

7. Ausgabe, 28. Juli 2005

Fluglärmsgesetznovelle erneut gescheitert

Die Novellierung des Fluglärmsgesetzes ist erneut gescheitert. Zwar konnten sich Bundesumwelt-, Bundesverkehrs- und Bundesverteidigungsministerium nach langwierigen, zähen Verhandlungen am 25. Mai auf einen gemeinsamen Gesetzentwurf einigen. Doch das Gesetzesvorhaben fiel schließlich der Ankündigung von Neuwahlen zum Opfer. Nach einer »routinemäßigen« Sitzung des Koalitionsausschusses erklärte SPD-Chef Franz Müntefering Mitte Juni, das Fluglärmsgesetz und das Verkehrswegebeschleunigungsgesetz seien »ohne Aussicht« ihren Weg durch die Legislative zu finden. Der Versuch, das völlig überholte Fluglärmsgesetz aus dem Jahr 1971 zu modernisieren, war bereits in der vorhergehenden rot-grünen Regierungsperiode aufgrund großer inhaltlicher Unterschiede zwischen Bundesumwelt- und Bundesverkehrsministerium und aus Rücksichtnahme wegen der schwierigen wirtschaftlichen Situation der Luftverkehrswirtschaft nach den Terroranschlägen in New York am 11.9.2001 gescheitert.

Gerd Wiechers, Düsseldorf



Nach Einschätzung des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) hat Bundesumweltminister Jürgen Trittin (Bündnis 90 / Die Grünen) einige Abstriche von seinem ursprünglichen Referentenentwurf vom 22. Juni 2004 machen müssen. Besonders nachteilig aus Sicht von Fluglärm-betroffenen sind hierbei die Heraufsetzung der Werte für die Festlegung der Tag-Schutzzone 1 und 2 an neuen oder wesentlich baulich erweiterten militärischen Flugplätzen um 3 Dezibel, die Anwendung der Sigma-Regelung statt der ursprünglich vorgesehenen 100-100-

Regelung bei der Festlegung der Lärmschutzbereiche, die Streichung der Möglichkeit, sieben Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches entschädigungsfrei Bauverbote auszusprechen, und die zeitliche Staffelung der Einführung von Werten für die Festlegung der Nacht-Schutzzone für neue und wesentlich baulich erweiterte Flugplätze. So soll die Nacht-Schutzzone bis zum 31.12.2010 durch einen äquivalenten Dauerschallpegel L_{Aeq} Nacht von 53 dB(A) sowie einen maximalen Innenpegel von $L_{Amax} = 6$ mal 57 dB(A) definiert werden. Erst ab dem 1.01.2011 sollen die ursprünglich im BMU-Entwurf vorgesehenen Werte gelten (L_{Aeq} Nacht = 50 dB(A)) bzw. ein maximaler Innenpegel von $L_{Amax} = 6$ mal 53 dB(A). Aus VCD-Sicht ist der Entwurf insgesamt zwar enttäuschend ausgefallen, er hätte aber durch eine Beratung im Bundestag und Änderungsanträge der Fraktionen durchaus zu einem akzeptablen Gesetz umgestaltet werden können. Insofern ist es sehr bedauerlich, dass das Gesetz nun in dieser Form nicht mehr in den Bundestag eingebracht wird. Das Thema bleibt also auch für die neue Bundesregierung eine wichtige Baustelle.

Eine umfassende Bewertung inklusive synoptischer Darstellung findet sich auf der VCD-Webseite unter www.vcd.org/flugverkehr (Thema »Fluglärmsgesetz«).

Kommt die freiwillige Flugticketabgabe?

»Mit der gleichen Logik könnte man auch Abgaben auf Bücher, CDs, Kühlschränke oder ein Abendessen beim Bundeskanzler einführen, um Entwicklungshilfe oder andere Aufgaben zu finanzieren.« Mit diesen harschen Worten reagierte ein Lufthansa-Sprecher im 2005 auf die Pläne der EU-Finanzminister, eine freiwillige Abgabe auf Flugtickets zu erheben. Eine verpflichtende Abgabe, wie von Deutschland, Frankreich, Belgien und Luxemburg gefordert, war am Widerstand der Mitgliedstaaten mit starken Tourismusaufkommen gescheitert. Die Idee einer Ticketabgabe fiel in den letzten Monaten im Zusammenhang mit der Debatte um die Finanzierung der Millenniumsziele der Vereinten Nationen. Diese verpflichten die Mitgliedstaaten, die Armut in den Entwicklungsländern bis zum Jahr 2015 deutlich zu reduzieren.

Inhalt

- 2** Flughafen Frankfurt
- 3** Klage Airbuswerft
- 4** Erweiterung Flughafen Düsseldorf
- 5** Ausbau Regionalflughäfen, Weeze
- 6** Memmingerberg, Hof-Plauen, Egelsbach
- 7** Augsburg, Kassel-Calden
- 8** Impressum

Nach derzeitigem Stand der Verhandlungen kann jeder Mitgliedsstaat selbst entscheiden, ob er die Abgabe, die bei ein bis zwei Euro pro Ticket liegen soll, bei sich einführt. Auch den Airlines und Flugpassagieren soll es überlassen bleiben, ob sie die Abgabe entrichten oder nicht. Erheblicher Widerstand gegen die Einführung der Abgabe regt sich jedoch nicht nur bei den Fluglinien, sondern auch innerhalb der Europäischen Kommission. Nach der grundsätzlichen Verständigung der Finanzminister im Mai sprachen sich Anfang Juni mindestens zehn Kommissare gegen die freiwillige Ticketabgabe aus. Deren Realisierung dürfte damit wieder in weite Ferne gerückt sein. Da kein Vorschlag der Kommission vorliegt, rechnet man nicht mehr mit einer raschen Einigung, berichtete die Financial Times Deutschland am 6. Juni.

Reinhard Loske, stellvertretender Fraktionsvorsitzender der Bundestagsfraktion von Bündnis90/Die Grünen und Thilo Hoppe, entwicklungspolitischer Sprecher der Fraktion, forderten, trotz der aktuellen Fokussierung auf die Ticketabgabe auch die Besteuerung von Kerosin weiter zu verfolgen. Die Kerosinsteuer, so die Grünen-Politiker, solle für die benötigten Einnahmen und schütze die Umwelt. Aufgegriffen wurde die Abgabe auf Flugtickets auch im Rahmen des G8-Treffens im schottischen Gleneagles. Bernd Pfaffenbach, Gerhard Schröders Berater beim Treffen, sagte gegenüber dem Berliner Tagesspiegel, Deutschland setze sich für eine Flugticketabgabe ein. Angedacht werde eine strecken- und flugklassenabhängige Abgabe von fünf bis zehn Dollar pro Ticket.

Starker Widerstand gegen Ausbau des Frankfurter Flughafens

Der geplante Ausbau des Flughafens Frankfurt ruft erheblichen Protest hervor. Gegen den Bau einer neuen Landebahn haben im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens rund 127.000 Menschen Einspruch eingelegt. Mehr als 60.000 Beschwerden sammelte allein die Initiative »Zukunft Rhein-Main«, ein Zusammenschluss von etwa 30 Kommunen und Verbänden aus Hessen und Rheinland-Pfalz. Die Einwendungen gegen den Ausbau sind Voraussetzung für spätere Klagen. Zunächst steht im September jedoch der Erörterungstermin an. In ihrer Mehrzahl betreffen die Einwendungen nach Informationen des Darmstädter Regierungspräsident Gerold Dieke (FDP) die drohende Lärmbelästigung sowie die Minderung der Grundstückswerte. Sorgen bereitet nach den jetzigen Plänen für die neue Landebahn auch der Verlauf der Flugroute über dem Chemiewerk Ticona. Gerade in der Start- und Landephase ereignen sich Abstürze von Flugzeugen am häufigsten. Die Landesregierung hält jedoch an der bisherigen Variante fest. Es steige zwar die Wahrscheinlichkeit, dass ein Flugzeug über dem Chemiewerk abstürze, dem stehe aber bei anderen Varianten ein höheres Risiko für die Wohnbevölkerung gegenüber, teilte Ende Mai das Hessische Wirtschaftsministerium mit.

Der Flughafenbetreiber Fraport AG will in den Ausbau des Flughafens 3,4 Milliarden Euro investieren. Die Kapazität des Flughafens soll so von rund 460.000 auf etwa 660.000 Starts- und Landungen erhöht werden. Kernstück ist neben der neuen Landebahn ein drittes Passagier-Terminal und die Wartungshalle für den neuen Großraum-Jumbo A 380. 2009 soll die Landebahn in Betrieb genommen werden. Die Fraport AG gehört zu 20 Prozent der Stadt Frankfurt, 32 Prozent liegen beim Land Hessen, 18 Prozent beim Bund, 30 Prozent sind im Streubesitz. Wirtschaft und Politik versprechen sich von dem Flughafen ausbau einen Arbeitsplatzeffekt von rund 100.000 weiteren Jobs. Dabei handelt es sich aber lediglich um eine Prognose. Unabhängige Gutachten zur Entwicklung der Arbeitsplätze am Flughafen fehlen. Sicher ist bisher nur, dass der Flughafenbetreiber Fraport AG in Zukunft verstärkt auf billige Arbeitskräfte zurückgreifen wird. Wie der Vorstand im April diesen Jahres verlautbaren ließ, sollen künftig bis zu 20 Prozent der Beschäftigten außerhalb der Muttergesellschaft arbeiten – zu schlechteren Tarifkonditionen. Die Dienstleistungsgewerkschaft Verdi hat gegen die Pläne bereits Widerstand angekündigt.

Weitere Informationen zum Ausbau des Frankfurter Flughafens bietet die Homepage der Initiative »Zukunft-Rhein-Main – Aktion gegen Flughafen-Ausbau«: www.zukunft-rhein-main.de

Frankfurt Airport

Passagierzahl / Kapazität:	51,1 Mio. / 56 Mio. (2004)
Flugbewegungen:	477.475 (660.000 nach Ausbau); 458.865 (2003)
Beschäftigte (direkt):	24.182 (2004)
Ausbauvorhaben:	Landebahn Drittes Passagierterminal A380-Wartehalle
Ausbaukosten:	3,4 Milliarden Euro
Wirtschaftliche Situation:	Konzernumsatz (2004): 1,99 Mrd. Euro
Konzernüberschuss:	136,4 Mio. Euro (2004)

Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet nimmt weiter zu

Der Fluglärm hat im Rhein-Main-Gebiet seit dem Jahr 2001 kontinuierlich zugenommen. Dies ergaben Fluglärmmessungen des Flughafenbetreibers Fraport AG (vgl. Tabelle in der Fraport-Zeitung »Start frei«, Nr. 4/2004, Seite 5: www.startfrei-online.de/pdf/SF_4_2004.pdf, sowie Nr. 2/2005, Seite 5)

Fraport-Sprecher Wolfgang Schwalm führt die Lärmzunahme auf den starken Wiederaufstieg militärischer Flugbewegungen nach dem 11. September 2001 zurück. Einem erhöhten Lärmaufkommen sehen sich auch all diejenigen gegenüber, die in der Einflugschneise der

geplanten Northwest-Variante wohnen. Der Flughafenbetreiber Fraport reagierte darauf bereits im Vorfeld mit einem freiwilligen Ankaufprogramm für Wohnimmobilien bzw. Ausgleichszahlungen. Im Gegenzug müssen die Anwohner dann auf gerichtliche Schritte gegen den Ausbau verzichten. Am geplanten Nachtflugverbot zwischen 23.00 und 5.00 Uhr hält Fraport fest. Dies war ein wesentliches Ergebnis des so genannten Mediationsverfahrens zwischen Gegnern und Befürwortern des Flughafenausbaus. Mehrere Fluggesellschaften planen allerdings gegen das generelle Verbot vorzugehen. Die Deutsche Lufthansa als mit Abstand größte Fluglinie in Frankfurt befürchtet etwa Schäden für ihr Frachtgeschäft. Sie befürwortet deshalb eine Kontingentregelung, mit der lärmärmere Maschinen gefördert werden. Lufthansa Cargo droht sogar mit der Verlagerung ihres Standorts nach Leipzig, sollte es keine Ausnahmeregelungen geben. Dagegen hat Ministerpräsident Roland Koch (CDU) der Region das Versprechen gegeben, es werde kein Ausbau ohne Nachtflugverbot geben.



Airbus A380-Fertigungshalle in Toulouse/Frankreich www.pressestext.de

Klagen gegen Airbus-Werft abgewiesen

Die Wartungshalle am Frankfurter Flughafen für den Airbus A380 darf gebaut werden. Vor dem hessischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) in Kassel sind Klagen mehrerer Kommunen aus dem Rhein-Main-Gebiet sowie des hessischen Landesverbandes des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) gegen den Bau der A380-Flugzeugwerft Ende Juni abgewiesen worden. Die Gegner des Projektes hatten argumentiert, dass die außerhalb des bisherigen Flughafengeländes geplante Halle ein bis zu 20 Hektar großes wertvolles Bannwaldgebiet zerstöre und zusätzlichen Lärm erzeuge. Dabei könne die Halle auch auf dem bestehenden Flughafengelände errichtet werden, so etwa auf den Ende 2005 frei werdenden Flächen des amerikanischen Stützpunktes. Das Gericht bezweifelte zwar nicht, dass die Lebensräume vieler Tiere und Pflanzen durch die 350 Meter lange, 140 Meter breite und 40 Meter hohe Halle erheblich beeinträchtigt werden, das öffentliche Interesse an der Wartungshalle sei noch erheblicher.

So stärke die Halle die Funktion des Flughafens als Drehkreuz und schaffe »hochqualifizierte und zukunftsorientierte Arbeitsplätze«. Gegen das Bauvorhaben hat es insgesamt rund 40.000 Einwendungen gegeben. Der Flughafen hat die US-Airbase als mögliche Alternative mit Hinweis auf Terminzwänge zurückgewiesen. Nun soll bereits im September mit dem Bau der Halle begonnen werden. Im Jahr 2007 soll sie fertig sein, rechtzeitig bevor die Lufthansa ihre ersten A380-Flugzeuge bezieht. Der BUND prüft derzeit, ob er Beschwerde gegen die Nichtzulassung einer Revision gegen die Entscheidung des VGH vor dem Bundesverwaltungsgericht einlegen soll.

A380 kommt Hamburg teuer zu stehen

Der Ausbau der Landebahn für das Airbus-Gelände in Hamburg-Finkenwerder wird nach Aussage eines Sprechers der A380-Realisierungsgesellschaft teurer, als die bisherigen Planungen dies vorsahen. Einem Bericht des NDR zufolge könnten sich die Mehrkosten auf bis zu 50 Millionen Euro belaufen. Der erhöhte Finanzierungsbedarf geht dabei zurück auf die Kosten für den Erwerb der benötigten Flächen sowie Umplanungsarbeiten, die entstünden, weil immer noch zwei Grundstücksbesitzer den Verkauf ablehnten. Schon jetzt hat die Stadt Hamburg allein für die Bereitstellung des Geländes für den Airbus-Konzern 665 Millionen Euro ausgegeben. Die Landebahnverlängerung fällt mit weiteren 56 Millionen Euro ins Gewicht.

Rechtliche Einwände gegen den Werksausbau hat das Hamburger Oberverwaltungsgericht vor kurzem zurückgewiesen. Die Zunahme des Fluglärms, die durch mehr Flüge infolge der Werksverweiterung zu erwarten sei, hielt das Gericht für zumutbar. Das Vorhaben diene »mittelbar dem Gemeinnutz«, so dass der Kläger lediglich Anspruch auf Lärmschutzfenster und -lüfter habe. Eine Überprüfung europarechtlicher Vorgaben zum Naturschutz oder möglicher Mängel des Planfeststellungsbeschlusses unterließ das Gericht mit der Begründung, dass die individuellen Rechte des Bürgers nicht berührt würden. Die Elbbucht Mühlenberger Loch, die zum europäischen Biotop-Netz »Natura 2000« gehört, wurde zur Verlängerung der Werkspiste bereits teilweise zugeschüttet. Die EU-Kommission hatte das Projekt wegen des »überwiegenden öffentlichen Interesses« im März 2002 gebilligt. Wichtige Dokumente, die die Kommission zu dieser Entscheidung bewogen, bleiben nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs unter Verschluss. So dürfen EU-Staaten die Veröffentlichung von Dokumenten verhindern, die aus dem eigenen Land stammen. Papiere deutscher Behörden und ein Schriftwechsel des Bundeskanzlers wurde von Brüssel auf Drängen der Bundesregierung nicht herausgegeben.

Flughafen Hamburg-Finkenwerder

Beschäftigte (direkt): ca. 2000

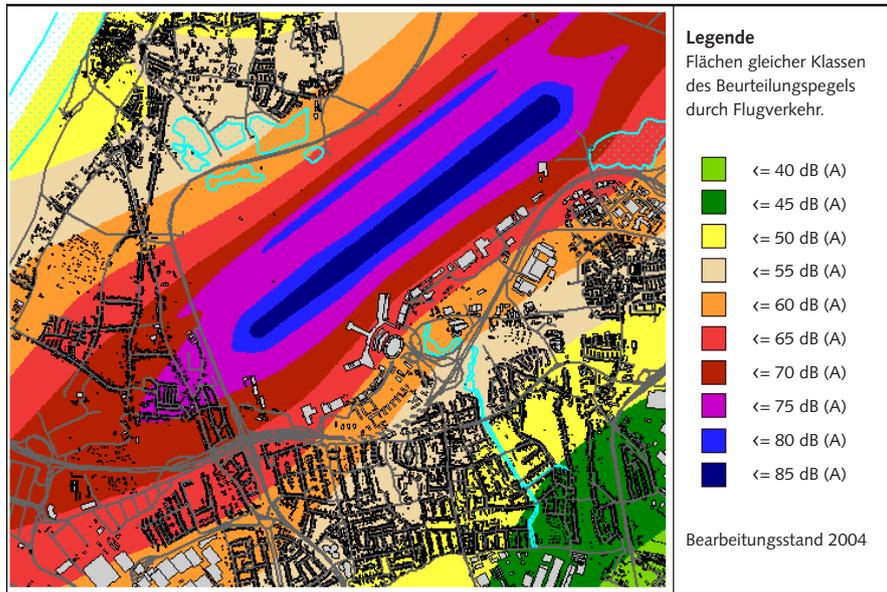
Ausbauvorhaben: Verlängerung der Landebahn für Airbuswerk

Ausbaukosten: **Bereitstellung Gelände: 665 Mio. Euro /**
Verlängerung: 56 Mio. Euro

Flughafen Düsseldorf drängt auf die Erweiterung der Kapazität

Nach der Abweisung einer Sammelklage gegen die Betriebsgenehmigung aus dem Jahr 2000 durch das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster im Dezember 2004 will der Düsseldorfer Flughafen seine Kapazitäten erheblich ausweiten. Die vom Gericht bestätigte Betriebsgenehmigung erlaubt rund 120.000 Flugbewegungen in den

Allerdings wird der Angerland-Vergleich in letzter Zeit zunehmend ausgehöhlt. Schon jetzt dürfen Flugzeuge von Fluggesellschaften, deren Basis Düsseldorf ist (»Homecarrier«), bis um 24:00 Uhr landen, darüber hinaus erlaubt eine Ausnahmeregelung verspäteten Flugzeugen die Landung bis um 23:30 Uhr. Christoph Lange, Vorsitzender der Bürgerinitiative »Bürger gegen Fluglärm«, wirft den Fluggesellschaften vor, diesen Zeitpuffer längst mit einzuplanen. Nach detaillierten Erhebungen der Bürgerinitiative wurden durch den Flughafen wiederholt mehr als die genehmigten Flugbewegungen geplant und durchgeführt. An manchen Tagen ermittelte die Initiative bis zu 20 Flugzeuge, die das Nachtflugverbot nicht einhielten, wobei es sich um geplante und koordinierte Flugbewegungen entsprechend der Angaben auf der Homepage des Flughafens handelte. Oliver Keymis, verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion von Bündnis90/Grünen im nordrhein-westfälischen Landtag, der diesen Sachverhalt zum Gegenstand einer kleinen Anfrage machte, bekam vom Düsseldorfer Verkehrsministerium die ernüchternde Antwort, dass das Ministerium nichts gegen diesen Rechtsverstoß tun könne, sondern vielmehr der Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland verantwortlich sei, der für die Vergabe von Zeiträumen (sog. Slots) zuständig ist (Landtagsdrucksache 13/6295).



Fluglärm am Düsseldorfer Flughafen

Landeshauptstadt Düsseldorf /Umweltamt

sechs verkehrsreichen Monaten Mai bis Oktober. Tatsächlich geflogen werden derzeit rund 100.000 Flüge. Der Flughafen hat nun einen Antrag auf Erweiterung der bisherigen Betriebsgenehmigung im Hinblick auf die Erhöhung der Stundeneckwerte gestellt, wodurch bis zu 130.000 Flugbewegungen in den genannten Monaten möglich sein sollen. Laut Antrag sollen zwischen 6:00 und 22:00 Uhr 45 Starts oder Landungen pro Stunde erfolgen; nach dem letzten Genehmigungsverfahren waren es in dieser Zeit maximal 38 Flugbewegungen. Auch zwischen 22:00 und 23:00 Uhr soll es 45 Landungen geben; bisher sind es 15 im Winter und 25 im Sommer.

Der Flughafen Düsseldorf verfügt laut dem Planfeststellungsbeschluss von 1983 über eine Start- und Landebahn (Einbahnkapazität) sowie über eine nördlich parallel gelegene Ausweichbahn für betrieblich bedingte Notwendigkeiten. Das OVG Münster bestätigte noch einmal die Gültigkeit des 1965 zwischen den Umlandgemeinden und der Flughafengesellschaft geschlossenen Angerland-Vergleiches, stellte aber auch klar, dass im Einzelfall Anpassungen erlaubt sind. Der Angerland-Vergleich sieht neben dem technisch bestmöglichen Schutz der Anwohner vor Fluglärm auch ein von 22:00 bis 6:00 Uhr herrschendes Nachtstartverbot vor. Ebenfalls Bestandteil des Vergleiches ist die Festlegung, dass eine Erweiterung der Grenzen des Flughafens und eine Erweiterung des Startbahnsystems über die Planung des Generalausbauplans hinaus verzichtet wird. Dieser Generalausbauplan beschreibt daher den Endausbauzustand.

Die wirtschaftliche Entwicklung von Düsseldorf International

Mit über 15,3 Millionen Passagieren wurden am Düsseldorfer Flughafen 2004 etwa eine Million Passagiere mehr gezählt als noch 2003. Die Zahl der Starts und Landungen stieg im gleichen Zeitraum um etwa acht Prozent auf 200.584. Die Hauptursache für dieses Wachstum ist die Zunahme der Streckenangebote im Billigflug-Segment. Die Billigflieger, in erster Linie ist hier Air Berlin zu nennen, fertigten 1,6 Millionen Passagiere ab, etwa 80 Prozent mehr als noch 2003. Die Umsatzerlöse der Flughafen Düsseldorf GmbH erhöhten sich um rund 7 Prozent auf 321 Millionen Euro, der Konzerngewinn betrug 3,1 Millionen Euro.

Düsseldorf International

Passagierzahl / Kapazität:	15,3 Mio. / 22 Mio. (2004)
Flugbewegungen:	200.584 (2004); 186.159 (2003)
Beschäftigte (direkt):	2.550 (2002)
Vorhaben:	Erweiterung der Betriebsgenehmigung
Wirtschaftliche Situation:	Umsatz (2003): 321 Mio. Euro
Jahresergebnis (2003):	3,1 Mio. Euro

Luftverkehrswirtschaft kritisiert Ausbau der Regionalflughäfen

Die derzeitige Praxis, Flugplätze mit Steuermitteln zu dauerhaft defizitären Regionalflughäfen auszubauen, stößt zunehmend auch auf Kritik durch die Luftverkehrswirtschaft. Insbesondere die Lufthansa beklagt, dass Regionalflughäfen häufig Prestigeobjekte seien, mit denen die Politik auf regionaler und kommunaler Ebene vergeblich versuche, die Wirtschaft in der Region anzukurbeln. Resultate dieser Politik seien zu viele Kleinflughäfen, die untereinander und mit den etablierten Flughafenstandorten um jeden Flugpassagier ringen. Die wirtschaftlichen Planungen der konkurrierenden Regionalflughäfen greifen dabei häufig auf die gleichen potenziellen Einzugsgebiete zurück. Auch die positiven wirtschaftlichen Effekte auf die Region, Touristenströme, neue Arbeitsplätze und Investitionen werden in hohem Maße überbewertet und bleiben meist weit hinter den Erwartungen zurück. Gerade den Billigfliegern werde in vielen Fällen die steuerfinanzierte Infrastruktur der Flughäfen aus reiner Abhängigkeit zu Konditionen angeboten, die ein kostendeckendes Wirtschaften der Flughäfen praktisch unmöglich machen. So tragen die Billigflieger kaum zur Finanzierung der Flughäfen bei. Gleichzeitig gefährdet dieser aus öffentlichen Beihilfen mitfinanzierte Billigflugverkehr profitable Fluglinien und kostendeckend bzw. gewinnbringend wirtschaftende Flughäfen. Durch hochsubventioniert geschaffene Arbeitsplätze werden so gleichzeitig andernorts nicht subventionierte Arbeitsplätze gefährdet. Neben der Art der Finanzierung der Regionalflughäfen richtet sich die Kritik der Lufthansa gegen eine am tatsächlichen Bedarf weitgehend vorbeigehende Kapazitätsplanung. Derzeit sind acht der 48 deutschen Flughäfen in der Lage, über 90 Prozent des gesamten deutschen Fluggastaufkommens abzudecken, und dies mit steigender Tendenz. »Bei einigen Flughafengesellschaften herrscht der Irrglaube vor, dass Kapazität allein Verkehr anzieht.«, sagt Achim Fechtel, Mitautor des u.a. im Auftrag der Lufthansa erstellten Masterplans der Initiative Luftverkehr zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur.

Der Masterplan findet sich unter: www.initiative-luftverkehr.de
Weitere Positionen der Lufthansa finden sich in deren »Politikbrief« unter <http://konzern.lufthansa.com/de/html/presse/politikbrief/>

Experten warnen vor Flughafen-Ruinen

Laut einem aktuellen Gutachten der Unternehmensberatung Booz Allen Hamilton sind mehr als die Hälfte aller Flughäfen in Europa nicht auf den radikalen Wandel der Luftfahrt vorbereitet. Wie das Handelsblatt in ihrer Ausgabe vom 31. Mai 2005 berichtet, stuft der Autor der Studie, Jürgen Ringbeck, insbesondere viele deutsche Flughafenstandorte als existenzgefährdet ein. Mit 77 Standorten, die über eine Start- und Landebahn von mehr als 2400 Metern verfügen, habe Deutschland die dichteste Flughafeninfrastruktur Europas. Die fehlende Bundeskompetenz führe zu unsinnigen Ausbauvorhaben wie derzeit in Kassel-Calden. Daniel Stelter von der Unternehmensberatung Boston Consulting kritisiert laut Handelsblatt, dass die Subventionen in Provinzflughäfen gemessen an den Kosten pro Arbeitsplatz »schlimmer als im Kohlebergbau« seien. Weitere Informationen unter: www.boozallen.de/content/presseforum/4aax_0506_airport.asp

Mit dem Billigflieger in die roten Zahlen: Das Beispiel Weeze

Der ruinöse Wettbewerb zwischen deutschen Flughäfen zeichnet sich derzeit besonders dramatisch im niederrheinischen Weeze ab. Den Flughafen in der Nähe zur niederländischen Grenze nutzen zur Zeit zwischen 600.000 und 700.000 Passagiere im Jahr. 2004 waren es noch 800.000 Reisende - und dies bei einer Kapazität von 2,5 Millionen Passagieren. Die Verluste betragen entsprechend rund sieben Millionen Euro jährlich. An ein Aus des Flughafens Weeze ist jedoch für die private Betreibergesellschaft aus den Niederlanden um den Geschäftsmann Hermann Buurman nicht zu denken. Hierfür sorgen schon umfangreiche Subventionen, die der Kreis Kleve aus seinen Haushaltsmitteln bereitstellt. Im Juni 2004 gewährte der Kreis einen Kredit in Höhe von 3,5 Millionen Euro. Weitere 6,5 Millionen Euro kommen nun nach dem Willen der CDU im Kreistag hinzu. Die Schulden des Flughafens gegenüber dem Kreis belaufen sich damit auf insgesamt 23,8 Millionen Euro. Die Kredite samt Zinsen sind erst im Jahr 2010 zurückzuzahlen. »Der Kreis hat sich als Bank für den Investor betätigt«, schimpft Ute Sickelmann, die für Bündnis 90/Die Grünen im Klever Kreistag sitzt. Zudem fehlten Zahlen und prüfbares Material, mit der die wirtschaftliche Situation des Flughafens im Vorfeld der Entscheidung hätte bewertet werden können. Kritik kommt auch von Seiten der Kevelaerer Bürgervereinigung, die sich in einer Resolution - übrigens mit Unterstützung eines Teils der Kevelaerer CDU-Fraktion - gegen jede weitere Subventionierung des Flughafens ausspricht. Ulrike Ulrich, CDU-Fraktionsvorsitzende im Klever Kreistag, zeigt sich indes unbeeindruckt: Der Flughafen habe ein großes Potential und sei ein »Jobmotor für die Region«.

Erst kürzlich gingen jedoch 100 der 350 Arbeitsplätze am Flughafen mit dem Konkurs des niederländischen Billigfliegers V-Bird verloren, der bis zu seiner Pleite rund die Hälfte der Starts und Landungen in Weeze anbot. Laut Ludger van Bebbber, Geschäftsführer des Flughafens, ist ein Passagieraufkommen von jährlich 2,5 Millionen notwendig, um Weeze aus den roten Zahlen zu holen. Dies bedeutet, dass in Weeze nur bei hundertprozentiger Auslastung kostendeckend gearbeitet werden kann. Das Erreichen solcher Passagierzahlen dürfte vor dem Hintergrund der immensen Konkurrenz am Boden als relativ unrealistisch bezeichnet werden. Werner Reh, Luftverkehrsexperte des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland, rechnet nicht mit dem Überleben des Standortes Weeze. Selbst mit 800.000 Reisenden sei nicht dauerhaft zu rechnen. »Man braucht eine große Bevölkerungsdichte und eine gute Infrastruktur, um so einen Flughafen langfristig am Leben zu halten.«

Airport Weeze

Passagierzahl / Kapazität:	800.000 / 2,5 Mio. (2004)
Flugbewegungen:	3.284 (1. Quartal 2004); 1.210 (1. Quartal 2003)
Beschäftigte (direkt):	ca. 250 (2004)
Vorhaben:	keine
Wirtschaftliche Situation:	Verluste: 7 Mio. Euro (2004)
Schuldenstand:	23,8 Mio. Euro (2005)

Flughafen Memmingerberg: Ausbau wider Willen

Allgäuer Politiker setzen allen Bürgerprotesten zum Trotz auf den Flugplatz Memmingerberg als regionalen Schwaben-Airport. Zusammen mit der Betreibergesellschaft »Air und Park Allgäu« mit Sitz in Memmingen zeigen sie sich zuversichtlich, den Betrieb des Flughafens noch dieses Jahr aufnehmen zu können. Politische und wirtschaftliche Bedenken werden dabei, befördert durch das definitive Aus für den Mitfavoriten Lagerlechfeld nahe Augsburg, allesamt beiseite geschoben. Die Kosten für den Ausbau des aufgelösten Militärflugplatzes gehen in die Millionen, eine tragfähige Finanzierung durch das Anwerben von Charter-Gesellschaften ist mehr als ungewiss. Das ist auch der Grund, weshalb der bayrische Wirtschaftsminister Otto Wiesheu (CSU), der sonst bei dergleichen Projekten nicht zimperlich ist, Zurückhaltung übt. Widerstand gibt es zudem von einem Großteil der Memminger. Per Bürgerentscheid wandten sich diese mit deutlicher Mehrheit gegen den Flughafenausbau. Die Stadt Memmingen zog nach und verkündete, sich an den Kosten für den Flugplatz in keiner Weise beteiligen zu wollen. Mitte Juni diesen Jahres erteilte auch die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrt-Unternehmen (ADL) dem geplanten Zivilflughafen eine Absage. Laut Süddeutscher Zeitung sagte ADL-Geschäftsführer Detlef Winter bei einer Veranstaltung in Memmingen, dass »keine deutsche Fluglinie irgendein Interesse an Memmingerberg als Verkehrsflughafen« habe. Die Flughafen-Gegner führen darüber hinaus ins Feld, dass sich mit Friedriehafen am Bodensee schon ein Regionalflughafen in unmittelbarer Nähe befinde.

Aktuelle Informationen zum Thema liefert die Homepage des Aktionskreis »Stopp dem Fluglärm, kein Flugplatz Memmingerberg e.V.« unter: www.keinflugplatzmmbg.de

Flughafen Memmingerberg

Ausbauvorhaben: Ausbau des Flughafens
Ausbaukosten: ca. 20 Mio. Euro

Flughafen Hof-Plauen: Finanzielle Zusagen trotz anhaltender Kritik

Der bayrische Wirtschaftsminister Otto Wiesheu (CSU) hat Anfang Februar diesen Jahres einen Zuschuss von 32 Millionen Euro für den Ausbau des Flughafens Hof-Plauen freigegeben, ohne – wie bisher – darauf zu pochen, dass die Betreiber verbindliche Zusagen von Touristikunternehmen vorlegen, Hof ins Programm aufzunehmen. Wiesheu stellte unterdessen klar, dass die Lasten im Falle des Scheiterns des Projekts die dortigen Kommunen zu tragen hätten. Damit entzieht er sich seiner Verantwortung für ein Projekt, für das er selbst »große Risiken« voraussieht. Warnende Stimmen kommen zudem von allen Seiten. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen (ADL) und das Reiseunternehmen TUI erklärten erst kürzlich ihr Desinteresse an einem internationalen Flughafen zwischen Bayern, Sachsen und Thüringen. Die Lufthansa legte nach

und verurteilte die staatliche Subventionierung von Kleinflughäfen, die nur zu Lasten wirtschaftlich gesunder Flughäfen und Airlines gehe. Und schließlich wollen der bayerische Innenminister Günther Beckstein und die Regierung von Oberfranken der ohnehin bereits hoch verschuldeten Stadt Hof die Übernahme einer Bürgschaft von 22 Millionen Euro für den Flughafenausbau verwehren. Dass bei so viel begründetem Zweifel der Ausbau des Flughafens weiter vorangetrieben wird, hat dann mit wirtschaftlichen Erwägungen auch nichts mehr zu tun. In Oberfranken wird 2006 gewählt und da wollen sich sowohl die in vielen Städten regierenden Sozialdemokraten als auch die CSU mit dem vermeintlichen Prestigeobjekt Hof-Plauen groß in Szene setzen. Die Zusage von Wiesheu kommt damit für letztere einer Schützenhilfe gleich.

Der Landesverband Bayern des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) kritisiert die Ausbaupläne und zeigt Alternativen auf. Der Regionalflughafen sei gerade mal 1,5 Stunden vom Flughafen Nürnberg entfernt und habe ohnehin nur Zubringerfunktionen. Eine direkte Bahnverbindung zum Flughafen bestehe nicht, weshalb andere Flughäfen ebenso gut zu erreichen seien. Matthias Striebich, Bahnexperte des VCD Bayern, schlägt vor, die Stadt Hof wieder mit attraktiven Bahnverbindungen im Stundentakt und einem integrierten Taktfahrplan in Richtung Nürnberg, Regensburg und Leipzig / Dresden anzubinden. »Davon hätten die Bürger und die Wirtschaft Hof's wesentlich mehr als von irgendwelchen phantasievollen, aber letztlich völlig unsinnigen Flughafenplänen«, so Striebich.

Flughafen Hof-Plauen

Ausbauvorhaben: Ausbau des Flughafens
Ausbaukosten: 32 Mio. Euro aus bayrischem Staatshaushalt;
22 Mio. kommunaler Eigenanteil

Naturschutz fällt Flughafen Egelsbach zum Opfer

Der Verwaltungsgerichtshof (VGH) Kassel hat im November 2004 die letzte Klage gegen den Ausbau der Start- und Landebahn des Egelsbacher Flugplatzes abgewiesen. Das Gericht widersprach damit der Auffassung des Klägers, des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), wonach naturschutzrechtliche Belange bei dem Vorhaben nicht hinreichend berücksichtigt worden seien. Schon im Oktober 2002 hatte der VGH einen Eilantrag des BUND in der gleichen Sache abgewiesen. Die Richter gaben damals den Weg frei für die Verlängerung der Flugpiste von 410 auf 1400 Meter. Um Natur und Landschaft zu schonen, wurde der im Baugebiet liegende Hegbach umgeleitet und 45.000 Bäume, Büsche und Sträucher als Kompensation für die Eingriffe gepflanzt. Das abschließende Urteil stellt nun fest, dass nationales Artenschutzrecht und europäisches Naturschutzrecht Eingriffe in geschützte Lebensräume aus Gründen »überwiegender Gemeinwohlinteressen« zuließen.

Die Vorstandsprächerin des BUND Hessen, Brigitte Martin, zeigte sich vom Ausgang des Verfahrens nicht überrascht. Der BUND und eine Bürgerinitiative hatten sich für den Erhalt des Bachlaufs und der geschützten Fischart »Groppe« engagiert. Als Folge der Baumaßnahme sei, so Martin, der Bachlauf jedoch inzwischen ausgetrocknet. Die Umsetzung misslang. Das einzige Vorkommen der Groppe im Naturraum sei damit zerstört und die vom Land bereits zugesicherte in Schutznahme nach der FFH-Richtlinie der Europäischen Union nun nicht mehr denkbar.

Flugplatz Egelsbach

Passagierzahl / Kapazität: keine Angaben
 Flugbewegungen / Beschäftigte (direkt): keine Angaben
 Ausbauvorhaben: Verlängerung der Landebahn (abgeschlossen)
 Wirtschaftliche Situation: keine Angaben
Ausbaukosten: 9,4 Mio. Euro

Flughafen Augsburg: Immer tiefer in der Krise

Im Standortstreit um einen schwäbischen Regionalflughafen scheinen nach dem Aus für die Pläne einer zivilen Nutzung des ehemaligen Militärflughafens Augsburg-Lagerlechfeld auch die Tage des Flughafens Augsburg-Mühlhausen gezählt. Inzwischen hat die niederländische Fluggesellschaft Denim Airways als letzte in Augsburg-Mühlhausen verbliebene Fluggesellschaft ihre Linienflüge von Augsburg nach Berlin, Düsseldorf und Zürich gestrichen und die Augsburger Flughafen-Betriebsgesellschaft Insolvenz angemeldet. Augsburgs Oberbürgermeister Paul Wengert (SPD) äußerte sich sehr enttäuscht über den Rückzug von Denim Airways. Nach dem Aus für Lagerlechfeld hatte man in Augsburg wieder verstärkt Hoffnungen in den defizitären Flughafen Mühlhausen gesetzt. Allein in diesem Jahr wird Augsburg-Mühlhausen aller Voraussicht nach einen Verlust von 900.000 Euro erwirtschaften, berichtete der Bayerische Rundfunk in seinem Online-Angebot vom 13. Mai diesen Jahres. Die Stadt Augsburg hat in den vergangenen vier Jahren 20 Millionen Euro zugesprochen, um den Flughafen Mühlhausen am Leben zu halten. Mit dem Rückzug der Holländer wird somit wohl auch der lang geplante, mit 30 Millionen Euro veranschlagte Ausbau des Flughafens zu den Akten gelegt, zumal Wengert praktisch keine Chancen darin sieht, andere Fluggesellschaften nach Augsburg zu holen. Als Reaktion auf das drohende Aus soll nun geprüft werden, wie die Bahn- und Autoanbindung an den Flughafen München verbessert werden kann.

Flughafen Augsburg-Mühlhausen

Passagierzahl / Kapazität: keine Angaben
 Flugbewegungen: keine Angaben
 Beschäftigte (direkt): 59 (2000)
 Vorhaben: Stilllegung möglich
Wirtschaftliche Situation: Verlust: 900.000 Euro (geschätzt für 2005); 20 Mio. Euro kommunale Zuschüsse (2000–2005)

Geplanter Ausbau Kassel-Caldens stößt auf breite Ablehnung

Im Mai diesen Jahres hat das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Kassel-Calden begonnen. »Wer braucht Kassel-Calden?«, fragt derweil Martin Gaebges, Generalsekretär des BARIG (Board of Airline Representatives in Germany e.V.), einem Interessenverband nationaler und internationaler Fluggesellschaften. Gaebges kritisiert auch die Argumentation der Flughafenbefürworter, dass ein Ausbau des Flughafens zu einem wirtschaftlichen Aufschwung des strukturschwachen Nordhessens führe: »Bei einer Anbindung durch eine Billigfluggesellschaft, zum Beispiel nach London, ist fraglich, ob dann tatsächlich Reisende nach Kassel fliegen und dort Geld investieren oder ob es nicht viel wahrscheinlicher ist, dass die Bewohner der Region Kassel nach London fliegen und dort ihr Geld ausgeben.«

Für etwa 150 Millionen Euro soll Kassel-Calden zu einem vollwertigen Regionalflughafen ausgebaut werden. Alle diese Mittel kommen von der öffentlichen Hand, davon 108 Millionen Euro aus dem hessischen Landeshaushalt. Ein privater Investor lies sich bezeichnenderweise nicht finden. Vorgesehen ist dabei eine Ausweitung der Nachtflüge auf bis zu 14 Flüge. Die Flughafen GmbH rechnet mit bis zu 600.000 Fluggästen pro Jahr. Kritiker bezweifeln, dass diese Zahl jemals erreicht werden wird. Auch für die Airlines wäre nach Aussage des BARIG das Interesse an Kassel-Calden gleich Null. Aller Kritik zum Trotz erwartet Hessens Finanzminister Karlheinz Weimar (CDU) bis zu 600 neue Jobs am Flughafen. Bei den geplanten Investitionen bedeutet das etwa 250.000 Euro an Subventionen für jeden dieser Arbeitsplätze. Scharfe Kritik an den Kasseler Ausbauplänen übten in letzter Zeit Niedersachsens Ministerpräsident Christian Wulff (CDU), Paderborns Landrat Manfred Müller (CDU), der hessische CDU-Politiker und Landrat des Kreises Waldeck-Frankenberg, Helmut Eichenlaub, der Regierungspräsident der Bezirksregierung Detmold, Andreas Wiebe, der Bund der Steuerzahler sowie die hessische und niedersächsische Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen. Die Kritiker verweisen auf die hervorragende Schienenanbindung Kassels an die Flughäfen in Hannover, Dortmund, Erfurt, Paderborn und Frankfurt. Ein Zuwachs an Fluggästen in Kassel würde hauptsächlich zu Lasten dieser Flughäfen gehen. Auch ohne Kassel-Calden sei das Netz der Flughäfen in Deutschland schon so eng, dass Einzugsbereiche sich überschneiden und Verdrängungswettbewerbe auf Kosten der Steuerzahler stattfinden. Die niedersächsische Fachwerkstadt Hannoversch Münden befürchtet, dass sich der zu erwartende Fluglärm negativ auf den Tourismus der Stadt auswirkt. Bürgermeister Klaus Burhenne (CDU): »Das ist eine Kriegserklärung an unsere Stadt.« Weitere Infos zum Planfeststellungsverfahren und über den Widerstand gegen die Ausbaupläne unter: www.fluchhafen.de

Flughafen Kassel-Calden

Passagierzahl / Kapazität: keine Angaben
 Flugbewegungen: keine Angaben
 Beschäftigte (direkt): ca. 50 (2004)
 Ausbauvorhaben: Ausbau des Flughafens bis 2009/10
 Wirtschaftliche Situation: keine Angaben
Ausbaukosten: 150 Mio. Euro (öffentliche Mittel)

Neues Faltblatt zu den Umweltfolgen des Flugverkehrs erscheint in Kürze



Druckfrisch gibt es das neue Faltblatt »Reisen, die doch die Welt kosten. Der ganze Wahnsinn. Nonstop«. Auf zwölf Seiten informiert der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) darin über die ökologischen und sozialen Auswirkungen des Flugverkehrs: Jährliche Wachstumsraten von fünf Prozent und eine schlechte Umweltbilanz machen den Flugverkehr in naher Zukunft zum Klimakiller Nummer eins unter den Verkehrsträgern. Diverse Steuerbefreiungen und üppige Finanzhilfen für Flugzeugbauer, Fluggesellschaften oder Flughäfen setzen falsche Anreize zu Lasten der Steuerzahlerinnen und Steuer-

zahler und benachteiligen Busse und Bahnen. Und nicht zuletzt ein ruinöser Wettbewerb zwischen Billigflug- und herkömmlichen Anbietern zieht mitunter schlechte Arbeitsbedingungen, verminderte Sicherheitsstandards und Nachteile für die Verbraucherinnen und Verbraucher nach sich.

»'Reisen, die doch die Welt kosten. Der ganze Wahnsinn. Nonstop' soll die negativen Umweltfolgen des Flugverkehrs mehr ins öffentliche Bewusstsein rücken. Das Faltblatt ist für all diejenigen als

Argumentationshilfe gedacht, die für mehr Klimaschutz, weniger Abgase, weniger Lärm und eine verursachergerechte Besteuerung des Flugverkehrs eintreten. Es liefert zudem den Verbraucherinnen und Verbrauchern Hinweise für den umweltverträglicheren Umgang mit dem Verkehrsträger Flugzeug«, beschreibt VCD-Bundesvorsitzender Michael Gehrmann die Zielgruppe. Das Faltblatt ist ein Ergebnis des VCD-Projekts »Reduzierung der Umweltfolgen des Flugverkehrs«, das von Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt finanziell gefördert wird. Weitere Informationen zum Projekt und eine kostenlose Download-Version des Faltblatts gibt es unter www.vcd.org, unter der Rubrik Themen / Flugverkehr. Bürgerinitiativen und Aktive können das Faltblatt beim VCD Versand bestellen: Fon (0 29 62) 84 58 65, Fax (0 29 62) 80 01 55, E-Mail: bestellungen@vcd.org

Veranstaltung »Lärm macht krank«

29. September 2005: »Lärm macht krank« – Umweltkonsultation der Evangelischen Kirche von Kurhessen-Waldeck, 9:30 bis 17:30 Uhr, Schlösschen Schönburg Hofgeismar. Weitere Infos und Anmeldung (schriftlich bis zum 23.09.05): Evangelische Akademie, Postfach 1205, 34362 Hofgeismar, Fon: (0 56 71) 881-122 oder 881-0, Fax: (0 56 71) 881-154, Email: ev.akademie.hofgeismar@ekkw.de, www.akademie-hofgeismar.de

VCD? – Ihr Info-Gutschein:

Man hat immer die Wahl: VCD – die ökologische Alternative zum ADAC! Wir müssen uns heute bewegen, um morgen noch mobil sein zu können. Neugierig? Gern schicken wir Ihnen kostenlos und unverbindlich mehr Informationen zu.

Ich will mehr wissen! Mich interessiert ...

- die Mitgliedschaft im VCD
- das Versicherungs- und Schutzbrief-Angebot des VCD
- ein Probeheft des VCD-Mitgliedermagazins »fairkehr«
- folgendes Thema:
 - Nachhaltiger Tourismus Bahn Auto
 - Kinder im Verkehr Nahverkehr Fahrrad
 - Verkehrslärm Vision Zero

Name, Vorname _____

Straße, Hausnr. _____

PLZ, Ort _____

Schreiben, faxen oder mailen Sie uns:

VCD, Kochstr. 27, 10969 Berlin,

Fax (0 30) 28 03 51-10, mail@vcd.org

Oder rufen Sie einfach an: (0 30) 28 03 51-0

VCD – die ökologische Alternative zum ADAC

Impressum

Herausgeber

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.
Projekt Flugverkehr
Kochstraße 27 · 10969 Berlin
Fon (030) 28 03 51-22 · Fax -10
mail@vcd.org
www.vcd.org

Redaktion

Helmar Pless, Ulrich Kohnen, Wolfram Schroff

Layout

Holger Pless, www.plessdesign.de

V.i.S.d.P.

Ulrich Kohnen
ulrich.kohnen@vcd.org

Haftungshinweis: Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links. Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

Dieser Newsletter wurde finanziell gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Geäußerte Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.