



HESSISCHER LANDTAG

09. 05. 2014

Kleine Anfrage

der Abg. Frankenberger und Weiß (SPD) vom 14.02.2014

betreffend Bau des Terminals 3 am Frankfurter Flughafen

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Die Kleine Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Minister der Finanzen wie folgt:

Frage 1. Welche Kosten sind bisher für die Planung des Terminals 3 entstanden?

Frage 2. Welche Schritte hat Fraport zur Umsetzung von Terminal 3 bereits unternommen?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fraport AG hat am 17.09.2013 einen Bauantrag für den ersten Bauabschnitt des Terminals 3 bei der zuständigen Bauaufsicht der Stadt Frankfurt am Main eingereicht. Der erste Bauabschnitt ist auf die Abfertigung von 14 Millionen Passagieren pro Jahr ausgelegt und umfasst neben dem Terminalhauptgebäude auch zwei Flugsteige. Die Fraport AG hat auf Nachfrage mitgeteilt, dass für die Planung des ersten Bauabschnittes des Terminals 3 bislang Kosten in Höhe von ca. 222 Mio. € entstanden sind.

Frage 3. Hat die Landesregierung Kenntnis darüber, wann das Baugenehmigungsverfahren für Terminal 3, das derzeit im zuständigen Dezernat in Frankfurt geprüft wird, abgeschlossen wird?

Die Landesregierung hat keine Kenntnisse über Einzelheiten des Baugenehmigungsverfahrens der Stadt Frankfurt am Main. Sie geht davon aus, dass das Baugenehmigungsverfahren von der Bauaufsichtsbehörde der Stadt Frankfurt am Main abgeschlossen wird, sobald diese ihre inhaltliche Prüfung beendet hat.

Frage 4. Welche ökonomisch vertretbaren und für die Region verträglicheren Alternativen zum Bau des Terminals 3 zieht die Landesregierung in Betracht?

Die Landesregierung hat sich dafür ausgesprochen, dass auf möglicherweise steigende Fluggastzahlen solange wie möglich mit ökonomisch vertretbaren und für die Region verträglicheren Alternativen zum Bau des Terminals 3 reagiert wird. Diesbezüglich ist von Bedeutung, dass sich der Aufwuchs der Verkehrsnachfrage bis zu dem der Planfeststellung zugrunde liegenden Wert nach allen Prognosen über einen längeren, mehrjährigen Zeitraum erstrecken wird, der jeweils Optionen für eine nachfragegerechte Gestaltung der Passagierabfertigung eröffnet. Hinsichtlich der Einzelheiten einschließlich der Prüfung der technischen Möglichkeiten sucht die Landesregierung den Dialog mit der Fraport AG.

Frage 5. Welche Gespräche haben bereits stattgefunden, um die Nutzung von ökonomisch vertretbaren und für die Region verträglicheren Alternativen zum Bau des Terminals 3, im Konsortialvertrag festzuschreiben?

Es haben noch keine Verhandlungen mit der Stadt Frankfurt am Main stattgefunden, die zu einer Änderung des Konsortialvertrages geführt haben.

Frage 6. In welchem zeitlichen Rahmen sollen diese Gespräche stattfinden?

Es ist das erklärte Ziel der Landesregierung, dass der Konsortialvertrag zeitnah angepasst wird.

Frage 7. Welche Maßnahmen sind zur Erschließung des Terminals 3 auf der Straße und auf der Schiene geplant und wie ist der jeweilige Umsetzungsstand?

Der Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 regelt die landseitige Erschließung des Terminals 3 und stellt sicher, dass auch nach einem Bau des Terminal 3 die Funktionsfähigkeit des

anbindenden und umgebenden Verkehrsnetzes unter Berücksichtigung der planfestgestellten Erschließungsmaßnahmen gegeben sein würde. Die planfestgestellte Erschließung des Terminals 3 umfasst sowohl Maßnahmen im Bereich des übergeordneten Verkehrsnetzes (z.B. zusätzliche Teilanschlussstelle Zeppelinheim an der BAB 5) als auch im nachgeordneten Straßennetz auf dem Flughafengelände, wo das Erschließungsstraßennetz neu konzeptioniert und umgebaut bzw. ergänzt wird. Die Fraport AG plant die bauliche Umsetzung dieser Maßnahmen über mehrere Jahre gemäß einem mehrstufigen Bauphasenkonzept. Die erste Ausbauphase (Neubau von Tor 32 zur Cargo City Süd und Bau der neuen Erschließungsstraße zwischen dem Bereich der bestehenden Anschlussstelle Zeppelinheim und dem Tor 32) ist derzeit in Realisierung und soll im dritten Quartal dieses Jahres in Betrieb genommen werden.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 regelt zudem die Erreichbarkeit des Terminals 3 im öffentlichen Verkehr und sieht hierzu vor, dass das Terminal 3 über das geplante flughafeninterne Passagier-Transfer-System an den Fern-, Regional- und Busbahnhof am Terminal 1 angebunden würde.

Frage 8. Ist die Anbindung an die Riedbahn/S7 im Baugenehmigungsantrag enthalten und falls nein, warum nicht?

Der Baugenehmigungsantrag enthält nicht die Anbindung an die Riedbahn/S7, weil sich der Antrag auf das planfestgestellte Ausbauprojekt bezieht und dieses die Anbindung nicht beinhaltet. Bei den Planungen für das Terminal 3 wird allerdings eine optionale S-Bahn-Trasse (Auserschleifung aus der Riedbahntrasse/S7) im Sinne einer planerischen Freihaltung für Trasse und Station berücksichtigt, so dass die Umsetzung einer direkten Schienenanbindung möglich wäre.

Frage 9. Nach welchem Standard bemisst sich die erforderliche Kapazität von Passagierabfertigungsanlagen und welche Ausnutzung bestand in 2013 am Flughafen Frankfurt?

Für die Planung von Passagieranlagen und deren Kapazität sind insbesondere die Verkehrsmenge aus der Luftverkehrsprognose, der Passagiermix, d.h. der Anteil von Originär- und Transferpassagieren, sowie das Betriebskonzept des Flughafens als Luftverkehrsdrehkreuz, wie es auch der Planfeststellung zugrunde lag, zu berücksichtigen.

Am Frankfurter Flughafen betrug die Gesamtfluggastanzahl im Jahr 2013 ca. 58 Millionen. Dies entspricht bei einer derzeitigen Kapazität der Fluggastabfertigungsanlagen (Terminal 1 und Terminal 2) von ca. 64 Millionen Passagieren pro Jahr einer Ausnutzung von rund 91 %.

Wiesbaden, 23. April 2014

Tarek Al-Wazir