



Punktlandung
Flughafen-Magazin



GH

D-AIGH

INHALT

Perspektiven

04	Alle Wege führen zum Risiko	<i>Philipp Heinz</i>
08	Nebensache Flugbetrieb	<i>Christoph Schäfer</i>
10	Warten auf den Größten der Welt	<i>Tobias Hentze</i>
12	Statistische Turbulenzen	<i>Sebastian Herold</i>
14	In der Lärmfalle	<i>Christian Pfeiffer</i>

Profile

17	Vogel-Scheuchen	<i>Florian Heider</i>
22	Die gute Seele von Terminal 1	<i>Stephan Isernhagen</i>
24	Vom Ruhestörer zum Lärmgegner	<i>Stefan Biestmann</i>
27	„Wir sind keine Spinner“	<i>Christina Stefanescu</i>

Panorama

30	Sicherheit braucht Geduld	<i>Alexander Plitsch</i>
34	Mutter an Bord	<i>Christina Spang</i>
38	Zoo auf Zeit	<i>Ricarda Lynn Otte</i>
40	Wartezimmer Flughafen	<i>Anne Brandt</i>
42	Die Autoren	

EDITORIAL

Der Frankfurter Flughafen ist ein Tor zur Welt für Millionen von Menschen. Passagiere aus über 300 Städten kommen hier an, steigen um, fliegen ab – ob aus Nairobi, Taipeh oder Ljubljana.

Der Ausbau des Flughafens ist das wichtigste Projekt der nächsten Jahre. Geplant sind unter anderem eine weitere Landebahn, Büro- und Hotelflächen auf dem Dach des ICE-Bahnhofs, Einkaufspassagen und eine Werft für das größte Passagierflugzeug der Welt, den A380. Fakt ist: Der Ausbau schafft Jobs. Wie viele das sein werden, ist umstritten.

Das Leben in einer ganzen Region wird vom Flughafen geprägt. Anwohner beklagen die schwindende Nachtruhe, Umweltschützer warnen vor den Folgen des Flughafenausbaus für die Natur. Tausende Beschäftigte sorgen auf dem Flughafen dafür, dass zwischen Gepäckausgabe, Sicherheitskontrolle und Abflughalle niemand verloren geht. Aber auch Förster leisten ihren Beitrag zur Sicherheit bei Starts und Landungen, eine Pfarrerin kümmert sich um gestrandete Reisende und die Tierstation auf dem Flughafengelände ist von der Ameise bis zum Elefanten auf alle Gäste vorbereitet.

Die Redaktion hat den Wirtschaftsstandort Frankfurter Flughafen beleuchtet und dabei persönliche Einblicke in das Leben am und im Flughafen nicht vergessen. *Punktlandung* zeigt Ihnen den Flughafen aus ungewohnten Perspektiven. Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Björn Brückerhoff & Maria Grunwald



Alle Wege führen zum Risiko

Ein Großprojekt wird in der Einfugschneise der geplanten Landebahn gebaut

Text: PHILIPP HEINZ

Das Airrail-Center wird nur einen Steinwurf vom Frankfurter Flughafen entfernt liegen. Durch den Keller brausen dann ICEs, im Vorgarten kreuzen sich zwei Autobahnen am meistbefahrenen Straßenknotenpunkt Europas. Der Flughafenbetreiber Fraport und die Immobiliengesellschaft IVG werben fleißig für das futuristische Großprojekt. In einer Image-Broschüre nennen die Bauherren das Gebäude gar die „mobilste Immobilie der Welt“.



Die große Nähe zu den Flugzeugen könnte dem Gebäude zum Verhängnis werden. Sollte der Flughafen wie geplant ausgebaut werden, würden die Flieger im Abstand von rund 70 Metern an der gläsernen Fassade des Airrail-Centers vorbeifliegen. Das Gebäude liegt direkt in der Einfugschneise der geplanten Landebahn im Nordwesten des Flughafens. „Das Airrail-Center kombiniert höchste Funktionalität und Weltoffenheit mit ansprechendem Ambiente. Es ist eine Zukunftsimmoblie für das 21. Jahrhundert, die technisch wie ästhetisch neue

Maßstäbe setzt“, feierte Fraport-Vorstand Manfred Schölch das Projekt Ende Juni. Damals hatte sich nach jahrelanger Suche der erste Großinvestor für das Airrail-Center gefunden. Die Hilton-Gruppe gab bekannt, dort zwei Hotels eröffnen zu wollen, eines in der mittleren und eines in der gehobenen Kategorie. Jens Dörrie, Geschäftsführer der Airrail-Projektgesellschaft in Frankfurt, spricht von einem „Ankermieter“. Da sich nun ein Investor ein Herz gefasst habe, hoffe er, dass weitere bis zum Baubeginn im November folgen.

Das Büro- und Hotelzentrum entsteht auf einer massiven Betonplatte auf dem Dach des ICE-Bahnhofs. Anfang 2009 soll es fertig sein. Als Sitz für eine Unternehmensberatung sei der Standort ideal, rechnet Dörrie vor. Denn besonders für internationale Unternehmen, die ihren Mitarbeitern hohe Löhne zahlen, seien kurze Reisezeiten viel Geld wert.

Werben kann das Gebäude mit Standortvorteilen, die international einzigartig sind: 110 Länder kann ein Passagier von Frankfurt aus direkt erreichen, mehr als

von jedem anderen Flughafen der Welt. Gleichzeitig boomt der Flugverkehr mit Wachstumsraten von etwa fünf Prozent im Jahr. Das Rhein-Main-Gebiet, in dessen Herz der Flughafen liegt, ist eine der wirtschaftlich stärksten Regionen Europas. „Das Airrail-Center liegt wie eine Spinne im Netz, zentral an einem exquisiten Verkehrsknotenpunkt mitten in Europa“, sagt Jens Dörrie. Mit dem Gebäude entstehe ein „Landmark“, wie Dörrie die auffällige Architektur des Airrail-Centers bezeichnet. Auch wer in hohem Tempo auf der Autobahn daran vorbei fahre, werde das Gebäude eine ganze Weile im Blickfeld haben. 660 Meter soll der neunstöckige Komplex lang werden, bis zu 65 Meter breit und 47 Meter hoch.

Horrorszenario: Trümmerhaufen statt Glas und Beton

Doch gerade die Höhe des Glaspalastes ist Kritikern ein Dorn im Auge. „Das Airrail-Center ragt massiv in den Bauschutzbereich der Nordwestbahn hinein“, sagt der international tätige Flughafenplaner Dieter Faulenbach da Costa. Damit meint er das Gebiet vor und hinter einer Landebahn, in dem eigentlich nicht gebaut werden darf. Dort ein solches Bauwerk zu errichten, sei nur mit einer Ausnahme von international geltenden Richtlinien möglich. Die Stadt Offenbach, die vom geplanten Flughafen ausbau stark betroffen wäre, hat den 62-Jährigen als technischen Berater in Flughafen-Fragen engagiert. Seitdem zieht er gegen den Ausbau zu Felde. Berthold Fuld vom Deutschen Fluglärmdienst, einem Verein von Ausbau-Gegnern, schlägt in die gleiche Kerbe: „Es ist ein Unterschied, ob man ein bestehendes Risiko erkennt oder sehenden Auges in ein Risikogebiet baut.“ Damit bringt Fuld einen grundsätzlichen Einwand gegen das Airrail-Center vor. „Die Zonen, in denen Flugzeuge mit erhöhter Wahrscheinlichkeit abstürzen können, sollte man möglichst menschenleer halten.“ Der Aktivist malt ein Horrorszenario aus: Würde sich ein Pilot beim Landeanflug im dichten Nebel um 70 Meter verschätzen, wären die Folgen verheerend. Mehrere hundert Menschen könnten sterben. Das Airrail-Center würde die Wucht des Aufpralls vermutlich nicht überstehen.

Doch davon möchte Jens Dörrie von der Airrail-Projektgesellschaft nichts hören. Seit knapp zwei Jahren liegt eine Baugenehmigung vor, wie die Stadt Frankfurt bestätigt. „Die Flugzeuge fliegen an unserer Immobilie dann genauso nah oder weit vorbei wie an anderen Immobilien in dieser Region“, sagt Dörrie. „Wir glauben, dass hier kein höheres Gefährdungspotenzial besteht als an anderen Stellen.“

„Wes Brot ich ess, des Lied ich sing“

Doch welche Seite hat Recht? Gerhard Steinebach, Professor für Stadtplanung an der Technischen Universität Kaiserslautern, kann weder Gegnern noch Befürwortern eindeutig beipflichten. „Es gibt in Deutschland keine Regelungen, die gesetzlich vorschreiben, wie das Risiko berechnet werden muss.“ Es gebe lediglich Vergleiche zu den Maßstäben, die in anderen Ländern gelten. Doch die seien höchst unterschiedlich. Jeder Gutachter könne also selbst entscheiden, welchen wissenschaftlichen Ansatz zur Risikoberechnung er heranzieht. Maßgeblich ist dabei zumeist die Wahrscheinlichkeit, mit der

ein Flugzeug innerhalb eines bestimmten Zeitraums in einem Gebiet abstürzt. Das heißt, wenn rechnerisch nur einmal in einer Million Jahren ein Flieger abstürzen könnte, ist eine Gegend vergleichsweise sicher. Rechnen die Experten einmal in tausend Jahren mit einer Katastrophe, dann ist das Risiko hoch. Die Expertisen werden zumeist im Auftrag der Ausbaubefürworter erstellt. Entsprechend abgeklärt schätzt Steinebach deshalb den Wert solcher Bewertungen ein: „Die Kriterien werden selektiv angewendet. Vielfach kommt dadurch methodischer Unsinn ins Gutachten.“ Ohnehin lässt sich das Risiko nur schwer greifen. Schlau ist man erst dann, wenn das Unglück passiert ist. So lautet dann auch Steinebachs Einschätzung: „Eine Risiko-Entscheidung ist letztlich immer eine politische Zumutbarkeitsfrage.“ Politiker und notfalls Gerichte müssen also entscheiden, wie viel Risiko sie den Menschen in der Einflugschneise aufbürden können.



Jens Dörrie



Dieter Faulenbach da Costa



Nebensache Flugbetrieb

Mit Parkgebühren, Restaurants und Ladenflächen verdient Flughafenbetreiber Fraport inzwischen mehr Geld als mit dem Flugbetrieb

Text: CHRISTOPH SCHÄFER

Weil die Erlöse aus den Start- und Landegebühren zurückgehen, versucht Flughafenbetreiber Fraport, sich das Geld direkt von den Passagieren zu holen. Besonders gut gelingt dies im Einzelhandel. Die Mieter stehen Schlange. Die Umsätze steigen und die Verkaufsflächen sollen bis 2012 nahezu verdoppelt werden.

„Das Immobilien- und Einzelhandelsgeschäft des Flughafens hat sich zum zentralen Wachstumsmarkt des Flughafens

entwickelt“, bestätigt Abteilungsleiterin Ute Pohl. Diese Entwicklung kann die Fraport-Mitarbeiterin mit harten Zahlen belegen: Derzeit vermietet die Betreiber-gesellschaft in ihren beiden Terminals eine Verkaufsfläche von 14.500 Quadratmetern. Innerhalb der nächsten sechs Jahre solle diese auf 27.000 Quadratmeter anwachsen. Noch nicht eingerechnet seien dabei die 15.000 Quadratmeter Einkaufsfläche, die im künftigen Terminal 3 des Airports entstehen sollen.

Im Gegensatz zum Leerstand in vielen deutschen Innenstädten müsse sich der Flughafen jedoch keine Sorgen machen, investitionsbereite Mieter zu finden. „Die Interessenten stehen derzeit Schlange, weil die Nachfrage deutlich über dem Angebot liegt“, sagt Pohl.

Um die Flächen optimal zu nutzen und den Profit von Fraport zu erhöhen, hat der Flughafenbetreiber ein mehrstufiges Vergabe-Verfahren entwickelt.

„Zunächst überlegen wir uns, welche Branche wir an einem freien Standort künftig sehen wollen. Ob wir beispielsweise einen Schuhladen, ein Juweliergeschäft oder ein Restaurant anstreben“, erklärt Annette Fleckenstein, Leiterin der Vermietungsabteilung von Fraport und zuständig für die Vergabeverfahren.

Sobald über das geplante Warensortiment entschieden sei, werde auf die „sehr große Datenbank“ an Firmen zurückgegriffen, die bereits in der Vergangenheit Interesse an einer Verkaufsfläche bekundet hätten. Von diesen schreibe Fraport zwischen drei und acht Firmen an, sagt Fleckenstein. Die potenziellen Mieter erhielten detaillierte Informationen über die Lage der Verkaufsfläche, die benachbarten Geschäfte sowie demographische Daten der Passagiere im Einzugsbereich. Außerdem nenne die Fraport erste Erwartungen an Design und Umsatz der künftigen Geschäfte, denn einen Teil der Gewinne beansprucht die Betreibergesellschaft stets für sich.

Im letzten Schritt werden die Bewerbungen der Unternehmen von einem Team aus Design-Fachleuten, Handelsexperten und Betriebswirten gesichtet. „Dabei legen wir ebenso viel Wert auf ein bewährtes Konzept wie auf eine anspruchsvolle Optik und einen angemessenen Umsatz“, erläutert die Leiterin.

Geschäfte mit der Urlaubslaune

Besonders begehrt seien die Verkaufsflächen hinter den Pass- und Sicherheitskontrollen im so genannten Transit-Bereich. Hier würden 85 Prozent des Handelsumsatzes erzielt. Die Ursache hierfür ist Fleckenstein zufolge denkbar einfach:

„Der Passagier, der nicht so oft fliegt, ist gestresst und läuft zunächst suchend im Terminal herum“, erklärt sie. Sobald die Koffer aber aufgegeben und das richtige Gate gefunden seien, beruhigten sich die Passagiere wieder, um nun entspannt die Schaufenster zu sichten. Das Urlaubsgefühl stelle sich ein, und der nahende Abflug der Maschine dränge zu spontanen Kauf-Entscheidungen. Um den Profit zu maximieren, arrangierten die Geschäfte ihre Auslagen gezielt nach den Vorlieben der jeweiligen Passagiere. „Wenn beispielsweise die Juweliere wissen, dass gerade ein Flieger aus Japan gelandet ist, werden kurzfristig schon mal die Rolex-Uhren nach vorne geräumt“, sagt Fleckenstein. Über die Beteiligung am Umsatz der Geschäfte verdiene Fraport im Einzelhandel durchschnittlich 2,26 Euro pro Passagier. Durch die anstehende Ausweitung der Verkaufsfläche soll der Gewinn auf drei Euro pro Passagier steigen.

Einnahmequelle Parkhaus

Um die Einnahme-Ausfälle aus dem klassischen Flugbetrieb auszugleichen, setzt Fraport aber nicht nur auf den Einzelhandel. Auch die Parkhäuser der Betreibergesellschaft erzielen Profite. „Mit den Stellflächen am Flughafen lässt sich ordentlich Geld verdienen“, verrät Parkraum-Manager Horst Dörr. Tatsächlich ist das Parken am Flughafen mit 3,50 Euro pro Stunde, 22,50 Euro am Tag und 112,50 Euro in der Woche so teuer wie nirgends sonst in Frankfurt. Obwohl der Flughafen mit zwei S-Bahnlinien, der Regionalbahn nach Koblenz und neun ICE-Linien an die Schiene angebunden ist, sind die 10.000 öffentlichen Stellplätze am Terminal 1 sowie die 4.500 Plätze am Terminal 2 meist gut besetzt.

Im Jahresmittel einschließlich Wochenende und 24-Stunden-Betrieb liegt die Auslastung bei 60 Prozent. In der Hauptreisezeit zwischen Juli und Oktober kann sich Dörr gar über eine Quote von bis zu 95 Prozent freuen: „Geschäftskunden sind für uns meist am profitabelsten“. Doch auch jeder Urlauber, der seinen Wagen in einem der Terminal-Parkhäuser abstellt, zahle im Schnitt 70 Euro an Gebühren. Dörr rechtfertigt die Preise mit hohen Investitionen, die der Flughafenbetreiber zum Bau der Parkhäuser habe tätigen müssen. Er verweist auf umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen und ausreichende Kapazitäten: „Selbst in Spitzenzeiten wird niemand wieder weggeschickt oder muss von Terminal 1 erst zum Terminal 2 fahren“, beteuert der Abteilungsleiter.

„Abzocke“ und „Wegelagerer“

Die meisten Autofahrer sind mit den stattlichen Gebühren dennoch nicht einverstanden. Vor den Parkautomaten fallen Worte wie „Abzocke“ und „Wegelagerer“ im Minutentakt. Parkmanager Dörr will die Vorwürfe aber nicht gelten lassen: „Im Supermarkt, wo die Leute kostenlos parken können, schlagen sich die Gebühren unauffällig in höheren Warenpreisen nieder. Wir aber müssen die Gebühren direkt von den Nutzern verlangen.“ Und obwohl die Einnahmen aus den Parkhäusern und Ladengalerien seit Jahren steigen, sind die Verantwortlichen von Fraport noch nicht ganz zufrieden: „Andere Flughäfen wie London-Heathrow und Charles de Gaulle in Paris erzielen bereits die Hälfte ihres Umsatzes mit Parkhäusern und Ladenflächen“, sagt Abteilungsleiterin Pohl. In Frankfurt seien das erst 18 Prozent. Der Geschäftsbereich biete daher „noch jede Menge Potenzial“.



Warten auf den Größten der Welt

Wie der neue Airbus Hoffnungen und Befürchtungen weckt

Text: TOBIAS HENTZE

Die Fraport AG bereitet sich intensiv auf die Ankunft des A380 am Frankfurter Flughafen vor. Der Flughafenbetreiber baut unter anderem Rollfelder und Fluggastbrücken für den neuen Airbus um.

Die Baumaßnahmen für den A380 am Frankfurter Flughafen sind umfangreich. Die Maschine ist breiter und länger als bisherige Passagierflugzeuge, deshalb hat Fraport Wege verbreitert. Um mit einer Fluggastbrücke an beiden Etagen des Riesenfliegers andocken zu können, sind neue Hebebühnen nötig. Ein Parkplatz für den A380 besteht bereits am Terminal 2, vier weitere sind im Bau. In den Terminals vergrößert Fraport die Wartebereiche, um genug Platz für die Fluggäste bieten zu können, schließlich passen in einen A380 555 Passagiere, auf Wunsch sogar noch mehr. Auf den bestehenden Bahnen kann der Airbus starten und landen. Länge und Breite reichen. Kostenpunkt der Bauarbeiten: 150 Millionen Euro.

Bestehende Hallen reichen für die Wartung nicht aus

Wann genau der erste A380 regelmäßig Frankfurt ansteuert, ist wegen der Lieferprobleme bei Airbus noch unklar. Statt 25 will der Flugzeugbauer im kommenden Jahr nur neun Maschinen ausliefern. Das erste Exemplar geht voraussichtlich Ende 2006 an Singapore Airlines. Die asiatische Fluglinie hat angekündigt, in Europa London anzufliegen. Frankfurt sei Ausweichflughafen, wenn in London nicht gelandet werden kann. Deshalb ändere sich an dem Zeitplan für den Umbau nichts. In der Fraport-Zentrale gibt man sich zufrieden. „Wir sind auf den A380 eingestellt. Der Test im Vorjahr hat sehr gut geklappt“, sagt René Steinhaus, Projektleiter für den A380 bei Fraport. Im vergangenen Oktober landete der A380 in Frankfurt und damit erstmals auf einem internationalen Verkehrsflughafen. Später werden A380-Maschinen der Lufthansa in Frankfurt starten und landen.

Deutschlands größte Fluglinie hat 15 Exemplare bestellt. Gewartet wird der neue Flugzeugtyp künftig auch in Frankfurt. Zwar hat die Lufthansa erst vergangenes Jahr eine Werft für den Cargo-Betrieb errichtet, doch für den A380 reiche die Halle nach Angaben der Fluggesellschaft nicht aus. Daher baut sie derzeit eine neue Werft im Süden des Geländes.

Größte Industriehalle Europas im Bau

Im vergangenen Jahr hatte die Lufthansa das Baurecht für eine weitere Halle in der Nähe der Cargo-Halle erhalten. Die Werft wurde nach langer Diskussion genehmigt – zum Ärger der Anwohner. „In den 80er Jahren wurde bereits zugesichert, dass der Flughafen mit Rücksicht auf Natur und Anwohner nicht weiter vergrößert wird“, sagt Sascha Friebe, selbst Anwohner und langjähriger Beobachter. Trotzdem: Überall stehen Baukräne. „Die größte Industriehalle Europas wird hier entstehen“, sagt Stefan Schaffrath, Mitarbeiter in der Pressestelle der Lufthansa. Vier A380-Maschinen sollen in der Halle gleichzeitig gewartet werden können, oder sechs Boeing 747-400. Mehr als 16 Hektar Wald wurden gefällt, um Platz für die Wartungshalle zu schaffen. Zwar hat Lufthansa eine Fläche von 21 Hektar in den Rheinauen dafür aufgeforstet. Sascha Friebe fürchtet allerdings um die Region rund um den Flughafen. „Je weniger Wald wir haben, desto weniger kann der Wald Lärm und Schadstoffe filtern und Grundwasser speichern“. Der Flughafen rücke immer näher an die umliegenden Orte heran.

Die Lufthansa baut zunächst nur die Hälfte der Werft bis 2008 – entgegen der ursprünglichen Pläne. Die zweite Hälfte

soll erst bis 2015 fertig gestellt werden. „Da wir unsere Flotte Stück für Stück vergrößern, benötigen wir die gesamte Halle erst 2015“, sagt Dean Raineri, Projektleiter für den A380 bei der Lufthansa. Bis dahin werde die Werft aber definitiv vollständig gebaut sein.

Neue Jobs dank A380?

Das bezweifelt die andere Seite. Sascha Friebe vermutet, dass die Lufthansa die zweite Hälfte gar nicht bauen wird. „Zeitgleich entsteht in Peking eine Wartungshalle, und da sind die Kosten deutlich geringer. Bestimmt wird die Wartung nach Fernost verlagert.“

Die Lufthansa weist das von sich. An den Plänen für Frankfurt ändere sich nichts. Fakt ist: Die gesamte Fläche ist bereits gerodet – unabhängig davon, ob die zweite Hälfte der Werft kommt oder nicht. „Der Hallenbau ist nur ein Vorwand, um den Flughafen zu vergrößern“, sagt Martin Kessel, der sich in Brüssel gegen den Flughafenausbau einsetzt.

Dass der A380 nach Frankfurt kommt und 150 Millionen Euro in die Werft investiert werden, bringt nach Angaben der Lufthansa und Fraport einen großen Vorteil: neue Jobs. „Jede A380-Maschine schafft bei uns 400 Arbeitsplätze“, sagt Lufthansa-Ingenieur Raineri. 15 Flugzeuge hat die Fluglinie bestellt, damit komme man insgesamt auf 6.000 Jobs. Die Gegner des Baus halten das für ein Totschlagargument. Ihnen geht es um die Lebensqualität in den Orten in der Nähe des Flughafens.

Statistische Turbulenzen

*Prognose 2015: Fraport verspricht die Vollbeschäftigung,
Kritiker sprechen von Rechenfehlern*

Text: SEBASTIAN HEROLD

Der Flughafenbetreiber Fraport stellt 100.000 neue Arbeitsplätze bis 2015 in Aussicht, wenn der Flughafen Frankfurt eine zusätzliche Landebahn bekommt. Angesichts hoher Arbeitslosenzahlen in Deutschland ist die Prognose, die sich auf zwei wissenschaftliche Gutachten stützt, ein starkes Argument in der Debatte um den Ausbau des Flughafens. Die Gutachten werden aber nicht nur von Bürgerinitiativen kritisiert. Experten stellen grundsätzlich in Frage, ob es eine wirtschaftliche Sogwirkung des Flughafens auf auswärtige Unternehmen gibt.

Kaum verlässliche Prognosen

Wulf Hahn von RegioConsult, einem Büro für Verkehr- und Umweltmanagement aus Marburg, hält die Beschäftigungsprognose von Fraport für überzogen. Im Auftrag der Bürgerinitiative „Zukunft-Rhein-Main“ hat er sich mit den Studien befasst, die Fraport vorgelegt hat. Er rechnet für den Fall des Flughafenausbaus mit höchstens 16.000 neuen Arbeitsplätzen. Wulf kritisiert, dass Rationalisierungseffekte nicht ausreichend in die Untersuchung eingeflossen seien. Die Unternehmen auf dem Flughafengelände, die bereits im Jahr 2000 befragt wurden, hätten keine verlässlichen Prognosen für die kommenden 15 Jahre abgeben können. Allein in den vergangenen fünf Jahren sei das Lohnniveau des Bodenpersonals um etwa 30 Prozent gesunken, so Harald Rose, Gewerkschaftssekretär des Ver.di-Flughafenbüros. Mit dem Lohnniveau sinke auch die Kaufkraft. „Wenn die Menschen weniger Geld ausgeben können, entstehen auch weniger Jobs“, erklärt Hahn.

Die Folgen der Rationalisierungseffekte seien bereits von den Firmen eingerechnet worden, die für die Studie nach ihrer

Wachstums- und Beschäftigungsprognose bis 2015 gefragt worden sind, sagt Dieter Weirich, Leiter der Unternehmenskommunikation von Fraport. Mehr als die Hälfte der prognostizierten 100.000 neuen Arbeitsplätze sollen durch höhere Passagierzahlen und die gute internationale Anbindung des Flughafens entstehen, weil auswärtige Unternehmen in die Region gelockt werden könnten. In der Vergangenheit habe sich gezeigt, dass sich Firmen wegen seiner guten internationalen Anbindung für den Großraum Frankfurt entschieden hätten.

Überdurchschnittliches Wachstum dank Flughafen

Wulf Hahn betont, dass Ursache und Wirkung hier nur schwer voneinander zu trennen seien. So werde in den Fraport-Gutachten das überdurchschnittliche Wirtschaftswachstum der Großstädte London und Paris mit der positiven Wirkung ihrer Flughäfen in Verbindung gebracht. Dies sei jedoch kaum nachzuweisen. Die Infrastruktur des Flughafens sei bereits jetzt ausgebaut. Zusätzliche Passagiere würden eher dazu führen, dass die etablierten Firmen ihre Kapazitäten ausbauen, als dass sich neue Unternehmen ansiedeln würden, so Hahn.

Wozu der Streit?

Die Diskussion um die Beschäftigungsprognose kann über Erfolg oder Scheitern der neuen Landebahn entscheiden. Gerade hat in einem anderen Fall am Flughafen Frankfurt eine Arbeitsplatzprognose den Ausschlag für den Bau der neuen Wartungshalle des A380 gegeben. Das Verwaltungsgericht Leipzig hatte im vergangenen Jahr entschieden, dass neue Arbeitsplätze wichtiger seien als der Erhalt des Waldes.





In der Lärmfalle

*Die Mittelschicht
verlässt Raunheim*

Text: CHRISTIAN PFEIFFER

Alle Flieger auf dem Weg nach Frankfurt beginnen die Landung über Raunheim. Bei gutem Wetter landen die Jets im Zwei-Minuten-Takt, auch nachts. In 24 Stunden kommen im Sommer bis zu 600 Landungen zusammen.

„Ich habe einen großen Fehler gemacht, aus Mainz hierher zu kommen“, sagt der Rentner in beigefarbenen Shorts und Unterhemd. „Wenn ich könnte, würde ich auf der Stelle wieder wegziehen. Dieser Lärm! Wie sollen sie da nachts noch schlafen?“ Er nimmt seine Sonnenbrille ab. „Aber was soll ich machen? Kurz vor der Rente bin ich nach Raunheim gezogen, jetzt habe ich in Mainz nichts mehr.“

Die Apothekerin ist 35 Jahre alt und ledig. Eigentlich hält sie nichts hier. Aber auch sie will Raunheim nicht verlassen. „Ich bin hier aufgewachsen und habe Freunde gefunden. Die kann ich nicht mitnehmen, wenn ich gehe.“ Den Lärm höre sie kaum noch. „Trotzdem würde ich niemandem empfehlen, hierher zu ziehen, wenn er nicht unbedingt muss. Es ist ja kein Geheimnis: Wegen der schlechten Wohnqualität mitten in der Landezone sind die Miet- und Immobilienpreise sehr niedrig.“ Das ziehe vor allem Menschen mit sozial schwachem Hintergrund an. „Ausländer“, sagt die Apothekerin. Schmucklose Gebäude – besser: Container – stehen an der Ringstraße. Blaue Mülltüten liegen am Rand des Fußgängerwegs. Der Rasen ist in der Sommerhitze verbrannt, die parkenden Autos haben Dellen. Der Migranten-Anteil ist in diesem Viertel besonders hoch. Er liegt laut Stadtverwaltung bei über 50

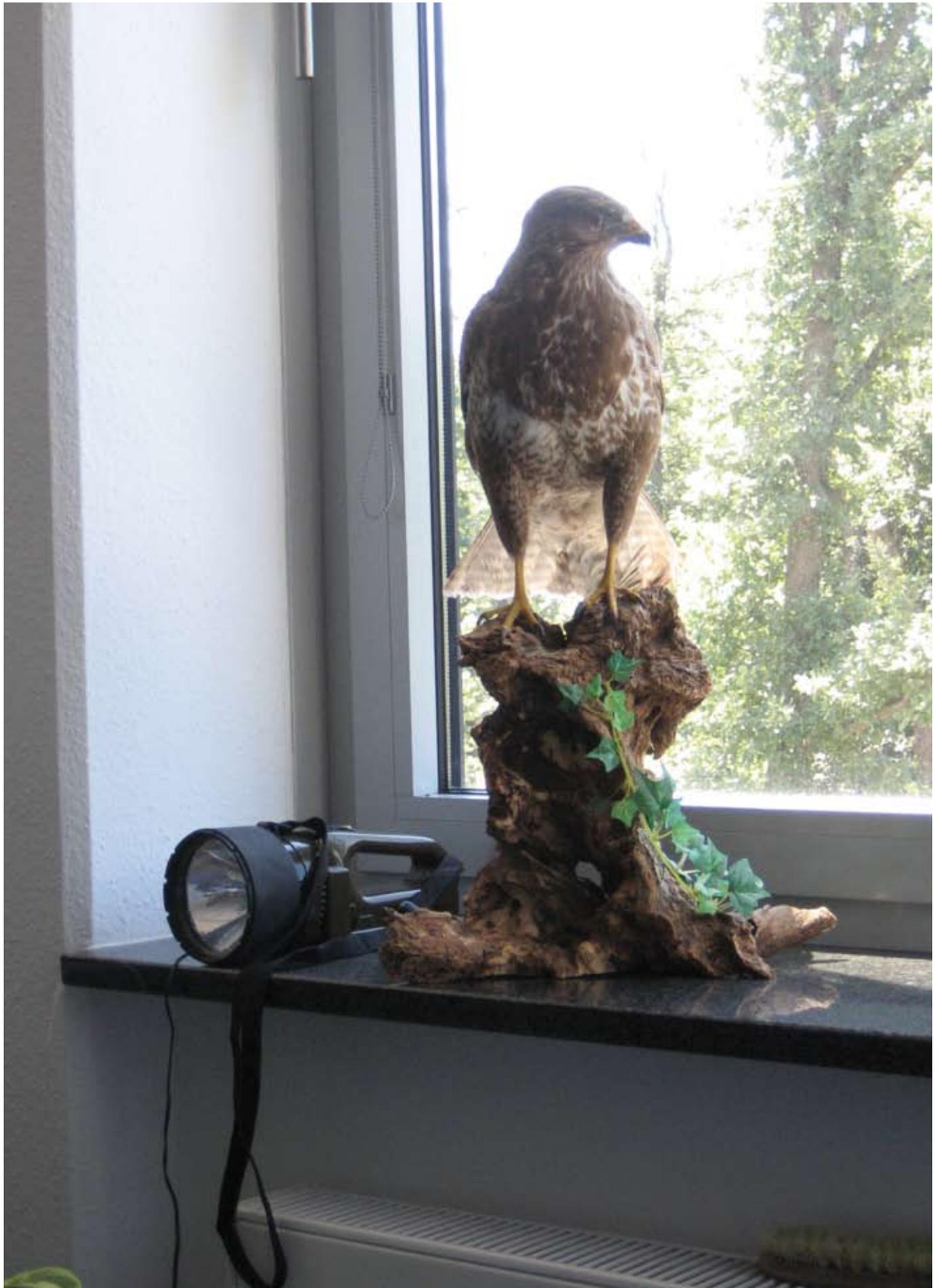
Prozent. „Hier in der Siedlung sind doch fast alle Ausländer“, sagt ein junger Mann in blauer Arbeitskleidung. „Ja, ich kann ja nicht weg. Ich mache eine Ausbildung und habe kein Geld, mir eine bessere Wohnung zu leisten.“ Stören ihn die Ausländer? „Mir hat noch keiner etwas getan, und ich habe hier natürlich auch türkische und italienische Freunde. Aber viele von denen können sich nicht benehmen, machen auch abends Lärm und werfen ihren Müll vom Balkon.“

Bürgermeister Thomas Jühe kommt nicht aus Raunheim. Seit 2000 gehört ihm das größte Büro im Rathaus. „Dass es so schlimm mit dem Lärm ist, hätte ich vorher nicht gedacht“, sagt der 42-Jährige. „Es zieht kaum jemand mehr nach Raunheim, abgesehen von sozial Schwachen.“ Die Planungen der neuen Start- und Landebahn, die seit dem Jahr 2002 laufen, verunsicherten die Menschen stark. „Im vergangenen Jahr sind mehr als 1.000 Menschen aus der 15.000-Einwohner-Stadt weggezogen“, sagt Jühe. Der Bürgermeister kämpft an zwei Fronten: Zum einen gegen den Flughafenausbau, der zu Lasten seiner Stadt gehen soll. Zum anderen um die Akzeptanz in der Bevölkerung, die zunehmend schwindet. „Sie nennen mich schon Türken-Thomas“, sagt er. Denn Jühe hat in den vergangenen Jahren Gebäude im „Ghetto“ an der Ringstraße renovieren lassen, Spielplätze gebaut und Nachhilfeangebote eingerichtet.

„Unser Bürgermeister kümmert sich eigentlich nur um die Ausländer“, sagt ein junger Mann in T-Shirt, Shorts und Flip-Flops. „Der soll lieber mal wieder was für uns tun.“ Von Integration will er nichts

wissen. „Ich habe nichts gegen die, aber die sollen doch selbst für sich sorgen.“ Bürgermeister Jühe sieht keine andere Möglichkeit, als durch Renovierungen die Stadt attraktiver zu machen. „Klar“, sagt er, „das zieht trotzdem kaum noch Menschen aus der Mittelschicht an.“

Die alte Dame stützt sich auf Krücken. Sie ist 75 Jahre alt und kommt gerade vom Arzt. Auch sie hat „Ausländer im Haus“, wie sie sagt. „Aber eigentlich habe ich gar nichts gegen die. Bei mir benehmen sich alle gut. Und solange sie mir nichts tun, ist mir das auch egal.“ Ihre Putzhilfe komme aus dem ehemaligen Jugoslawien. „Sie macht ihre Arbeit immer ordentlich. Ich kann mich nicht beschweren.“ Jühe kratzt sich am Kopf. „Das ist wohl die am häufigsten anzutreffende Meinung hier in Raunheim“, sagt er. „Solange sie mich nicht stören, sind sie mir egal.“ Aber es gingen auch häufig Beschwerden wegen Nachbarschaftskonflikten ein, die dann von einem Mediator geschlichtet werden müssten. „Wir müssen dann immer beide Seiten an einen Tisch bekommen. Damit lösen wir aber nur Einzelprobleme, eine echte Integration findet nicht statt“ – auf beiden Seiten. Nur bei weniger Fluglärm würden sich wieder mehr Menschen aus der Mittelschicht in Raunheim niederlassen. Deshalb hat Thomas Jühe noch eine dritte Front eröffnet. Der Bürgermeister glaubt an neue An- und Abflugverfahren, um den Fluglärm zu reduzieren. Er muss die Bevölkerung wie den Flughafenbetreiber Fraport von seinen Ideen überzeugen. „Sollte ein solches Konzept nicht umsetzbar sein, muss man Raunheim als Wohnstandort aufgeben“, meint der Bürgermeister.



Vogel-Scheuchen

Bei den Frankfurter Flughafenförstern geht Sicherheit immer noch vor Tierschutz

Text: FLORIAN HEIDER

Morgens um sieben ist im Büro von Thomas Müntze die Welt in Ordnung: Der Kaffee ist gerade durchgelaufen, die Waldarbeiter sind im Gelände, die Dackel Aline und Billy sind versorgt. Der Flughafen-Förster kann sich zurücklehnen und unter dem Damhirschgeweih seine Zigarre genießen. Obwohl das Tagwerk für das fünfköpfige Team um den Diplom-Forstwirt erst begonnen hat, sei ihnen die Verschnaufpause gegönnt. Schließlich lastet große Verantwortung auf den Schultern der Förster, sind sie doch mit für sicheren Flugbetrieb am Rhein-Main-Flughafen zuständig. Sie sollen Vogelschlag verhindern. „Flugzeuge und Vögel sollen sich so wenig wie möglich treffen“, erklärt der Förster. „Innerhalb des Zaunes kann ich jeden Vogel vom Himmel holen, auch wenn er noch so selten ist.“ Tatsächlich geht er aber lieber schonender vor.

Je größer ein Vogel ist, umso gefährlicher kann er für ein Flugzeug bei Start und Landung werden. Alles, was größer als ein Star ist, könnte kritisch sein. Vogelschlag gibt es häufiger als gedacht und passiert oft unbemerkt. Erst wenn die Maschine wieder am Boden ist, fallen dem Bodenpersonal Blutspuren am Rumpf oder Teile toter Vögel in den Turbinen auf. Wie oft so etwas in Frankfurt geschieht, will Müntze nicht sagen. „Da nenne ich keine Zahlen.“ Auch beim Deutschen Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlä-

gen im Luftverkehr will man sich nicht in die Karten schauen lassen. „Zahlen sind verfänglich“, sagt Vorsitzender Heinrich Weitz geheimnisvoll. Der Biologe versucht aber zu beruhigen: „Moderne Triebwerke halten in der Regel Vögel von bis zu zwei Kilogramm aus.“ Todesopfer aufgrund von Vogelschlag gebe es in Deutschland noch nicht zu beklagen. Entgegen landläufiger Meinung sind es nicht nur kleine Maschinen oder Privatjets, denen Vögel gefährlich werden können. Auch einer Boeing 747 können Reiher oder Gänse Probleme bereiten – von der Delle im Rumpf bis zum Totalschaden nach einem Startabbruch durch den Piloten.

Sanfte Pflege statt Axt im Wald

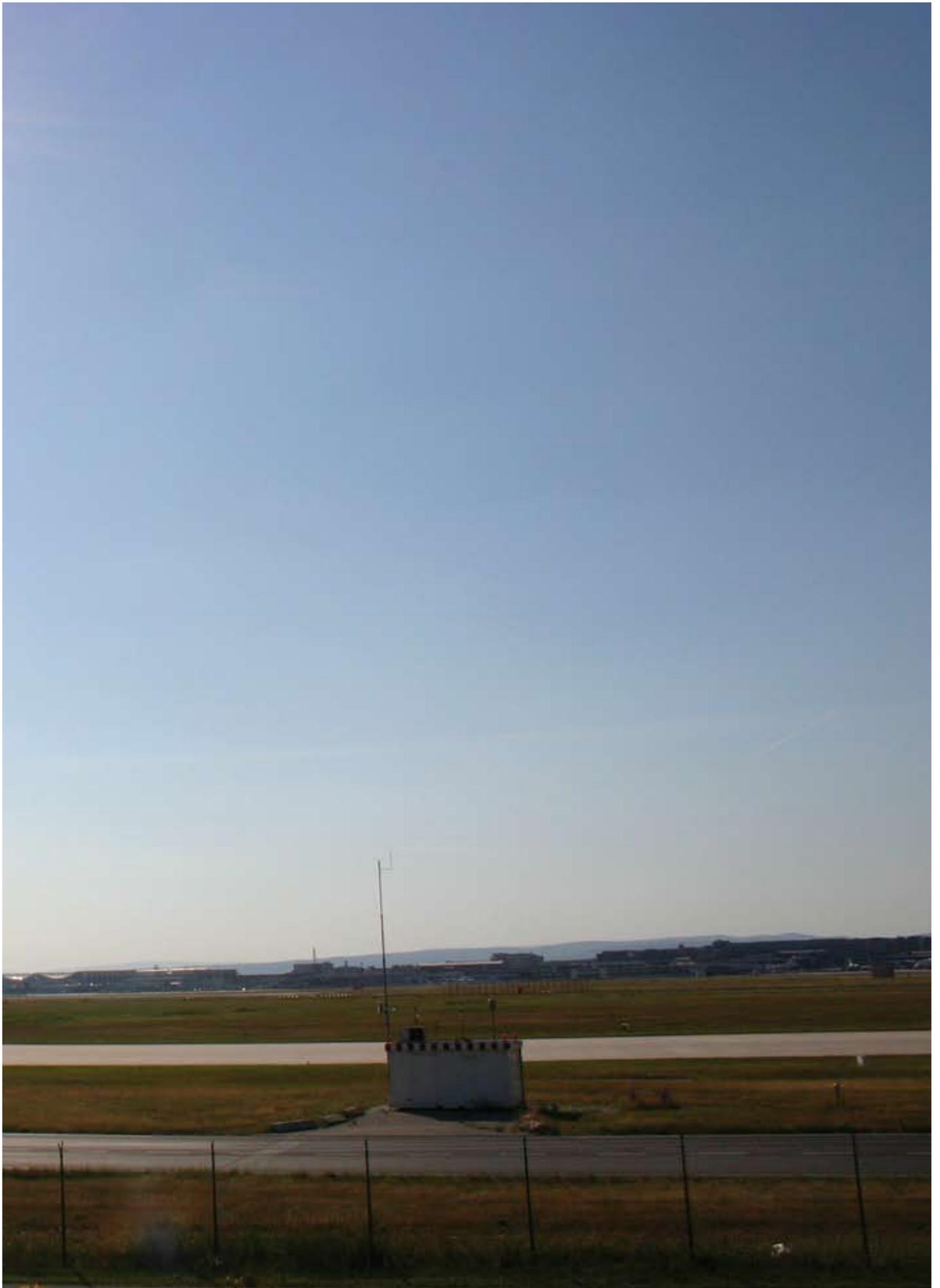
Seit 25 Jahren ist Müntze der „Ober-Förster“ am Flughafen Frankfurt. Mit der Startbahn West begann seine Arbeit im Unternehmen. Damals kam er, um 195 Hektar Wald zu roden. Das hat ihm wehgetan. Jetzt, da für die A380-Wartungshalle wieder Bäume weichen mussten, war das auch seine Aufgabe. Inzwischen hat sich seine Arbeit aber grundlegend gewandelt. Abgeholzt wird nur, wenn es nötig ist. Der neue Schwerpunkt: Erhalten und Wiederaufforsten. Zu tun gibt es viel, denn dem Flughafen Frankfurt gehören gut 300 Hektar Wald, ein Gebiet etwa dreimal so groß wie die Insel Helgoland. Diesmal waren es nur 21 Hektar,

die abgeholzt werden sollten. Doch wenn die Entscheidung zum Ausbau des Flughafens fallen sollte, wäre bald wieder das Knattern von Kettensägen zu hören.

Im Ostzipfel des Fraport-Waldes kommt Müntzes Mitarbeiter Werner Stapf regelmäßig an der Schneise vorbei, die der Orkan Wiebke im Februar 1990 geschlagen hat. Viele Kiefern knickten damals um wie Streichhölzer. Die Schäden sind noch immer deutlich zu sehen, obwohl die Fraport-Förster inzwischen Buchen und Lärchen nachgepflanzt haben. Zurzeit macht dem Wald eher der Borkenkäfer zu schaffen. Die Herausforderung im Kampf um die Schädlinge hat der ehemalige Vermesser Stapf, der vor über 30 Jahren als Quereinsteiger zum Fraport-Forst kam, mutig angenommen. Anders als so manche Förster es tun, gehen die Flughafenleute einen besonders aufwändigen Weg. Die Philosophie lautet: Handarbeit statt Chemie. Die Verantwortung für den Wald hört nicht an der Grundstücksgrenze auf. Direkt nebenan liegt der Staatsforst, auf den sich Schädlinge auch nicht ausbreiten sollen.

Dass die Arbeit der Flughafen-Förster nicht immer im Sinne der Natur verläuft, gibt Stapf offen zu. Warum auch nicht, schließlich sind die Folgen ja deutlich sichtbar. Im Westen des Geländes: ein paar erbärmliche Birken. Meterhohe,





spindeldürre Stämme ragen empor und lassen die kleinen Kronen traurig hängen. Sie stehen weit auseinander und bieten so dem Wind viel Angriffsfläche. Die Förster haben hier keineswegs lieblos gearbeitet. Auf dem Höhepunkt der Auseinandersetzung um den Bau der Startbahn West stürmten Demonstranten die junge Pflanzung und rissen die Zäune nieder. Der Schutz war weg, einen Großteil der Bäumchen holten sich Wildschweine als Futter.

Herzblut für den Ausgleich

Nur selten ist Forst-Chef Müntze in diesen Tagen im Wald – zu viel Büroarbeit hält ihn ab. Die Ausbaupläne beschäftigen ihn besonders. Verschiedene Vorschläge für eine neue Start- und Landebahn existieren und damit variieren auch die Konzepte für „die Zeit danach“, denn Ausgleichsflächen müssen in jedem Fall geschaffen werden. Das ist gesetzlich genau geregelt. „Jeder Baum, den wir fällen müssen, tut mir weh. Deswegen stecke ich mein ganzes Herzblut in den Aus-

gleich.“ Zehn Jahre hat es gedauert, bis die Hohenaue westlich von Frankfurt durch harte Arbeit vom intensiv genutzten Ackerland zum idyllischen Naturschutzgebiet wurde. Bäume pflanzen, Wiesen ansäen, Tieren eine neue Heimstatt bieten. Das alles hat sich gelohnt: „Das Gebiet sieht super aus“, schwärmt Müntze. „Das hätte kein anderer so hinbekommen.“ Bäume fällen, damit darüber asphaltiert werden kann, und Vögel vertreiben – das hört sich herzlos an, gehört für Müntze aber zum Beruf. „Man lernt, zu pflegen und zu ernten.“ Und für den Vogelschlag-Experten geht die Sicherheit der Passagiere auch immer noch vor.

Der Airport ist eine vom Menschen geschaffene ökologische Nische. Im Biotop Flughafen leben nur bestimmte Tiere. Kleinere Säugetiere, zum Beispiel Hasen oder Füchse, schlüpfen durch den Außenzaun. Ziel von Müntzes Arbeit ist, das Gelände für Vögel unattraktiv zu machen. Das heißt: Es darf kein Müll herumliegen, der als Nahrung dienen könnte. Landwirtschaft verbietet sich auf

dem Airport-Gelände ohnehin. Und offene Wasserflächen sind auch tabu. „Vögel wollen fressen und sich ausruhen.“ Wenn es keine Nahrung gibt, würden sie sich gar nicht erst einem Gebiet nähern. Deshalb werden regelmäßig Fallen aufgestellt, um die Zahl der Mäuse hochrechnen zu können. Mäuse locken Greifvögel an, Bussarde sind in der Rhein-Main-Region von Natur aus keine Seltenheit. Nur am Flughafen sind sie nicht gern gesehen. Auch den kleineren Vögeln müssen die Förster schweren Herzens das Futter entziehen. Beerentragende Sträucher haben auf dem Vorfeld nichts zu suchen.

Frei von Vögeln bekommt man den Flughafen aber nicht, hundertprozentige Sicherheit vor Vogelschlag ist deshalb nie gegeben. Manche Vögel haben sich mit dem Flugbetrieb und dem Förster-Team arrangiert. Werner Stapf schmunzelt: „Wir haben hier ein paar Krähen. Wenn 20 Meter von ihnen entfernt eine Maschine startet, rühren die sich nicht einmal. Die sind so was von schlau.“

Flughafen-Förster Werner Stapf in seinem Element



Die gute Seele von Terminal 1

Text: STEPHAN ISERNHAGEN

Der Kalifornier Jeff Blum ist verzweifelt. Auf seiner Reise hat er alles verloren – wie, verschweigt er. Er reiste quer durch Europa und landete schließlich in Frankfurt. Seit einem Tag hungert er und beschwert sich über den Sozialdienst am Flughafen. „Das sind keine Christen,“ regt er sich auf, „die müssen mir doch wenigstens ein Stück Brot geben.“ Der Mann kommt schon zum zweiten Mal in die Mittagsmesse, zu der Pfarrerin Ulrike Johanns täglich Reisende und Mitarbeiter des Flughafens einlädt.

Pfarrerin Johanns begrüßt in ihrer Kapelle vor der Andacht alle persönlich. Fester Händedruck, tiefer Blick in die Augen. Johanns interessiert sich für jeden einzelnen. In ihre Kapelle kommen Menschen aus der ganzen Welt. Am Flughafen, wo alles laut und hektisch ist, wird dort jeder plötzlich ganz leise und spricht nur zu sich selbst. Bei jeder Mittagspredigt entsteht eine intime Atmosphäre, trotz des hellgrauen und schnörkellosen Raumes. Keine Holzbänke, Heiligenskulpturen oder Fresken.

Oft kommen nur zwei oder drei Menschen zu Johanns in die Kapelle, häufig verstehen sie die deutschen Gebete nicht. Ein amerikanischer Geistlicher murmelt vor sich hin, eine argentinische Stewardess deutet nur mit ihren Lippen an, was sie sagt. 20 ehrenamtliche Helfer greifen Johanns unter die Arme, mal spielen sie Orgel, mal sprechen sie Gebete in

Fremdsprachen. Johanns redet ruhig und locker, Zuversicht liegt in ihrer Stimme. Sie kennt menschliche Not. Als Pfarrerin reiste sie in den 80ern nach Südafrika. In Johannesburg arbeitete sie in den Townships Soweto und Alexandria, lernte die Apartheid kennen und die Menschen, die unter dem menschenverachtenden System litten. „Das kann man sich heute gar nicht mehr vorstellen.“

Zurück in Deutschland fing sie im Krankenhaus an – als Seelsorgerin begleitete sie Menschen in den Tod. Irgendwann wurde sie selbst schwer krank. „Da habe ich erkannt, dass ich mal weg muss vom Tod. Als ich ihm selbst nur knapp von der Schippe sprang.“ So kam Johanns an den Flughafen und fand beides wieder: Südafrika und das Krankenhaus – gestrandete Menschen.

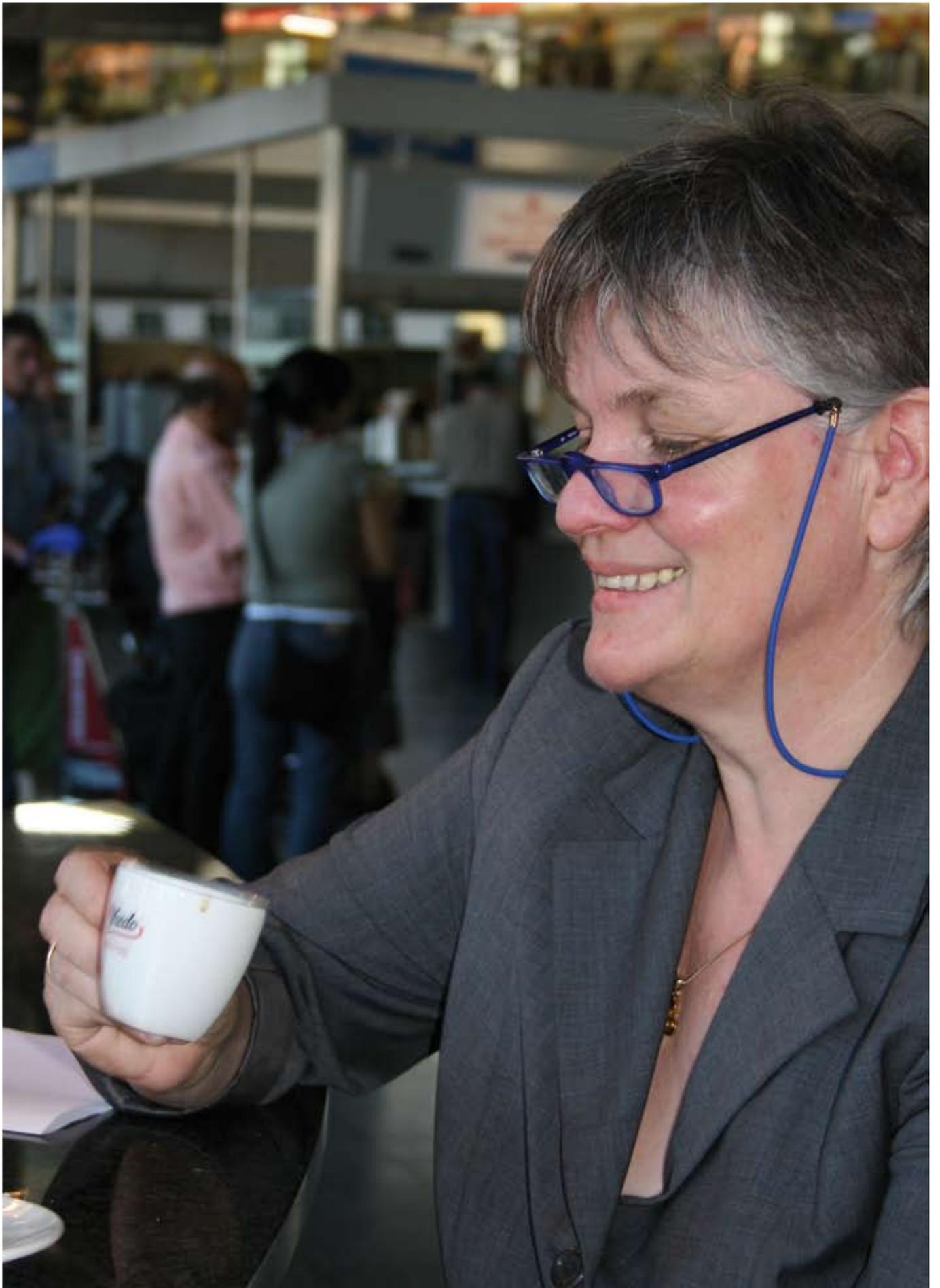
Nach dem ‚Vater Unser‘ entlässt Johanns alle wieder – nur wenige Menschen kommen zurück. Einer von ihnen ist Luis Sanmartin, der Johanns schon seit Jahren kennt. „Sie legt ihre schützende Hand um uns, kümmert sich. Wir sind hier am Flughafen wie eine große Familie,“ erzählt Sanmartin, der am Informationsschalter 14 in Terminal 1 sitzt.

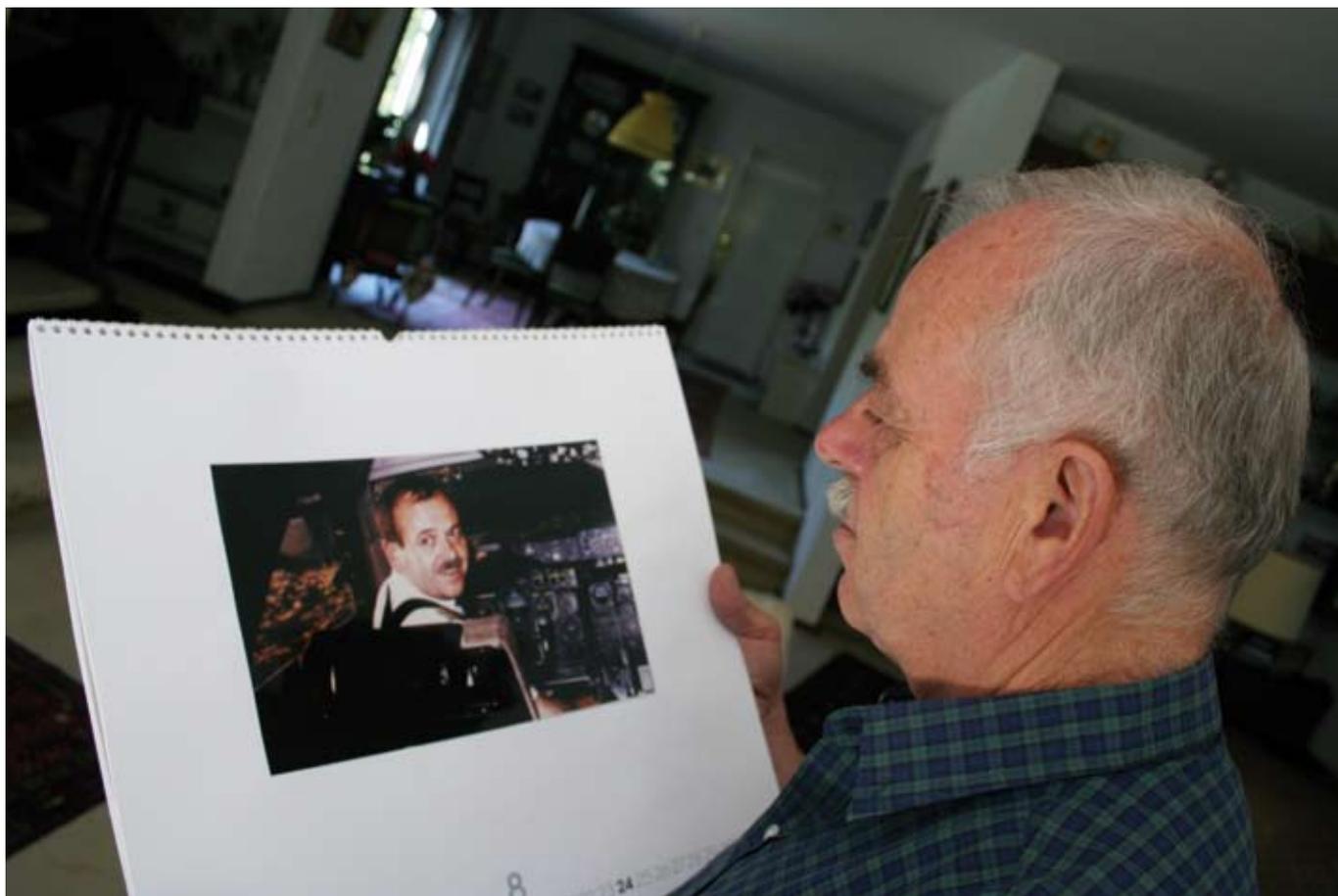
Nach der Andacht unterhält sich Johanns immer noch mit Jeff, der seit zwei Tagen im Terminal 1 lebt und nicht weiß, wohin er gehen soll. „Wir helfen Menschen in Not, aber wir müssen ihnen auch klar

machen, dass sie hier nicht bleiben können. Alle müssen mal weg hier. Aber einige kommen trotzdem und warten auf Menschen, die nie ankommen,“ erzählt Johanns. „Das müssen wir denen dann deutlich machen. Oftmals sind diese Menschen psychisch krank und leben in einer völlig anderen Welt.“ Sie und ihre Mitarbeiter glauben, dass auch Jeff so ein Fall ist – jemand auf der Suche nach einem Neubeginn.

Etwas Neues am Flughafen wagte Johanns auch nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001. Das zwischenmenschliche Klima am Flughafen verschlechterte sich. „Muslimische Passagiere wurden misstrauisch beäugt“, erinnert sich die Pfarrerin. Ihre Idee: Juden, Christen und Muslime kommen einmal im Jahr zu einem Fest zusammen. Gemeinsam mit Bekir Alboga aus der Flughafenmoschee und dem Rabbiner Menachem Halevi Klein aus der Synagoge feiern sie in Terminal 1 die abrahamische Feier. „Wir zelebrieren die Schönheit unserer Religionen, wir zeigen uns im Festtagsgewand.“

Johanns ist eine Pfarrerin, die anpackt. Sie geht raus zu Arbeitern und Angestellten und sitzt nicht den ganzen Tag in ihrem Büro und wartet. „Manchmal brauche ich für meinen Weg vom Auto in die Kapelle mehr als 45 Minuten, weil ich so viele Menschen treffe“, erzählt sie ein bisschen stolz.





Vom Ruhestörer zum Lärmgegner

Warum ein ehemaliger Pilot heute gegen den Flughafen ausbau kämpft

Text: STEFAN BIESTMANN

Ewald Anton sitzt oft an seinem Terrassentisch. Dann blickt er in seinen großen Garten und denkt an die schönsten Tage seiner Pilotenkarriere zurück.

Damals, vor 20 Jahren, flog Anton mit seiner Boeing 747 nach Tokio. Mitten in der Nacht klopfte es plötzlich an der Cockpit-Tür. Anton öffnete und war verduzt, als plötzlich Bundespräsident Richard von Weizsäcker vor ihm stand. „Wir haben uns dann im Cockpit eine Stunde lang über Gott und die Welt un-

terhalten“, sagt Anton mit funkelnden Augen. „Das war ein herausragendes Erlebnis für mich.“

40 Jahre lang kurvte Anton als Pilot der Lufthansa rund um den Erdball. Von Frankfurt aus startete er nach Sydney, New York, Kapstadt, Hongkong oder Tokio. 1997 dann ging Anton in Rente, doch seinen Ruhestand kann er bis heute nicht richtig genießen. Sein Wohnort Zeppelinheim liegt in direkter Nähe zum Frankfurter Flughafen. „Alle drei Mi-

nuten rauscht hier ein Flugzeug vorbei. Der ständige Lärm ist nicht mehr zu ertragen“, schimpft Anton. Sein Blick verfinstert sich, der 69-Jährige umklammert mit seinen Händen die Armlehnen seines Stuhls.

Der ihm aus seinem Beruf so vertraute Fluglärm geht Anton heute auf den Geist. Als Pilot hat er sehr gut verdient. „Und über den Fluglärm habe ich mir keine Gedanken gemacht“, sagt Anton. „Ich war soviel unterwegs.“ Nach seinem Ru-

bestand hatte er mehr Freizeit. „Da habe ich erst realisiert, wie laut dieser Fluglärm ist“, sagt Anton. Immer mehr Maschinen rasten über sein Haus. „Irgendwann war die Schwelle überschritten und ich musste reagieren.“ Als Mitglied von einer der 60 Bürgerinitiativen kämpft er heute gegen den für 2009 geplanten Bau der vierten Flughafen-Landebahn – und für ein konsequentes Nachtflugverbot. „Die Argumente der Ausbaueegner haben mich gleich überzeugt“, sagt Anton, der 2000 erstmals an einer Ausbau-Diskussion teilnahm.

Fast 500.000 Maschinen sind im vergangenen Jahr vom Frankfurter Flughafen gestartet oder dort gelandet. Bürgerinitiativen haben berechnet, dass 1,5 Millionen Menschen im Rhein-Main-Gebiet vom Fluglärm direkt betroffen seien. Der Flughafenbetreiber Fraport beschäftigt acht Personen, die nur eine Aufgabe haben: die Briefe der Bürger zu lesen, auszuwerten und zu beantworten. „Die Zahl der Beschwerden hat sich stark reduziert“, sagt Peter Marx von Fraport. Nach seinen Angaben sind in diesem Jahr bisher nur 1.200 Fluglärm-Beschwerden eingegangen – nach 9.000 im vergangenen Jahr und über 1,5 Millionen im Jahr 2003. „Das zeigt deutlich, dass die Belastungen durch den Fluglärm gar nicht so schlimm sein können“, sagt Marx.

Eine Aussage, die Ewald Anton die Zornesröte ins Gesicht treibt. Der Mann ringt nach Worten. „Die meisten Anwohner haben resigniert, weil ihre Beschwerden sowieso ignoriert werden“, sagt er mit lauter Stimme. Anton weiß, dass für viele Anwohner wegen des Fluglärms oft die Nacht zum Tag wird. Sie wälzen sich im Bett von einer Seite auf die andere

und verfluchen die Flugzeuge am Nachthimmel.

Auf Podiumsdiskussionen fordert Anton ein konsequentes Nachtflugverbot. Die Zuhörer sind überrascht, dass ausgerechnet ein ehemaliger Pilot auf den Kreuzzug gegen den Fluglärm geht. Im vergangenen Jahr starteten und landeten nachts über 53.000 Maschinen – fast sechs Prozent mehr als im Vorjahr. An das von Fraport angekündigte Nachtflugverbot im Falle eines Ausbaus glaubt Anton nicht. „Das wird die Lufthansa nicht mit sich machen lassen“, sagt er und schüttelt den Kopf. Er schaut auf den Boden. Dann steht er von seinem Terrassenstuhl auf und geht auf den Rasen. Er schaut in die Luft, als erneut eine Boeing 747 über sein Haus rauscht.

Anton gehörte nicht zu den Anwohnern, die von der Fraport schallgeschützte Fenster spendiert bekamen. Das Gratis-Angebot war nur an Menschen gerichtet,

die noch näher am Flughafen wohnen als er. Über 5.400 Anwohner bekommen nun die beantragten Schallschutzfenster für ihre Schlafzimmer. Rund 3.500 Euro kostet es, einen Raum schallgeschützt auszustatten, rechnet die Firma Fraport vor. „Das bezahlen die doch aus der Portokasse“, sagt Anton. Und gerade bei heißem Wetter lösen die speziellen Fenster nicht die Lärmprobleme. „Wer möchte im Sommer schon bei geschlossenen Fenstern schlafen?“, fragt Anton und lächelt müde.

„Ich bereue nichts“

Doch resignieren will der frühere Senkrechstarter nicht. Er liefert den heutigen Piloten Vorschläge, wie sie ihre Maschinen leiser landen können: in einem steileren Winkel Kurs auf den Flughafen nehmen. „Dann würden die Flugzeuge in größerer Höhe über die Anwohner fliegen“, sagt Anton. Doch die meisten Piloten ignorieren seine Vorschläge. Aber auch Anton



Ewald Anton denkt noch heute oft an seine Zeit als Lufthansa-Pilot zurück

hat in seiner aktiven Zeit selten darüber nachgedacht, wie viel Lärm er verursacht. „Ich finde es schade und bedaure es, dass ich die Flughäfen damals nicht leiser angefliegen habe“, sagt er und runzelt die Stirn. „Aber ich bereue nichts.“

Seine Pilotenzeit ist Anton heilig. Viele Erinnerungsstücke an seine Fliegerkarriere sind im Haus verstreut. Ein kleines Modell der Boeing 747-400 steht im Regal seines Büros. „Das habe ich von meinen Kollegen zum Abschied geschenkt bekommen“, sagt Anton. 1989 landete er als erster Lufthansa-Pilot mit so einer Maschine auf afrikanischem Bo-

den. Eine alte Pilotenuniform hängt noch in seinem Schrank. „Die ist aber sehr verstaubt. Die hole ich besser nicht raus.“

Anton kramt einen Bildkalender aus einer Schublade – ein Geschenk seiner Tochter. Jede Seite ist mit einem Foto aus der Pilotenzeit geschmückt: Anton als Flugschüler, Anton als Fluglehrer, Anton im Cockpit seiner Boeing-Maschine. Sehr nachdenklich blickt der Ex-Pilot auf die Bilder. Anton weiß, dass er die Zeit nicht mehr zurückdrehen kann. „Zum Glück habe ich aber immer noch mein Segelflugzeug“, sagt er. Über den Wolken entspannt sich Anton und vergisst für ei-

nige Stunden alle Sorgen trotz vorbeifliegender Maschinen. Doch wenn er dann wieder an seinem Terrassentisch sitzt, ärgert er sich über den Krach der Flugzeuge. Er blickt in seinen Garten und grübelt über neue Konzepte im Kampf gegen den Fluglärm. Anton lebt von der Hoffnung, doch noch den Flughafenausbau zu verhindern. Und in eine ruhigere Wohngegend will er nicht umsiedeln. Für Ewald Anton steht fest: „Auf eine einsame Insel werde ich nicht ziehen – ich liebe meinen Wohnort.“

„Fluglärm verstärkt das Herzinfarkt-Risiko“

Für eine Studie haben Professor Martin Kaltenbach (77) und ein Mitarbeiter 53 Flughafen-Anwohnern drei Monate lang zweimal täglich den Blutdruck gemessen. Das Ergebnis: Fluglärm birgt gesundheitliche Risiken. Stefan Biestmann hat mit dem ehemaligen Chefarzt für Kardiologie am Universitätsklinikum Frankfurt gesprochen.

Herr Professor, wie gefährlich ist Fluglärm für den Menschen?

Je größer der Lärm ist, umso höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass jemand an Bluthochdruck leidet. Und Bluthochdruck verstärkt das Risiko eines Herzinfarkts oder Schlaganfalls.

Steigt auch bei Kindern der Blutdruck an, wenn sie Fluglärm ausgesetzt sind?

Komischerweise nicht. Aber der Lärm

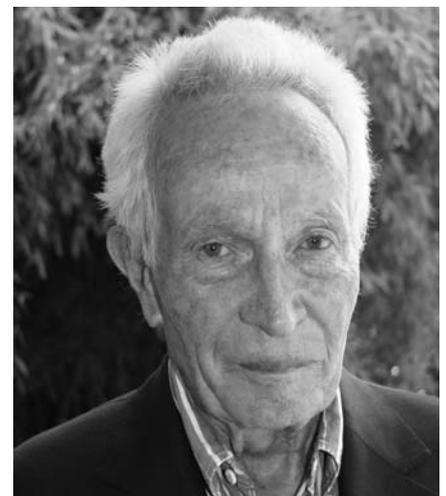
führt bei ihnen zu Konzentrationsproblemen und dies wirkt sich negativ auf die Lernfähigkeit aus. Außerdem begünstigt der Fluglärm die „Null-Bock-Haltung“.

Was würde ein Flughafenausbau für die Anwohner bedeuten?

Die Menschen werden nicht gleich tot umfallen. Aber die gesundheitlichen Risiken werden steigen und die Lebenserwartung der Menschen sinken. Nicht zu vergessen, dass in der gesamten Region die Lebensqualität runtergehen wird.

Wie können sich die Anwohner gegen den Fluglärm wehren?

Sie haben keine Chance, sich zu wehren. Man kann seine Ohren nicht zumachen. Wenn Menschen an überhöhtem Blutdruck leiden, sollten sie besser ihre Koffer packen und wegziehen.



Martin Kaltenbach



„Wir sind keine Spinner“

Text: CHRISTINA STEFANESCU

Wo Flugzeuge sind, da sind auch Flugzeugfans nicht weit. Einige stehen mit Tele-Objektiven am Flughafenzaun und knipsen. „Planespotter“ nennen sich die Fotografen. Sven Röder ist einer von ihnen.

Er greift sich mit der Rechten an die Brille, schiebt sie zwischen die Augenbrauen. Schweißtropfen heften sich an den Steg des schwarzen Metallgestells. In der Linken hält er ein Fernglas. Ein Blick in den blauen Himmel. Knapp über den Baumkronen schwebt ein weißer Punkt, so groß wie ein Zwei-Cent-Stück. Er peilt, sagt:

„Eine Lufthansa Retro, super.“ Ein Griff nach der Nikon D70. Leichter Druck auf den Auslöser. Klick. Einmal. Zweimal. Dreimal.

Sven Röder ist 28. Sein erster Kontakt mit dem Frankfurter Flughafen ist beinahe genauso lange her wie seine Geburt. Er konnte noch nicht krabbeln, da waren seine Eltern schon mit ihm auf der Besucherterrasse. Er kommt aus Zeppelinheim, einem Stadtteil von Neu-Isenburg. Zeppelinheim liegt auf der anderen Seite des Waldes, über den die Lufthansa-Ma-

schine gerade schwebt. Sven sagt: „Wenn du da wohnst, wirst du zum Flughafenhasser oder zum Flughafenliebhaber.“ Und, dass die Autobahn viel lauter sei als der Flughafen.

Sven ist Kurier für Fleischwaren, Flughafenliebhaber, Flugzeugfan und Planespotter. Er fotografiert Flugzeuge, weil sie besonders bunt bemalt sind; oder weil sie besonders selten sind. Aber er knipst auch die Flugzeuge, die tagtäglich in Frankfurt landen. Bei denen interessiert dann die „Registration“, also der Buchstabencode

aus Länderkennung, Flugzeughersteller und Maschinentyp.

Sven ist oft hier, Forstweg Ecke A5, an der östlichen Flughafengrenze, da wo eine Fußgängerbrücke einen Radweg kreuzt. Immer dann, wenn der Wind aus Osten kommt. Weil die Flugzeuge dann aus Osten anfliegen. „25“, nennen die Planespotter diesen Aussichtspunkt gleich neben der Abfahrt in die Cargo City Süd. Von hier haben sie den besten Blick auf die Landebahnen 25 Nord und Süd. Bei Westwind lauern sie an der Startbahn West auf gute Motive.

Seit einer halben Stunde steht Sven jetzt in der Sonne und blinzelt gen Osten. Es ist Mittwochnachmittag. Keine typische Planespotterzeit. Sie sind nur zu dritt, einer aus Manchester, einer aus Frankfurt und Sven aus Zeppelinheim. Samstags und sonntags stehen sie hier nicht selten mit fünfzehn, zwanzig Mann. Alle in der gleichen Pose: Den Kopf im Nacken, die Augen zusammengekniffen, die Kameras mit Tele-Objektiv griffbereit am Halsband.

Sven kennt viele von denen, die seine Leidenschaft teilen. Es gibt gar einen Verein der Planespotter in Frankfurt. Rhein-Main-Aviation-Society nennt sich der, mit Sitz am Frankfurter Flughafen. Und es gibt Internetseiten wie fraspotters.de, wo sich die Flugzeugfreunde über wichtige Starts und Landungen austauschen, oder einfach nur Fotos anschauen. Svens

Lieblingsmaschine, die Lockheed Constellation, fehlt noch in der Bilddatenbank. „Die hat etwas Weibliches: vorne schmal, in der Mitte etwas breiter, dann wieder schmal. Toll!“, sagt Sven.

Sven blickt gen Himmel. Die Flugzeuge kommen im Minutentakt. Gut für die Planespotter. Besser wären noch mehr Flieger. Sven ist für den Flughafenausbau. „Wegen der Wirtschaft“, sagt er.

Gerade ist eine Maschine aus Abu Dhabi im Anflug. „Ach, ist nur ein A340-300“, sagt Sven. Und ein anderer Spotter: „Gestern sind die mit einem A330-200 gekommen.“ „Was?“ Vor Schreck lässt Sven die Kamera los. Ein Ruck in seinem Nacken. Der Gurt der Nikon rettet vor dem Absturz. „Verdammt. Wieso war ich nicht gestern hier?“ Die Maschine fotografiert er trotzdem. Weil sie so schön bemalt ist: Etihad, der Name der Airline, in geschwungenen goldenen Lettern an der Seite, die Flagge der Vereinigten Arabischen Emirate am Lenkwerk, darunter ein goldener Adler.

Das Planespotting, sagt Sven, sei schon ein Tick. Und dass er aufpassen müsse, nicht zu übertreiben. Sven wohnt in einer Zwei-Zimmer-Wohnung. Im Schlafzimmer stehen zwei Regale voll mit Flugzeugmodellen, 100 Stück. Die 500 anderen Miniaturflieger stehen im Keller. Seine Flugzeugbilder lagern in sechs Fotokisten im Wohnzimmerschrank. Er hat sie nie gezählt. „Vielleicht“, sagt er, „ist

das auch besser so.“ Seit er vor zwei Monaten die Nikon D70 gekauft hat, sei sein Hobby zumindest schon viel günstiger geworden. 900 Euro hat sie gekostet, die Objektive eingerechnet. Sechs Gigabyte der Festplatte von Svens Computer sind schon jetzt mit Fotos belegt, das sind 1.800 Schnappschüsse. Aber immerhin, seine Flugzeugposter hängen nur noch im Schlafzimmer. Nicht wie in seiner alten Wohnung. Da waren überall Flugzeuge.

Sven ist müde. Er ist heute morgen um vier Uhr aufgestanden und hat dann zwölf Stunden gearbeitet. Morgen muss er um drei wieder raus. Eigentlich, sagt er, müsse er so langsam nach Hause und bald auch ins Bett. Eine Maschine der British Airways lässt ihn in seine Spotterpose zurückschnellen. „Die wurde von Kindern bemalt“, murmelt er, während sein rechtes Brillenglas den Sucher berührt. Ein Unikat, ein gutes Motiv. Für heute hat er genug. Das T-Shirt klebt an seinem Rücken. Er packt zusammen. Eine Frage noch: Sind Planespotter Spinner? „Wir sind keine Spinner. Man kann auch Fußballfans fragen, warum sie ins Stadion gehen“, sagt Sven. „Wir Planespotter gehen eben zum Flughafen.“ Dann dreht er sich um, schlendert über die Fußgängerbrücke und verschwindet im Wald. Am Wochenende wird er wiederkommen, spätestens.

*Sven Röder (links) und zwei Planespotter-Kollegen.
Leichter Druck auf den Auslöser. Klick. Einmal, zweimal, dreimal.*



Sicherheit braucht Geduld

*EU-Richtlinien und ein Filmdreh unter Ausnahme-Bedingungen:
Sicherheit ist das oberste Gebot am Flughafen.*

Text: ALEXANDER PLITSCH

„Bist Du drauf, Marc?“ Regisseur Mario wirft einen prüfenden Blick auf das Filmset. „Kamera läuft“, ertönt die Antwort von der ausgefahrenen Rolltreppe über ihm. „Dann alles auf Position“, ruft Mario, schiebt die übergroße Sonnenbrille in die lockigen Haare und schaut auf seinen Monitor. Dann der entscheidende Befehl: „Und Action!“ Sieben Spieler des Bundesligateams von Eintracht Frankfurt steigen die Treppe zu einem Flugzeug hoch, drehen sich um und winken zum Abschied. Doch am Boden jubeln ihnen nicht hunderte Eintracht-Fans, sondern lediglich zwei junge Frauen in gelben Warnwesten zu.

Gemeinsam mit ihrem Hauptsponsor, dem Flughafenbetreiber Fraport, dreht die Mannschaft von Eintracht Frankfurt einen Werbespot, der in der kommenden Saison bei Heimspielen im Stadion gezeigt werden soll. Um ein solches Projekt auf dem Gelände des Flughafens realisieren zu können, ist eine Menge Vorarbeit nötig.

Alfred Schmöger ist in der Presseabteilung von Fraport für die Erteilung von Drehgenehmigungen für Film und Fernsehen zuständig. Er begleitet die Dreharbeiten den ganzen Tag. „Wenn so viele Externe in unsere sensibelsten Bereiche müssen, bedeutet das für uns einen immensen Zeit- und Personalaufwand.“ Während

der ganzen Zeit steht das Wichtigste im Mittelpunkt: die Sicherheit.

Lückenlose Gepäckkontrolle bis Ende 2007

„Sicherheit ist unser oberstes Gebot“, schreibt Fraport im Geschäftsbericht für 2005. Und spätestens seit den Anschlägen vom 11. September weiß die Welt, dass der Sicherheitsauftrag auf Flughäfen sehr ernst genommen werden muss. Für die Firma Fraport heißt das, Vorgaben der Europäischen Union umsetzen zu müssen. So soll bis Ende 2007 eine Anlage eingerichtet werden, die das Reisegepäck zu 100 Prozent kontrollieren kann. „Dafür sind zahlreiche Investitionen und Umbauarbeiten notwendig“, sagt Volker Zintel, Sicherheitschef bei Fraport. „Bislang waren nur Stichproben möglich.“ Mit der neuen Anlage will man der Forderung der EU nach einer lückenlosen Gepäckkontrolle nachkommen. Dafür hat Fraport unter anderem 40 neue Röntgengeräte angeschafft und 750 neue Mitarbeiter eingestellt. Die Kosten trägt erst einmal der Staat. Über eine Erhöhung der Sicherheitsgebühr werden sie letztlich aber auf die Airlines und damit auf die Passagiere umgelegt. Das Gebot der Sicherheit erlebt auch das Filmteam hautnah. Der Drehort liegt mitten auf dem Vorfeld im Sicherheitsbereich des Flughafens. Wer dort hinein möchte,

muss sich erst in einer Schleuse einer umfangreichen Sicherheitskontrolle unterziehen. Alfred Schmöger: „Das ist natürlich sehr aufwändig, wenn so ein Lkw, beladen mit technischer Ausrüstung, durch die Kontrolle muss. Die Kollegen dort untersuchen selbst die kleinste Schraube.“ Während sich die Sicherheitsleute den Lkw vornehmen, wird auch das komplette Team durchsucht. Eine Maskenbildnerin hat ihren Personalausweis vergessen. Doch die Sicherheitsleute drücken ein Auge zu – der Führerschein reicht ausnahmsweise aus. Doch die Gutmütigkeit hat ein Ende, als ein Taschenmesser auftaucht. Der Filmtechniker kann noch so eindringlich erklären, dass er sein „multifunktionales Werkzeug“ für die Arbeit braucht – der Sicherheitsmann bleibt hart: „So etwas hat im Sicherheitsbereich nichts verloren.“

Eine Boeing 747 im Gegenverkehr

Auch das Flughafenpersonal muss sich in Frankfurt mittlerweile jeden Tag einer strengen Kontrolle unterziehen. Auch zu dieser Maßnahme ist Fraport durch die neuen EU-Richtlinien verpflichtet. Für den großen Aufwand musste die Firma neue Sicherheitsbereiche schaffen und zusätzliche Kräfte einstellen. Damit schwere Unfälle vermieden werden, darf ein externes Fahrzeug nicht einfach auf das






Fraport
Frankfurt Airport
Services Worldwide



Vorfeld des Flughafens fahren. In solchen Fällen fährt ein schwarz-gelbes „Follow me-Fahrzeug“ vorweg.

Auf dem Vorfeld sind Gepäckwagen, Tankklaster, Busse und andere Fahrzeuge gleichzeitig unterwegs. Und auch über eine Boeing 747 im Gegenverkehr braucht man sich nicht wundern. „Alle Fahrer haben einen speziellen Führerschein für das Vorfeld gemacht“, sagt Josef Freimuth vom Fahrdienst der Firma Fraport. „Trotzdem passieren oft Unfälle, denn alle haben es hier sehr eilig.“

Für die letzte Szene des Werbespots soll Kameramann Marc ein startendes Flugzeug einfangen. Dafür geht die Fahrt auf die andere Seite der Start- und Landebahnen. An jedem Tor, in jeder Schleuse müssen sich die Fahrer ausweisen. „Das geht schon ganz schön auf die Nerven, zumal uns die Sicherheitsleute ja eigentlich kennen“, sagt Fahrer Josef Freimuth. „Aber es gibt Auflagen, die umgesetzt werden müssen. Und das ist auf einem internationalen Flughafen auch angebracht.“

Mutter an Bord

Wie bei Lufthansa Kinder und Karriere zusammenpassen

Text: CHRISTINA SPANG

Von insgesamt 90.000 Mitarbeitern arbeiten bei Lufthansa rund 35.000 in der Luft. Vor allem Flugbegleiterinnen sind an Bord der über 400 Lufthansa-Flugzeuge unterwegs. Ein anstrengender Job, der es schwierig macht, Kinder und Karriere unter einen Hut zu bringen. Die Lösungen sind teuer und wenig bekannt, Alternativen sind rar.

Sevda Nagel hat das Fliegen schon immer geliebt. Direkt nach der Schule hat sie angefangen, bei Lufthansa als Flugbegleiterin zu arbeiten. Zuerst aushilfsweise in ihrer Freizeit, dann fest angestellt. Als sie 1999 schwanger wurde, war deswegen für sie klar: „Ich will so schnell wie möglich wieder in meinen Job zurück – aber nur, wenn meine Tochter gut versorgt ist.“

Das ist aber gar nicht so einfach. Flugbegleiterinnen haben unregelmäßige Arbeitszeiten und sind oft tagelang weg, wenn sie auf Langstreckenflügen arbeiten. Dazu kommt: Sevda Nagel ist alleinerziehend, ihre Tochter Laura sieht ihren Vater nur an jedem zweiten Wochenende. „Am Anfang hatte ich keine Ahnung: Wohin mit Laura? Meine Eltern wohnen zwar in der Nähe von Frankfurt, aber immer kann sie dort auch nicht hin. Und

die normale Betreuung im Kindergarten reicht nicht, wenn ich mal wieder ein paar Nächte nicht zu Hause bin.“

Hilfe von Lufthansa

Das Konzept des „Familienservice“ kam Sevda Nagel daher sehr entgegen. Das Berliner Unternehmen bietet seit Anfang der 90er Jahre Kinderbetreuung für Firmen wie Lufthansa, Deutsche Bank oder DaimlerChrysler an. Neben Berlin ist der Familienservice in 18 weiteren deutschen Städten vertreten. In Frankfurt gibt es einen Kindergarten, außerdem vermittelt der Service Au-Pair-Mädchen, Kindertagesmütter, Babysitter und Plätze in Kindergärten. Vieles wird von Lufthansa bezahlt, nur bei der Vermittlung eines Au-Pair-Mädchens wird ein Eigenanteil von 180 Euro pro Vermittlung fällig. Bis zu 300 Interessenten gibt es im Jahr, mit allen wird zuerst ein knapp einstündiges Beratungsgespräch geführt. Entscheidet sich die Familie für eine Kandidatin, kommt sie in die engere Auswahl. Einige Monate dauert es oft, bis ein Au-Pair vermittelt ist und bei einer Familie arbeiten kann. Probleme in den Familien gibt es selten. „Ungefähr einmal im Jahr kommt

es vor, dass ein Mädchen zurückgeschickt werden muss, zum Beispiel wegen Verletzung der Aufsichtspflicht“, erzählt Sevda Nagel aus ihrer Erfahrung. In den meisten Fällen gibt es aber keine Probleme. Auch Sevda Nagel selbst hat sehr positive Erfahrungen mit ihrem Au-Pair-Mädchen gemacht.

Ein Problem: Noch würden längst nicht alle Lufthansa-Angestellten die Angebote des Familienservice kennen. Zwar informiere die Lufthansa in ihrem Intranet über den Familienservice, doch das nutzen viele nur unregelmäßig. Auch eine zentrale Anlaufstelle fehle. „Man muss schon sehr lange suchen, bis man uns findet“, sagt Nagel. „Und obwohl schon einmal Artikel über uns in Lufthansa-Magazinen erschienen sind, müsste noch mehr Werbung gemacht werden.“ Nagel fordert deswegen von Lufthansa eine bessere Kommunikation, damit sich künftig mehr Eltern an den Familienservice wenden.

Kein Ersatz für einen Betriebskindergarten

Grundsätzliche Kritik an dem Konzept des Familienservices kommt von der

Dienstleistungsgewerkschaft Ver.di. Sie kritisiert vor allem, dass der Familienservice nur vermittelt, eine Betreuung der Kinder direkt am Flughafen jedoch viel sinnvoller sei. „Wenn jemand ganz schnell eine Betreuung für sein Kind braucht, weil vielleicht die Tagesmutter ausgefallen ist, kann der Familienservice wenig tun.“

Oft sind die Wartezeiten leider immer noch zu lang“, sagt Gabriele Röpke, Vertrauensfrau der Gewerkschaft bei Lufthansa. Um eine gute Betreuung sicherstellen zu können, fordert sie einen Kindergarten direkt am Flughafen. Dorthin könnten dann die Lufthansa-Angestellten ihre Kinder schicken. „Vor allem für Leute, die im Schichtdienst arbeiten, wäre das sehr praktisch. Die Kinder könnten dann betreut werden, egal ob um sechs Uhr morgens oder nachmittags um zwei Arbeitsbeginn ist“, sagt Gabriele Röpke. Der Bedarf sei da, und vor knapp zehn Jahren gab es schon einmal den Plan, einen Kindergarten auf dem Gelände der ehemaligen Air-Base auf dem Frankfurter Flughafen zu bauen. Weil das Geld fehlte, ist bisher kein Kindergarten auf dem Flughafen eröffnet worden. Laut

Lufthansa ist ein Kindergarten auch in den nächsten Jahren nicht geplant.

Anne-Cécile Becker, Beauftragte für Chancengleichheit bei Lufthansa, setzt weiter auf die Zusammenarbeit mit dem Familienservice. „Wir haben immer mehr Vermittlungen – im Moment sind es knapp 300 im Jahr. Der Service wird immer bekannter. Auch wenn wir daran natürlich noch arbeiten müssen“, wie Becker zugibt. Und Lufthansa lässt sich das Engagement einiges kosten: ungefähr 500 Euro pro Vermittlung und Angestellten fallen an. Doch das Unternehmen profitiert auch von dem Vertrag mit dem Familienservice. Fehlzeiten und Ausfälle sind vor allem bei Alleinerziehenden weniger geworden, da sich diese nicht mehr unbedingt frei nehmen müssen, wenn mal ein Kind krank ist.

Vor allem die Kosten werden zum Problem

Dennoch sieht die Gewerkschaft weitere Kritikpunkte, wenn das Konzept so beibehalten wird. „Vor allem die Kosten sind ein Problem“, erklärt Gabriele Röpke. Der Familienservice vermittelt zwar die Betreuung kostenlos, alles Weitere

müssen die Angestellten aber selbst bezahlen. Für eine Tagesmutter können bis zu acht Euro Stundenlohn fällig werden, ein Au-Pair-Mädchen kostet im Monat knapp 500 Euro, wenn sämtliche Lebenshaltungskosten eingerechnet werden. „Gerade alleinerziehende Mütter können sich das nicht leisten. Wir brauchen einfach eine andere Möglichkeit, die Kinder zu versorgen. So, dass es sich alle leisten können“, fordert Gabriele Röpke.

Auch die Stewardess Sevda Nagel sieht sich mittlerweile nach einer günstigeren Betreuung für ihre Tochter um. „Mein Au-Pair-Mädchen hat sich zwar wirklich sehr gut um meine Tochter gekümmert, aber teuer war das Ganze schon. Also hoffe ich jetzt, eine Tagesmutter zu finden“, sagt sie. Einfach wird das nicht: Nur wenige sind bereit, auch mal über Nacht zu bleiben, wenn Sevda Nagel einen Langstreckenflug hat. Trotzdem setzt sie weiter auf den Familienservice, der schon eine Anzeige in einer Zeitung für sie geschaltet hat. Eine andere Alternative sieht sie für sich im Moment nicht.





Zoo auf Zeit

*Nashornleguane, Königstiger und andere Exoten auf Reisen
finden am Frankfurter Flughafen ein neues Zuhause – zumindest vorübergehend.*

Text: RICARDA LYNN OTTE

Kundschaft in der Isolierzelle. Ein flacher Kasten voller Eidechsen macht in der Tierstation Halt auf seinem Weg von Kiew nach Manchester. Sobald der Holzdeckel abgelöst wird, tauchen unter vielen Schichten Zeitungspapier durchsichtige Plastikschälchen auf. Die fingergroßen Reptilien darin regen sich träge im Neonlicht. Von drei Mann in gelben Westen werden sie bewacht, bis die Tierärztin kommt, um die Sendung zu untersuchen. Auch Nashörner in Holzkisten oder Polopferde in Alucontainern sind keine Seltenheit. Die Tierstation am Frankfurter Flughafen ist kein Zoo. Sie ist eine Auffangstation für Tiere, die als Frachtgut gelandet sind.

Improvisation als Stärke

Die Tierstation ist einzigartig in Deutschland. Nur in Frankfurt können Tiere als Luftfracht ein- und ausreisen. Dementsprechend streng sind die Grenzkontrollen. Ob Schildkröte oder Rennpferd, untersucht wird hier jedes Tier, das landet oder abfliegt. Im Jahr werden rund 20.000 Tiertransporte abgefertigt. Mal sind das private oder kommerzielle Tiersendungen, mal aber auch geschützte Arten, die am Zoll abgefangen werden. Schmuggler und tierliebende Touristen sind kreativ bei der Verstecksuche. So verschwinden Singfrösche in Film Dosen oder Schlangen

in Posterrollen. Etwa drei lebende Tiere landen täglich als blinde Passagiere beim Zoll. Ob legal oder illegal, das erste Domizil ist für alle die Tierstation. Als einmal 285 lebende Schildkröten am Zoll beschlagnahmt wurden, war guter Rat teuer. Woher so viel Salat nehmen, dass die Tiere sofort versorgt werden können? Die Idee, das Catering-Unternehmen der Lufthansa um Unterstützung zu bitten, war lebensrettend. Minuten später wurden die Salatköpfe bei der Tierstation in der Cargo City Nord angeliefert. Die Tiere waren gerettet. Nicht nur bei geschmuggelten Tieren muss improvisiert werden. „Wir sind nie kontinuierlich ausgelastet und müssen sehr oft von Null auf Hundert hochfahren“, erklärt Margarete Schäfer, die Leiterin der Tierstation. Die Airlines werden zwar dazu angehalten, die Tiere mindestens einen Werktag vor ihrer Ankunft anzukündigen, aber das passiert fast nur bei Pferden oder Zootieren, die viel Aufwand bedeuten. Haustiere werden noch viel kurzfristiger abgeliefert. Wenn es voll wird, müssen Hunde oder Katzen auch mal mit einer Pferdebox Vorlieb nehmen.

Bürokratie für Tiere

Um in Deutschland einreisen zu können, braucht jedes Tier bestimmte Reisedokumente und einen Impfpass. Wenn die

Papiere von Zoll und Veterinärbehörde geprüft wurden, untersucht der Tierarzt die Neuankommlinge. Der Arzt muss bescheinigen, dass kein Tier ansteckende Krankheiten hat. Viele der Tiere sind völlig erschöpft von der langen Reise oder von hoch dosierten Beruhigungsmitteln. Ein Manko sind die Transportkisten, die sich nach Größe, Art und Gewicht des Tieres richten sollten. Gerade bei Privatleuten kommt es immer wieder zu Problemen, wenn sie die entsprechenden Auflagen nicht kennen. Ein ausgewachsener Bernhardiner gehört zum Beispiel nicht in den Dackelkäfig. Auch das mit Stacheln besetzte Halsband ist denkbar ungeeignet für einen Kampfhund, der in ein Flugzeug steigen soll. Besonders dann, wenn das Herrchen das Halsband so eingedreht hat, dass es sich in den Hundehals bohrt. Solche Szenarien sind Fälle für Rebecca McNeill, die Beauftragte für Tiertransporte am Frankfurter Flughafen. Im Namen des Flughafenbetreibers Fraport ist sie Ansprechpartnerin für Passagiere, Zoll und Tierstation. Sorge bereiten ihr oftmals nicht nur die Tiere, sondern die Menschen, die sich um sie kümmern sollen.

Ausbildung zum Tierversorger

Wenn McNeills Telefon klingelt, geht es meistens um Notfälle. Sie kümmert sich

aber auch darum, dass das Bodenpersonal vorbereitet ist, Tiere zu retten. Noch vor drei Jahren sah das anders aus. Am Frankfurter Kreuz war ein Zirkuswagen verunglückt. Ein Löschtrupp der Flughafen-Feuerwehr kam zwar sofort, aber der Einsatz überforderte die Männer. Erwartet wurden die Retter von aufgeregten Dromedaren. Die Feuerwehr hat zwar Imker, aber keine Kameltreiber in ihren Reihen. Die Feuerwehrmänner waren daraufhin die ersten, die McNeill zu einer Übung einlud. Auf der Tagesordnung der Grundausbildung steht eine Mischung aus Biologie, Anatomie und Tierpsychologie. Neben Unterrichtseinheiten auf dem Flughafengelände organisiert sie Exkursionen zu Falknerien, Bauernhöfen und Zoos. Rund 800 Angestellte aus dem Bodenpersonal sind bisher durch ihre Schule gegangen. McNeills Anliegen ist es, bei den Mitarbeitern das Bewusstsein für die ausgefallenen Fluggäste zu wecken. Auf dem Weg vom Flugzeug bis zum Arzt in der Tierstation gehen sie durch die Hände der Auslade-Crew, der Transporteure und der Zollbeamten.

Sobald die Eidechsen aus Kiew von der Tierärztin abgesegnet sind, können sie für die Nacht einen Quarantäneraum beziehen. Morgen schon werden die Männer in den gelben Westen sie zum Flieger nach England bringen.



*Oben: Äffchen, unsachgemäß verpackt
Unten: Unmissverständliche Hinweise*



Wartezimmer Flughafen

Erwartet: 13.15 Uhr. Gelandet: 17.50 Uhr.

Text: ANNE BRANDT

Im Sommer ist am Frankfurter Flughafen Hochbetrieb. Doch bevor es in die weite Welt geht, müssen Fluggäste häufig auf verspätete Flieger warten. Nervig nicht nur für alle, die längst in der Luft sein wollen, sondern auch für Verwandte und Bekannte, die sich am Ankunfts-terminal die Beine in den Bauch stehen.

Ausziehen will Jasmin ihre Schuhe mittlerweile lieber nicht mehr. Die sind nämlich neu und noch nicht eingelaufen. Keine gute Voraussetzung, um damit kreuz und quer über den Frankfurter Flughafen zu laufen. Seit zwei Stunden ist Jasmin Kohlbach hier. Sie ist aus Pforzheim gekommen, um ihre Freundin Susie in Empfang zu nehmen. Die hat in Las Vegas studiert und will jetzt die Freunde in Deutschland mit ihrer Ankunft überraschen. Keiner weiß, dass sie kommt – außer Jasmin. Und die kann sich mit zwei Blasen am rechten Fuß nicht so richtig freuen. „Ich glaube, ich war in fast jeder Boutique, um die Zeit totzuschlagen“, erzählt sie. „Nur eine Apotheke habe ich nicht gefunden. Da hätte ich ganz dringend Pflaster kaufen müssen.“ Jetzt kann Jasmin nur noch sitzen.

Vor dem Ausgang der Gepäckausgabe ist sie auf einer Bank zusammengesunken und versucht eine bequeme Position für die geschundenen Füße zu finden. Dabei schaut sie immer wieder auf die Ankunfts-tafel. Die Maschine hat vier Stunden Verspätung. Jasmin wußte zwar davon, aber seit sie am Flughafen angekommen ist, verschiebt sich die Ankunftszeit des Fliegers beständig nach hinten. Jasmin ist genervt. Um kurz vor fünf rattert die Anzeigentafel erneut. Jasmin guckt hoch und stöhnt: „Das darf doch nicht wahr sein. Jetzt kommt die Maschine erst um sechs. Noch eine Stunde später. Wir müssen spätestens um acht in Pforzheim sein. Ich habe nämlich jede Menge Freunde eingeladen und die warten in unserer Lieblingskneipe.“ So wie Jasmin geht es heute vielen Angehörigen und Freunden an den Ankunfts-terminals.

Am Frankfurter Flughafen landen und starten jeden Tag bis zu 1.300 Flugzeuge. 20 Prozent davon kommen „nicht planmäßig“, das heißt zu früh oder – was häufiger vorkommt – zu spät. Im Sommer, wenn viele Menschen reisen, können das bis zu 25 Prozent werden. Am vorigen Abend hat es in der Nähe des internationalen Flughafens von Los Angeles einen Stromausfall an einer Radarstation gegeben. Ausgehende Flüge konnten nicht starten. Jetzt macht sich diese Verspätung in Frankfurt bemerkbar. „Die Fluggesellschaften haben daran wenig Schuld“, erklärt Martin Gaebges, Generalsekretär von BARIG, dem Verband der Fluggesellschaften in Deutschland. „Verspätungen bei Stromausfällen oder schlechtem Wetter kommen vor. Das Gleiche gilt, wenn an den

Flughäfen gestreikt wird oder die Sicherheit der Fluggäste nicht garantiert werden kann. Das ist zum Beispiel bei Flügen in Krisengebiete der Fall. Aufgabe der Fluggesellschaften ist es dann, erhebliche Verspätungen ab fünf Stunden zu vermeiden, indem sie Fluggäste informieren und auf andere Flüge umbuchen.

Bettina von Hohnhorst aus Heidelberg ist gerade ins Terminal gehetzt. Ihr Sohn Philipp hat ein Praktikum in New York gemacht und kommt heute zurück. Eigentlich wollte sie ihn schon morgens um elf abholen, aber nachts um drei bekam sie eine SMS mit der Ankündigung, dass sich der Flug um zwei Stunden verspäten würde. „Das liegt aber nicht nur am Stromausfall“, erklärt sie etwas außer Atem. „Ich habe bei Singapore Airlines angerufen und die haben erzählt, dass der Pilot vor dem Flug über den Atlantik nochmal tanken wollte. Allerdings ist ihm das wohl erst nach der Starterlaubnis eingefallen und so musste er sich noch einmal in die Warteschleife einreihen. Nach dem Stromausfall war die natürlich entsprechend lang.“

Immer wieder stellt sich Bettina von Hohnhorst auf die Zehenspitzen und schaut sich um. Philipp ist noch nicht in Sicht, obwohl der Flug vor einer Dreiviertelstunde gelandet ist. „Das bringt gerade meinen ganzen Tagesablauf total

durcheinander“, ärgert sie sich. „Außerdem mache ich mir Sorgen um Philipp. Ich sitze das auf einer Backe ab, aber Philipp ist solche Langstreckenflüge gar nicht gewöhnt.“ In diesem Moment öffnet sich die Tür zur Gepäckausgabe und Philipp kommt heraus. Er sieht müde aus, lacht aber erleichtert, als er seine Mutter sieht. „Ich bin einfach nur froh, heil hier zu sein“, erzählt er nach der ersten Umarmung. „Der Pilot hat bestimmt richtig entschieden, als er beschlossen hat, nachzutanken. Vielleicht wäre sonst wirklich etwas Schlimmes passiert.“

Auch Bettina von Hohnhorst denkt nicht über eine Beschwerde bei der Fluggesellschaft nach: „Ich bin die ganze Zeit gut informiert worden und für den Stromausfall kann Singapore Airlines ja nichts.“

Laut einer EU-Verordnung haben Fluggäste seit Februar 2005 Anspruch auf Entschädigung oder zumindest Ausgleichsleistungen, wenn ihr Flieger Verspätung hat oder gar nicht erst startet. „Das bedeutet aber nicht, dass die Fluggesellschaften ihnen sofort Geld bezahlen müssen“, stellt Martin Gaebges richtig. „Die Fluggäste bekommen Gratismahlzeiten oder eine Hotelübernachtung. Geld bezahlen müssen die Fluggesellschaften nur, wenn sie keine äußeren Einflüsse als Grund für die Verspätung geltend machen können. Außerdem gibt es finanzielle Entschädigungen,

wenn ein Flug überbucht wurde und Passagiere deshalb nicht mehr mitfliegen können.“

Im Ankunftsterminal hat sich Jasmin wieder etwas beruhigt. Noch zweimal haben sich die Zeitangaben auf der Anzeigentafel geändert. Jasmin hat sich kaum getraut hinzuschauen. Aber diesmal ist die Information positiv. Die Ankunftszeit der Las Vegas-Maschine wurde um zehn Minuten nach vorne korrigiert. Jasmin ist zwar erleichtert, aber plötzlich auch etwas überfordert: „Mein Gott, das geht jetzt doch ziemlich schnell.“

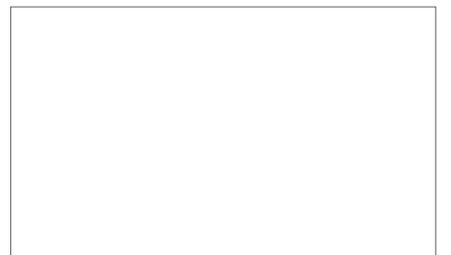
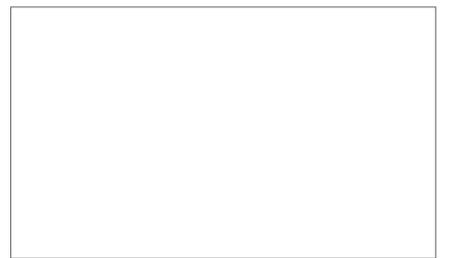
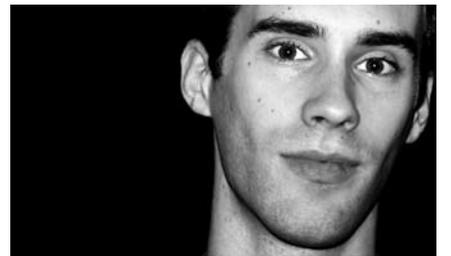
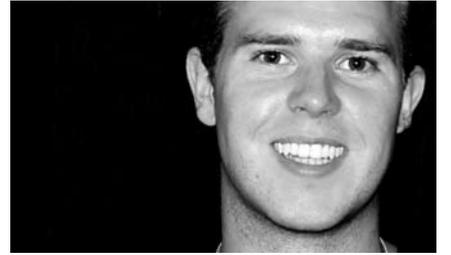
Sie hat für ihre Freundin ein rosafarbenes Willkommensschild gebastelt. Damit fächelt sie sich Luft zu. „Auf das Schild hat Susie bestanden. Immerhin haben wir uns zwei Jahre nicht gesehen. Jetzt bin ich aber ganz schön aufgeregt.“ Immer wieder läuft sie zur Glasabsperrung an der Gepäckausgabe, um zu schauen, ob Fluggäste aus der gelandeten Maschine kommen.

Es dauert dann allerdings doch noch über eine Stunde, bis Susie ihr Gepäck hat. Jasmin nimmt das schon fast wieder locker: „Sie hat gerade vom Gepäckband aus angerufen. Da ist die Hölle los. Aber wenigstens habe ich schon ihre Stimme gehört.“ Nach zwölf Stunden Flug, einer Zwischenlandung in Manchester und ei-

ner Stunde Anstehen am Kofferband in Frankfurt, betritt Susie endlich das Ankunftsterminal. Sie ist geschafft und will nur noch weg vom Flughafen. Auf dem Weg zum Parkhaus ist nicht mehr zu erkennen, wer von den beiden zwölf Stunden geflogen ist und wer am Flughafen gewartet hat.



AUTOREN



Stefan Biestmann (26), Münster

Jeder Flug ist für mich atemberaubend. Der rasante Start, das Schweben über den Wolken, der Sinkflug vor dem Landen. Was für Passagiere ein Erlebnis ist, bedeutet für die Piloten harte Arbeit. Sie fliegen uns sicher in alle Winkel des Erdballs – und atmen nach jeder gelungenen Landung tief durch.

Anne Brandt (25), Duisburg

Nach ein paar Tagen hat sich der Flughafen in den allgemeinen Sprachgebrauch eingeschlichen. Auf einmal hat man Dinge „auf dem Radar“ und etwas „im Vorfeld zu klären“ bekommt auch eine neue Bedeutung.

Florian Heider (24), Erlangen

Mich hat vor allem beeindruckt, in welchen kurzen Abständen die Flugzeuge starten und landen. Ich habe großen Respekt vor den Leuten, die das koordinieren. Wenn nur alles im Leben so reibungslos laufen würde...

Philipp Heinz (24), Mainz

Beeindruckt hat mich die juristische Materialschlacht zwischen Befürwortern und Gegnern des Milliardenprojekts Flughafenausbau. Es gibt niemanden mehr, der bei diesem Thema neutral ist.

Tobias Hentze (24), Köln

Ein Tag auf dem Rollfeld ist klasse. Mund offen, Finger auf dem Kamera-Auslöser. Aber es gibt auch Regeln. Zum Beispiel die Straßenverkehrsordnung. Wichtig: Flugzeuge haben immer Vorfahrt.

Sebastian Herold (33), Mainz

Ein undurchdringliches System, dieser Flughafen. Dauernd finde ich mich in der Was-wäre-wenn-Gedankenschleife wieder. Was wäre, wenn alle Passagiere nach Rio fliegen würden? Ist es gefährlich für die Sicherheit, wenn der Mann im Tower Vater wird? Erstaunlich, dass ein Betrieb mit so vielen Unbekannten reibungslos läuft.

Stephan Isernhagen (25), Hamburg

Ich war erstaunt über die gelöste Atmosphäre an einigen wenigen Orten am Flughafen, z. B. in der Kapelle. Ich lernte den Flughafen aus einer neuen Perspektive kennen – so menschenfreundlich.

Ricarda Lynn Otte (23), Madrid

Es ist schon verrückt, dass eine Frachtladung Hummeln auf dem Weg von Tel Aviv nach Antalya in Frankfurt Aufenthalt hat. In einer Isolierzelle der Tierstation, in der Tage später ein Nashorn wohnt.

Christian Pfeiffer (24), Münster

77 Dezibel Fluglärm! Na und? In der Disco werden doch noch 50 draufgelegt. Aber alle zwei Minuten, 365 Tage im Jahr? Nein danke! Ich weiß – ich werde niemals nach Raunheim ziehen!

Alexander Plitsch (22), Aachen

„Werbespots auf dem Flughafen sind ausgeschlossen“, sagt ein Fraport-Sprecher in mein Mikrofon, während in seinem Rücken ein Werbespot gedreht wird. Erstaunlich!

Christoph Schäfer (26), Dortmund

Während der Recherche hatte ich ein Handy für 27.000 Euro in der Hand, besetzt mit Gold, Platin und Rubinen. Ein faszinierender Moment.

Christina Spang (23), Mainz

Ich war vor allem von den (Aus-)Maßen beeindruckt. Riesige Hallen, Horden von Menschen und über allem kreisen die Flugzeuge, die von unten ganz klein aussehen und dann schnell größer werden.

Christina Stefanescu (23), Hamburg

Manch einer geht jedes Wochenende ins Stadion und grölt, manch anderer klickt sich frühmorgens schon durchs Netz, checkt den Wind und fährt um fünf zum Flughafen. Ob Planespotter Spinner sind? Vielleicht.

Björn Brückerhoff (27), Münster

Man erwartet: Sicherheit, Sicherheit, Sicherheit. Man bekommt: eine Pfarrerin, Förster und fliegende Pferde. Die Redaktion hat auch Aspekte des Flughafenbetriebes recherchiert, die abseits von Landebahn-Erweiterungen und Lärmschutzmaßnahmen liegen.

Maria Grunwald (29), Lörrach

Weil ich überwiegend im Seminarraum die Stellung gehalten habe, sind mir vor allem folgende Sätze in Erinnerung geblieben, die es nicht ins Heft geschafft haben: (1) „Die Luft ist heiß, der Himmel ist blau“, (2) „Sie versucht, den Glanz ihres Glaubens ins Terminal 1 zu tragen“, (3) „Liebende vergießen Abschiedstränen.“

Impressum

Herausgeber:

Journalisten-Akademie
der Konrad-Adenauer-Stiftung e. V.
Rathausallee 12, D-53757 Sankt Augustin
Telefon: (02241) 246-2289
Telefax: (02241) 246-2573
E-Mail: journalisten-akademie@kas.de
Web: www.journalisten-akademie.com

Seminarleitung:

Maria Grunwald (V. i. S. d. P.)

Chefredaktion & Layout:

Björn Brückerhoff

Redaktion:

Stefan Biestmann (*Chef vom Dienst*), Anne Brandt, Florian Heider, Philipp Heinz, Tobias Hentze, Sebastian Herold, Stephan Isernhagen, Ricarda Lynn Otte, Christian Pfeiffer, Alexander Plitsch, Christoph Schäfer, Christina Spang, Christina Stefanescu

Bildnachweis:

1 (Titel), 39(2): Otte; 2, 27, 29: Stefanescu; 4/5: IVG Immobilien AG; 6, 7, 36/37: Heinz; 8: Schäfer; 10, 13: Hentze; 14: Pfeiffer; 16, 18/19, 21: Heider; 23: Isernhagen; 24, 25, 26: Biestmann; 31, 32/33: Plitsch; 39(1): Hauptzollamt Frankfurt/Main Flughafen, 41: Brandt; 42: Brückerhoff.

Dieses Magazin ist im Rahmen eines Seminars der Journalisten-Akademie der Konrad-Adenauer-Stiftung vom 14. bis 23. Juli 2006 am Flughafen Frankfurt/Main entstanden.

Mit freundlicher Unterstützung von



© 2006 Konrad-Adenauer-Stiftung e. V.
Alle Rechte vorbehalten.

