

Beitrag von Berthold Fuld auf der Montagsdemo am 18.12.17

Hallo,

eigentlich war heute keine Rede von mir vorgesehen; aber über einen Punkt, der in der Sitzung der Fluglärmkommission am letzten Mittwoch behandelt wurde, möchte ich Sie informieren.

Die Fraport hat die Planungen für das Billigfliegerterminal T3-G vorgestellt, für das ein Bauantrag bei der Stadt Frankfurt eingereicht wurde. Demnach soll ein Finger mit jeweils ca. 12 , zusammen also ca. 24 Gates, in zwei Bauabschnitten gebaut werden; genannt wurde eine Passagierkapazität von 4-5 Millionen p.a. im ersten Bauabschnitt und 7-8 Millionen im zweiten (http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/243._sitzung_am_13.12.2017/top_8_-_praes._fraport_sachstand_entwicklung_low-cost-bereich.pdf).

Die Zahlen ließen mich stutzen. 7,5 Millionen Passagiere in Flugzeugen mit je 150 Paxen entspricht 50000 Flugbewegungen jährlich, grob 2000 pro Gate oder ca. 6 pro Gate und Tag. 3 Abfertigungsvorgänge täglich – das ist offenbar gelogen. Tatsächlich dürfte die Kapazität 3-4-mal höher sein, insgesamt 25-30 Millionen Passagiere bei 200000 Flugbewegungen - das ist mehr als das gesamte Verkehrsaufkommen des Düsseldorfer Flughafens. Fraport will also als Billigflughafen ein ganz großes Rad drehen.

Das im Planfeststellungsverfahren angesetzte Passagieraufkommen wird damit zusammen mit den bereits genehmigten Fingern H und J deutlich überschritten; insgesamt schafft Fraport eine Abfertigungskapazität von über 100 Millionen Passagieren.

Planfestgestellt sind zusätzlich 50 Gebäudepositionen zu den Terminals 1 und 2. A-Plus und der CD-Finger wurden im Planfeststellungsverfahren noch nicht berücksichtigt, hier sind 10-14 Positionen entstanden. H- und J-Finger sollen 30 Positionen haben; somit will Fraport jetzt den Flughafen um insgesamt 64 Positionen erweitern und damit evident gegen den Planfeststellungsbeschluss verstoßen. Dabei ist zu würdigen, dass Fraport statt Langstreckenpositionen kleinere Mittelstreckenpositionen einrichten will. Die Abfertigungszeiten bei Mittelstreckenflugzeugen sind jedoch deutlich kürzer, an einer Mittelstreckenposition können viel mehr Flugzeuge abgefertigt werden, die Passagierzahlen sind insgesamt sehr ähnlich. Die Zahl der Gebäudepositionen ist jedenfalls ein wesentliches Merkmal der festgestellten Pläne.

Genehmigt werden muss das Vorhaben von der Stadt Frankfurt in Abstimmung mit dem Wirtschaftsministerium. Wir müssen uns jetzt überlegen, wie wir die Verantwortlichen in Stadt und Land überzeugen, den Antrag zurückzuweisen. Und ich denke, das Thema wird auch im anstehenden OB-Wahlkampf eine Rolle spielen.

Ich wünsche Ihnen ein besinnliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr und hoffe, dass Sie Kraft sammeln können für unser weiteres gemeinsames Engagement für eine bessere Lebensqualität in unserer Heimatregion.