

Fre 04/08

Eingang:
02108121 Rd

Kleine Anfrage

Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 21.04.2021

Corona-Pandemie – Wiederinbetriebnahme von Einrichtungen des Flughafens Frankfurt

Drucksache 20/5557

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Trotz der sehr geringen Passagierzahlen soll das mangels Nachfrage geschlossene Terminal 2 im Juni 2021 wieder in Betrieb gehen, die ebenfalls geschlossene Landebahn Nordwest möglicherweise noch früher. Angesichts der Verkehrszahlen 2020 (212.000 Flugbewegungen, 19 Mio. Passagiere) und der im laufenden Jahr zu erwartenden Werte (max. 250.000 Flugbewegungen, 25 Mio. Passagiere) erscheint eine Wiederinbetriebnahme weder des Terminals 2 noch der NW-Landebahn sinnvoll oder erforderlich. Die Landesregierung führte in der Beantwortung der kleinen Anfrage (Drs. 20/3836) aus, dass die monatlichen Vorhaltekosten für den Flughafen Frankfurt bei etwa 40 Mio. € liegen, wobei sich die Vorhaltekosten „nur auf Infrastruktureinrichtungen, die in Betrieb sind“, beziehen. Die temporäre Schließung von Anlagen – wie z.B. eines Terminals oder einer Landebahn) reduziert damit die Vorhaltekosten. Hinzu kommt, dass die durch die Lage der NW-Bahn bedingte deutlich höhere Fluglärmbelastung in dicht besiedelten Gebieten – v.a. Mainz, Flörsheim, Frankfurt-Süd – durch die mit dem Verfahren befassten Gerichte (VGH und Bundesverwaltungsgericht) nur im Hinblick auf den durch den Flughafenbetreiber vorgetragenen prognostischen Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten als vertretbar angesehen wurde. Dieser zusätzliche Bedarf besteht jedenfalls derzeit nicht.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Es ist zutreffend, dass der Hessische Verwaltungsgerichtshof und das Bundesverwaltungsgericht die im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 des seinerzeitigen Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung prognostizierte höhere Fluglärmbelastung im Hinblick auf den durch den Flughafenbetreiber vorgetragenen prognostischen Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten als vertretbar angesehen haben. Diese gerichtlichen Entscheidungen werden jedoch durch die aktuell eingebrochenen Verkehrszahlen nicht in Frage gestellt.

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

Frage 1. Hat der Flughafenbetreiber die Planungen – Wiederinbetriebnahme des T 2 und der NW-Landebahn – mit der Landesregierung abgestimmt?

Der Flughafenbetreiber zeigt die Außer- und Wiederinbetriebnahme von Start- und Landebahnen, Rollbahnen und Vorfeldern dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) als zuständiger Behörde an. Dies ist auch in dem Fall der Wiederinbetriebnahme der Landebahn Nordwest geschehen. Im Terminal 2 des Verkehrsflughafens Frankfurt Main fand dagegen lediglich kein Passagierbetrieb statt, während sonstige Funktionen wie z.B. Wachen oder Büroräume durchgängig in Betrieb waren und sind.

Frage 2. Hat der Flughafenbetreiber der Bundes- bzw. der Landesregierung Berechnungen zu den Vorhaltekosten des Flughafens ohne bzw. mit Betrieb der unter 1. genannten Einrichtungen vorgelegt, da die Höhe der Vorhaltekosten von der Inbetriebnahme dieser Einrichtungen abhängig ist?

Frage 3. Falls 2. unzutreffend: hat die Bundes- bzw. die Landesregierung den Flughafenbetreiber aufgefordert, im Hinblick auf die Pandemie-bedingten staatlichen Zuschüsse eine entsprechende Berechnung vorzulegen?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der Flughafenbetreiber hat der Bundes- wie auch der Hessischen Landesregierung im Rahmen der Beantragung des Ausgleichs der ungedeckten Vorhaltekosten für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main im Zeitraum vom 4. März bis 30. Juni 2020 Berechnungen zu den Vorhaltekosten des Flughafens nach Maßgabe der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erlassenen „Richtlinie Ausgleich Vorhaltekosten für Flughäfen“ (Billigkeitsrichtlinie) vom 9. April 2021 vorgelegt.

Die Billigkeitsrichtlinie trägt bekanntlich dem Umstand Rechnung, dass die Flughäfen trotz der dramatischen Rückgänge bei dem Passagieraufkommen die Betriebsbereitschaft, insbesondere während des Lockdowns im Frühjahr 2020, zum Wohle der Allgemeinheit wie zum Beispiel für Rückholflüge, Rettungsflüge sowie Flüge für die Versorgung der Bevölkerung und Wirtschaft aufrechterhalten haben, dabei aber mangels ausreichender Einnahmen keine Deckung der Vorhaltekosten verzeichnen konnten.

Ungedeckte Vorhaltekosten sind nach § 2 Abs. 1 der Billigkeitsrichtlinie Vorhaltekosten, die nicht anderweitig gedeckt werden konnten. Vorhaltekosten im Sinne der Billigkeitsrichtlinie sind gem. deren § 2 Abs. 2:

- Personalaufwand (abzgl. Erstattung Kurzarbeitergeld),
- Materialaufwand (einschl. bezogener Leistungen),
- sonstige betriebliche Aufwendungen,
- Abschreibungen

- Zinsaufwendungen,
- Aufwand für externe Dienste, die zur Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs unbedingt erforderlich sind, und
- Steuern.

Entsprechend § 6 Abs. 5 der Billigkeitsrichtlinie hat die Fraport AG einen durch einen Wirtschaftsprüfer attestierten Nachweis über die Höhe der ungedeckten Vorhaltekosten für den Zeitraum vom 4. März bis 30. Juni 2020 vorgelegt. Dieser Nachweis der entstandenen Kosten berücksichtigt, dass die Landebahn Nordwest wie auch das Terminal 2 in Bezug auf den Passagierbetrieb in dem oben genannten Zeitraum außer Betrieb genommen wurde.

Frage 4. Gibt es Überlegungen der Landesregierung, die Höhe der Pandemiebedingten finanziellen Zuschüsse für den Flughafenbetreiber von dem Nachweis abhängig zu machen, dass dieser keine Einrichtungen in Betrieb nimmt, die für den aktuellen Flugbetrieb nicht erforderlich sind?

Nach der Billigkeitsrichtlinie betrifft der Ausgleich der Vorhaltekosten lediglich den Zeitraum vom 4. März 2020 bis 30. Juni 2020, so dass sich die in der Fragestellung angesprochene künftige Entwicklung hierauf nicht auswirkt.

Ungeachtet dessen ist – wie bereits dargelegt – zu beachten, dass die Landebahn Nordwest in dem oben genannten Zeitraum außer Betrieb genommen wurde. Gleiches gilt hinsichtlich des Terminal 2 in Bezug auf den Passagierbetrieb.

Frage 5. Hält die Landesregierung – insbesondere auch in ihrer Eigenschaft als Vertreterin des Anteilseigners – die kostenintensive Inbetriebnahme von Einrichtungen für sinnvoll, die für den Betrieb des Flughafens objektiv nicht erforderlich sind?

Nach Ansicht der Landesregierung werden am Flughafen Frankfurt keine Einrichtungen in Betrieb genommen, die objektiv nicht erforderlich sind. Die Terminalflächen werden je nach Bedarf sukzessive wieder für den Passagierbetrieb in Betrieb genommen, um ausreichend Kapazitäten für einen Betrieb unter Pandemiebedingungen zu schaffen. Das Terminal 2 ist deshalb wieder für den Passagierbetrieb in Nutzung gegangen. Die Nutzung der Landebahn Nordwest ist bei ansteigenden Flugbewegungen für die Sicherstellung eines flüssigen, verzögerungsfreien Flugbetriebs nach dem Betriebskonzept des Frankfurter Flughafens nötig.

Frage 6. Hält die Landesregierung den verschiedentlich geäußerten Verdacht für gerechtfertigt, dass der Flughafenbetreiber die unter 1. genannten Einrichtungen nur bzw. überwiegend deshalb wieder in Betrieb nimmt, um in der Öffentlichkeit den Anschein zu erwecken, dass diese für den (derzeitigen) Betrieb unerlässlich sind?

Die Landesregierung sieht den in der Fragestellung geäußerten Verdacht nicht als gerechtfertigt an. Die Sperrung der Landebahn Nordwest war aus betrieblichen Gründen erforderlich, u.a. auch, weil zusätzliche Abstellflächen für Flugzeuge benötigt wurden, die für einen längeren Zeitraum nicht in Betrieb waren. Entsprechend sind auch jetzt betriebliche Gründe maßgebend für die Entscheidung, die Landebahn Nordwest bzw. das Terminal 2 wieder in Betrieb zu nehmen.

Frage 7. Hält die Landesregierung die Wiederinbetriebnahme der NW-Landebahn für vertretbar, obwohl diese Objektiv angesichts der geringen Anzahl von Flugbewegungen (eine Anzahl, die vor 1984 mit dem damaligen 2-Bahnen-System bewältigt wurde) nicht erforderlich und mit einer deutlich höheren Lärmbelastung für dicht besiedelte Gebiete verbunden ist?

Die Nutzung der Start- und Landebahnen erfolgt ausschließlich entsprechend der betrieblichen Erfordernisse und bewegt sich im Rahmen der geltenden Betriebsgenehmigung. Eine generelle Nicht-Nutzung einzelner Start- und Landebahnen unter Lärmgesichtspunkten bei einem geringeren Verkehrsaufkommen sieht die Betriebsgenehmigung nicht vor. Dies ist auch nicht angezeigt. Es besteht kein Anrecht darauf, dass bei geringerem Verkehr einzelne Gebiete von Fluglärm verschont werden, während andere trotzdem belastet werden. Es ist im Übrigen anzumerken, dass auch die beiden durchweg in Betrieb gebliebenen Landebahnen im Nahbereich des Flughafens über dicht besiedelte Gebiete führen, insbesondere Raunheim, Rüsselsheim und Bischofsheim. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Lärmbelastung in der Umgebung des Frankfurter Flughafens derzeit deutlich niedriger ist als in den Jahren vor der COVID-19-Pandemie.

Frage 8. Gibt es Überlegungen der Landesregierung, von der im Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 – unter A. Verfügender Teil, XI Nebenbestimmungen 16. – enthaltenen Regelung der nachträglichen Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen zum Schutz der Bevölkerung vor Immissionen Gebrauch zu machen, falls der Flughafenbetreiber trotz fehlender Notwendigkeit die NW-Landebahn wieder in Betrieb nehmen sollte?

Nein.

Wiesbaden, 20. Juli 2021



Tarek Al-Wazir
Staatsminister