

Sicherer Frachtflug: Rückgrat der KEP-Industrie

**Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Leserinnen und Leser,**

die Mitgliedsunternehmen des Bundesverbandes Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK) binden alle Verkehrsträger in ihre Systeme ein. Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind Kriterien, die im Expressgeschäft im Vordergrund stehen und die auf langen Distanzen nur mit dem Flugzeug gewährleistet werden können. Was an einem Tag produziert wird, muss oft am nächsten an einem anderen Ort zur Verfügung stehen – und daher über Nacht geflogen werden.

Die Sicherheit in den Netzwerken hat oberste Priorität bei den BIEK-Mitgliedern. Die Unternehmen setzen seit langem umfangreiche Sicherheitsprogramme um, die weit über die gesetzlichen Auflagen hinaus gehen. Der vom Gesetzgeber eingeschlagene Weg hin zu einer sicheren Lieferkette führt in die richtige Richtung. Dazu bedarf es einer raschen Überprüfung und Zertifizierung von Unternehmen als sogenannte Bekannte Versender.

Ein weiteres Thema ist der Schutz der Umwelt vor den negativen Einflüssen des Flugverkehrs.

Hier haben die BIEK-Unternehmen sowie die Flughäfen bereits wesentliche Erfolge erzielt, zum Beispiel durch den Einsatz von leiseren Flugzeugen und passivem Schallschutz.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre unseres Expressletters und des zugehörigen Flyers „Expressfracht ist Nachtfracht“.

**Ihr
Gunnar Uldall
Präsident des BIEK**

Luftfrachtsicherheit - Ein interministerieller Arbeitsstab zeigt neue Wege auf



Nach den versuchten Paketbombenanschlägen aus dem Jemen im Herbst 2010 hat die Bundesregierung unverzüglich reagiert und die Sicherheitsmaßnahmen im Bereich Luftfracht einer umfassenden Überprüfung unterzogen. Sicherheit im Luftverkehr hat höchste Priorität. Ein interministerieller Arbeitsstab Luftfrachtsicherheit unter Federführung des BMI und unter Beteiligung des BMVBS sowie weiterer Ressorts befasste sich eingehend mit den Konsequenzen, die sich aus diesen Vorfällen für die Kontrollen von Luftfracht im In- und Ausland ergeben. Es ist erklärte Zielsetzung des Arbeitsstabes, über geeignete Maßnahmen die Sicherheit in der Luftfracht zu erhöhen, mögliche Lücken im System zu schließen, dabei aber die Bedürfnisse

der Luftverkehrswirtschaft in angemessener Weise zu berücksichtigen. Der Bericht des Arbeitsstabs wurde am 8. Dezember 2010 vorgestellt. Die Verbesserungsvorschläge konzentrieren sich im Wesentlichen auf folgende drei Handlungsfelder:

- Verbesserung der Luftfrachtsicherheit im In- und Ausland, insbesondere an „unsicheren“ Drittstaaten-Flughäfen, sog. Hochrisikoflughäfen.
- Verbesserte Auswertung von Luftfrachtdokumentationen. Frachtbegleitende Unterlagen, die z. B. der Zoll in seinem Aufgabenbereich verwendet, sollen im Rahmen einer optimierten Risikoanalyse auch für die Luftfrachtsicherheit genutzt werden.
- Überprüfung der sog. sicheren EU-Lieferkette auf Verbesserungspotential unter Einbindung der Luftverkehrs- sowie Transportunternehmen und Optimierung der Zusammenarbeit aller mit der Aufgabe Luftfrachtsicherheit befassten Behörden.

Darüber hinaus soll das Bundesministerium des Innern (BMI) zukünftig bei konkreten Gefährdungssachverhalten die gesetzliche Möglichkeit erhalten, Flüge und Frachtimporte unmittelbar zu untersagen.

Am 19. Januar 2011 hat das Kabinett den Bericht zur Luftfrachtsicherheit zur Kenntnis genommen. BMI und BMVBS werden dem Haushaltsaus-

schuss des Deutschen Bundestages ein Fach- und Personalbedarfskonzept vorlegen, das die Maßnahmen zur Erhöhung der Luftfrachtsicherheit beschreibt.

Bis zum Herbst 2010 hatte das BMI eine Novelle des Luftsicherheitsgesetzes vorbereitet, um insbesondere Regelungen für den Frachtbereich, d. h. für die Beteiligten an der sicheren Lieferkette, ausdrücklich aufzunehmen. Die vorbereitete Novelle wird zurzeit aufgrund der versuchten Paketbombenanschläge aus dem Jemen dahingehend überprüft, ob die Rechtsgrundlagen für die nun vorgeschlagenen Maßnahmen ausreichend sind oder ob noch weitere Anpassungen vorgenommen werden müssen.

Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen wird die Sicherheit des Luftfrachtsystems weiter angehoben werden können, ohne die Wettbewerbsstellung des deutschen Standortes zu gefährden. Es gilt nun, die europäische Entwicklung weiterhin zu beobachten und die nationalen Maßnahmen im Kontext mit den Vorschlägen auf EU-Ebene zu überprüfen und ggf. anzupassen. Langfristiges Ziel muss es sein, einheitliche, europäische bzw. internationale Lösungen zu finden.

Jan Mücke
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Sichere Luftfrachtprozesse – Welche Herausforderungen gilt es zu bewältigen?



Hohe Sicherheitsanforderungen und Sicherheitskontrollen für Luftfracht

Obwohl die Sicherheitsanforderungen für Luftfracht immer sehr hoch waren, wurden mit der mehrfach geänderten Verordnung (EG) 2320/2002 und der derzeit gültigen Verordnung (EG) 300/2008 zusätzliche Anforderungen an die Durchführung von Sicherheitskontrollen für Luftfracht definiert. Luftfahrtunternehmen dürfen nur dann Frachtstücke zur Beförderung in einem Luftfahrzeug entgegennehmen, wenn sie selbst die entsprechenden Sicherheitskontrollen vorgenommen haben oder die Durchführung dieser von einem Reglementierten Beauftragten, einem Bekannten oder einem Geschäftlichen Versender bestätigt und quittiert wurde. Die Durchführung der Sicherheitskontrollen kann entweder manuell, mit Hilfe von technischen Systemen wie Röntgengeräten, Spurendetektoren und Druckkammern oder unter Einsatz von Spürhunden erfolgen.

Technische, organisatorische und personelle Lücken in den bestehenden Vorschriften

Aufgrund der heute bestehenden hohen rechtlichen Anforderungen für Luftfracht besteht u. E. kein Bedarf an weiteren Regularien. Stattdessen sollten bei der Umsetzung der bestehenden

Regularien Schutzlücken in den Bereichen Technik, Organisation und Personal adressiert werden, die sich nicht zwangsläufig im primären Verantwortungsbereich der Luftfrachtunternehmen befinden müssen.

Technische Lücken sind Folge der Nichtverfügbarkeit von Technologien, von technisch-physikalischen Grenzen und vom Fehlen einheitlicher Durchführungsbestimmungen der Sicherheitskontrollen. Die derzeit gängigen Röntgengeräte, die bei Luftfrachtpediteuren im Einsatz sind, scannen Sendungsgrößen von bis zu 1,70 m Breite und 1,80 m Höhe und einem Gewicht von bis zu 1.200 kg. Aufgrund der Sendungsgröße kann es vorkommen, dass ein Scanning mittels Röntgengeräten nicht möglich ist und eine manuelle Durchsuchung inklusive Sprengstoffdetektion notwendig wird. Die diesbezüglichen Kosten belaufen sich bei einer 2.000 kg Sendung auf bis zu 500 Euro. Bei der Sprengstoffdetektion treten Erkennungsprobleme auf und darüber hinaus können hochwertige und komplexe Produkte wie z.B. CT-Geräte nicht zerlegt und detailliert untersucht werden. Darüber hinaus werden auf nationaler Ebene unterschiedliche technische Systeme zur Durchführung der Sicherheitskontrollen zugelassen. Ob der Einsatz von Spürhunden bei Sicherheitskontrollen erlaubt ist, legen die einzelnen Länder fest. Diese Beispiele zeigen, dass die Einhaltung und Ausführung der rechtlichen Vorgaben mit den derzeit verfügbaren Verfahren und technischen Systemen in der Praxis mitunter gar nicht möglich ist.

Organisatorische Lücken ergeben sich einerseits aus dem vereinfachten Zulassungsverfahren für Bekannte und Geschäftliche Versender und andererseits aus den unzureichenden Kontrollen der Luftfrachtakteure. Bis Ende April 2010 war der Status des Bekannten und des Geschäftlichen Versenders durch Ernennung durch Reglementierte Beauftragte ohne behördliche Zulassung durch das Luftfahrtbundesamt (LBA) zu erreichen. Nach derzeitigem Stand sind Bekannte Versender durch das LBA zuzulassen. Die zweite organisatorische Lücke bildet sich durch die unzureichenden Kontrollen des LBA bei Bekannten Versendern und Reglementierten Beauftragten. Sie müssen zwar mit Vor-Ort-Kontrollen durch das LBA rechnen, diese sind derzeit unregelmäßig und stichprobenartig. Durchgeführte Kontrollen des LBA nach den jüngsten Paketbombenanschlägen haben Mängel bei einzelnen Bekannten Versendern und Reglementierten Beauftragten gezeigt.

Die personellen Lücken entstehen durch unzureichende und undifferenzierte Schulungen und Trainings des Sicherheitspersonals. Die Anforderungen an das Sicherheitspersonal sind hoch und es bedarf regelmäßiger Schulungen und Trainings, um das Personal in adäquater Weise auf die durchzuführenden Tätigkeiten einzuschu-

len und vorzubereiten. Die Bildauswertung von gescannter Fracht stellt eine komplexe Tätigkeit mit extrem hohen Anforderungen dar, bei der die Grenzen kognitiver Fähigkeiten des Menschen erreicht werden. Die Bilder sind zum Teil schwer analysierbar und unter zeitlichen Restriktionen auszuwerten.

Aktionismus vermeiden

Auf europäischer Ebene sowie auf internationaler Ebene bestehen bereits umfangreiche Rahmenbedingungen für die Luftfracht. Die konkrete Umsetzung erfolgt sehr unterschiedlich und eine Harmonisierung ist dringend notwendig. Auch wenn nun anhand der aktuellen Paketbombenfunde politische Rufe nach schärferen Sicherheitsbestimmungen laut werden, sollte dies nicht zu einem unverhältnismäßigen Aktionismus und zu nationalen Alleingängen führen. Änderungen in den Regelungen der Luftfrachtsicherheit sollten vor deren Einführung gut durchdacht und gemeinsam mit den an der Luftfrachtkette beteiligten Akteuren entwickelt werden. Eine hundertprozentige Sicherheit kann jedoch nie erzielt werden. Ziel muss es sein, eine möglichst hohe Sicherheit zu gewährleisten unter gleichzeitiger Sicherstellung der Praktikabilität ohne die Transportprozesse zu sehr zu stören und ohne die Kosten massiv zu erhöhen. Steigen durch die Umsetzung unausgereifter, unvollständiger ad-hoc-Entscheidungen die Kosten für Luftfracht, gefährdet dies die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfrachtakteure und des Verkehrsträgers Luft. Dies kann die Verlagerung der Warenströme auf andere Standorte oder sogar auf andere Verkehrsträger zur Folge haben. Durch den internationalen Charakter der Luftfracht ist eine international abgestimmte Vorgehensweise notwendig.

Sicherung der Luftfrachtkette – Fazit

Um die Luftfrachtkette zu sichern, ist es notwendig, alle an der Luftfrachtkette beteiligten Akteure zu vernetzen und in die Erarbeitung neuer bzw. Überarbeitung bestehender Regularien mit einzubeziehen. Dies betrifft insbesondere die Vernetzung zwischen der Wirtschaft und den Behörden, um durch Kooperation Anforderungen zu erarbeiten, die in der Praxis auch umsetzbar sind. Eine Harmonisierung der bestehenden Regularien und Koordination auf globaler Ebene ist dringend notwendig. Die Umsetzung der Anforderungen neuer und bestehender Regularien fordert die Entwicklung verbesserter Technologien. Eine langfristige Orientierung auf Basis von Risikoanalysen ist anzustreben. Der Fokus muss auf die gesamte Luftfrachtkette gelegt werden.

**Prof. Dr. Thorsten Blecker
und MMag. Irene Sudy**

*Institut für Logistik und Unternehmensführung
der Technischen Universität Hamburg-Harburg*

Weltweite Logistik und Verantwortung

Alles fing vor 38 Jahren mit einer zündenden Idee an: Anfang der siebziger Jahre erkannte der Wirtschaftsstudent Frederick W. Smith die Notwendigkeit, Pakete und Dokumente über Nacht zu transportieren – und damit deutlich schneller als bis dato möglich. Aus dieser Idee entstand das Unternehmen FedEx Express. Am 17. April 1973 hoben ein Dutzend Flugzeuge vom Flughafen Memphis ab, um Pakete in 25 Städte der USA zu bringen – Federal Express hatte seinen Betrieb aufgenommen. Damit wurde Frederick W. Smith, der heute noch als Vorstandsvorsitzender die Geschicke des Konzerns leitet, zum Pionier der modernen Express-Transportindustrie.

Heute sind weltweit mehr als 660 Flugzeuge und 41.000 Fahrzeuge für FedEx Express Kunden in mehr als 220 Ländern und Regionen unterwegs. Sie transportieren im Schnitt 3,5 Millionen Sendungen und rund 5.000 Tonnen Fracht pro Tag. Den deutschen Markt bedient FedEx seit 1984.

FedEx war der erste Express-Dienstleister, der das „Hub and Spokes“-System entwickelt und eingeführt hat, das bis heute Kern des Distributionsnetzwerkes des Unternehmens ist. Das zentrale Hub von FedEx fungiert als Sortierzentrum (Hub) für den Fluss der weltweit ankommenden Sendungen von den Speichen (Spokes), die in verschiedene Richtungen weiter verteilt werden. FedEx betreibt heute innerhalb seines internationalen Netzwerkes verschiedene regionale Zentralhubs, unter anderem in Nordamerika und der EMEA-Region (Europe, Middle East, Indian Subcontinent und Africa). Das Memphis SuperHub ist das zentrale Hub des internationalen Netzwerkes von FedEx und der Mittelpunkt des weltweiten Betriebs des Unternehmens. Das Hub in Paris, am Flughafen Roissy-Charles de Gaulle, ist das Hauptumschlagzentrum von FedEx in EMEA und das Hub am Köln Bonn Airport dient als Drehkreuz für Zentral- und Osteuropa.

Kerngeschäft von FedEx ist es, Güter von A nach B zu transportieren: Dabei ist sich das Unternehmen seiner Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt bewusst. Deshalb setzt FedEx innovative Technologien und alternative Antriebe wie Hybrid- und Elektro-Motoren ein, um die Auswirkungen des Express-Transports auf die Umwelt zu reduzieren. So sind beispielsweise mehr als 300 Hybrid-Transporter für FedEx unterwegs. Zudem modernisiert FedEx stetig seine Flugzeugflotte.

Um die Auswirkungen auf die Umwelt zu reduzieren hat sich FedEx verpflichtet, bis 2020 seine Flugzeugemissionen um 20 Prozent zu senken. Im gleichen Zeitraum will das Unternehmen die Kraftstoffeffizienz der Fahrzeugflotte um 20 Prozent erhöhen. Erste Effekte stellen sich bereits ein: Die von FedEx verursachten Flugzeug-Emissionen sind 2009 um über acht Prozent zurückgegangen, der Treibstoffverbrauch der Fahrzeugflotte sank um 14,1 Prozent.



FedEx in Deutschland

- Vor Ort seit: 1984
- Sitz: Kelsterbach bei Frankfurt a.M.
- Mitarbeiter: 1.600
- Fahrzeuge: 300
- Niederlassungen: 17
- Umschlagzentrum: Köln/Bonn

Solche Fortschritte sind das Ergebnis verschiedener Programme, Strategien und Innovationen, die bei FedEx entwickelt wurden. Zwei Beispiele dafür sind das Fuel-Sense-Programm im Flugbetrieb sowie die Strategie „Reduce, Replace, Revolutionize“ für Treibstoffersparnis, Umrüstung und Neuausstattung der Fahrzeugflotte. Das Fuel-Sense-Programm vereint 30 unterschiedliche Teams im FedEx Konzern, die gemeinsam nach neuen Möglichkeiten suchen, um den Treibstoffverbrauch im FedEx Flugbetrieb zu senken. Fuel Sense bestimmt auch die Pläne, ältere Flugzeuge durch energiesparendere Maschinen mit größerer Frachtkapazität zu ersetzen. So verbrauchen beispielsweise die neuen FedEx Flugzeuge vom Typ Boeing 777F nicht nur weniger Treibstoff als andere Modelle ihrer Klasse, sondern haben auch eine größere Reichweite und Frachtkapazität. Auch der Ersatz von Boeing-727-Maschinen durch die sparsamere Boeing 757 reduziert den Treibstoffverbrauch und senkt Treibhausgasemissionen.

In dem engen Transportnetz sind Nachtflüge für FedEx und seine Kunden unverzichtbar. Denn

entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit vieler Unternehmen in einer globalisierten Wirtschaft ist die Frage, wie schnell Waren oder Dokumente von A nach B gelangen.

Spätere Abhol- und Lieferzeiten bedeuten für Unternehmen längere Produktionszeiten und somit die Möglichkeit, nachmittags eingegangene Bestellungen aus dem Ausland noch am selben Tag bearbeiten und versenden zu können. Luftverkehr und Nachtflug sind daher enorm wichtige Wirtschaftsfaktoren für exportorientierte Unternehmen. Luftverkehr ist jedoch nicht nur ein Wachstumsmotor für Unternehmen, sondern für ganze Regionen rund um Flughäfen. Einer Studie von 2008 der Unternehmensberatung Booz Allen Hamilton zufolge hängen beispielsweise an jeder Stelle der am Köln Bonn Airport beschäftigten Menschen zwei weitere Arbeitsplätze – einer innerhalb und einer außerhalb der Region.

Bei allen Flügen und aller Expansion nimmt FedEx die Interessen und die Bedenken der Anwohner sehr ernst und arbeitet stetig daran, den Fluglärm zu reduzieren. Dazu modernisiert das Unternehmen seine Flugzeugflotte und investiert in leisere und effizientere Maschinen. Die Technologie moderner Turbinen reduziert den Fluglärm in großem Umfang. Die FedEx Piloten werden auch darin geschult, möglichst leise zu fliegen. FedEx Maschinen landen in einem kontinuierlichen Sinkflug, bei dem die Turbinen größtenteils ausgeschaltet sind. Das Verfahren heißt „Continuous Descent Approach (CDA)“ und ermöglicht eine leisere Landung. Zudem spart das CDA-Verfahren Treibstoff und schont die Umwelt, weil weniger Schadstoffe ausgestoßen werden. Das kommt allen Beteiligten zugute. So verbindet FedEx die Welt auf verantwortungsbewusste und gleichzeitig ressourcenschonende Weise.

Bernhard Schloemer
Managing Director Operations,
Zentral- und Osteuropa, FedEx Express



Mitglieder des BIEK:

- DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG
- Federal Express Europe, Inc.
- GO! General Overnight Service (Deutschland) GmbH
- Hermes Logistik Gruppe Deutschland GmbH
- Sovereign Speed GmbH (Fördermitglied)
- TNT Express GmbH
- UPS Deutschland Inc. & Co. OHG

Ausblick:

Der nächste BIEK-Expressletter erscheint im Winter 2011 zum Thema „Netzwerke“.

Impressum:

Geschäftsführung: Marten Bosselmann (V.i.S.d.P.)
Kontakt: Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e.V.
Dorotheenstraße 33 · 10117 Berlin
Tel. 030 / 20 61 78-6 · Fax 030 / 20 61 78-88 · info@biek.de · www.biek.de
Fotos dieser Ausgabe: Porträts PSts Jan Mücke, Prof. Dr. Thorsten Blecker, MMag. Irene Sudy (privat); FedEx Fotos © Federal Express Europe Inc.

Kreation & Grafik: www.cagefish.com

IM FOKUS

Sichere Luftfracht bei KEP-Diensten

Die BIEK-Mitglieder realisieren schon heute die gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsanforderungen und haben darüber hinaus eigene, sehr anspruchsvolle Sicherheitssysteme. Dazu zählen das Röntgen der Fracht und andere technische Kontrollen. Die beschleunigte Umsetzung der sicheren Lieferkette ist ein weiteres wichtiges Element zur Verbesserung der Sicherheit.

Darüber hinaus stimmen sich der BIEK und seine Mitgliedsunternehmen eng mit den zuständigen Ministerien und Behörden ab. Dieser partnerschaftliche Ansatz ist ein erfolgversprechender Weg zu einer sicheren Lieferkette.

Drei Kernpunkte müssen aus Sicht des Verbandes im Zentrum der Bemühungen um einen sicheren Luftfrachtverkehr stehen:

- **Informationsaustausch:** Zusammenarbeit von staatlichen Organen und BIEK-Mitgliedsunternehmen hinsichtlich möglicher Gefähr-

dungen, um frühzeitig reagieren und Gefahrenquellen abstellen zu können.

- **Harmonisierung der Sicherheitsanstrengungen:** Abstimmung von innerdeutschen, europäischen und globalen Sicherheitsanstrengungen, um eine globale Sicherheit zu gewährleisten.
- **Schaffung eines Sicherheitsnetzwerks:** Sicherheitsmaßnahmen der verladenden Wirtschaft, der Luftfrachtunternehmen und der Behörden müssen sich ergänzen, um effektive Lösungen finden und umsetzen zu können.

Luftsicherheit ist ein sehr komplexes Thema. Gefragt sind Lösungen, die das Sicherheitsbedürfnis optimal befriedigen, aber nicht in wirtschaftsschädigender Weise in den Warenfluss eingreifen.

Dr. Ralf Wojtek
Vorsitzender des BIEK

DER KEP-MARKT IN DEUTSCHLAND (KEP-Studie 2011)

Basisjahr 2010

- 2,33 Milliarden Sendungen (+ 7,1 % zum Vorjahr)
- 14 Milliarden Euro Umsatz (+ 5,4 % zum Vorjahr)
- 185.200 Beschäftigte

Trend 2011

- 2,44 Milliarden Sendungen (+ 4,8 % zum Vorjahr)
- 14,6 Milliarden Euro Umsatz (+ 4,4 % zum Vorjahr)

Trend 2015

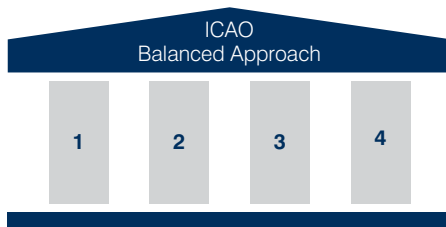
- 2,96 Milliarden Sendungen (+ 4,9 % pro Jahr)
- 17,3 Milliarden Euro Umsatz (+ 4,4 % pro Jahr)

Der Balanced Approach der ICAO – ein Instrument zur Versachlichung der Fluglärmdiskussion?

Der Fluglärm mit seinen negativen Umwelteffekten stellt eines der wichtigsten Probleme dar, dem sich sowohl die Flughäfen als auch die dort operierenden Airlines stellen müssen. Weltweit stieg in den vergangenen Jahren die lärmbedingte Betroffenheit der Bevölkerung in den Gemeinden in Nachbarschaft zu den Flughäfen stärker als der Luftverkehr selbst. Spätestens bei Aus- oder Neubauvorhaben von Flughäfen kommt es immer wieder zu Diskussionen, den Luftverkehr zu beschränken. Gleichzeitig bestätigen zahlreiche Studien den positiven Beitrag, den ein Flughafen zur wirtschaftlichen Entwicklung einer Region leisten kann.

Vor diesem Hintergrund entwickelte die internationale Zivilluftfahrtbehörde ICAO 2001 das Instrument des Balanced Approach, mit dem sicher gestellt werden soll, dass verschiedene Maßnahmen zur Reduktion des Fluglärms berücksichtigt werden und nicht nur kurzfristig eine einzelne Maßnahme zur Lärmreduktion eingesetzt wird. So soll eine systematische, flexible und global anwendbare Vorgehensweise, die trotzdem unterschiedliche Belange einzelner Flughäfen berücksichtigt, umgesetzt werden.

Der Balanced Approach umfasst vier Gruppen von Maßnahmen: **1.** Lärmreduktion an der Quelle; **2.** Flächennutzungsplanung und -verwaltung; **3.** flugbetriebliche Verfahren zur Lärmreduzierung; **4.** lärmbedingte Betriebsbeschränkungen.



Für eine ökonomisch und ökologisch verantwortliche Behandlung der Fluglärmpolitik stehen alle vier Säulen gleichberechtigt nebeneinander, wobei Betriebsbeschränkungen als stärkster Eingriff in die Geschäftsmodelle der Flughafennutzer im ICAO Ansatz nur als letztes Mittel angesehen werden. Dies beruht auf der Überlegung, dass eine Fluglärmdiskussion mittelfristig mit einer Konzentration auf eine präventive Flächennutzungsplanung und durch die Integration operationeller Maßnahmen kostengünstiger erreicht werden kann; gleichzeitig kann so dem

Flughafen und den betroffenen Fluggesellschaften größere Planungssicherheit gewährt werden.

Viele Flughäfen Europas setzen bereits verschiedene Maßnahmen zur Fluglärmdiskussion um, ohne einseitig auf eine einzige Maßnahme zu setzen. Dies geschieht jedoch auf eine teils unabgestimmte Art und Weise. Dabei offeriert die korrekte und systematische Anwendung des Balanced Approach einerseits den Vorteil, eine einheitliche Vorgehensweise möglichst aller europäischen Flughäfen zu garantieren, erlaubt dabei zugleich aber auch die Anwendung eines transparenten und für die Betroffenen nachvollziehbaren Verfahrens.

Der Balanced Approach ist im ICAO Doc 9829 (2004) beschrieben.

Prof. Dr. Johannes Reichmuth
Institutsleiter am DLR-Institut für Flughafenwesen und Luftverkehr

Weitere Informationen in der DLR Studie: Study on the Balanced Approach to noise management and its influence on the economic impact of air transportation (2010).