

5 Jahre Landebahn Northwest



Zum 5. Geburtstag der Landebahn Northwest haben Politiker und Persönlichkeiten aus der Wirtschaft sich dazu geäußert, ob die Entscheidung für den Bau der Landebahn Northwest richtig war und warum. Wir haben dazu einige Äußerungen zusammengetragen:



Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, hat uns dazu geschrieben:

„Die Inbetriebnahme der Landebahn Northwest vor fünf Jahren war richtig und wichtig für den Luftverkehrsstandort Frankfurt. Mit dem Ausbau konnten wir die dringend benötigte Kapazität für weiteres Wachstum zur Verfügung stellen, wovon die Region auch heute schon wirtschaftlich profitiert. Mit den nun zur Verfü-

gung stehenden Kapazitätsreserven sehen wir insbesondere in Spitzenzeiten reibungslosere Betriebsabläufe, geringere Störanfälligkeit des Systems und dadurch deutlich gesteigerte Pünktlichkeit. Ein Effekt der neuen Bahn, der jedem Fluggast zu Gute kommt, aber auch der Region. Denn viele Warteschleifen, die in der Vergangenheit geflogen werden mussten, wenn das Bahnsystem am Boden überlastet war, sind heute nicht mehr nötig. Die Zeiten, als bereits kleinere Wetterkapriolen dazu geführt haben, dass die Flugpläne in Frankfurt durcheinander gerieten, sind glücklicherweise vorbei. Mittlerweile läuft der Betrieb am Flughafen – vor allem dank der neuen Landebahn – stabil und zuverlässig.“

Marius Weiß, MdL SPD:

Der stellvertretende Vorsitzende und flughafenpolitische Sprecher der SPD-Landtagsfraktion, Marius Weiß, hat angesichts des 5. Jahrestags der Eröffnung der neuen Northwest-Landebahn am Frankfurter Flughafen auf seiner Webseite darauf hingewiesen, dass man die neue Landebahn im Gesamtkontext mit allen anderen Maßnahmen des Mediationsergebnisses betrachten müsse.

Fortsetzung auf Seite 2

In dieser Ausgabe:

- S. 1/2 5 Jahre Landebahn Northwest
- S. 2 Editorial
- S. 3 Die neue Landebahn ...
- S. 3/4 Lärmobergrenze nur in Kooperation
- S. 5 Flughafen FRA wichtig für RLP
- S. 6 Nachtflug verursacht mehr Lärm / Ryanair in Frankfurt ...
- S. 7 NORAH-Studie vorgestellt / Grün hat Vorfahrt am Gate 15 A / Wussten Sie schon, dass ...?
- S. 8 Wie halten es die Anderen? USA

Editorial

Liebe Mitglieder und Freunde!



Wissen Sie was die Abkürzung LOG bedeutet? Viele von Ihnen, die mit dem Flughafen vertraut sind, werden antworten: Luftfahrt ohne Grenzen, eine Organisation

freiwilliger Helfer, die bei Firmen deutschlandweit Spenden sammelt und diese mit Fliegern und LKW direkt zu den Bedürftigen weltweit bringt. Seit Anfang Oktober spricht man auch von der LOG und meint damit aber "Lärmobergrenze". Das heißt: In Zukunft soll der Lärm am Frankfurter Flughafen nicht lauter werden als im Augenblick. Diese Forderung hat zur Folge, dass es - auch wenn der Flughafen wächst (Terminal 3) oder mehr Flugbewegungen durchgeführt werden müssen - dann nicht lauter werden darf als jetzt - der Lärm soll gedeckelt werden! Diese Verschärfung der Flugbedingungen sieht der Planfeststellungsbeschluss allerdings nicht vor. Möglich ist diese verschärfte - nicht gesetzlich geregelte - Lärmregelung aber nur dann, wenn sich die Politik mit den betroffenen Partnern der Luftfahrt - dem Flughafen und den Luftverkehrsgesellschaften - freiwillig einigt. Aber wer will schon den Ast absägen, auf dem er sitzt? Gefragt ist also ein fachlich fundierter, engagiert geführter und sicher mit Emotionen angereicherter Dialog zwischen den betroffenen Seiten. Bringt dieser Dialog kein befriedigendes Ergebnis, dann droht - so von Minister Al-Wazir in seiner Pressekonferenz bereits angekündigt -, dass die hessische Landesregierung, obwohl sie Miteigentümerin des Flughafens ist, den Planfeststellungsbeschluss vor Gericht anfechtet und damit der größten Arbeitsstätte in Deutschland eine wichtige Lebensgrundlage entzieht. Damit würde sich dann auch das Land Hessen den Ast absägen, auf dem es ganz komfortabel sitzt.

Ihre Christel Karesch,
Vorsitzende

„Die Umsetzung des Mediationsergebnisses war damals richtig und ist es noch heute“, urteilte Weiß und erinnerte daran, dass die SPD als einzige Partei am Mediationsergebnis festgehalten hat. „Der Flug-



hafen hat mit der vierten Bahn und dem zukünftigen neuen Terminal Entwicklungsmöglichkeiten bekommen, um die ihn die internationalen Mitbewerber beneiden. Und die Menschen in der Region haben ein Nachtflugverbot bekommen, das sich nach der NORAH-Studie positiv auf die Schlafqualität der Betroffenen auswirkt.“ Positiv sei auch anzumerken, dass die Akzeptanz der Nordwest-Landebahn bei den Menschen in den letzten Jahren offenbar zugenommen habe.



Florian Rentsch, Vorsitzender der FDP-Landtagsfraktion, hat auf der Webseite der FDP Hessen betont:

„Die Landebahn Nordwest ist eindeutig eine Erfolgsgeschichte: Mit der Inbetriebnahme konnten nicht nur massive Verbesserungen im Betriebsablauf erreicht werden, die sich direkt positiv auf die Pünktlichkeit der

Flüge auswirken – es sind außerdem über 10.000 neue Jobs entstanden. All das hat letztlich auch dazu beigetragen, dass der Flughafen selbst - und mit ihm die gesamte Region - im internationalen Wettbewerb gestärkt wurde. Den Flughafen als wesentliche Säule der Verkehrsinfrastruktur Deutschlands und unersetzlichen Jobmotor in Hessen mit über 80.000 Arbeitnehmern und darüber hinaus wettbewerbs- und damit zukunftsfähig zu halten, war und ist unser Ziel als Freie Demokraten. Wir sind uns bewusst, dass beim notwendigen weiteren Wachstum des Flughafens die – bereits vor Jahren in enger Zusammenarbeit mit den Airlines und Fraport eingeleiteten – massiven Lärmschutzmaßnahmen nicht aus dem Blick geraten dürfen.“



Michael Boddenberg, Vorsitzender der CDU-Landtagsfraktion, hat für seine Fraktion Stellung genommen:

„Die neue Landbahn hat der Region einmalige, neue Wachstums- und Jobchancen eröffnet. Durch den Ausbau zählt Frankfurt zu den weltweit wichtigsten Drehscheiben der Luftfahrt. Der Erhalt und die Schaffung tausender neuer Arbeitsplätze werden dadurch gesichert, Menschen und ihren Familien Zukunftsperspektiven eröffnet. Der Frankfurter Flughafen als Herzmuskel der Rhein-Main-Region wurde im weltweiten Wettbewerb auf lange Sicht gestärkt.“ 

Die neue Landebahn ist eine Erfolgsgeschichte

Als „Erfolgsgeschichte zum Wohle Hessens und weit darüber hinaus“ hat die VhU den bisherigen Ausbau des Flughafens Frankfurt anlässlich des 5. Jahrestags der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest am 21.10.2011 bezeichnet. „Die neue Landebahn hat Frankfurt seinen Rang als Weltflughafen gesichert: Das Unpünktlichkeitsproblem und die vielen Warteschleifen über Frankfurt sind weg. Frankfurt gilt wieder als attraktiver Flughafen. Das stärkt Hessens Wirtschaft. Davon profitieren heute nicht nur direkt 81.000 Beschäftigte am Flughafen, sondern hunderttausende Bürger in der Rhein-Main-Region: Das hohe Lohn- und Gehaltsniveau und viele Jobs in Industrie und Dienst-



Volker Fasbender, Hauptgeschäftsführer der Vereinigung hessischer Unternehmerverbände (VhU)

leistungen in der Metropolregion wären ohne diesen Weltflughafen nicht denkbar“, erklärte VhU-Hauptgeschäftsführer Volker Fasbender. Geschäftsreisende und Touristen freuten sich über die gesteigerte Pünktlichkeit ebenso wie die Unternehmen, die Luftfracht versenden. Vor der Inbetriebnahme waren nur 69 Prozent

der Flüge pünktlich (2010). Seitdem wurde stets ein guter Wert von über 80 Prozent erreicht, der von den großen Flughäfen in Europa nur von München übertroffen wird. Fasbender rief die Politik in Land und Bund auf, alles daran zu setzen, dem Flughafen und der heimischen Luftverkehrswirtschaft weiteres Wachstum und Beschäftigungsaufbau zu ermöglichen: „Dazu gehört, dass die von allen Seiten gewünschten Verbesserungen des Lärmschutzes stets in enger Kooperation mit der Wirtschaft angepackt werden. Und dazu gehört, dass die Benachteiligung deutscher Airlines und Airports im internationalen Wettbewerb durch die Luftverkehrsteuer endlich beseitigt wird.“ 

Lärmobergrenze nur in Kooperation mit der Wirtschaft! Wachstum des Flughafens nicht noch mehr beschränken!

PRO FRA Interview mit Dipl.-Wirtsch.-Ing. Robert Wachendorff, Geschäftsführer des Elektroindustriunternehmens Wachendorff Automation GmbH & Co. KG in Geisenheim im Rheingau

PRO FRA: Was produziert Ihre Firma?

Wachendorff: Wir stellen Sensoren her, mit denen man die Geschwindigkeit, den Winkel, die Drehzahl oder die Position messen kann. Typische Anwendungen sind die Geschwindigkeit und Position von Fahrkörben im Aufzugsschacht, die Geschwindigkeit von Produktionsbändern für die Inline-Bedruckung von Lebens- oder Arzneimitteln, die Winkelmessung der Rotorblätter von Windkraftanlagen oder die Winkel- und Positionsmessung der Ausleger und Stützen von mobilen Kränen. In Geisenheim beschäftigen wir knapp 100 Mitarbeiter.

PRO FRA: Welche Bedeutung hat der Frankfurter Flughafen für Ihr Unternehmen?

Wachendorff: Für den Erfolg unseres mittelständischen Betriebs ist der Flughafen ein wichtiger Baustein, natürlich nach unseren Mitarbeitern, dem wichtigsten Erfolgsfaktor. Der Flughafen gehört zu den Rahmenbedingungen, die unseren Heimatstandort im Rheingau stärken, wie übrigens auch die schöne Landschaft mit abwechslungsreicher Gastronomie und vielen charaktervollen Weinen.

PRO FRA: Wie nutzen Sie den Flughafen konkret?

Wachendorff: Wir brauchen den Flughafen zum Import von Vorleistungsgütern. Unsere Importquote via Luftfracht ist sehr hoch. Wir importieren Automatisierungsprodukte aus aller Welt für den Maschinenbau, z.B. für Industrie 4.0.

Wir importieren auch Materialien, die wir in Asien herstellen lassen und in unsere eigenen Geräte einbauen. Da kann man sich vorstellen, dass eine pünktliche Lieferung und eine gute Zollabfertigung entscheidend sein können.

PRO FRA: Exportieren Sie auch viel über den Flughafen Frankfurt?

Wachendorff: Ja, viele unserer Produkte versenden wir auch über den Frankfurter Flughafen. Der Exportanteil an unserem Umsatz beträgt 35 Prozent. Die Kunden wollen eine zuverlässige Lieferung. Da alle Spediteure und Paketdienstleister im Raum Frankfurt gut ausgerüstet sind, können wir diese Leistung anbieten und auch wirklich einhalten.

Fortsetzung auf Seite 4



Robert Wachendorff, Geschäftsführer Wachendorff Automation GmbH & Co. KG

PRO FRA: Ist für Sie nur die Luftfracht relevant?

Wachendorff: Nicht nur. Der Flughafen bringt meine Mitarbeiter und unsere Kunden enger zusammen. Die Nähe zum Flughafen ist von unschätzbarem Wert für uns im Rheingau. Dutzende Male habe ich die kurze Anfahrt von 45 Minuten zu diesem Weltflughafen mit seinen vielen direkten Verbindungen nach China oder an die Ost- und Westküste der USA genutzt. Anders wäre es schwieriger gewesen, unser Geschäft weltweit auszubauen. Auch umgekehrt gilt das: Unsere Lieferanten und Kunden können uns leicht und schnell erreichen. Und meine Mitarbeiter können sie schnell besuchen. Die Welt ist damit für uns zusammengewachsen.

PRO FRA: Die hessische Landesregierung will eine Lärmobergrenze einführen. Minister Al-Wazir sagt, das Wachstum des Flughafens werde an die Lärm-entwicklung gekoppelt. Falls es keine Einigung mit Fraport & Co. gibt, will er die Betriebsgenehmigung des Flughafens ändern. Was denken Sie darüber?

Wachendorff: Mir ist nicht bekannt, auf welcher Rechtsgrundlage der Minister so etwas androht. Nach meinen Informationen gibt der Planfest-

stellungsbeschluss dies nicht her. Vielmehr erlaubt er ein Wachstum der jährlichen Flugbewegungen bis mindestens 701.000. Diese Möglichkeit sollte weiter bestehen. Heute sind es rund 470.000. Ein stabiler und verlässlicher rechtlicher Rahmen ist in meinen Augen die Basis für unser Wirtschaftssystem, nur so gibt es private Investitionen und damit unseren Wohlstand.

PRO FRA: Glauben Sie, dass es eine freiwillige Vereinbarung zwischen Land und Luftverkehrswirtschaft geben wird?

Wachendorff: Die Wirtschaft hat in der Vergangenheit schon öfter deutlich gemacht, dass sie zu ihrer Verantwortung beim Thema Lärmschutz steht. Gemeinsam mit der Politik hat sie bewiesen, dass man über freiwillige Kooperationen wirk-same Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen der Anwohner erreichen kann. Das halte ich für den richtigen Weg. Auch beim Thema Lärmobergrenze hat die Wirtschaft meines Wissens nach stets betont, dass man auf dieser Basis und unter Berücksichtigung der geltenden Rechts- und Genehmigungslage bereit ist, konstruktiv an Lösungen mitzuarbeiten. Ich finde es gut, dass die Landesregierung das Angebot von

Fraport, Lufthansa und Condor angenommen hat, über eine kooperative Lösung zu reden. Herr Al-Wazir sollte sich die Ideen und Vorschläge doch erst einmal anhören, bevor er mit einer behördlichen Anordnung zur Einführung einer Lärmobergrenze droht. Nach dem Vorbild der Lärmpausen am Flughafen Frankfurt könnte erneut eine detaillierte und gemeinsam getragene, aber freiwillige Regelung mit den Partnern der Wirtschaft getroffen werden.

PRO FRA: Lässt sich Fluglärm so hinreichend begrenzen?

Wachendorff: Auf dieser Basis gemeinsamer Verabredungen haben Land und Luftverkehrswirtschaft zahlreiche Maßnahmen ergriffen, die die Anwohner entlastet haben. Die Branche wird ihr freiwilliges Engagement zum Lärmschutz sicher fortsetzen. Der technische Fortschritt wird weiter dafür sorgen, dass Flugzeuge und Triebwerke leiser werden. Ich könnte mir sehr gut vorstellen, dass es rund um den Flughafen Frankfurt deutlich weniger Lärm geben wird, als damals prognostiziert.

Der geltende Planfeststellungsbeschluss gibt ja bereits sehr restriktive betriebliche Regelungen vor. Und vergessen wir nicht: Die Luftfahrtbranche in Hessen steht schon immer unter einem enormen Wettbewerbsdruck durch andere Flughäfen in Europa und im Nahen und Mittleren Osten. Weitere Auflagen können die europäische und internationale Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Frankfurt beeinträchtigen – und damit auch den gesamten Wirtschaftsstandort. Bis hin zu uns industriellen Mittelständlern. Wir wollen auch weiterhin aus einem breiten Angebot von verschiedenen Airlines auswählen können, wozu bitte weiterhin die Lufthansa und andere deutsche Carrier gehören sollen.

Flughafen Frankfurt wichtig für Rheinland-Pfalz

870 Arbeitsplätze bei Lufthansa in Alzey



Lufthansa Technik Aero Alzey ist Spezialist für die Überholung von kleineren Jet- und Turboprop-Triebwerken (©LH Bildarchiv Cl/C)

Frankfurt, der größte deutsche Flughafen, hat als internationales Drehkreuz eine über Deutschland hinausgehende Bedeutung. Für Deutschlands Exportwirtschaft ist er nicht nur für Waren, sondern auch für Manager, Service-Techniker und andere Mitarbeiter das Tor zum weltweiten Wirtschaftserfolg. Der internationale Erfolg von großen und mittelständischen Unternehmen in Rheinland-Pfalz wird durch die Nähe zum Frankfurter Flughafen befördert.

„Mit einer Exportquote von rund 55 Prozent liegt Rheinland-Pfalz unter den Bundesländern nach wie vor im Spitzenfeld“, heißt es auf der Internetseite des Wirtschaftsministeriums. Aber auch in Zeiten einer grünen Wirtschaftsministerin war das Fahrrad nicht das bevorzugte Reise- und Transportmittel.

Am Flughafen arbeiten 81.000 Menschen. Lufthansa ist an ihrem zentralen Standort Frankfurt mit 37.000 Beschäftigten mit Abstand größter Arbeitgeber

ber Hessens. Früher war das einmal die Firma Opel, die heute mit 13.000 nur noch auf Platz 10 liegt.

Doch auch viele Beschäftigte am Flughafen oder bei Lufthansa am Standort Frankfurt wohnen „auf der anderen Rheinseite“ in Rheinland-Pfalz und kommen nach Frankfurt zu ihrem Arbeitsplatz. Aber auch in Rheinland-Pfalz sind Arbeitsplätze entstanden, die es ohne den großen Flughafen hier nicht gäbe: z. B. rund 900 bei den Lufthansa-Töchtern in Alzey, 30 Kilometer westlich von Mainz, bei den Unternehmen Lufthansa Technik Aero Alzey, ein Unternehmen der Lufthansa Technik AG, Spezialist in der Triebwerkswartung, sowie eine große Produktionsstätte der Lufthansa Catering-Tochter, die LSG Sky Food GmbH.

Seit fast 30 Jahren wartet die Lufthansa Technik Aero Alzey in Alzey kleinere Jet- und Turboprop-Triebwerke der Produzenten General Electric und Pratt & Whitney Canada. Diese sind an kleineren Regional- und

Business-Flugzeugen eingebaut. Hierzu gehören beispielsweise Kurz- und Mittelstreckenflugzeugmuster vom Typ Embraer oder die Bombardier CRJ-Familie sowie Turbopropellerflugzeuge. Darüber hinaus werden in den Werkstätten in Alzey Instandhaltungen für Hilfsturbinen für die Großraumflugzeuge vom Typ Boeing 747-400 und 747-8i durchgeführt. Fast 500 Mitarbeiter arbeiten heute für über 100 Kunden weltweit auf einer Fläche von fast 10.000 qm. LSG Sky Chefs ist mit einem Marktanteil von 30 Prozent der weltweit größte Anbieter von Bordverpflegung. Die Betreiberfirma des Standorts Alzey, die LSG Sky Food GmbH, wurde 1994 als Tochtergesellschaft der LSG Lufthansa Service Holding AG gegründet. Aktuell beschäftigt das Unternehmen 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und produziert jährlich rund 39 Millionen Mahlzeiten. Aufgrund der steigenden Nachfrage vieler Fluggesellschaften handelt es sich hierbei um Tief-



Catering aus Alzey für Airlines (©LSG Sky Chefs)

kühlprodukte für alle Bordklassen - First, Business und Economy Class -, aber auch für ethnische Gruppen, wie beispielsweise Halal-Mahlzeiten oder Mahlzeiten-Komponenten. Neben Lufthansa sind viele weltweit agierende Fluggesellschaften Kunde der LSG Sky Food Alzey. Franz Blum

Nachtflugverbot verursacht mehr Lärm

In Berlin, am Flughafen Tegel, hat es eine Maschine der Germanwings vor einigen Tagen nicht ganz geschafft, innerhalb der genehmigten Zeit auf die Landebahn aufzusetzen. Berichten zufolge fehlten 250 Meter, also ein oder zwei Sekunden. Der Fluglotse im Tower war unerbittlich und wies die Piloten an, durchzustarten und nach Schönefeld auszuweichen. Nun hätte die Landung in TXL mit wenigen Sekunden Verspätung niemand bemerkt, das Durchstartmanöver dagegen wird wohl einige Berliner aus den Betten geworfen haben. Bei „toga“, so heißt dieses Durchstart-Manöver im Fachjargon, wird es nämlich richtig laut. Hierbei wird automatisch voller Schub gegeben.

Der Sinn ist ja, einer möglichen Gefahrensituation zu entkommen, und dafür braucht es den größtmöglichen Startschub. Nun bestand die Gefahr in diesem Fall darin, dass der Lotse vielleicht einen Rüffel bekommen hätte und Airline sowie Piloten ein Bußgeld. Einige hundert Berliner Bürger ebenso wie die Passagiere wären dankbar gewesen, wenn diese Maschine auch mit einigen wenigen Sekunden Verspätung hätte landen dürfen. Zumal die Passagiere in Schönefeld stundenlang auf ihre Koffer warten mussten, um dann nach einem Fußmarsch zur S-Bahn festzustellen, dass diese - im Gegensatz zu den Berliner Kneipen - nicht durchgehend geöffnet hatte.

Kurzum, jede Menge Unge- mach für hunderte Berliner und Passagiere wegen ein oder zwei Sekunden Verspätung! Dabei sollte „Vorschrift ist Vorschrift“ gerade in Berlin dem gesunden Menschenverstand nachgeordnet sein. Vielleicht sitzt ja mal ein Abgeordneter in einem umgeleiteten Flugzeug oder in Frankfurt in einer Maschine, die wegen ein oder zwei Sekunden nach 23 Uhr wieder ans Gate muss und dann mit 14 Stunden Verspätung am Zielort landet. Etwas mehr common sense und die entsprechende Entscheidungsfreiheit in die Gesetze geschrieben, wäre im öffentlichen Interesse. Nicht nur in Berlin. 

Kurt J. Fink

Ryanair in Frankfurt – nur konsequent

In der Wirtschaft muss man sich den veränderten Marktbedingungen laufend anpassen, sonst verliert man. Fraport und Ryanair haben deshalb den richtigen Schritt getan. Die Unterscheidung zwischen den No-Frills-Airlines und Firmen wie der Lufthansa sind in den letzten Jahren immer kleiner geworden. So bietet Ryanair neben seinem Standard-Angebot mit Leisure Plus und Business Plus längst umfangreichere Dienstleistungspakete für seine Flüge an und startet und landet nicht mehr nur auf kleinen abgelegenen Flughäfen. Auf der anderen Seite hat die Lufthansa nicht nur einen Teil seines Geschäfts in eine „Billig-Tochter“ Eurowings ausgelagert, sondern bietet auch mit Economy Light auf Lufthansa-Flügen abgespeckte Dienstleistungen (z. B. nur Handgepäckbeförderung) an.

Der Grund für die Umgestaltung der Lufthansa ist der erhöhte Wettbewerb durch die von Internetportalen geschaffene Markttransparenz. Man muss mit seinen Angeboten so billig sein, dass sie auf den ersten Seiten dabei sind; sonst nimmt der Kunde den Anbieter erst gar nicht zur Kenntnis. Erst einmal bei Lufthansa gelandet, kann er immer noch ein komfortableres Angebot buchen. Dass Lufthansa die Flugzeuge der Tochter Eurowings nicht von Frankfurt starten lassen wollte, hat Fraport sicher weh getan, wurde Fraport doch von einem wichtigen und wachstumssträchtigen Zweig des Lufthansa-Geschäfts abgeschnitten. Das hat sich jetzt geändert: Zu den ersten Reaktionen der Lufthansa auf den Ryanair-Deal gehörte die Ankündigung, ab

2018 auch Eurowings von Frankfurt starten zu lassen. Auch das ist ein Gewinn für Fraport und die Region. Und übrigens ist Ryanair nicht die erste Billig-Airline in Frankfurt: die spanische Vueling Airline, die niederländische Tansania und die isländische Wow Air sind längst da. Die Bürgerinitiativen, die immer dem Luftfahrt-drehkreuz Frankfurt den Flughafen für die Bedürfnisse der Region gegenüberstellen, dürfen sich nicht beschweren. Bieten doch gerade die Gesellschaften wie Ryanair weniger Flüge für Umsteiger im internationalen Luftverkehrsnetz an, sondern Point-to-Point-Flüge für Bewohner der Region, die zu den angebotenen Zielen wollen, oder von den Zielen in die Region. Also: alles paletti! 

Franz Blum

NORAH-Studie vorgestellt

Im Haus der Hessischen Landesregierung in Berlin fand am 22. September 2016 die Vorstellung der Ergebnisse der Lärmwirkungsstudie NORAH (Noise-Related Annoyance, Cognition and Health) statt. Im Mittelpunkt stand die Frage, ob und wie sich Verkehrslärm (Straßen-, Schienen- und Luftverkehr) auf die Gesundheit und die Entwicklung von Kindern auswirkt. Die mit 10 Millionen Euro geförderte Lärmwirkungs-

studie wurde in Berlin von einem disziplinenübergreifenden Team von Wissenschaftlern gemeinsam präsentiert. Sie ist weltweit die bislang umfassendste Lärmstudie. Sie setzt für die nächsten Jahre neue Maßstäbe. Und sie soll den Betroffenen und den in der Verantwortung stehenden Personen bei der Lärmreduzierung helfen, bessere und wissenschaftlich fundierte Entscheidungen zu treffen. 

Christel Karesch



Podiumsdiskussion mit Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender der Fraport AG), Staatsminister Tarek Al-Wazir, Prof. Dr. Ing. Johann-Dietrich Wörner, ESA (v.l.n.r.)

Grün hat Vorfahrt am Gate 15 A

Am Frankfurter Flughafen hat die Zukunft schon begonnen. Aktuell kann man das am Gate 15 A beobachten. Dort starten derzeit vor allem Flugzeuge nach Berlin, Kopenhagen oder Luxemburg. Das Besondere daran: Gate 15 A ist das weltweit erste "Green Gate". Bei der Flugzeugabfertigung kommen dort vorwiegend E-Fahrzeuge zum Einsatz. Das trägt dazu bei, dass von den mehr als 3.000 motorisierten Fahrzeugen am Frankfurter Flughafen heute schon gut 10 Prozent elektrisch betrieben werden. Das Spektrum der eingesetzten E-Fahrzeuge reicht dabei von Spezialfahrzeugen wie Elektro-Paletten Hubwagen bis hin zu E-Fahrzeugen für Bodenverkehrsdienste

oder den Fahrzeug-Pool für die Beschäftigten am Flughafen. Das langfristige Ziel ist natürlich eine möglichst vollständige Elektrifizierung aller Fahrzeuge, die für die Abfertigung und den weiteren Betrieb des Flughafens benötigt werden. Dazu braucht man allerdings einen langen Atem, denn die komplette Umstellung aller Fahrzeuge auf Elektrizität ist aus organisatorischen und wirtschaftlichen Gründen nur nach und nach möglich. Wie es allerdings um das elektrisch betriebene Passagierflugzeug steht, bleibt eine sehr interessante Zukunftsfrage. Aber an der wird auch schon gearbeitet. 

Christel Karesch

Wussten Sie schon, dass ...

- 21.000 Menschen aus mehr als 70 Nationen am Frankfurter Flughafen arbeiten?
- der größte Hafen für frischen Fisch in Deutschland der Frankfurter Flughafen ist? Jährlich landen hier rund 25.000 Tonnen fangfrischer Fisch. Diese Menge ist größer als an allen deutschen Hochseehäfen zusammen ausgeladen werden.
- 28.164.889 Gepäckstücke die Gepäckförderanlage in 2014 durchliefen?
- die Feuerwehr in der Lage sein muss, innerhalb von maximal 3 Minuten jeden Ort auf dem Flughafen-Vorfeld zu erreichen?
- der Fraport-Winterdienst mit seinen knapp 1.400 Mitarbeitern und einer Flotte von 358 Fahrzeugen bereit steht, um rund 8,1 Millionen qm Bahnen- und Vorfeldflächen zu bearbeiten?
- Fraport im Jahr 2014 über 56.500 Aufträge im Gesamtwert von knapp 712 Mio. Euro vergeben hat, wovon über 520 Mio. Euro im Rhein-Main-Gebiet umgesetzt wurden?
- im Perishable Center auf mehr als 9.000 qm verderbliche Güter wie Obst, Blumen oder Meerestiere in 20 verschiedenen Temperaturzonen zwischengelagert werden?
- Fraport über 1.600 Projekte verschiedener Vereine und Einrichtungen im Jahr 2014 mit Spenden und Sponsoring unterstützt hat, deren Höhe insgesamt 5,2 Mio. Euro betrug?
- es am Frankfurter Flughafen insgesamt 1.749 Uhren gibt?

Serie „Wie halten es die Anderen?“, Teil 2: USA

In unserem Newsletter 2/2016 haben wir über die Nachflugbeschränkungen am Flughafen London Heathrow und an den anderen Flughäfen im Großraum London berichtet. Diesmal geht es über den großen Teich in die USA. Dort geht man mit Fluglärm fast überall viel entspannter um als in Europa. Nachtflugverbote sind nur wenig bekannt.

Ein Bundesgesetz und die Ausführungsrichtlinien der FAA verfügen im Gegenteil sogar, dass Flughäfen während der Nacht nicht völlig schließen dürfen. Flughäfen können die nächtlichen Flugbewegungen allenfalls über höhere Gebühren regulieren.

Dem steht aber in vielen Fällen die wirtschaftliche Notwendigkeit gegenüber. Zumindest die Päckchenflieger müssen in der Nacht starten und landen können, anders wäre das Angebot einer Lieferung am nächsten Tag auch überhaupt nicht machbar.

Luftverkehr ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor im Land, praktisch für jede Region und alle Wirtschaftsbereiche. An den zentralen Hubs von UPS in Louisville und Fedex in Memphis leben zehntausende Bürger von den Arbeitsplätzen bei diesen Firmen. Auch an vielen sekundären Hubs ist die direkte Beschäftigung an Flughäfen ein unverzichtbarer Wirtschaftsfaktor. Natürlich wird auch an den großen Drehkreuzen mit vielen interkontinentalen Verbindungen rund um die Uhr geflogen. Egal ob in Miami, Chicago oder New York JFK, man leistet sich nirgendwo den Luxus, einen Flughafen mal eben 5 oder 6



Stunden in der Nacht zu schließen. Es ginge auch nicht anders. Bis auf wenige Ausnahmen, wie zum Beispiel Santa Ana in Kalifornien. Mehr darüber später.

New York, mit seinen drei Verkehrsflughäfen, kann seinen Stadtflughafen La Guardia im Sommer zwischen 00:00 Uhr und 06:00 Uhr schließen, weil man die Flüge dann in den 10 Meilen entfernten JFK-Flughafen (*Foto oben*) umleiten kann. Im Winter, wenn viele Flüge aufgrund widrigen Wetters verspätet sind, darf jedes verspätete Flugzeug ohne Beschränkung starten und landen.

Dennoch ist „noise abatement“, also die Reduzierung von Lärm, durchaus ein Thema in den USA. Fast jeder große Flughafen will auch ein guter Nachbar sein und so wenig Lärm wie möglich produzieren. Boston ist ein gutes Beispiel. Dort arbeitet man bereits seit 1975 offensiv mit den Fluggesellschaften und den Anwohnern an einer kontinuierlichen Reduzierung des Fluglärms zusammen. So wie es ja im Prinzip auch in Frankfurt geschieht. Für Boston zahlt es sich aus: Logan Airport ist 24 Stunden am Tag geöffnet, weil man in den USA die wirtschaftliche Notwendigkeit erkennt. Frankfurt dagegen muss mit scharfen Restriktionen

leben, obwohl man hier, wie in Boston auch schon, vor langer Zeit die lauten Flugzeuge (Stage 2) verbannt hat und derzeit nur deutlich leisere Flugzeuge (Stage 3 und 4) zugelassen sind. Wer möchte, findet dazu weitere Informationen im Internet unter den Stichworten „Massport, noise abatement“. Ein schönes Beispiel wie es gehen kann, wenn alle an einem Strang ziehen. Und nun geht es an die Westküste der USA zum „John-Wayne-Orange-County-Airport in Santa Ana (SNA)“. Orange ist ein reicher Kreis, und wer sich dort ein Haus leistet und die lokalen Steuern dafür bezahlt, kann sich eigentlich nicht beklagen. Mancher macht es aber doch, wenn es darum geht, sich gegen Fluglärm abzuschotten. Das hat einige Kuriositäten zur Folge, die in den USA aber eher selten sind. So gibt es in SNA in der Tat ein Starverbot (curfew) von 22:00 Uhr bis 07:00 Uhr, Landungen dürfen nur bis 23:00 Uhr erfolgen und am Sonntag darf man noch eine Stunde länger schlafen. In den USA geht man viel pragmatischer mit der Problematik um und wägt Vorteile und Nachteile gegeneinander ab. Eine Haltung, von der man in Europa lernen kann. 

Kurt J. Fink