



HESSISCHER LANDTAG

25. 03. 2015

Kleine Anfrage

der Abg. Wissler (DIE LINKE) vom 10.02.2015

betreffend Nutzung der Fluggastbrücken am Frankfurter Flughafen

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1. Wie hoch ist der Anteil der am Frankfurter Flughafen landenden Flugzeuge, die nicht an Fluggastbrücken (Gebäudepositionen) abgefertigt werden? Angaben bitte für die letzten zehn Jahre, für jedes Jahr einzeln.

Am Frankfurter Flughafen werden grundsätzlich keine Frachtflugzeuge und kein Kleinluftverkehr an Gebäuden abgefertigt. Die nachfolgende Auswertung der Fraport AG bezieht sich daher auf Passagierflüge:

	Jahr									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Anteil Passagierflüge an allen Flügen in FRA	91,4 %	92,1 %	92,4 %	92,4 %	93,0 %	92,5 %	93,1 %	93,4 %	93,2 %	93,2 %
davon über Vorfeldposition abgefertigt	39,8 %	43,9 %	46,8 %	47,9 %	47,2 %	46,8 %	45,3 %	44,1 %	42,9 %	44,7 %

Frage 2. Wie hoch ist der Anteil der am Frankfurter Flughafen landenden Flugzeuge, die aufgrund ihrer Bauart an keiner der existierenden Fluggastbrücken (Gebäudepositionen) abgefertigt werden können? Angaben bitte für die letzten zehn Jahre, für jedes Jahr einzeln.

Eine Abfertigung an den existierenden Fluggastbrücken ist nicht möglich, wenn die baulichen Voraussetzungen der Flugzeuge oder der Fluggastbrücken eine entsprechende Abfertigung nicht zulassen. Dies kann etwa dann der Fall sein, wenn ein Flugzeug Türen mit eingebauten Treppen besitzt oder der Neigungswinkel für die Fluggastbrücke vom Gebäude zum Flugzeug zu stark wäre.

In der nachfolgenden Tabelle werden entsprechend den Angaben der Fraport AG die Anteile an den Passagierflügen dargestellt, die nicht über eine Fluggastbrücke abfertigbar waren:

	Jahr									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nicht über Fluggastbrücken abfertigungsfähige Passagierflüge	16,5 %	17,4 %	17,2 %	16,0 %	14,9 %	9,7 %	8,0 %	10,9 %	10,5 %	6,5 %

Frage 3. Wie hoch ist der Anteil der am Frankfurter Flughafen landenden Passagierflugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht (MATOW, engl. maximum allowed take off weight) von mehr als 136 Tonnen, der in den letzten zehn Jahren nicht an einer der existierenden Fluggastbrücken (Gebäudepositionen) abgefertigt werden konnte? Angaben bitte für jedes Jahr einzeln.

In der nachfolgenden Tabelle wird entsprechend den Angaben der Fraport AG der Anteil der Passagierflugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht (maximum take off weight, MTOW) von mehr als 136 Tonnen dargestellt, die auf dem Vorfeld abgefertigt wurden:

	Jahr									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Anteil Passagierflüge mit Flugzeugen MTOW > 136,0 t mit einer Abfertigung über das Vorfeld	11,0 %	15,6 %	15,7 %	17,7 %	18,0 %	21,1 %	16,8 %	13,2 %	8,0 %	10,3 %

Frage 4. Wie viele Fluggastbrücken (Gebäudepositionen) für große Flugzeuge (MATOW größer 136 Tonnen) soll es am Frankfurter Flughafen laut Planfeststellungsbeschluss für den Planfall 2020 geben?

Nach dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 soll es im Planungsfall 2020 für Großraumflugzeuge (MTOW größer 136 Tonnen) insgesamt 81 Gebäudepositionen für Flugzeuge der ICAO-Kategorien E und F geben. Zudem soll es zwölf Positionen für Flugzeuge der ICAO-Kategorien D geben, die teilweise - wie zum Beispiel die Boeing 767 - ebenfalls ein MTOW von mehr als 136 Tonnen aufweisen.

Frage 5. Wie viele Fluggastbrücken für Flugzeuge der ICAO Code Letter F soll es im Planfall 2020 laut Planfeststellungsbeschluss geben?

Nach dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 soll es im Planungsfall 2020 für Flugzeuge der ICAO-Kategorie F 25 Gebäudepositionen geben.

Frage 6. Ist ein Zuwachs an Fluggastbrücken (Gebäudepositionen) über die für den Planfall 2020 berechnete Anzahl mit dem Planfeststellungsbeschluss vereinbar?

Es liegen keine Planungen vor, die eine Ausweitung der Vorfeldflächen über die bestehende Genehmigungslage (Planfeststellungsbeschluss) hinaus durch die Schaffung zusätzlicher Gebäudepositionen beabsichtigen.

Frage 7. Wie hoch ist an internationalen Verkehrsflughäfen die durchschnittliche Abfertigungsrate von Flugzeugen an Gebäudepositionen? Bitte die Werte der letzten zehn Jahre.

Detaillierte numerische und mit den Angaben zum Frankfurter Flughafen ohne Weiteres vergleichbare Daten zu der Abfertigungsrate an sämtlichen internationalen Verkehrsflughäfen der zurückliegenden zehn Jahre liegen nicht vor. Diesbezüglich ist auch von Bedeutung, dass der Begriff der internationalen Verkehrsflughäfen sehr weit gefasst ist und neben Flughäfen mit einer weltweiten Verkehrsbedeutung auch kleinere für den internationalen Luftverkehr zur Verfügung stehende Flughäfen umfasst. Ein aussagekräftiger Vergleich ist auch aus diesem Grund nicht möglich.

Frage 8. Wie viele Fluggastbrücken (Gebäudepositionen) für große Flugzeuge (MATOW größer 136 Tonnen) gibt es aktuell am Frankfurter Flughafen?

Für Großraumflugzeuge (MTOW größer 136 Tonnen) gibt es aktuell 42 Gebäudepositionen für die ICAO-Kategorien E und F. Eine dieser Positionen steht vorübergehend baubedingt nicht zur Verfügung. Weitere drei Positionen für Flugzeuge bis zur ICAO-Kategorie D werden teilweise durch Modelle genutzt, die - wie zum Beispiel die Boeing 767 - ebenfalls ein MTOW von mehr als 136 Tonnen aufweisen.

Frage 9. Wie viele Fluggastbrücken (Gebäudepositionen) für Flugzeug der ICAO Code letter F gibt es aktuell am Flughafen Frankfurt?

Aktuell gibt es am Frankfurter Flughafen 14 Gebäudepositionen für Flugzeuge der ICAO-Kategorie F.

Wiesbaden, 9. März 2015

Tarek Al-Wazir