

Wozu noch ein Luftfahrtdrehkreuz?

Wozu noch ein Luftfahrtdrehkreuz?

Wir gratulieren Airbus zu seinem neuesten Flaggschiff. Wir meinen nicht den riesigen A380, sondern das eher unauffällige Modell 350, das gerade sein Debüt zum Pariser Aerosalon gab. Schon vor seinem Erstflug hatte dieses kleinere Langstreckenmuster fast dreimal so viele Bestellungen wie der riesenhafte Ladhüter A380. Die Fluggesellschaften bevorzugen nämlich leichtere, leisere und sparsame Jets, die ohne Umsteigen an einem „Drehkreuz“ ferne Ziel nonstop erreichen können. Zum Vorteil der Fluggäste, der Umwelt, des Klimas - und vor allem der Anwohner bisheriger Drehkreuze oder „Hubs“, die bis in die Nacht den Lärm gigantischer Höllenmaschinen und zahlloser Zubringerflüge aushalten müssen. Zusammen mit dem B787 „Dreamliner“ vom Konkurrenten Boeing (rund 900 Bestellungen!) werden solche Flugzeuge den interkontinentalen Fernverkehr beherrschen, ganz ohne Drehkreuz. Bleibt anzumerken, dass auch die neuen Flugzeugtypen trotz geringeren spezifischen Treibstoffverbrauchs das technologische Potential klimaschonender Luftfahrt längst nicht ausschöpfen und deshalb massiv zur Klimabelastung beitragen werden.

Das polyzentrische Deutschland hat die dichteste Flughafeninfrastruktur der EU. Dutzende Landebahnen nahe den vielen Ballungsräumen erlauben den Betrieb der neuen, leisere Langstreckenjets. Warum sollen sich weiterhin aus allen Winkeln Deutschlands die Flugtouristen in Frankfurt versammeln, um hier so lärm- und schadstoffintensiv abzuheben? Es gibt weltweit kaum einen anderen Großflughafen an einem so ungünstigen Standort.

Nur die Lufthansa und der Flughafenbetreiber Fraport setzen auf das zentrale Drehkreuz und den Einsatz der blechernen, veralteten und lauten Großflugzeuge B747, A380 und MD11. Denn damit lässt sich viel Profit erzielen, zu Lasten anderer Flughäfen und Airlines.

Das so viel beschworene Drehkreuz mit vier Bahnen und drei Terminals dient also keineswegs dem öffentlichen Interesse. Es ist nur das höchst profitable, ganz private Geschäftsmodell der beiden Unternehmen Lufthansa und Fraport. Die neue Flugzeugtechnologie war schon beim Planfeststellungsbeschluss absehbar; wir haben damals ausdrücklich darauf hingewiesen, auch wenn die neuen Jets nun erst mit drei Jahren Verspätung fliegen.

Tatsächlich sind viele Arbeitsplätze zum Flughafengelände verlagert worden. Entstanden ist aber keiner. Im Gegenteil, viele Beschäftigungen wurden in eher prekäre Verträge wie Minijobs umgewandelt. Der Wohlstand hat gelitten, denn immer mehr Werk tätige müssen immer weiter zum „Wirtschaftstandort“ rund um den Flughafen pendeln. Und von den 5 ½ Mio. Einwohnern des Ballungsraumes leiden immer mehr unter dem Lärmteppich von nunmehr vier Bahnen und immer größeren Maschinen.

Mit seiner Fülle langer Landebahnen drängt sich Deutschland für das neue Fernflugkonzept „point to point“ geradezu auf. Auch der Frankfurter Flughafen muss endlich dem neuen Stand der Luftfahrttechnologie folgen. Als Teil der regionalen Infrastruktur muss er wie andere Flughäfen auch den Bedarf des Ballungsraumes decken. **Und mehr nicht!** Dann kann man getrost auf die Nordwestbahn und das Terminal 3 verzichten und mühelos ein wahrhaftiges Nachflugverbot einhalten.

Sicher würden manche Jobs zurückverlagert. Aber insgesamt verspricht die dezentrale Flughafenstruktur eher mehr Arbeitsplätze, und zwar bundesweit verteilt. Das kann die hiesige Wirtschaft im Interesse einer volkswirtschaftlich optimalen Struktur locker verschmerzen.

Durch den Einsatz der sparsamen Plastikflieger gibt es auch keine Ausrede mehr gegen Luftverkehrsabgabe und Treibstoffsteuer. Denn schon beim Entwurf hat Boeing ausdrücklich einen profitablen Betrieb **mit versteuertem Treibstoff** kalkuliert.

Wg tdn.flughafen.doc

Tel. 06102 21336