Aktuell zur Wahl: Parteien zum Luftverkehr

3/2017

NEWSLETTER

der Bürgeraktion **PRO** Flughafen e.V.

Standort mit Strahlkraft

Ohne den Flughafen wäre die Metropolregion FrankfurtRheinMain nicht das, was sie ist

Keine Frage: Wir spielen in der Champions League der europäischen Wirtschaftsstandorte. FrankfurtRheinMain ist die internationalste Region Deutschlands, gehört zu den erfolgreichsten Finanz- und Geschäftszentren des Kontinents, beherbergt wichtige Institutionen und bietet gleichzeitig eine Menge Kultur, Natur und Lebensqualität. Nicht zuletzt ist es gerade auch die geografische Mittellage, die unsere Metropolregion seit jeher zum Kreuzungs- und Knotenpunkt für Menschen, Güter und Kapital macht und den Grundstein für den Wohlstand gelegt hat.

Die Wirtschaft der Region ist sich sehr bewusst, welche Schlüsselrolle der Flughafen in und für FrankfurtRheinMain spielt, verbindet er doch die zahlreichen hiesigen Deutschland- oder Europazentralen der Unternehmen mit ihren Kunden und Lieferanten auf dem Weltmarkt. Ganz entscheidend ist hier auch die Drehkreuzfunktion, um die uns viele andere Regionen beneiden. Zudem ist der Flughafen selbst ein beträchtlicher Wirtschaftsfaktor, wenn es um das Investitionsvolumen und die Anzahl der Arbeitsplätze geht. So lässt sich mit Fug und Recht behaupten: FRA ist das Herzstück von FrankfurtRheinMain. Ohne den Flughafen wäre unsere Metropolregion nicht das, was sie ist: eine boomende Region mit Strahlkraft und vielfältigen Zukunftsperspektiven!

„In FrankfurtRheinMain lässt es sich sehr gut arbeiten und leben." „Die hervorragende Infrastruktur ist für unser Geschäft essentiell – insbesondere der Flughafen." Das hören wir in der Wirtschaftsinitiative immer wieder im O-Ton von vielen ansässigen nationalen wie internationalen Unternehmen – und zu aller vorderst von unseren Mitgliedern. Und das bringt unsere internationale Standortmarketinggesellschaft derzeit nicht nur umzugswilligen Londoner Brexit-Bankern erfolgreich näher.

Weiter auf Seite 2

In dieser Ausgabe:

S. 1 Standort mit Strahlkraft. Ohne den Flughafen wäre ...
S. 2 Editorial / Lufthansa: Neue Ziele ab FRA
S. 3 PRO auf dem Tag der Luftfahrt
S. 4 PRO auf dem Hessentag
S. 6 Parteien zum Flughafenkonzept
S. 10 Instandhaltung 18 West / Absage an Point Merge
S. 11 Warum wird Kerosin nicht besteuert? / Wussten Sie schon?
S. 12 PRO bei Airborne / Neuer Geschäftsführer: Franz Blum

Editorial

Liebe Mitglieder und Freunde!

Im Vorfeld der Bundestagswahl haben wir den 5 größten Parteien fünf Fragen gestellt über den Einfluss der nationalen Rahmenbedingungen für den Flugverkehr, insbesondere über deren Auswirkungen auf den Frankfurter Flughafen.

Wir waren anfangs nicht sicher, ob wir wirklich von allen Parteien die Fragen beantwortet bekommen. Tatsächlich haben uns alle Parteien die Fragen ausführlich und pünktlich beantwortet. Einfach toll!

Die einzelnen Themenbereiche, wie z. B. Luftverkehrssteuer, Luftsicherheitskosten oder die Beschränkung der Betriebszeiten wurden sehr unterschiedlich beantwortet. Sie können sich in diesem Newsletter selbst ein Bild davon machen, wo die Unterschiede zwischen den einzelnen Parteien liegen. Alle sind sich aber dabei einig darüber, dass die nationalen und internationalen Rahmenbedingungen, die in Berlin und Brüssel ausgehandelt werden, einen entscheidenden Einfluss auf den Frankfurter Flughafen haben - der größte Flughafen nach Passagieraufkommen in Deutschland und der 4. in Europa. Weltweit nimmt er Rang 13 ein.

Wir danken der CDU, SPD, FDP, den GRÜNEN und der LINKEN für ihre Mitarbeit. Nur informierte Bürger können - fachlich fundiert - im Dialog mit Flughafengegnern ihren Beitrag für die Wettbewerbsfähigkeit und die Weiterentwicklung des Frankfurter Flughafens leisten. Für unser mit der Weltwirtschaft so stark verflochtenes Land ist das eine der wichtigsten Voraussetzungen. Genau dafür setzen wir uns auch als Bürgeraktion ein.

Ihre *Christel Karesch*
(Vorsitzende)

Fortsetzung von Seite 1

Denn Prosperität ist kein Selbstläufer und „Lage" im Zeitalter der Globalisierung und Digitalisierung längst kein Garant mehr für eine positive Entwicklung. FrankfurtRheinMain steht im Wind eines zunehmend härter werdenden internationalen Wettbewerbs und muss sich mit anderen leistungsfähigen Regionen messen. Wir konkurrieren gleichermaßen um Unternehmensansiedlungen, Arbeitsplätze und Investitionen, um Waren-, Finanz- und Datenströme, um Fachkräfte, Start-ups und die besten Ideen. Ohne eine Entwicklungsperspektive unseres Flughafens würden wir uns selbst unserer Chancen beschneiden.

Wie sichern wir den Wohlstand in FrankfurtRheinMain auch in der Zukunft? Wie schaffen wir es in einem polyzentrischen Raum, der sich über drei Bundesländer erstreckt, enger und effizienter zusammenzuarbeiten? Das sind die Fragen, die die Wirtschaftsinitiative FrankfurtRheinMain und ihre Mitglieder maßgeblich um- und antreiben. Als Netzwerkplattform und strategischer Impulsgeber setzen wir uns dafür ein, dass Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Gesellschaft hier an einem Strang ziehen. Dabei leitet uns die tiefe Überzeugung, dass wir unsere Stärken - und dabei auch den Flughafen - weiter stärken und diese nach innen und außen noch viel besser vermitteln müssen.

Alle FrankfurtRheinMainer, die hier auch weiterhin erfolgreich und gut wirtschaften, arbeiten und leben wollen, sind daher aufgerufen, sich für eine positive Entwicklung „unseres" Flughafens einzusetzen. Die Wirtschaftsinitiative sagt: „Wir" für FRM! „Wir" für FRA!

Jörg Schaub

Jörg Schaub ist Co-Geschäftsführer der Wirtschaftsinitiative Frankfurt-RheinMain e.V. Aktuell gehören dem Zusammenschluss 125 Unternehmen und Institutionen an. Gemeinsames Ziel der Mitglieder ist es, die Metropolregion schlagkräftiger aufzustellen und im nationalen und internationalen Wettbewerb zu stärken. Dabei versteht sich die Wirtschaftsinitiative als Stimme der Wirtschaft und strategischer Impulsgeber im politischen Kontext, ebenso als Netzwerkpartner und Plattform für die Unternehmemsspitzen der Region. Weitere Infos unter: www.wifrm.de.

Lufthansa: Neue Ziele ab FRA

Lufthansa startet ab Frankfurt mit gleich sechs neuen Zielen in Europa in die Wintersaison. Kuusamo (Finnland), Cluj und Timișoara (beide Rumänien) werden ab Frankfurt erstmals angeboten und ergänzen das Lufthansa-Flugangebot.

Die Lufthansa-Sommerziele Reykjavik (Island), Palermo (Italien) und Santiago de Compostela (Spanien) werden nun auch erstmals ab Frankfurt ganzjährig angeboten.

Die neuen Ziele für den Winter 2017/2018 sind ab sofort für den Verkauf frei geschaltet.

Quelle: STARTfrei, Juni 2017

PRO auf dem Tag der Luftfahrt

Am letzten Wochenende im Juni fand nach vier Jahren Pause wieder ein deutschlandweiter zweitägiger Tag der Luftfahrt statt. Zu den Highlights zählten etwa 30 Flugzeugexponate vom Oldtimer bis zum Airbus A380. Die Deutsche Flugsicherung präsentierte einen Tower-Simulator. Die Fraport AG stellte verschiedene Flugsimulatoren aus. Außerdem gab es ein flughafenspezifisches Programm um die Themen E-Mobilität, Feuerwehr, Zoll und Bundespolizei. Unter den 30 Ausstellern waren nicht nur die Fraport AG, die Lufthansa Group, Condor, Deutsche Flugsicherung, Zoll und Bundespolizei, sondern auch die Bürgeraktion PRO Flughafen, die in diesem flughafenaffinen Umfeld viel Zuspruch erfahren konnte.

Viel Betrieb am Stand von PRO Flughafen e.V. auf dem Tag der Luftfahrt

Auch die Bundespolizei stieß mit ihrem Hubschrauber auf großes Besucherinteresse.

PRO-Vorstandsmitglied Horst Schmittdiel (rechts) am Stand mit Franz Blum (links) und Annette Brynecki (Mitte)

Fraport Maskottchen „Fluggi" mit Annette Brynecki (links) und Christel Karesch (rechts)

Der Mainzer Kommunalpolitiker Claus Scholz (Mitte) am Stand von PRO mit Christel Karesch (links) und Annette Brynecki (rechts)

Airbus A 380 der Lufthansa - ein beliebter und viel fotografierter Publikumsmagnet beim Tag der Luftfahrt

Fotos: Blum (5), Schmittdiel (1)

PRO beim Hessentag 2017

Zehn Tage lang präsentierte sich die Bürgeraktion PRO Flughafen auf dem Hessentag in Rüsselsheim. Die Landesregierung jubelte: Über 1,4 Millionen Besucher auf dem Hessenfest. Nicht alle von Ihnen sind zum Stand von PRO in der Halle 2 gekommen, aber viele.
Die Bilanz war durchaus positiv. Viele Politiker haben den Weg zum Stand gefunden. So waren u. a. die wirtschaftspolitischen und die verkehrspolitischen Sprecher aller Landtagsfraktionen eingeladen. Doch nicht alle kamen.

Dr. h. c. Jörg-Uwe Hahn MdL, FDP, Staatsminister a. D. und Schatzmeister von PRO Flughafen (2. v. l.) mit Günther Asendorf, Annette Brynecki und Franz Blum (v.l.n.r.)

Neben unseren Vorstandsmitgliedern Dr. h. c. Jörg-Uwe Hahn MdL und Klaus-Peter Willsch MdB sind vor allem zu nennen: Staatsminister Axel Wintermeyer, der Fraktionsvorsitzende der CDU im Hessischen Landtag Michael Boddenberg MdL, die Generalsekretärin der Bundes-FDP Nicola Beer MdL, der Fraktionsvorsitzende der FDP im Hessischen Landtag René Rock MdL, der SPD-Landtagsabgeordnete Marius Weiß MdL, der CDU-Landtagsabgeordnete Klaus Dietz MdL sowie zahlreiche Kommunalpolitiker.

Michael Boddenberg, der Fraktionsvorsitzende der CDU im Hessischen Landtag, (links) mit Annette Brynecki und Franz Blum

Die Gespräche mit den Besuchern am Stand waren gut. Die überwiegende Mehrheit war positiv zum Flughafen eingestellt.

Die wenigen negativ eingestellten konnte man natürlich nicht überzeugen. Andere Besucher bekannten offen, dass von dem Anflug auf die neue Landebahn betroffen seien, sie waren sich aber der Bedeutung des Flughafens für die Region bewusst und auch der Tatsache, dass die Flugzeuge über die Jahre immer leiser geworden sind und immer leiser werden.

Besonders groß war der Andrang an zwei Ausstellungstagen, als die Landfrauen bzw. der VdK ihre Mitglieder mit Bussen aus dem ganzen Land zum Hessentag nach Rüsselsheim brachten.

Fraport und Lufthansa hatten den Stand von PRO Flughafen gut mit Giveaways eingedeckt. Ein Preisrätsel mit sechs Fragen rund um das Fluggeschehen wurde gerne auch mit Hilfe der PRO-Mitarbeiter gelöst.

Eine der Fragen hatte besonderen Rüsselsheim-Bezug: Wo arbeiten mehr Rüsselsheimer Einwohner: bei Opel oder am Flughafen. Auch zur Überraschung vieler Rüsselsheimer: am Flughafen natürlich.

Der hessische SPD-Landtagsabgeordnete Marius Weiß (rechts) mit Franz Blum

Insgesamt 32 attraktive Preise trugen dazu bei, dass sich die Besucher beim Frage-und-Antwort-Spiel mitmachten.
Die Preise wurden zur Verfügung gestellt von Condor Flug-

Viele Prominente bei PRO

Staatsminister Axel Wintermeyer, Chef der Hessischen Staatskanzlei (rechts), mit Franz Blum, Andreas Kleine, Geschäftsführer Messe Marburg, und Annette Brynecki (v.l.n.r.)

Klaus-Peter Willsch MdB, CDU, Stellv. Vorsitzender der Bürgeraktion PRO Flughafen (rechts) mit Franz Blum und Annette Brynecki

Klaus Dietz MdL, CDU, Friedberg (links), und Franz Blum

dienst GmbH, Hilton Frankfurt Airport, Deutsche Luft-hansa AG, Tiger-Palast Varieté Frankfurt, Rheingau Musik Festival, Fraport AG, Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach,
Intercity Hotel Frankfurt Airport, Sheraton Frankfurt Airport Hotel, Lindner Congress Hotel Frankfurt sowie Frankfurter Personenschifffahrt Anton Nauheimer GmbH.

Das Banner für den Stand, auf das die Liste der zu gewinnenden Preise gedruckt war, wurde von Edel Messereklame und Digitaldruck GmbH gesponsert.

Die Bauunternehmung Albert Weil AG übernahm freundlicherweise die Finanzierung der Standfläche.

Die Stofftaschen von PRO waren sehr gefragt am Tag der Landfrauen

Der Vorsitzende der FDP-Fraktion im Hessischen Landtag René Rock und der FDP-Kommunalpolitiker Peter Engemann, Nauheim, mit Franz Blum (v.r.n.l.)

Sigrid Baffa Trasci und Bernd Hartmann (Mitte) in einer Tracht aus Königstein-Mammolshain um 1900, stellvertretend für die zahlreichen Trachtenträger, die den Stand von PRO Flughafen auf dem Hessentag besucht haben, mit Annette Brynecki und Volker Kusserow

Fotos Seiten 4 und 5: Blum

Die Generalsekretärin der FDP Nicola Beer (rechts) mit Annette Brynecki und Franz Blum

Kommunalpolitiker der Freien Wähler, Jens Hassel und Helmut Kinkel, ehemaliger Bürgermeister von Groß-Gerau, mit Annette Brynecki und Franz Blum (v.l.n.r.)

Junge Liberale Andreas Schmelzer und Brian Röcken (links und rechts) mit Franz Blum

Am letzten Hessentag wurden die Gewinne ausgelost. Glücksfee Kerstin Wolf (Mitte) mit Annette Brynecki und Franz Blum

Parteien zum Flughafenkonzept +++

Namhafte Forschungsinstitute haben im Auftrag der Bundesregierung eine Markt- und Wettbewerbsstudie vorgelegt, die zu dem Schluss kam, dass der fiskal- und ordnungspolitische Kostenanteil der Betriebskosten einer in Deutschland ansässigen Fluggesellschaft relativ hoch und in den vergangenen Jahren stärker als die reguläre Preissteigerung in Deutschland gestiegen sei.
Auch wenn viele Menschen derzeit bei Flughafen und Luftverkehrsgesellschaften eher an Urlaub denken, so leisten die Flughafenbetreiber und die nationalen Carrier doch einen großen Beitrag zur Entwicklung und zum Wohlstand in unserem mit der Weltwirtschaft so stark verflochtenen Land. Deshalb können uns die wettbewerblichen Rahmenbedingungen für die deutsche Luftfahrt-Branche nicht gleichgültig sein.
Als Bürgeraktion PRO Flughafen setzen wir uns vor allem für die Wettbewerbsfähigkeit und die Weiterentwicklung des Frankfurter Flughafens ein. Dabei interessieren uns aber auch die nationalen Rahmenbedingungen.
Deshalb haben wir den im Hessischen Landtag vertretenen Parteien einige Fragen zur Weiterentwicklung der Luftfahrtinfrastruktur gestellt und veröffentlichen hier die Antworten:

? Wie stehen Sie zur Luftverkehrssteuer, die seit dem 1. Januar 2011 erhoben wird beim Abflug eines Fluggastes von einem inländischen Standort? Mit etwa einer Milliarde Euro pro Jahr werden die Airlines belastet. Sehen Sie Möglichkeiten für eine Entlastung der Airlines angesichts der Abschaffung entsprechender Steuern in Dänemark und den Niederlanden und ihrer Reduzierung in Österreich?

CDU: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat in seinem Anfang Mai 2017 vorgestellten Luftverkehrskonzept richtigerweise darauf hingewiesen, dass sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den Jahren seit Einführung der Luftverkehrssteuer grundlegend gewandelt haben. Die konjunkturelle Lage in Deutschland hat sich deutlich gebessert, mithin sind auch die Steuereinnahmen erheblich angestiegen. Gleichzeitig hat sich der Wettbewerb in der Luftfahrtbranche auch durch die Golf-Airlines nochmals deutlich verschärft. Vor diesem Hintergrund sprechen wir uns dafür aus, in der kommenden Legislaturperiode mit dem Ausstieg aus dieser Besteuerung zu beginnen. Gleichzeitig erwarten wir natürlich von den Luftfahrtunternehmen, dass sie die freiwerdenden Mittel in die Modernisierung ihrer Flotten investieren.

SPD: Wir haben die von der schwarz-gelben Bundesregierung eingeführte Luftverkehrssteuer für einen Fehler gehalten. Faktisch wirkt sie sich gegen nationale Fluggesellschaften aus und verteuert ihre Leistungen. Das wussten CDU und FDP, die sich jetzt wegducken, aber bereits bei der Einführung. Wir haben wiederholt vorgeschlagen, dass der Ertrag der Steuer zur Förderung von zusätzlichen neuen, energieeffizienten und lärmgeminderten Flugzeugen eingesetzt wird. Das hilft Airlines, Beschäftigten und den Menschen in den Regionen um die Flughäfen. Diesen Vorschlag verfolgen wir auch in Zukunft weiter.

Die Grünen: Die Luftverkehrssteuer sollte u. E. weder abgeschafft noch reduziert werden; vielmehr wäre zu prüfen inwieweit sie weiterentwickelt werden kann. Zum Beispiel könnten wir uns vorstellen, dass wir die Luftverkehrssteuer so umbauen, das sie Investitionen in neues lärmärmeres und ökologischeres Fluggerät unterstützt. Vor dem Hintergrund des hohen Modernisierungsbedarfs unter den deutschen Airlines macht ein solcher Umbau Sinn. Die Lärmbelastungen rund um die Flughäfen könnten wir so weiter senken.

Die Linke: Der Luftverkehr ist die mit jährlich 11,5 Mrd. Euro am höchsten subventionierte Verkehrsart. Der internationale Flugverkehr ist von allen Steuern und Abgaben befreit, für Inlandsflüge ist lediglich Mehrwertsteuer auf den Ticketpreis zu zahlen. DIE LINKE möchte die Luftverkehrssteuer nicht abschaffen, sondern zu einem Instrument mit ökologischer Lenkungswirkung verbessern.

+++ Parteien zum Flughafenkonzept +++

Zusätzlich fordert die DIE LINKE die Einführung einer EU-weiten Kerosinsteuer. Gelingt das nicht, muss eine nationale Besteuerung eingeführt werden.

FDP: Wir Freie Demokraten treten für eine Abschaffung der Luftverkehrssteuer ein.

? Die Luftsicherheitskosten beliefen sich 2016 in Deutschland auf 656 Millionen Euro, die alleine von den Airlines zu tragen waren. Das sind Leistungen zur allgemeinen Gefahrenabwehr und zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung. Bei der Bahn werden die entsprechenden Kosten zu 80 Prozent vom Staat getragen. Sehen Sie hier Spielraum für die Entlastung der Airlines?

CDU: Bereits zu Anfang des Jahres wurden bei den Flugsicherungsgebühren bestimmte Finanzierungsbestandteile („flugsicherungsfremde Kosten") aus der Kalkulation der Gebühren, wie in anderen europäischen Staaten der Fall, herausgenommen. Das ist auch ein Verdienst der CDU-geführten Bundesregierung. Hierdurch konnten die Gebühren in Deutschland gegenüber 2016 deutlich abgesenkt werden, und zwar im Bereich „An- und Abflug" um 18 % sowie im Bereich „Strecke (En-Route)" um 16,1 %. Eine Absenkung auch der Luftsicherungskosten könnte in gleicher Weise einen Beitrag dazu leisten, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Deutschland verbessert wird. Daher plädieren wir auch in diesem Zusammenhang für eine Prüfung, ob und wie eine Verringerung der Kosten in diesem Bereich erfolgen könnte.

SPD: Die Wettbewerbsbedingungen der deutschen Luftfahrtindustrie sind vor dem Hintergrund der Bedeutung für Arbeitsplätze und Wertschöpfung ein wichtiges Thema. Einerseits zu guten Rahmenbedingungen für die Luftfahrt zu kommen und andererseits unvertretbare Belastungen der Allgemeinheit zu verhindern, ist ein dauerhaftes Ziel. Dazu hat es in dieser Periode auf Beschluss der Großen Koalition bereits Entlastungen in Höhe von mehr als 200 Millionen Euro gegeben, weitere Schritte werden diskutiert. Einseitige und einfache Entscheidungen kann es nicht geben, weil es viele weitere öffentliche Aufgaben gibt wie z.B. Bildungsinvestitionen, Verkehrsinfrastruktur etc. Alles gleichzeitig geht schlicht nicht.

Die Grünen: Alle in Deutschland operierenden Luftverkehrsgesellschaften müssen Luftsicherheitsgebühren entrichten. Insoweit werden deutsche Luftverkehrsgesellschaften nicht benachteiligt. Solange die Luftsicherheitskontrollen als staatliche Aufgabe per Gesetz festgelegt sind, ist dies über die zu erhebende Luftsicherheitsgebühr zu finanzieren. Angesichts der Entwicklung des Flugverkehrs und der ökonomischen Situation der Airlines ist eine Debatte über ihre Entlastung nicht vordringlich.

Die Linke: Die Luftsicherheit muss eine hoheitliche Aufgabe sein und Privatisierungen in diesem Bereich daher rückgängig gemacht werden. Die Bundespolizei muss zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben gut ausgestattet werden. Klar ist aber auch: Wenn die Luftverkehrswirtschaft Milliardengewinne im Flugverkehr und Luftfrachtgeschäft erzielt, muss sie sich auch an den Kosten der Sicherheit beteiligen.

FDP: Die Luftsicherheit ist eine hoheitliche Aufgabe, die in anderen Ländern überwiegend vom Staat finanziert wird. Um Wettbewerbsnachteile für die deutsche Luftverkehrswirtschaft zu beseitigen, sollte der Bund die Kosten für Passagier- und Gepäckkontrollen übernehmen.

? Mit Beschluss der UN-Luftfahrtorganisation ICAO soll das Wachstum des internationalen Luftverkehrs ab 2020 weitestgehend ohne zusätzliche Klimabelastungen erfolgen. Grundlage ist das CO_2-Kompensationssystem CORIA. Sollte man deshalb nicht auf den EU-Emissionshandel für den Luftverkehr verzichten, um doppelte Regulierungen zu vermeiden?

CDU: Die Europäische Kommission hat Anfang 2017 als Reaktion auf den Beschluss der ICAO-Versammlung einen Vor-

+++ Parteien zum Flughafenkonzept +++

schlag zu einer zukünftigen Gestaltung der Einbeziehung des Luftverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS) unterbreitet. Wir begrüßen, dass die Bundesregierung den Vorschlag der Europäischen Kommission, das EU-ETS für Flüge innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums weiterzuführen und Flüge von und nach Drittstaaten bis auf weiteres von dem Anwendungsbereich auszunehmen, unterstützt. Die ebenfalls vorgesehene Bewertung des EU-ETS für die Zeit nach 2020 ist folgerichtig und sinnvoll. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass eine Doppelregulierung von CO_2-Emissionen des internationalen Luftverkehrs vermieden wird.

SPD: Der Beschluss der ICAO vom Oktober 2016 ist nicht so ambitioniert, wie dies aus Sicht des Klimaschutzes notwendig wäre. Die Zielsetzung von CORSIA ist CO_2 neutrales Wachstum. Die Zielsetzung des Emissionshandels ist die Reduzierung von Emissionen. Insoweit bestehen Unterschiede. Nun ist es wichtig, dass CORSIA so ausgestaltet wird, dass es einen wirklichen Umweltnutzen hat.

Die Grünen: Solange die Klimabelastungen durch den Luftverkehr global weiter steigen, ist jede Maßnahme, die zur Reduzierung beitragen kann, unverzichtbar. Darüber hinaus, wollen wir GRÜNE den Emissionshandel reformieren. Der Ausstoß von klimaschädlichen Gasen muss wieder echtes Geld kosten. Um dies zu erreichen, müssen überschüssige Zertifikate dauerhaft gelöscht und die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten beendet werden.

Die Linke: Der Regulierungsvorschlag der ICAO ist unzureichend und entspricht nicht den Klimazielen von Paris. Daher müssen vielmehr die außereuropäischen Flüge (aus und in die EU) in den EU-Emissionshandel einbezogen werden.

FDP: Wir Freie Demokraten wollen mit dem Emissionshandel als zentralem Steuerungsinstrument im Klimaschutz die Innovationskraft der Märkte nutzen, zunächst in der EU, so schnell wie möglich weltweit. Eine Unzahl von Klimaschutzzielen und -instrumenten für unterschiedliche Lebensbereiche und Branchen verteuern den Klimaschutz unnötig und blockieren die Mittel für alternative Optionen der Treibhausgasreduzierung. Bessere Impulsgeber für klimafreundliche Innovationen sind ein weltweiter Preis für CO_2-Emissionen, langfristig verlässliche Emissionsziele und unternehmerische Flexibilität beim Handel mit den Emissionszertifikaten. Deshalb wollen wir als ersten Schritt den EU-Emissionshandel durch eine Ausweitung auf weitere Sektoren stärken und damit fit für zukünftige Kooperationen mit anderen internationalen Emissionshandelssystemen machen. Allerdings brauchen globale Wirtschaftsbereiche wie Schifffahrt und Luftverkehr auch globale Vereinbarungen. Eine doppelte Regulierung lehnen wir ausdrücklich ab.

? Auch wenn die globale Wirtschaft nie schläft, so sind schon heute die Betriebszeiten an vielen deutschen Flughäfen beschränkt. Ein striktes Nachflugverbot von 23 bis 5 Uhr bedeutet in Frankfurt ein Wettbewerbsnachteil für den Flughafen und damit auch den Wirtschaftsstandort. Wie denken Sie über eine flexible Handhabung, die die Möglichkeit bietet, alle Verspätungen, die weder vom Flughafenbetreiber noch den Airlines verursacht sind, abzuarbeiten?

CDU: Die Ausnahmen vom Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt/Main richten sich nach den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007. Dieses Konzept hat bereits der VGH Kassel in seiner Entscheidung vom 21. August 2009 ausdrücklich gebilligt und als abwägungsfehlerfrei bezeichnet. Dies hat auch das Bundesverwaltungsgericht 2012 bestätigt. In diesem Zusammenhang erinnern wir zudem an das Mediationsergebnis und die dort getroffene Vereinbarung, der wir uns verpflichtet fühlen. Eine Änderung der Regelungen kommt deshalb nicht in Frage.

SPD: Wir stehen zum Nachtflugverbot. Das war auch immer unsere Bedingung für den Flughafenausbau. Die Frage erweckt aber auch ein falsches Bild. Ungeplant verspätete Flugzeuge können schon jetzt bis Mitternacht landen. Keiner muss am Himmel bleiben, das darf aber kein Regelfall werden. Die Anwohnerinnen und Anwohner haben auch ein Anrecht auf Schlaf.

Die Grünen: Die bestehende Nachtflugbeschränkung ist deutlich unzureichend für die Gewährleistung der körperlichen Unversehrtheit. Deshalb fordern wir – im Einklang mit aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen – ein Nachtflugverbot während der gesamten gesetzlichen Nacht, also von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Auch das Umweltbundesamt weist in

+++ Parteien zum Flughafenkonzept

seinem Evaluationsbericht über das Fluglärmschutzgesetz auf die Notwendigkeit eines echten Nachtflugverbots bei innenstadtnahen Flughäfen, wie dem Flughafen Frankfurt hin.

Die Linke: Der Gesundheitsschutz der Menschen in der Region hat absoluten Vorrang vor den Profitinteressen der Airlines und der Fraport. DIE LINKE fordert ein achtstündiges Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr insbesondere für alle stadtnahen Flughäfen per Bundesgesetz, ohne Wenn und Aber. Ausreichende Puffer, um bei Verspätungen nicht in das Nachtflugverbot zu fallen, müssen beim Erstellen der Flugpläne berücksichtigt werden.

FDP: Wir Freie Demokraten fordern, dass das Luftverkehrskonzept des Bundes weiterentwickelt wird, damit deutsche Flughäfen und Fluggesellschaften international wettbewerbsfähig bleiben und am Wachstum des Marktes voll partizipieren können. Alle Flughäfen müssen ihre Kosten subventionsfrei erwirtschaften können. An bestehenden Betriebsgenehmigungen für die Flughäfen soll festgehalten werden. Weitere Kapazitätsbeschränkungen lehnen wir ab. Wir verstehen den Luftverkehr und die Luftverkehrswirtschaft als strategische Partner für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands. Die Exportstärke unserer Wirtschaft hängt auch mit der Leistungsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft zusammen. Direkte Verbindungen in die wachstumsstarken Metropolregionen in Asien und nach Amerika sichern unserem Land einen schnellen Zugang zu den internationalen Märkten und steigern die Attraktivität Deutschlands für ausländische Direktinvestitionen. Das ist unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht mehr der Fall. Deshalb treten wir für eine Abschaffung der Luftverkehrssteuer ein und fordern für Ausnahmesituationen eine Flexibilisierung der betrieblichen Beschränkungen an deutschen Flughäfen.

? Deutschland bietet den Airlines heute schon einen äußerst liberalen Marktzugang. Sollte eine weitere Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes nicht grundsätzlich Hand in Hand mit der Gewährleistung fairer und vergleichbarer Wettbewerbs- und Rahmenbedingungen erfolgen?

CDU: Die CDU setzt sich auf allen Ebenen für verlässliche Rahmenbedingungen für die deutsche Luftverkehrswirtschaft ein, damit sie sich in einem intensiven internationalen Wettbewerbsumfeld behaupten kann. Dazu gehört auch der Einsatz für faire internationale Wettbewerbsbedingungen. Eine Änderung der Rahmenbedingungen muss daher immer unter dem Leitmotiv „so wenig Regulierung wie möglich – so viel Regulierung wie nötig" bewertet werden. Ziel muss die Gewährleistung eines chancengleichen Wettbewerbes sein.

SPD: Ja. Unser Hauptaugenmerk liegt auf fairen Löhnen und anständigen Sozialstandards. Gerade im Luftverkehr müssen wir uns darauf konzentrieren, dass gute und sichere Arbeit nicht durch prekäre Beschäftigung und Ausbeutung nach Ryanair Modell ersetzt wird. Deswegen hat die SPD auch seit Bekanntwerden der Pläne kritisiert, dass die schwarz-grüne Landesregierung Sozial- und Lohndumping mit staatlichen Subventionen am Frankfurter Flughafen ansiedelt.

Die Grünen: Die EU hat umfassende Luftverkehrsabkommen mit den Brasilien, Vereinigten Staaten, Kanada, der Schweiz, Marokko, den Ländern des westlichen Balkans, Georgien und Jordanien geschlossen. Diese Abkommen ermöglichen deren Airlines einen nahezu freien Zugang zu dem deutschen Luftverkehrsmarkt. Airlines aus anderen Ländern hingegen unterliegen einer strengen Regulierung. Bei neuen Verkehrsabkommen sollten faire Wettbewerbsbedingungen und soziale Mindeststandards ebenso wie ein Minimierungsgebot bezüglich der Belastungen (Fluglärm, Schadstoffe) Grundvoraussetzungen für den Marktzugang sein.

Die Linke: Einen Wettbewerb auf Basis von Sozial-, Sicherheits- und Umweltdumping darf es nicht geben. Eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen „nach oben" halten wir in dieser Hinsicht für notwendig, wenn auch nicht für ausreichend.

FDP: Ja. Die Freien Demokraten sehen faire Wettbewerbs- und Rahmenbedingungen immer als Grundlage guter Wirtschaftspolitik. Das ist unser grundsätzliches Verständnis von sozialer Marktwirtschaft. Gerade bei einer globalen Branche, wie dem Luftverkehr, bedarf es fairer Wettbewerbsbedingungen und eine Vermeidung zusätzlicher Belastungen, die die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Airlines negativ beeinträchtigen.

* * *

Instandhaltung der 18 West

Die Maßnahme stellte eine herausfordernde logistische Aufgabe dar: In nur fünf Tagen wurde eine Oberfläche erneuert, die in etwa der Größe von fünf Fußballfeldern entspricht. Rund 30.000 Tonnen Asphalt – so viel wie etwa 21.500 VW Golf wiegen – wurden im Zuge der Maßnahme bewegt. Auf der Baustelle waren rund 100 Personen im Mehrschichtbetrieb tätig.

Im ersten Schritt der Arbeiten wurde die alte Oberfläche mit modernster GPS-unterstützter 3D-Technik abgefräst. Nach einer gründlichen Reinigung durch Kehrmaschinen wurde ein Haftbelag aufgebracht, der die Grundlage für die neue Asphaltschicht bildete. Danach wurde der Asphalt eingebaut und der Ablauf für die zweite Asphaltschicht wiederholt.

Sobald die Asphaltfläche abgekühlt war, konnten die Bodenmarkierungen aufgebracht und die neue LED-Befeuerung eingebaut werden.

Trotz der geänderten Bahnnutzung während der Baumaßnahme kam es zu keinen nennenswerten Auswirkungen für die Passagiere.

Quelle: STARTfrei Juni 2017

Foto: Fraport AG

Absage an Point Merge

Es wird alles getan, damit am Frankfurter Flughafen die An- und Abflugverfahren möglichst lärmarm sind. Nach einer sechs Jahre dauernden Untersuchung, die 2,5 Millionen Euro kostete, ist die Deutsche Flugsicherung zum Ergebnis gekommen, dass das sogenannte „Point-Merge-Verfahren" für die Anflüge in Frankfurt vor allem aus zwei Gründen nicht in Frage kommt.

Zum einen benötigt man für das Verfahren riesige Anflugkorridore, die so in Frankfurt auch wegen der An- und Abflugbereiche anderer Flughäfen, nicht zur Verfügung stehen.

Zum anderen stehen etwa 400.000 Menschen, die von Fluglärm entlastet werden, ca. eine Million mit neuen Belastungen gegenüber. Hinzu kommt, dass sich für die am stärksten belasteten Kommunen direkt um den Flughafen nichts ändert.

Franz Blum

Warum wird Kerosin nicht besteuert?

Foto: Blum

Diese Frage wird immer wieder gestellt, verbunden mit der Vermutung, dass durch die Nichtbesteuerung der Luftverkehr subventioniert würde. Natürlich sind das keine Subventionen. Der Luftverkehr wird auf ganz andere Art und Weise zur Kasse gebeten.
Als der Luftverkehr noch in den Kinderschuhen steckte, musste ein rechtlicher Rahmen geschaffen werden. Als naheliegend empfand man es damals, das „Internationale Seerecht" als Grundlage für eine Vereinbarung zu nehmen. So entstand das Chicagoer Abkommen aus dem Jahr 1943. In diesem völkerrechtlichen Vertrag ist im Artikel 14 die Steuerfreiheit für Mineralöle festgelegt. Im Gegenzug wurde vereinbart, Gebühren zu erheben für Starts und Landungen, Wetterdienste und sogar für Überflugrechte. Aus diesen Geldern wird die Infrastruktur der Fliegerei finanziert. Durch diese Regelung wird eine Gebührengleichheit hergestellt in einem Verkehrszweig, der internationaler aufgestellt ist als jeder andere. Selbst Flüge, die in großer Höhe ein Land nur überfliegen, zahlen dafür. Bei einer Kerosinsteuer würde das Land in einem solchen Fall dagegen leer ausgehen.
Man muss dabei auch sehen, dass die staatliche Steuerhoheit an der Grenze endet, d. h. am Grenzübergang auf dem Flughafen. So wird das Produkt des Fliegens außerhalb der nationalen Steuerhoheit erstellt. Das ist die Regel - außer natürlich bei rein innerdeutschen Flügen - auch mit der Mehrwertsteuer. Anders als bei der Bahn ergeben sich keine anteiligen inländischen Beförderungskosten, weil die Flughäfen Grenzübergangsorte sind.
Die Bundesrepublik Deutschland ist 1955 dem Chicagoer Abkommen ebenso wie den anderen luftrechtlichen Abkommen beigetreten. Seit der Ratifizierung der Verträge sind diese Bestandteil der Luftverkehrsgesetze. Die Steuerfreiheit für Kerosin international ist so rechtlich abgesichert. Sie ist auch Bestandteil der bilateralen Luftverkehrsabkommen, die Deutschland abgeschlossen hat. Erst durch dieses Regelwerk entwickelte sich der internationale Luftverkehr so, wie wir ihn heute kennen und nutzen, über alle weltanschaulichen und politischen Grenzen hinweg.
Heute arbeiten in Deutschland in der und für die Luftverkehrsindustrie mehr als 850.000 Menschen, die eine jährliche Wirtschaftsleistung von über 50 Milliarden Euro erbringen.
Ohne dieses internationale Regelwerk wäre das nicht möglich. Und die Steuerbefreiung fürs Kerosin gehört dazu.

Kurt J. Fink

Wussten Sie schon, dass ...

- trotz hoher Wachstumsraten der Anteil des Luftverkehrs an den globalen CO_2-Emissionen kontinuierlich von 2,92 Prozent im Jahre 2000 auf 2,55 Prozent in 2014 gesunken ist?
- fast 50 Prozent des gesamten Luftfrachtvolumens von und nach Deutschland über FRA abgewickelt werden?
- bei rund 5.200 Rundfahrten etwa 150.000 Gäste in 2014 gezählt werden konnten?
- die größte Flugzeughalle Europas bis Ende des Jahrzehnts komplett fertiggestellt sein soll? Dann können auf einer Grundfläche von 350 mal 140 Metern bis zu vier A380 gleichzeitig gewartet werden.
- "The Squaire" über dem Fernbahnhof des Frankfurter Flughafens eine Gesamtlänge von 660 Metern bei einer Breite von 65 Metern und Höhe von 45 Metern misst?
- der Fraport-Umweltfond seit 1997 rund 35 Mio. Euro für mehr als 850 Umweltprojekte der Region bereitgestellt hat?
- es am Frankfurter Flughafen über 39.000 Lichtpunkte gibt?
- das Gebäudereinigungsmanagement der Fraport AG alleine an Bodenflächen etwa 780.000 Quadratmeter säubert?
- es in den Terminals rund 120 Gepäckwagenstationen gibt?
- nur rund 1 Prozent aller weltweit versandten Waren per Luftfracht transportiert werden – wertmäßig die Luftfracht aber 35 Prozent der globalen Warenströme ausmacht?

PRO bei Airborne 2017

Große Resonanz fand der Informationsstand von PRO Flughafen.

Auch beim Fest der Fraport für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, deren Freunde und Familien konnte sich PRO Flughafen präsentieren.

Trotz Regen kamen über 1.200 Gäste, die sich überwiegend in den Hallen drängten. Viel Arbeit am Stand von PRO.

Wegen des regnerischen Wetters hielt sich der Andrang der Kinder bei der Hüpfburg in Grenzen.

Heiße Rhythmen und Tänze beim Bühnenprogramm im Veranstaltungszelt

Der Stand von PRO Flughafen, der einzigen Bürgerinitiative, die die Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt unterstützt, stieß bei den Besuchern auf großes Interesse.

Neuer Geschäftsführer: Franz Blum

Neu ist er nur als Geschäftsführer. Eigentlich ist er aber ein Mann der ersten Stunde. Als die Bürgeraktion PRO Flughafen am 1. April 2000 im Grünen Baum in Neu-Isenburg gegründet wurde, war er schon mit dabei.

Franz Blum: „In meiner beruflichen Tätigkeit für die Region und vor allem für deren Wirtschaftsförderung habe ich die Bedeutung des Flughafens erfahren. Deshalb war ich gleich dabei, als ein Gegengewicht zum aufkommenden Protest gegen den Flughafen-Ausbau geschaffen werden sollte."

Unsere international verflochtene Wirtschaft braucht den Flugverkehr und einen internationalen Flughafen. „Wer seine Entwicklung behindert, der

Franz Blum M.A.

beeinträchtigt unseren Wohlstand", ist Blum überzeugt.
Blum wohnt in der Mainzer Innenstadt und hört und sieht die Flugzeuge, wenn sie bei Ostwind über Mainz im Landeanflug sind.

Er hat auch Professor Thomas Münzel auf einer Kundgebung gehört. „Mit seinen Ausführungen vermittelt er den Eindruck, die Mainzer müssten sich morgen alle als Fluglärmgeschädigte in die Krankenhäuser einweisen lassen", stellt Blum mit einem Lächeln fest.

„Nur: Die Fakten sprechen gegen Münzel. In den Statistiken der Krankenkassen haben die Mainzer unter den Rheinland-Pfälzern die wenigsten krankheitsbedingten Fehltage am

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: Klaus-Peter Willsch, MdB (Hohenstein-Holzhausen)
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