



Liebe Leserinnen und Leser,

darf man ein mit Passagieren vollbesetztes Zivilflugzeug abschießen, wenn es von Terroristen gekapert wurde und möglicherweise als Waffe verwendet werden soll oder



müssen wir mit dem Restrisiko vorsätzlicher Abstürze weiterhin leben?

Ist unsere Sicherheitsarchitektur im Luftverkehr ausreichend oder brauchen wir immer mehr und immer intensivere Kontrollen von Men-

schen und Fracht, um mögliche Risiken hundertprozentig auszuschließen? Sind die aktuellen Vorschriften zur Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck Schikane oder müssten wir uns „im Falle eines Falles“ vorwerfen lassen, zu wenig für die Sicherheit unserer Passagiere und Besatzungen getan zu haben?

Müssen es die Bewohner im Ballungsraum Frankfurt hinnehmen, wenn mit dem Wachstum des Flughafens auch die Lärmbelastung zunimmt oder ist die Prosperität einer Region wichtiger als das Wohl ihrer Bewohner? Sind nächtliche Frachtflüge in Leipzig aus wirtschaftlichen Gründen zu akzeptieren, Charterflüge aber nicht, weil sie ja nur Urlauber befördern?

Dürfen wir überhaupt noch mit gutem Gewissen in den Karibikurlaub fliegen oder zwingt uns die globale Erwärmung künftig zum Wanderurlaub vor der Haustür? Soll es Flugreisen nur noch für Privilegierte geben, die saftige Klimaabgaben in der Urlaubskasse locker verschmerzen können?

Selten war der Luftverkehr in so vielen gesellschaftlichen Feldern gleichzeitig in der Diskussion. Und noch nie war es so schwierig, in den immer komplexeren Sachverhalten klare Lösungen zu finden, die den Interessen aller Beteiligten gerecht werden.

Nur eines ist unstrittig: Der Weltluftverkehr wird auch in den kommenden Jahren kontinuierlich wachsen. Bis zum Jahr 2025 gehen die Experten von einer Verdopplung des Weltluftverkehrs im Vergleich zu 2005 aus, wobei die Fracht noch mehr als der Passagierverkehr zunehmen wird. Wachstumstreiber wird der asiatisch-pazifische Raum sein.

Unsere große gesellschaftliche Aufgabe ist es, den Luftverkehr sicher, effizient, umweltverträglich und lärmarm zu entwickeln – auf wirtschaftlich gesunden Fundamenten.

Herzlichst

Martin Gaebges
Ihr Martin Gaebges

Wirtschaft

Intermodalität ist der Schlüssel zu effizienten Verkehrssystemen

Jeder Verkehrsträger – ob Straßen-, Schienen- oder Luftverkehr – hat seine eigenen Stärken, abhängig von Entfernung, gewünschter (oder notwendiger) Geschwindigkeit, Transportleistung, Frequenz und, last but not least, Energieverbrauch. Daraus folgt ganz logisch, dass eine wirkliche effiziente Infrastruktur im Sinne der komplexen logistischen Herausforderungen unserer Wirtschaft mit der intelligenten Verknüpfung der Verkehrsträger untrennbar verbunden ist.

Aus Sicht der Luftverkehrsunternehmen heißt das: Eine direkte und komfortable Anbindung der Hubs an den Feederverkehr sowie ein möglichst lückenloser Übergang zu anderen Verkehrssystemen in die Regionen hinein ist essentiell wichtig für die Weiterentwicklung unseres eigenen Geschäftes.

Musterschüler Frankfurt

Der Frankfurter Flughafen bietet in seiner heutigen gewachsenen Struktur hervorragende Voraussetzungen für zukunftsgerichtete Verkehrslösungen. Hier treffen luftseitig Interkontinentalverbindungen sowie kontinentaler und regionaler Flugverkehr zusammen, Passagiere und Fracht können den jeweiligen Erfordernissen entsprechend direkt in den Terminals bzw. im Cargobereich abgefertigt werden. Der Wechsel auf erdgebundene Verkehrssysteme ist unproblematisch. FRA ist sowohl an das Fernverkehrsnetz der Bahn mit dem ICE-Bahnhof als auch an den Regionalverbund Rhein-Main bestens

angeschlossen. In unmittelbarer Nähe des Airports liegt Deutschlands meistfrequentiertes Autobahnkreuz.



Perspektive für München

Nicht jeder Flughafen hat so günstige Voraussetzungen: Dr. Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung des Flughafens München beschreibt die Situation „seines“ Airports so:

„Der Flughafen München, der nach dem Passagieraufkommen mittlerweile die Nummer 7 in Europa ist und den aktuellen Verkehrsprognosen zufolge über hervorragende Entwicklungsperspektiven verfügt, krankt nach wie vor an einem „Geburtsfehler“, nämlich der fehlenden Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Dieses Defizit wiegt schwer, denn die sogenannte Intermodalität, also die möglichst effiziente Vernetzung aller Verkehrsträger, gilt heute als ein wesentliches Qualitätsmerkmal einer effizienten Verkehrsinfrastruktur.“

Eine Linderung des Problems scheint in Sicht, seit die bayerische Landesregierung, Bahn und Flughafengesellschaft sich am 24. September auf die Anbindung des Franz-Josef-Strauß-Flughafens an die City über eine Transrapid-Strecke geeinigt haben.

Dazu Dr. Kerkloh: „Als schneller Shuttle zwischen dem zweitgrößten deutschen Verkehrsflughafen und dem zweitgrößten deutschen Schienenknoten kann der Transrapid die Intermodalität am Standort München in nahezu optimaler Weise gewährleisten.“

Die Magnetbahn, die in zehn Minuten und alle zehn Minuten zwischen den beiden Knotenpunkten verkehrt, verkürzt die Zeit der Anreise zum Airport um eine halbe Stunde.

Diese neue Anbindungsqualität wird zur Folge haben, dass etliche Passagiere ihr Auto in der Garage lassen werden und per Bahn und Magnetbahn zum Flughafen anreisen. Heute liegt der Anteil der Passagiere, die mit der S-Bahn zum Airport kommen bei 32 Prozent aller Einsteiger - mit S-Bahn und Magnetbahn wird dieser Anteil auf etwa 38 Prozent steigen.“

Modernste Airport-Zubringer-Technologie?

Seit 2004 verkehrt das Meisterstück deutscher Ingenieurskunst erstmals im kommerziellen Betrieb zwischen Shanghai und dem neuen Flughafen Pudong. Die aktuelle Streckenlänge beträgt gut 30 Kilometer, über eine mögliche Verlängerung bis zur 200 Kilometer entfernten Industriestadt Hangzhou wird verhandelt. Mit seiner Betriebsgeschwindigkeit von 400 bis 500 km/h und den möglichen hohen Frequenzen wäre der Transrapid prädestiniert, die Lücke zwischen ICE-Verbindungen und Kurzstreckenflügen zu überbrücken, vor allem beim Transport von Passagieren oder hochwertigen leichten Gütern von einem Ballungsraumzentrum zum nächsten.

Nachdem jedoch Projekte, den Transrapid als schnelle Direktverbindung zwischen Hamburg und Berlin oder innerhalb des Großraums Rhein-Ruhr zu installieren gescheitert sind, schwebt der Transrapid heute zunächst nur auf kurzen Strecken.

Trotzdem steht BARIG grundsätzlich der Einführung der Technologie in Deutschland positiv gegenüber. Langfristig kann der Transrapid als Alternative zu Kurzstreckenflügen den Hub & Spoke-Verkehr der Fluggesellschaften sinnvoll ergänzen, den Luftraum entlasten und die Klimabilanz komplexer Reiseabläufe verbessern. Natürlich muss

die Wirtschaftlichkeit jedes einzelnen Projektes gründlich geprüft werden.

Planlos mit System

Dass Frankfurt den Ausbau braucht, um auch in Zukunft in der ersten Liga zu fliegen, ist hinlänglich beschrieben und bewiesen. Auf der, sicherlich gut gemeinten, Suche nach Optimierungsmöglichkeiten in der gesamten Ausbauthematik wird auch ein Flughafensystem von Rhein-Main-Airport und Flughafen Hahn diskutiert. Die Bundesrepublik hat einen entsprechenden Antrag bei der EU-Kommission eingereicht.

BARIG hält dies für wenig zielführend. Die formale Installation eines Flughafensystems würde bedeuten, dass der Airport-Betreiber entscheiden darf, auf welchem der dazugehörigen Plätze ein Flug bzw. eine Fluggesellschaft abgefertigt wird. Im Zuge der Debatte um das Nachtflugverbot hätte eine solche Lösung sicherlich Charme, da man alle nächtlichen Flüge per Federstrich auf den Hahn „verbannen“ könnte. Praktisch wäre ein solches Unterfangen, schon wegen der 120 Straßenkilometer zwischen FRA und HHN, jedoch nicht praktikabel. Zudem darf keine Fluggesellschaft diskriminiert werden – wo jedoch Diskriminierung beginnt lässt der Fantasie Spielraum.

Organisatorische Voraussetzung für die Genehmigung eines Systems ist die Bedienung eines Ballungsraumes, die in diesem Fall unseres Erachtens nicht gegeben ist.

Mit dem Transrapid aufs Land

Hier wird unterdessen auch der Transrapid als „Wunderwaffe“ zur Verbindung von FRA und HHN ins Spiel gebracht, ein Szenario, das BARIG grundsätzlich ablehnt.

Nach den Erfahrungen mit anderen Genehmigungsverfahren wäre ein solches Projekt frühestens in zehn Jahren einsatzfähig – ein Zeithorizont, der die anstehenden Probleme auf Rhein-Main nicht löst.

Sollte es diese Verbindung tatsächlich einmal geben, könnten die Passagiere während des dann geltenden Nachtflugverbotes vom nächtlich ruhenden Rhein-Main-Airport in den Hunsrück und zurück schweben. Tagsüber wäre die Strecke von vornherein überflüssig, weil nach dem Ausbau in FRA ausreichend Kapazitäten verfügbar sind. Auch über die Finanzierung und Wirtschaftlichkeit dieser Strecke haben deren Befürworter offensichtlich wenig nachgedacht.

Die Gegenwart und die Zukunft des Luftverkehrs

Neue Airline-Studie von Droege & Comp. in Kooperation mit BARIG gibt erstmals Überblick über die gesamte Airline-Industrie

■ Die renommierte Unternehmerberatung Droege & Comp. hat in Zusammenarbeit mit BARIG seit Anfang des Jahres eine umfangreiche Airline Studie unter dem Titel „Neuausrichtung Organisation zwischen Konsolidierung, Wachstum und Kostenführerschaft“ erstellt. Die Studie gibt Managern aus allen Segmenten der Luftfahrtindustrie ebenso wie politischen Entscheidungsträgern und Repräsentanten anderer Industrien eine solide Datenbasis über die Bewertung aktueller Entwicklungen und Entscheidungen aus Sicht der in Deutschland tätigen Airline-Manager an die Hand.

Als weltweit größter nationaler Airline-Verband verfügt BARIG über umfangreiche Kontakte an einem sich

besonders dynamisch entwickelnden Luftverkehrsstandort. Durch die Partnerschaft war es möglich, erstmals ein repräsentatives Meinungsbild zu entwickeln, das deutlich über den Horizont nationaler Unternehmen und ihrer Interessen im Heimatmarkt hinausgeht.

Circa 35 international agierende Luftverkehrsunternehmen beteiligten sich an der Umfrage, die über 50 aktuelle Themen der Branche beleuchtet. Die Ergebnisse der Airline Studie 2007 präsentieren BARIG und Droege & Comp. auf einer gemeinsamen Pressekonferenz am 6. Dezember 2007 in Frankfurt.

Die komplette Studie mit detaillierten Ergebnissen und Hintergrundinformationen ist ab 7. Dezember erhältlich.

Klimaschutz

Deutsche Luftverkehrsbranche erneuert Position zum Emissionsrechtehandel

■ Bereits im Februar 2007 hat die deutsche Luftverkehrsbranche ein gemeinsames Positionspapier zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionsrechtehandel vorgestellt.

Von der ICAO-Vollversammlung im September 2007 wurde zwar die in diesem Zusammenhang entwickelte Vier-Säulen-Strategie (siehe nächste Seite) ausdrücklich begrüßt, allerdings lehnte die internationale Zivilluftfahrtorganisation den bis dahin vorliegenden Richtlinienentwurf der EU-Kommission ab.

Der unterdessen vorgestellte Bericht des Umweltausschusses geht jedoch noch über den Richtlinienentwurf der Kommission hinaus. Die deutsche Luftverkehrsindustrie sieht darin eine massive Gefährdung der wirtschaftlichen Grundlage für die EU-Airlines im internationalen Wettbewerb und fordert eine grundlegende Überarbeitung des Richtlinienvorschlages.

Die Schlussfolgerungen der Branche im Überblick:

1. Um Kompatibilität mit dem bestehenden System zu wahren, muss der Handel auf CO₂ begrenzt werden. Die Einführung eines Multiplikators wird aufgrund bestehender wissenschaftlicher Unsicherheiten abgelehnt.
2. Die Einführung des Emissionsrechtehandels mit zeitlicher und geografischer Staffelung führt zu Wettbewerbsverzerrungen und wird – ebenso wie eine



Meßstation am Airport Frankfurt

EU-Insellösung – abgelehnt. Ein realistischer Ansatz wäre ein integriertes System in der Post-Kyoto-Phase ab 2013.

3. Eine positive Entwicklung des Luftverkehrs ist Voraussetzung für das im Rahmen der Lissabon-Strategie verfolgte Ziel des Wirtschaftswachstums. Die bisher vorgeschlagene Benchmark auf Basis der Jahre 2004-06 wirkt hier kontraproduktiv und soll durch einen Zuteilungszeitraum 2008-10 ersetzt werden.

4. Verschiedene bisher diskutierte Benchmark-Systeme haben je nach Geschäftsmodell der Luftfahrtunternehmen stark unterschiedliche Wirkungen und führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Hier müssen

Alternativvorschläge geprüft werden.

5. Die ausschließlich kostentreibende Versteigerung von Zertifikaten wird abgelehnt und stattdessen eine Zuteilung auf Basis der Benchmark befürwortet.

6. Wegen des Fehlens von Alternativen zu fossilen Treibstoffen muss für die Airlines die Verwendung von Zertifikaten aus CDM und JI-Projekten (Clean Development Mechanism und Joint Implementation) unbeschränkt möglich sein.

Der vollständige Wortlaut des Positionspapiers kann unter www.barig.org oder bei allen anderen Verbänden der deutschen Luftverkehrsbranche abgerufen werden.

Stark divergierende Positionen bei den BARIG-Mitgliedern

Die BARIG-Mitglieder kommen aus ca. 60 verschiedenen Ländern mit jeweils eigenen Vorschriften, Gesetzgebungen und Interessenlagen. Damit unterscheidet sich BARIG grundlegend von den Verbänden, die ausschließlich die Interessen deutscher Unternehmen vertreten.

Daraus folgt, dass BARIG häufig in Interessenkonflikten zwischen den Wünschen seiner Mitglieder und den Rahmenbedingungen ihres Marktes in Deutschland vermitteln muss.

Insbesondere Airlines, die außerhalb

der EU beheimatet und hier in Deutschland geschäftlich tätig sind, äußern noch wesentlich deutlichere Kritik an dem Richtlinienentwurf der EU-Kommission.

Für Missstimmung sorgen beispielsweise Ungereimtheiten und offene Fragen: Wo beginnt das „Forderungsrecht“ der EU auf die Zertifikate? Beim Start außerhalb der EU oder beim Überfliegen der EU-Grenzen? Wie werden Neugründungen von Airlines behandelt, die im Zuteilungszeitraum noch nicht operativ tätig waren? Welchen Einfluss hat es auf laufende bilaterale

Verhandlungen zu Open Sky-Abkommen, wenn die EU erwägt, als Druckmittel bestehende Verkehrsrechte einseitig zu beschneiden?

Bestehende Unsicherheiten in der Verfahrensgestaltung machen für außer-europäische Airlines eine strategische Entwicklung und Flottenplanung fast unmöglich. Einzelne EU-Mitglieder wie Deutschland könnten damit als wichtige Destination im internationalen Luftverkehr dramatisch an Attraktivität einbüßen.

Klimawandel und Luftverkehrspolitik

Seit einigen Monaten diskutiert man in Berlin und Brüssel verstärkt über die Auswirkungen des Fliegens auf den Klimawandel. Die Luftverkehrsbranche handelt seit Jahren erfolgreich. In der „Vision 2020“ hat die Luftfahrtindustrie ihr Ziel formuliert, bezogen auf den Stand des Jahres 2000 den CO₂-Ausstoß um weitere 50 Prozent, die NO_x-Emissionen um 80 Prozent und den Lärm um 50 Prozent zu reduzieren.

■ Der Klimabericht der UN-Organisation IPCC hat europaweit deutliche Impulse gesetzt, die Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima – insbesondere die globale Erderwärmung – noch genauer zu betrachten. Außerhalb der Grenzen Europas lässt die Intensität im Diskurs allerdings deutlich nach.

Gemeinsam mit weiteren Verbänden und Unternehmen aus der Airline-Industrie hat BARIG in den vergangenen Monaten umfangreiche Aktivitäten entwickelt, um Öffentlichkeit und politische Entscheidungsträger zu informieren, bisherige Erfolge darzustellen, bestehende Potenziale beim Klimaschutz zu analysieren und die Diskussion über politische Entscheidungen zu versachlichen.

Der gemeinsame Umwelt-Flyer „Airfolg“ präsentiert eine kompakte Faktensammlung zum Thema „Umwelt“, die Ministerien, Parlamentariern, Behörden und Medien vorgestellt wurde. Zahlreiche Fluggesellschaften und Flughäfen verwenden „Airfolg“ darüber hinaus zur direkten Ansprache von Passagieren.

Zu den Vorschlägen der EU-Kommission zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionsrechtehandel hat die Luftverkehrsbranche in Deutschland ein gemeinsames Positionspapier entwickelt und veröffentlicht.

Vier Säulen für die Umwelt

In einer Vier-Säulen-Strategie hat die deutsche Luftverkehrsbranche die möglichen Aktivitäten zusammengefasst und bewertet, mit denen nach Ansicht der Unternehmen die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs minimiert werden könnten, ohne die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland zu gefährden.

1. Technischer Fortschritt

Hier sind Maßnahmen aufgelistet, mit deren Hilfe beispielsweise der Kerosinverbrauch von Jets seit den 70er Jahren

um circa 70 % gesenkt wurde. Neueste Flugzeugentwicklungen wie der Riesenairbus A380 oder Boeings Dreimotoren B787 verbrauchen nochmals circa 30 Prozent weniger als ihre Vorgängermodelle. Die Benchmark aus dem Automobilbau, weniger als 3 Liter pro 100 Passagierkilometer ist bei den Airlines längst Realität. Die Industrie forscht mit Hochdruck an weiteren Verbesserungen wie Fangetrieben für die Antriebswellen der Jet-Triebwerke, Gewichtsreduktion durch Kohlefaser-verbundwerkstoffe und alternativen Treibstoffen.

Technischer Fortschritt spielt auch beim zweiten großen Umweltthema, dem Lärm eine gewichtige Rolle. So haben größer dimensionierte Triebwerke, optimierte Triebwerksschaufeln und detaillierte Forschung an der Gestaltung von Rumpf und Tragflächen dazu beigetragen, dass der sogenannte Footprint, also die bei Start und Landung vom Lärm betroffene Fläche am Boden in den letzten 20 Jahren um rund 90 Prozent geschrumpft ist. Aktuelle Forschungsthemen für die Zukunft betreffen außer der Aerodynamik auch neue Werkstoffe und Oberflächenvergütungen.

BARIG unterstützt ausdrücklich alle Innovationen, die weitere Einsparungen von Kerosin und Reduzierung der Lärmemissionen ermöglichen.

Virtuell fliegen ohne CO₂-Ausstoß?

■ Klar: eine E-Mail zu verschicken, verlangt weniger Energie, als eine lange Geschäftsreise zu unternehmen. Aber wer denkt, die schöne neue virtuelle Welt wäre klimaneutral, der irrt gewaltig. Eine Google-Anfrage dauert nur wenige Sekunden. Aber neben der Betriebszeit des eigenen Computers löst diese Anfrage eine Vielzahl von Arbeitsprozessen auf anderen Rechnern aus, die ebenfalls mit Strom versorgt werden müssen.

BARIG-Forderungen für die Umwelt:

1. Single European Sky sofort
2. Zügiger Ausbau der Infrastruktur-Kapazitäten
3. Bedarfsgerechte Nutzungskonzepte, um Staus am Himmel zu vermeiden
4. Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionsrechtehandel auf Basis einer globalen Vereinbarung ab 2013

2. Effizientere Infrastruktur

Die 2. Säule umfasst vor allem das größte Umweltprojekt, den „Single European Sky“. Schon durch Harmonisierung der bisher 58 Lufträume mit Dutzenden verschiedenen Computersystemen und Programmiersprachen könnten die Flugwege erheblich optimiert und der CO₂-Ausstoß um zehn bis zwölf Prozent gemindert werden.

Aber auch die Schaffung dringend benötigter Kapazitäten an den Flughäfen trägt zur Entlastung der Klimabilanz bei. Allein die Engpässe am Frankfurter Flughafen und die daraus resultierenden Warteschleifen führen zu einer riesigen Kerosinverschwendung. Allein Homecarrier Lufthansa wird auf diese Weise gezwungen, täglich soviel Flugbenzin zu „verpulvern“, dass man damit elf Jumbos für einen Transatlantik-Flug volltanken könnte.

3. Optimierter Betrieb

Hierzu gehören operationelle Abläufe beim Anflug auf Flughäfen ebenso wie

die Optimierung der Flugrouten. Wenn es den Airlines gelingt, die Auslastung zu steigern, sinkt der anteilige Pro-Kopf-Verbrauch je Passagier. Auch hier ergeben sich im Zusammenspiel mit anderen Feldern wie SES oder technischer Fortschritt immer neue Potenziale.

4. Ökonomische Instrumente

Diese runden die Strategie der Luftverkehrsbranche ab. Präferenz unter allen derzeit kursierenden Ideen der politisch-ökonomischen Einflussnahme genießt aus Sicht der BARIG-Mitglieder die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionsrechtehandel. Nur dieses Instrument scheint derzeit geeignet, wirklich eine lenkende Funktion zu übernehmen, wenn es wettbewerbsneutral realisiert wird.

Diese vier Säulen geben eine Orientierungshilfe, lassen sich aber nicht isoliert in die Praxis umsetzen. Deswegen werden auch in Zukunft die Vertreter der deutschen Luftverkehrswirtschaft koordiniert vorgehen, um möglichst effektive Wege zur Reduzierung der Klimabeeinflussung zu gehen.

Airports

Frankfurt

Ausbau mit Anti-Lärm-Pak(e)t

■ Der Ausbau des Flughafen Frankfurt ist dringend notwendig um die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Region und des Standortes Deutschland zu erhalten und weiterzuentwickeln. Er muss so schnell wie möglich genehmigt und realisiert werden. Die schon heute dringend benötigten und voraussichtlich erst ab 2011 zur Verfügung stehenden Kapazitäten müssen mit den geringstmöglichen Restriktionen nutzbar sein.

Der Anti-Lärm-Pak(e)t in seiner aktuell vorliegenden Form ist ein Arbeitspapier mit praktischen Vorschlägen zum aktiven oder passiven Schallschutz. Er wurde von den Expertenkreisen des Regionalen Dialogforums soweit entwickelt, dass Mitte September ein gemeinsames Meinungsbild verabschiedet werden konnte. Er bedeutet keinesfalls ein unumschränktes Einverständnis der Luftfahrtbranche zu

Pilotprojekt: Emissionsabhängige Landeentgelte

■ Ab 1. Januar 2008 startet das „Pilotprojekt zur Einführung emissionsabhängiger Landeentgelte“. Für zunächst drei Jahre sollen an den Flughäfen Frankfurt und München die NOx-Emissionen in die Bemessung der Landegebühren mit einfließen. Berechnet wird ein Entgelt von drei Euro pro Kilogramm emittiertem NOx-Äquivalent. Die Emissionsmenge wird entsprechend der Kombination von Flugzeugtyp und Triebwerk festgelegt.

Das Projekt wurde vom Bundesverkehrsministerium in enger Zusammenarbeit mit der „Initiative Luftverkehr für Deutschland“ entwickelt.

Wichtigstes Anliegen der Airlines bei der Vorbereitung des Projektes war eine aufkommensneutrale Gestaltung: keine zusätzlichen finanziellen Lasten durch neue Gebühren oder Entgelte.

Da im Gegenzug die fixen Landeentgelte abgesenkt werden, soll das Projekt für die Flughäfen keine Mehreinnahmen bringen, in der Flottendisposition der Airlines aber eine Steuerungswirkung in Richtung NOx-armer Technik entfalten.

Das Medienecho auf die Ankündigung des Pilotprojektes war groß. Verkehrsminister Tiefensee erklärte: „Das Fliegen wird sauberer und umweltschonender... Damit schaffen wir für die Fluggesellschaften Anreize, moderne und damit umweltfreundlichere Flugzeuge einzusetzen...“ Dies beurteilt BARIG weniger euphorisch. Wirksame Anreize zum Einsatz modernster Triebwerkstechnologien schaffen bereits der hohe Kerosinpreis sowie die aktuelle Staffelung der Entgelte und Betriebsrestriktionen für laute Flugzeuge.

Trotzdem unterstützt BARIG den Test NOx-bezogener Entgelte wie alle Initiativen, die aufkommensneutral die Klimawirkungen des Luftverkehrs minimieren helfen. Nach Abschluss der dreijährigen Pilotphase sollte jedoch genau evaluiert werden, ob eine Steuerungsfunktion tatsächlich nachweisbar ist, bevor über eine flächendeckende Einführung in Deutschland und möglicherweise in Europa entschieden wird.

Geplantes Terminal 3 für Frankfurt



einem Nachtflugverbot in der Zeit von 23:00 bis 05:00 Uhr.

Vom Vorsitzenden des Regionalen Dialogforums genannte Zahlen wie zum Beispiel die Senkung des Lärmindex um mindestens zehn Prozent oder Begrenzung der Zahl der Ausnahmen im Falle eines Nachtflugverbotes auf 15 Bewegungen sind persönliche Einschätzungen,

die von BARIG so nicht mitgetragen werden. In der Sitzung des RDF am 14. September 2007 haben wir dafür plädiert, das vorgelegte Papier als erste Grundlage aufzugreifen, bestimmte Inhalte zu verifizieren, weiter zu konkretisieren und zu verhandeln.

Im Rahmen der Anhörung im Planfeststellungsverfahren haben neben Luft-

hansa circa 30 weitere BARIG Mitglieder ihre Einwendungen gegen ein Nachtflugverbot geltend gemacht. Dies zeigt, welche Bedeutung dieser Flughafen für die Airlines hat. Gleichzeitig haben sie damit auch demonstriert, dass ihnen auch in Zukunft sehr daran gelegen ist, den Menschen und der Wirtschaft in der Region und in Deutschland ein attraktives Luftverkehrsangebot zu bieten.

Lufthansa hat unterdessen öffentlich eine Zahl von begründbaren Ausnahmen vom Nachtflugverbot für das Jahr 2020 genannt. Eine Gesamtzahl an Ausnahmen für die BARIG Mitglieder zu nennen ist derzeit allerdings nicht möglich, da die wenigsten Fluggesellschaften bereit und in der Lage sein werden ihren konkreten Slotbedarf am Frankfurter Flughafen - und dann noch spezifiziert nach Tages- oder Nachtzeit - für das Jahr 2020 bekannt zu geben. Darüber hinaus sehen wir als BARIG aus praktischen Erwägungen ein Problem, absolute Zahlen in die Meinungsbildung einzubringen. Im Interesse des Ausgleiches der Interessen der Fluggesellschaften und denen der Anwohner wäre es statt dessen angezeigt, strenge Kriterien zu definieren, unter denen Ausnahmegenehmigungen erteilt werden können.

Das Einbringen von Einwendungen bedeutet nicht, dass diese Airlines in Zukunft rund um die Uhr ununterbrochen starten und landen wollen. Aber wir müssen uns die Möglichkeit einer realistischen Betrachtung von künftigen wirtschaftlichen Entwicklungen zumindest offen halten. Die Fluggesellschaften prüfen deshalb akribisch mögliche Maßnahmen des aktiven Schallschutzes am Tag und in der Nacht gemeinsam mit der DFS und der Fraport.

Aktiver Schallschutz

Aktiver Lärmschutz heißt den Lärm an der Quelle zu bekämpfen. Eine Lärminderung kann durch Aktiven Schallschutz erreicht werden. Möglich wird dies zum Beispiel durch die Einführung neuer, besonders lärmoptimierter Flugverfahren. Dazu gibt es verschiedene Vorschläge: Flugzeuge könnten später als bisher auf ihre endgültige Anflugroute einschwenken und dadurch weniger bewohnte Gebiete oder bewohnte Gebiete in größerer Höhe überfliegen. Der Sinkflug könnte in einem steileren Gleitwinkel erfolgen, so dass bestimmte Gebiete in größerer Höhe als bisher passiert werden. Ein Versetzen der Landeschwelle auf der Landebahn würde diesen Effekt noch unterstützen. Außerdem werden weiter optimierte Steilstartverfahren und Routen geprüft, welche

Frankfurt Airport – wir bauen die Zukunft.

■ Die Zeitplanung läuft: Ende des Jahres erwarten wir den Planfeststellungsbeschluss. In 2010/2011 geht die Landebahn Nord-West in Betrieb, danach eröffnen wir das dritte Terminal. Dann hat Frankfurt Airport eine Kapazität von 120 Bewegungen in der Stunde und zieht gleich mit der europäischen Konkurrenz wie z.B. LHR oder CDG. Frankfurt Airport bietet den Airlines Entwicklungschancen in einem dynamisch wachsenden Luftverkehrsmarkt.

Zufriedene Passagiere haben für uns Priorität. Orientiert an den Anforderungen unserer Kunden, den Airlines, arbeiten wir schon heute an der ständigen Verbesserung unseres Produktes FRA und sorgen für mehr Service für den Passagier. Wir bauen die bestehenden Terminals aus, eine Operation am offenen Herzen und eine Herausforderung an die logistischen Prozesse: Neue A 380-Positionen am CD-Riegel bis Ende des Jahres, Modernisierung und Sanierung für mehr Wohlfühlatmosphäre in den Terminals. In 2008 wird die neue Halle C in Betrieb genommen mit mehr Service für vier Millionen zusätzliche Passagiere im Terminal 1. Das Produkt FRA wird attraktiver und effizienter – mehr Service, schnellere Prozesse, mehr Positionen, eine verbesserte Orientierung und die enge Systempartnerschaft tragen zu besseren Angeboten für die Airlines bei und zu mehr Komfort für die Reisenden.



Dr. Stefan Schulte

Stv. Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau

Wohngebiete in den Abflugbereichen entlasten. Jeder dieser Vorschläge muss jedoch akribisch auf möglicherweise entstehende Konflikte bezüglich der Luftsicherheit geprüft werden. Und: Es muss allen Beteiligten klar sein, dass Optimierung nicht zum Nulltarif zu haben ist. Steilstarts beispielsweise verlangen mehr Energie, folglich steigern sie den Kerosinverbrauch. Ideen wie die Versetzung der Landeschwelle erfordern auch bauliche Maßnahmen auf dem Flughafen-gelände, die geplant und finanziert werden müssen. Allen Maßnahmen ist gemeinsam, dass sie nur durch eine enge Zusammenarbeit der am Flugbetrieb Beteiligten, wie der Fraport AG, der Airlines und der Deutschen Flugsicherung, erreicht werden können.

Passiver Schallschutz

Passiver Lärmschutz setzt dort an, wo der Lärm ankommt. Schallschutz an Fenstern, Türen, Wänden und Fassaden oder Dächern. Passiver Lärmschutz ermöglicht in Innenräumen ein weitgehend ruhiges Wohnen. Passiver Lärmschutz in Außenwohnbereichen, wie Balkon und Garten ist nur begrenzt möglich. Im Falle des Frankfurter Flughafens ist es angedacht, eventuell im Rahmen eines Immobilienmanagements, besonders stark

belasteten Flughafenrainern einen Ausgleich für ihre Immobilie zuzusagen.

Finanziert werden sollte der passive Schallschutz durch einen regionalen Fonds. BARIG ist der Meinung, dass dieser Regionalfonds auch von denen mitzufinanzieren ist, die vom Ausbau des Flughafens profitieren, wie zum Beispiel der am Flughafen angesiedelte Einzelhandel, die Gastronomie vor Ort, Kommunen oder das Land.

Berlin-Brandenburg International

BARIG warnt vor Zweckoptimismus und Kapazitätsengpässen

BARIG warnt dringend vor weiteren Verzögerungen beim Neubau des Flughafen-Terminals Berlin-Brandenburg International (BBI). Der Aufsichtsrat hatte in einer außerordentlichen Sitzung beschlossen, vorliegende Angebote wegen Unwirtschaftlichkeit aufzuheben und die Bauleistungen neu auszuschreiben. Bauexperten schätzen, dass sich die Fertigstellung des Terminals damit um ein bis drei Jahre verzögert.

BARIG befürchtet, dass die ersten Reaktionen aus der Politik auf den Aufsichtsratsbe-

schluss von Zweckoptimismus getragen sind. Sicher ist es auch im Interesse der Fluggesellschaften, die am Ende den fertigen Flughafen nutzen und mit finanzieren, dass die Kosten nicht aus dem Ruder laufen. Mindestens genauso dringend ist aber der zügige Baubeginn und die rasche Fertigstellung des Bauvorhabens. Der wichtigste internationale Verkehrsflughafen in Deutschland, Frankfurt, arbeitet bereits heute am Limit. Die neue Landebahn wird nicht vor Ende 2011 betriebsbereit sein. Die zweite große Drehscheibe in München verfügt nur noch über geringe Reserven. Wenn der bereits seit Jahren diskutierte Ausbau in Berlin jetzt ins Stocken gerät, verliert der Luftverkehrsstandort Deutschland für internationale Airlines dramatisch an Attraktivität.



Flughafen Stuttgart

chend sollten vorausschauende Ausbauplanungen, eine zweite Start-/Landebahn,

auch für Stuttgart umgehend begonnen und zügig umgesetzt werden.

Stuttgart

Kapazitäten rechtzeitig und bedarfsgerecht planen

Am Flughafen Stuttgart zeichnen sich heute bereits Slot-Engpässe in den stark frequentierten Morgenstunden ab.

Mit mehr als 10 Mio. Passagieren belegt STR derzeit den 6. Platz unter den deutschen Verkehrsflughäfen, mit rund 10.000 t Fracht den 5. Rang.

BARIG präferiert eine Strategie der bedarfsgerechten Kapazitätsentwicklung an den bestehenden Verkehrsflughäfen. Nur so kann eine weitere Zersplitterung der Airportlandschaft vermieden und die Verschwendung von Steuergeldern in Regionalflughäfen gestoppt werden. Dementspre-

Luft für Raucher immer dünner

Seit September 2007 greifen die neuen Rauchverbote. Bundesweit darf in Zügen der deutschen Bahn nicht mehr geraucht werden darf, ebenso beispielsweise in Bundesbehörden. Andere Bereiche sind jedoch Ländersache, so dass überall in einem anderen Maße und zu einem anderen Zeitpunkt die Rauchverbote gültig werden. Wie sieht die derzeitige Lage beispielsweise in München und Frankfurt aus?

Der Flughafen Frankfurt wurde zum 01. Oktober 2007 rauchfrei. Seitdem ist das Rauchen in beiden Terminals nicht mehr gestattet, die kürzlich installierten Raucherinseln existieren nicht mehr. Wer rauchen möchte, muss dies außerhalb der Gebäude tun. Im Transitbereichen gibt es allerdings keinen Weg

nach draußen. Dort beabsichtigt die Fraport AG die Einrichtung von Glas-Raucherstuben mit Abluftsystem und Kohlefiltern, die voraussichtlich im ersten Quartal des Jahres 2008 zur Verfügung stehen werden.

Der Flughafen München wurde zwar zur Nichtraucherzone erklärt, dennoch stehen für Raucher in den Warteräumen und in den Restaurants spezielle Raucherzonen in den Zentralbereichen, Terminal 1 und Terminal 2 zur Verfügung. Dies gilt bis zum 31.12.2007. Geplant sind danach zwei sogenannte Smoking Stations (im Terminal 2) sowie drei Smoking Lounges ebenso im Terminal 2. Im Terminal 1, im nicht öffentlichen Bereich, sind neun Smoking Stations geplant.

Flugsicherheit

BARIG initiiert Aktion zur Senkung der Sicherheitsentgelte an deutschen Flughäfen

Mit Erfolg initiierte BARIG eine Untersuchung der Effektivität und Kosten von Sicherheitsmaßnahmen an deutschen Flughäfen

■ Das erste Audit wurde in Form einer Begehung der Anlagen und einer kritischen Prüfung aller Kostenelemente in Hamburg gestartet. Die gemeinsamen Bemühungen der Airlines und der Flughafengesellschaft werden – vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Gremien – zu einer Reduzierung der passagierbezogenen Sicherheitsentgelte von 1,10 Euro auf 0,85 Euro führen. Diese Absenkung erscheint

gering, macht sie doch pro Passagier nur wenige Cent aus, bedeutet aber insgesamt ein Einsparpotential von 25 Prozent.

Als Airline-Verband organisiert BARIG eine intensive Zusammenarbeit mit den Vertretungen der Stationsleiter an deutschen Flughäfen (Airport Operators Committees). Deren Kenntnis der Örtlichkeiten und Abläufe trägt wesentlich dazu bei, Einsparpotenziale zu finden.

Die Sicherheitsbestimmungen, basierend auf EU-Vorgaben und deutschem Luftsicherheitsgesetz, wurden nach dem 11. September 2001 permanent verschärft. Dies ist mit einem exorbitant steigenden Personal- und Kostenaufwand verbunden.

BARIG prognostiziert, dass die Sicherheitsauflagen nicht abnehmen sondern eher noch weiter verschärft werden. Deshalb müssen die Sicherheitskontrollen effektiver gestaltet werden. Nur so ist es möglich die Kosten zu senken.

Weitere Audits sind in Köln/Bonn und Stuttgart begonnen worden. Ziel ist es alle deutschen Flughäfen zu überprüfen.

Politik

Der lange Weg bis zum Abschuss

■ Der Bundesminister für Verteidigung, Franz Josef Jung fordert, dass ein entführtes Passagierflugzeug abgeschossen werden darf, wenn es für einen Anschlag genutzt werden soll. Das Bundesverfassungsgericht hat eine solche Gesetzgebung für unzulässig erklärt.

Wenig Erhellendes ist der bisherigen Diskussion zu den Voraussetzungen eines Abschuss-Szenarios zu entnehmen.

Zunächst müssten alle Mittel und Sicherheitsvorkehrungen am Boden vorab versagen, damit es Terroristen gelingt, an Bord zu kommen, die Maschine in ihre Gewalt zu bringen und als Waffe einzusetzen. Bereits dies ist in Anbetracht der ständig verschärften Kontrollen unwahrscheinlich.

In der Folge stellt sich die Frage nach einem möglichen Szenario, wenn denn tatsächlich eine Passagiermaschine über deutschem Luftraum in die Hände von Terroristen geriete?

Wenn ein Linienflugzeug über Deutschland vom Kurs abkommt, muss erst einmal die zivile Luftraumüberwachung versuchen, die Lage zu klären. Die zuständige Flugsicherung fordert die Besatzung auf, auf ihren angewiesenen Kurs zurückzukehren. Erst wenn sich ein hinreichender Verdacht auf gezielte

Unregelmäßigkeiten ergibt (keine Antwort, abgeschalteter Transponder) wird die Luftwaffe informiert.

Etwa zehn Minuten brauchen die Phantomjets der Bundeswehr um in die Luft zu steigen. Zwei Phantomjets starten zur Sichtidentifizierung und funken die Piloten nochmals an. Bleibt eine Reaktion aus, folgt das Abfangmanöver. Die Kampfjets bewegen sich, ohne Berührung, leicht in den Kurs der Maschine hinein – darauf müsste sie reagieren. Bleibt auch dies aus, so sollten die Militärpiloten laut Justizministerin Brigitte Zypries zunächst feststellen, ob ausschließlich Terroristen an Bord seien. Bei 50 Metern Sicherheitsabstand und rund 800 Kilometern pro Stunde ein schwieriges Unterfangen.

Erst dann bliebe der Abschuss, der zu dieser Zeit wahrscheinlich nicht über unbewohntem Gebiet stattfinden könnte. Eine nicht vorhersehbare Zahl von weiteren Leben wären am Boden in Gefahr.

Artikel 1 unseres Grundgesetzes verbietet es ganz klar, Leben gegen Leben aufzuwiegen. BARIG fordert deshalb: Schluss mit der unsinnigen Abschussdiskussion. Volle Konzentration auf die bestehenden Sicherheitsmaßnahmen am Boden und an Bord!

BARIG Intern

Aus den Arbeitsgruppen

Die **BARIG Distribution Working Group** arbeitet intensiv an der Umsetzung der 100prozentigen e-Tickets. Die Deutsche Bahn, Vertreter der Computerreservierungssysteme (GDS), Reisebüroagenten, Airlines und IATA Vertreter sind in die Diskussion eingebunden.

Die **BARIG Charges Working Group** diskutierte während des letzten Meetings ausführlich die für eine Testphase von drei Jahren an den Flughäfen Frankfurt und München neu einzuführenden Entgelte auf Emissionsbasis (NOx). Des Weiteren wurden die Entgelte und Zeitpläne für Entgeltänderungen der verschiedenen deutschen Flughäfen besprochen. Wie üblich berichtete auch die Vertreterin der IATA über laufende IATA-Aktivitäten in Europa.

Im **BARIG Cargo Committee** wurde über das geplante Nachtflugverbot in Frankfurt und dessen Auswirkungen auf den Cargobereich diskutiert. Des Weiteren wurde über Ergebnisse des BCC Security Boards informiert. Dies ist eine Arbeitsgruppe, in der verschiedene Branchenakteure mit Vertretern des LBA über derzeitige und künftige Sicherheitsmaßnahmen diskutieren.

Auch im Treffen der **A&B Working Group** wurden die Audits der Luftsicherheitsmaßnahmen und -kosten erörtert. Als Hilfestellung für die tägliche Arbeit erhielten die Vorstände der AOCs einen Leitfaden zur Vermeidung von Fehlentscheidungen im Bereich Haftungs-, Steuer- und Kartellrecht.

BARIG existiert seit 1951 und wurde 1993 als eingetragener Verein neu gegründet. Ziel des BARIG ist die Vertretung, Förderung und Sicherung der gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder. Mitglieder können alle internationalen und nationalen Airlines werden, die in Deutschland geschäftlich tätig sind.

BARIG hat zahlreiche Organe: die Mitgliederversammlung, das Executive Committee, das Cargo Committee, die Charges Working Group, die Distribution Working Group, die Taxes Task Force, die A&B Working Group und den Generalsekretär.

Die Mitgliederversammlung tagt regelmäßig. Die Mitgliedschaftsrechte werden durch die Delegates der Airlines ausgeübt.

Die 12 Mitglieder des Executive Committee werden von der Mitgliederversammlung gewählt und repräsentieren alle Regionen des Weltluftverkehrs.

Der Generalsekretär vertritt BARIG gerichtlich und außergerichtlich und führt die Geschäfte. Funktionen von BARIG werden derzeit wie folgt wahrgenommen:

Generalsekretär: Martin Gaebges

Chairman:

Andreas Kretzschmar, All Nippon Airways

Vice Chairman: Josef Bogdanski, Lufthansa

Cargo Committee:

In Personalunion: Martin Gaebges, BARIG Generalsekretär

Chairman Charges Working Group:

Rudolf Duckstein, BARIG Advisor

Chairman Distribution Working Group:

Christian Seymour, Emirates

Chairman Taxes Task Force:

Ronald Heilek, United Airlines

Chairman A&B Working Group:

Carlos Cardiga, AOC Frankfurt

Executive Committee:

Josef Bogdanski - Lufthansa (EC Chairman)

Henry Hasselbarth, Emirates

Michael Bentele, South African Airways

Andreas Kretzschmar, ANA

Christine Alig, Austrian Airlines

Cristian Lizana, LAN

Thorsten Lettnin, United Airlines

Thomas Müller, Cyprus Airways

Kimberley Long-Urbanetz, Delta Air Lines

Nicky Samarasinghe, Srilankan Airlines

Dr. Raphael von Heereman, TUI fly

Erika Partsch, Aegan Airlines

BARIG NEWS

Herausgeber: BARIG e. V.

Verantwortlich:

Martin Gaebges, Generalsekretär

Unterschweinstiege 8, 60549 Frankfurt

Tel: 069/23 72 88, Fax: 069/23 06 66

e-mail: BARIGeV@BARIG.org

Internet: www.BARIG.org

Sekretariat: Izabela Weinmann

Redaktion: Asger Schubert (verantwortlich),

Sandra Haischer, C&C Contact & Creation GmbH, Frankfurt a. M.

Grafik/Layout: Andreas Grzesitza, Frankfurt a.M.