

NEWSLETTER

der Bürgeraktion PRO Flughafen e.V.



Die Chefs von Fraport und Lufthansa, Dr. Stefan Schulte (I.) und Carsten Spohr (r.) mit dem hessischen Ministerpräsidenten Boris Rhein auf dem gemeinsamen parlamentarischen Abend von Fraport und Lufthansa im Kurhaus Wiesbaden.

Foto: Fraport AG, Oliver Roesler

Hessische Politik bei Fraport und Lufthansa Landespolitiker auf dem Parlamentarischen Abend

Es war ein Erfolg für die großen der hessischen Luftfahrtbranche Fraport und Lufthansa. In schwierigen Zeiten hatten sie erstmals gemeinsam die Politiker in das Kurhaus in Wiesbaden eingeladen. Und viele Landespolitiker sind gekommen. Neben Ministerpräsident Boris Rhein stand auch sein Vize Tarek Al-Wasir und vier weitere Staatsminister sowie acht Staatssekretäre auf der Gästeliste. Inklusive der Minister mit Landtagsmandat konnte man 69 Landtagsabgeordnete zählen, von insgesamt 137 Abgeordneten, also eine beachtliche Mehrheit.

Auch wenn sich die Branche derzeit erholt, die Covid-19-Pandemie mit Lockdown und Reisebeschränkungen hat der Luftfahrt in die größte Krise ihrer Geschichte beschert. Und sie ist noch nicht ausgestanden. Jetzt ist der russische Angriff auf die Ukraine dazu gekommen mit der Sperrung der Lufträume. Eine zusätzliche Herausforderung.

Unterstützung durch die Landespolitik

Die Unternehmen mussten sich stark verschulden. Sie benötigen die Unterstützung der Landespolitik, wenn es darum geht, Benachteiligungen im internationalen Wettbewerb abzuwenden.

In dieser Ausgabe:

- **S. 1** Parlamentarischer Abend
- **S. 2** Kein Verbot von Kurzstrecken
- **S. 3** Auf die Umsteiger kommt es an
- **S. 4** Sozialmonitoring
- S. 5 VhU-Veranstaltung
- S. 6 Aus Wiesbaden und Bonn
- **S. 7** CO₂-Vergleiche Wussten Sie schon ...
- S. 8 E-Mobilität am Flughafen



Editorial



Liebe Freunde, liebe Mitglieder,

die Pandemie hat die Kassen der Luftverkehrsindustrie belastet. Und noch bevor sie wirklich beendet war, sind der russische Krieg gegen die Ukraine und die damit verbundenen Sperrungen der Lufträume dazugekommen. Schwere Zeiten für die Branche.

Jetzt hat der Sommer gezeigt: Die Menschen habe das Bedürfnis wieder zu fliegen. Sie wollen fremde Länder erkunden, aber auch Freunde, Bekannte und Familienangehörige besuchen. Denn diese leben in unseren immer internationaler werdenden Gesellschaften immer seltener in der nächsten Straße oder im nächsten Ort.

Aber nicht zuletzt ist unsere Wirtschaft international, verdient weltweit ihr Geld. Und die vielen Flüge zu zahlreichen Zielen vom Flughafen Frankfurt aus sind eine wichtige Voraussetzung für ihren Erfolg.

Auf zwei Veranstaltungen, dem Parlamentarischen Abend von Fraport und Lufthansa sowie bei der Veranstaltung der Vereinigung hessischer Unternehmerverbände VhU, ging es jetzt um die Wettbewerbschancen des Flughafens und indirekt um die Möglichkeiten unserer Wirtschaft sowie unser aller Wohlstand.

Ihr Franz Blum Geschäftsführer Bürgeraktion Pro Flughafen

Kein Verbot von Kurzstrecken Auch nicht in Frankreich



Kooperation Deutsche Bahn mit Lufthansa/Star Alliance Foto: Deutsche Bahn, Oliver Roesler, Star Alliance

Der Beitrag innerdeutscher Flüge zum gesamten deutschen CO₂-Aussstos ist marginal, nur 0,3 Prozent. Wer mit seinem Pkw zum interkontinentalen Flug anreist, stößt mehr CO₂ aus, als die rechnerisch auf ihn entfallende Menge beim Zubringerflug. Deshalb ist mit dem Argument des Klimaschutzes ein Verbot von Kurzstreckenflügen nicht zu begründen.

Auf Strecken, für die vernünftige Alternativen mit der Bahn angeboten werden (z. B. Köln-Frankfurt), hat die Branche von sich aus die Flüge eingestellt. Darüber hinaus bemühen sich Lufthansa und die Bahn gemeinsamen den Übergang von Bahn auf Flug oder umgekehrt zu vereinfachen und für den Reisenden so einfach wie möglich zu machen.

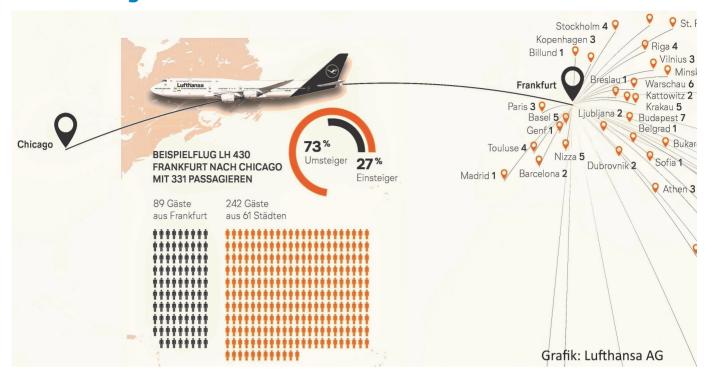
Hinzu kommt: Trotz wachsenden Flugverkehrs in Deutschland sank in den 15 Jahren vor der Pandemie die Zahl der innerdeutschen Flüge um 22 %. Und wer bei einem Verbot innerdeutscher Flüge die Anreise

mit der Bahn zum Interkontinentalflug ab Frankfurt oder München für unzumutbar hält, würde dann über ein anderes Drehkreuz wie London, Amsterdam oder Paris fliegen.

Apropos Paris: Es wird immer behauptet, Frankreich habe ein Verbot von Kurzstreckenflügen erlassen. Es wurde ein Gesetz verabschiedet. Dieses verbietet aber erstens nur Flüge zwischen Städten, die man in 150 Minuten mit dem Zug erreichen kann. Zweitens wurden die Netzwerkcarrier ausdrücklich ausgenommen, weil sie Zubringerflüge anbieten. Und drittens ist das Gesetz noch nicht in Kraft getreten. Es liegt in Brüssel bei der EU. Dabei ist schwer vorstellbar, dass die EU-Kommission es durchwinkt. Denn der Effekt der Regelung wäre ein Monopol der Netzwerkcarrier auf den betreffenden Strecken. Doch ein gesetzlich garantiertes Monopol ist mit dem auf Wettbewerb ausgerichteten Wirtschaftssystem der EU nicht vereinbar.



Auf die Umsteiger kommt es an Oder stranguliert Fit-for-55 die Hubs in der EU?



Der Luftverkehr verbindet Menschen, weltweit, ermöglicht wirtschaftlichen Austausch, wissenschaftliche und kulturelle Zusammenarbeit, sportliches Kräftemessen und last not least auch humanitäre Hilfe. Er ist unverzichtbar in einer freien und globalen Welt.

Auch der Luftverkehr hat sich zur Aufgabe gestellt, klimaneutral zu werden. Dabei trägt der globale Luftverkehr nur mit 2,8 % zum weltweiten CO₂-Ausstoss bei, zur Klimaerwärmung mit 3 - 5 %.

Für den Luftverkehr bringt das EU-Programm Fit-for-55 drei Änderungen: 1. eine Pflicht der Beimischung von teuren nachhaltigen Kraftstoffen mit wachsender Quote; 2.eine Verschärfung des Emissionshandelssystem EU-ETS; 3. eine Einführung einer Kerosinsteuer. Alle drei Mechanismen bringen den Luftverkehrsunternehmen in der EU besondere Belastungen und Wettbewerbsnachteile. Wie kann das in der Praxis aus-

sehen. Nehmen wir einen Flug von Prag nach Chicago über das EU-Drehkreuz Frankfurt oder über London.

1. Beimischungsquote: Der Interkontinentalflug von Frankfurt wird deutlich teurer sein als der von London. Zusätzlich könnte British Airways schon aus London ausreichend Kerosin im Tank mitbringen, so dass sie auf ein Tanken des teuren EU-Kerosins in Prag verzichten könnten. 2. Das EU-ETS gilt nur für innereuropäische Flüge. Es würde den Zubringerflug zum EU-Hub (hier: Frankfurt) verteuern, während der Flug nach London davon unberührt bliebe. 3. Eine Kerosinsteuer würde - wegen internationaler Vereinbarungen auch wieder nur den innereuropäischen Verkehr belasten, also die Zubringerflüge zu den EU-Hubs verteuern.

Auf die Umsteiger kommt es an. Wenn die Wirtschaft und die Menschen vom Flughafen viele Flüge zu unterschiedlichen Zielen erwarten, dann geht es nur mit Umsteigern. Der 2018 von Lufthansa dargestellte Flug LH 430 nach Chicago (siehe Grafik) zeigt es deutlich. Von den 331 Passagieren waren nur 89 Einsteiger. Von den 242 Umsteigern kamen 48 mit Zubringerflügen von zehn deutschen Flughäfen, 112 von 32 europäischen und 82 von 17 Flughäfen in Afrika und Asien.

Und besonders das Umsteigen an den EU-Hubs würde durch die EU-Regelungen verteuert. Das führt zu einer teilweisen Verlagerung der Verbindungen über Hubs außerhalb der EU. Man kann nur spekulieren, wie viele Passagiere des in der Grafik dargestellten Fluges von Europa über London oder von Asien über Istanbul oder die Golf-Flughäfen nach Chicago fliegen würden statt über Frankfurt. Für Frankfurt würde es auf alle Fälle weniger Passagiere, weniger Flüge und weniger Ziele bedeuten. Mit entsprechend negativen Folgen für die Wirtschaft und die Menschen über die Region hinaus.



Job-Maschine Flughafen bestätigt Ergebnisse des Sozialmonitorings

Gutachten sollen im Normalfall neue Erkenntnisse bringen.
Manchmal ist man aber auch froh darüber, wenn sie das bestätigen, was alle eigentlich schon wissen oder wissen müssten. Ein gutes Beispiel dafür ist das Sozialmonitoring - Flughafen Frankfurt und Region im Auftrag des Umwelt- und Nachbarschaftshauses.

Flughafen als Job-Maschine

Das Gutachten hat die herausragende Bedeutung des Flughafens für die Arbeitsplätze in der Region wieder belegt. Er beeinflusst die Zahl und Art der Arbeitsplätze, sowohl direkt über die Branche Verkehr und Lagerei als auch indirekt über Liefer-, Konsum- und Investitionsketten. Dabei reichen seine indirekten Effekte weit über die unmittelbare Flughafenumgebung hinaus. Das ist das, was

die Unterstützer des Flughafens immer gesagt haben. Und es ist erfreulich, wenn ein unabhängiges Gutachten diese Erkenntnis bestätigt.

Soziale Auswirkungen des Fluglärms

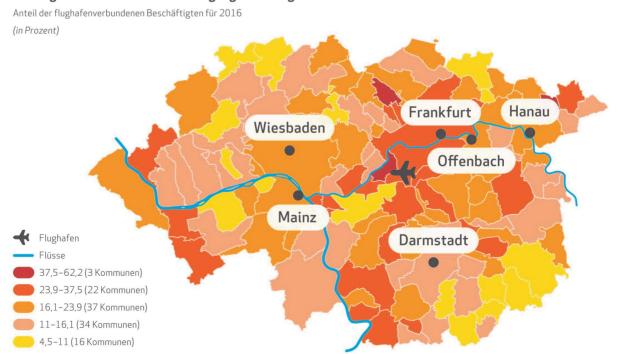
Die Initiatoren der Studie hatten in der Mediation die Befürchtung geäußert, dass der Flughafen negative Auswirkungen auf die Sozialstruktur in den vom Lärm betroffenen Kommunen habe. Doch solche Effekte konnten nicht nachgewiesen werden.

Unter An- und Abflug des Flughafens leben besonders viele Menschen mit einem niedrigen sozialen Status. Das ist nicht überraschend. Die Flugzeuge fliegen entlang des Mains. Entlang des Mains fand die Industrialisierung der Region statt.

Der Main als Transportweg und Wasserlieferant. MAN Gustavsburg, Opel Rüsselsheim, Enka Kelsterbach, Farbwerke Höchst, Chemische Fabrik Griesheim, Cassella Fechenheim sind nur einige Beispiele. Allein Opel hatte zu ihren besten Zeiten 40.000 Mitarbeiter, die in der Umgebung untergebracht werden mussten. Auch wenn die Industriegebiete heute weniger Mitarbeiter haben, in den ehemaligen Arbeiterwohnungen wohnen heute keine "Besserverdienenden".

Wo für wohlhabende gebaut wird, stört auch der "Fluglärm" nicht. Beispiele: das Winterhafengebiet in Mainz und die Offenbacher Hafenbebauung. Dabei hat man in Mainz sogar die damals höchsten Quadratmeterpreise für die Wohnungen an Winterhafen bezahlt.

Die flughafenverbundene Beschäftigung in der Region



Als flughafenverbunden gelten Beschäftigte, die sowohl in einer der ermittelten flughafenverbundenen Branchen arbeiten als auch einen entsprechenden Beruf ausüben. In einigen Kommunen arbeiten nur rund fünf Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten flughafenverbunden, in anderen sind es mehr als 60 Prozent.

Grafik: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH



Vor der Landtagswahl: Parteien zum Flughafen VHU Veranstaltung zur Flughafenpolitik in Hessen

Hessens Wirtschaft ruft die heimischen Politiker dazu auf angesichts der vielfältigen globalen Krisen und Herausforderungen. mit Nachdruck hessische Interessen in der Luftverkehrspolitik zu vertreten. "Die Politik muss die großen Anstrengungen der Luftverkehrswirtschaft zur Bewältigung der globalen Krisen und Herausforderungen weiter unterstützen. Industrie, Handel, Handwerk und Banken können dank Weltflugflughafen und starker Airlines in Hessen erfolgreicher wirtschaften und besser bezahlte Jobs anbieten. Das muss mit klugen Entscheidungen für das Drehkreuz Frankfurt gesichert werden", forderte für die Vereinigung der Hessischen Unternehmerverbände (VhU) Klaus Rohletter, Vorsitzender VhU-Verkehrsausschuss und Vorstandsmitglied der Bürgeraktion PRO Flughafen beim VhU-Verkehrs-forum am Flughafen Frankfurt.

Im Zentrum der Veranstaltung stand das derzeit in Brüssel diskutierte Fit-for-55-Programm und seine Auswirkungen für den Luftverkehr, vor allem die Pflicht lines und Drehkreuze in bei Abflügen aus der EU eine wachsende Quote von Sustainable Aviation Fuel (SAF = nachhaltige Flugkraftstoffe) zu tanken, das um ein Vielfaches teurer ist als herkömmliches. Interkontinentalflüge könnten dann um rund 150 Euro teurer werden. Dann würden - so die Befürchtung - Interkontinentalflüge nicht mehr über die EU-Drehkreuze wie Frankfurt, Paris oder Amsterdam stattfinden.

Hessen ist gefordert

In dem derzeit in Brüssel laufenden Entscheidungsprozess habe sich die Bundesregierung bislang nicht eindeutig positioniert, kritisierte Lufthansa-Personalvorstand Michael Nigge-



Die Landtagsabgeordneten Frank Kaufmann (Die Grünen), Heiko Kasseckert (CDU), Marius Weiß (SPD), sowie René Rock (FDP), Lufthansa-Vorstand Michael Niggemann, Fraport-Vorstand Dr. Pierre Dominique Prümm und Condor-Chef Ralf Teckentrup auf der Veranstaltung der VhU Foto: Franz Blum

mann. Darauf solle das Land Hessen hinwirken.

Niggemann: "Wir stehen im scharfen Wettbewerb mit anderen Regionen der Welt, nach der Krise noch mehr als zuvor. Für Konnektivität und damit Wertschöpfung braucht es starke Air-Deutschland, Hessen sollte sich mit Nachdruck dafür einsetzen, das Drehkreuz Frankfurt zu stärken - international und intermodal."

Für Condor-Chef Ralf Teckentrup kann die Lösung einfach sein: "Gemeinsam mit Herstellern und der Politik gilt es, das Thema Sustainable Aviation Fuel so voranzutreiben, dass SAF zu marktfähigen Preisen und Mengen verfügbar ist. Dann erledigt sich eine Quote ganz von selbst und der nächste wichtige Schritt in Richtung Klimaneutralität ist getan."

CDU, SPD und FDP Heiko Kasseckert (CDU), Marius Weiß (SPD), lung von Terminal 3.

sowie der Fraktionsvorsitzende der FDP, René Rock. waren sich einig, die für den Standort überragend wichtige Branche vor weiteren Belastungen schützen zu wollen.

Fraport-Vorstand Pierre Dominique Prümm wies auch auf ein weiteres Problem hin: die von der EU beabsichtigte biometrische Erfassung aller einreisenden Personen aus Nicht-Schengen-Staaten. Frankreich und Deutschland hätten signalisiert, dass sie die Anforderungen nicht so schnell umsetzen könnten. Es würden die Umsteigeprozesse in Europa unkalkulierbar verzögert und damit kaum noch planbar werden.

Prümm: "Wir wollen zukünftig wieder allen Fluggästen eine gute Reise ermöglichen." Dazu arbeite man an der Verbesserung der Sicherheitskontrollstellen, der Neugestaltung des Terminal 1 und an der Erweiterung der Kapazitäten mit der Fertigstel-



Politische Rückendeckung für FRA gefordert

Der Flughafen Frankfurt ist für Hessens Wirtschaftserfolg in Deutschland und in der Welt von zentraler Bedeutung. Es steht außer Frage, dass die Politik diesem Luftverkehrsstandort einen vernünftigen Handlungsrahmen für eine erfolgreiche Zukunft an die Hand geben und sich für den Flughafen insgesamt stark machen muss.

Nach dem Wechsel an der Regierungsspitze in Hessen trat eine zentrale Veränderung ein: Der zuständige grüne Verkehrsminister Tarek Al-Wazir zeigt sich nicht interessiert an einem starken Frankfurter Luftverkehrsstandort, erledigt stattdessen in dieser Frage seinen Dienst lust- und ambitionslos nach Vorschrift. Beim Spatenstich für Terminal 3 wa-



Dr. h. c. Jörg-Uwe Hahn MdL, FDP, Stv. Ministerpräsident a. d., Schatzmeister der Bürgeraktion PRO Flughafen (Foto: FDP-Fraktion im Hessischen Landtag)

ren ihm andere Termine wichtiger. Aber nun in den jetzigen schwierigen Zeiten benötigt der Frankfurter Flughafen eigentlich auch auf Landesebene eine starke Rückendeckung.

Durch die deutsche Luftverkehrssteuer, die ausbleibende Übernahme der Kosten für Passagier- und Gepäckkontrollen und die unfaire Konkurrenz zu staatlich geförderten Flughäfen und staatlichen Airlines haben es der Frankfurter Flughafen als internationaler Hub und die deutschen Airlines nicht leicht, sich bei der internationalen Konkurrenz durchzusetzen. Insofern ist es wichtig, dass weitere Sonderbelastungen der EU-Hubs durch Fit-for-55 Programm der EU nicht hinzukommen, weil sonst die Verkehre an den deutschen und innereuropäischen Hubs vorbeigeleitet werden.

Für unseren Flughafen Frankfurt als Hub würde das weniger Flüge zu weniger Zielen bedeuten. Dies würde für unsere Wirtschaft, die auf eine Vielfalt von Verbindungen angewiesen ist, einen Schaden bedeuten.

Der Flugverkehr ist eine weltweit agierende Wirtschaft, insofern sollten möglichst weltweit auch die gleichen Regeln gelten.

Sicherheitskontrollen effektiver und schneller

Urlauber und Geschäftsreisende in Deutschland haben einen turbulenten Sommer an den Flughäfen hinter sich. Statt erstmals seit Beginn der Coronapandemie ohne größere Restriktionen entspannt in die schönste Zeit des Jahres starten zu können, begann die Flugreise für Millionen Menschen mit stundenlangen Wartezeiten, auch und gerade an den Sicherheitskontrollen. Die aktuelle Bundesregierung reagierte hilflos: In einer eilig einberufenen Pressekonferenz der drei verantwortlichen Minister Nancy Faeser, Volker Wissing und Hubertus Heil wurde am 29. Juni 2022 die Anwerbung von 2000 befristeten Hilfskräften aus der Türkei angekündigt. Bis zum 20. August waren jedoch nur gut 60 Hilfskräfte in Deutschland eingetroffen, womit sich die Ankündigung als bloßer PR-Flop erwies. Konkrete Maßnahmen sollten stattdessen auf Effizienzfortschritte bei den



Klaus-Peter Willsch, MdB, CDU, Vorsitzender der Parlamentsgruppe Luft- und Raumfahrt , Vorsitzender der Bürgeraktion PRO Flughafen (Foto: K.-P. Willsch)

Sicherheitskontrollen zielen. Eine Möglichkeit dafür ist der Einsatz moderner Computertomographie (CT)-Technik, die die Kontrollvorgänge allein dadurch komfortabler und schneller macht, dass Flüssigkeiten nicht mehr ausgepackt werden müssen. De Technologie hat sich im EU-Ausland und am Flughafen München bereits bewährt. Weiterhin können durch Standortdialoge und neue Vertragsgestaltungen mit den Dienstleistern Verbesserungen bei den Kontrollvorgängen erreicht werden. Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Beschleunigung

der Zuverlässigkeitsüberprüfungen (ZÜP), die 6 bis 8 Wochen in Anspruch nehmen und nicht einmal deutschlandweit gültig sind. Schließlich muss auf dem Weg der Ausbildung eine Flexibilisierung der Einsatzbereiche der Mitarbeiter der Sicherheitsdienstleister erreicht werden. Bislang müssen Mitarbeiter, die in der Passagier- und Warenkontrolle nach § 5 Luftsicherheitsgesetz (LuSiG) tätig sind, eine andere Ausbildung durchlaufen als jene Mitarbeiter, die nach §8 LuSiG die Flughafenmitarbeiter kontrollieren, obwohl sie identische Tätigkeiten ausüben. In Stoßzeiten können diese Mitarbeiter nicht zwischen diesen Kontrollbereichen wechseln, obwohl dies aufgrund unterschiedlicher Peak-Zeiten sinnvoll wäre. Diese Potenziale müssen jetzt gehoben werden, damit unsere Flughäfen für die nächste große Reisewelle gut aufgestellt sind.



CO2-Vergleiche sind schwierigWenn der Teufel im Detail steckt ...

Im Newsletter 2/2022 hatte der Autor über einen Vergleich der CO₂-Bilanz von Verkehrsmitteln unter Einbeziehung der Emissionen bei der Erstellung der Infrastruktur berichtet. Vorlage war eine Studie der KRBE GmbH in Zusammenarbeit mit der Hochschule Sankt Gallen. Jetzt legt er nach auf Grund eines Artikels in "airliners.de, einer Info-Plattform der deutschen Luftverkehrswirtschaft. F.B.

Mit Zahlen kann man alles beweisen, heiß es im Volksmund. "airliners.de" vergleicht in einem längeren Beitrag die Klimaverträglichkeit von Verkehrsmitteln. Dabei stößt sie an der Behauptung von Deutsche Bahn AG, dass eine Fahrt im Hochgeschwindigkeitszug klimaneutral sei. Wo doch andererseits laut Umweltbundesamt (UBA) die durchschnittlichen Emissionen im Bahnverkehr im Jahr 2020 bei 50 Gramm je Kilometer und Passagier gelegen hätten. Auf der 550 Kilometer langen Bahnfahrt von Berlin nach Köln würden demnach 27,5 Kilogramm Kohlendioxid emittiert. Bei einem Flug von Berlin nach Köln seien es auf der 470 Kilometer langen Strecke dagegen 284 Gramm CO2 je Passagier und Kilometer, also annähernd das Fünffache der Bahnfahrt.

Allerdings sei dem "Kleingedruckten" im Zahlenmaterial des UBA zu entnehmen, dass die für den Luftverkehr ausgewiesenen Werte auch die sogenannten "Nicht-CO2-Effekte" einschlössen, die im Wesentlichen auf das Konto der durch die beim Fliegen entstehenden Kondensstreifen gehe. Die selbstverständlich nicht zu negieren seien, aber andererseits, lenkt "airliners.de" den Blick auf die Fußnoten des UBA-Zahlenmaterials, werde in dessen Berechnung von einer Auslastung je Flug von nur etwas mehr als der Hälfte der Sitze (53 Prozent) ausgegangen, was ein eher zu niedrig angesetzter Auslastungsgrad wäre.1)

Mehr ins Gewicht fällt der Einwand, dass bei der Bahn nicht zwischen fossil erzeugtem Strom einerseits und sogenanntem Öko-Strom andererseits unterschieden werde. Konkret: Der Öko-Strom, den die Deutsche Bahn AG einkaufe, werde zu 100 Prozent der Sparte DB-Fernverkehr zugeschlagen. Dass der Anteil des Ökostroms am gesamten Stromverbrauch der Bahn nur bei 62 Prozent liege, bleibe bei einer solchen Eingrenzung unberücksichtigt. Was im Umkehrschluss bedeute, dass aller Strom, der bei Nicht-ICE-Bahnfahrten verbraucht werde, zu 100 Prozent aus fossiler Erzeugung stammen müs-

Dies wiege für eine Öko-Gesamtbilanz des Verkehrsträgers Bahn umso schwerer, als ein nicht zu vernachlässigender Anteil des Schienenverkehrs mit Diesel-Lokomotiven bestritten werden müsse, denn nur 61 Prozent des deutschen Schienennetzes waren 2020 laut Bundesregierung elektrifiziert.

1) Im Juli 2022 erreichte der internationale Flugverkehr nach Angaben von statista.com eine nach Regionen unterschiedliche Auslastung von 75% bis 90%; Europa: 87%; Ryanair nach eigenen Angaben den Vor-Corona-Wert von 96%.





Wussten Sie schon, dass ...

- der Fraport Besucherservice im Oktober 2022 seine 70jährigen Geburtstag feierte?
- Fraport entlang der Startbahn West auf einer Länge von 2,6 Kilometern Solar-Panels aufstellt, die in der Spitze eine Leistung von 13 Megawatt erbringen?
- Lufthansa mit einer Boeing 777-300 ihrer Tochter Swiss Tests begonnen hat, um mit einer "Hai-Haut" und den CO₂-Ausstoss zu reduzieren?
- die Deutsche Flugsicherung die Anlagenschutzbereiche ihrer Drehfunkfeuer verkleinert und so Bereiche für den Bau von Windstromanlagen freigegeben hat?
- Condor 41 Kurz- und Mittelstrecken-Flugzeuge der A32Xneo-Familie bestellt hat, die bis zu 20 % weniger Kerosin verbrauchen und ca. 50 % weniger Lärm emittieren?
- bis Anfang 2024 die ganze Langstreckenflotte der Condor mit Zwei-Liter-Flugzeugen ausgestattet ist?
- die Zahl der Fluggäste in Frankfurt im September um 127 % über 2021 lag?
- der erste Lufthansa-Jet vom Typ Boeing 787-9 Dreamliner in Frankfurt gelandet ist? Die Boeing-Flugzeuge sollen ältere Airbus-Modelle mit vier Triebwerken ersetzen.



Hessen und Fraport:

Mehr E-Mobilität am Flughafen



Ausbau der E-Mobilität am Flughafen Frankfurt mit Unterstützung des Landes Hessen Quelle: Fraport AG

Der Ausbau der E-Mobilität leistet einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Betriebs am Flughafen. Heute verfügen schon 16 % der Fraport-Fahrzeuge am Flughafen über einen elektrischen Antrieb. Bis Ende 2024 will der Flughafenbetreiber Fraport 17 Millionen Euro für die Elektrifizierung von Spezialfahrzeugen der Bodenverkehrsdienste ausgeben und weitere 1,2 Millionen Euro für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die Landesregierung hat

jetzt entschieden, dieses Engagement mit 690,000 Euro zu unterstützen. Damit kommt Fraport dem ambitionierten Ziel, seinen Heimatstandort Frankfurt Airport spätestens bis zum Jahr 2045 CO2-frei zu betreiben, ein schönes Stück näher. Dieses Ziel erfordert aber noch weitere umfangreiche Investitionen, mit denen bereits in den 1990-er Jahren begonnen und die rotz Krise kontinuierlich fortgesetzt wurden.

Quelle: Fraport AG

Car-Sharing: Auch elektrisch

Carsharing erfreut sich immer größerer Beliebtheit und bietet gerade für die Anbindung an den Airport eine äußerst flexible Alternative zu eigenem Pkw, Taxi und öffentlichen Verkehrsmitteln. Gleichzeitig gewinnt der Wunsch nach klimaschonender, nachhaltiger Mobilität - in der Luft wie auch am Boden - zunehmend an Bedeutung.

Daher gibt es am Flughafen Frankfurt neben anderen Anbietern von Carsharing-Konzepten nun auch zwei Unternehmen, die bei ihrer Fahrzeuaflotte ausschließlich auf E-Antrieb setzen. Am Terminal 1 begrüßt Flughafenbetreiber Fraport die Carsharing-Spezialisten deer und UFODRIVE, die jeweils fünf Bereitstellungsplätze mit Ladeinfrastruktur am Airport belegen. Die Stellplätze beider Unternehmen befinden sich im Parkhaus P2 auf der Ebene 14, Parkreihe 1406.

Quelle: Fraport AG

Newsletter - auch digital

Dieser Newsletter wird nur an Empfänger versandt, die damit einverstanden sind. Sie können ihn jederzeit abbestellen. Statt als Papier können Sie den Newsletter auch digital beziehen. Sie brauchen dazu uns nur Ihren Wunsch mitteilen unter info@pro-flughafen.de

Links zu Jobs am Flughafen

Informieren Sie sich mit diesen Links über die vielfältigen freien Stellen am und um den Flughafen: Fraport Jobbörse: https://karriere.fraport.de/recruso/onbw?navigItem=fraport&language=de

Lufthansa Jobbörse https://www.be-lufthansa.com/de/berufserfahrene[-r] DHL https://de.dpdhl.jobs/ (als Ort "Frankfurt Flughafen, Hessen" eintragen)

DB Schenker https://www.dbschenker.com/de-de/karriere/stellenboerse Airliners: http://www.airliners.de/karriere

Praktika-Datenbank: http://www.airliners.de/karriere/search?&facet[contractType][]=Praktikum

V.i.S.d.P.: Klaus-Peter Willsch; Redaktion: Franz Blum oder angegeben