

Abs.: BVF, Gruppellostr. 3, 40210 Düsseldorf

26. April 2018

Kommission zur Abwehr des Fluglärms
z.Hd. Herrn Thomas Jühe
Postfach 60 07 27
60337 Frankfurt am Main
Ihre E-Mail-Adresse: flk-frankfurt@web.de

Antrag zur Sitzung der Kommission am 2.5.18:

Wir beantragen, den Beschlussvorschlag des Vorstands der Fluglärmkommission zum Flugsteig G des Terminal 3 (TOP4) um einen Absatz zu ergänzen:

5. Low-Cost-Fluggesellschaften zeichnen sich durch gleichmäßiges Flugaufkommen, homogene Flotten und kurze Aufenthaltszeiten aus. Bei gleicher Nutzfläche und Zahl von Gates ist der Durchsatz eines Low-Cost-Terminals daher weitaus höher als der eines Drehkreuzterminals. Es bestehen erhebliche Zweifel an von Fraport genannten Passagierkapazitäten; möglicherweise werden Kapazitäten geschaffen, deren Auswirkungen im Planfeststellungsverfahren nicht abgewogen wurden. Die Kommission bittet daher die Genehmigungsbehörde, die Passagierkapazitäten des beantragten G-Fingers zu überprüfen und eine nachvollziehbare Berechnung vorzulegen.

Begründung:

In der Präsentation der Fraport in der 243. Sitzung der Kommission am 13.12.17 „Low-Cost am Frankfurter Flughafen“¹ wurde eine Planung eines Terminals vorgestellt mit jeweils 12 Gates in einer ersten und einer zweiten Ausbaustufe. Als Kapazitäten wurden 4-5 Mio. Passagiere in der ersten und 7-8 Mio. Passagiere in der zweiten Ausbaustufe genannt.

Bereits auf dieser Sitzung wurde auf die offensichtliche Unplausibilität der genannten Zahlen hingewiesen „Die geplanten 4,5 Millionen Passagiere pro Jahr in der ersten Ausbaustufe würden bei etwa 150 Passagieren je Flug 30.000 Flugbewegungen entsprechen. Das seien ungefähr 100 Flüge täglich bzw. rund 8 Flugbewegungen bei 4 Abfertigungsvorgängen je Gate. Das Mitglied zweifelte an, dass tatsächlich lediglich alle 4 Stunden ein Flugzeug abgefertigt werden solle“² Dieser Hinweis wurde bis zum heutigen Tag weder von Fraport noch vom HMWEVL kommentiert.

1 http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/243_sitzung_am_13.12.2017/top_8_-_praes_fraport_sachstand_entwicklung_low-cost-bereich.pdf

2 http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/243_sitzung_am_13.12.2017/protokoll_243_sitzung_am_13.12.2017_stand_7.2.2018.pdf (Seite 9)

Nach Einschätzung der Bundesvereinigung gegen Fluglärm können an einem Gate im Jahr 4000 Abfertigungsvorgänge (entspricht 8000 Flugbewegungen) mit jeweils 150 Passagieren durchgeführt werden; dies entspricht ca. 11 Abfertigungsvorgängen täglich. Bei 18 Betriebsstunden erfolgen Abfertigungen damit im Abstand von ca. 100 Minuten. Dies ist in Relation zu setzen mit der durchschnittlichen Abfertigungszeit von Mittelstreckenflugzeugen, die bei Netzwerkgesellschaften typisch bei 45 Minuten und bei Billigfliegern bei 35 Minuten liegt. Die Auslastung eines Gates läge mit dieser Zahl von Abfertigungen also bei unter 50%.

Typische Flugzeugmuster von Billigfliegern sind A320 und B737-800 mit 180-189 Sitzen, z.T. wird auch der größere A321 eingesetzt. 150 Passagiere je Flug sind daher eine eher niedrige Schätzung.

Zu würdigen ist auch, dass durch aktuelle technische Entwicklungen wie Nacktscanner, automatisierte Grenzkontrollen und Online-Check-In der Platzbedarf zurückgeht. Bei Low-Cost-Gesellschaften wirkt sich zudem platzbedarfmindernd aus der geringe Anteil von Reisenden mit aufgegebenen Gepäck und der höhere Anteil Schengen-Reisender.

24 Gates mit diesen Werten korrespondieren mit 192000 Flugbewegungen p.a. und ca. 29 Mio. Passagieren p.a.. In Summe mit den existierenden Anlagen (ca. 550000 Flugbewegungen p.a. und 68 Mio. Passagiere p.a.) und den bereits genehmigten H- und J-Fingern von Terminal 3 (offiziell 14 Mio. Passagiere p.a. entsprechend ca. 100000 Flugbewegungen) ergäbe sich somit eine Gesamtkapazität von ca. 840000 Flugbewegungen p.a. und ca. 110 Mio. Passagieren – weitaus mehr als im Planfeststellungsverfahren abgewogen wurde.

Dr.-Ing. Berthold Fuld
Vizepräsident