

**Kleine Anfrage****Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 05.04.2022****Verkehrssituation am Flughafen Frankfurt****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens erfolgte mit der Zielvorgabe von 701.000 Flugbewegungen, die im Jahr 2020 erreicht werden sollten und dem erwarteten Bedarf entsprachen. Tatsächlich lagen die Zahlen zwischen 2003 (Antragstellung) und 2019 konstant um etwa 30 % niedriger, 2021 wurden 262.000 Flugbewegungen gezählt. Der Flugsteig G ist in Kürze betriebsbereit, das Terminal 3 soll 2026 in Betrieb gehen, obwohl die Passagierzahl 2021 bei 25 Mio. lag und mit den beiden vorhandenen Terminals mindestens 70 Mio. Passagiere abgefertigt werden können. Trotz inzwischen deutlich veränderter Rahmenbedingungen hält die Fraport AG an den veralteten Prognosen fest und versucht, ihre Kapazitäten an den Markt zu bringen. Dies u.a. durch Rabattprogramme – wie aktuell dem „Recovery Program FRA 2022“ – und der Gestaltung der Flughafenentgelte (aktuell durch unterschiedliche Beträge für Originär- und Transfer- bzw. Transitpassagiere). Ziel dieser Bemühungen ist es, jenseits des eigentlichen Bedarfs Flüge und Passagiere von anderen Flughäfen nach Frankfurt umzuleiten.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Soweit in der Vorbemerkung die Realisierung und Inbetriebnahme des Terminals 3 angesichts der aktuellen Verkehrszahlen hinterfragt wird, ist zu berücksichtigen, dass die Entscheidung der Fraport AG als Betreiberin des Frankfurter Flughafens, an dem bereits begonnenen Bau des Terminals 3 trotz der eingebrochenen Verkehrszahlen festzuhalten, eine unternehmerische Entscheidung der Fraport AG ist, nachdem die planungsrechtliche Zulassung bereits vor vielen Jahren erfolgt ist.

Die Landesregierung hat sich bereits vor einigen Jahren hinsichtlich des von der Fraport AG geplanten Terminals 3 für eine Bedarfsprüfung und dafür ausgesprochen, auf möglicherweise steigende Fluggastzahlen solange wie möglich mit ökonomisch vertretbaren und für die Region verträglicheren Alternativen zum Bau des Terminals 3 zu reagieren. Am 04.03.2015 wurde im Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung über das Ergebnis der Bedarfsprüfung eingehend berichtet. Die Fraport AG hat sich unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bedarfsprüfung dazu entschieden, am Beschluss zum Bau von Terminal 3 festzuhalten.

Ebenso wie die Entscheidung über die Realisierung des Terminals 3 zum jetzigen Zeitpunkt ist auch die Ausgestaltung der Entgeltordnung eine unternehmerische Entscheidung der Fraport AG. Bzgl. der Möglichkeiten des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) als Genehmigungsbehörde für die Flughafenentgelte wird auf die Antwort auf Frage 1 verwiesen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister der Finanzen wie folgt:

Frage 1. Hält die Landesregierung die deutlich geringere Anhebung der Passagierentgelte für Transfer- und Transit-Passagiere für zielführend, um Zubringerdienste nach Möglichkeit auf die Bahn zu verlagern?

Das HMWEVW hatte über den Antrag der Fraport AG auf Genehmigung der ab dem 01.01.2022 geltenden Entgeltordnung zu entscheiden. Das HMWEVW hat als Genehmigungsbehörde für die Flughafenentgelte die Entgeltordnung zu genehmigen, wenn diese die gesetzlichen Voraussetzungen des § 19 b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) des Bundes erfüllt. Ein Ermessensspielraum oder politischer Abwägungsspielraum steht dem HMWEVW bei der Genehmigungsentscheidung nicht

zu. Das HMWEVW ist daher nicht berechtigt, ein eigenes Entgelt festzusetzen oder dem Flughafenbetreiber eine bestimmte Entgeltordnung oder Entgeltstruktur vorzugeben. Die Verantwortung für die Ausgestaltung der Entgeltordnung obliegt allein dem Flughafenbetreiber. Der geringere Anstieg der Passagierentgelte für Transit- und Transferpassagiere im Verhältnis zu den Originärpassagierentgelten erfolgte unter Verursachungsgesichtspunkten nach der Nutzungsintensität und war damit genehmigungsrechtlich nicht zu beanstanden.

Der Flughafen Frankfurt ist u.a. durch seine Anbindung sowohl an den Regional- als auch an den Fernverkehr der Bahn intermodal sehr gut aufgestellt und verfügt bereits heute über gute Umsteigevoraussetzungen. Um den intermodalen Verkehr am Flughafen Frankfurt weiter auszubauen und den Umstieg für die Passagiere von der Bahn als Zubringer auf das Flugzeug noch weiter zu vereinfachen und attraktiver zu gestalten, haben die Deutsche Bahn AG (DB), die Deutsche Lufthansa AG (DLH) und die Fraport AG eine funktionierende Kooperation auf dem Gebiet der Intermodalität und bereits gemeinsame Projekte durchgeführt, die den Intermodalpassagieren zugutekommen. U.a. wurden die Beschilderungen vom Bahnhof zum Flughafen optimiert und Testläufe mit Prioritätslinien für Intermodalpassagiere durchgeführt. Weitere Maßnahmen zur Vereinfachung der Schnittstellen beim Umstieg von der Bahn auf das Flugzeug sind in Planung.

Frage 2. Hält die Landesregierung das „Recovery Program FRA 2022“ für sinnvoll, dessen Ziel es ist, den zügigen „Wiederaufbau des Passagiervolumens“ am Flughafen Frankfurt Main zu fördern, d.h. Fluggesellschaften dazu zu motivieren, Flüge von anderen Flughäfen – z.B. München oder Berlin – nach Frankfurt zu verlagern?

Frage 4. Hält es die Landesregierung für sinnvoll, dass durch Rabattprogramme versucht wird, die Zahl der Flugbewegungen über den eigentlichen Bedarf anzuheben?

Die Fragen 2 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Zunächst wird auf die Antwort zu Frage 1 zur Aufgabe der Genehmigungsbehörde verwiesen. Die Frage, ob durch ein Rabattsystem in der Entgeltordnung Anreize für mehr Luftverkehr am Standort Frankfurt geschaffen werden sollen, ist Gegenstand der strategischen Ausrichtung der Fraport AG. Die Genehmigungsbehörde ist nicht ermächtigt, der Fraport AG einen grundsätzlichen Verzicht auf ein Rabattprogramm vorzuschreiben. Zudem bezweckt das „Recovery Program FRA 2022“ nicht die „Verlagerung“ von bestehenden Flügen von anderen Flughäfen nach Frankfurt/Main, sondern die Annäherung der Fluggastzahlen an das Vorkrisenniveau im Jahr 2019, da die Fluggastzahlen am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main durch die Corona-Pandemie massiv eingebrochen waren.

Frage 3. Hält die Landesregierung den Wegfall des Landegebühren-Nachlasses für Flugzeuge mit dem GBAS für zielführend?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 zur Aufgabe der Genehmigungsbehörde verwiesen. Die Nachlässe für die Ausrüstung der Luftfahrzeuge mit GBAS, die bis zum Jahre 2020 limitiert waren, wurden im Gültigkeitszeitraum dieses Programms kaum angenommen. Ziel war es insbesondere, durch den Einsatz neuer Technologien weitere mögliche Potentiale zur Lärmreduzierung bzw. Treibstoffverbrauchsreduzierung zu heben. Da die Fraport AG keine signifikanten weiteren Umrüstungsmaßnahmen erwartete und der Förderzweck damit nicht mehr gegeben war, wurde keine Fortführung der GBAS-Incentivierung beantragt. Der Verzicht auf eine Fortführung des GBAS-Incentivierung war genehmigungsrechtlich nicht zu beanstanden.

Frage 5. Hält die Landesregierung die Prognose der Fraport AG mit einer jährlichen Anzahl von 701.000 Flugbewegungen (die bereits für 2020 prognostiziert waren) angesichts der aktuellen Entwicklung noch für realistisch?

Die für das Jahr 2020 prognostizierte Anzahl der Flugbewegungen entstammt dem im Jahr 2006 für das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main erstellten und durch das Bundesverwaltungsgericht höchstrichterlich bestätigten Gutachten G 8 „Luftverkehrsprognosen 2020 für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main und Prognose zum landseitigen Aufkommen am Flughafen Frankfurt Main“.

Auch nach den derzeit vorliegenden Prognosen zur allgemeinen Entwicklung des Luftverkehrs nach der COVID-19-Pandemie ist davon auszugehen, dass der Luftverkehr auf einen langfristigen Wachstumstrend zurückkehren wird und, wenn auch infolge der COVID-19-Pandemie weiter in die Zukunft verschoben, wieder mit Zuwächsen bei den Flugbewegungen zu rechnen ist.

- Frage 6. Wie bewertet die Landesregierung die Funktion des Flughafens Frankfurt angesichts der Situation verschiedener konkurrierender Hub-Flughäfen – v.a. Istanbul und Dubai – im Hinblick auf deren Kostenstruktur und Performance?
- Frage 9. Wie bewertet die Landesregierung die Aktivitäten anderer Flughäfen als Hub-Flughäfen und Konkurrenten des Frankfurter Flughafens (insbesondere Istanbul – Dubai), insbesondere auch vor dem Hintergrund der aktuellen Kriegereignisse, da diese Flughäfen dadurch ihren Zeitnachteil gegenüber Frankfurt verlieren?

Die Fragen 6 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die klimapolitischen Zielsetzungen und die damit verbundenen finanziellen und wirtschaftlichen Auswirkungen werden es erforderlich machen, den Luftverkehr effizienter zu gestalten. Hierbei werden internationale Drehkreuze, wie der Flughafen Frankfurt/Main, eine zentrale Rolle einnehmen. Im Gegensatz zum Point-to-Point System lassen sich an den Hubflughäfen eine Vielzahl von Verbindungen und damit eine für die Volkswirtschaft notwendige hohe internationale Konnektivität mit vergleichsweise wenigen Flügen realisieren. Der Flughafen Frankfurt verfügt nach der Definition des Airports Council International (ACI) über die europaweit höchste HUB-Konnektivität. Diese resultiert im Vergleich zu anderen europäischen Hubs aus einem ausgezeichneten Flugplanangebot mit zahlreichen Linienzielen in Europa und einer überdurchschnittlichen Vernetzung mit allen relevanten Weltregionen.

Das breite Angebot spiegelt sich auch im aktuellen Sommerflugplan 2022 wider, in dem trotz der globalen Herausforderungen 285 Ziele in 91 Ländern erreicht werden können.

Die hohe Konnektivität bietet zum einen den originären Einsteigern aus dem Einzugsgebiet den enormen Vorteil, ohne oder mit nur wenigen Umstiegen ihr Reiseziel zu erreichen. Zum anderen reduziert die Attraktivität für Umsteiger die Abhängigkeit des Flughafens Frankfurt/Main vom Heimatmarkt.

Gestärkt wird die Hubfunktion zudem durch eine ausgezeichnete, für künftige Mobilitätsstrategien bedeutsame, Fernbahnanbindung, die kein anderer europäischer Flughafen in dieser Qualität vorweisen kann.

Aufgrund dieser angebotsseitigen, infrastrukturellen und geografischen Vorteile wird der Flughafen Frankfurt/Main sich auch zukünftig im internationalen Wettbewerb behaupten können.

Nach Angaben der Fraport AG führt die Sperrung des russischen Luftraums auf Verbindungen von und nach Japan, Südkorea und China zu einer verlängerten Flugzeit. Diese Märkte entwickeln sich pandemiebedingt jedoch noch unterproportional. Andere zentrale Regionen in Süd- und Südostasien sind nicht von einer Verlängerung der Reisezeit betroffen. Konkurrierende Drehkreuze dürften daher kurzfristig nur in geringem Umfang profitieren.

- Frage 7. Wie bewertet die Landesregierung die Funktion des Flughafens Frankfurt angesichts der durch die Pandemie induzierten bzw. beschleunigten Veränderungen des Marktes, insbesondere im Hinblick auf Geschäftsreisende?

Die Funktion des Flughafens Frankfurt/Main als einer der führenden europäischen Hubflughäfen ist durch die Pandemie nicht gefährdet. Die Pandemie beschleunigt lediglich den erwarteten Wandel in den Nachfragestrukturen durch das geübte Arbeiten im Homeoffice. Deshalb werden Privatreisende noch stärker das Reisegeschehen dominieren, während die Geschäftsreisenden weiter in den Hintergrund treten.

Die beschleunigte Digitalisierung führt zu einem Wandel in der Kommunikation. Bestimmte Geschäftsreisen (z.B. interne Meetings) werden zunehmend und auch dauerhaft durch innovative, technische Lösungen ersetzt. Daneben werden geänderte Reiserichtlinien weiterhin Bestand haben, da ökologische Aspekte und das Thema Nachhaltigkeit bei Unternehmen zunehmend in den Vordergrund treten. So ist die Umsteuerung auf die Bahn bereits heute Realität.

Experten erwarten, dass die Nachfrage nach Geschäftsreisen vor allem im deutschen Markt sinken dürfte. Die Wirkung auf den Flughafen Frankfurt/Main wird jedoch begrenzt sein, da mit zunehmender Entfernung das Flugzeug an Bedeutung gewinnt und sich Geschäftsreisen ausländischer Fluggäste nicht in demselben Maß reduzieren werden.

- Frage 8. Hält die Landesregierung die Entscheidung des Vorstands der Fraport AG für zielführend, das Terminal 3 und den Flugsteig G zeitnah in Betrieb zu nehmen?

Die Entscheidung der Fraport AG für den seinerzeitigen Baubeginn des Terminals 3, die Fortsetzung der Bautätigkeiten trotz der COVID-19-Pandemie sowie der Zeitpunkt der Inbetriebnahme sind unternehmerische Entscheidungen der Fraport AG.

Frage 10. Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen des geplanten EU-Klimaschutzpakets „Fit for 55“ und deren Umgehungsmöglichkeiten durch Ausweichen auf Hub-Flughäfen außerhalb der EU auf den Flughafen Frankfurt?

Grundsätzlich begrüßt die Landesregierung die klimapolitischen Zielsetzungen der von der Kommission am 14.07.2021 vorgelegten Vorschläge zum Gesetzespaket zu „Fit-for-55“, um bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus einen gerechten, wettbewerbsorientierten und ökologischen Wandel herbeizuführen. Bei den Regelungsvorschlägen der EU mit Auswirkungen auf den Luftverkehr handelt es sich im Einzelnen konkret um den verpflichtenden Einsatz von nachhaltigen Flugkraftstoffen (ReFuelEU Aviation), die Revision des EU-Emissionshandels (EU-ETS), die Einführung einer Kerosinsteuer (ETD, Energy Tax Directive) sowie den Aufbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe (AFIR, Alternative Fuels Infrastructure Regulation).

Der Bundesrat befasste sich in der 1014. Sitzung am 17.12.2021 mit dem EU-Klimaschutzpaket und verabschiedete hierzu auf Basis aus Hessen stammender BR-Vorlagen entsprechende Stellungnahmen mit Bezug zum Luftverkehr – insbesondere zu den Vorschlägen ReFuelEU Aviation (BR-Drs. 701/21) und den Änderungen am EU-ETS (BR-Drs. 708/21). In diesen Stellungnahmen sprach sich der BR insbesondere dafür aus, unter Wahrung der Einhaltung der Klimaschutzziele durch entsprechende Maßnahmen sicherzustellen, dass es nicht zu Wettbewerbsnachteilen der Luftverkehrswirtschaft der EU gegenüber Konkurrenten aus Drittstaaten kommt, für die keine entsprechenden Regelungen gelten. Ebenso sprach sich der BR dafür aus, dass die EU weitere Instrumente schafft, um den Markthochlauf für alternative Kraftstoffe zu unterstützen und das sie sich innerhalb der ICAO (International Civil Aviation Organization) für die Schaffung von Rahmenbedingungen und Mechanismen einsetzt, die sicherstellen, dass die Klimaschutzziele auch im globalen Luftverkehr eingehalten werden (1014. Sitzung des Bundesrates: TOP 13 und TOP 17).

Internet: → <https://www.bundesrat.de/SharedDocs/TO/1014/tagesordnung-1014.html>).

Das Fehlen eines entsprechenden Schutzmechanismus, der für die Bedienung des EU-Luftverkehrsmarktes als Abflug-, Anflug- oder Umsteigeverkehre zu Destinationen außerhalb der EU ein ausgewogenes, faires Marktumfeld schafft („Level-Playing-Field“), stellt bisher ein großes Defizit des Fit-For-55-Paketes der Europäischen Union dar. Es ist daher unerlässlich, dass das Paket um einen entsprechenden CO₂-Schutzmechanismus für faire internationale Wettbewerbsbedingungen im Flugverkehr ergänzt wird, ohne hierbei Abstriche beim Ambitionsniveau des Klimaschutzes vorzunehmen. Ohne Schutzmechanismen würden ansonsten erhebliche Verschlechterungen der Wettbewerbssituation gegenüber Nicht-EU-Fluggesellschaften und Drehkreuzen aus Ländern entstehen, für die keine vergleichbaren Verpflichtungen gelten. Gleichzeitig würde es zu „Carbon Leakage“-Effekten kommen, also der Umgehung der EU-Vorgaben zur Minderung von CO₂-Emissionen, wenn Passagiere bei Zielen außerhalb der EU kostensparend nahe den EU-Grenzen liegende Nicht-EU-Flughäfen (wie bspw. Istanbul oder London) und deren Fluggesellschaften zum Umstieg nutzen würden.

Wiesbaden, 21. Juni 2022

Tarek Al-Wazir