

Peter Lehmann

**Egelsbach – Deutschlands Drehkreuz für die
Allgemeine Luftfahrt**

Peter Lehmann
Flughafen Egelsbach

TU Darmstadt -14. Kolloquium Luftverkehr**Egelsbach – Deutschlands Drehkreuz für die Allgemeine Luftfahrt****Vortrag von Peter Lehmann, Geschäftsführer Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach, am 17. Januar 2007**

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

lassen Sie mich Ihnen zunächst einmal danken für Ihre Einladung. Mein Dank gilt dabei im Besonderen den Vertretern des Arbeitskreises Luftverkehr der Technischen Universität Darmstadt dafür, hier in diesem stillvollen Saal des Staatsarchivs Darmstadt einen Vortrag halten zu können. Ich bin zugleich stolz darauf, als Geschäftsführer der Hessischen Flugplatz GmbH Egelsbach aktiv das 14. Kolloquium Luftverkehr mitgestalten zu können und dies tun zu dürfen vor einem aufmerksamen und sachkundigen Publikum. Von zumindest einem Vorredner weiß ich, dass es ihm genauso wie mir erging. Ich meine damit, ich war über die mir auferlegte Dauer des Vortrages – nämlich 60 Minuten – im ersten Moment doch etwas überrascht. Schließlich sprechen wir in dem bis weit ins 20. Jahrhundert hinein landwirtschaftlich geprägten Egelsbach eine klare und deutliche Sprache und die Sätze sind dann nicht immer so lang – wirken aber nachhaltig. Sie sollten jedoch auch wissen, dass ich als Jurist geübt im Dozieren bin und wenn es der Sache dient auch mal unangenehm langatmig werden kann. Sollte Sie heute ein solches Gefühl beschleichen, was ich natürlich nicht hoffe, lassen Sie mich das bitte unmissverständlich wissen.

Dass ich einmal studiert habe, habe ich Ihnen eben indirekt verraten. Damit Sie noch etwas mehr über mich erfahren, verrate ich Ihnen auch, dass ich vor 55 Jahren und fast genau einem Monat auf die Welt gekommen bin. In Frankfurt-Sachsenhausen, gemeinhin ein Synonym für Ebbelwoiseligkeit. Irgendwie ist es mir aber gelungen, mich aus den Fängen von Frau Rauscher zu befreien und nach dem zweiten juristischen Staatsexamen beim Frankfurter Flughafenbetreiber, der heutigen Fraport

AG, als juristischer Sachbearbeiter zu beginnen. Die Auseinandersetzungen um den Bau der Startbahn West konnte ich dann ebenso miterleben, wie den rasanten wirtschaftlichen Aufschwung dieses Großflughafens.

Manch einer mag sich gewundert haben, als ich 1995 – damals als Justiziar, Handlungsbevollmächtigter und stellvertretender Abteilungsleiter der Rechtsabteilung der Fraport AG tätig - den internationalen Airport verließ, um in den Süden zu gehen. Genauer gesagt an den Ortsrand des etwa 15 Kilometer entfernten Egelsbach, um Geschäftsführer der Betreibergesellschaft des dortigen Flugplatzes zu werden, eines Flugplatzes, der seinen „großen Bruder“ Frankfurt vom Verkehr mit Kleinflugzeugen entlastet und damit verhindert, dass die Pipers und Cessnas den Airbus oder den Jumbo unnötig in die Warteschleife zwingen. Eines Flugplatzes auch, der sich komplett in öffentlichem Besitz befindet und der sich von anderen Standorten der Allg. Luftfahrt auch darin unterscheidet, dass wir seit jeher unser laufendes Geschäft ohne die Inanspruchnahme öffentlicher Zuschüsse bestreiten.

In der zum Zeitpunkt meines Eintritts in Gesellschaft bereits rund 40-jährigen Geschichte des Platzes sollte ich der erst dritte Geschäftsführer sein. Mich beschlich das Gefühl, dass meine Vorgänger so ziemlich alles richtig gemacht und immer solide gewirtschaftet hatten. Denn anders als so manches Flugzeug, war die GmbH nie in Turbulenzen geraten und präsentierte sich mir in einer soliden Verfassung. An diesem komfortablen Zustand wollte ich natürlich nichts ändern und wie jeder, der mit großer Begeisterung eine neue Aufgabe übernimmt, wollte ich alles noch besser machen. Das hat zwangsläufig dazu geführt, dass mich meine Frau, meine Kinder und der Hund immer weniger sahen und mein bescheidenes Büro im ersten Stock des Towers quasi mein Hauptwohnsitz wurde.

Anfangs konnte ich noch nicht ahnen, welche einmaligen Vorzüge mir dieses Büro bieten würde. Nein, ich meine nicht die unverbaubare Aussicht direkt aufs Flugfeld und auch das Dröhnen der Motoren ist mir nicht so lieb wie gute Musik aus meinem CD-Schrank. Der unschätzbare

Standortvorteil meines Büros besteht darin, dass ich sozusagen auf zwei großen Braukesseln thone, von denen mich lediglich eine dünne Wand trennt. Hinter meinem Rücken wird Fliegerbier mit höchstem Süffigkeitsgrad produziert, sei es das Helle, das Dunkle oder das Hefeweizen. Glauben Sie mir, das beflügelt und kann auch einen langen Arbeitstag zu einer wahren Freude werden lassen.

Sie vermuten es schon, viele wissen es. Wir haben am Flugplatz Egelsbach seit fünf Jahren mit Schuhbeck's Check Inn ein ausgesprochen attraktives Restaurant mit einer kleinen Hausbrauerei. Ich beginne meinen Vortrag gerne mit diesem Kapitel, weil dieses Restaurant so etwas wie eine Visitenkarte für unseren Verkehrslandeplatz ist und sich nicht nur der hohen Qualität seines Namensgebers und Mitinhabers verpflichtet fühlt, sondern in der Region auch von seinem Ambiente her seinesgleichen sucht. Wenn in letzter Zeit viel von kulturellen Leuchttürmen die Rede war, dann ist dieses Restaurant gewiss ein gastronomischer Leuchtturm, der nebenbei mit seiner herrlichen Aussicht auf das Flugplatzgesehen auch Appetit aufs Fliegen macht.

Fliegen – so meine These – bedeutet Zukunft und ist eine Erfolgsgeschichte. Von der ersten Minute an, als es gelang, den Menschheitstraum Wirklichkeit werden zu lassen. Ikarus konnte sich nur kurz am Fliegen erfreuen, dann stürzte er kläglich ab. Bei den Brüdern Montgolfier lief es schon besser und es war eine Sensation, als sie sich 1783 erstmals mit einem Heißluftballon in die Lüfte erhoben. Aber erst am 17. Dezember 1903 legten die Gebrüder Wright den Grundstein für die heutige Fliegerei. Seit sich Orville Wright über dem Sand von Kill Devil Hills mit einer Flugmaschine in die Luft erhob, hat die Fliegerei immer mehr an Bedeutung gewonnen. Wrights Flug dauerte nur zwölf Sekunden und war mit einer Strecke von 37 Metern nicht viel mehr als ein Katzensprung. Aber ein Anfang war gemacht, der viele Pioniere inspiriert hat, der Ingenieure und Forscher ergriff und der eine Faszination ausübte, wie wir sie alle noch immer verspüren, wenn wir heute in ein Flugzeug steigen, um es

entweder selbst zu fliegen oder uns fliegen zu lassen. Fliegen hat nach wie vor auch viel mit Emotionen zu tun.

Doch unabhängig davon wäre unser heutiger Wohlstand, wären unsere heutigen Möglichkeiten ohne die Fliegerei nicht denkbar. Denn Luftfahrt steht für Mobilität – und das ist ein ungemein bedeutender Faktor, der in unserer Gesellschaft, der in unserem Wirtschaftsleben von herausragender Bedeutung ist. Ohne die erforderliche Mobilität wäre die Globalisierung nicht machbar. Und wer mitmischen will, wer profitieren will von internationalen Handelsbeziehungen, von der Osterweiterung, von dem Bedarf von Unternehmen, flexibel und schnell Personen und Güter zu transportieren - der braucht eine gute Verkehrsinfrastruktur, zu der unerlässlich unsere Flugplätze zählen.

Sie ergänzen das Geflecht von Straßen, Schienen und Wasserwegen in idealer Weise. Sie sind die Startrampe für zahlreiche Firmen, die im In- und Ausland tätig sind. Angesichts zunehmender internationaler Verflechtungen gewinnt die schnelle Erreichbarkeit entfernter Ziele künftig weiter an Bedeutung. Damit steigt der Einfluss des Luftverkehrs auf die wirtschaftliche Prosperität von Regionen. Solche mit einer hochwertigen Luftverkehrsanbindung können mit einer deutlich besseren sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung rechnen. Das äußert sich etwa in einer günstigeren Beschäftigungssituation, in überdurchschnittlichen Arbeitsproduktivitäten sowie höheren Pro-Kopf-Einkommen. Gerade im Hinblick auf die Märkte in Osteuropa werden in Deutschland die Standorte an Bedeutung gewinnen, die über die Allgemeine Luftfahrt gut erreichbar sind. Aus meiner Sicht ist deshalb jeder Flugplatzbetreiber gut beraten, sich Gedanken darüber zu machen, ob sein Platz den Anforderungen an die Zukunft genügt – und wenn nicht, entsprechende Konsequenzen im Sinne einer Weiterentwicklung daraus zu ziehen.

Gute Verkehrsanbindungen gehören zu den wesentlichen Faktoren bei der Bewertung der Standortqualität und sind ein wichtiges Argument für die regionale Wirtschaftsförderung. Flughäfen und –plätze sind häufig

Kristallisationspunkte für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region. Als Schnittstelle zwischen Luft- und Bodenverkehr verbessert ein leistungsfähiger Regionalflughafen die Erreichbarkeit einer Region für Geschäftsreisende und Luftfrachtgüter. Die hochwertige Mobilität des Luftverkehrs und seine Sicherheit ist dabei gerade für international tätige Unternehmen ein wichtiger, oftmals ein unverzichtbarer Standortfaktor. Im Hinblick auf die wachsende Standortkonkurrenz im erweiterten Europa und des gleichzeitigen Rückgangs traditioneller Standortbedingungen ist eine Wirtschaftsregion zwangsläufig auf einen eigenen regionalen Verkehrsflughafen oder Verkehrslandeplatz angewiesen.

Unser Land braucht deshalb eine gut funktionierende Luftfahrt. Gleichwohl gilt aber auch: Luftfahrt ist mit Belastungen verbunden. Flugzeuge erzeugen Lärm. Flugplätze benötigen Flächen. Das führt naturgemäß zu Konflikten. Und wenn Flugplätze ausgebaut werden sollen, stellt sich zudem noch die Frage: Wer soll das bezahlen? Der Betreiber selbst verfügt oftmals nicht über die notwendigen finanziellen Mittel. Die öffentliche Hand muss deshalb Zuschüsse gewähren. Doch bis es soweit überhaupt kommt, gilt es erst einmal, ein freundliches Klima herzustellen. Ein Klima, das von gegenseitigem Verständnis und Vertrauen zwischen Flugplatzbetreiber, der Politik und der Bevölkerung geprägt ist. Konkret heißt das, dass niemand vor jedem Anliegen einen Kniefall machen muss, sondern dass man objektiv und unvoreingenommen miteinander umgeht. Zu einem freundlichen Klima zählt für mich ein offener und emotionsloser Dialog ohne die leider oft vorhandenen Scheuklappen.

Auch in Egelsbach war es ein holpriger Weg, der die Entwicklung des Platzes zu einer deutschen Topadresse in der Allgemeinen Luftfahrt ganz gewiss nicht immer leicht gemacht hat. Das lag nicht nur an der anfangs recht unebenen Graspiste, sondern auch an einer speziellen Prägung der Einwohnerschaft oder zumindest einigen von ihnen. Sie sind als berühmterühmte Steppel-Bauern in die Orts- beziehungsweise Flugplatzgeschichte eingegangen. Als der Flugplatz im südlichsten Winkel des Kreises Offenbach vor weit mehr als 50 Jahren und nach Wiedererlangung

der Lufthoheit durch die alliierten Streitkräfte – nachdem zuerst Modellflugzeuge in die Luft gingen - seine Anfänge nahm, rammten aufgebrauchte Landwirte Pfosten – also so genannte Steppel – in ihre Wiesen, um die Fliegerei zu verhindern. Sie bewirkten tatsächlich eine vorübergehende Einstellung des Flugbetriebes. Doch in Zeiten des „Wunders von Bern“ gab es auch ein Wunder von Egelsbach und der kleine Flugplatz wurde immer größer, bedeutender, wichtiger und attraktiver. Immerhin seit gut 40 Jahren sind wir in unserer Kategorie bundesweit ohne Unterbrechung der mit rd. 80.000 Flugbewegungen jährlich am meisten angeflogene Platz, ist Egelsbach Deutschlands Drehkreuz für die Allgemeine Luftfahrt und befindet sich auch im europäischen Maßstab ganz oben.

Zu Hochzeiten in den siebziger Jahren starteten und landeten in Egelsbach jährlich mehr als 125.000 Flugzeuge. Der in den folgenden Jahren eintretende Rückgang der Bewegungszahlen ist aber kein Rückschritt, sondern hat etwas mit der Qualität des Luftverkehrs zu tun. Bei den Zahlen aus den Siebzigern gab es einen erheblichen Anteil an Ausbildungsflügen. Doch dieses Segment stellt nur einen Teil dessen dar, was den Leistungsumfang dieses Luftverkehrsstandorts beschreibt. Von Anfang an war es eine der Hauptaufgaben des Platzes, den internationalen Flughafen Frankfurt von der Kleinfliegerei zu entlasten. Im Übrigen ein Zustand, wie er überall auf der Welt zu finden ist. In der Nähe der großen Hubs existieren Standorte der Allgemeinen Luftfahrt, um Entlastungs- und Zubringerfunktionen wahrzunehmen. Damit die Hubflughäfen ihre Funktion möglichst uneingeschränkt erfüllen können, sollte kleineres Fluggerät etwa für den individuellen Geschäftsreiseverkehr nicht an diesen Flughäfen abgefertigt werden. Bestehende Kapazitätsengpässe würden sonst weiter verschärft. Aus ökonomischer Sicht ist die Nutzung der in Erstellung und Betrieb aufwändigen Infrastruktur eines Großflughafens, aus der auch die höheren Flughafengebühren resultieren, durch kleineres Fluggerät im Allgemeinen nicht vertretbar. Vor diesem Hintergrund wird die Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach bei wichtigen Vorhaben vom Frankfurter Flughafenbetreiber Fraport AG im investiven Bereich unterstützt, hilft der große Bruder dem kleinen und beide können die ihnen zugedachten Aufgaben erfüllen.

Zwar findet heute in Egelsbach immer noch Pilotenausbildung statt und das ist auch gut so. Festzustellen ist aber auch, dass mittlerweile ein nicht unerheblicher Anteil an Ausbildungsflügen zu anderen Plätzen abgewandert ist. Hinzu kommt, dass die traditionell am Flugplatz Egelsbach beheimateten Flugzeuge der sog. Echo-Klasse, mithin also Maschinen unter zwei Tonnen, wegen der enorm gestiegenen Betriebs- und Unterhaltungskosten Deutschland weit eine stark rückläufige Entwicklung nehmen. Viele Eigener steigen auf Ultraleichtflugzeuge um, die wiederum in Egelsbach wegen ihrer Leistungsdaten nur eingeschränkt operieren können.

Dieser Entwicklung steht auf der anderen Seite die ständig steigende Nachfrage beim Businessverkehr und bei der Beförderung von zeitkritischer Fracht und von Kurierdienstleistungen gegenüber. Das reicht vom eiligen Transport von medizinisch hochsensiblen Gütern, wie etwa Organspenden, bis zum dringend benötigten Ersatzteil im Opelwerk in Eisenach. Zweifellos macht der Wunsch nach europaweiten schnellen und flexiblen Verbindungen den Flugplatz Egelsbach vor allem für den gewerblichen Luftverkehr zunehmend attraktiver. Dies führte in 2006 erstmals dazu, dass am Flugplatz Egelsbach über 50% aller Flüge dem gewerblichen Verkehr zuzurechnen waren. Gewerbliche Flüge sind solche, bei denen Personen und/oder Güter gegen Entgelt befördert werden. Diese Entwicklung, und darauf deutet vieles hin, wird sich in den nächsten Jahren zweifellos fortsetzen.

Um auf neue Erfordernisse zu reagieren, haben wir uns in den vergangenen Jahren auf dem Flugplatz Egelsbach ganz lang gestreckt und ein stolzes Vorhaben über die Bühne gebracht. Ich meine damit die Verlängerung der Start- und Landebahn um 410 Meter auf insgesamt 1400 Meter. Als wir im Juli 2004 nach einer Verfahrensdauer von ca. 5 Jahren, gleichwohl aber noch deutlich früher als der ursprünglich prognostizierte Fertigstellungstermin dies erwarten lies, die verlängerte Piste in Betrieb nahmen, ist nicht nur mir ein Stein vom Herzen gefallen. Irgendwie war ich verblüfft, dass es gelang, ein solches Großvorhaben, wenn auch nicht

ohne hohe Hürden, aber dennoch relativ schnell und zielsicher verwirklichen zu können. Wir wussten, dass es zur Verlängerung der Piste keine Alternative gab, wenn wir auch zukünftig in der Lage sein wollten, gewerblichen Verkehr bedarfsgerecht abzuwickeln. Das hat uns in unserer Entschlossenheit bestärkt.

Ausgelöst wurde das Projekt durch die Harmonisierung europäischer flugbetrieblicher Vorschriften, die inzwischen in nationales Recht umgesetzt sind. Dem Gesetzgeber geht es dabei um die Verbesserung der Sicherheitsstandards. Luftfahrtunternehmen beziehungsweise Luftfahrzeugführer sind nach den veränderten Anforderungen u.a. verpflichtet, erhöhte Sicherheitszuschläge bei der Berechnung der Start- und Landestrecke anzuwenden. Die frühere Piste in Egelsbach wäre danach zu kurz gewesen, um den gewerblichen Luftverkehr auch künftig im mindestens bisherigen Umfang zu ermöglichen. Dies hätte zu einer erheblich eingeschränkten Nutzung des Platzes geführt und seine Bedeutung auch als Wirtschaftsstandort gravierend geschmälert. Mit anderen Worten: Nicht nur für den Geschäftsreiseverkehr, sondern auch für die auf dieses Segment angewiesenen Unternehmen wäre der Platz bedeutungslos geworden. Sie wären abgewandert und die Region hätte einen erheblichen Schaden erlitten. Wir entwickelten deshalb allen Ehrgeiz, um den Spaten in die Hand zu nehmen und den Verlust des Luftfahrtgewerbes in Egelsbach zu verhindern.

Natürlich war uns klar, dass wir bei den Ausbauplänen die Belange der Bevölkerung sehr ernst nehmen mussten. Wir haben immer wieder deutlich gemacht, dass wir alles tun, um Belastungen, so weit uns dies möglich ist, zu vermeiden und dass es uns darüber hinaus darauf ankommt, den Standort „Flugplatz“ durch eine Verlängerung der Start- und Landebahn aufzuwerten – zum Wohle derer, die in seinem Umfeld leben. Die Überzeugungsarbeit die dazu – natürlich vor allem auch in der Politik – geleistet werden musste, dürfte manche Vorstellungskraft übersteigen.

Hier galt es insbesondere, sich mit den Ängsten von Teilen der Bevölkerung des Umlands vertrauensvoll auseinander zu setzen, die natürlich bestimmt waren von der Furcht nach einer Einschränkung ihrer Wohn- und Lebensqualität. Die erforderlichen Verfahren, Studien und Beschlüsse sind auf unzähligen Seiten Papier dokumentiert. Doch der Aufwand hat sich gelohnt. Der Flugplatz Egelsbach ist heute ein Luftverkehrs- und ein Wirtschaftsstandort mit allerbesten Zukunftsaussichten. Aber glauben Sie mir, ohne eine dicke Hornhaut, die ich mir bereits sehr frühzeitig zulegen musste, hätten wir das Mammutvorhaben wohl nicht gestemmt.

Der Erfolg stellte sich auch deshalb ein, weil uns das Land Hessen, die Fraport AG und die eigenen Gesellschafter tatkräftig geholfen haben. Letztere sind die KVBG Kreisversorgungsbeteiligungsgesellschaft GmbH – ein Tochterunternehmen des Kreises Offenbach - mit 39,22 Prozent, die Stadtwerke Offenbach Holding GmbH mit 33,44 Prozent, die Gemeinde Egelsbach mit 11,01 Prozent, die Stadt Langen mit 9,44 Prozent sowie die Stadtwerke Langen GmbH mit 6,89 Prozent. Durch diese Unterstützung konnten wir zehn Millionen Euro für das Großvorhaben aufbringen. Gleichzeitig konnten wir die Genehmigungsbehörden, Richter und den größten Teil der Flugplatzanlieger von der Sinnhaftigkeit des Projekts überzeugen. Schließlich ist der Flugplatz Egelsbach durch seine Lage in der Nähe von Autobahnen, Bahnlinien und zum Flughafen Frankfurt ein wichtiger Baustein eines integrierten Verkehrskonzeptes für den südhessischen Raum. Und eine Alternative zu Egelsbach gibt es in der Region nicht.

Unabhängig davon stellte sich dem Ausbauprojekt die eine oder andere spezielle Herausforderung in den Weg. Eine besondere Schwierigkeit war, dass wir nicht nur über Landkreisgrenzen – vom Kreis Offenbach in den Landkreis Darmstadt-Dieburg hinein – bauen mussten, sondern dass dem neuen Stück Asphalt auch der Hegbach im Wege war, der die Gemarkungsgrenze zwischen Egelsbach und Erzhausen bildet und in dem – das sei nur am Rande erwähnt – plötzlich mit den Mühlkoppfen eine gefährdete Fischart auftauchte. Doch wir haben den Bach aufwändig umge-

leitet, dabei ein 800 Meter langes, zusätzliches Bachbett geschaffen und dieses mit einem wertvollen Biotop ausgestattet, haben für die Mühlkoppe neue Lebensräume errichtet, haben 45.000 Bäume, Büsche und Sträucher gepflanzt und ein Landschaftsbild mit Spazierwegen modelliert, das von der Bevölkerung vom ersten Tage an angenommen wurde. Überall dort, wo wir in Natur und Landschaft eingegriffen haben, wurden diese Eingriffe umfassend kompensiert. Auch dies ist ein Grund dafür, dass der Ausbau unseres Flugplatzes längst die uneingeschränkte Akzeptanz des weit überwiegenden Teils der Bürgerinnen und Bürger im Umland erfährt.

Wir haben stets deutlich gemacht, dass betriebliche Entscheidungen an einem Luftverkehrsstandort ökonomische, aber auch ökologische Belange gleichermaßen zu berücksichtigen haben. Dies ist letztlich verstanden und akzeptiert worden. Eine besondere Genugtuung empfinde ich darüber, dass die zum Teil heftig geführten Auseinandersetzungen um den Flugplatzausbau keine Sieger oder Besiegten hervorgebracht haben. Stattdessen sehen wir uns als Partner in dem gemeinsamen Bemühen, die weitere Entwicklung des Standortes als ein gemeinsames Ziel bei gleichzeitiger Wahrung der vielfältigen Interessen des Flugplatzumlandes zu definieren.

Mir geht es darum, ein Gefühl zu vermitteln, dass das Flugplatzgeschehen nicht nur mit Motorgeräuschen verbunden ist, sondern dass wir Arbeitsplätze schaffen und erhalten, dass wir eine Schlossallee für die Wirtschaft und ein Treffpunkt für die gesamte Region sind, dass wir erstklassige Gastronomie bieten und einen hohen Erlebnisfaktor. Den Piloten aus dem In- und Ausland zeigen wir, dass sie auf dem Flugplatz Egelsbach ein professionelles Management antreffen sowie exakt auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Dienstleistungen.

Ohne die Pistenverlängerung könnten wir von diesem erfreulichen Zustand allenfalls träumen. Lassen Sie es mich noch einmal betonen: Der Ausbau war für unseren Flugplatz eine existentielle Notwendigkeit und

kein Selbstzweck. Er war unverzichtbare Voraussetzung, um diesen wichtigen Luftverkehrsstandort auch künftig nachfrageorientiert und so sicher betreiben zu können, wie dies der Gesetzgeber bestimmt hat und wie dies dem Bedarf unserer Kunden entspricht.

Mit seiner 1400 Meter langen Start- und Landebahn ist der Flugplatz Egelsbach heute mehr denn je der Top-Standort für die Allgemeine Luftfahrt in Deutschland, wenn nicht gar in Europa. Die Gründe dafür sind einleuchtend: Da sind zum einen die optimale Lage inmitten der Wirtschaftsregion Rhein Main, die gewachsene Infrastruktur vor Ort sowie das Entwicklungspotenzial als hochwertiger Wirtschaftsstandort. Zum anderen sind wir durch den Ausbau in unserer Klasse der einzige Platz im Rhein-Main-Gebiet, der die geänderten flugbetrieblichen Vorschriften erfüllt. Unsere Stellung ist dadurch nahezu konkurrenzlos. Wer mit dem Kleinflugzeug in unsere Region kommt, landet fast ausnahmslos in Egelsbach. Im vergangenen Jahr verzeichneten wir rund 75 000 Flugbewegungen, die die Tendenz aus jüngerer Zeit bestätigten. Demnach gab es bei den einmotorigen Maschinen einen Rückgang um etwa acht Prozent, während in den Business-Klassen die Starts und Landungen von 3500 auf 4900 Flugbewegungen stiegen. Zusammen mit dem einmotorigen Geschäftsreiseverkehr haben wir im Segment des gewerblichen Luftverkehrs dank der Bahnverlängerung inzwischen die Bestmarke eines rund 50-prozentigen Anteils an den Gesamtflugbewegungen erreicht. Beeindruckend ist auch die Entwicklung bei den turbinengetriebenen Jets mit einem Gesamtgewicht von bis zu 20 Tonnen. Hier stiegen die Flugbewegungen von 300 im Jahr 2004 auf 1000 im Jahr 2005 und schließlich auf 1700 im vorigen Jahr. Ich bin überzeugt davon, dass diese Entwicklung auch in Zukunft anhalten wird und wir enorme Steigerungsraten bei den Jetbewegungen erreichen werden. Gestatten Sie mir dazu später noch einige Anmerkungen.

Ich möchte Sie zunächst noch auf einen weiteren Boom hinweisen, den uns der Ausbau beschert hat. Er spielt sich auf der Landseite ab, denn die Bahnverlängerung hat die Attraktivität unseres Flugplatzes als Gewerbe-

standort, wie erwartet, in einem sehr hohen Maße gefördert. Auch wenn gegenwärtig das Konjunkturbarometer endlich wieder nach oben ausschlägt, ist es doch nicht so, dass überall die Investoren vor der Tür stehen. Ganz im Gegenteil: Es gibt – auch im wirtschaftsstarken Rhein-Main-Gebiet - nach wie vor genügend Standorte, die über Leerstände und Brachen klagen und es ist noch immer schwer, ansiedlungswillige Firmen zu finden.

Auf unserem Flugplatz machen wir hingegen schon seit längerem eine andere Erfahrung: Zahlreiche Unternehmen wollen sich bei uns ansiedeln, weil ein Verkehrslandeplatz mit den Möglichkeiten von Egelsbach optimal in ihre Geschäftspolitik passt und weil eine Luftverkehrsanbindung für viele Branchen ein wichtiger Standortfaktor ist. Darunter sind Charterunternehmen, Caterer oder Betriebe, die mit Luftfracht zu tun haben. Schon in letzter Zeit hat es auf dem Flugplatz eine Reihe von Neuansiedlungen und Betriebserweiterungen gegeben. In der konkreten Planungsphase befindet sich ein Büroneubau mit 3000 Quadratmetern Netto-Bürofläche. Außerdem ist vorgesehen, Baulücken zu schließen und im Sinne von Flächenoptimierungen bestehende Gebäude durch neue zu ersetzen. Die Ansiedlung von Firmen, Unternehmen und Gewerbetreibenden geschieht nahezu ausnahmslos auf der Grundlage einer erbbaurechtlichen Regelung. Durch solcherlei Ansiedlungspolitik ist es in den letzten Jahren gelungen, Investitionen Dritter in einem Umfang von deutlich über €20,0 Mio. dem Flugplatz zuzuführen. Die Gemeinde Egelsbach hat vor wenigen Wochen entschieden, die Vorzüge eines Luftverkehrsstandorts für ihre Ansiedlungspolitik zu nutzen und ihre Absicht bekundet, unmittelbar an das Flugplatzgelände angrenzendes Areal für eine Flugplatz affine Nutzung vorzusehen und die entsprechenden genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen zu wollen. Wenn künftig weiteres Gelände baureif zur Verfügung steht, werden wir die Gewerbeflächen um zusätzliche gut fünf Hektar ausdehnen können. Bei all unseren Vorhaben treten wir nicht in Konkurrenz zu den sich im Umland bereits etablierten Gewerbegebieten. Nein, wir beschränken uns ganz bewusst auf dasjenige flugaffine Gewerbe, welches geeignet ist, unser Serviceangebot attraktiv und sinnvoll zu komplettieren, ausgerichtet an den Wünschen unserer

Kunden. Davon profitiert die Standortgemeinde Egelsbach, die rund 10 000 Einwohner zählt, vor allem durch zusätzliche Steuereinnahmen, davon profitiert aber auch eine ganze Region, in die der Flugplatz Wirtschaftskraft pumpt und für die er hochwertige und krisensichere Arbeitsplätze schafft.

Deswegen betrachte ich den Gewerbestandort Flugplatz auch nicht isoliert. Ich sehe ihn eingebunden in die Region. Ich sehe ihn als Beitrag und Mosaikstein innerhalb eines Gesamtkonzeptes für das Flugplatzumland und das Rhein-Main-Gebiet. Wir erbringen am Flugplatz Egelsbach Dienstleistungen und halten Angebote vor, wie sie nur am Standort Flugplatz möglich sind. Wir sind quasi konkurrenzlos und zugleich keine Konkurrenz zu anderen Standorten. Das macht unsere besondere Qualität aus.

Ich möchte an dieser Stelle ganz allgemein Ihr Augenmerk darauf lenken, dass zur Bewertung des Erhalts und des Ausbaus von Flugplätzen wie Egelsbach betriebswirtschaftliche Rentabilitätskriterien zu kurz greifen, da ein öffentliches Interesse an einer ausreichenden Flughafeninfrastruktur besteht. Neben der betriebswirtschaftlichen Rentabilität ist demnach zu berücksichtigen, dass Flugplätze und Flughäfen als Infrastruktureinrichtungen der regionalen Daseinsvorsorge dienen, also der nachhaltigen sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in den einzelnen Regionen. Der Erhalt einer flächendeckenden Luftverkehrsinfrastruktur und ihr bedarfsgerechter Ausbau sind nicht nur betriebswirtschaftlich zu bewerten, sondern gerade auch volkswirtschaftlich als Investition zur Aufwertung der regionalen Infrastruktur.

Auf dem Flugplatz Egelsbach agieren derzeit 28 Unternehmen, die gut im Geschäft sind und sich nicht über mangelnde Nachfrage beklagen. Die Zahl der Beschäftigten liegt derzeit bei mehr als 700, der Ausbildungsstellenanteil bei 7,5 Prozent. Das Gewerbespektrum reicht von namhaften Anbietern von Luftfahrtzubehör und Reisebedarf über Flugzeug- und Hubschrauberflugschulen bis zu Werftbetrieben und einer Reihe sonstiger luftfahrtbezogener Unternehmen.

Hauptarbeitgeber mit nahezu 400 Beschäftigten ist das traditionsreiche Unternehmen Röder Präzision, das seit 1956 ansässig und damit fast seit Beginn an der Entwicklung unseres Flugplatzes beteiligt ist. Röder Präzision deckt unter anderem den Bereich an Wartungs- und Reparaturarbeiten für die Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt ab und liegt in diesem Segment an vorderster Stelle in der deutschen Luftfahrtindustrie. Als führendes Unternehmen für Luftfahrtzubehör bietet die Eisen-schmidt GmbH in ihrer Verkaufsstelle ein lückenloses Sortiment. Der Flugzeughersteller Diamond Aircraft liefert an seinem Terminal auf dem Flugplatzgelände die sehr erfolgreiche und wegweisende Katana aus, betreibt ein Technologiezentrum und baut Flugzeugsimulatoren. Die Unternehmen Heli Transair und Rotorflug stehen von der Schulung bis zum Transport mit ihren Helikoptern zur Verfügung.

Nicht nur Bordverpflegung und Reisebedarf, sondern auch Kosmetik und eine große Auswahl an Getränken aller Art sind im Lufthansa Ringeltaube Markt erhältlich. Auf dem Flugbetriebsgelände selbst sorgt die Station der Air BP dafür, dass immer genügend Avgas für Kolbenmotoren und ausreichend Kerosin für Turbinenantriebe vorhanden ist. Die Station, die wir mit eigenem Personal betreiben, ist im Übrigen deutschlandweit, wenn nicht darüber hinaus, die umsatzstärkste Flugzeugtankstelle außerhalb der großen Verkehrsflughäfen.

Neben weiteren Betrieben und dem Restaurant, das ich ja bereits erwähnte, sind mehrere traditionsreiche Luftfahrtvereine auf dem Flugplatz Egelsbach zu Hause. Sie sind so etwas wie die Seele unseres Airports. Sie verkörpern die Leidenschaft der Fliegerei und sind auch deswegen unentbehrlich, weil sie mit dem einen oder anderen Fliegerlatein dafür sorgen, dass es eigentlich immer etwas zu erzählen gibt. Dass der Flugplatz Egelsbach trotz aller Geschäftigkeit und trotz seiner bundes- und europaweiten Bedeutung seinen regionalen Charme im besten Sinne des Wortes bewahrt hat, ist wesentlich das Verdienst von Zusammenschlüssen wie dem Frankfurter Verein für Luftfahrt, den Hessen-Fliegern oder dem

Hanseatischen Fliegerclub Frankfurt. Ihre Mitglieder sind begeisterte Flieger, für die Fliegen noch ursprünglich ist. Auch wenn uns die moderne Technik heute hilft, so ist in kleinen Maschinen noch viel von der Ursprünglichkeit der Fliegerei zu spüren. Nicht jeder Flug ist machbar. Das Wetter will bedacht werden. Eine fundierte Ausbildung, fliegerische Routine und eine gewissenhafte Vorbereitung sind Voraussetzung für einen sicheren und entspannenden Flug. Dafür erlebt man die dritte Dimension in einer einmalig intensiven Art. Der stete Wechsel der Farben, Landschaften und Wolkenformationen oder wie es einst Otto Lilienthal, der große Pionier des Gleit- beziehungsweise Segelfliegens, ausdrückte: „Frei über lachende Gefilde, schattige Wälder und spiegelnde Seen dahin zu gleiten und die Landschaft so voll und ganz zu genießen, wie es sonst nur der Vogel vermag.“

Doch lassen Sie mich nun zu einem weniger poetischen Aspekt der Fliegerei kommen: der Kriminalitätsbekämpfung. Denn eine besondere Rolle nimmt der Flugplatz Egelsbach auch als Standort der Hubschrauberstaffel der Hessischen Polizei ein, die schon seit 1964 von unserem Airport aus operiert und mit ihren modernen Eurocoptern den Ganoven rund um die Uhr das Leben schwer macht. Aber auch zu anderen Einsatzzwecken schwärmen die Hubschrauber aus wie zu Großveranstaltungen, zur Vermisstensuche, zur Verkehrsüberwachung oder zur Gewässerbeobachtung.

Die Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach zählt einschließlich Aushilfen 40 Beschäftigte. Im vergangenen Jahr haben wir einen Umsatz von rund zwei Millionen Euro erwirtschaftet. Zu den Haupteinnahmequellen unserer GmbH zählen neben den Start- und Landegebühren vor allem Erlöse aus Vermietung, Verpachtung und von Konzessionen. Ein Bereich, der immer stärker zu Buche schlägt, sind Firmenveranstaltungen. Immer häufiger buchen Unternehmen unseren Flugplatz – oder besser gesagt die einmalige Flugplatzatmosphäre – für messeähnliche Präsentationsveranstaltungen.

Um Ihr Bild zu vervollständigen, lassen Sie mich noch ein paar weitere Eckdaten nennen: Unser Airport feierte im Jahr 2005 sein 50-jähriges Bestehen. Betriebszeiten sind täglich von 7 bis 21 Uhr. Zugelassen ist der Platz für Maschinen bis maximal

20 Tonnen Gesamtgewicht. Aktuell haben rund 230 Flugzeuge ihre Homebase in Egelsbach. Zum Abstellen stehen neben Freiflächen jetzt 16 Hallen zur Verfügung. Angedient wird der Flugplatz Egelsbach nach Sichtflugbedingungen. Einem Instrumentenflugbetrieb steht u.a. die Hindernissituation im Flugplatzumland, im westlichen Sektor zudem der Betrieb der Startbahn 18/West entgegen.

Die Hallen XV und XVI haben wir vor gerade erst drei Monaten in Betrieb genommen. Sie heben sich mit ihren Dimensionen und ihrer architektonischen Gestaltung in Holzbauweise deutlich von den anderen Hangars ab und wurden speziell für die Bedürfnisse des Geschäftsreiseverkehrs errichtet. In der mit 2000 Quadratmetern Nutzfläche größeren der beiden Hallen erlauben zwei Drehringe sowie die Torhöhe von sechs Metern die optimale Unterbringung von Props oder Jets mit einem Gesamtgewicht von jeweils bis zu zehn Tonnen. Besonders stolz bin ich darauf, dass es uns zusammen mit dem Unternehmen ALTO General Aviation Services GmbH aus Eltville am Rhein gelungen ist, weltweit erstmals Drehringe mit einem Durchmesser von 30 Metern zum Parken von Flugzeugen einzusetzen. Darauf können die Businessjets ausgesprochen platzsparend abgestellt werden.

Während bislang die Drehteller- und Drehringtechnologie nur für leichtere einmotorige Cessnas oder Pipers verfügbar war und auf dem Flugplatz Egelsbach auch schon seit langem genutzt wird, eröffnet die für unseren neuen Hangar entwickelte Lösung auch der Geschäftsfliegerei die Vorteile, schwere Maschinen auf drehbarem Untergrund zu parken. Vorteile sind klar definierte Abstellpositionen, die sofortige Verfügbarkeit der Flugzeuge, eine effiziente Flächennutzung sowie deutlich kleinere Torgrößen und Vorfelder. Das Rangieren in der Halle entfällt. Zusammengefasst zeichnet sich das auf dem Flugplatz Egelsbach verwirklichte Kon-

zept gegenüber anderen Varianten durch ein wesentlich besseres Preis-Leistungsverhältnis bei gleichzeitig höherem Komfort aus.

In den beiden neuen Hallen, die die Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach selbst für 1,85 Millionen Euro gebaut hat, können – je nach Größe – zwischen sieben und zwölf Jets vor Wind und Wetter geschützt untergestellt werden. Mit diesem Angebot hat der Flugplatz Egelsbach seine Dienstleistungspalette um einen weiteren wichtigen Baustein ergänzt und seinen Anspruch, sich als Business-Aviaton-Center Rhein-Main zu etablieren, unterstrichen. Vor dem Hintergrund, dass sich in Egelsbach die Aktivitäten der Geschäftsluftfahrt in unserer Region konzentrieren, verstehen wir das Business-Aviation-Center als Homebase für das Charterunternehmen, den Fractional-Ownership-Betreiber und das Firmenflugzeug. Und für alle bieten wir in Kombination mit Sicherheit, Anonymität und Schnelligkeit – drei heute im Business-Sektor enorm wichtigen Faktoren - einen erstklassigen Service. Er reicht vom Hubschrauber- und Limousinentransfer in die City, über Catering, Flugzeugreinigung, Mietwagen, Hotelbuchung und touristischem Angebot bis zur prämierten Küche in Schuhbeck's Check Inn, schließt die Grenz- und Zollabfertigung mit ein, erlaubt kostenloses Parken und garantiert einen effizienten Winterdienst. Ein herausragender Trumpf ist zudem, dass es bei uns keine Slotprobleme wie etwa in Frankfurt gibt, wir andererseits aber wiederum ganz nah und über Autobahnen und Zuglinien bestens erreichbar an der Business, Messe- und Bankenstadt und anderen wichtigen Zielen in der Region liegen, zu denen ja auch die Wissenschaftsstadt Darmstadt gehört.

All diese Vorteile und die minutenschnelle Abwicklung schätzen immer mehr Geschäftsleute, aber auch Stars und Sternchen aus dem Showgeschäft oder der Sportwelt. Und eben diese Vorzüge prädestinieren den Flugplatz Egelsbach auch für das Lufthansa Private Jet-Programm. Die Kooperation von Lufthansa mit NetJets zur Erschließung des Top-End-Marktes war ja bereits im Dezember Gegenstand eines Vortrages innerhalb dieses Kolloquiums. Kurz gesagt geht es darum, für Kunden, die

größte Flexibilität und höchsten Komfort wünschen, eine möglichst kurze Reisedauer, die individuelle Gestaltung der Flugtermine und einen erstklassigen Service zu gewährleisten. Konkret sieht dies wie folgt aus: Passagiere, die an Bord eines Lufthansa-Langstreckenfluges in Frankfurt landen, werden von ihrem Personal Assistent direkt am Flugzeug abgeholt. Passkontrolle, Sicherheitsüberprüfung und Zollabfertigung erfolgen in kürzester Zeit. Mit einer bereitstehenden Limousine werden die Fluggäste zum Flugplatz Egelsbach chauffiert, um dort auf den Lufthansa Private Jet umzusteigen und zu einem von sage und schreibe 2500 Flugzielen in Deutschland und in Europa zu starten, die von unserem Platz aus nonstop erreichbar sind, aber in der Regel nicht vom Linienverkehr bedient werden. Wer möchte, kann sich zuvor in einer der Lufthansa First Class Lounges im Terminal 1 des Frankfurter Flughafens ausruhen oder erfrischen. Umgekehrt funktioniert das Konzept natürlich genauso. Der Fluggast landet in Egelsbach, steigt hier in die Limousine und wird zum Antritt des Langstreckenfluges komfortabel nach Frankfurt gebracht.

Mit solchen maßgeschneiderten Angeboten werden die hohen Lufthansa-Standards mit den Vorteilen der Allgemeinen Luftfahrt verbunden, was dem Bedarf vieler Kunden Rechnung trägt. In NetJets hat Lufthansa den idealen Partner für dieses Segment gefunden. Die fast 20-jährige Erfahrung von NetJets auf dem Gebiet der Businessluftfahrt, der technische Standard der Flotte, die Professionalität in der Durchführung der Flüge sowie die hohen Sicherheitsstandards haben das Unternehmen zum Weltmarktführer werden lassen.

Wenn man jetzt noch weiß, dass der Frankfurter Flughafen von Lufthansa europaweit am meisten für das Private Jet-Programm genutzt wird, dürfte klar werden, dass der Flugplatz Egelsbach in diesem Segment zukünftig eine enorme Bedeutung erlangt. Anders ausgedrückt heißt das auch: Existenz, Betrieb und Ausgestaltung des Flugplatzes Egelsbach sind einer der Gründe dafür, dass sich der Flughafen Frankfurt durch die Verfügbarkeit der Private Jet-Leistungen gegen die Konkurrenz behaupten kann. Auf dem Frankfurter Flughafen selbst wäre es wegen der hohen

Auslastung durch den Linienflugverkehr nur schwer oder besser gesagt überhaupt nicht möglich, die erforderlichen Slots für die Business-Jets zu schaffen. Sowohl dem Flughafenbetreiber Fraport als auch der Lufthansa liegt deshalb sehr viel daran, dass Egelsbach zu einem zentralen Hub für das Private Jet-Konzept wird. Diesem Ziel wird nach einer von uns gegenwärtig betriebenen Anpassung der Luftraumstruktur nichts mehr im Wege stehen. Gemeint ist damit die für den Flugplatz Egelsbach in Kürze vorgesehene Einführung eines so genannten geschützten Sektors, der durch die Deutsche Flugsicherung für Anflüge vorgehalten wird und einen hohen Sicherheitsfaktor darstellt. Anflüge mit größeren mehrmotorigen Flugzeugen sowie mit Jets werden dann nicht länger durch einen Luftraum beeinträchtigt, der als Luftraum Echo nicht kontrolliert ist und in welchem der schnelle Jet mit einer Geschwindigkeit von bis zu 260 kt. neben dem langsam fliegenden Kleinflugzeug mit einer Geschwindigkeit von vielleicht gerade einmal 80 kt. nach Sichtflugbedingungen operiert. Dies geschieht dann auch an solchen Tagen, an denen wir in Egelsbach bis zu 700 Flugbewegungen täglich zu vermelden haben.

Ich bin überzeugt davon, dass Lufthansa Private Jet für Egelsbach eine deutliche Zunahme im hochwertigen Verkehr bringen wird. Hinzu kommt, dass der Business-Aviation Sektor in Europa in den nächsten Jahren ein starkes Wachstum im Flottenbereich erwartet. Marktstudien prognostizieren, dass sich die Anzahl der Jets bis 2015 nahezu verdoppeln wird. Beflügelt wird der Trend durch die Einführung neuartiger Luftfahrzeugtypen, wie allen voran den Very Light Jets, die einen vergleichsweise kostengünstigen Einstieg in die Jetklasse bieten und somit neue Kundengruppen erschließen.

Wir werden deshalb unsere Dienstleistungsmerkmale für diesen Bereich weiter ausbauen, wie etwa beim Catering, dem Limousinen- und Hotelservice, der Flugzeugreinigung oder dem Angebot an Büroflächen.

Weil ich eben von Hotelservice sprach, möchte ich es nicht versäumen, Sie über ein Projekt zu informieren, das in absehbarer Zeit ein neues

Glanzlicht auf den Flugplatz Egelsbach werfen wird. Auf einem bisher als Reiterhof genutzten Gelände direkt vis-a-vis unseres Airports ist geplant, aus einem Guss ein Vier-Sterne-Hotel und ein medizinisches Zentrum für Diagnostik und Früherkennung zu errichten. Grundidee ist hier das Nebeneinander von hochwertiger präventiver Medizin und hochwertiger Hotel-Dienstleistung. Finanziert wird das im zweistelligen Millionenbereich angesiedelte Vorhaben durch private Investoren. Nachdem die Gemeinde Egelsbach jetzt dafür in aller Kürze Baurecht schaffen wird, könnte realistischerweise 2008 mit der Verwirklichung des bedeutenden Vorhabens begonnen werden.

Ich habe für das Projekt gerne die Vermittlerrolle übernommen, weil ich überzeugt bin, dass das Hotel die Attraktivität unseres Flugplatzes steigert und es uns ermöglicht, die Servicepalette für Reisende und Piloten um einen weiteren exquisiten Baustein aufzustocken. Und für das Diagnostik-Zentrum dürfte sich wohl kaum ein besserer Standort finden lassen als Egelsbach mit seiner Nähe zum Frankfurter Flughafen und der erstklassigen Anbindung ans Autobahnnetz.

Ergebnis solcher Investitionen ist erfreulicherweise auch die Zunahme von Beschäftigten und Auszubildenden, die am Flugplatz Egelsbach seit jeher krisensichere Arbeitsplätze vorfinden. Denn betriebsbedingte Kündigungen sind in der mehr als fünfzigjährigen Geschichte des Platzes ein Fremdwort geblieben. Ich rechne damit, in absehbarer Zeit den tausendsten Beschäftigten vermelden zu können. Wobei auf dem Flugplatz Egelsbach tatsächlich neue Arbeitsplätze entstehen und nicht solche, die das Ergebnis bloßer Betriebsverlagerungen sind.

Ich freue mich – meine Damen und Herren – wenn es mir gelungen ist, Ihnen das enorme Wachstumspotenzial unseres Flugplatzes etwas näher zu bringen. Betonen möchte ich in diesem Zusammenhang, dass wir die Entwicklung in einer Art und Weise vorantreiben, welche eine zusätzliche Belastung von Bürgerinnen und Bürgern im Flugplatzumland ausdrücklich ausschließt.

Was den Fluglärm anbelangt, können wir schon jetzt auf eine Entwicklung hinweisen, die wir bei der Inbetriebnahme der verlängerten Piste im Jahr 2004 angekündigt hatten. Demnach ist der äquivalente Dauerschallpegel im Vergleich zu der Zeit vor dem Ausbau an allen Messpunkten merklich zurückgegangen. Die Bahnverlängerung hatte zur Folge, dass sich die Start- und Landepunkte verändert haben. Zum Beispiel liegen die Anflüge von Osten jetzt in größerer Höhe über Egelsbach. Der gleiche Effekt tritt bei Abflügen nach Osten über dem Gewerbegebiet Bayerseich ein. Von Vorteil ist zudem, dass beim Start in Richtung Egelsbach der Triebwerkslärm hauptsächlich über unbebautes Gebiet abstrahlt und damit Erzhausen entlastet wird. Für beide Betriebsrichtungen gilt, dass die Piloten bei der Landung weniger Schubumkehr einsetzen müssen, was zu weniger Bodenlärm führt und damit allen Anrainern zugute kommt.

Die Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach hat im Übrigen schon vor vielen Jahren durch das so genannte Egelsbacher Modell die Lärmbeeinträchtigungen deutlich reduziert. Demnach ist Ausbildungsflugbetrieb im Bereich der Platzrunde wochentags ab 19 Uhr, samstags ab 13 Uhr sowie sonn- und feiertags vollkommen untersagt und damit zu den Zeiten, in denen das Ruhebedürfnis der Bevölkerung am größten ist.

Ich habe Ihnen eingangs meines Vortrages signalisiert, dass ich mich auf dem Flugplatz Egelsbach sehr wohl fühle. Nicht zuletzt auch deshalb, weil es Spaß macht, besondere Herausforderungen zu meistern. Und die gibt es auf unserem geschäftigen Verkehrslandeplatz mit zunehmender Häufigkeit. Lassen Sie mich hierzu ganz kurz ein Beispiel schildern. Es ist das „deutsche Sommermärchen“, das sich während der Fußballweltmeisterschaft auch auf dem Flugplatz Egelsbach abspielte. Nur mit dem Unterschied, dass uns zum Jubeln buchstäblich die Hände gebunden waren. Eigentlich hätte jeder aus unserer Crew davon mindestens drei brauchen können, um das Verkehrs- und Passagieraufkommen an Spieltagen in Frankfurt zu bewältigen. Für täglich bis zu 40 zusätzliche Luftfahrzeuge mussten Abstellplätze vorgehalten und bis zu 1000 Passagiere am Tag betreut werden.

Aber es hat alles wunderbar geklappt. Pannen? Fehlanzeige. Dafür erhielten wir Lob von allen Seiten, auch von der Prominenz, von „Kaiser“ Franz Beckenbauer, von Pele, von David Beckham nebst Gattin, von Josef Blatter, von Michéle Platini oder von Thomas Gottschalk. Unsere guten Vorbereitungen zahlten sich aus. Wir hatten neue Abfertigungseinrichtungen geschaffen, um eine lückenlose Passagier- und Gepäckkontrolle sicherzustellen, hatten den Feuerwehrfuhrpark und die Ausrüstung aufgestockt, Schulungen durchgeführt und Vorfeldgeräte komplettiert. Der ganze Aufwand hatte sich wirklich gelohnt, denn das positive Echo der WM hallt auf dem Flugplatz Egelsbach weiterhin nach.

Spürbar ist auf jeden Fall, dass unser Airport seit der WM stärker als vorher als Tor zur Rhein-Main-Region und als attraktiver Standort für den Businessverkehr wahrgenommen und genutzt wird.

Mehr als 50 Jahre Erfahrung in der Luftfahrt und das Know-how eines Flugplatzausbaus – das prädestiniert Egelsbach auch für eine Zusammenarbeit mit anderen Flugplätzen zum Zwecke des Wissensaustauschs, einer gemeinsamen Einkaufspolitik oder der gegenseitigen Unterstützung bei der Einführung und Optimierung technischer Anlagen, wie etwa der Navigation und Wetterbeobachtung. Unsere Erfahrungen sind gefragt und wir geben unser Wissen gerne weiter. Wir haben Kooperationsverträge abgeschlossen mit dem Flughafen Kassel-Calden und dem Verkehrslandeplatz Spremberg-Welzow in der Lausitz, der als Besonderheit über den einzigen Wasserlandeplatz in der Bundesrepublik verfügt.

Meine Damen und Herren: Es ist unstrittig und durch zahlreiche Studien belegt, dass von der Luftfahrt, also auch von der Allgemeinen Luftfahrt, wichtige volkswirtschaftliche Impulse ausgehen und das mit steigender Tendenz. Flugplätze sind Gewerbeköder und Jobmaschinen. Wir müssen diese Potenziale nutzen, zum Wohle unserer Regionen und zum Wohle unserer Volkswirtschaft, die eine leistungsfähige Luftverkehrswirtschaft

benötigt. Die Luftverkehrswirtschaft ist seit jeher ein Wachstumsmarkt, der im Zeitalter der Globalisierung vielen Menschen gerade auch in Deutschland Beschäftigungsperspektiven bietet.

Der EU-Ausschuss der Regionen betont in einer Stellungnahme: „Die Entwicklung von Regionalflughäfen und Regionalflugdiensten leistet einen Beitrag zur Schaffung von Arbeitsplätzen, zum Wiederaufschwung einer Region, zur sozialen Inklusion und zu Programmen der regionalen und lokalen Wirtschaftsentwicklung.“ Auch in ihren im Jahr 2005 veröffentlichten Leitlinien zur Weiterentwicklung von Regionalflughäfen macht die Europäische Kommission deutlich, dass Regionalflughäfen zu einem größeren und für alle Europäer besser zugänglichen Luftverkehrsangebot, zur regionalen Wirtschaftsentwicklung und zu einer Entlastung der großen Luftverkehrsdrehkreuze führen.

Bei Standortentscheidungen überregional tätiger Unternehmen wird das Vorhandensein eines Regionalflughafens und damit der Möglichkeit, gecharterte oder eigene Flugzeuge für Geschäftsreisen einzusetzen, zunehmend bedeutsamer. Die Möglichkeit, flexibel, schnell und komfortabel jeden Wirtschaftsraum in Europa direkt Punkt-zu-Punkt anfliegen zu können, erlangt einen immer höheren Stellenwert. Dabei geht es nicht nur um die Beförderung von Personen, sondern auch von Fracht.

Damit Standorte und Regionen für vorhandene Unternehmen weiterhin attraktiv bleiben und die Chancen für die Ansiedlung neuer Unternehmen erhöht werden, ist eine adäquate Luftverkehrsinfrastruktur unerlässlich. Andernfalls droht die Abwanderung von Firmen, die auf einen reibungslosen Firmenflugverkehr angewiesen sind – und die Chancen, sich im Standortwettbewerb um Neuansiedlungen behaupten zu können, reduzieren sich massiv. Beschäftigungschancen und wirtschaftliche Prosperität bleiben ungenutzt. Hier kommt den Stadt- und Kreisräten, den Bürgermeistern und Landräten eine enorme Verantwortung zu, um so Arbeitsplätze, Infrastruktur und Wohlstand durch eine wirtschaftssensible Politik zu sichern.

Um einen Verkehrslandeplatz wie Egelsbach konsequent aus Sicht des Kunden – also des Piloten oder des Passagiers – betreiben und möglichst alle gewünschten Leistungen rund um die Luftfahrt anbieten zu können, bedarf es vieler Parameter. Wesentlich zählt für mich dazu der Konsens mit der örtlichen Politik. Das ist – glauben Sie mir – keine leichte Übung. Ausdauer, Stehvermögen, lange Telefonate und viele Höflichkeitsbesuche sind erforderlich, um als Geschäftsführer einer Gesellschaft, in der kommunale Interessen gebündelt sind, das sicherlich nicht leichte Spagat zu bewältigen, politischen Willen und betriebliche Notwendigkeiten in Einklang miteinander zu bringen.

Zweifel am Bedarf für Verkehrslandeplätze halte ich für unbegründet. In Wirklichkeit ist das Gegenteil der Fall. Experten sind sich einig, dass die Geschäftsfliegerei zunehmen wird. Vier- bis achtsitzige Flugzeuge, leise und Treibstoff sparend, werden zwischen verstopften Straßen und unflexiblen Flugplänen der Airlines ihre Lücke für den schnell agierenden Geschäftsmann und die Geschäftsfrau finden, die europaweit die Märkte erschließen. Unternehmen und Manager versprechen sich mit modernen Flugzeugen strategische und repräsentative Vorteile. Für sie sind Geiz und billig out. Für sie gilt, wer klein denkt, wird auch klein handeln. Unternehmen und ihre Manager gewinnen an Professionalität und Ansehen im Einsatz leistungsfähiger und effizienter Luftverkehrssysteme. Die Zulassungszahlen bei den Jets werden steigen. Denn, Zeit ist Geld. Generelle Sicherheitsbedenken, die seit dem 11. September 2001 im Zusammenhang mit Linienflügen stehen, steigern weiterhin die Nachfrage nach einer Beförderung per Business-Jet. Die höhere Produktivität während des Fluges selbst stellt für Geschäftsreisende ein weiteres Argument dar. Manager vermögen ungestört miteinander zu kommunizieren, Vorgänge bearbeiten und dies alles in einem bequemen, in einem ansprechenden Umfeld.

Die Geschäftsluftfahrt hat eine unverzichtbare Funktion in der Erschließung und Pflege von Märkten und der Betreuung von Kunden. Je globaler sich die Industrie im Zeitalter der Internetökonomie aufstellt, desto

mehr Geschäftsreiseverkehre werden nötig. Im Zuge dieser Entwicklung wird im internationalen Luftverkehr das Segment der Geschäftsluftfahrt immer wichtiger. Der Beitrag, den die Geschäftsluftfahrt durch den Individualtransport im Wettbewerb der Verkehrsträger leistet, ist durch kein anderes Verkehrsmittel ersetzbar.

Gestatten Sie mir abschließend – meine Damen und Herren – noch einen Satz über die künftige Ausrichtung unseres Flugplatzes. Der Flugplatz Egelsbach bietet eine zeitliche und räumliche Mobilität innerhalb Europas, wie sie von keinem anderen Flugplatz – auch nicht über den großen Flughafen Frankfurt – und von keinem anderen Verkehrsmittel erreicht wird. Wir werden uns deshalb noch deutlicher als flugaffines Dienstleistungszentrum, als Airpark, als Business-Aviaton-Center Rhein-Main positionieren. Ich will Sie aber nicht mit Begriffen überhäufen. Mir geht es – und das wenn Sie so wollen jeden Tag – darum, den Flugplatz Egelsbach zeitgemäß und manchmal noch einen Tick schneller nach den Bedürfnissen der fliegenden Kundschaft, den Betrieben und ihren Beschäftigten vor Ort und den zahlreichen Besucherinnen und Besuchern zu entwickeln. Das kann natürlich nur gelingen, wenn alle Beteiligten am gleichen Strang ziehen, bestenfalls mit Herz und Seele dabei sind. Dies zu erreichen ist gewiss eine meiner vornehmsten Aufgaben. Also die Vertreter von Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat, die Damen und Herren Gemeindevertreter und Gemeindevorstandsmitglieder, die übergeordneten Behörden vom Regierungspräsidium Darmstadt, der Deutschen Flugsicherung, bis zum Land Hessen, die Unternehmen am Platz und die Bevölkerung für den Flugplatz zu gewinnen. Es ist eine immer spannende, eine sehr reizvolle Aufgabe, die Fingerspitzengefühl genauso wie Durchsetzungsvermögen und eine gute Kondition verlangt. Lassen Sie mich nur ein Beispiel nennen, weil es gerade in die Jahreszeit passt. Sie müssen als Flugplatzgeschäftsführer willens und in der Lage sein sämtliche Karnevalsitzungen der Anrainerkommunen zu besuchen, sich dort in Versform einiges gefallen lassen und am nächsten Morgen nach einer fast schlaflosen Nacht die vereinigten Fastnachter aus Roßdorf, Langen, Erzhausen und Egelsbach zum so genannten Flugplatzsturm empfangen – und dabei natürlich immer gut drauf sein.

Es freut mich, meine Damen und Herren, wenn ich Ihnen einige Eindrücke vom Geschehen auf unserem Verkehrslandeplatz und über meine Tätigkeit vermitteln konnte. Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und versuche gerne, Ihre Fragen zu beantworten.