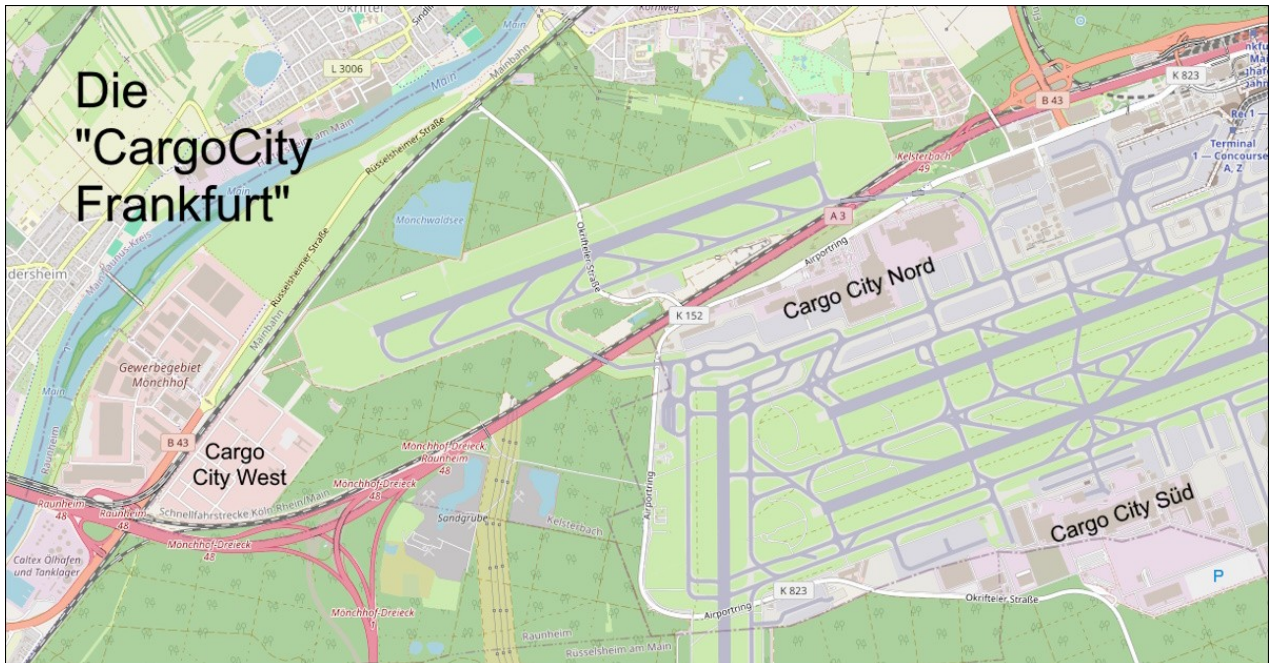




Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

Mitglied im Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI)
"Kein Flughafen ausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr"
und im Netzwerk "Stay Grounded"



Die "CargoCity Frankfurt"

Das sind die "CargoCity"-Flächen auf dem Flughafengelände
(Grafik: openstreetmap.org, Beschriftungen verändert)

27.04.2024

Fraport baut weiter

Mit einem [Masterplan CargoHub](#) möchte Fraport "ein umfassendes Innovations- und Investitionspaket" auf den Weg bringen und "drei zentrale Initiativen zur Weiterentwicklung des Standorts: Digitalisierung & Prozessinnovation, Flächenoptimierung und Flächenentwicklung" starten.

Grund ist die Erwartung, dass "das Cargo-Geschäft weltweit und in Europa mittel- bis langfristig weiter zunehmen" wird, was "für den Standort im Jahr 2040 ein Luftfrachtaufkommen von über drei Millionen geflogenen Tonnen" bringen soll, "ein Plus von rund 50 Prozent gegenüber dem bisherigen Höchstwert von 2021".

Ist das nun ein neuer Ausbauschritt, drohen bisher nicht geahnte, neue Belastungen? Wie immer lohnt es sich, die großspurigen Ankündigungen auf ihren realen Gehalt zu untersuchen, die bisherigen Entwicklungen zu betrachten und zu versuchen, daraus mögliche neue oder veränderte Pläne abzuleiten.

Da wäre zunächst einmal zu fragen, wie realistisch die Grundannahme der Steigerung des Frachtaufkommens auf das Anderthalbfache bis 2040 ist. Diese Annahme stützt sich, ähnlich wie die Prognosen für die Passagier-Entwicklung, im Wesentlichen auf die Erfahrung, dass die Luftfracht global in den letzten 50 Jahren [stetig gewachsen](#) ist und Krisen wie die Finanzkrise 2008/9 und auch die Pandemie 2020/21 sehr schnell überwunden wurden. Natürlich weiss niemand, ob dies angesichts neuer globaler Krisen und zunehmender Aufrüstung und Kriegsgefahr in vielen Teilen der Welt auch weiterhin gilt und wie hoch der Anteil Europas/Deutschlands daran sein wird, aber diese Faktoren entziehen sich jeder Prognose.

Von den drei angekündigten Initiativen ist **Digitalisierung & Prozessinnovation** am wenigsten einer Beurteilung zugänglich. Dass es hier Verbesserungsbedarf und -potentiale gibt, ist allgemein bekannt. Aber die von Fraport als "zentrale Maßnahme" angekündigte [Air Cargo Community](#) gibt es bereits, fast [alle machen mit](#), nur die "Roadmap", die über zu erwartende Entwicklungen Auskunft geben könnte, ist nirgendwo zu finden. Die [Maßnahmen-Liste](#), die Fraport anbietet, ist imposant, aber wenig konkret.

Über die beiden anderen Initiativen gibt es allerdings deutlich mehr Informationen.

Die **Flächenoptimierung** bezieht sich im Wesentlichen auf die [CargoCity Süd](#). Dort war zuletzt 2020 eine neue Halle [in Betrieb gegangen](#), Anfang dieses Jahres begann der [Bau einer weiteren Halle](#) für DHL. Damit scheint sich auch ein Trend zu verstetigen, wonach FRA Frachtflugverkehr [von anderen Standorten abzieht](#), auch weil Lufthansa ihre [Europa-Frachtflotte ausbaut](#), die auf FRA stationiert ist. Der BDL hatte in seiner [jüngsten Studie](#) noch eingeschätzt: *"Europafracht hat für Frankfurt eine im Vergleich zu den anderen Airports eher geringe Bedeutung"*.

Lufthansa [investiert](#) auch in ihr Frachtcenter LCC in der CargoCity Nord und baut dort neue Hochregallager und Hallen. Damit werden wohl auch die Voraussetzungen geschaffen, neue, umstrittene Geschäftsmodelle chinesischer Handelsplattformen [zu unterstützen](#).

Neu ist allerdings die Ankündigung, *"vorhandene Flächen in der CargoCity Süd umzugestalten und weiterzuentwickeln. Flugbetriebsflächen und Frachtflächen sollen so getauscht werden, dass 43.000 Quadratmeter zusätzliche Luffrachtfläche mit direkter Anbindung an das Vorfeld sowie 20.000 Quadratmeter zusätzliche Flächen für Ground Handling und Sonderabfertigungen entstehen"*. Wie das räumlich aussehen soll, zeigen Skizzen auf der entsprechenden [Unter-Seite](#). *"Die 18 bisher geplanten Flugzeugpositionen werden dabei lediglich neu angeordnet"*.

Trotzdem nimmt Fraport dafür ein bisheriges Tabu-Wort in den Mund und formuliert: *"Hierzu steht Fraport in intensivem Austausch mit den zuständigen Genehmigungsbehörden und wird das notwendige **Planänderungsverfahren** zeitnah anstoßen"*.

Der ansonsten unantastbare Planfeststellungsbeschluss soll also für diese "Optimierung" tatsächlich geändert werden - etwas, was bei anderen Themen bisher meist als unmöglich zurückgewiesen wurde, egal, wie sehr sich Voraussetzungen und/oder Rahmenbedingungen geändert haben.

Üblicherweise wird in solchen Fällen argumentiert, dass der von einem PFB "Begünstigte" natürlich das Recht habe, Änderungen an den ihm zugestandenen Rechten zu beantragen, aber immerhin handelt es sich bei einem solchen Verfahren um einen Abwägungsprozess, in dem auch die Belange Dritter, also auch der Anwohner, zu berücksichtigen sind. Man sollte sich aber dabei keine Illusionen machen. Die Neuverteilung der vorhandenen Flächen betrifft die Interessen Dritter bestenfalls marginal und wird den Fraport-Wünschen wohl kaum im Weg stehen. Und die möglichen weiteren Konsequenzen dieser Änderung, wie zum Beispiel erhöhte Frachtmengen, mehr Frachtflüge etc. sind von der bestehenden Genehmigung, die ja praktisch keinerlei Grenzen diesbezüglich kennt, völlig abgedeckt.

Auch die **Flächenentwicklung**, die den Aufbau der CargoCity West, dem ehemaligen Ticona-Gelände, meint, ist rechtlich weitestgehend abgesichert. Die Stadt Kelsterbach hat 2017 den notwendigen [Bebauungsplan](#) für das Gelände beschlossen, ein weiterer für die Anbindung an die Rüsselsheimer Strasse (ehem. B43) ist [auf den Weg gebracht](#). Allerdings dürfte ungewiss sein, ob die Stadt Unterführung und Kreisell überhaupft finanzieren kann, wenn die Gewerbesteuer von Fraport auch [in den nächsten Jahren wegfällt](#). Aber das ist eine Frage der Prioritäten.

Wir konnten nicht feststellen, ob die vorgeschriebenen Altlasten-Sanierungen abgeschlossen wurden und ob die Unterkünfte für Kreuzkröte, Flussregenpfeifer, Zauneidechse und Heidelerche in dem schmalen Grünstreifen zur Autobahn hin ordnungsgemäß errichtet wurden, aber daran scheitert eine Bebauung nur selten.

Dem angekündigten [ersten Schritt](#) steht also nichts im Weg. Da *"sind Speditionsanlagen in zwei Reihen auf einer Fläche von 250.000 Quadratmetern sowie Betriebsanlagen auf 70.000 Quadratmetern*

geplant", die "voraussichtlich ab 2028 für die Vermarktung zur Verfügung" stehen. Deren "Anbindung an den Flughafen" soll "über einen Verkehrsanschluss an die B43 mit einer neu errichteten Unterführung" erfolgen. Im Kern geht es also um eine Erweiterung des Mönchhofgeländes, nur innerhalb des Flughafen-Zauns.

Inwieweit im zweiten Schritt noch wesentliche (und juristisch angreifbare) Veränderungen erfolgen sollen, lässt sich frühestens dann beurteilen, wenn die wolkigen Ankündigungen einer *"organisatorischen Anbindung an den Flughafen über integrierte Prozesse", "einer luftseitigen Anbindung an den Flughafen über die Landebahn Nordwest" oder "einem Trimodal Hub mit einem KV-Terminal (Kombinierter Verkehr) eines externen Vorhabenträgers"* wenigstens ein bißchen mit Inhalt gefüllt werden. Da das Ganze aber unter einem Bedarfs-Vorbehalt steht und mit einer Umsetzung bestenfalls irgendwann nach 2030 zu rechnen ist, ist es derzeit kein Thema.

Als Neuigkeit bleibt also allein die Ankündigung eines Planänderungs-Verfahrens für die CargoCity Süd, alles andere entspricht den bisherigen [Ausbau-Planungen](#). Verändert sind noch Namen und Begrifflichkeiten. Es gibt einen "Masterplan", nach "Airport City" und "Cargo City" gibt es jetzt den "Frankfurt CargoHub" (oder "Fraport CargoHub"?), entsprechend wird die ehemalige [Airport City West](#) nun zum "LogisticHub West".

Wer Spaß an juristischen Auseinandersetzungen, gute Nerven und entsprechende Ressourcen hat, kann also demnächst mal wieder versuchen, der weiteren Wucherung dieses Flughafens ein paar Paragraphen in den Weg zu legen, aber die Erfolgsaussichten dürften begrenzt sein. Da lohnt es wohl eher, immer wieder aufzuzeigen, welche Schäden Fraport, Lufthansa & Co. mit solchen Projekten in wirtschaftlicher, ökologischer und gesundheitlicher Hinsicht anrichten.

Quelle: www.bi-fluglaerm-raunheim.de, Aktuelles

Kontakt und v.i.S.d.P.:

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim

Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher

Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim

Tel. +49 6142 22577

Mail hbk@bifr.de

Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de