



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

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



DAS NEUE TERMINAL 3



Das Bild zum Event: Terminal 3 bei FFH

18.04.2026

Flughafen Frankfurt

Terminal 3 geht in Betrieb

Um Jahre verspätet, mehrere Milliarden teurer: Terminal 3 geht am 23.04. "voll im Plan" in Betrieb. Das Gedächtnis der meisten Menschen - und inzwischen offensichtlich auch das der Medien - für Projektankündigungen dieser Art ist kurz. Wer erinnert sich heute noch, was vor mehr als zwanzig Jahren im Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Frankfurter Flughafens bezüglich der Kosten und des Bedarfs der einzelnen Ausbaumaßnahmen behauptet wurde?

Terminal 3 ist laut Fraport ein Musterbeispiel für ein Projekt, das im vorgegebenen Zeit- und Kosten-Rahmen realisiert wurde. Das aber ist nur richtig, wenn man übergeht, dass der Zeitplan im Laufe der Jahre mehrfach verändert und das Budget immer wieder aufgestockt wurde - und trotzdem eine Reihe von Maßnahmen, ohne die das Terminal nicht funktionieren könnte, aus dem Budget herausgenommen werden mussten.

Man muss nicht bis zu den Anfängen dieser Planungen zurückgehen, um das zu zeigen. Als 2014 die Baugenehmigung für Terminal 3 erteilt wurde, [teilte Fraport mit](#): "Fraport geht derzeit davon aus, den ersten Bauabschnitt des Terminal 3 **spätestens im Jahr 2021 in Betrieb nehmen zu müssen.**" Nach einem [kurzen Geplänkel](#) mit dem gerade ins Amt gekommenen grünen Minister, das schon nach einem Monat [entschieden war](#), der aber noch bis März 2015 für [seine Kapitulation brauchte](#), [ergänzte Fraport noch](#):

"Der Frankfurter Flughafenbetreiber kalkuliert für den Bau des Terminals 3 einschließlich aller weiteren Infrastrukturmaßnahmen wie den Bau von Zufahrten oder zum Beispiel Parkhäusern ein Investitionsvolumen von 2,5 bis 3 Milliarden Euro."

Als Fraport im Oktober 2025 den Termin für die *"Feierliche Eröffnung des Terminal 3 am 22. April 2026"* [mitteilte](#), wurde in den "Fakten" der [Pressemappe](#) nur knapp gesagt: **"Das Investitionsvolumen beträgt rund 4 Milliarden Euro"** - "fast im Plan" also. Allerdings hatte Fraport-Chef Schulte in der Jahreshauptversammlung 2025 auf Nachfrage eingestehen müssen, dass in dieser Summe **die "Infrastrukturmaßnahmen" Parkhaus, Skyline-Bahn und Autobahnanschluss nicht enthalten** sind. Und falls jemand den Tunnel für die Gepäckbeförderung vermisst, der Terminal 1 und 3 verbinden sollte und in der Investitionsschätzung von 2014 auch enthalten gewesen sein muss: der ist in der 2025 genannten Summe natürlich auch nicht enthalten, weil er nie gebaut wurde (aber Kosten verursacht hat, weil die [Planung](#) "zu 95% abgeschlossen" wurde und die Baugenehmigung seit 2018 vorlag).

Fünf Jahre später fertig als vorgesehen, **3-4 mal so teuer** wie geschätzt - und voll im Plan? Willkommen in der Welt der Luftverkehrswirtschaft. Wie [andere Akteure aus diesem Bereich auch](#), belügt und betrügt Fraport die Öffentlichkeit so routine-mäßig, dass man sich schon fast wundert, wenn eine ihrer Verlautbarungen wahr ist.

Was Terminal 3 angeht, betrifft das aber bestenfalls die [bautechnischen Fakten](#) und die Daten, wann die Fertigstellung gefeiert wird und wann das Terminal in Betrieb geht. So ist es also richtig, dass am Wochenende des 11./12.04. die Glücklichen, die eine Eintrittskarte ergattern konnten, bei einem von Fraport und FFH organisierten Event für jeweils zwei Stunden die Bereiche des neuen Terminal bestaunen durften, die auch später öffentlich sein werden. Es stimmt sicher auch, dass Fraport am 22.04. mit geladenen Gästen Eröffnung feiert, und am 23.04. der Betrieb im Terminal beginnt.

Auch die Angaben, wann welche Fluggesellschaften [in Terminal 3 einziehen](#), dürften wohl korrekt sein, werden aber ausser den jeweils betroffenen Kund*innen kaum jemand interessieren. Das Gleiche gilt wohl für die [seit Jahren diskutierte](#) Frage, wer wann in welche der zahlreichen T3-Luxus-Lounges darf. Die Umzugs-Angaben eröffnen aber auch eine Möglichkeit, die Auslastung von T3 abzuschätzen. Fraport-Chef Schulte gibt in einem [Interview](#) an, dass die Gesellschaften, die bis zum Sommer aus T2 nach T3 umziehen, bisher *"etwa zehn Millionen Passagiere jährlich"* abfertigen, sie werden das Terminal in der jetzigen Ausbaustufe also etwa zur Hälfte auslasten. Der Ferienflieger Condor, bisher zweitgrösste Fluggesellschaft am Flughafen Frankfurt, will [im Sommer 2027](#) von T1 nach T3 umziehen und dort noch einmal etwa halb so viele Passagiere wie die anderen zusammen abfertigen. Damit wäre das Terminal bereits zu rund drei Viertel ausgelastet - was nötig ist, um ausreichende Einnahmen aus dem [Retail-Sektor](#) zu generieren. Ob darunter allerdings genug "Premium-Passagiere" sein werden, muss sich erst zeigen.

Was wird sich sonst ändern ?

Zu möglichen (**kurz- und mittel-fristigen**) flugbetrieblichen Auswirkungen der Inbetriebnahme von Terminal 3 haben sich sowohl [Fraport](#) als auch [DFS](#) in der Februar-Sitzung der Fluglärmkommission geäußert. Die DFS erwartet *"aufgrund geänderter Rollverkehrsführungen primär Auswirkungen am Boden"*, die vermutlich nicht wesentlich über das Flughafengelände hinaus wirken, und auch Fraport sieht **keine relevanten Auswirkungen** - und wahrscheinlich haben sie damit sogar weitgehend recht. Und auch Herr Schulte hat im oben zitierten Interview noch eine beruhigende Aussage parat: *"Ein neues Terminal selbst bringt erst mal nicht mehr Flugbewegungen und damit mehr Fluglärm"*. Er weiss aber auch: *"Bei einem jährlichen Passagierwachstum von zwei bis drei Prozent sehen wir in zehn Jahren einen Anstieg der Fluggastzahlen um 25 bis 30 Prozent."* (Wer hätte gedacht, dass Fraport-Manager es nicht einmal mit der Zinseszins-Rechnung so genau nehmen? Die Spanne wäre korrekt 22 bis 35 %, bei einem mittleren Wert über 28 %.)

Aber um den dadurch bedingten Lärmzuwachs in Grenzen zu halten, haben sie ja ihre Lärmentgelte. Wenn die um "knapp 4 % pro Jahr steigen", die Flugbewegungen aber nur um 2,5 %, dann muss es doch leiser werden, oder ? (Warnung: Wir nehmen es hier mit Prozentrechnung und Logik auch nicht so genau.)

Die Veränderungen, die Terminal 3 im Betrieb bringen soll, wirken **eher längerfristig** und sind mit anderen Änderungen verknüpft. Hier muss man wahrscheinlich die Details des neuen Betriebskonzepts abwarten, um zu verstehen, was die Folgen sein könnten.

Inwieweit T3 mehr Autoverkehr in der unmittelbaren Umgebung bewirken wird und wer darunter ggf. zu leiden haben wird, können wir momentan auch nicht absehen, brauchbare Prognosen dafür haben wir bisher noch nicht gesehen.

Bleiben noch die **politischen Konsequenzen**. Mit der Inbetriebnahme dieses Terminals hat Fraport alle wesentlichen Punkte des vor zwanzig Jahren beantragten Ausbaus umgesetzt und kann damit einen nahezu vollständigen Erfolg feiern. Der Widerstand gegen diesen Wachstums-Wahnsinn kann sich dagegen nur eine Reihe von Verzögerungen und die Verteidigung der Nachtflug-Beschränkungen gutschreiben, die zwar unzureichend sind, aber trotzdem deutliche Verbesserungen für die betroffene Bevölkerung gebracht haben.

Natürlich sind die Auseinandersetzungen damit nicht zu Ende. Fraport braucht in der nächsten Zeit keine neuen, Aufmerksamkeit erregenden Großprojekt mehr, aber der Ausbau geht natürlich weiter. Modernisierung von Terminal 1, grundlegende Renovierung von Terminal 2, Umsetzung des Masterplan CargoHub mit Aufbau des Logistikhub West (alias Ticona-Gelände) und eine Reihe weiterer kleinerer Maßnahmen sind laufende oder geplante Projekte, die alle mehr oder weniger negative Auswirkungen für das Umland haben werden und eigentlich bekämpft werden müssten.

Die Kräfte, die das tun könnten, sind allerdings derzeit nicht vorhanden oder viel zu schwach, um wirksamen Widerstand zu leisten. Was dem Wachstums-Wahn der Fraport im Augenblick wirklich im Weg stehen könnte, sind die geopolitischen Rahmenbedingungen und die Folgen der eskalierenden Klimakatastrophe, aber bei beiden ist unmöglich vorherzusagen, wann und wie sie wirken werden. Wenn wir Pech haben, werden sie noch eine Weile so weitermachen können - und wenn wir grosses Pech haben, werden sie von Katastrophen gebremst, die alle in Mitleidenschaft ziehen.

Und wo bleibt das Positive ? Wer es weiss, möge es uns bitte mitteilen - wir werden es gerne hier veröffentlichen.

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