

Ähnliche Aufgaben, andere Herausforderungen



Auf dem Frankfurter Flughafen müssen ganz ähnliche Tätigkeiten durchgeführt werden, wie in einer Kommune: **Straßen- und Flächenreinigung, Winterdienst, Werkstatt und Grünflächenpflege**. Allerdings ist alles ein paar Nummern größer, als wir es aus den meisten Kommunen gewohnt sind – und wegen des Flugverkehrs gelten besondere Ansprüche an die Reinigung.

Die Flächenreinigung und der Winterdienst an Flughäfen haben ungefähr so viele Gemeinsamkeiten wie Unterschiede zur Arbeit in Kommunen: Viele Tätigkeiten sind gleich oder sehr ähnlich, auch die Fahrzeugflotte könnte so in einem (großen) Baubetriebshof zum Einsatz kommen. Auf der anderen Seite gibt es besondere Vorgaben, die so in Kommunen nicht gelten, und auch der Arbeitsalltag unterscheidet sich durch das Gelände, das hier zu versorgen ist. Schließlich ist der Flughafen eine große zusammenhängende Fläche, allerdings ebenso mit Verwinkelungen und Verkehr. Die zum Unterhalt zur Verfügung stehenden Ressourcen sind hoch, allerdings ebenso die Anforderungen an die Arbeit des „Fraport-Bauhofs“.

Die erste Besonderheit fällt auf, wenn man auf dem Vor- bzw. Rollfeld unterwegs ist, denn hier gibt es keine Straßenschilder. Damit der Verkehr mit allen Teilnehmenden – u.a. natürlich Flugzeuge, aber auch Fahrzeuge zahlreicher Gewerke wie Gepäcktransport, Follow-Me (lotsen Flugzeuge zur vorgegebenen Position) usw. – dennoch reibungslos

funktioniert, stehen die Verkehrshinweise als Markierungen auf der Straße. Doch die wichtigste Regel lautet: Flugzeuge haben immer Vorfahrt.

Roger Richter arbeitet seit 33 Jahren in der Abteilung Integriertes Facility Management der Fraport AG und ist seit vier Jahren Leiter des Bereichs Kommunaltechnik und Winterdienst. In seiner Abteilung sind 97 Angestellte, davon 55 in der Flächenreinigung beschäftigt, im Winter wächst sie schon mal auf mehr als 1.000 Beschäftigte an. Dann werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus anderen Abteilungen hinzugezogen, aber auch Saisonkräfte eingestellt. Im Winterdienst und allen zugehörigen Aufgaben sind bei Fraport viele Dienstleistungsunternehmen tätig, die Reinigung wird auf den meisten Flächen selbst ausgeführt.

Metal und Plastik gefährlich

Die Grünpflege wird im öffentlichen und Betriebsbereich teilweise durch Dienstleistungsunternehmen durchgeführt. Auf den

Flugbetriebsflächen ist das eigene Personal dafür verantwortlich, ebenso für hochwertige Tätigkeiten wie die Neugestaltung von Grünflächen. Roger Richter erklärt: „Unsere Angestellten in der Gärtnerei übernehmen eine leitende Funktion im Winterdienst. Es ist wichtig, Personal einzusetzen, das sich auf der Fläche auskennt. Das können wir nicht extern vergeben.“ Ständige Arbeiten wie Wildkrautbeseitigung und Zaunpflege übernehmen hingegen Dienstleistungsunternehmen. Vor allem letztere ist wichtig, denn an den S8-Zäunen (Vorfeldzäune) muss immer freie Sicht sein.

Die Angestellten in der Flächenreinigung teilen sich auf in maschinelle und manuelle Reinigung. Sie sind meist in Zweierteams unterwegs; auf jeder Kleinkehrmaschine fährt ein Handreiniger mit. „Auf dem Vorfeld und im Terminalbereich gibt es sehr viele Ecken und schwierig zugängliche Stellen. Dort kehrt der Handreiniger die Verschmutzungen auf eine Fläche, von der sie von der Kleinkehrmaschine aufgenommen werden können“, erklärt Roger Richter.

Wir sehen auf unseren Monitoren den kompletten Flughafen mit Bodentemperaturen, ob der Boden feucht oder trocken ist und wo noch ein Restgehalt des Enteisungsmittels vorhanden ist.

Roger Richter, Abteilungsleiter Kommunaltechnik und Winterdienst am Fraport



Auf den weiten Flächen sind Großkehrmaschinen unterwegs und diese sind mit einem besonderen Hilfsmittel ausgestattet: Weil sich insbesondere im Flugverkehr, aber auch bei Transport und Baumaßnahmen Metallteile lösen, haben einige Kehrmaschinen einen Vorbaumagneten, um das Metall aufzusammeln. „Unter Umständen können auch Schrauben und Nägel darunter sein“, erzählt Roger

Richter. „Diese Teile können Schäden an den Flugzeugen anrichten.“ Metall war ebenfalls ein Problem an den Kehrmaschinen, genauer gesagt an den Besen. „Wir haben inzwischen von Stahl- auf Plastikbesen umgestellt, weil sehr häufig Borstenteile abgebrochen sind. Die Metallborsten bleiben dann z.B. in Reifen hängen. Die Plastikbesen schonen den Asphalt und sind zudem langlebiger als Besen aus Metall.“

BETRIEBSDATEN

Integriertes Facility Management der Fraport AG

Ort	Frankfurt am Main, Hessen
Gemeindegröße	240.000 Einwohner
Organisationsform	Eigenbetrieb
Mitarbeiter	55 in der Flächenreinigung Mehr als 1.000 im Winterdienst
Dienstleistungen/Aufgabenbereiche	Straßenreinigung Winterdienst Gärtnerei Werkstatt
Schlüsselmaschinen	Streuer von Dammann Technik
Besonderheiten	Flugbetrieb
Kontakt	Fraport AG, E-Mail: info@fraport.de , www.fraport.de

Auch Plastikfolien sind ein großes Problem. Vor allem im Frachtverkehr können diese verwehen und bis auf die Start-Landebahn fliegen, wo sie in die Triebwerke der Flugzeuge gelangen können. Als Schutzmaßnahme fährt ein Team während des Flugbetriebs an den Vorfeldzäunen entlang und sammelt dort Abfall auf. Dieser Abfall und der aufgesammelte Kehrriecht werden am Dienstende



Metrac H9 X

Hangtauglich. Bodenschonend. Sicher.



1



3



4



2



5

Wenn der Schneefall losgeht, haben wir für das Räumen des kompletten Bahnsystems 30 Minuten Zeit.

in eine Schuttbox entladen und anschließend von einer Firma entsorgt, die auch für die Leerung der Mülleimer auf dem Fraport-Gelände zuständig ist. Etwa 10 m³ kommen pro Tag zusammen.

Roger Richter, Abteilungsleiter Kommunaltechnik und Winterdienst am Fraport

Kommunikation per Funk

Die gut 9 Mio. m² Fläche sind in verschiedene Bereiche unterteilt, auf die sich die Angestellten verteilen. Im jeweiligen Teilbereich haben sie die startenden und landenden Flugzeuge sowie auftretende Verschmutzungen der Start-Landebahn im Blick. Darüber hinaus wird auch nach Bedarf gereinigt – die anderen auf dem Fraport tätigen Gewerke geben per Funk Hinweise zu Verschmutzungen auf der Start-Landebahn, die dann von den Angestellten umgehend angefahren werden. Jede Kehrmaschine ist mit einer Funkanlage ausgestattet und der Großteil der Kommunikation im Arbeitsalltag läuft über diese Anlagen.

Die einzigen Verschmutzungen, die nicht vom Bereich Kommunaltechnik und Winterdienst gereinigt werden, sind Gummiabriebe von den Flugzeugen. Hierfür wurde ein Dienstleister beauftragt, der bei Bedarf auf Zuruf die Stellen mit Wasserhochdruck reinigt und das Gummi dann aufsaugt. Etwa einmal im

- 1 Die Kehrmaschinen sind mit einem Sauger ausgestattet, um Verschmutzungen aufzusammeln.
- 2 Über das Flughafengelände sind mehrere Feuchtsalzlager verteilt.
- 3 Gummiabrieb wird von einem Dienstleister mit einem Heißwassergerät entfernt.
- 4 Auch „normale“ Reinigungstätigkeiten an Bordsteinen, auf Gehwegen usw. werden vom Personal des Flughafenbauhofs ausgeführt.
- 5 Die Winterdienstschulung beginnt im Herbst, deshalb sind die Fahrzeuge bereits umgebaut. Der Umbau dauert etwa 15 Minuten.
- 6 Roger Richter ist Leiter der Abteilung Kommunaltechnik und Winterdienst am Frankfurter Flughafen Fraport.



6

Quartal wird dieser Dienstleister bestellt.

Im Normalbetrieb, außerhalb der Wintermonate, arbeiten die Angestellten in der Handreinigung montags bis freitags von 6:00 bis 15:00 Uhr, die Kehrmaschinen sind im Schichtbetrieb besetzt ebenfalls die ganze Woche über von 05:00 bis 14:00 Uhr und von 13:30 bis 22:30 Uhr. In Frankfurt gilt Nachtflugverbot; der Flugbetrieb startet um 05:00 Uhr und endet um 23:00 Uhr. Sollten bei einer Kontrollfahrt über den Flughafen vor Beginn des Flugbetriebs Verschmutzungen auffallen, wird die Fraport-Disposition informiert, die ab 4:30 Uhr besetzt ist. Diese leitet dann eine Reinigung vor Dienstbeginn ein, um einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten.

Neues für den Winter

Vom 1. November bis zum 31. März ist Winterbetrieb. Im Dreischichtsystem haben die Angestellten Rufbereitschaft, weshalb die Personaldecke aufgestockt werden muss. Auch hier gibt es Besonderheiten, von denen einige in manchen Kommunen bekannt sein könnten, andere jedoch sehr speziell sind. Ebenso wie in vielen Bauhöfen gilt auf dem Flughafen: Im Winterdienst ziehen alle mit. Auch Angestellte aus der Administration fahren auf den Winterdienstmaschinen, inklusive des Vorstands. Allein 800 Kräfte kommen vom Bereich FraGround. „Ich fand das anfangs etwas ungewöhnlich“, gibt Roger Richter zu, „aber es hilft mir sehr, dass auch die Vorstandsmitglieder einen Praxisbezug haben. Wenn ich Vorschläge einbringe oder Maschinen beantrage, können sie meine Anliegen viel besser nachvollziehen.“

So wurde u.a. die Umstrukturierung des Fuhrparks zugesagt, denn bisher kamen die Fahrzeuge und Maschinen von vielen unterschiedlichen Herstellern. „Unser zusätzliches Personal mussten wir immer auf alle Geräte schulen – Schmidt, Küpper-Weisser usw. Das war ein sehr aufwendiger Prozess“, erzählt Roger Richter. „Viele Geräte sind allerdings in die Jahre gekommen, daher haben wir im Rahmen einer EU-Ausschreibung neue Fahrzeuge eingekauft. Das ist nicht nur für die

Bedienung einfacher, sondern auch für die Werkstatt, weil dort weniger Ersatzteile vorgehalten werden müssen. Die Angestellten werden dadurch entlastet, weil sie sich nicht mehr auf zig unterschiedliche Maschinen einstellen müssen.“ Angeschafft wurden zehn identische Dammann-Flüssigstreuer, neun Dammann-Positionsstreuer (flüssig) und vier Kahlbacher Schneefräsen; zehn Feststoffstreuer sind derzeit noch in der Ausschreibung.

Mehr und effizienter

Die Lkw ersetzen Traktoren, dabei besteht ein sehr großer Vorteil im wesentlich höheren Ladevolumen der Lkw: Die Traktoren haben einen Tank gezogen, der 1.300 l flüssiges Enteisungsmittel gefasst hat. Roger Richter: „Die Tanks der Traktoren waren so schnell leer, dass die Traktoren mehr Wegzeit zum Tanken des Enteisungsmittels hatten, als dass mit ihnen gestreut wurde.“ Die neuen Lkw

kommen auf ein Volumen von 8.000 l, außerdem sind sie nicht mehr mit Drehtellern ausgestattet, sondern mit Düsen. Dadurch können sie präziser streuen und sparen Enteisungsmittel ein. Die neuen Kahlbacher Schneefräsen haben ein Fahrgestell von MAN, das alle Beschäftigten bedienen können. Ein weiterer Pluspunkt: „Wir müssen das Personal nur auf dieses eine Gerät schulen und alle können damit umgehen.“

Die Flughafenfläche wird im

Es ist die Leidenschaft für die kleinen Dinge, für die Details, die niemand anderes sieht. Sich mit nichts anderem als dem Besten zufrieden zu geben. Perfektion ist eine Einstellung. Und wir sind stolz darauf.



JOHN DEERE

NOTHING RUNS LIKE A DEERE

**WORK
DONE WELL.**

TS40901GER_DE

»ARBEIT. PERFEKT GEMACHT.«



1



2

Fotos: Schaper, Fraport-AG (1)

- 1 Kommuniziert wird auf dem Rollfeld per Funk.
- 2 Auch Kleinkehrmaschinen kommen bei der Reinigung des Vorfeldes zum Einsatz – durch ihre Wendigkeit gelangen sie an die schwierig zugänglichen Stellen.

Zug mit 21 Fahrzeugen geräumt. Die Breite entspricht einer achtspurigen Autobahn. Wenn neue Maschinen benötigt werden, schreibt die Abteilung Kommunaltechnik und Winterdienst eine Spezifikation und gibt diese an den Zentraleinkauf der Fraport weiter. Diese startet dann eine EU-Ausschreibung. Für Anschaffungen wird ein Jahresplan erstellt, aber es gibt auch unvorhergesehene Ausschreibungen.

Ob Winterdienst ausgerufen wird, entscheidet der Flugbetrieb. Der Bereich Winterdienstkoordination bekommt dreimal täglich die Wetterdaten, anhand derer er entscheidet, was gemacht wird. Es gibt reduzierten Streudienst, Streudienst, mittleren Winterdienst und großen Winterdienst. Der Betriebsleiter

des Winterdienstes entscheidet dann, was ausgebracht wird. „Wir sehen auf unseren Monitoren den kompletten Flughafen mit Bodentemperaturen, ob der Boden feucht oder trocken ist und wo noch ein Restgehalt des Enteisungsmittels vorhanden ist“, erklärt Roger Richter. „Generell versuchen wir, erst mal nur maschinell zu räumen. Trockenen Schnee können wir problemlos wegkehren.“

Salz streng verboten

Wenn die Beschäftigten zum Winterdienst eingeteilt werden, prüfen sie zu Beginn alle Fahrzeuge. Ist innerhalb der kommenden drei Stunden eine Schneefront angesagt, bleiben sie auf Standby. „Das passiert alles auf Zuruf. Wenn der Schneefall losgeht, haben wir für das Räumen des kompletten Bahnsystems 30 Minuten Zeit inklusive eines Tests, ob die Fahrbahn noch glatt ist. Wenn der Schnee länger als sechs Stunden fällt, haben wir bis 60 Minuten Zeit. Bei Belagbildung von mehr

als 3 cm dürfen wir auch mehr Zeit benötigen.“ Eine Start- und eine Landebahn muss immer zugänglich sein. Praktisch werden sie im

Unser zusätzliches Personal mussten wir immer auf alle Geräte schulen – Schmidt, Küpper-Weisser usw. Das war sehr kompliziert.

Roger Richter, Abteilungsleiter
Kommunaltechnik und Winterdienst
am Fraport

Wechsel geräumt.

„Wir benötigen pro Winter etwa 2,5 Mio. l Enteisungsmittel. Unser Spitzenwert war im Jahr 2010, da haben wir 4 Mio. l verbraucht.“ Salz darf auf dem Vor- und Rollfeld gar nicht ausgebracht werden, weil es Metallteile u.a. der Flugzeuge beschädigen würde. In Bereich des Flugverkehrs wird deshalb Kaliumformiat verwendet, ein Enteisungsmittel, das aus Ameisensäure gewonnen wird und zudem sehr umweltschonend ist. „An unser Enteisungsmittel stellen wir sehr hohe Ansprüche bezüglich Effizienz, Funktionalität und Umweltverträglichkeit.“ Bei einer schon bestehenden Eisschicht bringen die Beschäftigten vorher Granulat aus. Roger Richter erklärt: „Wenn Sie flüssiges Enteisungsmittel direkt auf das Eis streuen, passiert zunächst gar nichts. Deshalb streuen wir erst Granulat (Aviform S Solid), das sich ins Eis frisst und somit durchlässig für das Enteisungsmittel macht.“ Wenn absehbar ist, dass eine Schneefront oder Eisregen kommt, bringen die Beschäftigten den Flughafen vorher ab. Die ersten zwei Stunden nach Einsetzen des Schneefalls bleibt nichts liegen und es gibt weniger Beeinträchtigungen im Flugverkehr.

Roger Richters Abteilung ist für den kompletten Winterdienst im Flugbetrieb verantwortlich. Ebenso für einige Gehwege und Fahrstreifen außerhalb von Roll- und Vorfeld. Dort, wo keine Flugzeuge hingelangen, wird überwiegend Natriumchlorid mit einem Salzgehalt von 22,5 % benutzt. Ein kleiner Bereich grenzt an ein Wasserschutzgebiet – dort darf ausschließlich Sand verwendet werden. Mit der Enteisung der Flugzeuge hat der Bereich Kommunaltechnik und Winterdienst hingegen nichts zu tun – dafür ist die Fraport-Tochter N*ICE verantwortlich. Im öffentlichen Bereich, an den Terminals im Norden und dem Frachtbereich im Süden übernehmen ebenfalls Dienstleister den Winterdienst. „Das wird für vier Jahre ausgeschrieben mit Option auf weitere drei Jahre“, sagt Roger Richter. ■

Pia-Kim Schaper
Redaktion KommunalTechnik