



Fraport FRApporter

Der Themendienst rund
um den Frankfurter Flughafen

01/18

- 02 **Ein Lächeln in der Luft**
Alison Rippier gibt dem Flughafen ihre Stimme
- 08 **Die Sicherheit im Brennpunkt**
Umbau bei Hessens größter Werkfeuerwehr
- 12 **Die bessere Alternative**
Stiftung ProRegion fördert junge Menschen





Ein Lächeln in der Luft

Alison Ripplier ist die Stimme hinter den Terminalsdurchsagen

„Passagiere gebucht auf den Lufthansa-Flug LH 102 nach München werden umgehend zum Flugsteig A 24 gebeten“ – diese Durchsagen kennt jeder, der schon mal geflogen ist. Aber wer kennt die Person, die am Flughafen Frankfurt zu dieser Stimme gehört? Alison Ripplier ist Schauspielerin und professionelle Sprecherin. Sie erzählt, worauf sie bei den Aufnahmen achtet und wie sie zum Beispiel schwierige Wortklippen umschifft.





Thomas Klisch kümmert sich um die technischen Belange der Terminaldurchsagen.

In einer kleinen Stichstraße im Frankfurter Stadtteil Sindlingen gibt es ein Flughafen-Terminal. Unsichtbar, zugegeben, und dennoch ist es für Alison Ripplier sehr präsent. Denn sobald sie im Tonstudio der Firma Sittig, dem Marktführer in digitaler Sprach- und Datenkommunikation, Platz nimmt und das Mikrofon ausrichtet, startet sie ihr Kopfkino. „Ich begeben mich ins Terminal des Frankfurter Flughafens und stelle mir vor, wie ich angesprochen werden möchte, wenn ich mich dort befinde: Bin ich genervt, weil die Kinder quengeln oder der nächste Geschäftstermin anstrengend sein wird? Bin ich voller Vorfriede auf den Urlaub und genieße das Flair? Bin ich etwas unruhig, weil ich nicht weiß, wo ich hin muss? Das alles versuche ich in die Ansagen miteinfließen zu lassen und eine freundliche Seriosität zu vermitteln.“

„Der Flughafen ist eine eigene Welt mit ihrer ganz eigenen Sprache.“

Alison Ripplier, Sprecherin

Alison Ripplier ist die Stimme der deutschen und englischen Durchsagen an Deutschlands größtem Luftverkehrsdrehkreuz. Eine waschechte Frankfurterin, seit 2001 als „Anneliese Hesselbach“ und in vielen anderen Rollen im Stalburg-Theater auf

der Bühne zu sehen und zusätzlich professionelle Sprecherin, die Großunternehmen ihre Stimme leiht. „Am Flughafen habe ich 2005 angefangen“, erklärt sie, „damals ausschließlich in englischer Sprache. Seit 2012 spreche ich zusätzlich die deutschen Ansagen. Ich musste mich auch erst mal mit dem Vokabular auseinandersetzen, das ist eine eigene Welt mit ihrer ganz eigenen Sprache. Viele meiner Jobs sind eher kurzfristige Projektarbeiten, aber das hier geht schon richtig lang und ich finde es schön zu merken, wie man mit dem Flughafen mitgewachsen ist.“

Reduzierte Beschallung

Zum Vergleich: 2005 starteten und landeten 52 Millionen Passagiere in Frankfurt, 2017 waren es 64 Millionen Passagiere. Neue Airlines kamen hinzu, ebenso neue Destinationen, Gate-Bezeichnungen wurden geändert oder ergänzt. Bereits jetzt laufen die Vorbereitungen für den Tag, an dem Terminal 3 offiziell eröffnet. Gleichzeitig hat sich einer der weltweit bedeutendsten Flughäfen der „Silent Airport“-Philosophie verschrieben. Früher hallten in Spitzenzeiten alle zehn Sekunden Durchsagen und Aufrufe durch die Terminals, das summierte sich täglich zu einem Informationsozean, in dem die wirklich wichtigen Aufrufe wie zum Beispiel nach verloren gegangenen Kindern oder kurzfristigen Gate-Wechseln manchmal schlicht untergingen. Seit der Einführung des



32.606
 Lautsprecher sind in Terminal 1 und 2 installiert.

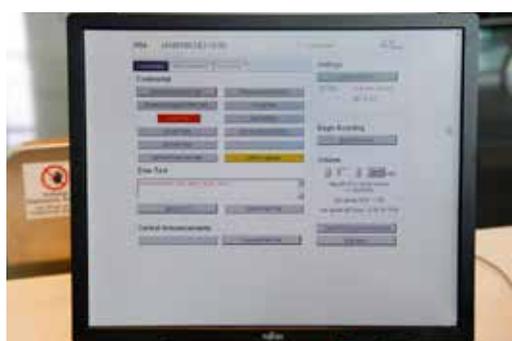
Silent-Airport-Betriebs vor drei Jahren haben sich die Durchsagen von durchschnittlich 23.000 im Monat auf knapp 14.000 reduziert. Das sorgt für eine ruhigere, entspanntere Atmosphäre, die das Stress-Level der Reisenden spürbar senkt und gleichzeitig die als lästig empfundene Dauerbeschallung aller Flughafennutzer in den Terminals deutlich verringert.

Ausgeklügelte Software

Die digitale Technik übernimmt parallel immer mehr die (lautlose) Kommunikation mit dem Passagier, die ihn sicher und individuell zu seinem Ziel lotst: Apps informieren jederzeit über aktuelle Flugdaten und Gates, die gleichzeitig in den Terminals und Gate-Bereichen auf Infotafeln und

Bildschirmen zu lesen sind und darüber hinaus die durchschnittliche Wegezeit zum jeweiligen Abflug-Gate wissen. Trotzdem, ganz ohne Durchsagen geht es nicht. Rund 90 Fraport-Beschäftigte arbeiten dafür im Schichtdienst rund um die Uhr am Informationsschalter und koordinieren die Aufrufe. „Der Mitarbeiter gibt die Flugnummer ein, über das Fluginformationssystem werden weitere Informationen, etwa zum Gate oder zur Destination, abgerufen und die Software übernimmt den Rest, indem sie die Ansage zusammenfügt und in einem vordefinierten Bereich im Terminal verbreitet“, erklärt Thomas Klich, der unter anderem in enger Abstimmung mit Infodienst-Leiter Dennis Wildhirt sowie dem Tonstudio, für die technische Seite beim Sprachverarbeitungssystem und den Terminalsprechungen verantwortlich zeichnet.

Eine Mitarbeiterin koordiniert einen Aufruf mithilfe des Fluginformationssystems.





„Meine Stimme soll dem Passagier das Gefühl geben: Keine Sorge, hier weiß jemand, wo es langgeht.“

Alison Ripplier, Sprecherin



Mehr als 60.000 Audiodateien sind im System gespeichert.

Experte mit Erfahrung

„Wir haben hier den Idealfall eines IT-Experten, der früher selbst am Infoschalter gearbeitet hat“, verrät Carmen Giese (Marketing Fraport-Informations- und Kommunikationsleistungen) ein Geheimnis des erfolgreichen Systems. Noch während seiner Ausbildung zum Kfz-Mechaniker am Flughafen hatte Klich gemerkt, dass er sich einen neuen Beruf, aber auf keinen Fall einen neuen Arbeitsplatz vorstellen konnte. Also büffelte er abends fürs Abitur und begann nach der Ausbildung ein Betriebswirtschaftsstudium mit den Schwerpunkten Wirtschaftsinformatik und Public Management. Nebenbei arbeitete er am Infoschalter des Flughafens und profitiert bis heute von diesen Erfahrungen. Als Projektverantwortlicher für verschiedene IT-Entwicklungen habe er zudem Glück, „nicht nur am Rechner zu sitzen“, sondern weiterhin oft im Terminal unterwegs zu sein. Besonders angetan hat es ihm die Aussicht aus der Kanzel der Vorfeldkontrolle: „Von dort wirkt das Geschehen auf dem Vorfeld wie eine Miniaturausgabe für die Modelleisenbahn.“

„Der Flughafenbetreiber legt Wert darauf, dass die Ansagen freundlich und fürsorglich gesprochen werden.“

Alison Rippier

Damit auch in den Terminals alles reibungslos und sicher läuft, ertönen die Durchsagen. „Von Beginn an hat der Flughafenbetreiber Wert darauf gelegt, dass die Ansagen freundlich und fürsorglich gesprochen werden“, berichtet Rippier, „auch wenn sich manche Fluglinie besonders beim letzten Aufruf einen strengeren Unterton wünscht.“ Gemeinsam mit Tontechniker Frank Fischer feilt sie entsprechend an den Aufnahmen, die in der Regel einmal im Monat aktualisiert werden. Mitunter

warten echte Stolpersteine, zum Beispiel „Passagiere gebucht auf den Lufthansa-Flug LH 1382 nach Bydgoszcz“ oder „gebucht auf den Aeroflot-Flug SU 2303 nach Moskau-Sheremetyevo“. Woher weiß sie, wie der Ort oder die Fluglinie ausgesprochen werden? „Wenn ich mir nicht sicher bin, suche ich im Internet die richtige Aussprache. Oft hilft mir auch mein Tontechniker, wenn er bei einer anderen Aufnahme in Originalsprache den Ort oder die Fluglinie bereits gehört hat.“

„Ein Lächeln hilft immer!“

Manchmal sind es ganze Sätze, die sie einspricht, oft aber auch nur Textbausteine wie Uhrzeit, Gate oder Reiseziel, die einzeln aufgenommen und dann von der Software zusammengeführt werden. „Das klingt aber meistens so natürlich, dass mich Menschen, wenn sie erfahren, was ich mache, ganz oft fragen: Du bist das, die den ganzen Tag am Flughafen am Mikrofon sitzt?“, berichtet sie schmunzelnd. Gibt es einen Satz, den sie nur zu gern sagen würde? Alison Rippier lacht: „Ja, den gibt es tatsächlich, und der lautet: Elvis has left the building. Ich weiß, das ist purer Nonsense, aber genau das würde mich reizen: Für einen Moment die Geschäftigkeit zu unterbrechen und kurz aufhören zu lassen, vielleicht sogar ein Lächeln ins Gesicht zu zaubern. Sie haben mich vorhin gefragt, was ich mir bei den Aufnahmen vorstelle. Das ist nicht nur die Situation im Terminal, sondern auch dieses: Meine Stimme soll dem Passagier das Gefühl geben: Keine Sorge, hier weiß jemand, wo es langgeht. Und ein Lächeln beim Sprechen hilft immer!“



Mehrmals im Jahr sitzt Alison Rippier im Tonstudio der Firma Sittig.



Die Feuerwache 4 im Norden des Flughafens wurde erst 2011 in Betrieb genommen.

Die Sicherheit im Brennpunkt

Annette Rückert arbeitet bei der größten Werkfeuerwehr Hessens

Der Flughafen Frankfurt gehört zu den bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuzen der Welt. Auf über 20 Millionen Quadratmetern arbeiten mehr als 80.000 Menschen und sorgen dafür, dass an Spitzentagen rund 220.000 Passagiere eine gute und sichere Reise haben. Die Flughafenfeuerwehr trägt einen wichtigen Teil dazu bei, entsprechend komplex sind die Anforderungen an Personal und Ausstattung. Eine Neustrukturierung der Feuerwachen soll den hohen Sicherheitsstandard auch für die Zukunft garantieren. Annette Rückert kennt und benennt die Details.

Seit fünf Jahren arbeitet Dr. Annette Rückert als Leiterin Vorbeugender Brand- und Explosionsschutz in ihrem Büro in der Feuerwache 1 am äußersten Ostrand des Flughafengeländes. Bei der Frage nach ihrem Lieblingsplatz muss Rückert nicht lange überlegen: „Das ist tatsächlich mein Schreibtisch, mit dem imposanten Blick auf das Vorfelddeschehen. Hier bin ich mitten im Flughafen“, sagt sie. In den fünf Jahren hat sie das Flughafen-Panorama schon sehr oft gesehen – und dennoch ist sie immer wieder neu fasziniert. In voraussichtlich zwei Jahren jedoch wird sie sich von diesem Blick verabschieden müssen, die Tage der „Wache 1“ sind gezählt. Die Flughafen-Werkfeuerwehr will vom Vier- auf ein

Drei-Wachenkonzept umstellen, der Bauantrag für die entsprechenden Neu- und Umbauten ist gestellt, mit einer Baugenehmigung wird im Frühjahr 2018 gerechnet, geplante Einweihung: 2020.

Moderner und effektiver

Der Flughafen wächst und wächst, gleichzeitig soll die Zahl der Feuerwachen auf dem Gelände von vier auf drei reduziert werden – wie passt das zusammen? Annette Rückert nickt: „Es ist richtig, die Zahl der Wachen wird reduziert, denn die Personenzahl wird größer. Ein Neubau der Feuerwache 3 war dringend notwendig, eben-

so eine Modernisierung und Erweiterung der Feuerwache 2. Parallel führen wir einige Bereiche, die vorher räumlich getrennt waren, zusammen, das fördert und erleichtert zusätzlich die Zusammenarbeit.“ Konkret sehen die Planungen so aus: Die Feuerwache 1 wird endgültig geschlossen, die Feuerwache 2 im Norden des Flughafens wird erweitert und modernisiert, Feuerwache 3 wird nahe des jetzigen Standorts in der Cargo City Süd neu gebaut und erhält unter anderem eine eigene Sicherheitsschleuse zum Vorfeld. Feuerwache 4 nahe der Landebahn Nordwest ist erst seit April 2011 in Betrieb und bleibt unverändert.

Vertraute Symbole

Wenn Annette Rückert die Baupläne studiert, sind ihr viele Fachbegriffe und Symbole bestens vertraut: Sie ist promovierte Bauingenieurin und kam 2002 zum Flughafenbetreiber, um die Projektleitung für den Bau des Mönchswaldtunnels zu übernehmen – dazu gehörten auch manche Beratungen mit den Kollegen von der Feuerwehr, die die brandschutztechnischen Einrichtungen überprüften. Kurz vor Abschluss des Projekts schlug man ihr vor, sich für die Leitung des Vorbeugenden Brandschutzes zu bewerben. Voraussetzung: eine zweijährige Ausbildung zum höheren feuerwehrtechnischen Dienst. Rückert nahm die Feuerprobe an („Keine Frage, als Feuerwehrfrau im abwehrenden Brandschutz muss man körperlich fit sein, das ist anstrengend“) und hat es nie bereut. Heute kümmert sie sich unter anderem um die Brandsicherheitsdienstleistungen der Werkfeuerwehr, das sind Wartung von Feuerlöschern, Genehmi-



Wenn Annette Rückert die Baupläne studiert, sind ihr viele Fachbegriffe bestens vertraut.

gung feuergefährlicher Arbeiten, die Budget- und Personalplanung des Vorbeugenden Brandschutzes oder überprüft bei Bauanträgen für Gebäude auf dem Flughafengelände, ob zum Beispiel die Brandschutzstandards eingehalten werden.

Hilfreiches Fachwissen

Dass sie den Neu- und Umbau der Wachen in Zusammenarbeit mit den anderen Fachabteilungen mitgestalten kann, empfindet sie, wie alle Beteiligten, als gelebtes Beispiel für die Unternehmenskultur bei Fraport. Ihre Fachkenntnisse helfen in beide Richtungen: „Seitdem ich bei der Feuerwehr bin, habe ich ein ganz anderes Verständnis für

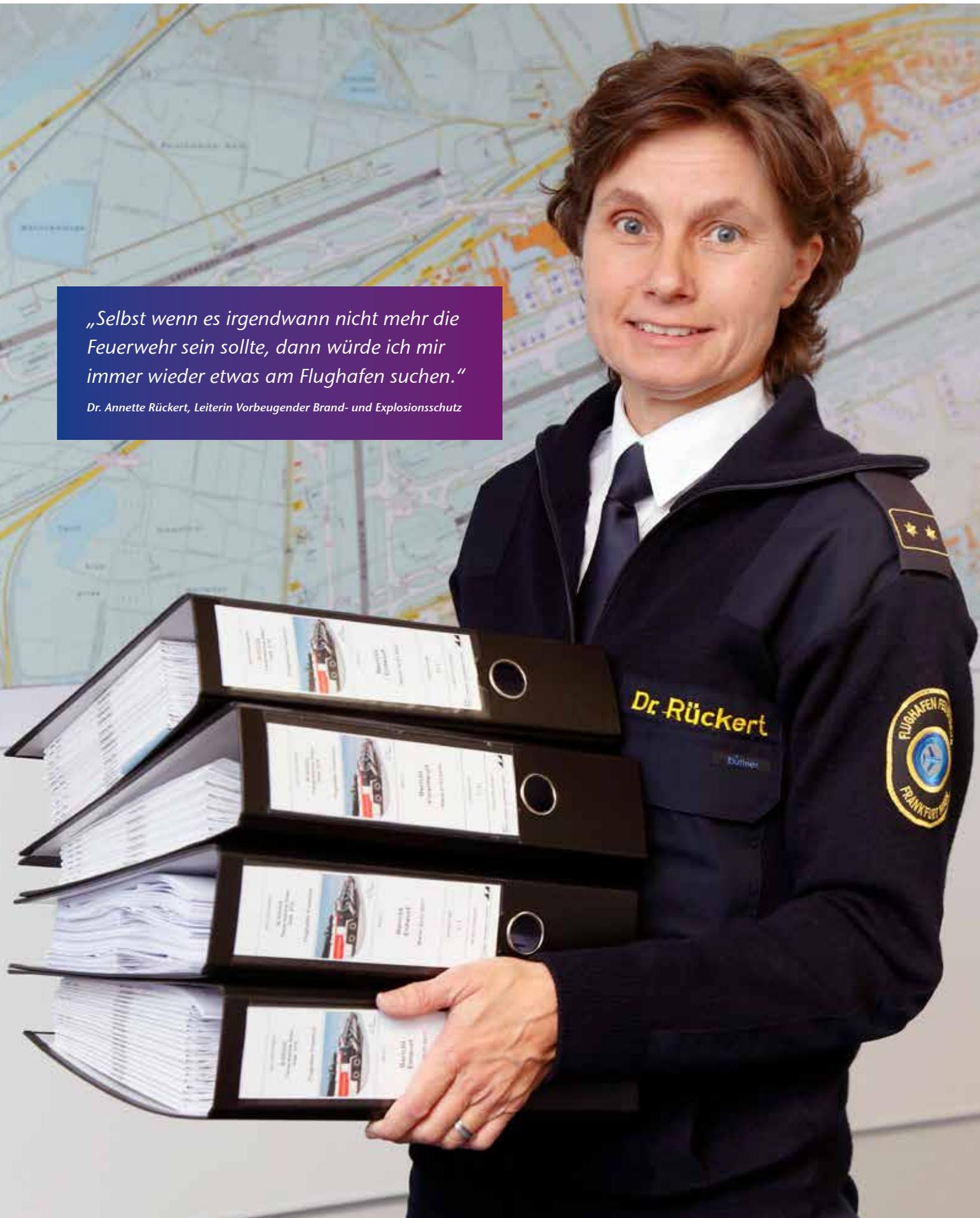
Die Flughafenfeuerwehr in Zahlen



In 180 Sekunden zur Stelle!

*„Selbst wenn es irgendwann nicht mehr die
Feuerwehr sein sollte, dann würde ich mir
immer wieder etwas am Flughafen suchen.“*

Dr. Annette Rückert, Leiterin Vorbeugender Brand- und Explosionsschutz



die Anforderungen. Natürlich ist der Brandschutz immer wichtig, aber durch den Perspektivwechsel weiß ich, warum es zum Beispiel unabdingbar ist, Rettungskräften in einem brennenden Gebäude so viel Zeit wie möglich zu verschaffen, damit sie retten, bergen und löschen können.“ Es sei zudem sicherlich ein Vorteil, die „Sprache des Baus“ zu sprechen und gemeinsam mit ihrer Kollegin Martina Rickes – die Architektin arbeitet heute ebenfalls bei der Werkfeuerwehr – den Planern zu vermitteln, wie die Feuerwehr funktioniert, warum zum Beispiel eine bestimmte Anordnung der Räumlichkeiten sinnvoll und notwendig ist. „Es gibt noch einen Unterschied, wenn Sie eine Feuerwache planen“, fügt sie hinzu, „wir sind rund um die Uhr 24 Stunden hier. Das erfordert ganz andere Standards als beispielsweise in einem Bürogebäude, das die meisten Beschäftigten in der Regel um 17 Uhr verlassen.“

Etwa 5.500 Meldungen verzeichnet die Feuerwehr-Statistik im Jahr am Flughafen Frankfurt, das sind durchschnittlich 15 am Tag.

Etwa 5.500 Meldungen verzeichnet die Feuerwehr-Statistik im Jahr am Flughafen Frankfurt, das sind durchschnittlich 15 am Tag. Häufig handelt es sich um Einsätze wie ein qualmender Mülleimer, ein Wasserrohrbruch, ein steckengebliebener Aufzug oder Fehler im Umgang mit Gefahrgütern. Mitunter muss die Werkfeuerwehr aber auch mit umfangreichem Gerät ausrücken, weil zum Beispiel ein Flugzeug Probleme mit dem Fahrwerk meldet. Die Vorgaben der EASA (Europäische Behörde für Sicherheit in der Zivilluftfahrt) und der ICAO (In-

ternationale Zivilluftorganisation) sind streng: Auf einem international bedeutenden Luftverkehrsdrehkreuz wie Frankfurt gilt die 180-Sekunden-Regel, das heißt, zwischen Alarm und Eintreffen am Einsatzort auf dem Vorfeld dürfen maximal drei Minuten vergehen – so lange kann ein Flugzeugumpf das Feuer mit seinen giftigen Gasen abschirmen, bevor diese ins Innere dringen. Und diese Regel wird genau kontrolliert. Rückert weiß: „Vor der Inbetriebnahme der Feuerwache 4 war ein Mitarbeiter des hessischen Verkehrsministeriums da und hat mit der Stoppuhr überprüft, ob wir die 120-Sekunden-Regel einhalten, die dort wegen der kürzeren Wege an der neuen Landebahn gilt.“

Attraktiver Arbeitsplatz

In zweieinhalb Jahren sollen die Baumaßnahmen abgeschlossen und die Gebäude samt Werkstätten, Schulungs-, Aufenthalts-, Sport- und Ruheräumen betriebsbereit sein. Dann heißt es Abschied nehmen vom lieb gewonnenen Blick – allerdings ändert sich, zum Glück, nur die Perspektive. Denn so wenig dieser Blick an Reiz verloren hat, so wenig hat der gesamte Flughafen an Attraktivität eingebüßt, versichert Annette Rückert, „weil der Job immer wieder anders war, ob früher in der Bau-Projektleitung oder heute im Vorbeugenden Brandschutz. Das Aufgabenspektrum ist so vielfältig – selbst wenn es irgendwann nicht mehr die Feuerwehr sein sollte, dann würde ich mir immer wieder etwas am Flughafen suchen.“



Der Flughafen Frankfurt verfügt über die leistungsfähigste Werkfeuerwehr der Bundesrepublik. Rund 350 Männer und Frauen arbeiten (noch) auf vier Feuerwachen und sind für den Gebäude- wie den Flugzeugbrandschutz zuständig. Die Einsatzabteilungen sind in 24-Stunden-Dienste eingeteilt. 60 Einsatz- und Spezialfahrzeuge sowie 40 Abrollbehälter stehen zur Verfügung. Mit ihnen rückt die Flughafenfeuerwehr im Jahr zu rund 5.500 Alarmen auf dem Flughafengelände selbst und auf Anforderung auch auf benachbarte Bundesstraßen oder Autobahnen aus. Je nach Risikoeinstufung der Gebäude muss die Werkfeuerwehr innerhalb von drei, fünf oder zehn Minuten jeden Ort auf dem Flughafengelände erreichen – und damit deutlich strengere Vorgaben als alle anderen Feuerwehren erfüllen. Ihre imposantesten Fahrzeuge sind die Großflughafen-Löschfahrzeuge, 135 Stundenkilometer schnell und knapp 50 Tonnen schwer. Sie können mindestens 5.300 Liter Löschmittel pro Minute 80 Meter weit werfen. Zur Flughafenfeuerwehr gehört auch der Rettungsdienst am Airport. Mehr als 50 Rettungskräfte besetzen sechs Rettungswagen, ein Notarztinsatzfahrzeug, einen Geländerettungstransporter sowie ein Rettungsmittel, das für Einsätze in Tiefgaragen konzipiert ist. Die Airport-Rettung rückt pro Jahr zu rund 6.500 Alarmen aus.



Mit dem Rückepferd unterwegs: Beim Verein Zugferd leisten junge Leute wertvolle Naturschutzarbeit im Wald.

Die bessere Alternative

Flughafen-Stiftung ProRegion fördert berufliche Integration junger Menschen

Die Projekte heißen BiBer, Pilot oder Zugferd, und sie helfen mit teils unkonventionellen Methoden jungen Menschen, die im normalen Schul- und Ausbildungsalltag verloren gegangen sind. Unterstützt werden diese Initiativen auch von der Stiftung ProRegion, die im Juli 1999 von der Flughafen Frankfurt/Main AG gegründet wurde. Geschäftsführer Wolfgang Haas zieht nach fast 20 Jahren Bilanz.

An den ersten Brief von Frank Sobanski kann sich Wolfgang Haas noch gut erinnern, obwohl die schriftliche Kontaktaufnahme bereits elf Jahre zurückliegt: „In der Anfrage des Vereins Zugpferd ging es um Gelder für die Finanzierung eines Geschirrs für ein Rückepferd“, berichtet der Geschäftsführer der Stiftung ProRegion, „und wir fragten uns als Erstes: Was bitte ist ein Rückepferd?“ Die Fragezeichen lösten sich rasch auf, als Haas und weitere Stiftungsmitglieder den Qualifizierungsverein für benachteiligte Jugendliche in Mühlheim besuchten, wo die jungen Leute wertvolle Naturschutzaufgaben im Wald verrichten, unter anderem eben mit einem Pferd, das beim Holzrücken (dem Transport von Baumstämmen zum nächsten Forstweg) tatkräftig mithilft.

„Geschaut und gestaunt“

„Sie haben geschaut und gestaunt“, erinnert sich auch Vereinsvorsitzender und Sozialarbeiter Sobanski schmunzelnd an den Premieren-Besuch. Doch die Stiftungsmitglieder waren so überzeugt, dass sie nicht nur den Antrag für das Geschirr bewilligten, sondern gleich die nächste Vorstandssitzung und ein weiteres Treffen vor drei Jahren dort stattfinden ließen. „Wir arbeiten sehr arbeitsmarktnah, das heißt, dass das technische Werkzeug möglichst auf dem neuesten Stand sein muss. Deshalb sind die Zuwendungen der Stiftung ProRegion für diese Investitionskosten so wichtig, ohne sie könnten wir das nicht leisten“, berichtet Sobanski. Zusätzlich kommen regelmäßig Fraport-Auszubildende für gemeinsame Projekt-tage nach Mühlheim und arbeiten mit den Jugendlichen zusammen.

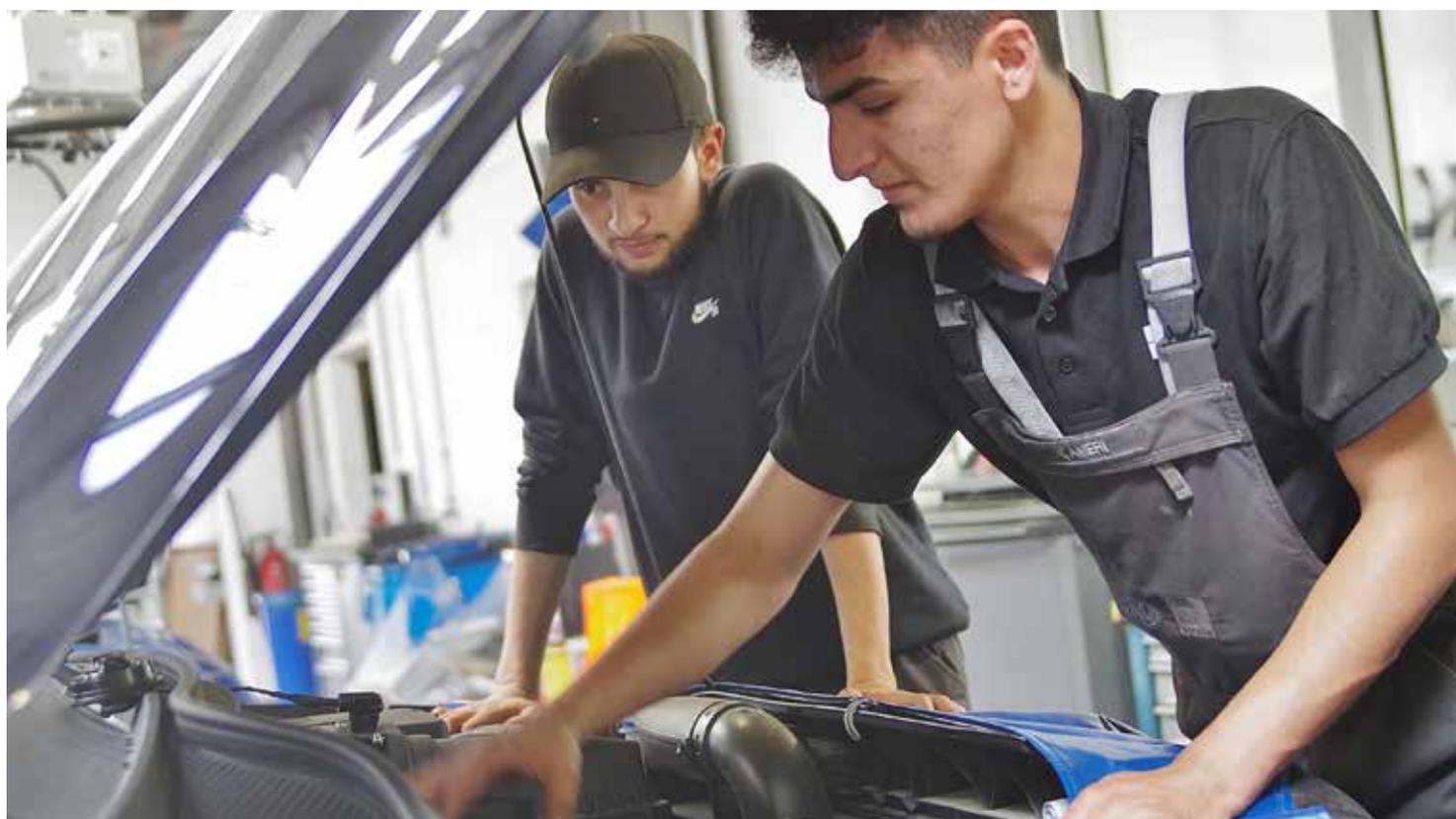
Niederschwellige Angebote

Die Bildungslandschaft hat sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten enorm verändert. Heute sind niederschwellige Angebote unabdingbar, um junge Menschen mit einer problematischen Schullaufbahn auf ein geregeltes Berufsleben vorzubereiten. Die Stiftung „ProRegion – Flughafen-Stiftung zur Förderung der beruflichen Bildung“ (so der offizielle Name) hilft daher Einrichtungen, die zur Verbesserung der Ausbildungs- und Beschäftigungsfähigkeit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen beitragen. Die Fraport AG hat dazu ihre Stiftungsaktivitäten zentral gebündelt; das Stiftungsvermögen der Erich-Becker-Stiftung wurde vollumfänglich in das Stiftungskapital von ProRegion überführt. „Dieses Unternehmen nimmt seine soziale Verantwortung in erheblichem Umfang wahr. Andere Stiftungen kämpfen derzeit zum Beispiel angesichts der Kapitalmarktentwicklung mit der fast nicht vorhandenen Verzinsung ihres Kapitals – die Fraport AG jedoch garantiert eine stabile Verzinsung“, erklärt Haas, im Hauptberuf Leiter Berufsbildung im Fraport-Bereich Personalserviceleistungen.

Hier geht es zu:

**Zugpferd e. V.
Gesellschaft für Jugendbeschäftigung e. V.
Innovative Produktionsschule Dreieich**

Auch die Gesellschaft für Jugendbeschäftigung kümmert sich um die Ausbildung junger Menschen.





„Die Fraport AG nimmt ihre soziale Verantwortung in erheblichem Umfang wahr.“

Wolfgang Haas, Leiter Berufsbildung

Erfreulich verständlich

Begonnen hatte alles vor fast genau 20 Jahren. Damals gab es einen eklatanten Mangel an Ausbildungsplätzen in Deutschland. Statt mit punktuellen Aktivitäten entgegenzusteuern, schlug Mitinitiator Gerold Schaub – der noch heute dem Beirat angehört und wie alle Gremienmitglieder ehrenamtlich tätig ist – die Gründung einer Stiftung vor. Seitdem fördert sie, unabhängig von der Unternehmenssituation, mittel- und langfristige Projekte. Das Antragsformular ist erfreulich verständlich und knapp gehalten, „außerdem sind

wir jederzeit bereit, im Vorfeld gegebenenfalls Hilfestellung zu leisten“, versichert der Geschäftsführer. 30 bis 40 Anträge werden jedes Jahr eingereicht, 2017 gaben die Stiftungsgremien Förderzusagen in Höhe von rund 492.000 Euro frei. Seit der Gründung der Stiftung 1999 wurden insgesamt knapp acht Millionen Euro verteilt.

Pilotprojekt am Gymnasium

Einer der größten Fördermittel-Empfänger ist die Gesellschaft für Jugendbeschäftigung e. V. (gjb) in Frankfurt, die mit der Stiftung mehrere Projekte



Die technische Ausrüstung bei Zugferd e. V. muss stets auf dem neuesten Stand sein, doch das ist kostenintensiv.

im Rahmen des „Frankfurter Ausbildungsprojekts“ durchführt. „Dank der Zuwendungen können wir unser kommunales Basisprogramm aufstocken beziehungsweise ergänzende Projekte andocken“, erläutert Geschäftsführerin Petra Lölkes, „das ermöglicht es uns, Bewährtes weiterzuführen, aber auch immer wieder etwas Neues auszuprobieren. Aktuell beispielsweise gibt es ein Pilotprojekt an einem Oberstufengymnasium mit Schülerinnen und Schülern, die Gefahr laufen, das Abitur nicht zu schaffen. Gemeinsam versuchen wir herauszufinden, ob eine betriebliche Ausbildung die bessere Alternative wäre.“

Schulabschluss keinen Ausbildungsplatz gefunden haben, sondern auch an Schul- und Ausbildungsabbrecher. „Die IPS macht den Jugendlichen ein anderes Bildungsangebot“, erklärt Projektleiter Wolf-Dieter Petri. Das Projekt zielt auf junge Erwachsene ab, die älter sind als 18 Jahre oder mehr als zehn Schulbesuchsjahre hinter sich haben und damit durch alle anderen Förderraster fallen. „Die Berufsschule selbst hat kein Budget für diese Klientel“, sagt Petri, „aber mit der Unterstützung

Welcher Beruf passt zu mir? Oft hilft schon ein Praktikum weiter.

Die jungen Projektteilnehmer erleben eine völlig neue Wertschätzung ihrer Person – und der Arbeitsmarkt profitiert ebenfalls.

Auf der Internetseite der Stiftung sind derzeit mehr als 15 Projekte aufgelistet, darunter auch eines an der Max-Eyth-Schule in Dreieich, das Haas besonders am Herzen liegt, „weil mir imponiert, mit welchem Engagement sich die Lehrer hier einbringen.“ Die Innovative Produktionsschule (IPS) ist eine Abteilung im Verein der Förderer und Freunde der Max-Eyth-Schule e. V. Das Angebot richtet sich nicht nur an Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 16 bis 25 Jahren, die trotz





Dank der Innovativen Produktionsschule (IPS) in Dreieich schaffen viele Jugendliche den Sprung in die reguläre Ausbildung.

der Stiftung und weiteren Zuwendungen aus dem Kreis Offenbach, können wir eine Krankenpflegerin, zwei Werkstattpädagogen sowie die sozialpädagogische Betreuung finanzieren, aber auch Deutschkurse für Flüchtlinge oder die Fahrtkosten fürs Praktikum.“ Das Resultat: Die Projektteilnehmer erleben eine völlig neue Wertschätzung ihrer Person – und der Arbeitsmarkt profitiert ebenfalls. „70 bis 80 Prozent dieser Schüler bekommen einen regulären Ausbildungsplatz – das ist eine sensationell hohe Quote“, unterstreicht Petri.

Echte Perspektiven bieten

„Generell habe ich großen Respekt für alle Lehrer in unseren Projekten“, sagt Haas, „denn sie bewegen sich in einem ganz anderen Spannungsfeld und sind mit komplett anderen Problemen konfrontiert als wir hier in einem Unternehmen.“ An der weiterhin angespannten kommunalen Haushaltssituation wird sich kurzfristig nichts ändern. Gleichzeitig wächst der Druck, den jungen Flüchtlingen, die in den vergangenen drei Jahren nach Deutschland gekommen sind, eine echte Perspektive zu bieten, ohne die chronisch schma-

len Etats der Ausbildungseinrichtungen gänzlich zu überfordern. „Wir sind uns dieser Herausforderung sehr bewusst“, sagt Haas, „deshalb haben wir auch unseren Stiftungszweck neu formuliert.“ Dort heißt es jetzt unter anderem an einer Stelle

„Wir sind uns dieser Herausforderung sehr bewusst.“

Wolfgang Haas, Leiter Berufsbildung

ergänzend: „Zweck der Stiftung ist die Förderung der beruflichen Bildung und der sozialen Integration von jungen Menschen in der Region Rhein-Main.“ Nur wer einen Ausbildungs- oder Arbeitsplatz hat, wird sich hier langfristig integrieren können – und wollen. So richtet sich auch der Blick von Haas konsequent nach vorn – trotz oder gerade wegen erfolgreicher Stiftungsarbeit seit (fast) 20 Jahren.



Die praktische Arbeit steht im Vordergrund des Projekts in Dreieich.

Das ist die Stiftung ProRegion

Geförderte Projekte seit 1999: 467
 Zugesagte Fördermittel seit 1999: 7.991.000 Euro
 Geförderte Projekte 2017: 25
 Zugesagte Fördermittel 2017: 451.000 Euro
 Ausgezählte Fördermittel 2017: 492.000 Euro

Stiftungsvorstand: Vorsitzende: Silke Niehaus (Zentralbereichsleiterin „Personalserviceleistungen“ der Fraport AG), Stellvertreter: Werner Göbl, Lutz Galgan (Ehemaliger Leiter Business Services Bodenverkehrsdienste), Wolfgang Scherer (Ehemaliger Leiter Aus- und Weiterbildung „Personalserviceleistungen“ der Fraport AG), Ahmet Birsin (Vertreter des Betriebsrats der Fraport AG und Sprecher des Ausschusses für Berufsbildung).

Stiftungsbeirat: Vorsitzender: Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor der Fraport AG), stellvertretender Vorsitzender des Beirats: Gerold Schaub (Mitglied im Aufsichtsrat der Fraport AG), Claudia Amier (Vorsitzende des Betriebsrats der

Fraport AG), Dr. Roland Krieg (Bereichsleiter des Servicebereichs Informations- und Kommunikationsdienstleistungen der Fraport AG), Dr. Brigitte Scheuerle (Geschäftsführerin Aus- und Weiterbildung der IHK Frankfurt am Main), Dr. Christof Riess (Hauptgeschäftsführer der Handwerkskammer Rhein-Main), Dr. Frank Martin (Vorsitzender der Geschäftsführung der Regionaldirektion Hessen der Bundesagentur für Arbeit).

Leitung Geschäftsstelle: Wolfgang Haas (Leiter Berufsbildung im Zentralbereich „Personalserviceleistungen“ der Fraport AG)

Kontakt:
 ProRegion
 Flughafenstiftung zur Förderung
 der beruflichen Bildung
 c/o Fraport AG
 Geschäftsstelle Geb. 178
 60547 Frankfurt am Main
www.proregion-stiftung.de



FRA-Telegramm

Lieblingsparkplatz garantiert



Vorausbuchungsfunktion für Business Parking verfügbar

Die komfortabelsten Parkplätze am Flughafen Frankfurt sind ab sofort im Voraus buchbar und damit verbindlich reserviert. Die extrabreiten Stellplätze der Kategorie Business Parking liegen in unmittelbarer Nähe zum Terminal 1 in den Parkreihen 221–224 und bieten damit die kürzesten Wege zum Check-in – und das nicht nur für Geschäftsreisende, sondern für alle, die gern Zeit sparen, viel fliegen oder sich auf Reisen ein wenig mehr Bequemlichkeit gönnen möchten.

Die Ein- und Ausfahrt erfolgt mittels QR-Code, der Gang zum Kassenautomaten entfällt. Vorausbuchungen sind ab einer Vorlaufzeit von neun Monaten und bis zu 24 Stunden vor Abflug möglich. Die Parkdauer ist zwischen einem Tag und 29 Tagen wählbar. Der Mindesttarif entspricht dem Tagespreis von 32 Euro. Der weitere Tarif wird stundengenau abgerechnet. Die Einzelstunde kostet sechs Euro, ein weiterer ganzer Tag maximal 32 Euro. So fallen bei einer Parkdauer von sieben Tagen Parkgebühren in Höhe von 160 Euro an. Die Reservierung selbst kostet nichts. Vorauszahlung ist per Kreditkarte und PayPal möglich.

Einpacken, umpacken, losfliegen



Packstationen erleichtern diskretes Sortieren

Die Powerbank im Koffer, den dicken Pullover noch in der Handtasche und das Buch für den Flug irgendwo dazwischen? Oder schlicht ein paar Kilo zu viel auf der Waage am Check-in? Es gibt viele Gründe, warum Reisende am Flughafen ihre Koffer nochmal umräumen müssen. Statt den Inhalt vor aller Augen auf dem Boden zu verteilen, können Passagiere nun eine der vier Umpackstationen in den Terminals aufsuchen. Auf den Tischen mit unterschiedlich hohen Ablagen und Sitzflächen kann bequem und diskret sortiert werden. Wer sich bezüglich des Gewichts unsicher ist, kann den Koffer direkt kostenlos wiegen, bevor er am Schalter abgegeben wird.

In Ruhe die Flüssigkeiten aussortieren und das Handgepäck ordnen: Abfliegende Passagiere können die insgesamt elf Vorbereitungsstationen im Zugangsbereich der Sicherheitskontrollen nutzen, um ihre Taschen entsprechend der Vorgaben des Luftsicherheitsgesetzes zu ordnen. Dafür stehen pro Vorbereitungsstation ein Ablagetisch bereit sowie farblich verschieden gekennzeichnete Einwürfen zur Entsorgung, beispielsweise von Flüssigkeiten.

Weitere Standorte



Interactive Airport Desk auch im öffentlichen Bereich

Aus dem Prototyp wird ein Serienstar: Der Interactive Airport Desk (I-AID) gibt Passagieren auf seinem 46-Zoll-Multitouchdisplay in drei Sprachen (Deutsch, Englisch, Chinesisch) Auskunft zu Wegeführung, Shopping-Möglichkeiten und Service-Einrichtungen. Nach einer erfolgreichen Testphase mit einem Prototyp im Sicherheitsbereich stehen nun weitere digitale Helfer an drei neuen Standorten im öffentlichen Bereich – im Terminal 1, Abflughalle B und C, sowie im Terminal 2, Halle D – zur Verfügung.

Der I-AID ist nicht nur intelligent, sondern auch schön anzusehen. Beim German Design Award 2018 räumte er wegen seines klaren, futuristischen Designs den ersten Platz in der Kategorie „Excellent Product Design-Retail“ ab. Verliehen wird der Preis von der internationalen Jury des Frankfurter Rats für Formgebung. Sie zeichnet innovative Produkte und Projekte aus, die im deutschen und internationalen Design richtungsweisend sind. Die Gewinner werden im Rahmen der Ambiente Messe Frankfurt auf der Galleria Nord vom 9. bis 13. Februar 2018 ausgestellt.

Aktuelles Bildmaterial sowie Informationen zu allen Servicethemen am Flughafen Frankfurt finden Sie **hier** und **hier**.

Impressum:

Herausgeber: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide,
Unternehmenskommunikation (UKM-MR)
60547 Frankfurt am Main

Verantwortlich für den Inhalt: Alexander Zell, Leiter Media Relations, Pressesprecher

Fotos: Fraport AG: Sabine Eder, Stefan Rebscher, Andreas Meinhardt, Sittig Industrie-Elektronik GmbH
& Co. KG, Zugpferd e. V., Gesellschaft für Jugendbeschäftigung e. V., Max-Eyth-Schule, Dreieich

Projektleitung und Text: Ulrike Corneliussen, metropress

Layout, Grafik und Umsetzung: Sarah Werner, Kai Scholz, metropress

Stand: Februar 2018

www.frankfurt-airport.com

www.fraport.de / www.fraport.com



www.twitter.com/Airport_FRA



www.facebook.com/FrankfurtAirport



www.instagram.com/FrankfurtAirport



www.youtube.com/FraportundFRA