

**Kleine Anfrage****Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 08.09.2020****Planfeststellungsverfahren zur Errichtung der A-380-Wartungshalle am Frankfurter Flughafen****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Die Fraport AG hatte im Planfeststellungsverfahren zur Errichtung der Wartungshalle für den Flugzeugtyp A 380 wiederholt – sowohl im Erörterungsverfahren als auch im nachfolgenden Gerichtsverfahren – angegeben, dass die Halle keinesfalls mit geringeren als den vorgesehenen Abmessungen (Grundfläche 350 m x 140 m) errichtet werden könne, da der prognostizierte Bedarf für Wartungspositionen eine geringere Dimensionierung der Halle nicht zulassen würde. Mit dieser Dimensionierung der Wartungshalle hatte Fraport deren Standort außerhalb des seinerzeitigen Flughafengeländes begründet, ebenso die Notwendigkeit der Rodung von Bannwald. Die Dimensionierung der Wartungshalle wurde mit dem Wartungsbedarf und der Schaffung von mehr als 2.000 Arbeitsplätzen begründet. Ausschließlich die letztgenannte Begründung veranlasste die Planfeststellungsbehörde der Errichtung der Wartungshalle trotz schwerwiegender Eingriffe in die Natur (Rodung von Bannwald) zuzustimmen und den entsprechenden Planfeststellungsbeschluss am 26. November 2004 zu erlassen.

Wenige Wochen nach der Rodung des Waldes wurde ein Bauantrag für die Halle gestellt, der jedoch eine deutlich geringere Dimensionierung (etwa 50 % der ursprünglich geplanten Fläche) vorsah. Begründet wurde dies von der Fraport AG damit, dass zunächst nur eine geringere Wartungskapazität benötigt würde und die Halle zu einem späteren Zeitpunkt auf die ursprünglich angegebene Größe erweitert werden würde. Diese spätere Erweiterung ist jedoch nie erfolgt und wird auch nicht erfolgen, da die Produktion des Flugzeugtyps A 380 zwischenzeitlich eingestellt wurde und die Lufthansa den Flugzeugtyp nicht weiter betreiben wird. Zudem wird auch die Wartungskapazität der Halle nicht mehr benötigt, da die Lufthansa große Teile ihrer Langstreckenflotte nach München verlagert und Wartungseinrichtungen an anderen Flughäfen errichtet hat, u.a. in Peking. Die Halle wurde in der beantragten geringeren Dimensionierung (ca. 140 x 180 m) errichtet, die übrige vom Planfeststellungsbeschluss für die Halle vorgesehene Fläche wird als Park- und Abstellfläche genutzt.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Die vom seinerzeitigen Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung mit Planfeststellungsbeschluss vom 26. November 2004 zugelassene Wartungshalle am Verkehrsflughafen Frankfurt Main (sog. A380-Werft) sollte den am Standort festgestellten Wartungsengpass beseitigen. Dieser Wartungsengpass bestand nicht nur, aber insbesondere bzgl. des seinerzeit neuen Flugzeugtyps A380. Insofern geht die in der Vorbemerkung des Fragestellers enthaltene Annahme fehl, dass die Wartungshalle ausschließlich für den Flugzeugtyp A380 konzipiert und zugelassen wurde. Vor diesem Hintergrund ist zudem die Schlussfolgerung falsch, allein wegen der Produktionseinstellung des Flugzeugtyps A380 würde eine Erweiterung der Wartungshalle nicht mehr in Betracht kommen. Schließlich wurde die Wartungshalle – wie dargelegt – nicht ausschließlich für den Flugzeugtyp A380 konzipiert und zugelassen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Hat die Landesregierung nach Errichten der A-380-Halle überprüft, ob die Vorhabensträgerin die Dimensionierung der A-380-Halle deshalb zu groß gewählt hat, um das Flughafenareal auf Kosten anderer Nutzungen vergrößern zu können?

Die Dimensionierung der sog. A380-Werft wurde in dem seinerzeitigen Planfeststellungsverfahren eingehend überprüft und der Bedarf damals bestätigt. Richtig ist, dass auf der Fläche, die für die zweite Hallenhälfte vorgesehen ist, aktuell Materialien und Fahrzeuge abgestellt werden, die im Zusammenhang mit den Wartungsaktivitäten benötigt werden. Eine inhaltliche Überprüfung wäre nur dann angezeigt, wenn Anhaltspunkte dafür vorliegen würden, dass die Fläche, die für die A380-Werft vorgesehen ist, einer dauerhaft anderen Nutzung zugeführt werden soll. Derartige

Anhaltspunkte liegen allerdings – wie dargelegt – nicht vor. Schließlich stellt die aktuelle - interimistische – Nutzung keine andere Nutzung dar, sondern steht vielmehr im Zusammenhang mit den Wartungsaktivitäten in der ersten Hälfte der A380-Werft.

Frage 2. Wie viele neue Stellen wurden durch die Errichtung bzw. den Betrieb der bestehenden A-380-Wartungshalle geschaffen?

Nach Auskunft der Fraport AG hat die letzte detaillierte Arbeitsstättenerhebung ergeben, dass alleine die Lufthansa über 1.600 Mitarbeiter im Bereich der Flugzeugwartung Süd beschäftigt. Dazu kämen ca. 300 Mitarbeiter anderer Airlines/Wartungsbetriebe. Nicht mitgezählt seien die Beschäftigten von externen Fachfirmen wie z.B. Triebwerksherstellern, IT-Experten, Reinigungsdiensten und Sicherheitsfirmen. Die Beschäftigten dieser Firmen sind zum Teil ausschließlich vor Ort tätig, obwohl die Firmensitze an anderen Standorten sind. Aktuellere Zahlen für das Jahr 2019 liegen noch nicht vor.

Frage 3. Ist der Landesregierung bekannt, welcher prozentuale Anteil der am Flughafen Frankfurt vorhandenen Wartungskapazität derzeit – d.h. vor Beginn der Corona-Pandemie – tatsächlich genutzt wird?

Laut Auskunft der Fraport AG waren im Jahr 2019 in Frankfurt bisher die meisten Langstreckenflugzeuge stationiert. Zuletzt hat die Lufthansa lediglich einzelne Langstreckenflugzeuge zwischen den Standorten getauscht. Aktuell wird die Langstreckenflotte sogar eher in Frankfurt konzentriert.

Mit Blick auf die Wartungsvorgänge ist festzuhalten, dass ein großer Teil aller Wartungsvorgänge nicht geplant ist. Es handelt sich hierbei z.B. um Reparaturen, die an der Homebase der stationierten Flotte durchgeführt werden müssen, damit das Flugzeug schnell wieder für den geplanten Umlauf zur Verfügung steht. Auch kleinere planbare Wartungen, wie z.B. der Austausch von Triebwerken werden in den Bodenzeiten, die sich aus den Flugplänen ergeben, an der Homebase durchgeführt. Nur größere Wartungen, Reparaturen und Umbauten werden weltweit vergeben.

Laut Auskunft der Fraport AG waren die bestehenden Wartungskapazitäten in den vorhandenen Hallen im Jahr 2019 nahezu ausgeschöpft.

Frage 4. Welches Konzept hatte die Vorhabensträgerin zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft vorgelegt?

Frage 5. Welche Maßnahmen aus dem unter 4. aufgeführten Konzept hat die Vorhabensträgerin zwischenzeitlich umgesetzt?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Für die mit Beschluss vom 26. November 2004 planfestgestellte Errichtung der A380-Werft war es erforderlich, ca. 21 ha Wald zu roden, wobei auch das Natura 2000-Gebiet „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ betroffen war.

Das von der Fraport AG als Vorhabensträgerin vorgelegte und vom seinerzeitigen Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung als Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main planfestgestellte Kompensationskonzept berücksichtigt sowohl die forstrechtlich wie auch die naturschutzrechtlich begründeten Maßnahmen.

Gemäß dem Hessischen Forstgesetz war für die Waldinanspruchnahme eine flächengleiche Ersatzaufforstung erforderlich, die in Trebur und in Rüsselsheim bereits vollständig nach dem Kompensationskonzept realisiert wurde. Aufgrund der Betroffenheit des genannten Natura 2000-Gebiets mussten zudem sog. Kohärenzsicherungsmaßnahmen durchgeführt werden, die mit einem engen funktionalen Bezug einen Ausgleich sicherstellen. Insofern waren verschiedene Maßnahmen im Wald (Nutzungsverzicht, Waldumbau) im Gebiet von Mörfelden-Walldorf sowie Frankfurt am Main vorgesehen. Auch diese Maßnahmen wurden bereits fast vollständig umgesetzt und behördlicherseits abgenommen. Der langfristige angelegte Waldumbau dauert noch an, da noch mehrere Durchforstungs- und Pflegeschritte notwendig sind, um die naturschutzfachlich gewünschten Waldgesellschaften zu entwickeln.

Frage 6. Geht die Landesregierung davon aus, dass der Plan zwischenzeitlich gem. § 75 Abs. 4 VwVfG außer Kraft getreten ist, da die Vorhabensträgerin nicht innerhalb von fünf Jahren nach dessen Unanfechtbarkeit mit der Durchführung des Plans begonnen hat oder dass er gem. § 77 VwVfG aufzuheben ist, da das Vorhaben in der beantragten und genehmigten Form zwischenzeitlich endgültig aufgegeben wurde?

Nach der in der Fragestellung angeführten Regelung in § 75 Abs. 4 S. 1 HVwVfG tritt ein Planfeststellungsbeschluss außer Kraft, sofern mit der Durchführung nicht innerhalb von fünf Jahren

nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird. Diese in der Fragestellung angeführte Regelung des Verwaltungsverfahrenrechts wird im Luftverkehrsrecht durch die speziellere Regelung des § 9 Abs. 3 LuftVG verdrängt. Danach tritt ein Planfeststellungsbeschluss außer Kraft, sofern mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Im vorliegenden Fall liegen die Voraussetzungen des § 9 Abs. 3 LuftVG nicht vor, da durch die Errichtung der ersten Hälfte der Wartungshalle mit der Durchführung des Plans innerhalb des in § 9 Abs. 3 LuftVG genannten Zeitraums begonnen wurde.

Um den Planfeststellungsbeschluss nach § 77 HVwVfG aufzuheben, ist es erforderlich, dass der Vorhabenträger die Durchführung des Vorhabens endgültig aufgegeben hat. Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen ist bereits seit geraumer Zeit mit der Vorhabenträgerin, der Fraport AG, bzgl. der Realisierung der zweiten Hälfte der A380-Werft in Kontakt. Die Fraport AG hat unter Verweis auf bei der Bauherrin der A380-Werft, der Deutschen Lufthansa AG, eingeholte Auskünfte mitgeteilt, dass die Realisierung der zweiten Hallenhälfte weiterhin verfolgt werde. Die vereinzelte Verlagerung von Flugzeugen bedeute keine Verlagerung von hallenpflichtigen Wartungsarbeiten. Aufgrund der massiven Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die gesamte Luftverkehrswirtschaft sind beide Unternehmen derzeit verständlicherweise nicht in der Lage, belastbare Aussagen bzgl. eines exakten Zeitpunktes für die Realisierung der zweiten Hälfte der Wartungshalle zu treffen. Wie bereits einleitend ausgeführt, geht jedoch die Annahme fehl, allein wegen der Produktionseinstellung des Flugzeugtyps A380 würde eine Erweiterung der Wartungshalle nicht mehr in Betracht kommen.

Wiesbaden, 15. November 2020

Tarek Al-Wazir