



Hier landet die Zukunft: Zum Winterflugplan 2011 soll die Landebahn Nordwest (im Modell-Bild links oben) in Betrieb gehen; der Bau des Terminal 3 (vorne rechts) wird in mehreren Abschnitten nach dem jeweiligen Bedarf ausgerichtet und 2020 abgeschlossen sein; zu diesem Zeitpunkt erwartet der Frankfurter Flughafen-Betreiber an Deutschlands zentralem Luftfahrtstandort mehr als 88 Millionen Passagiere

## Planfeststellungsbeschluss liegt öffentlich aus

Während 1971 der Planfeststellungsbeschluss zum Bau der Startbahn West gerade mal 23 DIN-A5-Seiten umfasste, füllt der Genehmigungsbescheid für Terminal 3 und Landebahn Nordwest 23 dicke DIN-A4-Ordner. Seit Anfang Januar liegen die 2.515 Seiten und 400 Pläne 63 Kommunen und weiteren Institutionen und Beteiligten vor. In den Gemeinden liegt der Beschluss bis 24. Januar öffentlich aus. Für interessierte *START*-Leser gibt es auch die Option, den Planfeststellungsbeschluss auf den Internetseiten des Wirtschaftsministeriums einzusehen: [www.wirtschaft.hessen.de](http://www.wirtschaft.hessen.de)



**Planfeststellungsbeschluss schafft Grundlage für Ausbau / Fraport investiert vier Milliarden Euro in neue Bahn und Terminal 3  
Bis zu 100.000 neue Arbeitsplätze werden entstehen / Bürger und Unternehmen der Region können am Wohlstand teilhaben**

# Historische Chance für den Flughafen und die Region Frankfurt/Rhein-Main

„Ein guter Tag“ – das war der 18. Dezember des vergangenen Jahres nicht nur für den Vorstandsvorsitzenden der Fraport AG, Dr. Wilhelm Bender, sondern auch für die Region. An diesem Datum unterzeichnete der hessische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Alois Rhiel, den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Frankfurter Flughafens – ein wichtiges Etappenziel, denn nur die Erweiterung der Kapazität sichert die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Frankfurter Airports. Bender betonte, der Ausbau von Deutschlands zentralem Luftfahrtstandort sei auch „für unsere Heimatregion die Voraussetzung, um sich im schärfer werdenden Wettbewerb der europäischen Regionen behaupten zu können“. Der Ausbau wird mit rund vier Milliarden Euro das größte privatwirtschaftlich finanzierte Investitionsprogramm in Deutschland sein. Außerdem werden in den baulichen Bestand des Airports jährlich bis zu 300 Millionen Euro investiert.



„Die Botschaft auf den Weltmärkten, wo mehr als 150 Flughäfen Erweiterungen planen, muss lauten: Mit Frankfurt ist zu rechnen.“  
Dr. Wilhelm Bender, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG (auf dem Foto ganz rechts), in Wiesbaden anlässlich der Unterzeichnung des Planfeststellungsbeschlusses

Mit dem Beschluss ist ein fast zehnjähriger Planungs- und Genehmigungs-Marathon beendet, zu dem Bender angesichts der kurzen Entscheidungswege in anderen Ländern anmerkt, dass dafür ein „langer, vielleicht zu langer Anlauf notwendig war, um die Hürden zu nehmen“. Das gewichtigste Argument für einen positiven Genehmigungsbescheid waren die Arbeitsplätze. „Nur durch einen Ausbau werden in Hessen und speziell in der Rhein-Main-Region mehr als 40.000 Arbeitsplätze geschaffen“, sagte Rhiel. Bender verwies ergänzend auf Studien, nach denen am Airport selbst, bei Dienstleistern, Lieferanten und Fir-

men, welche die Mobilität des Flughafens nutzen, bis zu 100.000 neue Jobs entstehen könnten (siehe Seite 2). „Das ist ein gewaltiges Beschäftigungsprogramm.“ Rhiel betonte, dass neben der hohen Zahl neuer Arbeitsplätze auch deren Qualität relevant sei: „Der Ausbau bringt Tausende neue Stellen für alle Qualifikationsstufen.“ Das sei von allerhöchstem Wert, schließlich sei es Pflicht der Landespolitik, alle Bürger am Wohlstand teilhaben zu lassen. Ein „Nein“ zur Flughafenerweiterung bedeute indes auch ein „Nein“ zu neuen Arbeitsplatzchancen für Tausende von Menschen – und sicheren Jobs für diejenigen, die bereits in Lohn und Brot stehen.

Die beiden weiteren Hauptargumente für eine neue Landebahn und ein drittes Terminal sind verkehrlicher Natur. „Nur die Erweiterung sichert die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens“, hob Bender hervor. Die Wachstumschancen seien nicht zu unterschätzen: „Die tatsächliche Entwicklung hat unsere Annahmen noch immer übertroffen und schon gar die all jener, die uns immer Gigantismus vorwerfen wollten.“ Beleg dafür: Der Generalausbauplan von 1985 prognostizierte auf der Basis der 19 Millionen Passagiere im Jahr 1984 für 1999 einen Anstieg auf knapp 27 Millionen Passagiere. Tatsächlich wurden 1999 rund 46 Millionen ge-

zählt. 1984 gab es 34.200 Beschäftigte am Flughafen; für 1999 rechnete man mit 49.600 Arbeitsplätzen. Tatsächlich waren es dann aber schon mehr als 61.000. Die Kapazitätsengpässe sind nicht mehr mit technischen Verbesserungen zu kompensieren. Alleine im Sommerflugplan 2006 sind 45.990 Slots (Zeitfenster für Start oder Landung) mehr von den Airlines beantragt worden, als der Flughafenkoordinator zuweisen konnte. Schon heute legt der Frankfurter Flughafen im Vergleich mit anderen deutschen Airports bei den Passagierzahlen unterdurchschnittlich zu. Eine Tendenz, die europa- und weltweit dazu geführt hat, dass

FRA seinen Platz im Ranking der Flughäfen nicht mehr halten kann. Als Nummer zwei im europäischen Vergleich der Passagierzahlen hat der ausgebaut Pariser Flughafen Charles de Gaulle Frankfurt verdrängt. Eine Tendenz, die sich im weltweiten Luftfahrtgeschäft fortsetzt. In Dubai entsteht derzeit ein Großflughafen, der Umsteiger-Flüge zahlreicher europäischer Drehkreuze abziehen könnte. An dem Wachstum des Weltluftverkehrs müsse Frankfurt teilhaben, unterstrich Alois Rhiel: „Stillstand würde Rückschritt bedeuten.“ Auch die Flughäfen in Madrid und Amsterdam werden wohl bald an FRA vorbeiziehen – dank größerer Wachstums-

## FAKTEN ZUM AUSBAU

Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses ist eine 2.800 Meter lange Landebahn nordwestlich des bestehenden Flughafengeländes. Diese Landebahn wird über zwei Brücken über die Autobahn 3 an den Airport angebunden. Im Süden des Airports entsteht ein neues Terminal, zusätzlich werden 27 Hektar für Luftfrachtabfertigung geschaffen. Das Terminal 3 wird über einen 1,6 Kilometer langen Tunnel an das Gepäckabfertigungssystem angebunden. Die Erweiterung wird den Frankfurter Flughafen in die Lage versetzen, dem 2020 erwarteten Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. So werden dann 126 Flugbewegungen pro Stunde möglich sein (2006: 82), 88,6 Millionen Passagiere werden FRA nutzen (2006: 52,8) und 3,16 Millionen Tonnen Luftfracht umgeschlagen werden (2006: 2,06). Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses ist die Auflage, außerhalb der Vegetationsperiode mit Rodungsarbeiten zu beginnen. Da Fraport trotz der Erlaubnis zum Sofortvollzug keine Fakten schaffen will, bevor der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel im Eilverfahren Klagen entschieden hat, ist mit einem Baubeginn für die Landebahn Nordwest nicht vor dem Jahreswechsel 2008/09 zu rechnen. Zum Winterflugplan 2011 soll die Landebahn Nordwest in Betrieb gehen. Der Bau des Terminal 3 wird in mehreren Abschnitten nach dem jeweiligen Bedarf ausgerichtet und soll 2020 abgeschlossen sein.

möglichkeiten. Mehr denn je wird die Zukunft von technologischen Entwicklungen in kürzeren Innovationszyklen bestimmt sein. Innovationen entstehen nicht mehr in der Konkurrenz nationaler Volkswirtschaften, sondern im Wettbewerb global vernetzter Kompetenzen. Die Folge ist ein weiter steigender Bedarf an weltweiter Mobilität und darauf ausgerichteter Infra-

struktur an den großen Flughäfen der Welt. Weltoffenheit und Toleranz stellen in der Globalisierung einen Wert an sich dar, und sie sind damit ein Wirtschaftsfaktor. Eine Zukunft als Wissensgesellschaft – das heißt für die Region Frankfurt/Rhein-Main: kluge Köpfe aus aller Welt an-

## IM BLICKPUNKT

Fortsetzung von Seite 1

### Historische Chance ...

zuziehen und dafür benötigt man einen internationalen Flughafen – als Verkehrsknotenpunkt und als Bindeglied für diesen Standort.

„In den sieben Jahren nach Abschluss des Mediationsverfahrens hat es mehrere Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts gegeben, die eine ‚absolute Null‘ für planmäßige Flüge in der Mediationsnacht für einen Weltflughafen wie Frankfurt am Main rechtswidrig erscheinen lassen“, stellte Minister Rhiel zum Nachtflugverbot klar. 2006 hätten Urteile zu den Flughäfen Berlin und Leipzig eine

Rechtslage geschaffen, die niemand vorhersehen konnte. Mit dem 2.515 Seiten umfassenden Genehmigungsbescheid habe das Ministerium bereits auf die aktuelle Rechtsprechung reagiert und damit das Mögliche getan, um einen rechtssicheren Beschluss zu fällen. Fraport hatte ein absolutes Nachtflugverbot von geplanten Flügen zwischen 23 und 5 Uhr (sog. Mediationsnacht) beantragt.

So blieb für einen wirksamen Beschluss nur der Kompromiss zwischen zahlreichen berechtigten Interessen: dem der Bevölkerung nach weniger Be-

lastung und dem der Menschen und Firmen in der Region, die von Arbeitsplatzzuwachs und einem prosperierenden Flughafen profitieren. Erstmals wird es in der ‚gesetzlichen Nacht‘ (22 bis 6 Uhr) eine klare Begrenzung auf maximal 150 Flüge geben. In der Mediationsnacht sind dabei lediglich durchschnittlich 17 geplante Flüge pro Nacht zugelassen (siehe Artikel auf dieser Seite). Derzeit starten oder landen in dieser Zeit rund 40 Flugzeuge. Zusätzlich sei ein Lärmschutzkonzept Bestandteil des Beschlusses (siehe auch Seite 3).

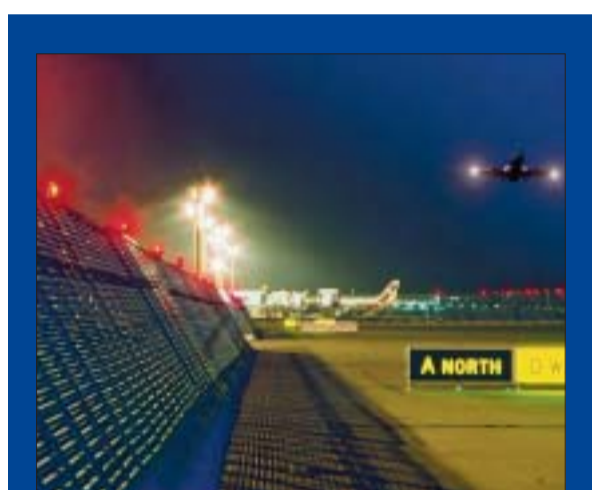
### „Die Beschäftigten stehen voll zum Ausbau“

Wir freuen uns und begrüßen den Beschluss ausdrücklich! Peter Wichtel (kleines Foto), Vorsitzender der Fraport-Arbeitnehmervertretung, unterstrich, wie wichtig der Planfeststellungsbeschluss für die Arbeiter und Angestellten des Flughafensbetreibers ist. „Die Beschäftigten“, stellt Wichtel klar, „stehen voll zum Ausbau.“ Er bringe zahlreiche Vorzüge für die Region, vor allem sichere und schaffe er Ausbildungs- und Arbeitsplätze. Er wünsche sich, dass

nun so schnell wie möglich die Bagger anrollen. „Der Planfeststellungsbeschluss steht am Ende eines langjährigen Verfahrens“, kritisierte der Betriebsratschef. Die Arbeitnehmer und deren Vertreter erwarteten von der Politik, dass es gelinge, Genehmigungsverfahren für Großprojekte „zu vereinfachen und zu entschleunigen“. Wichtel: „Nur so können wir als Standort noch wettbewerbsfähig bleiben.“



Spontane Feier: Fraport-Mitarbeiter freuen sich über die Sicherung ihrer Arbeitsplätze



### Regelung der Nachtflüge im Planfeststellungsbeschluss:

- Neu ist die Obergrenze für nächtliche Flüge: Pro „gesetzlicher Nacht“ (= 22 bis 6 Uhr) sind im Jahresdurchschnitt maximal 150 planmäßige Flugbewegungen erlaubt.
- Das begrenzt die Zahl der Flugbewegungen vor allem in den Randzeiten zur „Mediationsnacht“ (23 bis 5 Uhr) zwischen 22 und 23 Uhr und zwischen 5 und 6 Uhr.
- Der Flugplankoordinator darf folglich nicht mehr als 54.750 Flugbewegungen zwischen 22 und 6 Uhr pro Jahr zulassen.
- Neu: Verspätet oder verfrüht ankommende Flugzeuge dürfen maximal bis 24 Uhr landen.
- In der „Mediationsnacht“ (23 bis 5 Uhr) darf die neue Landebahn nicht genutzt werden.
- Jahresdurchschnittlich sind höchstens 17 Flüge zwischen 23 und 5 Uhr erlaubt. Das entspricht einer Höchstgrenze von 6.205 Slots im Jahr.
- Diese 17 Flüge werden auf die maximal 150 Flüge zwischen 22 und 6 Uhr angerechnet.
- Die 17 Flüge dürfen nur von Fluggesellschaften in Anspruch genommen werden, die am Frankfurter Airport ihren Hauptsitz haben („Home-Base-Carrier“).
- Starten oder landen dürfen nur Jets, die die hohen Lärmzertifizierungsvorgaben des Anhangs 16, Band 1, Teil II, Kapitel 4, der Internationalen Luftfahrtorganisation ICAO erfüllen.
- Neu ist auch ein absolutes Lande- und Startverbot im Zeitraum von 1 bis 4 Uhr (einzige Ausnahme: reine Fracht-/Luftpostmaschinen).
- Bei medizinischen oder technischen Nötfällen beispielsweise gelten die Nachtflugbeschränkungen nicht.

### Frankfurter Flughafen bleibt die größte lokale Arbeitsstätte der Republik Jeder Beschäftigte am Airport selbst generiert Beschäftigung in der Region

## Job-Motor wird nun in den höchsten Gang geschaltet



Job-Motor Flughafen – eine Option, die mit einem Ausbau für viele zehntausend Arbeitnehmer und ihre Familien Wirklichkeit wird. Denn der direkte Zusammenhang zwischen Verkehrswachstum am Flughafen und steigenden Beschäftigungszahlen ist ein Fakt. Im Jahr 1974 wurden in Frankfurt etwa 17 Millionen Verkehrseinheiten gezählt (eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier mit Gepäck oder 100 Kilogramm Fracht). Damals waren rund 25.000 Menschen am Flughafen beschäftigt. 2004 bewältigte FRA rund 69 Millionen Verkehrseinheiten mit rund 68.000 Arbeitern und Angestellten.

Heute sind rund 70.000 Menschen direkt bei den mehr als 500 Unternehmen, Institutionen und Behörden am Flughafen beschäftigt, seit vielen Jahren ist Frankfurts Flughafen damit unangefochten die größte lokale Arbeitsstätte der Republik. Seit 1990 ist die Zahl der Beschäftigten um 18.000 gestiegen. Wundert

es angesichts dessen, dass die Arbeitsplatzprognosen, die beim Bau der Startbahn 18 West erstellt wurden, weit übertroffen wurden?



Terminal 3 (Simulation)

Der hessische Wirtschaftsminister Alois Rhiel sprach bei der Unterzeichnung des Planfeststellungsbeschlusses von „40.000 Arbeitsplätzen, die durch den Ausbau landesweit entstehen“. Eine Zahl, die nicht aus der Luft gegriffen ist, sondern von Gutachten untermauert wird. „Wir können sogar seriös davon ausgehen, dass insgesamt in der Region auch aufgrund des ‚katalytischen Effekts‘ bis zu 100.000 neue Jobs entstehen“, unter-

streicht Fraport-Vorstandsvorsitzender Dr. Wilhelm Bender. Grund dafür ist, dass ein Verkehrszuwachs nicht nur Arbeitsplätze bei den Fluggesellschaften oder den Bodenverkehrsdiensten schafft, also den Firmen, die unmittelbar am Flughafen tätig sind. Jeder Beschäftigte am Airport selbst generiert Beschäftigung in der Region. „Multiplikatoreffekt“ nennen das die Forscher. Die renommierten Gutachter Prof. Reinhard Hujer und Prof. Bert Rürup untersuchten, welche Auswirkungen Arbeitsplätze am Flughafen auf die Beschäftigungslage im Umland haben. Im Bereich des Regierungspräsidiums Darmstadt, der engeren Region um den Flughafen also, liegt der Multiplikatoreffekt bei 1:1,20. Das heißt: Ein Job am Flughafen schafft in der Region mehr als einen neuen Arbeitsplatz. Wird der Radius erweitert, steigt der Wert. Bundesweit betrachtet schafft jede Stelle am Frankfurter Airport 1,77 weitere Jobs. Vor allem Frauen, so eine ergänzende Unter-

suchung des Kölner Verkehrswissenschaftlers Prof. Herbert Baum, profitierten überdurchschnittlich vom Stellenzuwachs. Nicht zuletzt deswegen, weil zahlreiche Teilzeit- oder Schichtarbeitsplätze entständen, die verstärkt von Frauen besetzt werden würden. Auch niedriger qualifizierte und ältere Arbeitnehmer hätten gute Perspektiven, bilanzieren die Kölner Forscher. In einem weiteren Gutachten (Baum/Esler/Kurte, 2004) befassten sich Wissenschaftler mit den ‚katalytischen Effekten‘ eines Ausbaus für die Region. Dabei geht es um die Bedeutung des internationalen Verkehrsflughafens für unternehmerische Standort- und Investitionsentscheidungen zugunsten des Rhein-Main-Gebiets. Wird der Flughafen ausge-

### JOB-EFFEKTE:

Direkt: dank ökonomischer Aktivitäten auf dem Flughafen  
Indirekt: aufgrund von Auftragsvergaben an Dienstleister und Lieferanten von Betrieben am Flughafen  
Induziert: wegen der Konsumnachfrage aus dem Erwerbseinkommen der Beschäftigten am Flughafen und der Beschäftigten bei Lieferanten/Dienstleistern  
Katalytisch: bedingt von luftverkehrsbezogenen Betrieben, Unternehmen und Branchen, für die eine vom Flughafen bereitgestellte internationale Luftverkehrsanbindung von existenzieller Bedeutung ist

baut, so rechnen die Wissenschaftler mit zusätzlich 43.000 direkten, indirekten und induzierten Arbeitsplätzen (siehe Box). Zugleich kommen etwa 54.000 „katalytische“ Beschäftigungsverhältnisse dazu. Wird nicht ausgebaut, fällt dieser Effekt weg (Prognose-Nullfall). Kann Fraport mit einer Erweiterung Passagier- und Frachtzahlen wie geplant steigern (Planungsfall), werden zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen sowie vorhandene gesichert. Es geht also um eine Größenordnung von rund 100.000 Jobs. „Und das sind keine Fraport-Zahlen“, betont Bender, „sondern sie fußen auf seriösen, unabhängigen Gutachten.“

„Wir (das Rhein-Main-Gebiet, Red.) spielen in der Liga von London, Paris und New York. Das ist nicht unsere Einwohnerzahl, das ist unser Flughafen.“

Hessens Ministerpräsident Roland Koch in einem Interview mit der F.A.Z.

Investitionen von 100 Millionen Euro für 288 Hektar Aufforstung:

## Waldverlust wird mehr als ausgeglichen

Es stimmt: Für den Bau der neuen Landebahn Nordwest werden Bäume fallen. Doch es stimmt auch, dass die Natur in der Region profitieren wird. Insgesamt werden für den Ausbau 313 Hektar Fläche benötigt, davon sind etwa 282 Hektar Wald. Der größte Teil davon liegt im Kelsterbacher Wald, allerdings müssen für die Erweiterung der Frachtanlagen in der CargoCity Süd (CCS) auch Flächen südlich des Flughafengeländes gerodet werden.

Dank modifizierter Planungen gelang es Fraport, die im Süden benötigte Fläche von ursprünglich 70 Hektar auf 50 zu reduzieren. „Das ist wichtig“, betonte der hessische Verkehrs- und Wirtschaftsminister Alois Rhiel, weil es bei diesen eingesparten 20 Hektar um Teile eines europäischen Naturschutzareals (FFH-Gebiet) handele. Rund 100 Millionen Euro wird Fraport voraus-

sichtlich investieren, um den Eingriff in die Natur zu kompensieren. Den Waldverlust von 282 Hektar ersetzen 288 Hektar Aufforstung – sechs Hektar mehr, als an Waldfläche verbraucht werden. Aufgeforstet wird auf 13 Flächen, die zum größten Teil im unmittelbaren Umland des Flughafens liegen. Auch Flächen am Rande der Aufforstungsgebiete werden aufgewertet, auf weiteren rund 30 Hektar entstehen so zum Beispiel Streuobstwiesen. Im Zuge der Kompensationen verschwinden auch Schandflecken wie das ehemalige Munitionsdepot bei Mörfelden-Walldorf. Hier wird Fraport dafür sorgen, dass etwa 100 Hektar Boden renaturiert werden.

Insgesamt, so die Vorgabe des Landes, soll in den Wäldern rund um den Flughafen ein 1.400 Hektar großes Gebiet entstehen, in dem auf forstliche Nutzung verzichtet wird.

Naturferne Waldbestände sollen naturnahem Laubwald weichen, in dem Totholz den Hirschkäfern, die zuvor im Kelsterbacher Forst siedelten, eine neue Unterkunft bietet. Rund 250 Baumwurzelstöcke mit Hirschkäferlarven werden versetzt. Auch die Zauneidechse soll umgesiedelt werden. Mehrere hundert künstliche Baumhöhlen sollen neue Heimstatt für Fledermäuse und Spechte werden. Am Mönchwaldsee ist ein 300 Meter langer und zehn Meter hoher „Vorhang“ geplant, der rastende Wasservögel vor Beeinträchtigungen schützen soll. Etwa 1,5 Kilometer lang und fünf Meter hoch ist der Zaun, der entlang der Okrifelder Straße Fledermäuse, Amphibien und andere Tiere südlich der CCS vor dem Autoverkehr bewahren wird.

Heute sind etwa 3.700 Hektar Flora und Fauna rund um den Flughafen nach euro-



Wiederaufforstung betreibt die Fraport AG bereits seit vielen Jahren mit Erfolg

päischem Recht geschützt, nach Umsetzung des Kompensationskonzeptes werden es rund 5.300 Hektar sein. „Dies ist eine Zunahme von 1.600 Hektar oder mehr als 40 Prozent“, betont Minister Rhiel. Das entspricht einer Fläche von mehr als 2.000 Fußballfeldern.

Mit diesen Auflagen stelle die Genehmigungsbehörde sicher, dass dem Naturschutz „in besonderer Weise Rechnung getragen“ werde. Rhiel: „All das wird dazu führen, dass die Natur auch künftig einen für ein Ballungsgebiet bemerkenswert großen geschützten Raum einnehmen kann.“

## UNSERE UMWELT

Die Optimierung von Start- und Landeverfahren – und damit die Reduktion von Fluglärm – steht ganz oben auf der Agenda des Anti-Lärm-Paktes



Neues Kapitel in der Kooperation mit der Flughafen-Region aufgeschlagen

# Klares Bekenntnis zum aktiven Schallschutz

Die Luftverkehrswirtschaft und das Land Hessen haben eine Vereinbarung über verstärkten Lärmschutz sowie über die Fortsetzung des Dialogs mit der Flughafen-Region beschlossen (siehe Dokumentation auf dieser Seite). „Mit dieser gemeinsamen Erklärung übernehmen die Unterzeichner die Verantwortung dafür, dass die im Re-

me für einen Interessenausgleich und zur Unterstützung innovativer Ideen insbesondere beim Lärmschutz voll nutzen und den Dialog weiterhin aktiv begleiten“, erklärte der hessische Ministerpräsident Roland Koch bei der Unterzeichnung des Übereinkommens in Wiesbaden. Alle Beteiligten im Regionalen Dialogforum (RDF) hätten

„sehr sachlich und konstruktiv um die Grenzen des Machbaren“ gerungen und ein „Maximum an Verständigung“ erreicht, betonte Koch. Die Vereinbarung, die als Angebot der Luftverkehrswirtschaft und des Landes an die Region zu verstehen sei, gehe weit über die zu erwartenden Ergebnisse eines Dialogs dieser beiden Seiten hinaus. Die Erarbeitung von Kompromissen sei damit nicht länger nur Angelegenheit der Juristen, sondern der Betroffenen selbst. Das RDF habe eine neue Diskussionskultur geschaffen, von der alle Beteiligten profitieren, so der Ministerpräsident. Vor allem hätten die Akteure beim aktiven Lärmschutz eine „erfreulich große Beweglichkeit“ gezeigt.

Für die Fraport AG kommentierte der stellvertretende Vor-

rahmen des RDF mit den Foren Flughafen und Region und Umwelthaus fort. Unsere Devise lautet: auf gute Nachbarschaft. Diesem Motto fühlen wir uns auch nach dem Planfeststellungsbeschluss und für den Ausbau verpflichtet. Ohne gegenseitiges Vertrauen und einen von Ehrlichkeit und Offenheit geprägten Dialog geht es nicht.“

Stefan Lauer, Vorstandsmitglied der Lufthansa, ergänzte: „Als Home-Base-Carrier mit einem Verkehrsanteil von rund 60 Prozent sehen wir uns in einer Vorreiterrolle, durch unsere hohen Investitionen in verbrauchsarme und leisere Flugzeuge einen entscheidenden Beitrag zur Lärmreduzierung zu leisten. Mit dieser Deklaration für nachhaltigen Dialog und einen fairen Interessenausgleich wollen wir unsere

„Nur durch die Kooperation der vielen Verantwortlichen kann ein Anti-Lärm-Pakt endlich Realität werden.“  
Prof. Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des RDF



Nachts wird es nach dem Ausbau am Airport deutlich weniger Flugbetrieb geben als zurzeit

gionalen Dialogforum zwischen den Kommunen und den Unternehmen der Luftverkehrsbranche erörterten Lärmschutzmaßnahmen schon vor der Inbetriebnahme der neuen Landebahn durch die in der gemeinsamen Erklärung angekündigten Schritte eingeleitet und einer Umsetzung zugeführt werden und der unverzichtbare Dialog in seiner institutionalisierten Form auch über den Planfeststellungsbeschluss hinaus aktiv fortgeführt wird. Das Land wird in seiner Rolle als Aufsichtsbehörde für den Flughafen seine Spielräu-



Eine Versetzung des Aufsetzpunktes beim Landen nach hinten könnte Anrainer im Osten und Westen entlasten

Verantwortung unterstreichen, neben den Perspektiven für Wachstum, Arbeitsplätze und Wohlstand der Region auch die mit dem Ausbau verbundenen Belastungen zu verringern.“

Auch die Deutsche Flugsicherung werde, so Ralph Riedle, Geschäftsführer Betriebsdienste, ihren Beitrag leisten, um den vorhandenen Fluglärm zu reduzieren sowie die Neubebelastung durch Fluglärm auf ein Minimum zu begrenzen. Schwerpunkt sei dabei die Überprüfung der An- und Abflugverfahren. Dazu würden die in der Erklärung angekündigten Schritte „Zug um Zug“ eingeleitet.

Der Generalsekretär des Verbands nationaler und internationaler Airlines in Deutschland (BARIG), Martin Gaebges, bezeichnete die Erklärung als „einen weiteren Schritt in Richtung einer Win-Win-Situation“. „Durch sachliche und konstruktive Vorschläge haben wir an Lösungsansätzen mitgewirkt, die unsere Interessen und den Wunsch der Flughafen-Anrainer nach mehr Ruhe auszuwogen berücksichtigen.“

standsvorsitzende, Dr. Stefan Schulte, das Ergebnis so: „Mit der nun unterzeichneten Vereinbarung führen wir das Mediationsergebnis fort und schaffen die Grundlage für die Umsetzung sinnvoller lärm-mindernder Maßnahmen zum Wohle der Region. Sie drücken das klare Bekenntnis der Luftverkehrsindustrie zum aktiven Schallschutz und für die Lärmreduzierung im Interesse unserer Region Rhein-Main und ihrer Bürger aus. Das Übereinkommen setzt den zukünftigen organisatorischen



Der Super-Airbus entlastet die Drehkreuze, weil so mehr Passagiere mit weniger Bewegungen transportiert werden

## Gemeinsame Erklärung zum Anti-Lärm-Pakt

Aktiver Schallschutz als ein Schlüssel zur Entlastung der Region von Fluglärm:

- Wir sind bereit, den in der Diskussion zum Anti-Lärm-Pakt des RDF begonnenen Weg fortzusetzen. Maßnahmen des Schallschutzes, die auf eine Vermeidung von Fluglärm, eine Absenkung des entstehenden Fluglärms und eine Reduktion der Fluglärmwirkung abzielen, stehen für uns gleichberechtigt nebeneinander. Die Reduktion des Fluglärms durch aktiven Schallschutz hat für uns beim Lärmschutz hohe Priorität.
- Die Luftverkehrswirtschaft beabsichtigt (...) erhebliche Anstrengungen und finanzielle Mittel in den kommenden Jahren aufzuwenden, um die Potenziale des aktiven Schallschutzes in Frankfurt so effektiv wie möglich zu erschließen.
- Wir streben an, den Fluglärm bzw. die Betroffenheit gegenüber dem für 2020 prognostizierten Wert deutlich zu reduzieren.
- Wir befürworten ein jährliches Monitoring der Wirkung der Maßnahmen (...) sowie die permanente Überprüfung der bereits erreichten Erfolge (...)
- Wir werden schon vor der Eröffnung der neuen Bahn mit ersten Schritten zur Einführung von konkreten einvernehmlichen Maßnahmen beginnen (...) Neben den bisherigen Diskussionen stehen zu weiteren Prüfungen u. a. die Anhebung des Anfluggleitwinkels, die Anhebung der Rückenwindkomponente, laterale und vertikale Optimierungen von Start- und Landeverfahren sowie Dedicated Runway Operations an. Weitere Prüfungen betreffen Maßnahmen zur Reduktion der Lärmemissionen am Fluggerät selbst.
- Wir wollen darüber hinaus (...) am Thema aktiver Schallschutz weiter arbeiten. Wir wollen dies gemeinsam tun mit Wissenschaft, regionalen Betroffenen, Bund, Land und nicht zuletzt der Kommission zur Abwehr des Fluglärms (...)

Regionaler Interessenausgleich, passiver Schallschutz und Immobilienmanagement:

- Vom Ausbau des Flughafens und von den damit verbundenen Wachstumspotenzialen für die Luftverkehrsgesellschaften profitiert die Region aus einer Vielzahl von Gründen: Zusätzliche Arbeitsplätze von Höchstqualifizierten bis hin zu Einfachqualifizierten, zusätzliche Investitionen und Beschaffungsvolumina in Milliardenhöhe, gerade auch für mittelständische Unternehmen dieser Region Rhein-Main, oder z. B. in Form zusätzlicher Steuereinnahmen.
- Gleichzeitig sind aber auch Lasten mit dem Betrieb vor allem aufgrund des Fluglärms verbunden, die in der Region ungleich verteilt sind. Wir stellen uns daher der Aufgabe, kompensatorische und in der Region ausgleichende Maßnahmen vorzusehen, die Entlastung bieten sollen (...)
- Das Land Hessen ist bereit, der Region für diesen Zweck die Bildung eines Regionalfonds (...) anzubieten, dessen Mittel für eine Reihe verschiedener Betroffener verwendet werden können. Das Land Hessen wird einen Dialog initiieren, wie der Fonds mit Mitteln des Landes Hessen und weiterer vom Ausbau profitierender Beteiligter gespeist werden kann (...)
- Auf Basis eines im Einzelnen noch zu erstellenden Konzepts sollen Maßnahmen zur langfristigen Sicherstellung einer adäquaten sozialen und ökonomischen nachhaltigen Entwicklung der Region finanziert werden. Hierüber können Kommunen Mittel aus diesem Regionalfonds beantragen, die besonders stark vom Lärm betroffen sind.
- Im Einzelfall sollen darüber hinaus Bürger und Unternehmen, die besonders stark von Flugverkehr betroffen sind, Mittel beantragen können. Dies kann sich auch auf Eigentümer von besonders betroffenen Wohnimmobilien erstrecken.

Vertrauensbildung, Transparenz, Dialog:

- Wir beabsichtigen, nach dem Planfeststellungsbeschluss ein neues Kapitel der Kooperation in der Region zu beginnen (...)
- Wir streben gemeinsam eine zukunftsfähige Region mit guten Entwicklungschancen und hoher Lebensqualität an. Wir sind willens, hierüber den Dialog weiter zu führen und laden die Betroffenen ein, sich an diesem Dialog in Form eines neuen Forums „Flughafen und Region“ konstruktiv zu beteiligen.
- Mit der beabsichtigten Etablierung eines „Umwelthauses“ in neutraler Trägerschaft werden neue Maßstäbe für Transparenz und Information gesetzt. Als Informationsstelle für Bürger in Flughafenfragen sowie als Dialog- und Monitoring-Zentrum zu den Themen Fluglärm, Auswirkungen des Flughafens auf die Umwelt und Auswirkungen des Flughafens auf die Sozialstruktur bietet das „Umwelthaus“ die Grundlagen für gegenseitiges Vertrauen. Positive wie negative Entwicklungen werden frühzeitig für alle Beteiligten erkennbar.
- Ziel ist es, mit den genannten Maßnahmen und den gemeinsamen Erkenntnissen dieses Dialogs die Kooperation zwischen Flughafen, seinen Nutzern und den Anwohnern kontinuierlich und nachhaltig zu verbessern.

Wiesbaden, 12. Dezember 2007

(leicht gekürzt wiedergegeben, die Red.)



Die Unterzeichner des Anti-Lärm-Paktes (von links):  
Martin Gaebges (Generalsekretär des Board of Airlines Representatives in Germany, BARIG),  
Dr. Stefan Schulte (stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Fraport AG),  
Prof. Johann-Dietrich Wörner (Vorsitzender des Regionalen Dialogforums),  
Roland Koch (hessischer Ministerpräsident),  
Stefan Lauer (Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG) und  
Ralph Riedle (Geschäftsführer Betriebsdienste der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH)

## AKTIV FÜR DIE REGION

Gesellschaftspolitische Verantwortung wird zur zentralen Zukunftsaufgabe  
Nachhaltigkeit bleibt wichtiges Unternehmensziel

### Vom Bedürfnis, mit gutem Gewissen zu genießen

Besonderen Wert legt die Fraport 2008 auf „Nachhaltigkeit als Unternehmensziel“. Das betont der Vorstandsvorsitzende der Fraport AG, Dr. Wilhelm Bender. Schon jetzt werde Fraport nach Untersuchungen als das Unternehmen mit der größten gesellschaftspolitischen Verantwortung wahrgenommen: „Bei allem, was wir tun, müssen wir daran denken, dass wir eine Verantwortung gegenüber kommenden Generationen haben, für die freiheitliche

Entfaltung von unterschiedlichen Begabungen, die Sicherheit der Arbeitsplätze und die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen.“ Für die Glaubwürdigkeit des Unternehmens sei das ehrliche Gefühl einer sozialen Verpflichtung entscheidend. Wer damit nur eine kühl kalkulierte Kommunikations-Strategie im Auge habe, werde von der Öffentlichkeit durchschaut. Dies bedeute indes nicht, dass „die Geschichte der guten Tat nicht erzählt werden darf“.

Bender erklärte, das nachhaltige Handeln von Fraport stehe unter dem Leitmotiv „Wachstum mit Weitblick“. Rund acht Millionen Euro habe das Unternehmen 2007 für Sponsoring und Spenden in Sachen gesellschaftliches Engagement aufgewandt. Fast sechs Millionen Euro seien dabei für Sport, Kunst, Kultur und Soziales ausgegeben worden. Eine halbe Million Euro machten die Spenden an Vereine und Verbände aus. In etwa der gleichen Größenord-

nung werde sich der Flughafen-Betreiber auch in diesem Jahr engagieren. Ein weiterer Schwerpunkt der Förderung ist der Schutz der Umwelt in der Region. Seit Etablierung des Umweltfonds (siehe Bericht auf dieser Seite) seien insgesamt 22,5 Millionen Euro für die Umwelt aufgewandt worden. 10,4 Millionen Euro, also fast die Hälfte, seien in den Regionalpark gegangen. 600.000 Euro habe man 2007 für die beiden Stiftungen zur Berufsbildung –



#### Fraport lässt die Adler fliegen

Die Fraport AG setzt die seit dem Jahr 2001 laufende Sponsoring-Vereinbarung mit Eintracht Frankfurt um zwei weitere Jahre bis zum 30. Juni 2010 fort. Dr. Wilhelm Bender, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, erklärte: „Dank der Arbeit von Vorstand, Trainer und Aufsichtsrat der Eintracht Frankfurt Fußball AG ist eine große Seriosität und Stabilität in den Verein eingezogen, was für uns maßgebend für die weitere Zusammenarbeit ist.“ Bender betonte die Bedeutung des Vertrags als Teil der „Corporate Social Responsibility“ (freiwilliger Beitrag der Wirtschaft zu einer nachhaltigen Entwicklung, der über die gesetzlichen Forderungen hinausgeht), mit der das Unternehmen sich als „guter Nachbar“ in der Rhein-Main-Region jährlich engagiert.



Aktiv für die Region: Die Stangenpyramide bei Dreieich ist nur ein kleiner Teil des Regionalparks, den die Fraport AG seit zehn Jahren finanziell maßgeblich unterstützt



Die Fraport-Stiftung ProRegion fördert die berufliche Bildung

die Erich-Becker-Stiftung und ProRegion – ausgegeben. Auch dies dokumentiere die sozialpolitische Verantwortung des Unternehmens, das

mit dem Slogan „Aktiv für die Region“ für sein gesellschaftspolitisches Engagement wirbt. Zur wachsenden Bedeutung von Werten in der Wirtschaft sagte Bender, Fraport habe ein umfassendes Wertemanagement-System. Es gebe seit 2000 eine Ombudsstelle, Verhaltensstandards zur Rechertreue der Belegschaft, Respekt und Loyalität und zur Verpflichtung der strikten Einhaltung von Gesetzen.

„Vorbildlich“ nannte er die Anstrengungen des Unternehmens für Chancengleichheit, Integration und zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Es

gebe Betriebsvereinbarungen für Chancengleichheit, Integrationsvereinbarungen für Behinderte, flexible Arbeitszeitmodelle, Familienservice sowie Unterstützung junger Familien. Gleichzeitig gebe man sich große Mühe bei der Personalentwicklung, der Förderung von Talenten, dem Fraport College oder der Erhöhung der Ausbildungsplätze. Auch der Verantwortung in der globalisierten Welt fühlt sich Fraport mit mehr als 60 ausländischen Standorten nach Benders Worten verpflichtet. So sei das Unternehmen in allen wichtigen Nachhaltigkeits-

Indizes vertreten, lebe Corporate und auch Global Governance, sei dem „Global Compact“ beigetreten. Moral werde in der Unternehmenswelt zum Wettbewerbsfaktor, so der Vorstandschef des Flughafen-Konzerns. Es gebe bei den Konsumenten über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg ein „neues Bedürfnis, mit gutem Gewissen zu genießen“. Dies beeinflusse das Konsumentenverhalten und damit den Wettbewerb: „Die verantwortungsvollen Unternehmen von heute werden die erfolgreichen von morgen sein.“

Förderung von Naturschutzprojekten wird fortgesetzt:

### Drei Millionen Euro fließen in den Umweltfonds

Fraport wird weiterhin aktiv in den Natur- und Umweltschutz in der Region Rhein-Main investieren. Die Betreibergesellschaft des Frankfurter Flughafens hat per Vorstandsbeschluss für 2008 und 2009 Mittel in Höhe von insgesamt drei Millionen Euro für ihren Umweltfonds bereitgestellt. Gegründet wurde der Umweltfonds bereits 1997 zur Förderung von Natur- und Umweltschutzprojekten sowie umwelpädagogischen Maßnahmen und ökologischen Forschungsvorhaben im Großraum Frankfurt. Insgesamt sind seither rund 500 Einzelvorhaben unterstützt worden. Ein Großteil der Fördermittel wird



Petra Simon päppelt hilflose Wildtiere auf und bringt Kindern die Tierwelt näher

Betreiber bereits seit zwei Jahren im Einsatz. Sie organisiert Wald-Exkursionen für Schulklassen und bringt Kindern auf diesem Weg die heimische Tier- und Pflanzenwelt näher. Unterstützung bekommt sie dabei von der Referentin für Tier- und Naturschutz, Petra Simon, die Kinder in den Schulen des Rhein-Main-Gebiets besucht und von ihren Erfahrungen als langjährige Leiterin einer Wildtier-auffangstation berichtet. Außerdem bringt sie exotische Tiere mit in den Unterricht und stellt deren Lebens- und Verhaltensweisen vor. Beide Angebote wurden gut angenommen und

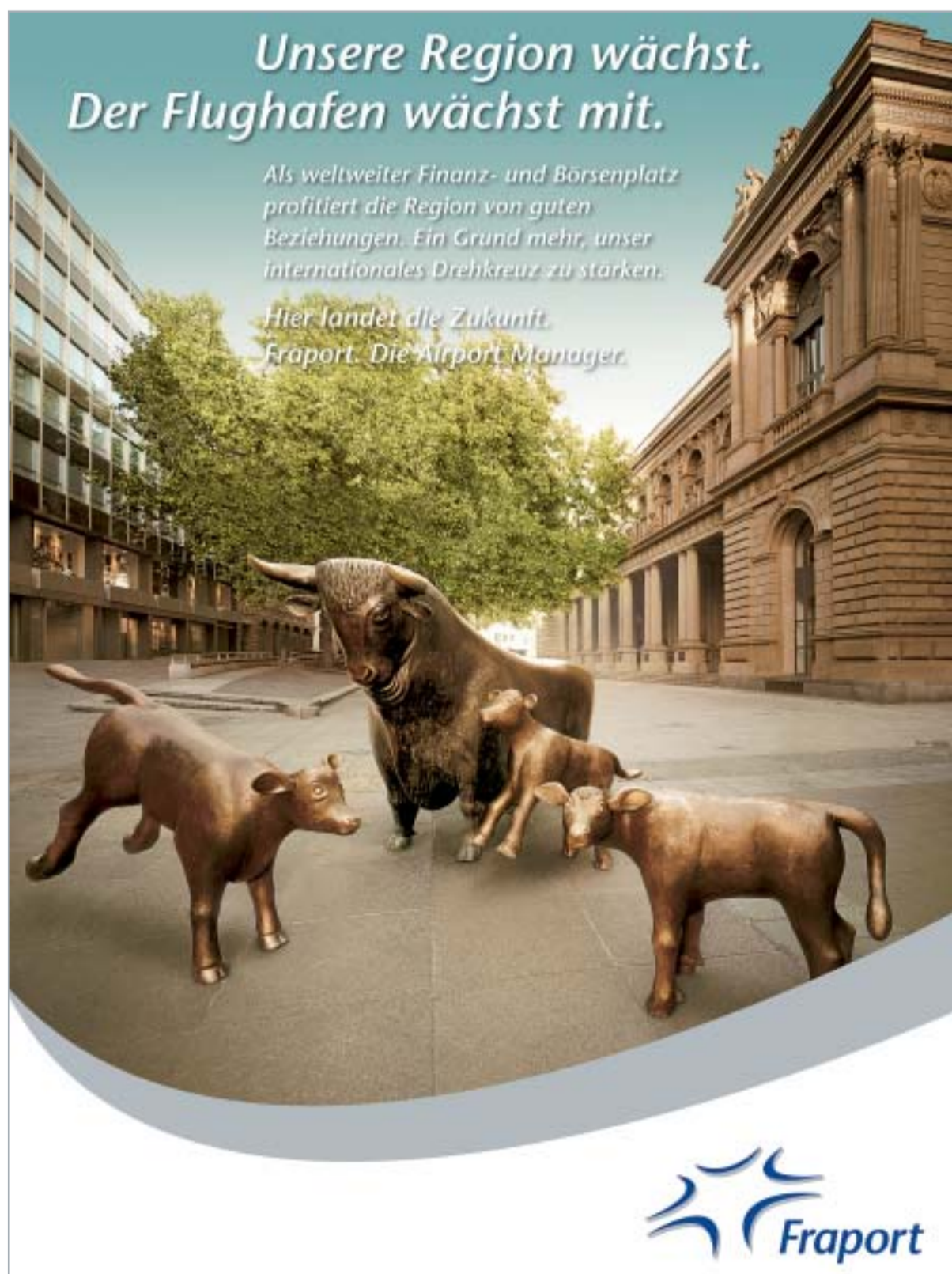
auch 2008 in die Realisierung von umwelpädagogischen Maßnahmen fließen. So ist beispielsweise die Auflage eines Wasser-Experimentierkastens für Schulen geplant, mit dem Schüler im Biologieunterricht die Wassergüte ermitteln und Tier- sowie Pflanzenarten aus dem Wasser bestimmen können. Eine Försterin und Umwelpädagogin ist für den Flughafen-

werden von der Fraport AG auch in diesem Jahr fortgeführt. Details zur Terminvereinbarung mit Försterin und Referentin für Tier- und Naturschutz, weitere Informationen zum Umweltfonds der Fraport AG und zur Antragstellung auf Fördermittel gibt es im Internet auf der Website: [www.aktivfuerti-region.fraport.de](http://www.aktivfuerti-region.fraport.de)

### Unsere Region wächst. Der Flughafen wächst mit.

Als weltweiter Finanz- und Börsenplatz profitiert die Region von guten Beziehungen. Ein Grund mehr, unser internationales Drehkreuz zu stärken.

Hier landet die Zukunft.  
Fraport. Die Airport Manager.



#### Impressum:

START frei – Die Zeitung für die Nachbarn des Frankfurter Flughafens

Herausgeber: Frankfurter Societät in Zusammenarbeit mit der Fraport AG

Redaktion: Joachim Heppner (verantwortlich)

Grafische Gestaltung: Dorota Wojcicki-Wehnert  
Autoren: Stefan Sochatzky, hep  
Fotos: Archiv, Fraport, sy, hep  
Anschrift der Redaktion: Frankfurter Allee 71-81  
60327 Frankfurt am Main  
Tel. 069 7501-4356

Fax 069 7501-4398  
E-Mail: hep.start@fsd.de  
Internet: www.startfrei-online.de  
Druck: Societäts-Druck  
Telefon 069 7501-5601

Für die Herstellung dieser Zeitung wird chlorfrei gebleichtes Papier (schwedische Norm) verwendet

