

**Kleine Anfrage****Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 12.10.2020****Corona-Pandemie – Vorhaltekosten des Flughafens Frankfurt****und****Antwort****Minister der Finanzen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Die durch die Corona-Pandemie verursachten Beschränkungen betreffen den Luftverkehr ausgeprägter als die meisten anderen Bereiche. Der Flughafen Frankfurt ist als internationaler Hub-Flughafen besonders von der Pandemie betroffen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Planung des Flughafenbetreibers in der Vergangenheit von einem starken Wachstum ausging, das sich jedoch bereits vor der Corona-Pandemie nicht einstellte. So wurden für das Jahr 2020 mehr als 700.000 Flugbewegungen p.a. prognostiziert, tatsächlich lag die Anzahl in den Jahren 2000 bis 2017 immer zwischen 457.000 (2001) und 493.000 (2007). Lediglich 2018 und 2019 wurden jeweils etwa 513.000 Flugbewegungen erreicht – und auch das nur, weil Billig-Airlines mit Rabattprogrammen veranlasst wurden, Flüge nach Frankfurt zu verlegen. Aktuell liegt die Zahl der Flugbewegungen im laufenden Jahr bei 151.760 (Stand 31.08.2020). Bis Jahresende werden voraussichtlich nicht mehr als 230.000 Flugbewegungen erreicht.

Die Pandemie, deren Auftreten vorhersehbar war, wurde in den Planungen des Flughafenbetreibers und der Planfeststellungsbehörde nicht einmal ansatzweise berücksichtigt. Der Begriff „Pandemie“ findet sich im Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 (auf mehr als 2.500 Seiten) an keiner einzigen Stelle. Aktuell ist der Flughafen defizitär und wird – aufgrund der immensen Vorhaltekosten – als Infrastruktureinrichtung zukünftig voraussichtlich staatliche Zuschüsse benötigen.

**Vorbemerkung Minister der Finanzen:**

Das Ausmaß einer Pandemie, wie es die Corona-Pandemie aufweist, war zum Zeitpunkt der Erstellung der Prognose bzw. zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses nicht vorhersehbar. Die rasche Ausbreitung des Corona-Virus über alle Kontinente und mit einer derartigen Intensität hat zu einem bisher nicht gekannten Einbruch des internationalen Luftverkehrs geführt.

Dennoch hat sich die Luftverkehrsprognose des Planfeststellungsbeschlusses mit (weltweiten) Krisen befasst und diese im Rahmen der Prognose diskutiert. Zu diesen Krisen gehörten „z.B. die Ölkrise und die wirtschaftliche Stagnation Ende der 1970er bzw. Anfang der 1980er Jahre sowie vorübergehende Verkehrsrückgänge“, wie etwa während des ersten Golfkriegs 1991 oder nach den terroristischen Anschlägen in den USA vom 11.09.2001 oder nach dem Auftreten der SARS-Epidemie (siehe Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007, Seiten 483 und 486).

Die Planfeststellungsbehörde ist nachvollziehbar und ohne gerichtliche Beanstandung davon ausgegangen, dass derartige Krisen den langfristigen Wachstumstrend im Luftverkehr nicht infrage stellen können, sie vielmehr – wie in der Vergangenheit – auf Zeit kompensiert werden. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof und das Bundesverwaltungsgericht haben die Prognose bestätigt.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Hessischen Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wie folgt:

Frage 1. Wie hoch sind die Vorhaltekosten für den Flughafen Frankfurt pro Monat, d.h. die Kosten, die durch die Bereitstellung der Infrastruktureinrichtung (mindestens) anfallen, auch wenn keine einzige Flugbewegung stattfindet?

Die geschätzten Vorhaltekosten am Flughafenstandort Frankfurt belaufen sich auf rund 40 Mio. € pro Monat.

Frage 2. Wie hoch wären die unter 1. aufgeführten Vorhaltekosten ohne den Ausbau des Flughafens, d.h. ohne die NW-Landebahn und das derzeit im Bau befindliche Terminal 3?

Die Komplexität und wechselseitigen Abhängigkeiten der Bau- und Betriebsprozesse an einem internationalen Großflughafen lassen es leider nicht zu, die Nordwest-Landebahn und das Terminal 3 aus den Vorhaltekosten herauszurechnen. Zudem beziehen sich die Vorhaltekosten nur auf Infrastruktureinrichtungen, die in Betrieb sind, so dass das nicht in Betrieb befindliche Terminal 3 auch nicht eingerechnet ist.

Frage 3. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung aktuell, die unter 1. aufgeführten Vorhaltekosten zu senken?

Nach Ansicht der Landesregierung lassen sich die Vorhaltekosten z.B. durch Kurzarbeit, vorübergehende Schließung von Terminalflächen (betrifft Terminal 2, aber auch weite Teile von Terminal 1) und Reduzierung der Sachkosten senken.

Frage 4. Ist eine – ggf. teilweise – Erstattung der Vorhaltekosten des Flughafens für die Zeit der Coronapandemie durch den Bund und/oder das Land Hessen geplant?

Frage 5. Falls 4. zutreffend: in welcher Höhe werden sich der Bund und/oder das Land Hessen an den Vorhaltekosten beteiligen?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fand am 6. November 2020 ein Luftverkehrsgipfel zum Thema „Die Herausforderungen durch die COVID-19-Pandemie meistern“ statt. Ein zentrales Thema war die Übernahme der Vorhaltekosten für die Bereitstellung der Infrastruktur während der Zeit des Lockdowns an den Flughäfen. Eine Entscheidung darüber, ob und ggf. in welcher Höhe der Bund die Vorhaltekosten (auch) des Flughafens Frankfurt erstatten wird, steht indes noch aus. Das Land Hessen selbst hat bislang keinerlei Finanzierungs- oder Förderzusagen gegenüber den Flughäfen geplant oder getätigt.

Frage 6. Hat die Landesregierung bei der Planung der Flughafenerweiterung im Erörterungsverfahren oder im Verlauf der zahlreichen Verhandlungen mit dem Flughafenbetreiber die Möglichkeit einer Pandemie und die sich daraus ergebenden Probleme und Risiken thematisiert und in die Abwägung einbezogen?

Frage 7. Falls 6. zutreffend: mit welchem Ergebnis?

Frage 8. Falls 6. unzutreffend: Warum nicht?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In dem Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main wurden am Beispiel der SARS-Epidemie aus dem Jahre 2003 die Folgen von nicht vorhersehbaren und vorübergehenden Störungen der Luftverkehrsnachfrage durch sog. „Sonderereignisse“ im Rahmen der Luftverkehrsprognose in den Blick genommen.

Die vom seinerzeitigen Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung mit der Qualitätssicherung der Luftverkehrsprognose der Fraport AG beauftragten Gutachter sind zu dem Ergebnis gelangt, dass die „Annahme, dass globale politische Krisen und andere Sonderereignisse keinen dauerhaften Einfluss auf den langfristigen Entwicklungstrend im Luftverkehr haben, als plausibel und vertretbar eingeschätzt werden“ kann (vgl. Prof. Dr. Gertz u. a., Beurteilung von Methodik und Prognoseannahmen des Gutachtens G8, Endbericht Januar 2007, S. 40). Im Ergebnis ist sodann auch das seinerzeitige Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 zur Überzeugung gelangt, dass sich die „Steigerungen der Luftverkehrsnachfrage [...] in der Vergangenheit als langfristig und stabil erwiesen“ haben, „weil sie auch durch kurzfristige wachstumshemmende Faktoren (wie z. B. die Ölkrise und die wirtschaftliche Stagnation Ende der 1970er bzw. Anfang der 1980er Jahre) sowie vorübergehende Verkehrsrückgänge (etwa während des ersten Golfkrieges im Jahre 1991, nach den terroristischen Anschlägen in den USA vom 11.09.2001 oder nach dem Auftreten der SARS-Epidemie) im Ergebnis nicht gebremst werden konnten.“ Weiterhin wurde festgestellt, dass in der Vergangenheit „in den auf Wachstumseinbrüche im Luftverkehr folgenden Zeiten stets Erholungs- bzw. Aufholprozesse zu beobachten“ waren (vgl. Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007, S. 483).

Diese Bewertung des seinerzeitigen Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung wurde durch die ergangenen Entscheidungen des Hessischen Verwaltungsgeschichtshofs sowie des Bundesverwaltungsgerichts in den Verwaltungsstreitverfahren um den Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main bestätigt.

So hat das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich festgestellt, dass die „Würdigung der Verkehrsprognose der Planfeststellungsbehörde für das Prognosejahr 2020, die der Planrechtfertigung zugrunde liegt, [...] nicht zu beanstanden“ ist (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 – 4 C 8/09, u. a. –, Rn. 49).

Wiesbaden, 12. November 2020

**Michael Boddenberg**