



TOP 4
Beschluss der Fluglärmkommission Frankfurt
zum
Flugsteig G des Terminal 3

1. Die rechtlich strittige Fragestellung, ob das Vorziehen des zweiten Bauabschnittes des Terminal 3 vor den ersten mit den Vorgaben aus dem Planfeststellungsbeschluss vereinbar ist, d. h. der Bau des Flugsteiges G vor Fertigstellung des Terminal-Hauptgebäudes, des Passagier-Transfer-Systems (PTS) sowie der tunnelgeführten Gepäckförderanlage (GFA), wird derzeit von der Stadt Frankfurt im Rahmen der Prüfung eines entsprechenden Bauantrages der Fraport AG untersucht, deren Ergebnis abzuwarten ist.
2. Zum Ausbau des Frankfurter Flughafens, in dessen unmittelbaren Zusammenhang auch der Bau des Terminals 3 fällt, hat die Fluglärmkommission Frankfurt in den Positionierungen der vergangenen Jahre stets darauf hingewiesen, dass aufgrund der bereits bestehenden, extremen Fluglärmbelastung dem Schutz der Bevölkerung in der Region unbedingt Vorrang einzuräumen ist. Das Vorhaben des Baus des Terminal 3 dient dazu, weitere Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt auszulösen.
3. Mit dem Bau des Flugsteiges G als Teil des Terminal 3 soll vor allem das Verkehrssegment der Low-Cost-Carrier bedient werden, und zwar entgegen der seinerzeitigen Annahmen (Planrechtfertigung), die dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde lagen. Gegenüber der betroffenen Bevölkerung wurde die mit dem Ausbau beabsichtigte 50prozentige Kapazitätserweiterung am bereits bis dahin größten deutschen Flughafen vor allem begründet mit der Sicherung und Generierung einer großen Anzahl an hochwertigen Arbeitsplätzen für die Region. Das Verkehrssegment der Low-Cost-Carrier kann diesen Ansprüchen nicht gerecht werden. Die besondere Unterstützung der Low-Cost-Anbieter durch Entgeltkürzungen auch auf bereits durch andere Fluggesellschaften vorgehaltene Verbindungen oder durch Vorziehen des Baus bestimmter Vorrichtungen kann vielmehr dazu beitragen, be-

stehende hochwertige Arbeitsplätze am Flughafen zu gefährden bzw. die Schaffung neuer Arbeitsplätze in diesem Bereich zu erschweren.

4. Durch die zu beobachtende geänderte strategische Ausrichtung des Flughafens und die hierauf abgestimmten Maßnahmen ergeben sich zudem neue Probleme im Bereich des Nachtflugs, die politisch nicht gewollt sind. Das unerwartete und nicht zu akzeptierende Ausreizen der Möglichkeiten des Planfeststellungsbeschlusses in Bezug auf die Nachtflugbeschränkungen durch Low-Cost-Carrier führte bereits im vergangenen Jahr zu erkennbar größeren Belastungen für die Betroffenen. Vor diesem Hintergrund fordert die Kommission, die Einhaltung des Nachtflugverbotes am Frankfurter Flughafen und das politische Ziel, so wenig Flüge wie möglich im Nachtzeitraum abzuwickeln, sicherzustellen. Die Kommission verbindet diese Forderung mit der Erwartung, perspektivisch Flugbewegungen im Zeitraum der gesetzlichen Nacht ganz ausschließen zu können. Systematische Verspätungslandungen sind mit Blick auf die herausragende Bedeutung des Schutzes der Nachtruhe der Bevölkerung insbesondere in der Kernnacht zu unterbinden und zu sanktionieren.
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. Insbesondere im Hinblick auf den Nachtflugverkehr bittet die Kommission die Genehmigungsbehörde, die Passagierkapazitäten bzw. die betrieblichen Auswirkungen des beantragten G-Fingers zu überprüfen und eine nachvollziehbare Berechnung vorzulegen.