



HESSISCHER LANDTAG

21. 09. 2011

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 28.07.2011

betreffend Ladenöffnungszeiten im Bereich des "Sqaire" nahe dem
Flughafen Frankfurt

und
Antwort

des Sozialministers

Vorbemerkung des Fragestellers:

In Beantwortung einer Nachfrage zur Frage 490 erklärte Staatsminister Grüttner am 17. Mai 2011 vor dem Plenum: "Gemäß einer Festlegung mit der hessischen Kataster- und Vermessungsverwaltung führen die im Eigentum der Fraport AG stehenden Flächen der entsprechenden Gemarkung, auf denen das "Sqaire" steht, zu den Flächen des internationalen Verkehrsflughafens und sind deshalb zu privilegieren."

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wer hat die in der Vorbemerkung angesprochene Festlegung mit der Kataster- und Vermessungsverwaltung wann getroffen?

Die in der Vorbemerkung genannte Festlegung betrifft ausschließlich die flächenmäßige Abgrenzung eines katastertechnischen Ordnungsbezirks, hier die Gemarkung "Flughafen". Das Gelände des Fernbahnhofs bzw. The Sqaire wird im Liegenschaftskataster seit 1976 innerhalb des Ordnungsbezirks "Flughafen" geführt. Dieser Ordnungsbezirk ist maßgebend für die Bezeichnung der Grundstücke im Grundbuch, ohne weitergehende Rechtswirkung nach außen. Im Liegenschaftskataster werden innerhalb der Gemarkung "Flughafen" unter anderem die zum Betriebsgelände des Flughafens gehörenden, aber auch den eigentlichen Flughafen umgebende Flächen (wie zum Beispiel Verkehrswege) zusammengefasst. Nach Auskunft der Fraport AG (Geoinformation und Vermessung, zugelassen als Vermessungsstelle gemäß Erlass des HMWT vom 01.02.1971) wird das in der Gemarkung Flughafen, Flur 1, liegende Eigentum der Fraport AG (seitens der Fraport AG) als internationaler Verkehrsflughafen Frankfurt am Main definiert.

Frage 2. Auf welcher Rechtsgrundlage geschah dies?

Rechtsgrundlage für die katastertechnische Abgrenzung war das Hessische Katastergesetz vom 03.07.1956 (GVBl. S. 121).

Frage 3. In welcher Weise wurden die planungsrechtlich zuständigen Institutionen am Verfahren der Privilegierung beteiligt?

Es gelten die Bestimmungen des Hessischen Ladenöffnungsgesetzes (HLöG) vom 23. November 2006 (GVBl. I S. 606), zuletzt geändert durch Gesetz vom 2. Februar 2010 (GVBl. I S. 10). In § 4 Abs. 1 Nr. 2 HLöG wurden u.a. auch Sonderregelungen für den Sonntagsverkauf auf internationalen Verkehrsflughäfen, Flughäfen und Personenbahnhöfen getroffen. Danach dürfen "abweichend von § 3 Abs. 2 ... Verkaufsstellen auf internationalen Verkehrsflughäfen, Flughäfen und Personenbahnhöfen in der Zeit von 0 bis 24 Uhr, auf Flughäfen und Personenbahnhöfen jedoch nur für die Abgabe von Reisebedarf ... geöffnet sein". Die Sonderregelung dieser Verkaufsstellen gilt unmittelbar kraft Gesetzes. Ein Verfahren der Privilegierung existiert nach dem HLöG nicht.

Frage 4. Warum wurde diese Privilegierung bei der Genehmigung des regionalen Flächennutzungsplans ignoriert; dort sind die Flächen, auf denen das "Squire" steht, nämlich nicht als Fläche für Luftverkehr wie der Flughafen selbst, sondern als gewerbliche Baufläche ausgewiesen?

Im regionalen Flächennutzungsplan ist die angesprochene Fläche "The Squire", also der Fernbahnhof Flughafen Frankfurt mit der entsprechenden Überbauung, nicht als gewerbliche Baufläche, sondern als Fläche für den Schienenverkehr mit dem Symbol "Haltepunkt im Fernverkehr" dargestellt. Die Darstellung im Flächennutzungsplan bildet damit die tatsächliche Situation des Fernbahnhofs ab. Die Überbauung des Fernbahnhofs war nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt; die Überbauung der Fläche des Fernbahnhofs Flughafen war bereits im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die Neubaustrecke Köln/Rhein-Main planfestgestellt worden.

Frage 5. Aus welchen Gründen spielt die planungsrechtliche Definition der betreffenden Flächen nach Auffassung der Landesregierung für eine Privilegierung als internationaler Flughafen keine Rolle?

Die Sonderregelungen des § 4 Abs. 1 Nr. 2 HLöG privilegieren den internationalen Verkehrsflughafen Frankfurt am Main kraft Gesetzes unabhängig von der planungsrechtlichen Situation.

Frage 6. In welcher Weise hat vielmehr die Frage des Eigentümers der Flächen bei der Privilegierung eine Rolle gespielt?

Für die Sonderregelungen nach dem HLöG spielen Eigentumsfragen keine Rolle.

Frage 7. Welche weiteren Flächen in der Nähe des Flughafens Frankfurt, die ebenfalls "zu den Flächen des internationalen Verkehrsflughafens führen", wurden bereits bzw. könnten ebenfalls privilegiert werden?

Auf die Antworten zu den Fragen 3 und 5 wird verwiesen.

Frage 8. Wie beurteilt die Landesregierung vor diesem Hintergrund eine entsprechende Privilegierung der gemischten Baufläche "Gateway Gardens", die ebenfalls zum internationalen Verkehrsflughafen führt?

Auf die Antworten zu den Fragen 3 und 5 wird verwiesen.

Frage 9. In welchem Umfang sind nach Kenntnis der Landesregierung Einzelhandelsflächen in dem privilegierten Areal ("Squire") vorhanden bzw. vorgesehen?

Nach Auskunft von The Squire GmbH & Co. KG vom 5. August 2011 sind aktuell Einzelhandelsflächen mit einer Gesamtfläche von 2.217 m² vorhanden. Vorgesehen sind weitere 721 m² Einzelhandelsfläche.

Frage 10. Aus welchen Gründen sieht es die Landesregierung für sinnvoll und geboten an, am Standort Squire zu jeder Stunde in der Woche und ohne jede Sortimentsbeschränkung Waren anbieten und verkaufen zu können?

Aufgrund der Zugehörigkeit zum internationalen Verkehrsflughafen Frankfurt am Main besteht nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 HLöG für dortige Verkaufsstellen die Möglichkeit, in der Zeit von 0 bis 24 Uhr geöffnet zu haben.

Wiesbaden, 8. September 2011

Stefan Grüttner