



HESSISCHER LANDTAG

28. 05. 2025

WVA

Berichts Antrag

**Olaf Schwaier (AfD), Klaus Gagel (AfD), Andreas Lichert (AfD),
Dimitri Schulz (AfD) und Dr. Frank Grobe (AfD)**

**Flughafen Frankfurt und das Terminal 3 – mit den höchsten Standortkosten
in der EU gegen die Wettbewerber Istanbul, London-Heathrow und Paris
Charles-de-Gaulle?**

Trotz leichter Erholung nach der Corona-Krise bleibt das Passagier- und Frachtaufkommen am Flughafen Frankfurt deutlich hinter dem Niveau vor 2019 zurück und wächst im internationalen Vergleich unterdurchschnittlich. Überdurchschnittlich wachsen hingegen die staatlichen Standortkosten: So stiegen die Luftverkehrssteuer, die Luftsicherheitsgebühren und die Kosten für Flugsicherung beim An- und Abflug zwischen 2019 und 2024 insgesamt um 53 Prozent und sind damit die höchsten Abgaben in der EU (Zahlen Fraport 2025). Die staatlich regulierten Standortkosten werden auch 2025 um 1,2 Milliarden Euro ansteigen. Diese hohe, staatlich verursachte Belastung verteuert den Flugverkehr ab Frankfurt. Bei einem Langstreckenflug nach New York City liegen die Standortkosten vom Pariser Flughafen Charles-de-Gaulle bei 6.413 Euro, von Frankfurt aus bei 18.303 Euro (Zahlen Fraport). Zudem kommen die bereits eingeführte SAF-Beimischung von Flugkraftstoffen sowie das Ziel einer „Klimaneutralität“ bis 2050 in der EU als weitere Belastungsfaktoren hinzu.

Die geplante Inbetriebnahme des Terminal 3 wirft angesichts der aktuellen Zahlen und Prognosen Fragen nach der Wirtschaftlichkeit und dem Zeitplan auf. Ursprünglich sollte das Terminal 3 deutlich früher in Betrieb genommen werden; noch 2019 war die Inbetriebnahme für Sommer 2022 vorgesehen. Durch die Krise und den Einbruch der Passagierzahlen wurden die Pläne jedoch angepasst. 2020 verschob Fraport die Eröffnung zunächst auf 2025, wenig später dann auf 2026. Als Bedingung nannte man, dass die Nachfrage das Vorkrisenniveau erreichen müsse. Dieser vorsichtige Ansatz gibt dem Flughafen die Möglichkeit, das Terminal 3 genau dann zu öffnen, wenn der Bedarf tatsächlich vorhanden ist – was von Fraport nun für 2026 erwartet wird.

Fraport und die deutschen Fluggesellschaften Condor und Lufthansa sehen die hohen Standortkosten als Hauptgrund für die schleppende Erholung des Geschäftes in Frankfurt. Während der Luftfrachtverkehr überdurchschnittlich gut die Krise meistern konnte und Frankfurt zum Cargo Airport Nummer eins wurde, lässt aktuell auch in diesem Segment die Nachfrage nach beziehungsweise verlagert sich von Frankfurt nach Istanbul, London und Paris. (FAZ vom 26.05.2025: „Paketmassen aus Asien fliegen an deutscher Luftfracht vorbei“). Die Lieferprobleme der Firma Boeing für die von Lufthansa bestellten Flugzeuge der neuesten Generation mit leisen Triebwerken, belasten ferner die Flottenplanungen der Lufthansa am Standort Frankfurt.

Die immer wieder von Fraport, Lufthansa und Condor geäußerten, eindringlichen Warnungen hinsichtlich der nachteiligen Wettbewerbsbedingungen am Flughafen Frankfurt verdeutlichen, dass die Drehkreuzfunktion auf dem Spiel steht.

Die Landesregierung wird ersucht, im Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (WVA) über folgenden Gegenstand zu berichten:

1. Wie hat sich das Passagier- und Frachtaufkommen am Flughafen Frankfurt seit 2019 entwickelt, und wie stellt sich diese Entwicklung im Vergleich zu anderen, großen europäischen Drehkreuzen, wie London-Heathrow, Paris Charles-de-Gaulle und Istanbul dar?
2. Welche Hauptgründe sieht die Landesregierung für die anhaltende Unterauslastung des Flughafen Frankfurt im europäischen Vergleich?
3. Welche Auswirkungen haben die hohen Standortkosten nach Einschätzung der Landesregierung auf die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafen Frankfurt?

4. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung unternommen, um auf die Bundesregierung einzuwirken, die Luftverkehrssteuer zu senken oder ganz abzuschaffen?
5. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung unternommen, das „Gold-Plating“ bei der geplanten Beimischung von Power-to-Liquid (PtL) zurückzuführen oder ganz abzuschaffen?
6. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung unternommen, auf den Bund einzuwirken, eine Senkung der Kosten für die hoheitlichen Aufgaben von Flugsicherung (Streckengebühren) und Luftsicherheitsgebühren (Kontrolle der Sicherheit an Flughäfen) zu erwirken?
7. Welche Auswirkungen haben die aktuellen Flottenprobleme der Lufthansa nach Einschätzung der Landesregierung auf die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafen Frankfurt?
8. Wie bewertet die Landesregierung die Prognose von Fraport, dass das Passagier- und Frachtaufkommen am Flughafen Frankfurt im Jahr 2026 wieder das Niveau vor 2019 erreichen wird, insbesondere im Hinblick darauf, ob dieses Niveau – auch unter Berücksichtigung der nach einer Sanierung des Terminal 2 insgesamt zur Verfügung stehenden zusätzlichen Kapazitäten – für eine wirtschaftlich tragfähige und dauerhafte Nutzung des Terminal 3 ausreichend ist?
9. Wie ist der aktuelle Bau- und Planungsstand des Terminal 3 in Bezug auf die einzelnen Abflughallen?
10. Welche Investitionssummen sind bislang für das Terminal 3 angefallen und werden bis zur Fertigstellung noch anfallen?
11. Welche Risiken sieht die Landesregierung für das Geschäft von Fraport, Lufthansa und Condor im Hinblick auf die Refinanzierung der Investition für das Terminal 3, wenn das Passagier- und Frachtaufkommen weiterhin stagniert oder sogar weiter sinkt?
12. Welche Alternativen sieht die Landesregierung zur vollständigen Inbetriebnahme des Terminal 3, falls die Passagier- und Frachtzahlen weiterhin stagnieren?
13. Gibt es Überlegungen für eine Teilinbetriebnahme oder eine Umwidmung des Terminal 3?
14. Wie bewertet die Landesregierung die wirtschaftlichen Auswirkungen einer möglichen Teilinbetriebnahme oder einer möglichen Umwidmung des Terminal 3?
15. Welche Folgen sieht die Landesregierung für den Industriestandort Hessen und die hessische Wirtschaft, wenn der Flughafen Frankfurt weiterhin Passagier- und Luftfrachtverkehrsgeschäft an Istanbul, London und Paris verliert?
16. Welche Maßnahmen hält die Landesregierung auf Landes- und Bundesebene für erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafen Frankfurt kurzfristig zu verbessern und damit die Auslastung des Terminal 3 sicherzustellen?
17. Welche Prognosen liegen der Landesregierung bezüglich der mittel- und langfristigen Entwicklung der Luftverkehrsaufkommen und insbesondere der Nachfrage nach Umsteigeverbindungen am Standort Frankfurt (Hubfunktion) vor?
18. Welche Rolle spielen Umwelt- und Klimaauflagen für die zukünftige Entwicklung und Auslastung des Flughafen Frankfurt?
19. Welchen Wettbewerbsnachteil sieht die Landesregierung im Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt?
20. Gibt es bei der Landesregierung Überlegungen um die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafen Frankfurt zu verbessern, indem eine Reduzierung des Nachtflugverbotes für Flugzeuge mit sehr leisen Triebwerken der neuesten Generation in Erwägung gezogen wird?

21. Wie bewertet die Landesregierung die mittelfristigen (5 bis 10 Jahre) und langfristigen (10 bis 20 Jahre) Perspektiven für das Luftverkehrskreuz Frankfurt vor dem Hintergrund der aktuellen Zahlen und Prognosen? Bitte Bewertung pro Zeitspanne separat auflisten.

Wiesbaden, 28. Mai 2025

Olaf Schwaier
Klaus Gagel
Andreas Lichert
Dimitri Schulz
Dr. Frank Grobe