



Flugbetrieb in Frankfurt

In der Woche vom 13. bis 19. April 2020 ging die Zahl der Flugbewegungen auf 1.404 Starts/Landungen zurück (= nur noch 14,2 % gegenüber der Vergleichswoche 2019). Die Zahl der Passagiere wird mit 37.015 angegeben (nur noch 2,7 % gegenüber der Vergleichswoche 2019).

Der Flughafenverband ADV beziffert die Passagierzahl an allen deutschen Flughäfen für den Zeitraum 15. bis 21.04.2020 auf 56.179. Mit anderen Worten: Zwei Drittel des verbliebenen Volumens werden über Frankfurt abgewickelt.

Nächtliche Flüge in Frankfurt

Vom 1. bis 22. April 2020 fanden in der Zeit von 00:00 bis 05:00 Uhr 58 Flugbewegungen statt. In diesem nächtlichen Zeitraum sind Flüge nur nach Ziffer 6 des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) in besonderen Ausnahmefällen zulässig: Landungen von Flugzeugen, die aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen Frankfurt anfliegen müssen, sowie Starts und Landungen von Flugzeugen in Katastrophen- oder medizinischen Hilfseinsätzen.



Foto Fraport AG

Das Hessische Wirtschaftsministerium HMWEVL schlüsselt in seiner Statistik die 58 Flüge wie folgt auf: 42 aus besonderem öffentlichen Interesse, 12 Evakuierungsflüge (vermutlich Rückholflüge der Lufthansa im Auftrag der Bundesregierung) und 4 medizinische Hilfsflüge. Das HMWEVL erläutert nicht, was unter einem ‚besonderen öffentlichen Interesse‘ zu verstehen ist. Auch der PFB liefert dazu keine Erklä-

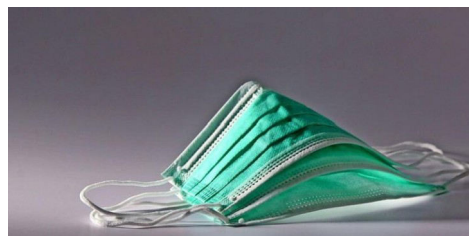
rung. Fraport verweist auf die Dringlichkeit einer zügigen Abfertigung, was immer das bedeuten mag.

Zum Vergleich: im gesamten Monat April 2019 wurden nur sieben Flugbewegungen nach Ziffer 6 PFB registriert.

Das BBI Bündnis der Bürgerinitiativen betrachtet mit großer Besorgnis den sprunghaften Anstieg dieser unerträglichen nächtlichen Ruhestörungen. Nur in der derzeitigen Ausnahmesituation sind diese Flugbewegungen überhaupt hinnehmbar. Das BBI wird die Entwicklung weiterhin sehr aufmerksam und kritisch beobachten.

20-Punkte-Programm

In der Luftfahrtbranche wird eifrig an Konzepten gearbeitet, wie der Flugbetrieb in einer ‚neuen Normalität‘ aussehen könnte. Passagiere könnten zum Tragen von Schutzmasken für die Zeit vom Boarding über den gesamten Flug bis nach dem Verlassen des Flugzeugs verpflichtet werden. So lautet der Vorschlag in einem Konzeptpapier der deutschen Luftfahrtbranche. Das Papier ist im Internet nicht auffindbar und liegt vermutlich nur wenigen Presseorganen vor.



Das 20-Punkte-Programm sieht an den Flughäfen zahlreiche Maßnahmen vor, um das Corona-bedingte Abstandsgebot einzuhalten. Dazu gehören unter anderem ‚luftigere‘ Warteschlangen und -bereiche, der Einsatz von mehr Passagierbussen und zeitlich gestreckte Prozesse etwa beim Einsteigen und der Gepäckabfertigung. An den Abflughäfen könnten Passagiere auf Fieber überprüft werden. Die Fluggäste sollen

beim Einchecken erklären, dass sie keine ansteckenden Krankheiten haben.

Wo bleiben die Vorgaben zur Einhaltung von Mindestabständen im Flugzeug? Sie würden eine Auslastung von nur noch einem Drittel bedeuten. So etwas darf natürlich in einem Papier der Luftfahrtbranche auf keinen Fall auftauchen.

Baustelle Terminal 3

Im Süden des Frankfurter Flughafens entsteht derzeit das dritte Terminal. Ab 2023 sollen bis zu 21 Mio Passagiere von drei Flugsteigen (G, H und J) reisen können. Geschätztes Bauvolumen ca. 4 Mrd. Euro. Fraport kann und will den Bau nicht stoppen oder unterbrechen.



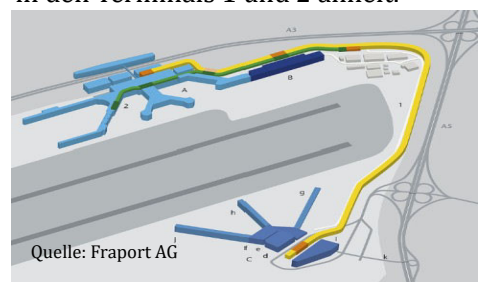
Quelle: Fraport AG

T3 - Flugsteig G

Zur Entlastung der Terminals 1 und 2 wird der Bau von Flugsteig G vorgezogen. Mindestens 9 Positionen für Flugzeuge, 11 Check-in-Schalter und 13 Gates sind vorgesehen. Ab 2021 sollen dort 4 bis 5 Mio Passagiere abgefertigt werden, primär für den Billigflieger Ryanair.

T3 - Personentransportsystem (PTS)

Zwischen den Terminals 1, 2 und dem Bahnhof liegen die Center- und Südbahn. Zur Überbrückung der Distanz von mehreren hundert Metern wird ein PTS gebaut, das der Skyline-Bahn in den Terminals 1 und 2 ähnelt.



Quelle: Fraport AG

Eine sechs Kilometer lange zweigleisige Trasse - ebenerdig und auf Stützen - ist im Bau. Fahrtzeit der automatischen Kabinen rd. acht Minuten. Kapazität: 4.000 Reisende pro Stunde.

T3 - Autobahnanschluss

4,5 Hektar Treburer Oberwald mussten für den Bau der neuen Anschlussstelle an der A 5 abgeholzt werden.



Wieder wurde dem Moloch Flughafen Wald geopfert. Widerstand fand so gut wie nicht statt - mit Ausnahme der Bewohner des im November 2018 polizeilich geräumten Waldcamps. Die Bevölkerung hat leider kaum Anteil an diesem Waldfrevel genommen.

T3 - S-Bahn-Anschluss

Anfang Januar 2020 hat Tarek Al-Wazir mitgeteilt, dass die Planungen für die eine Anbindung an die S-Bahn und den Regionalexpress beginnen können.



Fraport hält den Anschluss nicht für nötig und verweist auf das Personentransportsystem. Motiv ist hier wohl eher die Abwehr einer Fraport-Beteiligung an den Baukosten.

T3 - PFC-kontaminierter Eraushub

Ca. 600.000 Kubikmeter PFC-verseuchte Erde lagern neben der Baugrube. Die Belastungen mit PFC (per- und polyfluorierte Chemikalien; in Löschschäumen enthalten) ist eine Hinterlassenschaft der US-Airbase.



Da sich bislang keine Deponien finden ließen, die diese gewaltigen Mengen aufnehmen können, hat Fraport die Genehmigung gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz für ein fünfjähriges Zwischenlager auf dem Flughafengelände beim Regierungspräsidium Darmstadt beantragt. Die Antragsunterlagen lagen vom 07.01. bis zum 06.03.2020 aus. Laut Presseberichten gab es mehr als 140 Einwendungen. Der für den 29.04.2020 Termin zur Erörterung der Einwände wurde Coronabedingt abgesagt und soll nach Möglichkeit noch vor den hessischen Sommerferien nachgeholt werden.

In eigener Sache: Montagsdemonstrationen

Bis auf weiteres finden keine Montagsdemonstrationen im Terminal 1 statt.

Zum Abschluss ein Kommentar von Thomas Scheffler:



Der unverdrossene Bau des Terminal 3 löst Kopfschütteln aus. Auch nach einer Eindämmung der Pandemie rechnet kein vernünftig denkender Mensch mit einer Rückkehr zu den Verhältnissen wie zuvor. Sehenden Auges errichtet Fraport eine der größten Bauruinen Europas. Ein Bauskandal wie die fast unendliche Geschichte des BER.

Die Mehrheitseigner - das Land Hessen und die Stadt Frankfurt - lassen Fraport nach Belieben gewähren. Die zu erwartenden Verluste werden später sozialisiert, sprich: der Steuerzahler zahlt's ja. Unsere Forderung „Kein Terminal 3“ ist berechtigt wie eh und je.

Verantwortlich für den Inhalt und im Sinne des Presserechts:

Thomas Scheffler, Bündnissprecher, Windthorststraße 3, 65439 Flörsheim am Main
scheffler@flughafen-bi.de, Telefon 06145 502150, [@SchefflerBBI](https://twitter.com/SchefflerBBI)

www.flughafen-bi.de und www.fluglaerm-rhein-main.de