

LUFTPOST

Für die Zukunft von FrankfurtRheinMain in der Mitte Europas

EDITORIAL

Was will OB Peter Feldmann?

Auf der einen Seite lädt der Frankfurter Oberbürgermeister einseitig nur die Flughafen-Gegner zum Kuscheln in den Römer. Auf der anderen Seite trifft er sich mit einer Wirtschaftsdelegation aus Schanghai. Ist es Selbstironie oder Unwissen, wenn er meint, die Wirtschaftskontakte nach Schanghai könne man ohne zusätzliche Flüge ausbauen. Wenn seine Anti-Flughafen-Freunde ihr Projekt, Abschaffen des Drehkreuzes, keine Umsteiger in Frankfurt, verwirklichen, braucht der Oberbürgermeister keine Delegationen aus Schanghai mehr zu empfangen. Denn von den heute vier täglichen Flügen wird ohne Umsteiger wahrscheinlich noch nicht einmal eine Maschine voll.

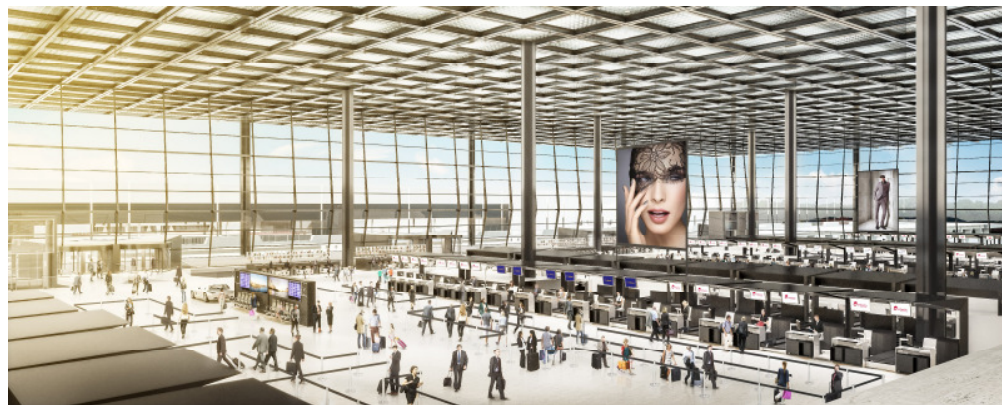
Feldmann muss sich entscheiden, was er will: einen florierenden Wirtschaftsstandort oder den schleichenden Niedergang der Region. Mit dem Nachtflugverbot ist das Drehkreuz Frankfurt schon mehr belastet als jeder andere vergleichbare Flughafen. Weitere Einschränkungen sind nicht mehr hinnehmbar.

Eigentlich müsste sich Feldmann über den Flughafen doppelt freuen. Als Sozialdemokrat vor allem über die mehr als 2000 neuen Arbeitsplätze am Flughafen und den vermehrten Wohlstand für die Menschen in der Region. Und als Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt über das wirtschaftliche Wachstum am Flughafen, das auch für die städtischen Steuereinnahmen gut ist. Kindergärten, Schulen, Infrastruktur, Erschließung neuer Wohnbauflächen – für viele Projekte kann der städtische Haushalt zusätzliches Geld gut gebrauchen.

Mit besten Grüßen

Christel Karesch
Vorsitzende
Bürgeraktion PRO Flughafen e.V.

Zur aktuellen Diskussion: Ohne Umsteiger geht es nicht



Die zahlreichen Verbindungen vom Flughafen Frankfurt sind nur mit Umsteigern möglich.

© Franort

Kürzlich wurde ein Artikel im Magazin „Der Mainzer“ in dem in bekannter Weise gegen den Flughafen polemisiert wird veröffentlicht. Die Kernaussage war, wenn man die Umsteiger nicht mehr in FRA zulässt, reduziert sich das Flugvolumen auf die Hälfte und Terminal 3 sowie die neue Landebahn wären überflüssig. Das ist eine Aussage, die mit der Realität im Weltluftverkehr nichts zu tun hat. Man könnte auch sagen, dass die deutsche Wirtschaft ohne Exporte auskommen könnte, was natürlich ein ebensolcher Unfug wäre.

Im System Luftverkehr geht es nicht ohne Umsteiger und dafür gibt es viele Gründe, von denen wir einige nachstehend aufführen.

Weltweit einheitliches System

Der Luftverkehr hat sich in den vergangenen 60 Jahren zu einem System entwickelt, das weltweit einheitlich gestaltet ist. Schon in den Anfangsjahren hat man mit den beiden UNO Unterorganisationen IATA (kommerzielle Standardisierung) und ICAO (technische Standardisierung) die Grundlagen für ein weltweites System geschaffen, das heute praktisch jedem Fluggast erlaubt, mit einem Flugschein bei zwei- oder maximal dreimaligen Umsteigen jeden beliebigen Zielort von jedem beliebigen Abgangsort zu erreichen. Ohne diese „Connectivity“ geht es nicht. Frankfurt wurde in den

60er Jahren aufgrund seiner zentralen Lage zum Drehkreuz ernannt und in den Folgejahren durch den Hub-Carrier Lufthansa ausgebaut. Das Deutschland einmal mehr als 200 Millionen Passagiere im Jahr zu bewältigen hat, konnte man damals noch nicht wissen. Die kann man natürlich nicht in einem Ort bewältigen, Mit München und auch Düsseldorf haben weitere Flughäfen mit Drehkreuzfunktion. Das geht aber angesichts des europäischen Binnenmarkts, nicht ohne Umsteiger. Mit dem Aufkommen aus dem direkten Umland könnte auch in Frankfurt kaum eine Langstrecke wirtschaftlich erfolgreich bedient werden. Erst die Umsteiger die mit vielen Zubringerflügen nach hier gebracht werden, machen den Erfolg aus. Als Nebeneffekt wird der Wirtschaft im Großraum Rhein-Main dazu eine Zahl von Flugverbindungen angeboten, die es ohne die Umsteiger nicht geben könnte. Das schafft nicht nur Arbeitsplätze in Firmen, die sich genau deshalb hier ansiedeln, sondern auch Arbeitsplätze am Flughafen direkt.

Großer wirtschaftlicher Nutzen für die Region der Hub Flughäfen

Wenn man dann bei den Flughafengegnern lesen muss, das diese Umsteiger hier „kein Geld lassen“, außer einigen Käufen in den Geschäften des Transitbereichs, dann muss man dem entgegenhalten, dass es ohne die Umsteiger kaum die Stationierung von Langstre-

cken Maschinen gäbe. Alleine von dieser Kategorie aber hat Lufthansa in Frankfurt 99 Flugzeuge stationiert, davon 19 Frachter und 14 A380. Jeder A380 beschäftigt 400 hoch qualifizierte und entsprechend bezahlte Mitarbeiter. Ohne Umsteiger wäre das nicht möglich, auch könnte kein einziger der Frachter hier stationiert werden, weil die Frachtkapazität der Passagiermaschinen fehlen würde, die rund 50 Prozent der Fracht transportieren, denn auch hier ist „Connectivity“ unabdingbar.

Gefährliche Regelwut gefährdet Erfolg der Branche

Insgesamt ist das System Luftverkehr in Deutschland sehr erfolgreich: generiert über 800.000 Arbeitsplätze, setzt 66 Milliarden Euro im Jahr um, mit den dazu gehörenden Steuern und Sozialabgaben. Das alles mit erschreckend einig politischer Unterstützung. Das man ein Tor zur Welt in einem sich in vielen Dingen so weltoffen gebenden Land einfach mal eben 6 Stunden in der Nacht verrammelt, wäre in Ländern wie den Emiraten oder der Türkei undenkbar. Hier hat man schon früh erkannt, dass der Luftverkehr ein riesiger Wirtschaftsfaktor ist und die geographische Lage vorteilhaft ist. Seitdem macht man sich diesen Vorteil, den auch Frankfurt hat, konsequent zum Nutzen. Von Dubai ausgehend können 75% der Weltbevölkerung innerhalb von 24 Stunden erreicht werden. Mit diesem Wissen hat man seit 30 Jahren konsequent in den Ausbau des Luftverkehrs investiert und nimmt mittlerweile eine Spitzenposition in dem Geschäft ein. Ohne Umsteiger wäre das natürlich nicht möglich, weder in Dubai noch in Frankfurt. Man muss ja nicht unbedingt der staatlichen Förderung, wie es sie in den Emiraten und der Türkei gibt, das Wort reden. Die LH hat es auch ohne solche Förderung auf Platz 1 in der Branche geschafft. Man muss aber gegen staatliche Behinderung, wie sie durch Einschränkungen der Betriebszeiten, unkluge Besteuerung etc., angehen. Auch wenn die neue Landebahn Realität ist und die rechtlichen Grundlagen für Terminal 3 geschaffen wurden, die kleine aber aktive Lobbygruppe gegen den Flughafen lässt nicht locker, wie man an der absurden Forderung, Umsteiger zu verbieten, sieht.

Ausgezeichnet: Fraport Cargo Services



Erstklassige Frachtabfertigung in Frankfurt: hier mit einer Boeing 747 der Korean Air

© Fraport

Die chinesische Fluggesellschaft Air China Cargo hat die Fraport Cargo Services GmbH (FCS) als ihren weltweit besten Vertragspartner im Frachtgeschäft 2014 ausgezeichnet. Damit würdigt die asiatische Airline die gelungene Zusammenarbeit des vergangenen Jahres und unterstrich auch die Bedeutung des Flughafens Frankfurt in ihrem internationalen Luftfracht-Netz.

„Hohe Professionalität und Verlässlichkeit“

„Frankfurt ist ein wichtiges Standbein für uns in Europa. Auch im letzten Jahr spürten wir wieder deutlich, mit welchem großem Engagement die FCS im Frachtgeschäft agiert. Hohe Professionalität und Verlässlichkeit in der Abwicklung unserer Aufträge hier in Frankfurt waren stets gewährleistet“, bekräftigt Direktionsassistentin Joanna Hu die Entscheidung ihrer Airline. Auch die Verantwortlichen von Fraport Cargo Services loben die Kooperation beider Unternehmen: „Wir freuen uns sehr über diese Würdigung unserer Arbeit an einem der größten und wichtigsten Luftfrachtdrehkreuze der Welt und sind überzeugt, dass auch in Zukunft beide Parteien von der guten Zusammenarbeit profitieren werden“, kommentierte Andreas Helfer, Geschäftsführer der FCS, stellvertretend für die gesamte Belegschaft den Erfolg.

Seit Mai 2009 besteht die vertragliche Partnerschaft zwischen der Fraport Cargo Services und Air China Cargo. Die chinesische Fluggesellschaft gehört zu den größten Kunden des Fraport Tochterunternehmens.

Wo es viel Contra gibt, gehört auch ein Pro hin

Folgender Leserbrief unseres Mitglieds Michael Martell aus Frankfurt zum 'Fluglärm-Dialog' von OB Feldmann wurde in der 'Frankfurter Rundschau' am Dienstag, den 02. Juni 2015 veröffentlicht:

Zu: „Becker rügt den OB“ FR-Frankfurt vom 29. Mai 2015

Da lädt der Frankfurter OB Peter Feldmann (SPD) Gäste aus Stadtgesellschaft, Magistrat und Fraktionen für Montag zu einem „Dialog“ zwischen Flughafen-Gegnern und städtischen Vertretern zum Thema „Fluglärm“ in die „Gudd Stubb“ der Stadt ein – und die in Frankfurt ansässige Bürgeraktion PRO Flughafen wird nicht eingeladen. Da kann man sich als Frankfurter des Eindrucks nicht erwehren, dass Feldmann nicht „unser aller OB“ zu sein scheint, sondern dass er wohl lieber nur Kritikern und Gegnern des Flughafens und seines Ausbaus Gehör verschaffen möchte. Wie verträgt sich das mit seinem Amt als OB? Sind da nicht Neutralität und Fairness gefragt? Wie soll so ein „Dialog“ stattfinden? Oder ist der gar nicht wirklich erwünscht? Sollen am Ende dieses Abends im Kaisersaal nur die Meinungen und Einstellungen bestätigt und bestärkt worden sein, die vor Beginn dieses sogenannten „Dialogs“ schon bestanden?

Wo viele „Contras“ gesetzt werden, da gehört auch mindestens ein „PRO“ hin. In diesem Sinne, Herr Oberbürgermeister, ist es an Ihnen, aus diesem „Monolog“ noch einen echten DIALOG zu machen! Die Bürgeraktion PRO Flughafen setzt sich für die umwelt- und bürgerverträgliche Entwicklung des Frankfurter Flughafens ein. Wohlgermerkt: Wir sind Bürger dafür! Und warum wird diese Position zu diesem „Dialog“ nicht eingeladen?

Facebook: PRO Flughafen-Fanseite

Wir sind als 'Bürgeraktion PRO Flughafen e.V.' bei Facebook präsent. Wir informieren dort über tagesaktuelle Ereignisse oder auch interessante Hintergrundgeschichten rund um den Frankfurter Flughafen.

Weniger Fluglärm ist Fakt

Fluglärmreport 2015

Der Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft BDL hat die Fakten in seinem Fluglärmreport 2015 zusammengetragen. Hier ein kurzer Überblick. Den vollständigen Text findet man im Internet unter: <https://www.bdl.aero/de/bdl-reports/fluglarmreport-2015>

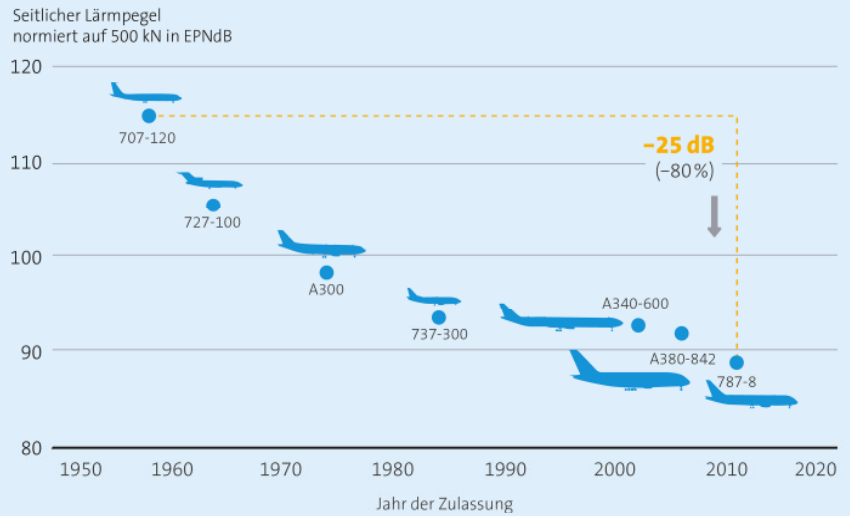
Das Bundesumweltministerium ermittelt alle zwei Jahre für seinen Report „Umweltbewusstsein in Deutschland“ wie stark sich die Deutschen von verschiedenen Lärmquellen gestört fühlen. Die Auswertung zeigt: Der Anteil derjenigen, die sich von Fluglärm mittelmäßig, stark oder sehr stark belästigt fühlen, hat sich von 17 Prozent im Jahr 2006 auf sechs Prozent im Jahr 2014 reduziert. Ein enormer Erfolg in Anbetracht der Tatsache, dass die Zahl der Flugbewegungen kontinuierlich zugenommen hat und die Bevölkerung durch Neu- und Ausbauprojekte stärker für das Thema Fluglärm sensibilisiert ist

Weniger Menschen betroffen

Nach einer Vorschrift der EU wurde erstmals 2007 der Verkehrslärm in Europa erfasst. Die neuesten Zahlen für Deutschland stammen aus dem Jahr 2012 und zeigen, dass 8.500 Menschen weniger von Fluglärm betroffen sind als 2007, obwohl zwei Flughäfen mehr bei der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.

Nach einer Auswertung des Umweltbundesamtes sind in Deutschland 10,2 Millionen Menschen von Straßenlärm und 8,2 Millionen Menschen von Schienenlärm mit einem durchschnittlichen Schallpegel von mehr als 55 dB(A) betroffen. Von Fluglärm sind es wesentlich weniger, nämlich nur 738.000 Menschen.

Entwicklung der Lärmemissionen bei Flugzeugen



* EPNdB: Effective Perceived Noise in Decibels
Quelle: CFD-Software E+F GmbH Berlin

www.bdl.aero

Mehr Passagiere, mehr Fracht, weniger Flugbewegungen

Im Luftverkehr bedeuten steigende Passagierzahlen nicht automatisch einen genauso starken Anstieg von Flugbewegungen. An deutschen Flughäfen werden heute deutlich mehr Passagiere und Fracht transportiert als noch vor 20 Jahren, aber die Flugbewegungen sind nicht in gleichem Maße gestiegen. 1991 gab es in Deutschland 77 Millionen Passagiere. Bis 2014 hat sich die Zahl fast verdreifacht auf 208 Millionen Passagiere – ein Plus von 168 Prozent. Die Flugbewegungen sind lediglich um 57 Prozent angestiegen.

Leisere Flugzeuge

Die Flugzeuge der neuesten Generation sind um 25 Dezibel und damit um rund 80 Prozent leiser als noch vor 60 Jahren. Airbus A350 und die Boeing 787 – also die modernsten Flugzeuge müssen bei der Zulassung die Lärmgrenzwerte der Vorgängergeneration in Summe um mindestens zehn Dezibel unterschreiten.

Einige Flugzeugtypen wie die Boeing 747-8 und der Airbus A380 unterschreiten heute sogar schon die aktuellen Grenzwerte um 15,6 bzw. 16,7 Dezibel.

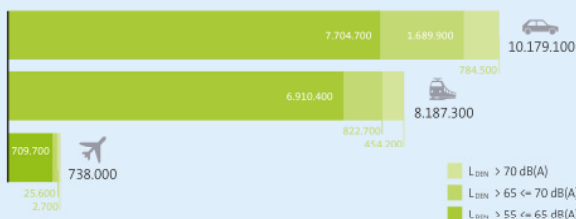
Deutsche Fluggesellschaften

Deutsche Fluggesellschaften haben relativ moderne Flotten. Für die kommenden Jahre haben sie bereits 230 Flugzeuge im Wert von mehr als 32 Milliarden Euro bestellt. Durchaus auch im eigenen Interesse: Moderne Flugzeuge sind nicht nur leiser, sie verbrauchen auch deutlich weniger Kerosin.

Gemeinsame Anstrengungen

Die Europäische Union verfolgt gemeinsam mit ihren Mitgliedstaaten und der europäischen Luftfahrtindustrie ein ehrgeiziges Ziel: Ausgehend vom Stand der Technik des Jahres 2000 sollen die Entwicklungen in der Flugzeugtechnologie bis zum Jahr 2050 zu einer Lärmreduzierung von 65 Prozent führen. Dies entspricht einer Reduzierung um 15 Dezibel.

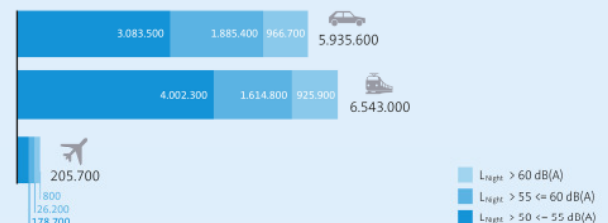
Betroffene von Verkehrslärm in Deutschland



Quelle: Umweltbundesamt (UBA) 2015

www.bdl.aero

Betroffene von Verkehrslärm in Deutschland (nachts)



Quelle: Umweltbundesamt (UBA) 2015

www.bdl.aero

Von Wirbelschleppen und Dachschäden

Jeder kennt heute die Schlagzeilen und großen Fotos in der Lokalpresse, wenn irgendwo in den Kommunen um den Flughafen Dachziegel vom Dach gefallen sind. Der Bürgermeister kommt und kennt sofort die Ursache: Wirbelschleppen.

Was sind Wirbelschleppen:

Wirbelschleppen sind unsichtbare und unterschiedlich starke Luftverwirbelungen, die während des Flugs durch einen Druckausgleich an den Tragflächen eines Flugzeugs ausgelöst werden. Die beiden Wirbel, an jedem Tragflächeneiner, mehr oder weniger lange hinter sich her. Sie drehen sich gegen den Uhrzeigersinn und driften vom Flugzeug weg nach außen. Weil ihre Kraft allmählich nachlässt, sinken die Schleppwirbel nach unten.

Die Stärke der Wirbelschleppen hängt vor allem von Größe, Gewicht und Gestalt des Flugzeugflügels ab. Durch Veränderungen der Tragflächenform wurde bei den neuen Flugzeugen die Intensität von Wirbelschleppen erheblich gemindert.

Dachschäden

Wirbelschleppen können beim Landeanflug in besonders ungünstigen Situationen überflogene Dächer beschädigen. Allerdings: Nach Beurteilung von Fachleuten waren in den letzten 24 Monaten 60 Prozent der Fraport gemeldeten Dachschäden waren, nicht auf Wirbelschleppen zurückzuführen.

Information und Unterstützung

Wegen der wenigen tatsächlichen Schäden wurde Fraport zu einem präventiven Sicherungsprogramm in einem genau definierten Gebiet mit rund 6.000 Gebäuden in den Gemeinden Flörsheim und Raunheim und wenigen Gebäuden in Neu-Isenburg, Frankfurt, Hattersheim und Kelsterbach verpflichtet. Bisher haben aber nur knapp ein Drittel der Anspruchsberechtigten Anträge eingereicht und etwas mehr als 820 Dächer sind bisher erst geklammert worden. Alle wichtigen Informationen findet man

im Internet auf der Fraport Homepage unter Nachhaltigkeit / Dachsanierungsprogramm.

Fraport bietet Information und Unterstützung bei allen Fragen zu Dachsanierung und Schallschutz unter der Rufnummer 0800 / 2 34 56 79 an.

Wer spielt da verrückt?

96 Prozent weniger Nachtflüge 25 Prozent mehr Beschwerden

Von 2005 bis 2014 sind die Starts und Landungen am Frankfurter Flughafen in der Nacht zwischen 23 und 5 Uhr durch das Nachtflugverbot erheblich zurückgegangen, nämlich von 20.430 auf 835. Obwohl also 2014 nur noch 4 Prozent der Flüge in dieser Zeit stattfinden, also 96 Prozent wegfielen, ist die Zahl der Beschwerden von 183.400 auf 228.600 gestiegen. Oder noch einmal: 96 Prozent weniger Flüge – 25 Prozent mehr Beschwerden!

Dies und weitere Informationen über den Flughafen und, wie man dort den Lärm bekämpft, erfährt man im aktuellen „Schallschutzbericht 2014/15“ der Fraport, der auch im Internet zum Download zur Verfügung steht.

Fra-Zahlen im Mai: Auf gutem Kurs

Auch im Mai bleibt der Frankfurter Flughafen bei den Passagieren auf Rekordkurs. Mit einem Plus von 5,4 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat erreichte FRA mit rund 5,6 Millionen Fluggästen das beste Mai-Ergebnis seiner Geschichte. In diesem Jahr wurde ebenso erstmals Mai und gleich an zwei Tagen mit 202.000 und 208.700 Fluggästen die 200.000er Grenze überschritten. Begünstigt wurde diese Entwicklung auch dadurch, dass anders als im Vorjahr das Pfingstfest im Mai lag und so der Start in die Pfingstferien in auch diesem Monat stattfand.

Die Anzahl der Flugbewegungen stieg nur leicht um 0,7 Prozent. Der Trend der letzten Monate, dass größere und besser ausgelastete Flugzeuge in Frankfurt starten und landen setzte sich fort.

PRO Flughafen – Bürgerinteressen vertreten

Unsere Organisation:

Wir sind das Diskussions- und Aktionsforum zahlreicher Bürgerinnen und Bürger im gesamten Rhein-Main-Gebiet. Wir bekennen uns zum Frankfurter Flughafen und dessen Wachstum und verstehen uns als Bindeglied zwischen den Menschen unserer Region und der Wirtschaft zum Flughafen. Die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung befürwortet unsere Ziele, wie die repräsentativen Meinungsumfragen zeigen.

Unsere Ziele:

- * Stärkung der Akzeptanz des Frankfurter Flughafens in Wirtschaft und Gesellschaft,
- * Fortsetzung des Dialogs mit den Betroffenen im Rahmen des von uns mitinitiierten „Umwelt- / Nachbarschaftshauses“,
- * Forderung nach permanenten technischen und administrativen Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms.

Unsere Aktivitäten:

Informationen, Argumentationen, Kundgebungen, Diskussionen, sowie vertiefende Gesprächsrunden zur Flughafen-Debatte.

Vorstand der Bürgeraktion PRO Flughafen e. V.:

Vorsitzende:

- Christel Karesch, Dipl. Sozialwirtin, Frankfurt

Stellvertreter:

- Franz Blum M.A., Mainz
- Klaus-Peter Willsch MdB, Hohenstein-Holzhausen

Schatzmeister:

- Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn MdL, Staatsminister a.D., Bad Vilbel

Besitzer:

- Alfons Faust, Rechtsanwalt, Dietzenbach
- Kurt J. Fink, Speditionskaufmann
- Michael Herrmann, Intendant Rheingau Musik Festival, Oestrich-Winkel
- Sven Kleinschmidt, Dipl.-Ing., Frankfurt
- Michael Martell, GF Newswerk PR, Frankfurt
- Klaus Rohletter, Vorstandsvorsitzender Bauunternehmung Albert Weil AG, Limburg
- Horst Schmittiel, Bürgermeister a.D., Sulzbach / Taunus
- Ernö Theuer, Unternehmer, Frankfurt, Limburg
- Claus Wisser, Unternehmer, Frankfurt