



Pressemitteilung vom 19. August 2017

Billigflieger Flugsteig G in Terminal 3 - Erster Bauabschnitt

Warum der neue Fraport Bauantrag so nicht zu genehmigen ist?

Bereits vor drei Jahren hat die „Initiative Zukunft Rhein-Main“ (ZRM) mit einer juristischen Stellungnahme die Erfüllung aller Voraussetzungen des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) vom 18.12.2007 sowie der 21. Änderung zum Ausbaubereich Südost beim hessischen Verkehrsministerium und bei der Baubehörde der Stadt Frankfurt ohne Erfolg angemahnt.

FRAPORT will jetzt, mit der Ankündigung eines weiteren Bauantrages eines Billigflieger Terminals 3G zur Eröffnung bereits in 2020 Fakten schaffen, ohne eine Genehmigung nach PFB hierfür zu besitzen. Im Bereich der ehemaligen US-Airbase in Frankfurt soll das neue Terminal 3 auf ca. 23,5 ha Grundfläche nach Bedarf in Teilabschnitten errichtet werden. Dazu hatte FRAPORT bereits am 17.9.2013 für einen ersten Bauabschnitt einen Bauantrag eingereicht und von der Stadt Frankfurt als Bauaufsichtsbehörde eine Teil-Genehmigung erhalten. Doch steht jetzt mangels aktuellen Bedarfs an Premium Airlines für das Terminal 3 ein Strategiewechsel bei der Fraport an: Man plant nunmehr von einem Qualitätsterminal zu einem abgespeckten Terminal für Billigairlines und reichte am 16.08.2017 einen neuen Bauantrag für einen vorgezogenen Billigflieger Flugsteig G ein.

Offensichtlich hat sich entgegen anderslautenden Wunschprognosen des Fraport AG Vorstandes die Bedarfsentwicklung bei 463 Tsd. Flugbewegungen in 2016 in den letzten 10 Jahren rückläufig entwickelt. Damit liegen auch im Vergleichsjahr die Passagierzahlen bei 60.8 Mio. weit hinter den auf 88,3 Mio. prognostizierten Passagieren für das Jahr 2020. Aus diesem Grunde sucht nunmehr der FRAPORT Vorstand – abgesegnet durch den Aufsichtsrat und seine beiden Hauptaktionäre Land Hessen und Stadt Frankfurt – die bis dato ungenutzten Überkapazitäten mit einem riskanten Strategieschwenk, der sich unmittelbar gegen seine eigenen Hauptkunden Lufthansa, Condor und Co richtet, mit neuen Billigfliegern, sogenannten Low Cost Carrier (LCC), aufzufüllen. Mit subventionierten Rabattprogrammen werden LCC wie z.B. Ryanair nach Frankfurt gelockt, ohne adäquate Infrastrukturbeiträge zu leisten, obwohl ihnen in Frankfurt/ Hahn eine ebenfalls durch den Steuerzahler bezahlte und recht teure Infrastruktur bereits bereitgestellt wurde.

Dass die Luftfahrtindustrie mit geringen Margen, aber hohen Risiken insbesondere im Billigfliegersegment keinen ausreichenden Wertschöpfungsanteil für die Flughafen- Infrastruktur beisteuert, sieht man am diese Woche nach verlustreichen Jahren eingereichten Insolvenzantrag der AIRBERLIN. Dennoch wird die Luftverkehrsindustrie weiterhin von Verkehrsminister Dobrindt über das Wochenende durch Bankbürgschaften in Höhe von 150 Mio. EUR abgesichert, weil angeblich systemrelevant und anders nicht geordnet zu veräußern.

Daraus stellt sich Frage, ob die Politik und staatliche Aufsicht über Airlines und Flughäfen nicht wie im Automobilssektor offensichtlich zu sehr von Ihren Lobbyisten zur Nachsicht bei der Prüfung verleiten lässt und ihnen die Entscheidungshoheit überlässt. Denn auch im konkreten Fall unterliegen die Genehmigungsvoraussetzungen des vorgezogenen Billigflieger Flugsteig G klaren und überprüfbaren Regeln, daraus festgehalten werden kann:

-2-



Pressemitteilung vom 19. August 2017

- 1) Nach der Hessischen Bauordnung (HBO) obliegt dem Magistrat der Stadt Frankfurt als Baubehörde für die präventive Kontrolle zur Erteilung einer Genehmigung als auch des Erlasses baurechtlicher Auflagen wie Brandschutz für eine **gesicherte Erschließung** des Sonderbaus T3.
- 2) Sodann hat die Oberste Bauaufsichtsbehörde im Hessischen Verkehrsministerium die im Planfeststellungsbeschluss (PFB) **getroffenen Voraussetzungen** zur baurechtlichen Zulässigkeit als **Grundvoraussetzung** einer möglichen modularen Genehmigung zu prüfen.
 - a) Die Behörde darf die Erschließung des Terminals 3 nur genehmigen, wenn gesichert ist, dass die im PFB verfügten Erschließungseinrichtungen gebrauchsfertig sind, insbesondere das leistungsfähige Passagier-Transfer-System (PTS), die Gepäckförderanlage (GFA) sowie Maßnahmen der landseitigen Erschließung in Zeppelinheim an das Autobahn- und S-Bahn Netz. Wer legt den im geheimen Konsortialvertrag auf 30 Jahre zwischen Land und Stadt vereinbarten Ausbau-Planungsstatus der Gesamtterminplanung offen?
Zu einer beabsichtigten Inbetriebnahme gehört als weitere zwingende Nebenbedingung, dass der landseitige Anschluss der PTS an den Fernbahnhof in Terminal 1 C fertiggestellt ist. Hier bleibt auch noch zu prüfen, ob für die Betriebsanlagen nach dem entgeltlichen Personenbeförderungsgesetz eine weitere Planfeststellung erforderlich ist.
 - b) Ferner muss die Behörde prüfen, ob die von der FRAPORT AG im Einzelnen darzustellenden baulichen Nutzungen der planfestgestellten Art von „Flächen für Passagier- und Gepäckanlagen“ entsprechen. Dazu gehören jedenfalls nicht großflächige Shoppingcenter. Ebenso bleibt das Maß der baulichen Nutzung zu kontrollieren.
 - c) Zudem waren zur Erhaltung und Stärkung der Drehkreuzfunktion eine Minimum Connecting Time von 45 Minuten gemäß dem Wortlaut des PFB „nach Überzeugung der Behörde erforderlich, um die Qualität der Frankfurter Flughafens als Drehkreuz von globaler Bedeutung zu erhalten“ und dies sollte ohne Buspendelverkehr auf dem Vorfeld erfolgen.

Hier ist jetzt Tarek Al-Wazir als Chef der obersten Baubehörde gefragt, bei seiner Entscheidung die Öffentlichkeit mit einzubinden und detailliert die Gründe seiner Entscheidung darzulegen. Es wird spannend, wie vor den Wahlen in Bund und Land die Parteien der durch Lärm- und Schadstoffemissionen stark durch Flugverkehr betroffenen Bevölkerung auch nach Vorliegen des Fluglärmberichts 2017 des Umweltbundesamtes erklären wollen, wie es mit den zusätzlichen Billigfliegern im Terminal 3 des Frankfurter Flughafens fortan leiser und schadstoffärmer werde. Was hat es mit Gemeinwohl und zur Erhaltung der Wirtschaftskraft der Fraport zu tun, wenn keine drei Prozent (!) der täglichen Flugbewegungen in der morgendlichen Nachtrandstunde zwischen 5 und 6 Uhr alle Flughafen Anrainer weckt?

Spätestens seit NORAH hätte die Politik Handlungszwang erkennen müssen. Aus der Bilanz der Fraport AG lässt sich ablesen, dass nicht der operative Flugbetrieb, sondern das Vermietung und Verpachtung von Geschäften sowie die Auslandbeteiligungen der Fraport AG das überwiegende Ergebnis des Unternehmens erwirtschaften. Unsicher bleiben jedenfalls die konkreten Aussichten, dass sich die weiteren Ausbau Investitionen in Höhe von 2,5 bis 3,0 Mrd. € in angemessener Zeit amortisieren. Das ist aber unbeachtlich: Bis zu diesem Zeitpunkt sind alle Entscheider ohne konkretes Risiko in abgesicherter Pension. (KR)