



Trauen Sie sich noch zu fliegen? Oder werden Sie von Flugscham übermannt? Dazu gibt es keinen Grund sagt jetzt eine neue Studie. Foto: Fraport AG

Der wahre Footprint: Vermeintlicher Klimasünder Flugverkehr

Je gewisser die falsche Gewissheit, umso falscher ist sie. Oder: Je offenkundiger ein Sachverhalt scheint, umso mehr empfiehlt sich ein Blick hinter die Kulissen der scheinbar so einleuchtenden Wahrheit. Konkret auf den wahren Punkt der falschen Wahrheit gebracht: Bahnfahren ist klimafreundlich. Autofahren so so lala, wenn der Antrieb elektrisch ist. Und der Luftverkehr ist schlicht und einfach jenseits von Gut und Böse. Falsch: Nimmt man alle Faktoren zusammen, nicht nur das, was „hinten rauskommt“ bei einer Fahrt von A nach B, nutzt der Flugpassagier das vergleichsweise umweltgünstigste Verkehrsmittel. Während sich der Bahnreisende überhaupt kein Bild davon macht, wie viel CO2 allein schon freigesetzt wurde, bevor sich ein Zug überhaupt erst in Bewegung setzen konnte.

Solche Zusammenhänge im Detail aufgedröselnt und mit Zahlen unterfüttert zu haben, das ist das Verdienst einer Studie, die im Auftrag der „Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit“ (der FDP-nahen politischen Stiftung in Deutschland) von dem Wirtschaftswissen-

schaftler Dr. Klaus Radermacher (KRBE GmbH) und dem Mobilitätswissenschaftler Professor Dr. Andreas Herrmann von der Schweizer Hochschule St. Gallen erstellt wurde.

Wer schon immer gestaunt hat, wie pfeilschnell und schnurge-

rade ein ICE seine Bahn durchs Gelände zieht – geradeaus durch den Tunnel im Berg, geradeaus über das Viadukt im nächsten Tal – mag sich gefragt haben, wie viel Milliarden Euro eine solche Verkehrsbeschleunigung gekostet haben

Fortsetzung S.2

In dieser Ausgabe:

- S. 1 Der wahre Footprint
- S. 2 Editorial
- S. 3 Verdienstorden für Hahn
- S. 4 Mönchhof-Gelände
- S. 5 Besuch am Flughafen
- S. 6 Aus Wiesbaden und Bonn
- S. 7 Fliegen mit Brennstoffzellen
Wussten Sie schon, dass
- S. 8 Dekarbonisierung der Flughäfen

Editorial



Liebe Freunde,
liebe Mitglieder,

eine gute Nachricht für die Luftverkehrsbranche: Die Zahl der Flugbewegungen und der Passagiere geht wieder aufwärts. Bis 2026 erhofft sich die Branche wieder das Vorkrisenniveau.

Doch zu den aktuellen Belastungen gehört nicht nur die Ungewissheit, ob die Pandemie wieder zurückkommt. Auch der russische Angriff auf die Ukraine und die darauf folgenden Sanktionen führten zu einem Wegfall von Verbindungen und dem Fliegen von Umwegen.

Über den ganzen aktuellen Herausforderungen steht aber die Notwendigkeit, Fliegen klimaneutral zu machen. Das ist die größte und wichtigste Aufgabe für die Branche.

Dabei erwarten wir von der Politik Regelungen, die den europäischen Flughäfen und Airlines im internationalen Wettbewerb keine Extra-Belastungen aufbürden.

Wir brauchen das Fliegen nicht nur für unsere international ausgerichtete Wirtschaft, die unseren Wohlstand ermöglicht. Sondern ebenso für Kultur und Gesellschaft sowie das Bedürfnis der Menschen, fremde Kulturen und Länder mit eigenen Augen kennen und verstehen zu lernen.

Ihr Franz Blum
Geschäftsführer
Bürgeraktion Pro Flughafen

Forts. von Seite 1

mag. Vermutlich hat er aber nicht gefragt hat, wie viel Tonnen Beton und Stahl produziert werden mussten, bevor Tunnel und freischwingende Brücke vom ICE befahren werden konnten.

Stahl und Beton herzustellen setzt jede Menge CO₂ frei. Allein für die Produktion der Schienen für die 170 Kilometer lange ICE-Strecke zwischen Köln und Frankfurt wurden 84.000 Tonnen CO₂ emittiert. Die Gleise ruhen auf Beton. Tunnel und Brücken bestehen aus Stahl und Beton. So wurden allein im 2069 Meter langen Bahntunnel bei Idstein etwa 75.000 Kubikmeter Beton und 9500 Tonnen Stahl verbaut.

Rechnet man gar den CO₂-Ausstoß für die rund 47 Kilometer Strecke durch die 30 Tunnel der Trasse zusammen, kommt allein für die Produktion des erforderlichen Stahls und Betons ein CO₂-Aufwand von mehr als 860.000 Tonnen zusammen. Obendrein werden Baumaschinen mit Diesel betrieben. Millionen Liter Diesel mussten verbrannt werden, was Tonnen von CO₂ freisetzt. In Summe fielen für den Bau der Bahntrasse mehrere Millionen Tonnen CO₂ an, bevor der erste Zug fahren konnte.

Das Gesamtbild verbessert sich kaum, nimmt man Skaleneffekte (reduzierter Aufwand je Einheit bei erheblich gesteigertem Gesamtvolumen) in den Blick: Nach 35 Jahren Betrieb mögen 500 Millionen Passagiere diese Strecke passiert haben. Aber ihr Pro-Kopf-Anteil an CO₂-Emission macht auch dann noch vier bis sechs Kilogramm für die nur 170 Kilometer lange Strecke aus. Denn nicht nur bei Bau und Betrieb wird CO₂ emittiert, auch Wartungsarbei-

ten, die auf der Strecke zwangsläufig immer wieder anfallen, sorgen für neue Emissionen. Ganz zu schweigen von den zusätzlichen Emissionen für den Zugbetrieb, wenn neue Bahnhöfe gebaut werden mussten sowie für die Elektrifizierung der Strecke.

Vergleichsweise günstig nimmt sich die CO₂-Bilanz von Reisebussen aus, die auf Emissionen von gut drei Kilogramm auf 100 Kilometer je Fahrgast kommen. Bei einem modernen Verkehrsflugzeug entstehen je Passagier auf 100 Kilometern Flugstrecke immerhin neun Kilogramm CO₂. Allerdings ist eine solche Rechnung ohne den Wirt Streckeninfrastruktur gemacht. Und Autobahnen sind Infrastruktur mit jeder Menge Bauaufwand, der getrieben werden muss, bevor das erste Kraftfahrzeug dort seine Bahn zieht. Für die Autobahn A3 neben der besagten Bahnstrecke wurden rund 1,5 Millionen Kubikmeter Beton allein für die Fahrbahndecke verarbeitet. Bei ihrer Produktion wurden etwa 375 000 Tonnen CO₂ emittiert. Die Rechnung wäre nicht komplett ohne die Auf- und Abfahrten, ohne Rastplätze, den Trassen-Unterbau und wiederum die vielen Brücken – plus 10.000 Tonnen Stahl für die Leitplanken der 174 Autobahn-Kilometer.

Gewiss, auch der Flughafen Frankfurt ist eine gigantische Ansammlung von Beton und Stahl, für deren Produktion Tausende von Tonnen CO₂ emittiert wurden. Aber für den Flug nach, sagen wir, London musste keine weitere Infrastruktur aus Beton und Stahl in die Welt gesetzt werden – sieht man einmal von dem zu vernachlässigenden Aufwand für die Flugsicherung ab. Und in großen Flughöhen, auf denen üblicherweise die Flugstrecken

absolviert werden, ist der Kraftaufwand für den Vortrieb im Vergleich zum Start deutlich geringer. Überdies sind Flugzeuge vorzugsweise leicht, weil jedes zusätzliche Kilogramm Kraft, und das heißt Energieaufwand, kostet. Wohingegen die Eisenbahn nicht anders als schwer sein kann, weil sie ein stabiles Transportmittel sein muss – das in Gang zu setzen und in Fahrt zu halten eine große Menge Energie erfordert. Mit einem Wort: Die Wahrheit liegt auch beim Vergleich von Verkehrsmitteln in der Komplexität der Aspekte, die zusammengeschaут werden müssen, will man ein klares und dem Sachverhalt entsprechendes Bild erhalten. Allein dies mit durchaus drastischen Zahlenbeispielen vor Augen geführt zu haben ist das große Verdienst der Studie.

Die als Schlussfolgerung ihrerseits eine unvoreingenommene Gesamtschau empfiehlt und deshalb zwangsläufig dazu raten muss, Mobilität als komplexe und individuelle Kombination von Verkehrsmitteln zu denken. Nicht die einzelne (Auto-) Mobilität ist das Konzept der Zukunft, sondern die den Bewegungsaufwand optimierende Kombination von Verkehrsträgern. „Seamless travel“, nahtloser Übergang vom einen zum anderen Verkehrsmittel, verspricht die größtmögliche Effektivität und Effizienz für jeden einzelnen Reisenden. Doch bis „seamless travel“ wirklich nahtlos vonstattengehen kann, werden noch einige Investitionen in die systemübergreifende Infrastruktur nötig sein.



Thomas Uber
Freier Journalist
Foto: Privat

Dr. h. c. Jörg-Uwe Hahn mit Hessischem Verdienstorden geehrt



Jörg-Uwe Hahn mit Ministerpräsident Volker Bouffier bei der Ehrung im Biebricher Schloss
Foto: Hessische Staatskanzlei / Jonas Grom

Dr. h. c. Jörg-Uwe Hahn, Schatzmeister der Bürgeraktion PRO Flughafen und Staatsminister a. D., wurde vom Hessischen Ministerpräsidenten Volker Bouffier mit dem Hessischen Verdienstorden geehrt. Er wurde für sein langjähriges Wirken in der Kommunal- und Landespolitik ausgezeichnet. Bouffier: „Jörg-Uwe Hahn hat über Jahrzehnte die Politik unseres Landes und des Wetteraukreises

mitgeprägt. Er ist ein überzeugter Liberaler, der sich immer für eine freie Welt und mündige Bürgerinnen und Bürger eingesetzt hat. Ich habe Jörg-Uwe Hahn als einen Menschen kennengelernt, der tief in unserem Land verwurzelt ist. Es war und ist ihm ein großes Anliegen, dass Hessen eine bedeutende Rolle in Deutschland und der Welt einnimmt.“

Auch im Mai wachsende Passagierzahlen

Im Mai 2022 flogen rund 4,6 Millionen Passagiere vom Flughafen Frankfurt aus. Das weiter steigende Interesse nach touristischen Flügen führte zum deutlichen Aufkommensplus von 267,4 Prozent gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres.

Damit setzte sich der sehr dynamische Aufwärtstrend fort. Das Mai-Aufkommen markierte einen neuen Höchstwert seit Ausbruch der Corona-Pandemie. Von den Passagierzahlen im Mai 2019 lag der aktuelle Monatswert noch 26,4 Prozent entfernt.

Mönchhof-Gelände: Attraktive Gewerbefläche in Flughafennähe



Ein großer Verkehrskreisel mit QR-Code an der Einfahrt zum Mönchhof-Gelände

Das Mönchhof-Gelände, eine auf den Gemarkungen der Städte Kelsterbach und Raunheim liegende Gewerbefläche von über 1.000.000 Quadratmetern, kommt heute als attraktive Gewerbefläche daher. Im 5. Jahrhundert als landwirtschaftlicher Betrieb gegründet gehörte der Mönchhof über die Jahrhunderte verschiedenen Klöstern und zuletzt bis 1963 als Staatsdomäne dem Land Hessen.

Mittlerweile sind mehr als 40 Unternehmen mit nahezu 2.000 Beschäftigten ansässig – darunter große Markennamen wie REWE, DHL und Amazon und außerdem ein Hotel. Von ehemals 72 Hektar, die für eine Vermarktung zur Verfügung standen, ist heute nur noch ein vergleichsweise winziges Baugrundstück frei. Das ist gerade mal 1.000 Quadratmeter groß und soll nicht gewerblich genutzt werden, sondern der Gebietsversorgung dienen. Die komplette Entwicklung wird bis 2023 angeschlossen.

Lage, Lage, Lage – bei diesem Immobilien-Kriterium ist das Mönchhof-Gelände bester Qualität: zentrale Lage im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main mit 5,5 Millionen Einwohnern, direkte Anbindung an die Autobahnen A3 und A67 und

nur wenige Kilometer vom Frankfurter Kreuz (A3/A5) entfernt, sieben Minuten zum Airport Frankfurt und ICE-Bahnhof, zwanzig Minuten zur Stadtmitte Frankfurt. Der Überflug des westlichen Teils durch auf der Nord-West-Bahn landende Flugzeuge zeigt die unmittelbare Flughafennähe.

Zu Beginn mussten aber Hindernisse überwunden werden. Als Fraport das Gelände in den Jahren 2004 und 2005 erwarb, war das Gelände seit 20 Jahren als Gewerbebrache (eine ehemalige Caltex-Raffinerie) bekannt, ein Ladenhüter auf dem Immobilienmarkt. Die Lage auf den Gemarkungen von zwei Kommunen erforderte beim Konzept der Entwicklung eine doppelte Abstimmung. Zusätzlich waren die Kommunen anfangs durch die kontroverse Diskussion um den Flughafen-ausbau gegenüber Fraport eher kritisch eingestellt. Dass sich die Partner zusammengerauft haben, das ist eine der Ursachen für den Erfolg der Entwicklung des Mönchhof-Geländes.

In enger Abstimmung der Partner erfolgte die Erschließung des Geländes mit Straßen (insgesamt 6,5 km) und mit öffentlichem Busverkehr sowie der Anschluss an die Ver- und

Entsorgung. Auf insgesamt elf Hektar wurden Maßnahmen des Artenschutzes und der Renaturierung (Eingriffsausgleichsmaßnahmen) vorgenommen.

Zu einem besonderen Blickfang ist dabei die sanierte Mönchhof-Kapelle geworden. Sie befindet sich nach wie vor im Besitz von Fraport und wird für Trauungen und kulturelle Veranstaltungen genutzt. Sie wird von einem kleinen alten Friedhof umgeben, auf dem 1960 die letzte Beerdigung stattfand. Direkt am Main-Radweg gelegen wurde vor dem Eingang zum Friedhof ein Rastplatz für Radfahrer, Wanderer und Spaziergänger mit Blick auf die Kapelle, den Main und natürlich das Gewerbegebiet errichtet.



Ein Kleinod auf dem Grünstreifen zwischen Mainufer und Gewerbegebiet: Mönchhof-Kapelle

Bürgeraktion PRO Flughafen FRA: bis 2027 wieder das Niveau von 2019



Große Herausforderungen für Flughäfen und Airlines: Pandemie, Ukrainekrieg und Klimakrise. Sören Fornoff informierte Mitglieder und Freunde der Bürgeraktion PRO Flughafen über die aktuelle Situation des Flughafens Frankfurt.

Ein Besuch am Flughafen ist immer eindrucksvoll. Jetzt nach zwei Jahren Pandemie besuchte die Bürgeraktion PRO Flughafen mit Mitgliedern und Freunden den Flughafen, um zu erfahren, wie es nach der wohl größten Krise der zivilen Luftfahrt weiter geht.

Nach dem Rekordjahr 2019 mit 70,6 Millionen Passagieren und 2,1 Millionen Tonnen Fracht wurden wegen der Ausbreitung des Corona-Virus Anfang 2020 weltweit immer mehr Reisebeschränkungen von den Staaten erlassen, so dass der Flugverkehr fast zum Erliegen kann.

Auch wenn die Pandemie letztlich noch nicht überwunden zu

sein scheint, am Frankfurter Flughafen erwartet man einen starken Sommer in diesem Jahr mit 70 bis 75 Prozent des Vorkrisenniveaus. Gleichzeitig werden die kommenden Monate Fraport operativ viel abfordern.

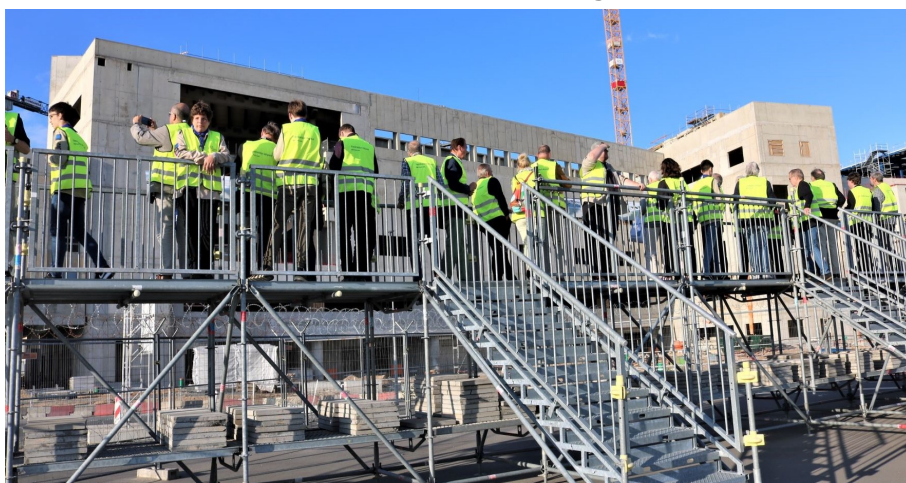
Die größten Herausforderungen im Betrieb sind dabei die einzelnen Verkehrsspitzen. In den Tagespeaks wird mitunter schon das Niveau von vor Corona erreicht. Danach fällt das Aufkommen wieder steil ab. Dieses Auf und Ab findet mehrmals täglich statt. Für die wenigen Spitzenstunden am Tag haben wir aber noch nicht 100 Prozent Personal zur Verfügung. Deshalb sollen bis Jahresende 1000 neue Mitarbeiter eingestellt werden, was



Klaus-Peter Willsch, der Vorsitzende von PRO Flughafen gratulierte der überraschten Roswitha Martell zum Geburtstag.

angesichts der Situation am Arbeitsmarkt ein Kraftakt bedeutet.

Das Ziel eines CO₂-freien Betriebs des Flughafens hat weiterhin eine hohe Priorität: Reduzierung des Verbrauchs, Einsatz von Photovoltaik, Nutzung von Strom aus Windparks und Elektrofahrzeuge auf dem Vorfeld.



Blick auf die Baustelle von Terminal 3

Ein besonderes Highlight war der Blick von einem Podest auf die Baustelle von Terminal 3. Einige Teilnehmer hatten noch die Bilder vom ersten Besuch der Baustelle im Kopf. Damals sah die Baugrube eher nach einem Schwimmbecken aus. Heute konnte man verstehen, dass das Terminal bereitstehen wird, wenn der Passagierverkehr 2026 wieder an Vorkrisenniveau erreicht.

Ein Fairer Wettbewerb für Hessens Flughafen!

Die Dekarbonisierung des Flugverkehrs ist eine wichtige Zukunftsaufgabe. Das Land Hessen sollte sich dabei aber in Berlin und Brüssel dafür einsetzen, dass die dabei eingesetzten Instrumente nicht zu einer Benachteiligung von Frankfurt und der anderen Drehkreuze in der EU führen.

Der Flughafen Frankfurt, als internationale Drehscheibe mit großer Konnektivität ist nicht nur für die Wirtschaft der Region und in Hessen wichtig. Auch Kultur und Wissenschaft sind international. Und nicht zuletzt die zahlreichen Mitarbeiter aus aller Welt, die in den Unternehmen, in Kultur und Wissenschaft zum Erfolg unseres Bundeslandes Hessen beitragen, brauchen den Flughafen auch um mit ihrer ursprünglichen



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

Heimat, ihren Freunden und Verwandten in Kontakt zu bleiben.

Die hessische Politik muss sich dafür einsetzen, dass das Fitfor-55 Programm der EU nicht Flughäfen wie Frankfurt benachteiligt. Die geplante Verteuerung von Kerosin und die Pflicht zur Beimischung von klimaneutralem Treibstoff, wenn die Maschinen in der EU starten, wird vor allem der interkontinentale Flug mit Umstieg außerhalb der EU spürbar

günstiger als der Direktflug. Die EU-nahen Drehkreuze wie Zürich, London und Istanbul, aber auch Doha und Dubai könnten davon profitieren - zu Lasten der EU-Drehkreuze. Auch beim Transatlantikverkehr, Flügen zwischen den USA und Asien, wäre es günstiger, außerhalb der EU umzusteigen und so die Zusatzkosten zu vermeiden. Und der CO2-Ausstoß wird wegen der Umwege eher größer als kleiner.

Die Leidtragenden wären zu erst die Airlines und die Flughäfen in der EU sowie deren Beschäftigten; aber auch alle, die von der EU aus oder in die EU fliegen wollen. Denn weniger Passagieren heißt auch, viele der heute angebotenen Flüge fallen weg, da sie nicht mehr rentabel sind.

Internationale Luft- und Raumfahrt ausstellung

„Pioneering Aerospace“ — Unter diesem Motto öffnete die Internationale Luft- und Raumfahrt ausstellung (ILA) 2022 im Zeitraum 22. bis 26. Juni 2022 ihre Tore, zum ersten Mal nach Inbetriebnahme von BER als Hauptstadtflughafen, zum ersten Mal seit Ausbruch der Pandemie.

Die ILA 2022 stand ganz im Zeichen der Nachhaltigkeit. Zugleich haben die Ereignisse dieses Jahres eindringlich vor Augen geführt, dass wir unsere freiheitliche und demokratische Lebensweise auch in 2022 verteidigen können müssen. Es gilt der Grundsatz, dass Sicherheit die Mutter aller Nachhaltigkeit ist. Sicherheit ist die Grundlage für Frieden, Wohlstand und Demokratie. Entsprechend sind Verteidigung und internationale Kooperation Schwerpunkte der ILA 2022. Neben der Bundeswehr, wie auch 2018 bereits der



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

größte Aussteller, waren die Streitkräfte zahlreicher Nationen mit modernstem Fluggerät und neuesten Technologien auf der Messe vertreten. Mit dem FCAS-Programm (Future Combat Air System) präsentierte deutsche, französische und spanische Industrie und Streitkräfte ihre Vision zur Stärkung der europäischen Sicherheitsstruktur. Im FCAS-Programm arbeiten Kampfflugzeuge und unbemannte Drohnen intelligent über eine Cloud vernetzt zusammen. Ein wahrer Leuchtturm europäischer Kooperation und Innovationskraft.

Natürlich war daneben die Transformation der zivilen Luftfahrt hin zur Klimaneutralität ein weiterer Schwerpunkt der ILA. Ziel muss es sein, das Wachstum im Luftverkehr von der Umweltbelastung zu entkoppeln. Die erfolgreiche Transformation der Luftfahrt erfordert eine transdisziplinäre Forschung an Technologie-, Betriebs- und Wirtschaftsfaktoren.

Auf der ILA präsentierten darum Wissenschaft und Industrie neue, hochintegrierte Technologien und Lösungen für eine klimaneutrale Luftfahrt, darunter Anwendungen im Materialbereich, Optimierungen in der Aerodynamik und den Einsatz alternativer Energieträger, Stichwort Power-to-Liquid. Denn eines ist klar: Die Umwelt schützen wir mit dem Dreisatz Technologie – Innovation – Transfer und nicht, wie oft propagiert, mit Verzicht!

HY4 von Stuttgart zum Bodensee Mit Brennstoffzellen über 127 Kilometer



HY4 fliegt ersten Überlandflug von 124 km vom Heimatflughafen Stuttgart zum Flughafen Friedrichshafen
Foto: Aero Friedrichshafen

CO₂-freies Fliegen ist das Ziel der Luftfahrtbranche. Dazu werden verschiedene Technologien erprobt. Neben dem Antrieb mit synthetischem Kerosin oder batterieelektrischem Antrieb gelten Brennstoffzellen als aussichtsreiche Energiequelle.

Am 12. April 2022 um 19.29 Uhr landete das wasserstoffelektrische Testflugzeug HY4 erstmals fernab des Heimatflughafens Stuttgart (STR), auf dem 124 km entfernten Flughafen Friedrichshafen. Dort wurde die HY4 Ende April auf der diesjährigen Messe AERO Friedrichshafen ausgestellt. Bislang fanden die Tests der HY4 ausschließlich im Rundflug im Testgebiet um den Flughafen Stuttgart statt.

Eine Brennstoffzelle erzeugt elektrische Energie durch ein Katalyseverfahren aus Wasserstoff und Sauerstoff. Dabei kommt Wasserstoff in der natürlichen Umwelt nur in gebundener Form vor. Um reinen Wasserstoff zu erhalten muss man Energie, möglichst aus re-

generativen Energiequellen, einsetzen.

Ein weiteres Highlight der aktuellen Tests: Die HY4 überschritt im Rahmen eines Höhentests am 13. April 2022 als erstes wasserstoffelektrisches Passagierflugzeug mit 7.230 Fuß die 7.000-Fuß-Grenze. Damit stellte die HY4 auch einen neuen Weltrekord für wasserstoffelektrische Passagierflugzeuge auf.

Die HY4 hat mit über 90 Starts erfolgreich die Anwendbarkeit wasserstoffelektrischer Antriebslösungen in der Luftfahrt demonstriert. Sie dient als Testplattform, um die Grundlage für die Entwicklungsarbeit an einer wasserstoffelektrisch angetriebenen, 40-sitzigen Dornier 328, zu legen.

Die H2FLY wurde 2015 von fünf Ingenieuren des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt in Stuttgart und der Universität Ulm gegründet. Die HY4 hob erstmals 2016 ab.

Quelle: Aero Friedrichshafen

Wussten Sie schon, dass ...

- der Frankfurter Flughafen auch im Krisenjahr 2021 unter den europäischen Flughäfen bei der Konnektivität an der Spitze lag beim Ranking des Flughafenverbandes ACI und weltweit den dritten Platz belegte?
- der Flughafen Frankfurt für den Sommer 2022 ein Verkehrsaufkommen von 70–75 % des Vorkrisenniveaus erwartet?
- Fraport zum 1. Januar 2023 die Steuerung der Sicherheitskontrollen übernimmt?
- die Inbetriebnahme des Terminal 3 zum Sommerflugplan 2026 geplant ist?
- in den kommenden Jahren Terminal 1 umgestaltet wird, um den Ablauf der Prozesse und die Aufenthaltsqualität zu verbessern?
- 2022 auf dem Dach eines neuen Werkstattgebäudes eine Installation mit einer Leistung von 145 Kilowatt geplant ist?
- ab 2. April 2022 keine Maskentragpflicht mehr besteht in den Terminals, den Geschäften, den Passagierbussen und der Skyline-Bahn des Frankfurter Flughafens?
- ein weiterer konfessionsfreier Raum der Stille am Flughafen Frankfurt in Terminal 2 im öffentlichen Bereich neben Ankunft E eröffnet wurde?

Flughafenverband ADV: **Dekarbonisierung der Flughäfen**

Die deutschen Flughäfen haben sich ein verbindliches und ambitioniertes Klimaziel gesetzt: Klimaneutralität bis 2045. Dafür treffen Airports Investitionsentscheidungen nach ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Aspekten. Seit 2010 wurden bereits über alle Standorte die CO₂-Emissionen um 35 Prozent verringert. Die Flughäfen haben standortspezifische Strategien und Maßnahmen entwickelt, um in den kommenden Jahren ihren CO₂-Ausstoß auf null zu reduzieren.

Zu den maßgeblichen Innovationen gehören eine bessere Energieeffizienz der Gebäude und den technischen Anlagen, die Umstellung auf grüne Energiequellen, Investitionen in hybrid oder vollelektrisch betriebene Servicefahrzeuge und Investitionen in Umweltprojekte, wie etwa Klimawälder. Um die Programme an den Standorten umzusetzen, werden die Flughäfen im nächsten Jahr-

zehnt mehrere Milliarden investieren.

Ralph Beisel, ADV-Hauptgeschäftsführer, fordert die neue Bundesregierung auf, den Weg zur klimaneutralen Transformation der Flughäfen zu unterstützen: „Die rotgrün gelbe Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag festgeschrieben, die „Flughäfen auf ihrem Weg zur Klimaneutralität zu fördern“. Diesem Versprechen im Koalitionsvertrag müssen jetzt konkrete Taten folgen.

Gleichzeitig fordert der Flughafenverband eine europäische Klimapolitik, die fairen Wettbewerb auch außerhalb Europas sichert und die Verlagerung von Verkehr und CO₂-Emissionen ohne Nutzen für das Klima (Carbon-Leakage) verhindert.

Zwischen Klimaschutz und Konnektivität darf kein ODER, sondern muss ein UND stehen“, so Ralph Beisel.

Mitgliedsbeiträge

Die Mitgliedsbeiträge für die Bürgeraktion PRO Flughafen sind fällig.

Mitglieder, die der Bürgeraktion PRO Flughafen eine Einzugsermächtigung erteilt haben, müssen nichts unternehmen. Ihre Beiträge werden automatisch eingezogen. Wer allerdings eine Rechnung benötigt, erhält diese auf Anforderung.

Mitglieder, die Ihren Beitrag selbst überweisen, nutzen dazu bitte ohne besondere Aufforderung das Konto des Vereins bei der Frankfurter Sparkasse IBAN: DE41 5005 0201 0200 9999 90 mit dem Vermerk „Mitgliedsbeitrag 2022“

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/recruzo/onbw?naviItem=fraport&language=de>
 Lufthansa Jobbörse [https://www.be-lufthansa.com/de/berufserfahrene\[-r\]](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>
 Airlines: <http://www.airliners.de/karriere>
 Praktika-Datenbank: [http://www.airliners.de/karriere/search?&facet\[contractType\]\[\]=Praktikum](http://www.airliners.de/karriere/search?&facet[contractType][]=Praktikum)

Impressum: Bürgeraktion PRO Flughafen e.V., Im Taubengrund 23, 65451 Kelsterbach, Telefon: 06107 696 9781
 Telefax: 06107 696 9323 - E-Mail: info@pro-flughafen.de, Internet: www.pro-flughafen.de
 Vorsitzender: Klaus-Peter Willsch, MdB (Hohenstein-Holzhausen)
 Stellvertreter: André Stolz (Idstein), Frank Cornelius (Seeheim-Jugenheim)
 Schatzmeister: Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn, MdL, Staatsminister a.D. (Bad Vilbel)
 Geschäftsführer: Franz Blum M. A.
 V.i.S.d.P.: Klaus-Peter Willsch; Text & Fotos: Franz Blum oder angegeben