SPD: Der Bau des T3 war Ergebnis der Mediation, das für uns immer Grundlage der Flughafenentwicklung war. Zwei Gutachten haben den Bedarf festgestellt und die Landesregierung hat dies ebenfalls gutachterlich als plausibel erachtet. Der vorgezogene Flugsteig G ist ein Ergebnis der von Fraport und Landesregierung gewollten Entwicklung im Low-Cost-Segment.

Das Baurecht steht dem Planfeststellungsbeschluss nach Einschätzung der Landesregierung nicht entgegen. Die Ansiedlung von Ryanair und die dortigen Arbeitsbedingungen sowie das Geschäftsmodell machen uns allerdings erhebliche Sorgen für die weitere Entwicklung des Flughafens. Über das im Bau befindliche Terminal 3 hinaus eröffnet der Planfeststellungsbeschluss dem Flughafen weitere Möglichkeiten zur Erweiterung der Kapazität.

Bündnis 90/Die Grünen: Der Flughafen Frankfurt hat eine große wirtschaftliche Bedeutung weit über das Rhein-Main-Gebiet hinaus. Er liegt allerdings auch in einer der am dichtesten besiedelten Regionen Europas. Deshalb darf nach unserer festen Überzeugung nicht weiter auf größtmögliche Expansion gesetzt werden. Das Bauvorhaben des Flugsteigs G ist für alle drei beabsichtigten Bauphasen laut Prüfung des Hessischen Verkehrsministeriums vom Dezember 2017 mit dem Planfeststellungsbeschluss vereinbar. Über die Geneh-

migung des Bauantrags der Fraport AG wird die Stadt Frankfurt in eigener Verantwortung entscheiden.

Die Linke: Wie Ihnen sicher auch bekannt ist, ist das Terminal 3 laut Planfeststellungsbeschluss als Hub-Terminal geplant. Der Bau des Flugsteigs „G“ wird aber mit der steigenden Zahl an low-cost-carriern begründet. In diesem Flugsegment sind „Umsteiger“ aber die Ausnahme. Abgesehen davon, dass im Planfeststellungsbeschluss die Prognosen der Entwicklung des Passagieraufkommens systematisch zu hoch angesetzt wurden (s. dazu die Untersuchungen von Prof. Dr. F. Thießen), dient das Terminal 3 G nicht der Befriedigung dieser prognostizierten Entwicklung, sondern soll noch zu erzeugenden Bedarf befriedigen. Mit dem Terminal 3 G wirbt die Fraport AG um low-cost-carrier für den Frankfurter Flughafen. Unserer Auffassung nach, ist das Terminal 3 G durch den Planfeststellungsbeschluss nicht gedeckt und das Terminal 3 insgesamt, bei entsprechender Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf den Zugverkehr, entbehrlich. (s. hierzu die Antworten der Hessischen Landesregierung Drs 19/3263)

FDP: Der Terminal 3 gehört für die FDP zu den wichtigsten Zukunftsinvestitionen in Hessen. Mit dem Bau des Terminals wird die Bedeutung des Flughafens als internationales Drehkreuz gestärkt und zehntausende Arbeitsplätze neu geschaffen. Davon profitieren nicht nur die Beschäftigten und Unternehmen am Flughafen, sondern in der gesamten Region. Der Planfeststellungsbeschluss stellt für uns den verbindlichen Entwicklungsrahmen des Flughafens dar. Darüber hinausgehende Betriebseinschränkungen würden die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens schwächen. Mit dem Bau des Flugsteigs G reagiert die Fraport AG auf den Markt und das veränderte Kundenverhalten, insofern ist dies eine unternehmerische Entscheidung, die wir respektieren.

Weiter auf Seite 6 ...

internationalen Verwicklungen führen, sondern auch die Verkehrsströme um Deutschland herum lenken zum Nachteil der Reisenden, der Wirtschaft und des Wohlstands der Menschen.

Franz Blum

1. Wie stehen Sie zum geplanten Bau des Terminal 3 und seines Flugsteigs G sowie zu den Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens im Rahmen der rechtskräftigen Planfeststellung?

CDU: Die große wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Frankfurt/Main als Standortfaktor wie als Arbeitsstätte reicht weit über die Rhein-Main-Region und Hessen hinaus. Der Flughafen benötigt daher nach unserer Auffassung auch weiterhin eine langfristig zuverlässige und breit akzeptierte Perspektive für Erhalt und bedarfsgerechte Weiterentwicklung seiner Wettbewerbsfähigkeit als Luftverkehrsdrehkreuz von Weltrang.

Fragen an die Parteien zur Lar

2. 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?

CDU: Die im Planfeststellungsbeschluss festgelegten und durch das Bundesverwaltungsgericht bestätigten Betriebsregelungen bieten bereits heute ausreichend Flexibilität, um z. B. bei entsprechenden Wetterereignissen Ausnahmegenehmigung erteilen zu können. Die Luftverkehrsgesellschaften haben ihre Abläufe entsprechend geplant. Eine Änderung der Betriebsregelungen kommt daher aus unserer Sicht nicht in Frage. Sie sind geltendes Recht. Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist für unser Land von großer Bedeutung, bedeutet aber auch für viele Anwohner zusätzliche Belastungen mit Fluglärm. Die Akzeptanz dieses größten Infrastrukturprojektes der letzten Jahrzehnte hängt deshalb entscheidend davon ab, ob die mit dem Ausbau verbundenen Maßnahmen zur Lärmreduzierung auch eingehalten werden. Vor diesem Hintergrund ist die Zunahme von verspäteten Landungen nicht hinnehmbar. Wir begrüßen in diesem Zusammenhang ausdrücklich, dass das zuständige hessische Verkehrsministerium aufgrund gehäufte verspäteter Landungen nach 23.00 Uhr begonnen hat, auffällig gewordene Flugverbindungen besonders in den Blick zu nehmen und Ordnungswidrigkeitsverfahren einzuleiten. Sollte sich die Situation nicht verbessern, muss die derzeitige Gebührenordnung am Frankfurter Flughafen verändert werden und – soweit rechtlich möglich – eine weitere spürbare Anhebung der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte für alle Landungen nach 23.00 Uhr erfolgen.

SPD: Wir stehen zum sechsstündigen Nachtflugverbot als Ergebnis der Mediation. Die im Planfeststellungsbeschluss geregelten Ausnah-

men haben sich bewährt um zum Beispiel bei extremen Wetterereignissen flexibel reagieren zu können. Die Lufthansa und anderen Airlines haben ihre Startzeiten und Umläufe in den letzten Jahren so angepasst, dass die Ausnahmeregelungen auch solche blieben. In letzter Zeit fällt jedoch insbesondere bei der Ryanair auf, dass Landungen nach 23.00 Uhr zur Regel werden. Diese Überschreitungen nehmen wir als systematisch angelegt wahr, dies muss entschieden sanktioniert und unterbunden werden.

Bündnis 90/Die Grünen:

Das Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr gehört zu den Bedingungen, unter denen der Ausbau des Frankfurter Flughafens genehmigt wurde und das vom Bundesverwaltungsgericht abschließend für rechtsverbindlich erklärt wurde. Wer daran rüttelt, stellt den gesamten Planfeststellungsbeschluss in Frage und damit die Grundlage des Betriebs des Flughafens.

Die Linke: Nein. Weil der Gesundheitsschutz mindestens eine achtstündige Nachtruhe erfordert (s. z.B. NORAH-Studie des Landes Hessen), setzt sich DIE LINKE seit über zehn Jahren für ein mindestens achtstündiges Nachtflugverbot ein. Kinder und Jugendliche brauchen für eine gute Entwicklung sogar mehr als acht Stunden ungestörten Schlaf. Die bestehenden Nachtflugverbote, gehen von der eher theoretischen Annahme aus, dass die Menschen zur gleichen Zeit schlafen, um die Nachtruhe zu nutzen. Sozial- und Erwerbsleben haben sich jedoch gewandelt. Daher sind Nachtflugverbote von sechs bzw. acht Stunden immer schon Kompromisse. So wie auch die Fraport AG, sind auch wir der Ansicht, dass die Ausnahmen hinreichend geregelt sind. Nur deren Einhaltung muss besser durchgesetzt werden.



Der Flughafen boomt: drei Jumbos und die Heckflosse eines

FDP: Das Nachtflugverbot war Teil des Mediationsergebnisses und wurde vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt. Allerdings halten wir etwas mehr Flexibilität in solchen Fällen für erforderlich, in denen Passagieren außerplanmäßig besondere Härten drohen. Wenn beispielsweise aufgrund eines Gewitters Verzögerungen in den Abendstunden entstehen, sollten startbereite Flugzeuge noch starten dürfen, auch wenn es zu einer geringfügigen Überschreitung kommt. Klar ist allerdings, dass diese Regelung sehr restriktiv anzuwenden wäre.

3. Können Sie sich eine weitere Flexibilisierung des Nachtflugverbots dahingehen 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?

CDU: Siehe Antwort zu Frage 2.

Landtagswahl in Hessen 2018 / 2



es A 380 auf einem Foto. (Foto: Franz Blum)

SPD: Es gibt bereits nach geltendem Recht für Pannen oder extreme Wittersituationen weitreichende Ausnahmeregelungen für Starts und Landungen von 23.00-24.00 Uhr. Strandende Passagiere sind in Frankfurt zu Glück eine absolute Ausnahme. Die Abläufe wurden zudem so geändert, dass bei Extrem-Ereignissen vor 24.00 Uhr noch bevorzugt die Interkontinental-Flüge vor den Kurzstreckenflügen starten sollen. Eine weitere Flexibilisierung der Ausnahmeregelung über 24.00 Uhr hinaus ist für uns nicht vorstellbar.

Bündnis 90/Die Grünen: Die Partei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Hessen ist gegen jegliche Aufweichung der Nachtflugbeschränkungen. Eine Flexibilisierung des Nachtflugverbots wäre ein Alptraum für alle Anwohnerinnen und Anwohner. Gegen ihre Interessen wird der Flughafen nicht nachhaltig wirtschaftlich erfolgreich sein können.

Die Linke: Mit Verweis auf die Antwort zu Frage Nr. 2 sind wir gegen eine weitere Aufweichung des Nachtflugverbotes zu Lasten

der durch Fluglärm belasteten Menschen in der Flughafenregion.

FDP: Siehe Antwort zu Frage 2.

4. Werden Sie sich in einer Landesregierung über den Bundesrat für den Abbau der Benachteiligungen des deutschen Luftverkehrs im internationalen Vergleich einsetzen (Abbau der Luftverkehrssteuer, Übernahme der Sicherheitskosten durch den Staat)?

CDU: Wir begrüßen zunächst, dass sich die neue, von CDU/CSU und SPD getragene Bundesregierung im Grundsatz darauf verständigt hat, mehr strukturelle Verantwortung und Anteile der Sicherheitskosten übernehmen und Luftverkehrsunternehmen von einseitigen nationalen Kosten entlasten zu wollen. Diese Position unterstützen wir auch aus Landessicht nachdrücklich. Sollte eine vollständige Abschaffung der Luftverkehrssteuer nicht umsetzbar sein, befürworten wir, dass zumindest ein Teil des Aufkommens für ein Anreizprogramm zur Flottenerneuerung und für die Unterstützung der Entwicklung von emissionsärmeren Flugzeugen verwendet werden kann.

SPD: Wir wollen die Luftverkehrswirtschaft von den Belastungen durch die Luftverkehrssteuer befreien, indem wir Investitionen in zusätzliche moderne, leisere Fluggeräte fördern. Damit verbessern wir die Wettbewerbsbedingungen der Luftverkehrswirtschaft und leisten gleichzeitig einen aktiven Beitrag zum Lärmschutz. Die Luftsicherheitskontrollen sind aus unserer Sicht eine hoheitliche Aufgabe. Wir sind daher für eine Teilübernahme in die staatliche Haushaltsfinanzierung, wie dies auch schon lange eine Forderung von BDL, ADV und BDF ist.

Bündnis 90/Die Grünen: Der Flugverkehr gehört zu den größten Klimakillern. Deshalb wollen wir weiterhin Alternativen zum Flugzeug stärken - insbesondere den Bahnverkehr innerhalb Deutschlands und Europas. Wir lehnen jegliche Subventionierung des Flugverkehrs ab und setzen uns dafür ein, dass auf Flugbenzin endlich ebenfalls eine Mineralölsteuer erhoben wird. Statt die Luftverkehrssteuer abzuschaffen, sollte die neue Bundesregierung die Luftverkehrssteuer ökologisch weiterentwickeln und die Einnahmen dafür verwenden, Investitionen in moderne Verkehrskonzepte, in Technologien für mehr Klimaschutz und für emissionsarmes und leiseres Fliegen zu fördern.

Die Linke: Bei gegebener Politik werden ab ca. 2060 viele aktuelle Flugziele, z.B. in der Karibik oder Inselketten im Indischen Ozean, nicht mehr anfliegbar sein, weil deren Flughäfen unter Wasser stehen werden. Daher werden wir uns, für den Fall eine Regierungsbeteiligung, für eine angemessene Beteiligung des Flugverkehrs am Klimaschutz einsetzen. Weitere Ausführungen zu unserem Konzept der nachhaltigen Entwicklung des Flugverkehrs und der Flughäfen in Deutschland können Sie unserem Landtagswahlprogramm entnehmen.

FDP: Ja, wir haben in unserem Wahlprogramm, sowohl auf Bundes-, als auch auf Landesebene entsprechende Maßnahmen verankert. Wir wollen, dass die deutschen Fluggesellschaften und Flughäfen wettbewerbsfähig bleiben und auch im Interesse der deutschen Volkswirtschaft am Wachstum der internationalen Märkte gleichberechtigt teilhaben können. Das verhindern gegenwärtig die einseitigen Luftverkehrssteuern und die Belastungen durch die Luftsicherheitsgebühren. Die Stärke des Standorts Hessen hängt wesentlich davon ab, ob der Flughafen Frankfurt seine Position im Wettbewerb der großen europäischen Airports ausbauen und verbessern kann.

PRO Flughafen besichtigt Baustelle von T3

Der Bau des Terminal 3 des Flughafens ist mit einem Volumen von etwa 3 Mrd. Euro wahrscheinlich derzeit die größte private Investitionsmaßnahme in Europa. Deshalb war PRO Flughafen an einer Besichtigung der Baustelle interessiert. Ursprünglich war nur ein Termin geplant, aber das Interesse war so groß, dass schnell ein zweiter mit Fraport vereinbart werden musste. So hat Pro Flughafen mit zwei Gruppen von jeweils knapp 50 Personen am 24. April und am 15. Mai 2018 die Baustelle besichtigt. Die wohl längste Anreise hatte ein Ehepaar aus Nordhessen mit 175 km für einen Weg.

Ganz herzlichen Dank an Sören Fornoff von der Kommunikationsabteilung von Fraport und an Stefan Schäfer, Bauleitung der Fraport. Sie haben uns geführt und mussten viele Fragen beantworten. Im Anschluss gab es noch einen Meinungsaustausch im Ludwigs im T 2.



Interessante Vorträge von Stefan Schäfer und Sören Fornoff (im Hintergrund) von Fraport. (Foto: Blum)

Mit dem jetzt im Bau befindlichen Terminal-Gebäude mit zwei Flugsteigen und 24 Gebäudepositionen können im

ersten Bauabschnitt künftig 14 Mio. Passagiere jährlich abgefertigt werden.



Die Terminal-Vorfahrt ragt schon in den Himmel. (Foto: Martell)

Allein 2500 Nebenbestimmungen (Auflagen) enthält die Baugenehmigung. Vom Schutz des Grundwasserspiegels bis zur Vermeidung der Verschmutzung der um die Baustelle sich befindlichen öffentlichen Straßen durch den Baustellenverkehr. Die Fertigstellung ist für 2023 vorgesehen.



Um den Grundwasserspiegel nicht zu beeinträchtigen wird auch unter Wasser betoniert. (Foto: Theiss)

Zusätzlich ist ein Flugsteig G geplant mit einer weiteren Abfertigungskapazität im ersten Bauabschnitt für 4 bis 5 Mio. Passagiere. Er ist konzipiert als ein sehr moderner, attraktiver Terminalbereich für Airlines mit sehr einfachen, schlanken Prozessen.

Der Bereich wird damit für Low Cost aber auch andere Airlines (z.B. Tuifly) geeignet sein, die einen Fokus auf derartige Anforderungen legen.

Das Wachstum der Passagierzahlen 2017 um 6% und um fast 9% im 1. Quartal 2018 machen den Bau des Terminal 3 dringend.

Nach einem Anstieg der Passagierzahlen in 2017 um 6 % und in den ersten drei Monaten von 2018 um fast 9 % werden die Terminals 1 und 2 mit sehr hoher Auslastung betrieben.



Wo sie später einmal am Flugsteig G andocken können, werden heute schon Ryanair-Flüge abgefertigt. (Foto: Blum)

Deshalb will Fraport den Bau des Flugsteigs G vorziehen und schon 2020 in Betrieb nehmen. Er ist aber noch nicht im Bau, weil die Baugenehmigung von der Stadt Frankfurt noch nicht erteilt worden ist. Bei der Besichtigung wurde aber gezeigt, dass dort, wo einmal die Flugzeuge der Low-Cost-Carrier am Flugsteig G abgefertigt werden sollen, heute schon Ryanair-Maschinen stehen. Die Andienung geschieht derzeit mit Bussen vom Terminal 2.

Franz Blum

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

Vorsitzende: Christel Karesch, Diplom Sozialwirtin (Frankfurt am Main)

Stellvertreter: Klaus-Peter Willsch, MdB (Hohenstein-Holzhausen), Claus Wissner, 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