



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"



28.04.2026

FRA Terminal 3

Nachlese zur Eröffnung

Fraport glaubt, sie hätten mit dem Bau [Geschichte geschrieben](#), und CEO Schulte fühlt sich inspiriert, von einem [architektonischen Meisterwerk](#) zu schwärmen. Und das FAZ-Feuilleton, der intellektuelle Kulturbeutel für die klugen Köpfe in Deutschland, liefert auch noch eine kulturelle Fundierung ihrer trivialen Geschäftsaktivitäten, die die Propaganda-Zentrale des Fraport-Konzerns alt aussehen lässt.

Der FAZ-Feuilletonist, der sich mit der kulturhistorischen Bedeutung von Terminal 3, seinen architektonischen Vorbildern und Leistungen und deren Gefährdung durch den schnöden Kommerz [befasst](#), macht klar: *"Das Terminal 3 des Frankfurter Flughafens führt einen Klassiker der Architekturmoderne seiner eigentlichen Bestimmung zu"*, steht auf einer Ebene mit *"der Neuen Nationalgalerie in Berlin, des Tempelbaus der klassischen Moderne von Ludwig Mies van der Rohe"* oder überflügelt sie sogar noch.

Auch deswegen ist unbezweifelbar: *"Deutschland hat diesen Bau gebraucht. Dringend. Für das nach den traumatischen Erfahrungen mit dem Berliner Airport und Stuttgart 21 angeknackste Ego. Wir können es noch, lautet die überall verbreitete und gern gehörte Botschaft: ein gewaltiges und extrem komplexes Verkehrsinfrastrukturprojekt fertigstellen, pünktlich und zu den kalkulierten Kosten ..."*.

Das "pünktlich" wird noch ein wenig relativiert, aber entscheidend ist: *"der Eröffnungstermin ... konnte gehalten werden, von kostspieligen Umplanungen und anderen organisatorischen Katastrophen ist nichts bekannt geworden"*.

Zwei Spalten voller Lobpreisungen weiter geraten allerdings doch noch kleinere Probleme in den Blick: *"der sehr schlicht gestaltete Pier G für die Billigflieger geht mangels Nachfrage vorerst nicht in Betrieb"*. Ausgerechnet der angeblich am dringendsten benötigte und aufwändig vorgezogene Bauteil geht bei Eröffnung immer noch nicht in Betrieb? Keine *"kostspieligen Umplanungen und andere organisatorischen Katastrophen"*? Ein klassischer Fall von Orwell'schem [Doppeldenk](#)?

Wir hatten uns auch schon gefragt, wie die neuen Flugsteige von Terminal 3 wohl genutzt werden, und zur Kenntnis genommen, dass Flugsteig H für Flüge im [Schengen-Raum](#) (EU und EFTA ausser Irland und Zypern) vorgesehen ist und Flugsteig J "Nicht-Schengen-Flüge" abwickeln soll. Für Flugsteig G sollte beides möglich sein, allerdings hiess es da in manchen Texten, z.B. [in der Hessenschau](#), *"Nicht alle Bereiche sind von Beginn an in Betrieb"*.



Im Unterschied zu Michael Endes Grauen Herren sind die grau-blauen Herren ganz gewöhnliche Profitjäger, aber nicht minder gefährlich für die Menschheit.
(Fotomaterial: Fraport, Collage: netspett)

Wahrscheinlich sind die dahinter stehenden Zusammenhänge feuilletonistisch nicht relevant. Fürs gemeine Volk ist es aber unter Umständen hilfreich, sich die Entwicklung noch mal ins Gedächtnis zu rufen.

Vor zehn Jahren waren die Rahmenbedingungen für eine Expansion [eher ungünstig](#). Zwar hatte der Aufsichtsrat gerade den Bau von Terminal 3 [beschlossen](#) und das erste Baualos [war vergeben](#), aber das Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland hatte das falsche Vorzeichen (Zahl der Flugbewegungen auf FRA - 0,4 %). Also musste eine neue Strategie her. Die wurde im Frühjahr 2016 [angekündigt](#) und mit einer entsprechenden Änderung in der [Entgelt-Ordnung](#) vorbereitet: der Flughafen Frankfurt sollte für [Billigflieger](#) attraktiver werden.

Das ging natürlich auch [nicht ganz ohne Widerstände](#) ab, zumal Fraport gleichzeitig auch am anderen Ende der Skala mit einer [Umplanung für Terminal 3](#) Neukunden werben wollte, die lange als [Erzfeinde](#) des Hauptkunden Lufthansa galten:

*"Ein eigenes Stockwerk wird eingefügt werden, um den Bedarf der Mittelost-Anbieter nach mehr Raum zu befriedigen und damit den Platz für Luxus-Lounges zu verdoppeln, sagt Zieschang. Die Design-Änderung **trägt zu der einjährigen Verzögerung der Fertigstellung des Terminal auf 2023 bei und könnte die Baukosten über die veranschlagten 3 Milliarden Euro hinaustreiben.**"*

"Luxus-Verkehre 'boomen' und sind lebhafter als der Gesamtmarkt, sagt Fraport's Zieschang".

(Bloomberg, 12.11.2016, eigene Übersetzung)

Im [Flughafenplan](#) gibt es für Terminal 3 aktuell die Stockwerke 4 und 5 ohne jede Angabe, was sich darin befindet. Ob eines davon wirklich die "Luxus-Lounges" enthält, wird wohl irgendwann bekannt werden. Bisher listet Fraport für T3 nur [zwei Lounges im Bereich J, Ebene 3](#) auf.

Zunächst schien zumindest die Billig-Strategie [Erfolg zu haben](#), auch wenn [Lufthansa](#) und [andere Airlines](#) öffentlich auf die Barrikaden gingen und ihre Profite in Gefahr sahen. Hinter den Kulissen wurde allerdings schon bald deutlich, dass die Differenzen zwischen Fraport und Lufthansa nur vordergründig waren. Bei der Fraport-Jahreshauptversammlung 2017 wurde selbst die Absicht, für Billigflieger, an erster Stelle ausgerechnet deren internationale Nummer 1, Ryanair, einen eigenen Flugsteig von Terminal 3 umzuplanen und baulich vorzuziehen, vom [Fraport-Aktionär Lufthansa mitgetragen](#). Bald danach wurden die Schaukämpfe auch [öffentlich aufgegeben](#).

Zur Jahresmitte 2017 konnte daher [trotz vieler offener Fragen](#) der [Bauantrag](#) für einen vorgezogenen Flugsteig G eingereicht werden. Zum Jahresende konnte Fraport zufrieden bilanzieren, dass der Flugverkehr tatsächlich gewachsen war und wahrscheinlich weiter wachsen würde. Dass das mit massiven [Verletzungen der Nachtflug-Beschränkungen](#) durch Billig- und Ferienflieger verbunden war, störte ja nur die Anwohner.

Anfang 2018 glaubten Fraport und Lufthansa noch, nun endlich [weiter ungestört wachsen](#) zu können, und im Sommer wurde auch [der Bauantrag](#) für den vorgezogenen Bau von Flugsteig G genehmigt und alle sonstigen juristischen Hindernisse für Terminal 3 beseitigt, aber es taten sich schon wieder neue [Grenzen und Probleme](#) auf. Aufgrund des vorhergehenden Sparkurses waren Flughäfen, Fluggesellschaften und Flugsicherung von der plötzlich wachsenden Nachfrage völlig überfordert, und der Betrieb konnte nur mit massiven Problemen aufrecht erhalten werden. Das war aber eher noch Ansporn für Fraport, den Ausbau [weiter durchzuziehen](#) und Ende 2018 im Treburer Wald noch die letzten Rodungen der aktuellen Ausbaurunde für den Autobahnanschluss von T3 vorzunehmen.

Im Frühjahr 2019 zelebrierte Fraport [als symbolischen Schritt](#) die [Grundstein-Legung](#) für das Hauptgebäude von Terminal 3. Damals enthielten die Planungen auch noch eine aufwändige [Tunnelverbindung](#) zur Gepäckbeförderung zwischen den Terminals 1 und 3.

In diesem Jahr ereignete sich allerdings auch noch etwas, was Fraport selbst als "organisatorische Katastrophe" vorgekommen sein muss: eins ihrer grösseren Umweltverbrechen beim Bau von Terminal 3

flog auf. Der [kontaminierte Bodenaushub](#), der seit Jahren offen auf der Baustelle herumlag und sich durch ständige Durchmischung und Auswaschungen weitestgehend selbst reinigen sollte, konnte aufgrund der weltweiten Zuspitzung des Skandals um die darin enthaltenen "Per- und polyflourierten Akryl-Substanzen" [PFAS](#) von den Aufsichtsbehörden nicht länger toleriert werden. Beim Versuch, ein Teil dieses Materials loszuwerden, musste die Belastung durch neuere, wesentlich genauere Meßmethoden dokumentiert werden und ergab erwartungsgemäß, dass trotz der jahrelangen "Vorbehandlung" relevante Grenzwerte deutlich überschritten wurden. Deswegen sollte recht überhastet ein angeblich [gesichertes Zwischenlager](#) eingerichtet werden. Allerdings gelang es ihnen im Lauf des nächsten Jahres, noch bevor dieses Lager in Betrieb ging, den kontaminierten Boden [im Land zu verteilen](#).

Kurz danach war die Welt aber schon wieder eine völlig andere, und die Folgen der COVID-Pandemie erzwangen [eine Verschiebung](#) des weiteren Ausbaus auf zunächst 2025. Wann und warum der Gepäcktunnel aus der Planung verschwand, können wir nicht nachvollziehen. Was es für den Transport-Aufwand bedeutet, wurde wohl nie öffentlich deutlich. 2022 wurde erstmals (und ziemlich chaotisch) kommuniziert, dass [Terminal 2 geschlossen wird](#), wenn T3 in Betrieb geht.

Im gleichen Jahr [scheiterten die Ryanair-Bemühungen](#), Lufthansa an ihrer Homebase Konkurrenz zu machen, endgültig, die Basis wurde geschlossen. Daher wurde auch der gerade [im Schnellverfahren](#) und [nicht Barriere-frei](#) fertiggestellte "Billigflugsteig" G [nicht in Betrieb genommen](#), und es sieht aktuell so aus, dass er wohl erst ab 2027 wirklich genutzt wird, [wenn der Ferienflieger Condor in Terminal 3 einzieht](#).

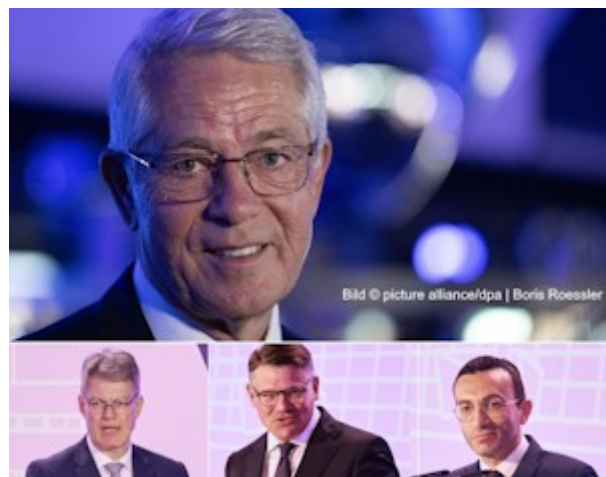
All das aber soll im Nachhinein nicht mehr wahr gewesen sein. Lediglich eine einmalige Veränderung wegen der Corona-Pandemie wird eingeräumt, und auch die habe man präzise im Griff gehabt, behauptet Fraport-Chef Schulte im [Interview](#): *"Mit all der Unsicherheit, die dadurch bestand, haben wir den Starttermin vor sechs Jahren ganz bewusst auf 2026 geschoben und jetzt auch eingehalten."* Nicht einmal in diesem Detail kann er die volle Wahrheit sagen.

Als zusätzliche Erklärung für die lange Bauzeit liefert er noch: *"Es wird hier eine ganz andere Technik verbaut, die deutlich anspruchsvoller ist, auch Nachhaltigkeit spielt hierbei eine Rolle. Das braucht eben länger."*

Für ein Bauwerk, das keinen besonderen Nachhaltigkeits-Standards genügt, die lokal vorhandenen erneuerbaren Energien Geothermie und Photovoltaik nicht nutzt und miserabel an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden ist, ist auch das eine typische Fraport-Behauptung - weit von der Wahrheit entfernt.

Der FAZ-Fuilletonist hätte natürlich im Archiv seiner eigenen Zeitung in aller Ausführlichkeit nachlesen können, dass mehrfach *"... kostspielige Umplanungen und andere organisatorische Katastrophen ... bekannt geworden"* sind. Wahrscheinlich liesse sich auch aus der Berichterstattung rekonstruieren, wie hoch die Kosten aller T3-bezogenen Baumaßnahmen insgesamt waren und um das Wievielfache die ursprünglich "kalkulierten Kosten" überzogen wurden ([unsere Schätzung](#): 3-4fach).

Er malt aber lieber an Schultes Wunschbild vom Fraport-Perfektionismus mit und beschreibt ein fiktives, elitäres Konstrukt von kulturhistorischer Bedeutung, um von der [realen gesundheits-, umwelt- und klima-zerstörenden Funktion dieses Bauwerks](#) abzulenken.



Ein grau-blauer Ober-Herr und seine Erfüllungsgelhilfen: Fraport-CEO Schulte (oben, Bildquelle Hessenschau), Verkehrsminister Schnieder, Ministerpräsident Rhein und Frankfurts OB und Fraport-Aufsichtsrat Josef (Bildquelle: Fraport)

In einem Punkt kann man sich seinem Wunsch allerdings anschliessen: *"Man wünschte sich, dass das Terminal 3 gleich am Tag seiner Inbetriebnahme am Donnerstag unter Denkmalschutz gestellt werden könnte"* - allerdings hätte es dann auch sofort wieder ausser Betrieb genommen werden sollen, um künftig nur noch als Denkmal und Musterbeispiel fossiler Hybris, reaktionärer Verlogenheit und kapitalistischer Inkompetenz zur Abschreckung und Warnung für künftige Generationen zu dienen.

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