



www.pixelquelle.de

Hervorgerufen auch durch die Luftfahrt selbst **verursacht der Klimawandel ein miserables Flugwetter**. Bei tropischer Hitze sinken Steigleistung und Steuerfähigkeit der schweren Langstreckenmaschinen bedenklich.

Zunehmend erzwingen heftige Unwetter abrupte Ausweichmanöver, zumal im Anflugsektor des Flughafens. Gefürchtete Windscherungen veranlassen zum Durchstarten, dauernd wird die Landerichtung gewechselt. Die Anwohner werden immer öfter durch spektakuläre Ausweichmanöver der schwerfälligen Jets aufgeschreckt, hoch riskant die engen Kurven bei ausgefahrenen Klappen, Vorflügeln und Fahrwerk. Weitab vom Gleitpfad geht es tief über die Wohngebiete. Wenn künftig noch eine Landebahn noch mehr Flieger anlockt, steigt das Absturzrisiko dramatisch an.



www.pixelquelle.de

Da hilft auch kaum die wundersame Elektronik, dank derer die einst elitäre vielköpfige Besatzung auf zwei oft unterbezahlte Piloten reduziert werden konnte.

Auch ohne Gewitter sind die beiden überfordert, wenn „Fly by Wire“ oder „Glasscockpit“ ausfallen.

Dass so was auch in Frankfurt vorkommt, belegen die Berichte der „**Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen**“. Selbst wenn bislang die große Katastrophe ausgeblieben ist, beweist die lange und vielfältige Liste gefährlicher Ereignisse und Unfälle:

Eine weitere Häufung tödlicher Risiken über unseren Köpfen ist nicht zu verantworten.



www.pixelquelle.de

Dies ist nur eine kleine Auswahl der Probleme, die unseren Wirtschaftsminister Dr. Alois Rhiel (CDU) umtreiben.

Aktive des Verkehrsclubs Deutschland haben im Erörterungstermin diverse Anträge vorgetragen und eingereicht, die sein Haus nun als Planfeststellungsbehörde bearbeiten muss. Gespannt warten wir auf die vielen neuen Gutachten. Leichtsinnig hat der Minister vorher schon für den Ausbau plädiert. Hoffentlich erliegt er jetzt nicht der Versuchung, unangenehme Anträge zu ignorieren. Viel zu lange schon schweigt seine Behörde. Vielleicht bitten Sie mal Ihren zuständigen Abgeordneten, im Landtag nach den Entscheidungen über die Anträge und Einwendungen zu forschen...



**Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband Hessen e.V.**

Werner Geiß
Taurusstr. 38
63263 Neu-Isenburg
Tel. 06102-21336

oder

Geschäftsstelle des VCD Landesverband Hessen e.V.

Wilhelmstraße 2 (zum 1.9.2006)
34117 Kassel
Tel. 0561-108310
hessen@vcd.org



VCD-Positionen zur Verkehrspolitik



www.pixelquelle.de

Rhein-Main hat Zukunft ohne Flughafenausbau!



www.pixelquelle.de

Zweifellos hat der Frankfurter Flughafen herausragende Eigenschaften. So ist er als einziges interkontinentales Luftfahrtkreuz inmitten einer dicht besiedelten Metropolregion verblieben.

Überall in Europa wurden solche Flughäfen längst geschlossen oder auf wenige Direktflüge ohne Nachtbetrieb reduziert (Modell „Europäischer Stadtflughafen“). Die neuen Standorte liegen weit außerhalb der Zentren. **Trotz unserer Benachteiligung ertragen wir diesen Flughafen, so wie er ist. Aber wachsen darf er nicht. Und der Nachtbetrieb muss aufhören.**

Richten wir mit diesem bescheidenen Wunsch den Flughafen, die Region, die deutsche Volkswirtschaft zugrunde?



www.pixelquelle.de

Keineswegs. Denn die meisten Passagiere kommen nicht freiwillig, sie müssen hier umsteigen. Lieber wären sie vom Heimatflughafen direkt zum Ziel geflogen.

Das haben Flugzeugbauer und Airlines begriffen und bieten immer mehr direkte Fernflüge an. Ohne Umsteigen in Frankfurt. Wozu also der Ausbau zum „Drehkreuz“, wozu der laute Riesen-Airbus A380 samt dessen überdimensionaler Wartungshalle? Kleinere, sparsame und leisere Langstreckenjets (Boeing 787 „Dreamliner“) machen zahlreiche Zubringerflüge und den gigantischen Klimakiller A380 überflüssig. Boeing hat beim Entwurf des „Dreamliner“ schon einkalkuliert, dass Mineralöl teurer wird, Kerosinsteuer und Emissionsrechtehandel auch die Luftfahrt heimsuchen werden. Solche Weitsicht vermisst man bei Fraport und unserer Landesregierung.

Weitsicht haben europäische Regierungen bewiesen. Mit dem Bau eines leistungsfähigen Netzes für Hochgeschwindigkeitszüge haben sie für den Kurz- und Mittelstreckenverkehr eindeutig die Weichen für die Schiene gestellt, also *gegen* die Luftfahrt. Rund die Hälfte aller Flugbewegungen

in Frankfurt betreffen aber solchen Verkehr. Diese Flüge sind schon jetzt fehl am Platze, erfordern also wahrlich keinen Ausbau. Denn Frankfurt liegt im Schnittpunkt schneller Bahnverbindungen, die nebenbei auch den weniger ausgelasteten Flughafen Köln binnen 50 Minuten erreichen.

Jobmaschine oder Jobkiller? 100.000 neue Jobs bundesweit dank einer zusätzlichen Landebahn? Roland Kochs Versprechungen sind zu schön um wahr zu sein. Die Gutachter von Fraport sind da vorsichtiger. Wohl behaupten sie dreist, dass 100.000 Jobs *entstehen* sollen. Wie viele *wegfallen*, wenn die boomende Frankfurter Fliegerei immer mehr Kaufkraft und Wertschöpfung bei anderen Branchen, anderen Regionen abzieht, das haben sie gar nicht untersucht, wie sie freimütig zu Protokoll gegeben haben. Man kann halt jeden Euro nur einmal ausgeben. Mehr Flugreiselust bedeutet z.B. weniger Kino, Ausgehen oder Bahnfahren. Seit Wiedererlangung der Lufthoheit vor 50 Jahren hat die Bahn weit mehr Jobs eingebüßt als in allen Branchen der Luftfahrt entstanden sind.

Wachsende Flughafeninfrastruktur hat keinen Einfluss auf die Beschäftigung. Das hat das renommierte Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung (RWI) schon 1999 ermittelt. Mit anderen Worten: Ebenso viele Jobs, wie bei der Luftfahrt entstehen, fallen woanders weg. Inzwischen ist es wohl noch schlimmer: unter den hochentwickelten Ländern der EU hat Deutschland das dichteste Flughafenetz und die höchste Arbeitslosenquote. Besteht da ein Zusammenhang? Offensichtlich:

Denn das Flugzeug ist das Instrument der Globalisierung. Wir Konsumenten erreichen auf dem Luftweg die billigeren Ferienbetten, die Industrie mit dem Frachtflieger die billigeren Arbeitskräfte. Immer mehr Werkhallen stehen bei uns leer, weil die Waren zwischen Arbeits- und Absatzmärkten so billig zirkulieren können. 60 Mrd. Euro Kaufkraft entziehen wir als Touristen alljährlich unserer Volkswirtschaft. Damit könnten mehr als eine Million Jobs an der Ostsee oder in Oberfranken entstehen. Wirtschaftsminister Glos mahnt deshalb zum Urlaub im Inland, wegen der Jobs,

während Verkehrsminister Tiefensee den Ausbau des Frankfurter Flughafens preist, auch wegen der Jobs.

Doch Tiefensee hat das Recht auf seiner Seite. Auch wenn sich die wachsende Luftfahrt als Jobkiller erweist:

Der bedarfsgerechte Ausbau von Flughäfen dient der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Bislang hat sich gegen entsprechendes Entgelt noch immer ein Gutachter gefunden, der für die zahllosen Flughafenprojekte einen *Bedarf* feststellt. So sorgt das Gesetz dafür, dass jeder Provinzfürst sein Statussymbol und Roland Koch seine „Jobmaschine“ bekommt. Dienen Flüge zum Ballermann, „Shopping“ in New York, frisch eingeflogene Schnittblumen, Speisefische und Erdbeeren tatsächlich dem Gemeinwohl? Der Gesetzgeber ist gefordert, juristische und steuerliche Privilegien der Luftfahrt zu beseitigen. **Der Flugverkehr muss sich endlich dem freien Wettbewerb stellen.**



www.pixelquelle.de

Ebenso wie die totale Steuerbefreiung des internationalen Flugverkehrs geht dessen Gemeinnützigkeit auf die Industrialisierung in der Nachkriegszeit zurück.

Trotz steigender Profite und „Wachstum“ sind 50 Jahre später die meisten Industriejobs dahin. Seriöse Wissenschaftler sehen unsere Zukunft in der **Wissensgesellschaft** und dem Dienst am Menschen. Bildung, Forschung, Kultur und Umweltschutz werden uns ebenso in Lohn und Brot bringen wie Gesundheitswesen und Pflegedienste. Der Transportbedarf solcher Leistungen ist eher gering. Geistige Güter reisen schon heute per Internet. Was machen wir dann mit so einem großen Flughafen? Dichterlesung vom Tower? Aida im Airbus? Wir müssen verhindern, dass bombastische Statussymbole die Mittel für Zukunftsinvestitionen verschlingen.

Wir brauchen kein überdimensionales Industriedenkmal für Technologien von gestern.