

Fraport AG  
HV Projektbüro

60547 Frankfurt

E-Mail: HV-Projektbuero@fraport.de

Antrag zur Hauptversammlung am 29.5.18 auf Nichtentlastung des Vorstandes

Hiermit beantrage ich, den Vorstand nicht zu entlasten.

Begründung.

Die Fraport AG hat die Genehmigung eines Terminals für Billigflieger – den G-Finger von Terminal 3 - beantragt. Dieses Terminal soll über 12 Gates in der ersten Ausbaustufe und 24 Gates in der zweiten Ausbaustufe verfügen. Als Kapazitäten wurden 4-5 Mio. Passagiere in der ersten und 7-8 Mio. Passagiere in der zweiten Ausbaustufe genannt<sup>1</sup>. Auch im Geschäftsbericht 2017 wird für die erste Ausbaustufe eine Kapazität von 4-5 Millionen genannt (S. 4).

Diese Kapazitätsangaben sind offenbar unrichtig. Die genannten 7,5 Millionen Passagiere pro Jahr in der zweiten Ausbaustufe entsprechen bei 150 Passagieren je Flug 50.000 Flugbewegungen p.a. Das sind pro Gate ca. 2100 Flugbewegungen p.a. oder ca. 1050 Abfertigungsvorgänge p.a. - pro Tag weniger als drei.

Billigfluggesellschaften zeichnen sich durch gleichmäßiges Flugaufkommen, homogene Flotten und kurze Aufenthaltszeiten aus; viele Reisende geben kein Gepäck auf. Bei gleicher Nutzfläche und Zahl von Gates ist der Durchsatz eines Billigflieger-Terminals daher weitaus höher als der eines Drehkreuzterminals. Dabei ist auch zu würdigen, dass der Platzbedarf in Terminals aufgrund neuer technischer Entwicklungen wie Nacktscanner und automatisierte Grenzkontrollen sinkt.

Nach meiner Einschätzung können an einem Gate im Jahr 4000 Abfertigungsvorgänge (entspricht 8000 Flugbewegungen) mit jeweils 150 Passagieren durchgeführt werden;

---

<sup>1</sup> [http://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/243.\\_sitzung\\_am\\_13.12.2017/top\\_8\\_-\\_praes.\\_fraport\\_sachstand\\_entwicklung\\_low-cost-bereich.pdf](http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/243._sitzung_am_13.12.2017/top_8_-_praes._fraport_sachstand_entwicklung_low-cost-bereich.pdf)

---

dies entspricht ca. 11 Abfertigungsvorgängen täglich. Bei 18 Betriebsstunden erfolgen Abfertigungen damit im Abstand von ca. 100 Minuten. Dies ist in Relation zu setzen mit der durchschnittlichen Abfertigungszeit von Mittelstreckenflugzeugen, die bei Netzwerkgesellschaften typisch bei 45 Minuten und bei Billigfliegern bei 35 Minuten liegt. Die Auslastung eines Gates läge mit dieser Zahl von Abfertigungen also bei unter 50%.

Typische Flugzeugmuster von Billigfliegern sind A320 und B737-800 mit 180-189 Sitzen, z.T. wird auch der größere A321 eingesetzt. 150 Passagiere je Flug sind daher eine eher niedrige Schätzung.

24 Gates mit diesen Werten korrespondieren mit 192.000 Flugbewegungen p.a. und ca. 29 Mio. Passagieren p.a.. In Summe mit den existierenden Anlagen (ca. 550.000 Flugbewegungen p.a. und 68 Mio. Passagiere p.a. ) und den bereits genehmigten H und J-Fingern von Terminal 3 (Kommuniziert 14 Mio. Passagiere p.a. entsprechend ca. 100000 Flugbewegungen) ergäbe sich somit eine Gesamtkapazität von ca. 840.000 Flugbewegungen p.a. und ca. 110 Mio. Passagieren – weitaus mehr als im Planfeststellungsverfahren abgewogen wurden (701.000 Flugbewegungen, 90 Mio. Passagiere)

Selbst wenn man von nur 6 Abfertigungsvorgängen je Gate täglich und damit ca. 100.000 Flugbewegungen und 15 Mio. Passagieren p.a. ausgeht, würde mit 750.000 Flugbewegungen und 97 Mio. Passagiere p.a. das im Planfeststellungsverfahren abgewogene Aufkommen überschritten werden

Der Vortrag viel zu kleiner Kapazitätswerte und damit das Verschleiern allfälliger Auswirkungen – Lärm, Schadstoffe, landseitiges Verkehrsaufkommen - erinnert fatal an das Verhalten der deutschen Automobilindustrie im Dieselskandal. Es ist bezeichnend , dass Fraport zusammen mit führenden Unternehmen der deutschen Automobilindustrie Mitglied des „Affenversuchsvereins“ EUGT war. Eric Conway, Mitautor des Buches *Merchants of Doubt*, zeichnete in seinem Buch nach, wie Konzerne im Mäntelchen der Wissenschaftlichkeit erfolgreich Erkenntnisse über ihre Produkte verwässerten. Er kommentierte „Wenn das alles stimmt, wie es in der *New York Times* steht, dann hat die EUGT auf dieselbe Art gearbeitet. Sie diente als Finanzier und Clearing-Zentrum für irreführende Forschung.“<sup>1</sup>

Dr.-Ing. Berthold Fuld

---

1 [https://de.wikipedia.org/wiki/Europ%C3%A4ische\\_Forschungsvereinigung\\_f%C3%BCr\\_Umwelt\\_und\\_Gesundheit\\_im\\_Transportsektor](https://de.wikipedia.org/wiki/Europ%C3%A4ische_Forschungsvereinigung_f%C3%BCr_Umwelt_und_Gesundheit_im_Transportsektor)

---