

Stand: 2. April 2007

**Teil 9**

**Ausschussvorlage WVA/16/75**  
**Ausschussvorlage ULA/16/50**

eingegangene Stellungnahmen zu der mündlichen Anhörung am 13. bis 15.02.2007  
und 16.03.2007

zu dem

**Antrag der Landesregierung betreffend Verordnung über die  
Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 –  
Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main – Drucks. 16/6057 –**

64. Dieter Faulenbach da Costa, Offenbach

S. 665

**Beitrag zur  
Anhörung der Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main  
vom 13. bis 15. Februar 2007  
Ausschüsse für  
Wirtschaft und Verkehr, Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz  
des Hessischen Landtags**

**Offenbach, den 18. Januar 2007**

**Verfasser:**

**Dieter Faulenbach da Costa  
Dipl.-Ing. Architekt (AKH)  
fdc Airport Consulting  
Technischer Berater der Stadt Offenbach  
Tulpenhofstr. 1  
  
63067 Offenbach am Main**

**Tel.: 069-800-2623/2687**

**Mobile: 0172-6907093**

**Fax: 069-800-1877**

**Email. [dieter.faulenbach@fdc-airport.de](mailto:dieter.faulenbach@fdc-airport.de)**

**Webseite: [www.fdc-airport.de](http://www.fdc-airport.de)**



## Dieter Faulenbach da Costa Dipl.-Ing. Architekt



Dieter Faulenbach da Costa - Stadt- und Regionalplaner - hat im Bereich der Flughafenplanung mehr als 20 Jahre nationale und internationale Berufserfahrung, insbesondere in den Bereichen

der **Flughafenentwicklungsplanung**, der **Dimensionierung** der flugbetrieblichen Anlagen, der **Kapazitätsanalysen**, der **Simulationen** mit SIMMOD Plus, der **Funktionsplanung** von Flugbetriebsflächen, von Passagier- und Frachtabfertigungsanlagen und als **Projektleiter, Gutachter und Berater** in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren.

Dieter Faulenbach da Costa war Berater und Bereichsleiter für Master Planning bei der Hochtief AG und Hochtief AirPort GmbH (1998 – 2000) und als Projektleiter der Berlin Brandenburg Partner verantwortlich für den Generalausbauplan und den Planfeststellungsantrag für den Flughafen Berlin Brandenburg International. Als weitere Beispiele seiner nationalen und internationalen Erfah-

rungen können die Konzeptplanungen, Machbarkeitsstudien oder Generalausbaupläne für die Flughäfen Berlin, Karachi, Breslau, Dakar, Düsseldorf, Kansai, Lahore, Macao, Male, Meteora, New York JFK, New York LGA, Rostock, Sofia, Yaounde, Machbarkeitsstudien für Passagiertransportsysteme (Frankfurt), nationale Luftverkehrsstudien (Äquatorial Guinea), u.a.m. aufgeführt werden. Dieter Faulenbach da Costa war in der Entwicklungsplanung, Ausbauplanung oder der Realisierung von 43 Flughäfen und 37 Passagierterminals weltweit beteiligt und dort als Projektmitarbeiter oder als Projektleiter tätig.

Dieter Faulenbach da Costa ist seit 1985 als Berater für Flughafenplanung für deutsche und ausländische Flughäfen, Baufirmen, Ingenieurbüros, Investitions- und Finanzierungsinstitute und Entwicklungshilfeorganisationen tätig und war in der Zeit von 1985 bis 1991 Architekt der Abteilung Airconsult der Flughafen Frankfurt Main AG (heute Fraport AG).

## Countries of work experience:

- Albania • Angola • Austria
- Barbados • Bosnia Herzegovina • Bulgaria • Cameroon
- Cape Verde • Chile • China
- Croatia • Gaza • Germany
- Ghana • Great Britain
- Greece • Guinea Equatorial
- Hungary • Island • Japan
- Kuwait • Maldives • Nigeria
- Malta • Norway • Pakistan
- Philippines • Poland • Portugal
- Rumanian • Russia • Senegal
- South Africa; • St. Vincent and the Grenadines • Ukraine
- United Arabian Emirates • USA
- Zambia and others.

## Employment Record:

### 1992 until today

**Employer:** fdc Airport Consulting, Offenbach, Germany

Position: Shareholder

Duties:

- Airport master planning
- Capacity analysis and SIMMOD Simulations
- Conceptual and competition design
- Cost control and analysis
- Design of aircraft movement areas
- Feasibility studies
- Feasibility studies of cargo handling facilities
- Feasibility studies of passenger facilities
- Long term studies
- Project management and coordination
- Site investigation and due diligence
- Terminal functional planning and design
- Traffic forecast

### 1998 until 1999

**Employer:** Hochtief AG and Hochtief AirPort GmbH, Germany.

Position: Consultant (Freelance), head of department of master planning (Freelance),

### 1990 until 1991

**Employer:** Flughafen Frankfurt Main AG, Department Airconsult, Germany.

Position: Architect

### 1985 until 1989

**Employer:** Flughafen Frankfurt Main AG, Department Airconsult, Germany.

Position: Architect (Freelance)

### 1981 until 1984

**Employer:** Dienste in Übersee, City of Praia, Capital City of the Republic of Cape Verde.

Position: Development aid worker

Duties:

- Urban development
- Installation of the public municipality planning and construction department.

### 1975 until 1981

**Employer:** SPD Stadtverordnetenfraktion, Offenbach; SPD Bezirk Hessen-Süd, Frankfurt; SGK Hessen e.V. + Akademie für Kommunalpolitik e.V., Wiesbaden.

Position: Assistant, Secretary, Director

Duties:

- Local politics
- Adult education

### 1972 until 1975

**Employer:** Architekten Anschütz und Dévény, Gummersbach.

Position: Head of department

Duties:

- Regional and Urban Planning
- Competition design
- Resident Engineer

**1972 Examination:** (Urban- and Regional Planning)

## Customers/Partners:

- Architect Prof. Ungers, Köln • Architects Spillis Candela, Miami (USA) • KSP Engel+Zimmermann Architects, Frankfurt • N+M Architects Prof. Novotny, Offenbach • ABB Airport Technology GmbH, Mannheim • Aeroprojekt, Kiev (UA);
- Aeroprojekt, Moscow (RU) • Airplan GmbH, Stuttgart • ARCADIS, Berlin • BeSB GmbH, Berlin • Bilfinger Berger AG, Wiesbaden • ConCon Ltd, Wrocław (PL) • DASA, München • Dornier Luftfahrt GmbH, Oberpaffenhofen • Dornier System Consult GmbH, Friedrichshafen • Dorsch Consult, Düsseldorf • DYWIDAG, München • East Line, Moscow (RU) • EPS GmbH, Vaihingen
- Flughafen Düsseldorf GmbH • Flughafen Frankfurt Main AG, • Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH • Flughafen München GmbH • GOPA Consultants, Bad Homburg • Grão Para, Lisboa (P) • Hochtief AG, Essen • Hochtief AirPort GmbH, Essen • Julius Berger, Abuja (Nigeria)
- Keith Baker&Son, Cardiff (GB) • Koks Consult GmbH, Koblenz • Lahmeyer International, Bad Vilbel • Lufthansa AG, Frankfurt • Mannesmann AG, Düsseldorf • Mero AG, Würzburg • Mörz Transport Consult, München • Müller BBM, München • Nespak, Karachi (Pakistan) • Netherlands Pavement Consult, Hoevelaken (NL)
- Pahnke+Partner GmbH, Karben • Prof. Baumgarten, Berlin • Prof. Habermehl, Darmstadt • Rüterbau, Langenhagen • Siemens AG, Stuttgart
- Soares da Costa, Porto (P) • System Conservation Hellas Ltd, Athens (GR) • Umweltinstitut Offenbach GmbH, Offenbach • Weidleplan GmbH, Stuttgart and others.

## Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Abbildungen .....	VI
Verzeichnis der Tabellen .....	VII
Verzeichnis der Abkürzungen .....	VIII
A) Vortrag .....	1
KA-0 Zusammenfassung .....	7
KA-1 Nachtflugverbot und Mediation .....	9
KA-2 Variantenbewertung im LEP EFFM.....	11
KA-3 Kompensatorische Maßnahmen der Mediation.....	13
KA-4 Prognose im LEP EFFM .....	15
KA-5 Prognosevergleich .....	17
KA-6 Hub-Funktion .....	19
KA-7 Minimum Connecting Time (MCT) .....	21
KA-8 Koordinationseckwert.....	24
KA-9 Verlagerbare Verkehre (neue Prognose).....	26
KA-10 Alternativen .....	30
KA-11 Konkurrenzsituation .....	32

KA-12 Strukturpolitik .....	34
KA-13 650 Mio. € Geschenk .....	36
KA-14 Landebahn NW .....	38

## Verzeichnis der Abbildungen

- Abb.: KA-7-1 Beispiel Drehscheibenfunktion  
Abb.: KA-7-2 Auswertung des Beispiels  
Abb.: KA-9-1 Passagierprognose (neu) 2005 – 2015 mit hub-gebundenen und nicht-hub-gebundenen Pax-Verkehren  
Abb.: KA-9-2 Passagierprognose (neu) 2005 – 2015 mit hub-gebundenen und nicht-hub-gebundenen Flugbewegungen

## Verzeichnis der Tabellen

Tab.: KA-1	Nächtliche Fbw 22 bis 6 Uhr in 2020
Tab.: KA-7	Auswertung des Beispiels



## Verzeichnis der Abkürzungen

a	Jahr	EZE	Flughafen Buenos Aires
AGP	Flughafen Malaga	Fbw	Flugbewegung
AMS	Flughafen Amsterdam	FCO	Flughafen Rom
Arr.	Arrival (Ankunft)	FLR	Flughafen Florenz
ATH	Flughafen Athen	FMO	Flughafen Münster/Osnabrück
AzB	Anleitung zur Berechnung Fluglärm	FRA	Flughafen Frankfurt
BCN	Flughafen Barcelona	GOT	Flughafen Göteborg
BHX	Flughafen Birmingham	GRU	Flughafen São Paulo
BLQ	Flughafen Bologna	h	Stunde
BRE	Flughafen Bremen	HAJ	Flughafen Hannover
BRU	Flughafen Brüssel	HAM	Flughafen Hamburg
BSL	Flughafen Basel	HEL	Flughafen Helsinki
BUD	Flughafen Budapest	HKG	Flughafen Hongkong
BVwerG	Bundesverwaltungsgericht	HMWVL	Hessisches Ministerium für Verkehr, Wirtschaft und Landesentwicklung
CDG	Flughafen Paris	HV	Hauptversammlung
CGN	Flughafen Köln/Bonn	IATA	International Air Transport Association
CPH	Flughafen Kopenhagen	ICAO	International Civil Aviation Organization
Dep.	Departure (Abflug)	JNB	Flughafen Johannesburg
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH	KA	Kurzargumentation
DTM	Flughafen Dortmund	km	Kilometer
DUS	Flughafen Düsseldorf	KSF	Flughafen Kassel-Calden
EW	Einwohner	LCC	Low Cost Carrier
		LED	Flughafen St. Petersburg
		LEJ	Flughafen Leipzig

LEP EFFM	Landesentwicklungsplan Erweiterung Flughafen Frankfurt Main	PNF	Planungsnullfall (Nichtausbau)
LHR	Flughafen London	RDF	Regionales Dialogforum
LIS	Flughafen Lissabon	ROV	Romordnungsverfahren
LYS	Flughafen Lyon	RP-DA	Regierungspräsidium Darmstadt
MAD	Flughafen Madrid	RPS	Rumordnungsplan-Südhessen
MAN	Flughafen Manchester	S.	Seite
MCT	Minimum Connectig Time (kürzest mögliche Umsteigezeit)	STR	Flughafen Stuttgart
Mio.	Million	SZG	Flughafen Salzburg
MLP	Flughafen Mailand	TXL	Flughafen Tegel
Mrd.	Milliarde	VCE	Flughafen Venedig
MUC	Flughafen München	VIE	Flughafen Wien
NO-Bahn	Nordost-Bahn	VLC	Flughafen Valencia
NUE	Flughafen Nürnberg	VNO	Flughafen Vilna
NW-Bahn	Nordwestbahn	WAW	Flughafen Warschau
OF	Offenbach	ZAG	Flughafen Zagreb
OL	Obere Landesplanung	ZRH	Flughafen Zürich
OPO	Flughafen Porto (Portugal)		
OSL	Flughafen Oslo		
PAD	Flughafen Paderborn/Lippstadt		
Pax	Passagier		
PF	Planfall (Ausbau)		
PFA	Planfeststellungsantrag		
PFV	Planfeststellungsverfahren		

## A) Vortrag

Zuerst möchte ich ein Missverständnis richtig stellen: Mir wird unterstellt, ich sei ein Ausbaugegner. Dies ist falsch! Ich habe mich zu keinem Zeitpunkt und an keinem Ort, weder schriftlich noch mündlich, gegen eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt Main ausgesprochen.

Als technischer Berater der Stadt Offenbach in dem Genehmigungsverfahren Ausbau Flughafen Frankfurt Main war ich an der Definition der Position der Stadt Offenbach zum Ausbauprojekt beteiligt. Zu keinem Zeitpunkt hat die Stadt Offenbach sich gegen eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt Main ausgesprochen. Die Gremien der Stadt Offenbach haben sich einmütig gegen weitere und zusätzliche Belastungen des Stadtgebietes und ihrer Menschen durch Fluglärm ausgesprochen. Die Nordwestbahn führt aber dazu, dass mehr als 75 Prozent der Offenbacher Siedlungsflächen (Bestand und Planung) mit einem Dauerschallpegel von mehr als 55 dB(A) belastet werden. Damit werden notwendige städtebauliche und soziostrukturelle Maßnahmen der Stadt aber konkretisiert und in Frage gestellt. Die Stadt Of-

fenbach hat im gesamten Verfahren immer wieder bedarfsgerechte Erweiterungen vorgeschlagen. Diese Vorschläge wurden im Landesentwicklungsplan Erweiterung Flughafen Frankfurt Main (LEP EFFM) keiner positiven Würdigung unterzogen.

Bei einem Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung und der Bedeutung dieses Projektes für die Region sollten Lösungensuche und gefunden werden, die über den Tag hinaus gehen und Beiden, dem Flughafen und der Region, eine bedarfsgerechte und dauerhafte Entwicklung ermöglichen.

Hierzu führt die Initiative Luftverkehr aus:

*Die „international führende Position der deutschen Luftverkehrsunternehmen in einem sich weiter öffnenden europäischen und weltweiten Markt durch die Schaffung zukunftsfähiger Rahmenbedingungen, eine nachhaltige Steigerung der Standortqualität und eine signifikante Reduzierung der Standortkosten zu sichern und auszubauen.“*

Die im vorliegenden LEP EFFM empfohlene Lösung tut dies nicht. Sie bezieht sich auf nicht mehr gültige Planungsvoraussetzungen für den Planungshorizont 2015:

- 660.000 Fbw/a
- 120 Fbw/h

Gefordert sind für 2015 nur:

- 621.000 Fbw/a
- 112 Fbw/h

Mit diesen Werten sind, bei dem Planungshorizont des LEP EFFM bis 2015, auch wieder andere und zukunftsfähigere Varianten, die der nächsten Generation Optionen eröffnen, denkbar.

Da der LEP EFFM imaginäre Zahlen unterstellt, determiniert er die nächsten Schritte und berücksichtigt nicht die langfristig möglichen Maßnahmen und Auswirkungen:

- Wie die Nutzung der technisch möglichen Kapazität des geplanten Ausbaus am Standort!
- Damit wird die weitere und deutlich größere und absehbare Belastung der Region mit Fluglärm nicht in die Aus-

wirkungsbetrachtungen einbezogen und bleibt zum Schaden der Region und des Flughafenstandorts unberücksichtigt.

Wenn bis 2020, nach Auffassung der Flugzeughersteller, mit einem weitgehenden Austausch und einer deutlichen Vergrößerung der weltweiten Flugzeugflotten zu rechnen ist, kann davon ausgegangen werden, dass dieses Wachstum insbesondere nach 2020 nicht an Frankfurt vorbeigehen wird, zumal der LEP EFFM die Stärkung des Hubs in Frankfurt sichern will, dies aber nur bis 2015 untersucht und bewertet.

**Eine Raumordnungsplanung aber, welche die weitergehenden und erkennbaren Entwicklungen nicht im Blick hat, hat ihre Aufgabe verfehlt!**

Zweifellos hat die Fraport AG mit der Nordwestbahn die aus ihrer Sicht leistungsfähigste Variante ausgewählt. Für zukünftige Generationen (der LEP 2015?) stellt sich nur noch die Frage, ob diese Kapazitäten genutzt werden sollen oder eine weitere Zunahme verhindert werden soll?

Mit der, aus luftverkehrswirtschaftlicher Sicht kurzfristigen Sichtweise des LEP EFFM, werden nach 2015 sukzessive bestehende Siedlungsflächen in vergrößertem Umfang mit Fluglärm belastet. Zuwachsflächen die im Planungszeitraum des LEP EFFM noch möglich sind, liegen nach 2015 innerhalb von Siedlungsbeschränkungsbereichen.

- Das ist keine dauerhafte Konfliktlösung!
- Das ist keine zukunftsorientierte Planung!
- Das ist keine nachhaltige Planung!

**Die im LEP EFFM gewählte Vorgehensweise negiert die Erfahrungen der letzten 20 Jahre!**

Nicht die Siedlungen sind auf den Flughafen zugewachsen, der Flughafen ist über die Siedlungen hinaus gewachsen! Und wird, bei einer falschen Entscheidung zum jetzigen Zeitpunkt weiter über Siedlungen und Siedlungsflächen hinauswachsen.

**Nicht nur zum Nachteil der Region, sondern auch zum Nachteil einer bedarfsge-**

**rechten und dauerhaften Entwicklung des Flughafens.**

Welche Strategien sind zu entwickeln? Wie könnte eine Lösung aussehen?

Nun, der Flughafen Frankfurt sieht sich in Konkurrenz zu anderen europäischen Hubs. Zu London, zu Paris, beides Standorte mit einem funktionierenden Flughafensystem. Zu Amsterdam, ein Flughafen mit einem konvergierenden Pistensystem. Es wird im LEP EFFM noch nicht einmal der Versuch gemacht Vor- und Nachteile solcher Varianten, Alternativen oder Systeme zu diskutieren.

Flughafensystem! Der Verweis im LEP EFFM auf ein „Flughafensystem mit dem Flughafen Hahn“ hilft nicht weiter. **Das, was im LEP EFFM dazu geschrieben wird, ist kein Flughafensystem, das sind zwei unabhängig voneinander betreibbare Flughäfen!**

Was aber zeichnet ein Flughafensystem aus?

Ein Flughafensystem zeichnet sich dadurch aus, allen Anforderungen und stetigen Veränderungen im Luftverkehr, ohne zeitraubende Genehmigungsverfahren anpassungsfähig gewachsen zu sein. Ein Single-Airport ist dazu nicht in der Lage.

Nach Auffassung eines führenden Managers der Fraport AG könnte die erneute Erweiterung um eine Piste oder der Bau eines Flughafensystems spätestens 2040/41 erforderlich werden (siehe hierzu „Flug Revue“ vom August 2006 in der Anlage)! Wenn das möglich und erforderlich ist – ich zweifle nicht daran-, muss gefragt werden warum dies dann nicht schon jetzt untersucht wird? Wenn es 2040/41 möglich ist, ist es auch schon heute möglich! Funktionierende Flughafensysteme weltweit belegen dies! Die Faktoren wie Arbeitsplätze werden deutlich raumwirksamer ausgeprägt und die umweltrelevanten Nachteile deutlich geringer sein!

**Betrachten wir nun die vorgelegte neue Prognose:**

1. Das Originäraufkommen fällt bis 2020 um über 2 Mio. Passagiere geringer aus als in der alten überholten Prognose für 2015 vorhergesagt wurde.

2. Rund 28 Prozent des Pax-Aufkommens und 24 Prozent des Bewegungsaufkommens (über 170.000 Fbw/a) haben keinen Bezug zum Hub und sind somit verlagerbar!

3. LCC-Verkehre sollen laut Prognose dazu beitragen, die bis 2011 prognostizierten Aufkommensverluste in Frankfurt auszugleichen. Also Verkehre aufzunehmen, die im LEP EFFM in Hahn abgefertigt werden sollen.

4. Der Flughafen Kassel-Calden und dessen potentielles Verkehrsaufkommen werden in der vorliegenden Prognose völlig ignoriert.

**Frankfurt in Konkurrenz zu Hahn?**

**Kassel-Calden in Konkurrenz zu Frankfurt?**

**Das wäre das Resultat der vorgelegten Prognose und Ergebnis der Ziele des LEP!**

Offensichtlich haben die Verfasser des LEP EFFM dies auch gesehen und befassen sich deshalb nur mit einer alten nicht mehr validen Prognose. Da wird ein Verkehrsaufkommen für 2015 – ohne LCC-Verkehr - als Belastung unterstellt, das es 2015 nicht geben wird. Da werden imaginäre Vorbelastungen unterstellt, aber geltende Festlegungen des RPS 2000 nicht beachtet.

Offensichtlich völlig unkoordiniert ist auch die luftverkehrlich Infrastrukturpolitik der Hessischen Landesregierung. Der größte Anteilseigner der Fraport AG plant und subventioniert die Konkurrenzflughäfen Hahn und Kassel-Calden. Die dazu noch Verlustbringer sein werden und damit dauerhaft öffentliche Subventionen erfordern.

Völlig unverständlich auch, wenn der Mehrheitsgesellschafter der Fraport AG dem Kauf weiterer Anteile, bis hin zur Mehrheit, am Flughafen Hannover zustimmt und gleichzeitig mit dem Flughafen Kassel-Calden eine Konkurrenz zum Flughafen Hannover schafft.

Wird die Lage des Flughafens Kassel-Calden, mit einem Potential von rund 20 Mio. EW im Einzugsbereich betrachtet, kann und wird sich am Flughafen Kassel-Calden eine Billigfluglinie etablieren. Dies geschieht dann aber nicht nur zu Lasten der Flughäfen Frankfurt, Hannover und Paderborn, sondern auch zu Lasten des Flughafens Hahn.

Damit wird deutlich, dass die vorgelegte Planung keine zukunftsfähige Raumordnungsplanung ist. Erkennbare Konflikte werden nicht diskutiert und nicht dauerhaft gelöst! Dies ist keine Planung, die der nächsten Generation Optionen offen hält. Diese vorgelegte Planung verschärft erkennbare Konflikte und determiniert Entscheidungen der nächsten Generation!

Betrachten wir einmal die Kosten dieser Nordwestbahn. Noch bevor ein Stein auf den anderen gestellt wird, steigen die Kosten mit 650 Mio. € um rund 20 Prozent. Weiterhin müssen nur für die NW-Bahn zwei Brücken mit Gesamtbaukosten von 500 bis 700 Mio. € errichtet werden. Die NW-Bahn kostet schon

vor Baubeginn rund 1,5 bis zwei Mrd. € mehr als jede andere Variante!

Für die absehbare Gesamtsumme - mindestens 5 Mrd. € plus zwei Mrd. € für externe Infrastruktur - kann aber ein Flughafensystem, ein Satellitenairport oder außerhalb des Verdichtungsraums ein neuer leistungs- und zukunftsfähiger Flughafen errichtet werden. Noch nicht einmal Ansatzweise wurde diese Alternativen im LEP EFFM diskutiert oder untersucht und wenn, mit den vordergründigen Argumenten „Umsteigezeit“, entgegenstehenden landesplanerischen Festsetzungen und für den Betreiber „nicht zumutbarer Kosten“ ausgeschlossen! Untersucht und bewertet wurden diese Alternativen nicht.

Abschließend möchte ich noch die Aspekte der Mediation, die Planungsvoraussetzungen des LEP EFFM sein sollen, ansprechen:

- Nachtflugverbot in der Mediationsnacht und
- Anti-Lärm-Pakt

Beide sollten laut Mediation kompensatorischen Charakter für den Ausbau haben. Was aber wird wirklich passieren?

Die Mediation hielt 101 Fbw in der Zeit von 22 bis 6 Uhr für nicht hinnehmbar und forderte ein Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr. In 2020 werden mehr als doppelt soviel, nämlich 204 statt 101, Flugbewegungen in der Zeit von 22 bis 6 Uhr stattfinden. Dieses „Nachtflugverbot“ dient weder dem Lärmschutz, **noch den berechtigten Interessen der Luftverkehrswirtschaft**. Es wird schließlich dazu führen, dass keine Lärmentlastung stattfindet, dass Verfrühungen und Verspätungen nicht kontrollierbar sind und Verkehre die des Nachtflugs bedürfen – Fracht – inklusive der verbundenen Tagesflüge, samt Mitarbeitern, von Frankfurt auf einen anderen Flughafen, nicht nach Hahn, verlagert werden. Die Lufthansa spricht von rund 8.000 Mitarbeitern.

Ich verweise hierzu auch auf meine beige-fügten Kurargumentationen zu den Themen:

- KA-1 Nachtflugverbot

- KA-2 Variantenbewertungen
- KA-3 Mediation
- KA-4 Prognose im LEP EFFM
- KA-5 Prognosevergleich
- KA-6 Hub-Funktion
- KA-7 Umsteigezeit
- KA-8 Koordinationseckwert
- KA-9 Verlagerbare Verkehre
- KA-10 Alternativen und
- KA-11 Konkurrenz
- KA-12 Strukturpolitik
- KA-13 650 Mio. € Geschenk
- KA-14 Landebahn-NW

Im Ausbaurverfahren wird die Fraport AG die neuen Werte des Fluglärmsgesetzes anwenden. Damit sind auch die kompensatorischen Ideen des Anti-Lärm-Pakts der Mediation überholt.

### **Was bleibt von der Mediation?**

#### **Der Ausbau!**

Die Mehrheit dieses Hauses hat aber immer betont, dass es den Ausbau nur dann geben werde, wenn die Mediation 1:1 umgesetzt

wird. Davon kann aber, wenn ehrlich mit den Fakten umgegangen wird, nicht mehr gesprochen werden. Der kompensatorische Charakter der Mediation ist im Laufe des Verfahrens offensichtlich verloren gegangen.

In der „Frankfurter Rundschau“ (18.01.2007, S. 28) führt der zukünftige Staatssekretär des HMWVL zum Lärmschutz in der Planfeststellung aus: „Der Lärmschutz in der Nacht wird zu gewährleisten sein, und zwar im Rahmen dessen, was das Luftverkehrsgesetz vorgibt.“

Tragen Sie mit Ihrer Entscheidung dazu bei, eine nachhaltige Entwicklung des Flughafens und der Region zu ermöglichen und nachfolgenden Generationen Handlungsoptionen zu erhalten. Der vorgelegte LEP EFFM tut dies nicht.



## KA-0 Zusammenfassung

**Die folgenden elf Kurzargumentationen (KA) beschreiben Bewertung und Abwägung im LEP EFFM.**

**KA-1 Nachtflugverbot.** Fraport und Landesregierung unterlaufen absichtlich den Sinn der Mediationsnacht

**KA-2 Variantenbewertungen.** Die Bewertung der Varianten im LEP EFFM ist unvollständig und vordergründig.

**KA-3 Mediation.** Der Landesentwicklungsplan Erweiterung Flughafen Frankfurt Main (LEP EFFM) gibt die kompensatorischen Maßnahmen der Mediation auf.

**KA-4 Prognose im LEP EFFM.** Offensichtliche Fehler in der Luftverkehrsprognose führen zu unzulässigen Schlussfolgerungen im LEP EFFM.

**KA-5 Prognosevergleich.** Ein Prognosevergleich (alt/neu) zeigt offensichtliche Fehler in der neuen Prognose auf, ohne dass dies zu Konsequenzen im LEP EFFM führt.

**KA-6 Hub-Funktion.** Im LEP EFFM werden Stärkung und Erhalt der Hub-Funktion als Ausbaukriterium benannt. Nicht bewertet wird,

welche Verkehre nicht Hub-Bezogen sind und verlagert werden können.

**KA-7 Umsteigezeit.** Im LEP EFFM wird die Umsteigezeit falsch definiert und zudem unzulässig zur Variantenauswahl herangezogen. Für die Umsteigezeit ist die Lage der Start- und Landebahnen irrelevant!

**KA-8 Koordinationseckwert.** Im Zieljahr 2015 des LEP EFFM ist nur noch ein Koordinationsseckwert von 112 Fbw/h anzunehmen. Der LEP EFFM bewertet und wählt aber die Varianten nach dem inzwischen überholten Koordinationseckwert von 120 Fbw/h aus.

**KA-9 Verlagerbare Verkehre.** Rund 25 Prozent des Verkehrsaufkommens in 2015 haben keinen Bezug zum Hub und gelten damit (LEP EFFM, S. 17) als verlagerbar. Diesen Fakt untersucht der LEP EFFM nicht.

**KA-10 Alternativen.** Alternativen bewertet der LEP EFFM nur dillatorisch. Zukunftsorientierte Flughafensysteme, Satellitenairports oder neue Standorte bleiben schemenhaft im Dunklen.

**KA-11 Konkurrenz.** In der Hauptversammlung (HV) 2006 der Fraport AG berichtet Dr. Bender, dass der Flughafen Frankfurt Main wegen fehlender Kapazitäten auf Platz drei der europäischen Flughäfen zurückgefallen sei. Gleichzeitig wird berichtet, dass der Flughafen Frankfurt Main mit fast 53 Prozent Umsteigern wiederum europäische Spitze sei.

**LA-12 Strukturpolitik.** Im LEP 2000 und im LEP EFFM werden auch die Flughäfen Kassel und Hahn als Ziele benannt. Dies führt zu einer Subventionierung des Luftverkehrs durch das Land Hessen.

**KA-13 650 Mio. € Geschenk.** Bei der Bewertung und Auswahl von Varianten führt die Obere Landesplanung (OL) die wirtschaftliche Zumutbarkeit für die Belange des Betreibers als wesentliches Kriterium an.

**KA-14 Landebahn NW.** In die Mediation von der Fraport AG als Vorzugsvariante eingebracht. Von der Mediation als Vorzugsvarianten empfohlen. Im ROV als Vorzugsvariante bewertet. Im LEP EFFM als Ziel festgelegt: Die Landebahn Nordwest!

## KA-1 Nachtflugverbot und Mediation

## 1 Fraport und Landesregierung unterlaufen absichtlich den Sinn der Mediationsnacht

- Die Mediation kam Ende 1999 zu dem Ergebnis, dass die im Jahr 1998 realisierten rund 35.400 Nachtflugbewegungen in der Zeit von 22 bis 6 Uhr für die Region nicht weiter hinnehmbaren seien. Als Kompensation für den Ausbau legte die Mediation ein „unauflösbares“ Paket aus fünf Bausteinen fest: „Optimierung, Ausbau, Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Pakt und Regionales Dialogforum“. Das Nachtflugverbot sollte danach von 23 bis 5 Uhr gelten und dem „**Schutz der Bevölkerung vor übermäßiger Lärmbelastung Vorrang...**“ einräumen (Bericht Mediation, S. 178). Weiterhin sollten in den besonders lärmsensiblen Zeitbereichen (18-22 und 6-8 Uhr) Maßnahmen zu Lärmreduzierung ergriffen werden. Gegenteiliges wird aber im LEP EFFM unterstellt (S. 123).

## 2 Zwischenzeitlich können wir konstatieren

- Dass sowohl Ausbau als auch Optimierung im Planfeststellungsverfahren (PFV) beantragt/unterstellt und im Entwurf des Landesentwicklungsplans (LEP EFFM) als Ziel festgelegt bzw. als Planungsvoraussetzung berücksichtigt werden.

D:\Daten\FRA\LEP\Kurzargumentation LEP\Hess-Ldtg-Hearing.doc/Erstelldatum 07.01.2007 3:55 /Zuletzt gedruckt 19.01.2007 2:52  
© fdc Airport Consulting Dieter Faulenbach da Costa, Offenbach

- Die Mediationsnacht im LEP EFFM als überwindbarer Grundsatz festgelegt und im PFV mit zahlreichen Ausnahmen beantragt wird.
- Der Anti-Lärm-Pakt der Mediation und die dort festgelegten Schutzwerte keine Rolle mehr spielen.

## 3 Prognose und Verspätungsrate lassen Kalkulation der Verspätungen zu

- Anhand der vorliegenden Prognoseergebnisse (Intraplan), den beantragten Ausnahmen im PFV und den heute stattfinden Verspätungen können die möglichen nächtlichen Flugbewegungen im Jahr 2015 und 2020 ermittelt werden<sup>1</sup>.

## 4. In 2020 muss mit 204 nächtlichen Flugbewegungen gerechnet werden

- Bei diesen Betrachtungen, die sich aus dem von der Fraport AG beantragten Nachtflugverbot ergeben, kommen erschreckende Zahlen zu Tage: Waren es 1998 für die Mediation nicht akzeptable 101 Flugbewegungen pro Nacht, wird die Region 2020 mit dann

<sup>1</sup> Dabei wird angenommen, dass 8 bis 8,5% des jährlichen Aufkommens in der Zeit von 22 bis 23 und 5 bis 6 Uhr stattfinden (so im PFA enthalten). Für die Aufkommenszeit von 21 bis 23 wird mit einer Verspätungsrate von mehr als 15 Minuten und 20% des Aufkommens, oder jährlich rund 11.917 Fbw/a, ausgegangen.

offensichtlich „akzeptabel“ weil „mediationsgerechten“ 204 Flugbewegungen pro Nacht rechnen müssen!

Tab.: KA-1 Nächtliche Fbw 22 bis 6 Uhr in 2020

	Fbw im Jahr				Fbw/Nacht
	22-6 Uhr	22-23 Uhr	23-5 Uhr <sup>(*)</sup>	5-6 Uhr	22-6 Uhr
1998	35.382				101
2000	45.783				131
2005	53.167				152
2015	67.014	37.230	11.169	18.615	191
2020	71.502	39.723	11.917	19.862	204
	(*) Mit Ausnahmeregelung mögliche verspätete Flüge				

## 5 Beantragtes Nachtflugverbot bietet keine Schutz vor Fluglärm

- Es wird deutlich, dass dieser „Schutz“ weder der Bevölkerung dient, noch die flugbetriebsbedingten Interessen der Luftverkehrswirtschaft nach geregelter Nachtflugbetrieb berücksichtigt. Unter diesen Bedingungen wird die Mediationsnacht zur reinen Worthülse ohne inhaltliche Funktion.

## 6 Vom „Schutz der Bevölkerung vor übermäßiger Lärmbelastung“ bleibt damit nichts mehr übrig!

## KA-2 Variantenbewertung im LEP EFFM

## Die Bewertung der Varianten im LEP EFFM ist unvollständig und vordergründig.

7 Mit der Einigung zwischen der Fraport AG und der Ticona GmbH, zur Zahlung von 650 Mio. € für die Betriebsverlagerung wurde deutlich, dass die Variantenbewertung im LEP EFFM nur vordergründige Argumente eingestellt und bewertet wurden.

8 In der Hessenschau vom 30.11.2006 erklärt der Vorstandsvorsitzende der Fraport AG, dass für die Hindernisbeseitigung bei der Nordwestbahn 200 Mio. € bereits berücksichtigt wurden und somit nur noch 450 Mio. € zusätzlich aufzubringen seien.

9 Bei der Bewertung der Vorhabensalternativen wurden diese 200 Mio. €, die allein bei der Nordwestbahn anfallen, offensichtlich nicht eingestellt<sup>2</sup>. Varianten und Alternativen aber ausgeschlossen, weil dafür zu hohe Kosten zu veranschlagen seien (S. 130); Nachweise werden nicht erbracht.

<sup>2</sup> Laut Erörterungsbericht des RP-DA, vom 29.09.2006, Seite 266 wurden für die NW-Bahn 14,6 Mio. € und für die NO-Bahn 36,1 Mio. € zur Hindernisbeseitigung eingestellt und bewertet.

10 Bei der Bewertung des RDF-Gutachtens zu den externen Kosten wird behauptet (S. 61), dass dieses Gutachten veraltete Daten Grundlagen für die Flugrouten verwende, deshalb bleibt dieses Gutachten im LEP EFFM fälschlicherweise unberücksichtigt. Dabei wird in diesem Gutachten auf Seite 112 festgestellt, dass im Ausbaufall veränderte Flugrouten angenommen werden.

11 Es ist offensichtlich, dass ausschließlich mit der Nordwestbahn (Ticona, Caltex-Gelände, Kelsterbach-Süd, etc.), vor Inbetriebnahme, Arbeitsplatzverluste einhergehen. In die Variantenbewertung und die raumordnerische Abwägung ist dies nicht eingeflossen.

12 Während die Nordwestbahn vor der Bewertung optimiert wurde, wurden die anderen Varianten nicht optimiert. Damit erfolgte der Variantenvergleich nicht nach objektiv vergleichbaren Kriterien<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Siehe hierzu auch Schreiben des HMWVL vom 16.12.2005 an die Fraport AG

13 Dem von der Fraport AG vorgegebenen Wert von 120<sup>4</sup> Fbw/h wurden raumordnerische Anforderungen untergeordnet (S. 25), ohne die Frage zu stellen ob bspw. 112 Fbw./h und eine andere Variante zu einer besseren Raumverträglichkeit führen könnte.

14 Die mögliche Anordnung lärmverteilender, konvergierender und die Kapazitätsanforderungen erfüllender Varianten, wurde keiner Bewertung unterzogen.

15 Es fand keine Variantenbewertung im Verhältnis zum gültigen Siedlungsbeschränkungsbereich Bestand des RPS 2000 statt. Für die Bewertung des Ausbaufalls wurde ein imaginärer und nicht nachvollziehbarer Prognosenullfall als hinzunehmende Vorbelastung eingestellt.

16 Die mögliche Entlastungswirkung durch vorhandene oder geplante Luftverkehrsinfrastruktur, wie Babenhausen, Egelsbach, Kassel-Calden, etc. wurde keiner Bewertung unterzogen.

<sup>4</sup> 120 Fbw/h waren für 660.000 Fbw/a, nicht jedoch für die für 2015 prognostizierten 621.000 Fbw/a, erforderlich.

## **KA-3 Kompensatorische Maßnahmen der Mediation**

## Der LEP EFFM gibt die kompensatorischen Maßnahmen der Mediation auf

17 Der LEP EFFM benennt die fünf Punkte der Mediation als „Planungsvoraussetzungen“ (S. 7) welche für die vorausschauende Prüfung möglicher Konflikte bei der Standortentscheidung angenommen würden. Damit werden positive Effekte in die Bewertung eingestellt, aber nicht gewährleistet, dass diese auch eintreten.

18 Neben der Zielbestimmung Ausbau mit der Nordwestbahn und Optimierung des bestehenden Systems, bestimmt der LEP EFFM, dass Nachtflugverbot (siehe KA-1-NFV) und Anti-Lärm-Pakt im nachfolgenden Zulassungsverfahren festzulegen seien.

19 Im Umweltbericht<sup>5</sup> zum LEP-EFFM Entwurf vom Mai 2005 wird die Mediation dreimal im Zusammenhang mit Geruchsimmissionen, Lage und Umfang erwähnt.

<sup>5</sup> Der Umweltbericht kann nicht als Objektiv angesehen werden. Bei der Ermittlung und Bewertung aller relevanten Auswirkungen bezieht sich der Umweltbericht (179 mal) ausschließlich auf die Fraport-Gutachter Baader Bosch. Er stellt keine eigenen Bewertungen und Ermittlungen an.

20 Während die Mediation (S. 41) nicht zu überschreitenden Dauerschallpegel und maximale Einzelpegel benennt, die Berechnungen nach der 100/100-Regel und AzB 84 erfolgen sollen, Morgen- und Abendstunden (18-22 und 6-8 Uhr) einer besonderen Berücksichtigung bedürfen, werden diese kompensatorischen Maßnahmen nicht betrachtet und keiner raumordnerischen Bewertung unterzogen.

21 Der Umweltbericht verweist darauf, dass im LEP-Verfahren nur die Auswirkungen des Fluglärms hinsichtlich Raumfunktion und Raumnutzungen zu bewerten seien (S. 215), die konkrete Betroffenheit aber im Zulassungsverfahren ermittelt werde (siehe hierzu auch die Ausführungen des nominierten Staatssekretärs im HMWVL vom 18.01.2007 in der FR).

22 Nach Aussage des Generalbevollmächtigten der Fraport AG C. Häfner, werden in den überarbeiteten Antragsunterlagen der Planfeststellung nur die Werte des neuen Fluglärmgesetzes berücksichtigt.

23 Damit werden die kompensatorischen Schutzziele der Mediation aufgegeben. Der

LEP EFFM sieht keine Regelungen zur Einhaltung und Durchsetzung dieser Empfehlungen der Mediation vor.

24 Die Bewertung der Raumfunktionen und –nutzungen im LEP EFFM dient ausschließlich dazu neue Siedlungsflächen in den definierten lärmintensiven Bereichen zu verhindern. Die Bevölkerung im Bestand muss höhere Lärmwerte ertragen. Aber neue Ansiedlungen oder Umnutzungen an gleicher Stelle werden verhindert.

25 Bestehenden Siedlungsflächen und Besiedlungen im Bestand werden durch dieses „Schutzkonzept“ (S. 134) nicht erfasst und dürfen die höheren Lärmwerte der Planfeststellung ertragen.

26 Während die deutlich höheren Fluglärmwerte im LEP EFFM als „nicht unzumutbar“ (S. 131) bezeichnet werden, werden sich aufdrängende Alternativen und Varianten, die zu einer Lärmentlastung führen, für den Betreiber pauschal als nicht „zumutbare Alternativen“ (S. 125) verworfen.



## KA-4 Prognose im LEP EFM

### **Offensichtliche Fehler in der Luftverkehrsprognose führen zu unzulässigen Schlussfolgerungen im LEP EFFM**

27 Die Prognose stellt die zentrale Ausbaubegründung für den Flughafen Frankfurt Main im LEP EFFM dar.

28 LEP EFFM und Umweltbericht nehmen für ihre Bewertungen und Abwägungen die Luftverkehrsprognose vom 20.07.2004 aus den Antragsunterlagen des Planfeststellungsverfahrens an.

29 Mit vorgezogenem Aufklärungsschreiben vom 16.12.2005 teilt die Genehmigungsbehörde im HMWVL der Fraport AG mit, dass die vorliegende Prognose schwerwiegende Fehler aufweise und nicht zur Grundlage einer Ausbaubegründung und des vorliegenden Planfeststellungsantrags geeignet sei.

30 Im April 2006 teilt die Fraport AG der Oberen Landesplanung (OL) die neuen bis 2020 reichende Prognosezahlen mit.

31 Diese neuen Prognosezahlen (für 2015 werden 621.000 und für 2020 werden 698.000

Fbw/a prognostiziert) werden nicht in den Umweltbericht eingearbeitet und nur als „Ausblick“ im LEP EFFM „gewürdigt“ um festzustellen, dass sich auch dadurch keine Änderung in der raumordnerischen Bewertung der Varianten und Auswirkungen ergebe (S. 7).

32 Da der LEP EFFM nur zehn Jahre Gültigkeit besitze, sei eine über 2015 hinausgehende Bewertung nicht erforderlich. Gleichfalls würden die eingestellten 660.000 Fbw/a ein „worst case“ Szenario abbilden (S. 31), damit sei die raumordnerische Bewertung als valide einzustufen.

33 Bei dieser Betrachtungsweise übersieht die OL, dass mit einem Prognosehorizont 2015 und deutlich niedrigeren Bewegungszahlen der als Planungsvoraussetzung eingestellte Koordinationseckwert von 120 Fbw/h deutlich unterschritten wird (112 Fbw/h) und sich damit andere bisher wegen unzureichender Kapazitäten ausgeschlossene Varianten wieder aufdrängen.

34 So wären die Varianten 2, 2a, 2b, 3, 6, 7,

11, 11a<sup>6</sup> mit ausreichenden Kapazitäten zu betrachten und zu bewerten gewesen.

35 Der Erhalt der Hub-Funktion wird als wesentliches Kriterium angeführt (S. 22) und festgestellt, dass Flugverbindungen ohne Hub-Funktion auch am Flughafen Hahn abgewickelt werden können (S. 17). Welche dieser Verkehre, außer LCC und Fracht, noch am Flughafen Hahn abgefertigt werden können wird nicht untersucht.

36 Die Fraport-Prognose vom Juli 2004 behauptet (S. 43), dass der Flughafen Frankfurt ohne Ausbau mit einem Verlust der Drehkreuzfunktion rechnen müsse. Eine gegenteilige Entwicklung ist aber richtig und wird durch die Entwicklung bis 2006 bestätigt.

37 Ohne Ausbau wird die Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt deutlich ausgeprägter sein, als mit Ausbau. Dagegen wird der Flughafen, entgegen den Aussagen der Prognose, deutliche Anteile am Originäraufkommen an die Flughäfen Hahn und Köln/Bonn verlieren.

<sup>6</sup> Außerdem die von der Stadt OF im ROV eingebrachte Variante konvergierender Pisten und Öffnung der Piste 18 zur Piste 18/36..

## KA-5 Prognosevergleich

**Ein Prognosevergleich (alt/neu) zeigt offensichtliche Fehler in der neuen Prognose auf, ohne dass dies zu Konsequenzen im LEP EFFM führt.**

38 .Die neue Verkehrsprognose der Fraport AG von 2006 mit dem Planungshorizont 2020, weist gegenüber der alten Prognose, für alle Stützjahre (2005, 2010 und 2015), deutlich andere Prognosezahlen aus, als die nur zwei Jahre ältere Prognose von 2004.

39 Weshalb und wie diese Veränderungen zustande kommen wird im LEP EFFM nicht diskutiert. Während in der Prognose von 2004 das Originäraufkommen stärker steigt als das Transferaufkommen (S. 100), ist dies in der neuen Prognose genau umgekehrt.

40 Während in der alten Prognose LCC-Verkehre für Frankfurt als Konkurrenz anderer Flughäfen betrachtet werden, wird dieser Verkehr in der neuen Prognose unter dem Gesichtspunkt der Rückhol-effekte als Verkehrsaufkommen am Flughafen Frankfurt unterstellt (S. 11).

41 Selbst im kurzfristigen Prognosezeitraum (fünf Jahre) lag die alte Prognose deutlich neben der tatsächlichen Verkehrsentwicklung. Offensichtlich wurde keine Validierung der Prognose vorgenommen. Dies kann, unter Berücksichtigung des langfristigen Trends, auch für die neue Prognose behauptet werden.

42 Während der Gutachter in der alten Prognose die Verkehrsanteile des Flughafens Frankfurt Main in den einzelnen Verkehrszellen konkret benennt, wird dieses Aufkommen in der neuen Prognose nur noch in Bandbreiten diskutiert.

43 Diese Bandbreitendiskussion müsste sich auch im Prognoseergebnis in oberen und unteren Werten niederschlagen. Die Prognose benennt jedoch nur ein „Punktergebnis“. Wie dieses „Punktergebnis“ zustande kommt wird im LEP EFFM weder hinterfragt noch diskutiert.

44 Im Jahr 2006 verzeichnete der Flughafen Frankfurt Main einen erneuten Rekord (54 Prozent) im Umsteigeraufkommen. Diese reale Entwicklung widerspricht aber den zentralen Aussagen beider Prognosen und

den Planungsannahmen des LEP EFFM.

45 Beide Prognosen unterstellen im Nichtausbaufall (Engpassscenario) bis 2006 (alte Prognose) und bis 2010/2011 (neue Prognose) deutlich sinkende Umsteigeranteile.

46 Diese Sichtweise der Prognosen macht sich der LEP EFFM zu Eigen und legt deshalb den Ausbau als Ziel fest (S. 5).

47 Fakt ist aber, dies zeigt auch die aktuelle Entwicklung, dass eine Stärkung der Hubfunktion offensichtlich mit dem derzeitigen Pistensystem einhergeht und eine Schwächung dieser Funktion nicht zu erwarten ist.

48 Andererseits verzeichnet der Flughafen Frankfurt Main seit 2000 eine Schwächung des Originäraufkommens. Dieser neue Trend wird zwar in der neuen Prognose erkannt, führt aber dazu den Flughafen Frankfurt Main in Konkurrenz zum Flughafen Frankfurt-Hahn zu stellen, indem LCC-Verkehre im Ausbaufall in Frankfurt Main auftreten sollen.

## KA-6 Hub-Funktion

**Der LEP EFFM beschreibt die Hub-Funktion korrekt, zieht aber keinerlei Schlussfolgerungen aus dieser Erkenntnis.**

49 Als wesentliches Ausbaumerkmal bezeichnet der LEP EFFM die Aufrechterhaltung der Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt Main (S. 17).

50 Flugverbindungen die die Hub-Funktion nicht benötigen können laut LEP EFFM (S.17) am Flughafen Hahn abgewickelt werden (Siehe hierzu auch KA-9). Die Hub-Funktion wird definiert über den Umsteigeranteil (S. 19).

51 Für den Nichtausbaufall (Planungsnullfall) wird im LEP EFFM festgestellt, dass wegen sinkender Umsteigerkehre der Flughafen Frankfurt Main die öffentliche Daseinsvorsorge<sup>7</sup> nicht erfüllen könne. (S. 128).

52 Dabei stellt der LEP EFFM zwar Widersprüche (siehe auch KA-5-Prognosevergleich) in den beiden Prognosen (alt/neu) fest, befasst sich jedoch nicht mit diesen Widersprüchen.

<sup>7</sup> Es bleibt ungeklärt für welche Verkehre (Transfer oder Originär) die „öffentliche Daseinsvorsorge“ geltend gemacht werden kann.

Stattdessen übernimmt er willkürlich überholte oder nicht nachgewiesene Prognosedaten aus der alten und der neuen Prognose (Vorbelastung neue Prognose, Ausbaubelastung alte Prognose).

53 Der LEP EFFM unterstellt im Ausbaufall steigende Verkehrsaufkommen sowohl im Transfer- als auch im Originäraufkommen. Übersieht dabei aber, dass in der neuen Prognose das Originäraufkommen deutlich weniger zunimmt als in der alten Prognose. Die Ursachen hierfür werden nicht diskutiert.

54 Während von 1975 bis 2000 Originär- und Transferverkehr weitestgehend gleiche Wachstumsraten aufwiesen, haben der Transferverkehr von 2000 bis 2005 um 12 Prozent zu- und der Originärverkehr um 0,7 Prozent abgenommen. Die Ursachen dieser Verluste (LCC-Verkehre in Hahn und Köln/Bonn) werden nicht thematisiert, liegen jedenfalls nicht in den häufig zitierten „fehlenden“ Kapazitäten.

55 Der LEP EFFM unterstellt im Nichtausbaufall deutlich sinkende Anteile am Transferaufkommen, erkennt aber nicht die Widersprüche zwischen beiden Prognosen. So müssten der Ausbaufall und der Nichtausbaufall min-

destens bis 2011 parallel verlaufen, tun dies aber nicht.

**56 Der LEP EFFM erkennt auch nicht, dass in der alten Prognose bereits für 2005 eine Schwächung der Hub-Funktion antizipiert wurde und gegenteiliges eingetreten ist.**

57 Die Verkehrsentwicklung der letzten fünf Jahre am Flughafen Frankfurt Main bestätigen in der Mediation erkannten Trend zunehmender Direktflüge bei gleichzeitig zunehmendem Umsteigerverkehr. In den Prognosen (PF und PNF) der Fraport AG schlägt sich diese Erkenntnis aber nicht nieder.

58 Zwar erkennt der LEP EFFM auch Verkehre am Flughafen Frankfurt Main die keinen Hub-Bezug haben und damit verlagerbar sind. Um welche Verkehre es sich dabei handelt (außer LCC) und in welcher Größenordnung diese auftreten und im Verlagerungsfall einen möglichen Ausbau nicht mehr begründen untersucht der LEP EFFM nicht (siehe hierzu auch KA-9 verlagerbare Verkehre).

## KA-7 Minimum Connecting Time (MCT)

**Bei der Varianten- und Alternativbewertung führt der Landesentwicklungsplan Erweiterung Flughafen Frankfurt Main (LEP EFFM) ein ungewöhnliches Ausschlusskriterium ein**

59 Auf Seite 45 des LEP EFFM stellt die Obere Landesplanung (OL) eine MCT von **maximal** 45 Minuten<sup>8</sup> als Ausschlusskriterium für Varianten und Alternativen ein. Damit kehrt die OL den Begriff der „kürzest möglichen Umsteigezeit“ (MCT<sup>9</sup>) in sein Gegenteil (siehe hierzu auch folgende Seite).

60 Laut Aussagen der Fraport AG ist die Bedeutung der Hub-Funktion „...*unabhängig von der Lage der Landebahn...und den daraus resultierenden Rollzeiten zu sehen.*“ (EÖT-Bericht RP-DA, S 232).

61 Die Luftverkehrswirtschaft behauptet, dass 80 Prozent der Flüge auf der ersten Seite gebucht werden und deshalb eine kurze Umsteigezeit erforderlich sei um auf der ersten

<sup>8</sup> Laut RDF Gutachten von Mörz Transport Consult beträgt die durchschnittliche Umsteigezeit am Flughafen Frankfurt 2 h und 1 min (Gutachten, S. 60).

<sup>9</sup> MCT Übersetzung: kürzest mögliche Umsteigezeit.

D:\Daten\FRA\LEP\Kurzargumantation LEP\KA-5-Umsteigezeit.doc/Erstelldatum 19.12.2006 17:54/Erstellt von Dieter Faulenbach da Costa  
© fdc Airports Consulting Dieter Faulenbach da Costa, Offenbach

Seite des Buchungssystems zu erscheinen.

62 **Richtig ist:** Es werden 80 Prozent aller Flüge auf der ersten Seite gebucht. **Fakt ist:** 80 Prozent aller gebuchten Flüge sind Direktflüge. Deshalb erscheinen diese auf der ersten Seite. Umsteigebeziehungen – damit längere Reisezeiten - werden erst auf den weiteren Seiten angezeigt.

63 **Damit wird deutlich:** Das Kriterium ist die Gesamtreisezeit, inklusive Umsteigezeit, soweit diese Teil des Fluges ist. Dabei erwähnt die Luftverkehrswirtschaft nicht die längeren Reisezeiten unterschiedlicher Flugzeugtypen (mit Boeing fliegt man schneller mit Airbus langsamer<sup>10</sup>).

64 Unerwähnt bleibt, dass aufgrund der Sicherheitsbestimmungen die Passagiere statt 30 bis 60 Minuten vor Abflug am Flughafen, wegen neuer Sicherheitsbestimmungen nun 90 bis 120 Minuten vor Abflug am Flughafen erscheinen sollen.

65 Wird diese „Vorlaufzeit“ und die längere

<sup>10</sup> Bei einem Flug von FRA nach JNB beträgt der Flugzeitunterschied 25 - 40 Minuten, bei einer Flugzeit von über zehn Stunden!

Reiszeit durch Airbus-Flugzeuge in die Reisezeit eingerechnet, verlängert sich diese um durchschnittlich 60 bis 100 Minuten. Damit wird deutlich, dass eine unwesentlich längere Umsteigezeit im interkontinentalen Verkehr keine Relevanz in Bezug auf die Gesamtreisezeit hat.

66 Da die zeitraubenden Kriterien: Anreisezeit, Check in, längere Flugzeit und Sicherheit kritiklos akzeptiert werden, kann behauptet werden, dass auch eine längere Umsteigezeit unkritisch und nicht kapazitätsmindernd ist.

67 Wesentliche Parameter für die Definition von Hub-Fähigkeit und Umsteigezeit sind: Knotenbildung, gegenläufig zeitversetzte Amplituden der An- und Abflugspitzen und garantierte Verladezeit des aufgegebenen Umsteigergepäckes.

68 Es wird damit offensichtlich, dass die Konfiguration des Start- und Landebahnsystems keine Determinante der Hub-Fähigkeit ist und damit als Auswahlkriterium von Varianten und Alternativen, wie im LEP EFFM geschehen, ungeeignet.



In ihrem Geschäftsbericht 2005 (Seite 23) führt die Fraport AG als Beispiel der Drehscheibenfunktion einen Flug nach Hongkong (HKG) an.

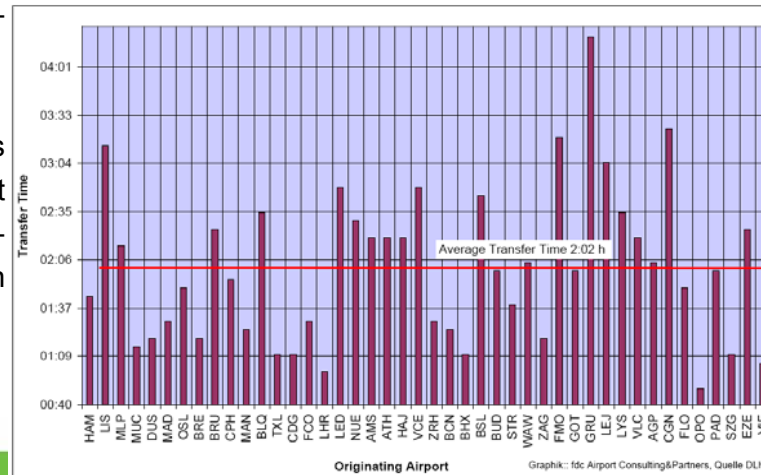
Eine Auswertung dieses Beispiels zeigt, dass die im RDF-Gutachten von Mörz Transport Consult ermittelte durchschnittliche Umsteigezeit valide ist und den realen Umsteigezeiten entspricht (siehe Tabelle KA-7).

Abb.: KA-7-1 Beispiel Drehscheibenfunktion



Graphiken und Tabelle belegen, dass die Umsteigezeit bei Europa/Interkontinental in der Regel über zwei Stunden betragen. Interkontinental/ Interkontinental wird diese Zeit ebenfalls nicht unterschritten.

Abb.: KA-7-2 Auswertung des Beispiels



Die kürzeste Umsteigezeit in diesem Beispiel beträgt 50 Minuten und die längste Umsteigezeit 4 Std. 20 Minuten. Nur 0,4 Prozent (1 Pax) der Umsteiger steigen zwischen 45 bis 59 Minuten, 57,2 Prozent (127 Pax) zwischen 60 bis 119 Minuten und 42,3 Prozent (94 Pax) mit mehr als 120 Minuten um. Zwei Reisende aus zwei Zubringerflügen (HEL, VNO) wurden nicht berücksichtigt, da diese am Tag vorher hätten anreisen müssen, um den Flug nach Hongkong zu erreichen.

Kürzere Umsteigezeiten werden lediglich bei Kurzstreckenflügen (Innerdeutsch) erzielt. Diese Umsteigebeziehungen sollen jedoch laut Bundesverkehrswegeplan zukünftig, zugun-

ten der Verlagerung auf die Schiene entfallen. Hierdurch wird deutlich, dass durch eine Anhebung auf 60 Minuten die Hub-Funktion nicht in Frage gestellt wird und Aufkommensverluste nicht zu erwarten sind<sup>11</sup> (siehe auch alte Fraport-Prognose, Seite 111).

Tab.: KA-7 Auswertung des Beispiels

Airport	Dep. Time	Arr. Time	Transfer Time
HKG	10:35		
HAM	08:50	01:45	
LIS	07:20	03:15	
MLP	08:20	02:15	
MUC	09:20	01:15	
DUS	09:15	01:20	
MAD	09:05	01:30	
OSL	08:46	01:50	
BRE	09:16	01:20	
BRU	08:10	02:25	
CPH	08:40	01:55	
MAN	09:10	01:25	
BLQ	08:00	02:35	
TXL	09:25	01:10	
CDG	09:25	01:10	
FCO	09:05	01:30	
LHR	09:35	01:00	
LED	07:45	02:50	
NUE	08:05	02:30	
AMS	08:15	02:20	
ATH	08:15	02:20	
HAI	08:15	02:20	
VOE	07:45	02:50	
ZRH	09:05	01:30	
BCN	09:10	01:25	
BHX	09:25	01:10	
BSL	07:50	02:45	
BUD	08:35	02:00	
STR	08:55	01:40	
WAW	09:30	02:05	
ZAG	09:15	01:20	
FMO	07:15	03:20	
GOT	08:35	02:00	
GRU	08:15	04:20	
LEJ	07:30	03:05	
LYS	08:00	02:35	
VLC	08:15	02:20	
AGP	09:30	02:05	
CGN	07:10	03:25	
FLO	08:45	01:50	
OPO	08:45	00:50	
PAD	08:35	02:00	
SZG	09:25	01:10	
EZE	08:10	02:25	
VIE	09:30	01:05	
Durchschnitt:			02:01
Minimum:			00:50

<sup>11</sup> In einer Pressemeldung teilt die Lufthansa mit, dass sie die Umsteigezeit in FRA von 45 auf 60 Minuten angehoben hat, um Aufkommensverluste zu vermeiden.

## KA-8 Koordinationseckwert

**Der Planungshorizont des LEP EFFM ist bis 2015 begrenzt. Für diesen Planungshorizont nimmt der LEP EFFM den in der alten aber nicht mehr gültigen Prognose angegebenen Koordinationseckwert von 120 Fbw/h als Planungsvoraussetzung an.**

69 Der Koordinationseckwert stellt die auf der Flugplankonferenz der Flughafenkoordinatoren für die Flugplanperiode (sechs Monate) planbaren Fbw am jeweiligen Flughafen pro Stunde dar. In Koordinationseckwert ist noch Platz vorhanden, um kurzfristig angemeldete oder stattfindende Bedarfsflüge abzufertigen<sup>12</sup>.

70 Im praktischen Betrieb kann dieser Wert, je nach Wetterlage, überschritten werden. Bei guten Sichtbedingungen ist ein Überschreiten dieses Wertes um bis zu 25 Prozent möglich.

71 Die Erreichung des Koordinationseckwerts von 120 Fbw/h stellt ein wesentliches Merkmal bei der Variantenauswahl im LEP EFFM dar. Wird der Wert von 120 Fbw/h nicht erreicht

<sup>12</sup> Siehe hierzu auch „Flug Revue“, Seite 113, vom August 2006. Darin stellt der Generalbevollmächtigte der Fraport AG V. Zintel fest: *„Wir könnten im Jahr 20.000 bis 25.000 Slots zusätzlich fliegen, wenn alle angemeldeten und zugeteilten Flugtermine auch wirklich genutzt würden.“*

oder knapp unterschritten, wurde die betreffende Variante ausgeschlossen.

72 Die neue Fraport-Prognose nennt für 2015 ein Aufkommen von 621.000 Fbw. Mit dem in der Fraport-Prognose empirisch ermittelten Divisor kann daraus ein Koordinationseckwert von 112 Fbw/h für 2015, den Planungshorizont des LEP EFFM, errechnet werden.

73 Bei einem Koordinationseckwert von 112 Fbw/h stehen aber wieder andere Varianten zur Verfügung (siehe auch KA-4-Prognose) die bei einem Koordinationseckwert von 120 Fbw/h ausgeschlossen wurden<sup>13</sup>.

74 Da es laut LEP EFFM darum geht, die Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt zu erhalten und zu stärken, wäre es für die Ausbaubegründung erforderlich gewesen auch deutlich zwischen hub-gebundenen und hubungebundenen Verkehren zu unterscheiden. Diese Aufgabe bewältigt der LEP EFFM nicht.

75 Eine Analyse der neuen Prognose macht deutlich, dass von den für 2015 prognostizierten Flugbewegungen nur 486.000 Fbw einen

<sup>13</sup> Siehe hierzu auch Aufklärungsschreiben des HMWVL vom 16.12.2005 an die Fraport AG

Hub-Bezug und 141.000 ohne Hub-Bezug sind (siehe auch KA-9-Verlagebare Verkehre).

76 Werden diese Werte angenommen, benötigen die Hub-bezogenen Fbw einen Koordinationseckwert von 86 Fbw/h<sup>14</sup> und die nicht Hub-bezogenen Verkehre einen Koordinationseckwert von 26 Fbw/h.

77 Der LEP EFFM spricht zwar von einem Flughafensystem der Flughäfen Frankfurt Main und Frankfurt-Hahn (Siehe auch KA-9-Verlagerbare Verkehre) diskutiert aber nicht wie und welche Verkehre (außer LCC und Fracht) nach Hahn verlagert werden können.

78 Insgesamt wird durch diese Analyse deutlich, dass sich, unter Berücksichtigung der vorhandenen und abzeichnenden Segmentierung des Luftverkehrs, weitere und nicht berücksichtigte Vorhabensalternativen zu bedarfsgerechten Verkehrsabwicklung aufdrängen.

<sup>14</sup> Bei rund 490.000 Fbw/a hat der Flughafen Frankfurt Main derzeit einen Koordinationseckwert von 82/83 Fbw/h

## KA-9 Verlagerbare Verkehre (neue Prognose)

**„Flugverbindungen, die die speziellen Hub-Funktionen...nicht benötigen, können stattdessen auch am Flughafen Frankfurt-Hahn abgewickelt werden.“ (LEP EFFM, S. 17).**

79 Die vorstehend zitierte richtige Bewertung der OL nicht-hubgebundener Verkehre bleibt in der weiteren Bewertung und Abwägung des LEP EFFM ohne Folgen.

80 Eine Analyse der Prognose macht deutlich, dass 26 Prozent des Passagier- und 22 Prozent des Bewegungsaufkommens nicht-hubgebundene Verkehre sind und nach der Definition der OL als verlagerbar angesehen werden können (siehe Abbildungen auf den folgenden Seiten).

81 Aus der Analyse wird weiterhin deutlich, dass das hubgebundene originäre Passagieraufkommen von 2005 bis 2020 nur um rund 1 Mio. Pax zunehmen wird. Die Zunahme des hubgebundenen Verkehrsaufkommens somit im Wesentlichen aus dem Transferaufkommen generiert wird.

82 Während noch in der alten Fraport-Prognose LCC-Verkehre nur auf anderen Flughäfen als Konkurrenz zu Frankfurt abgefertigt werden, wird in der neuen Fraport-Prognose von „Rückholeffekten“ ab 2010/2011 gesprochen, zu denen nun auch LCC-Verkehr gerechnet wird. Damit wird die Aussage des LEP EFFM zur Verlagerung dieser Verkehre nach Hahn konterkariert und am Standort Frankfurt Main eine Konkurrenz zum Flughafen Hahn unterstellt.

83 Zur Verlagerung nicht-hubgebundener Verkehre bieten sich vorhandenen Luftverkehrsinfrastrukturen in der Umgebung des Flughafens Frankfurt Main an<sup>15</sup>. Diese Alternativen werden im LEP EFFM keiner Bewertung und keiner Abwägung unterzogen.

84 Stattdessen werden sich aufdrängende Alternativen, mit dem Argument der für diese Verkehre nicht erforderlichen Umsteigezeit, ausgeschlossen und keiner Bewertung und keiner Abwägung unterzogen (siehe auch KA-7, RndNr. 60).

<sup>15</sup> Egelsbach, Babenhausen, Erbenheim, Worms, Mainz-Finthen, Erlensee, etc.

85 Weiterhin wird deutlich, dass von dem für 2015 prognostizierten Passagieraufkommen rund 52 Prozent Umsteiger sind und 26 Prozent bereits durch andere Flughäfen (DUS, CGN, PAD, DTM, STR, NUE, HAJ, KSF) erschlossen werden.

86 Wenn aber 78 Prozent des Lokalaufkommens in Frankfurt exogenes Aufkommen, laut Fraport-Prognose, darstellen, kann für dieses Aufkommen nicht mehr die Nähe zum „Hauptaufkommensgebiet“ (LEP EFFM S. 21) geltend gemacht werden.

87 Der LEP EFFM bezieht sich in seiner Begründung auf das Flughafenkonzept der Bundesregierung (S. 23) übersieht dabei aber, dass das Flughafenkonzept von der dezentralen Entwicklung des Flughafensystems spricht und nicht die Konkurrenz der Flughäfen untereinander thematisiert.

88 Werden diese Fakten (Direktverkehre und Einzugsbereiche anderer Flughäfen) thematisiert, wird deutlich, dass weitere Verkehre verlagerbar sind, ohne die Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt zu gefährden.

Abb.: KA-9-1 Passagierprognose (neu) 2005 – 2015 mit hub-gebundenen und nicht-hubgebundenen Pax-Verkehren

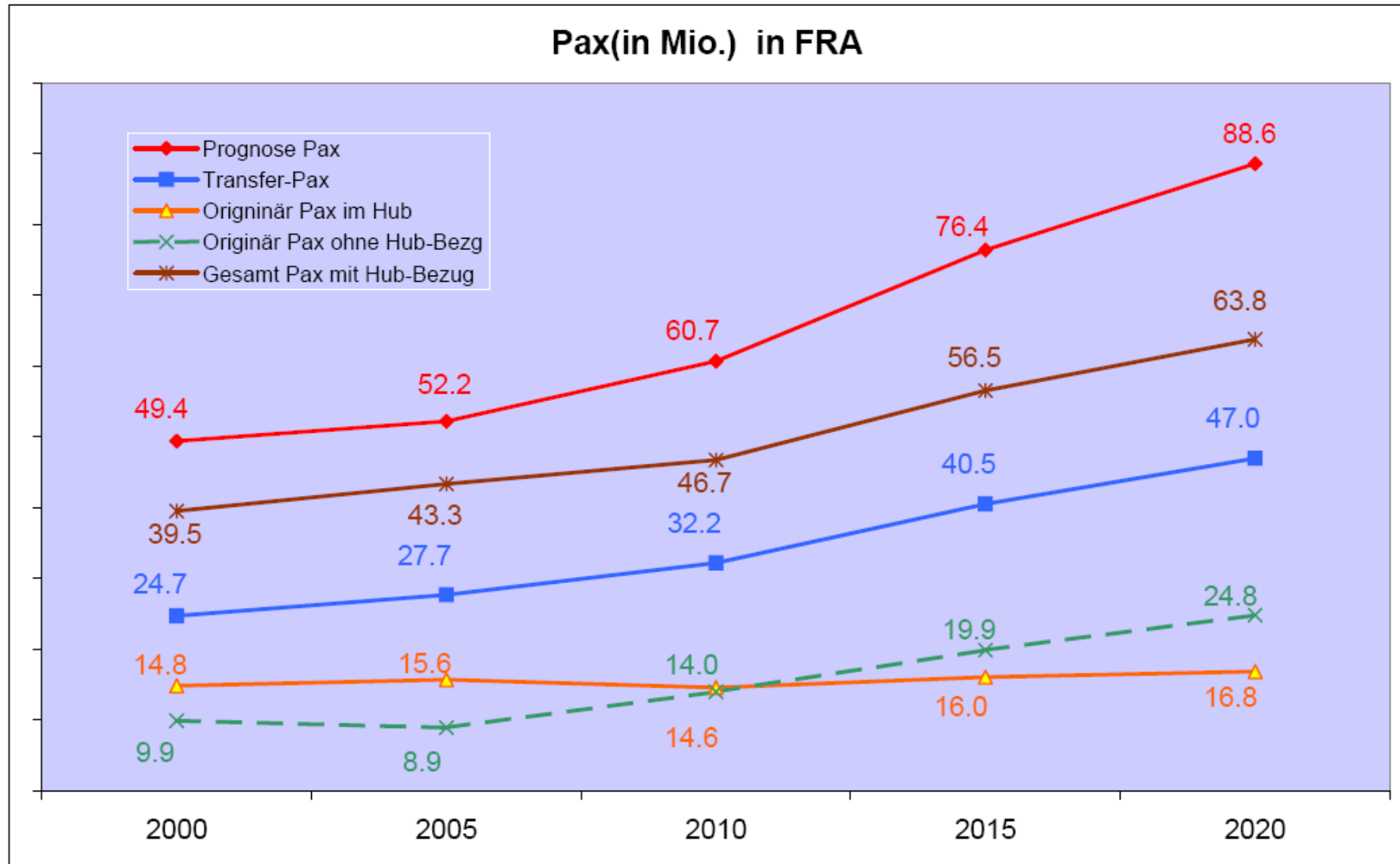
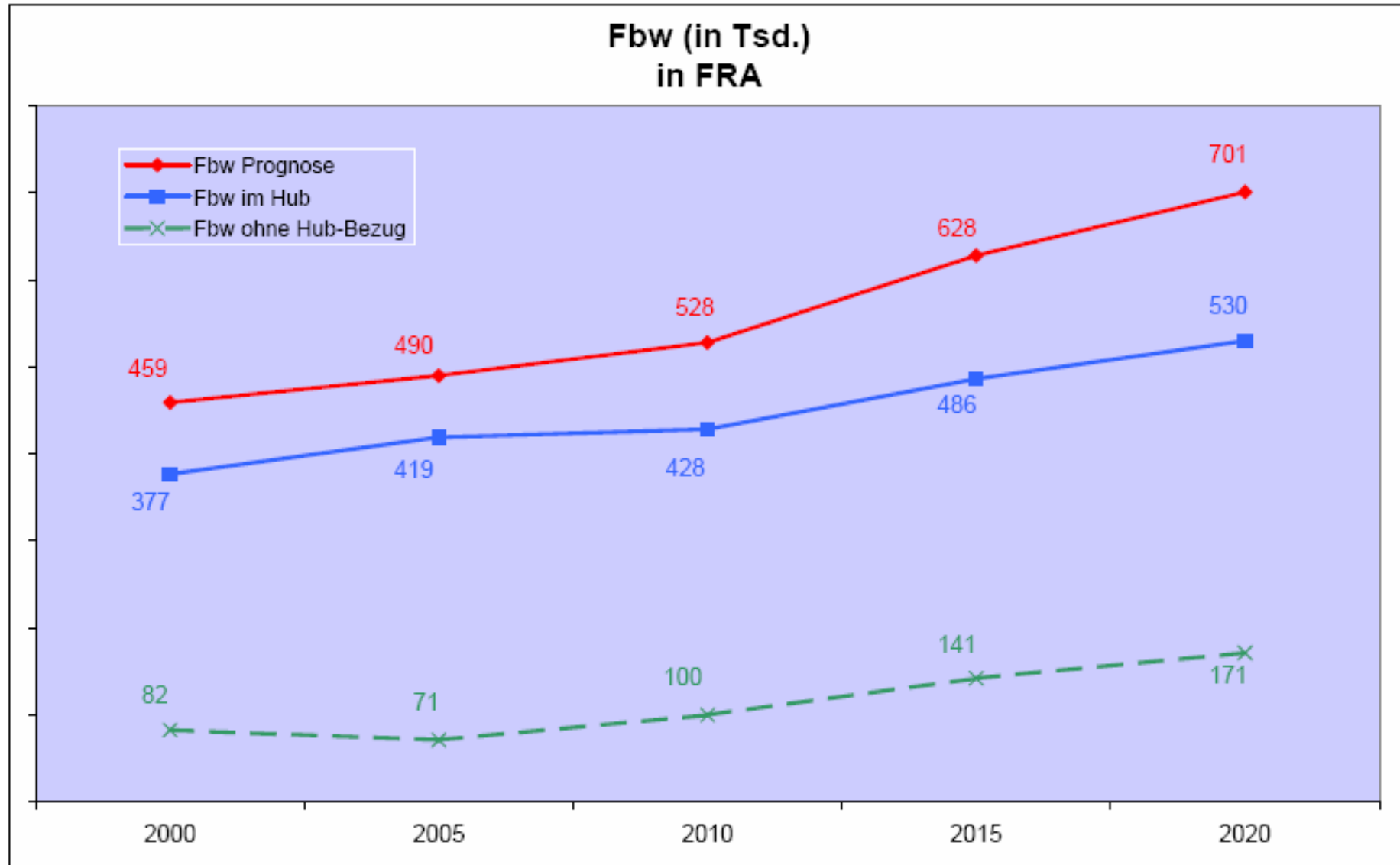


Abb.: KA-9-2 Passagierprognose (neu) 2005 – 2015 mit hub-gebundenen und nicht-hubgebundenen Flugbewegungen



## KA-10 Alternativen



**Vorhabensalternativen wie neuer Standort, Flughafensystem und Satellitenairport werden im LEP EFFM mit vordergründigen Argumenten (MCT, entgegenstehende landesplanerische Ziele, fehlende Erschließung, etc.) ausgeschlossen.**

89 Die kursorische Betrachtung eines neuen Standortes wird im LEP EFFM mit dem Hinweis der fehlenden guten Anbindung, der fehlenden räumlichen Nähe zum Hauptaufkommensgebiet, mit Freiraumverlusten und höherer zeitlicher und finanzieller Belastungen der Flughafennutzer (S. 21) begründet.

90 Die OL klärt dabei nicht, was unter „Hauptaufkommensgebiet“ zu verstehen ist<sup>16</sup>. Nur 22 Prozent des zukünftigen Aufkommens am Flughafen Frankfurt Main sind endogenes Aufkommen („Hauptaufkommen“?).

91 Die OL hält Freiraumverluste im ländlichen Raum für unzumutbar, gleichzeitig aber Freiraumverluste im Ballungsraum für hin-

nehmbar, da diese durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden könnten.

92 Die OL hält einen neuen Standortes oder Satellitenairports aus „verkehrs- und umweltpolitischen“ Gründen (S. 21) wegen zusätzlicher Emissionen für nicht hinnehmbar. Die OL hält aber gleichzeitig die zusätzlichen Emissionen im Verdichtungsraum für „nicht unzumutbar“ (S.131) und andere Lösungen als die Nordwestbahn als für den Betreiber als finanziell „unzumutbar“ (S. 133).

93 Die Möglichkeiten eines Satellitenairports werden nur anhand des Flugplatzes Erbenheim untersucht und wegen der MCT, mangelnder Kapazität des Luftraums (Gutachten der DFS in der Mediation) und den fehlenden rechtlichen Voraussetzungen zur zivilen Mitbenutzung ausgeschlossen.

94 Bei der Verlagerung nicht-hubgebundener Verkehre (rund 25% in FRA) ist die Umsteigezeit (MCT) nicht relevant. Dieses von der OL erkannte Verlagerungspotential wird aber weder untersucht noch ermittelt.

95 Über 50 Jahre wurde der Flughafen

Frankfurt zivil und militärisch genutzt; warum dies für Erbenheim nicht möglich sein soll bleibt das Geheimnis der OL.

96 Das Gutachten der DFS untersucht ausschließlich die Integration von Erbenheim in den bestehenden Luftraum. Auch die Nordwestbahn ist in den bestehenden Luftraum nicht integrierbar; der Luftraum muss neu gestaltet werden. Dies wurde für Erbenheim aber nicht untersucht.

97 Neben Erbenheim bieten sich eine Reihe weiterer vorhandener Luftverkehrsinfrastrukturen im Umkreis von 50 km um den Flughafen Frankfurt für nicht-hubgebundene Verkehre an, wurden aber weder erwähnt noch untersucht.

98 Insgesamt ist die Beschäftigung der OL mit Alternativen nicht geeignet ein abschließendes Bild über Vor- und Nachteile von Alternativen aufzuzeigen.

<sup>16</sup> Hierzu stellt das BVwerG in seinem „Berlin-Urteil“ fest: Dass ein Flughafen der vorwiegend endogenem Aufkommen dient (in Berlin 90 Prozent), Agglomerationsnah errichtet werden kann.

## KA-11 Konkurrenzsituation

**In der Hauptversammlung (HV) 2006 der Fraport AG berichtet Dr. Bender, dass der Flughafen Frankfurt Main wegen fehlender Kapazitäten auf Platz drei der europäischen Flughäfen zurückgefallen sei. Gleichzeitig wird berichtet, dass der Flughafen Frankfurt Main mit fast 53 Prozent Umsteigern<sup>17</sup> wiederum europäische Spitze sei.**

99 Damit werden zwei Entwicklungstrends in Frankfurt deutlich: Ein deutlich zunehmendes Umsteigeraufkommen, bei gleichzeitig geringem Wachstum des Originäraufkommens.

100 Dieser Trend wird sich laut neuer Fraport Prognose auch nach dem Ausbau fortsetzen. So ist in 2020 mit zwei Mio. weniger Originärpassagieren zu rechnen als in der alten Prognose für 2015 angegeben wurden.

101 Nicht fehlende Kapazitäten sind der Grund! Vielmehr hat sich die Fraport AG, mit Unterstützung der Hessischen Landesregierung, die Konkurrenz – Flughafen Frankfurt-Hahn - in das eigene Unternehmen geholt.

Diese Situation wird sich mit dem Betrieb des Regionalflughafens Kassel-Calden noch verschärfen. Die Gewinne des Passagieraufkommens an den Flughäfen Frankfurt-Hahn und Kassel-Calden sind die Verluste des Flughafens Frankfurt Main.

102 Laut Entwurf des Landesentwicklungsplans zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main kommen 70 Prozent der Passagiere des Flughafens Frankfurt-Hahn aus der Rhein Main Region. Also potentielle Passagiere des Flughafens Frankfurt Main!

103 In der HV beklagt Dr. Bender, dass die ICE-Züge auf der Strecke zwischen Köln und Frankfurt die Passagiere in beiden Richtungen transportieren und zwar auch zu den Flughäfen Köln/ Bonn und Düsseldorf.

104 So sind die Zuwächse beim Originäraufkommen an den Flughäfen Hahn und Köln/Bonn die Verluste am Flughafen Frankfurt Main.

105 Bei einem von der Fraport AG für 2010 prognostizierten Aufkommen von rund 10 Mio. Passagieren am Flughafen Hahn, sind dies mehr als sieben Mio. Originärpassagiere al-

lein aus der Rhein Main Region die dann dem Flughafen Frankfurt Main fehlen werden.

106 Die Gewinne des Einen sind die Verluste des Anderen. So subventionieren die Fraport AG und die Hessische Landesregierung die Billigflieger am Flughafen Frankfurt-Hahn - zukünftige auch Kassel-Calden - und bewirken damit gleichzeitig einen Preisdruck auf die Landeentgelte, Gebühren und damit einen Rationalisierungsdruck auf die Arbeitsplätze am Flughafen Frankfurt Main aus.

107 Eine strategisch dauerhaft angelegte Lösung eines tatsächlichen Flughafensystems würde zu erheblichen Vorteilen für beide Flughäfen und die sie umgebenden Regionen führen. Das im LEP EFFM erwähnte „Flughafensystem“ ist kein System. Es stellt zwei unabhängig voneinander betreibbare Flughäfen zum Nachteil Beider dar.

108 Die im LEP EFFM übernommenen Vorschläge der Fraport AG sind nicht dazu geeignet, eine dauerhafte Konfliktlösung für die Region und weit in die Zukunft reichende Perspektiven für den Luftverkehrsstandort zu ermöglichen.

<sup>17</sup> Im Jahr 2006 waren es bereits 54 Prozent.

## KA-12 Strukturpolitik

**Drei Infrastrukturprojekte des Luftverkehrs (Frankfurt, Kassel-Calden und Frankfurt-Hahn) sieht die Hessische Landesregierung als Beitrag zur Raumordnungs- und Strukturpolitik und damit als förderungswürdig an und bewilligt erhebliche Millionenbeträge und verzichtet als Antragseigner auf Millionen in der Ergebnisabführung der Fraport AG.**

109 Zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main werden 650 Mio. € zur Hindernisbeseitigung erforderlich, zuzüglich Anwalts, Notariats, Beseitigungskosten und Beschäftigungsgesellschaft. Zusätzlich werden nur für die Nordwestbahn zwei Flugzeugbrücken mit Gesamtbaukosten von 500 bis 700 Mio. € erforderlich.

110 Dafür werden, bevor es zur Inbetriebnahme der Nordwestbahn kommt mindestens 1.000 qualifizierte Arbeitsplätze in der Rhein-Main-Region vernichtet.

111 Neben der der 17,5-prozentigen Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn, hat und wird das Land Hessen Zuschüsse in erheblicher Größenordnung zum Ausbau des Flughafens Frankfurt-Hahn und den Ausbau der

Verkehrsinfrastruktur bereitstellen und wird dauerhaft auf weitere Gewinnausschüttungen der Fraport AG durch die Verlustübernahme des Flughafens Hahn verzichten.

112 Zur Stärkung des Flughafensystems Frankfurt/Hahn (LEP EFFM, S. 12) werden Mittel in den Ausbau der A67/A60 bereitgestellt (LEP EFFM, S.5). Flugverbindungen ohne spezielle Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt Main sollen am Flughafen Hahn abgefertigt (LEP EFFM, S. 17) werden (LEP 2000, S 35, Z).

113 Weiterhin wird als Ziel im LEP 2000 (S. 35) festgelegt, dass der Flughafen Kassel-Calden als Regionalflyghafen auszubauen ist.

114 Für diesen Regionalflyghafen Kassel-Calden werden mindesten 150 Mio. € als öffentliche Investitionszuschüsse bereitgestellt. Diese Zuschüsse und die Verluste der ersten zehn Jahren werden dazu führen, dass jeder neue Arbeitsplatz am Flughafen Kassel-Calden jährlich mit mehr als 106.000 € subventioniert<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Die Subvention im Steinkohlebergbau beträgt 75.000 € je Arbeitsplatz und Jahr.

115 **Es bleibt festzuhalten:** Das Land Hessen unterstützt, plant und finanziert Infrastrukturprojekte die in Konkurrenz zueinander stehen und deren raumstrukturellen Nachteile offensichtlich sind aber nicht nicht diskutiert werden.

116 Es bleibt weiterhin festzuhalten, dass der LEP die aus dieser Fehlplanung entstehende Konkurrenzsituation die sich aus der Überschneidung der Einzugsbereiche und gleicher Segmente des Luftverkehrs ergeben (FRA, HAJ, PAD) nicht bewertet.

117 Der Landesentwicklungsplan bestimmt eine Infrastrukturpolitik die sich durch Ineffizienz, gegenseitige Konkurrenz, Vernichtung qualifizierter industrieller Arbeitsplätze und dauerhafte Subventionierung der Luftverkehrsstandorte auszeichnet. Eine geordnete und nachhaltige Raumordnungs- und Strukturplanung ist darin nicht erkennbar.

**KA-13 650 Mio. € Geschenk**

**Bei der Bewertung und Auswahl von Varianten führt die OL die Zumutbarkeit für die Belange des Betreibers als wesentliches Kriterium an.**

118 Mit der Vereinbarung zwischen der Fraport AG und der Ticona GmbH muss das Kriterium der Zumutbarkeit für den Betreiber bei der Varianten- oder Alternativauswahl erneut gestellt, diskutiert und bewertet werden.

119 Neben der direkten Zahlung von 650 Mio. € an die Ticona GmbH, müssen nochmals rund 300 Mio. € für Neben- und Finanzierungskosten und weitere Millionenbeträge für den Abriss und Altlastenbeseitigung, sowie 500 bis 700 Mio. € für den Bau der zwei geplanten Flugzeugbrücken als zusätzliche Kosten (Gewerbegebiet Kelsterbach-Süd) für die Nordwestbahn in die Variantenbewertung eingestellt werden. Allein durch die Nordwestbahn kann mit Mehrkosten von rund 1,5 bis 2 Mrd. € gerechnet werden.

120 Bei Kenntnis dieser Zusatzkosten stellt sich die Frage, ob dem US-Amerikanischen Militär 650 Mio. € zur zivilen Mitbenutzung oder Räumung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim angeboten wurde?

121 Die Mitbenutzung oder Nutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim bietet folgende Vorteile: Abfertigung aller nicht-hubgebundenen Regionalverkehre (Europa), umgehende Verfügbarkeit, keine Verfahrensrisiken, deutliche Reduzierung der sonstigen Investitionskosten.

122 Die Einbindung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim in den Luftraum ist bei einer Neugestaltung des Luftraumes ebenso darstellbar wie die Integration der Landebahn Nordwest.

123 Die Mitbenutzung oder Nutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim löst umgehend die häufig zitierten Kapazitätsprobleme der Fraport AG, deckt den Kapazitätsbedarf deutlich ab und eröffnet der nächsten Generation und dem nächsten LEP Handlungsräume zur Entwicklung eines Flughafensystems Rhein-Main<sup>19</sup>. Außerdem liegt der Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim im Zentrum des „Hauptaufkommensgebietes“ des LEP EFFF.

<sup>19</sup> Siehe hierzu auch Flughafensysteme: Rom, Mailand, Paris, London, Moskau, etc.

124 Bei einer Mitbenutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim kann auf den Bau eines dritten Passagierterminals im Süden, auf dem ehemaligen Air Base-Gelände, verzichtet werden.

125 Daraus ergibt sich die Tatsache, dass auf den Eingriff in das südlich des Flughafens Frankfurt gelegene FFH-Gebiet, durch die variantenunabhängige Fläche, verzichtet werden kann. Das Air Base-Gelände steht dann für diese Nutzungen zur Verfügung.

126 Da ausschließlich Originärverkehre (Charter, LCC) und ausschließlich Kurz- und Mittelstreckenverkehre verlagert werden, stellt sich weder die Frage nach der Umsteigzeit noch nach der Länge der Piste in Wiesbaden-Erbenheim. Gleichzeitig findet eine Entzerrung der landseitigen Verkehre statt.

127 Neben deutlichen Kosteneinsparungen, trägt dieses Konzept zur Lärmverteilung, effektiveren luftverkehrlichen Erschließung der Region und einer Entzerrung hubgebundener und nicht-hubgebundener Verkehre und dem Erhalt qualifizierter industrieller Arbeitsplätze (Ticona) bei.

## KA-14 Landebahn NW



**In die Mediation von der Fraport AG als Vorzugsvariante eingebracht. Von der Mediation als Vorzugsvarianten empfohlen. Im ROV als Vorzugsvariante bewertet. Im LEP EFFM als Ziel festgelegt: Die Landebahn Nordwest!**

128 Zweifellos ist die Landebahn Nordwest unter dem Gesichtspunkt der Kapazität die leistungsfähigste – gleichwertig mit Atlanta – aller betrachteten Varianten. Im FAA-Gutachten wird nachgewiesen, dass sich der Koordinationseckwert des bestehenden SLB-Systems von 77 Fbw/h auf 102 Fbw/h erhöht<sup>20</sup>. Die Kapazität einer Landebahn liegt laut ICAO/IATA bei 44 Fbw/h. Damit beträgt die planbare Gesamtkapazität 146 Fbw/h.

129 Eingestellt in die Bewertung wurden neben Lärmbetroffenheit, Eingriffen in die Umwelt auch Kosten zur Hindernisbeseitigung und Baukosten.

130 Während die Fraport AG erst nach Hinweisen Ticona „entdeckte“ und 14,6 Mio. € für die Hindernisbeseitigung einstellte, wissen wir

<sup>20</sup> Jeweils zukünftiger Flz-Mix. Mit dem heutigen Flz-Mix beträgt die Kapazität 81Fbw/h und 113 Fbw/h im Bestand.

heute, dass nicht 14,6 Mio. € sondern 650 Mio. € plus Nebenkosten und Zinsen also rund eine Mrd. € zuzüglich der zwei geplanten Flugzeugbrücken (Kosten bis 700 Mio. €) Mehrkosten erforderlich sind um die Landebahn Nordwest zu realisieren.

131 Die Fraport AG – so auch die OL – hielt immer eine Vereinbarkeit von Landebahn Nordwest mit Ticona für gegeben. Nun wissen wir es besser! Sie war nie gegeben!

132 Deshalb sollten auch die Planungs- und Realisierungszeiträume einmal betrachtet werden. Noch bis 2004 unterstellte die Fraport AG 2006 als Zeitraum der Inbetriebnahme, dann 2009, schließlich 2010 und nun Oktober 2011<sup>21</sup>.

133 Wird die potentielle Kapazität dieses von der Fraport AG favorisierten Pistensystems betrachtet, wird verständlich warum die Fra-

<sup>21</sup> In einer Präsentation vom 29. Nov. 2006 spricht der Vorstandsvorsitzende der Fraport AG von einer Verzögerung der Inbetriebnahme von drei bis sechs Jahren, nicht jedoch vor 2014, wenn es nicht zu einer Einigung mit Ticona gekommen wäre. Bereits in einem Balkendiagramm vom Juni 2004 hat fdc Airport Consulting diesen Zeitraum nachgewiesen (liegt dem HMWVL vor).

port AG unbeirrt an der Landebahn Nordwest festhält.

134 Es ist unerheblich wann die technisch planbare Kapazität des mit der NW-Bahn erweiterten Pistensystems von mehr als 850.000 Fbw/a erreicht. Es wird aber aus dem vorher geschriebenen deutlich, dass die Fraport AG diese Kapazität erreichen will; sonst ergibt das festhalten an dieser frühzeitig erkennbar teureren und zeitraubenden Variante keinen Sinn.

135 Deshalb ist es nicht nachvollziehbar, wenn der LEP EFFM bei der Vorbelastung die planbare technische Kapazität des bestehenden Pisten-Systems annimmt. Für den Ausbaufall aber von unbewiesenen Behauptungen ausgeht. Eine eigene Ermittlung der planbaren Kapazität durch die OL erfolgte nicht; es wird lediglich bestritten, dass diese Kapazität möglich sei.

136 Wenn also eine technisch planbare Kapazität als Vorbelastung angenommen wird, sollte es auch möglich sein die technisch planbare Kapazität des erweiterten Pistensystems in die Auswirkungsbetrachtungen einzustellen.

# FLUG REVUE

713

Waffen-Forum

Das Luft- und Raumfahrt-Magazin

# 50 Jahre

## Jubiläumsheft 1956 – 2006

### SUPER-GEWINNSPIEL 50 Jahre – 50 Preise

### SERIE: SUPER-JETS Die Herausforderung Airbus A380

## FLUG-REVUE



## EXTRA: Das komplette erste Heft

### AGGRESSORS Japans Elite- Geschwader

### GULFSTREAM Höhenforscher für das DLR



STRATEGIE FÜR RHEIN-MAIN

# Wachstum durch größere Jets

Deutschlands größter Verkehrsflughafen in Frankfurt am Main rüstet sich für die A380. Schon im Herbst beginnen die ersten Streckenerprobungsflüge.

NACH UMBAU früherer MD-11-Positionen ist der Flughafen jetzt für die Abfertigung von drei A380 gleichzeitig gerüstet.





**BERLEBENSGROSS** begrüßen die Konterfeis berühmter Fußballer derzeit Passagiere aus aller Welt.



FOTOS: STEINKE (1), FR-DOKUMENTATION

**MEHR GROSSRAUMFLUGZEUGE** als derzeit sollen künftig eine Kapazitätserhöhung des nahezu ausgelasteten Flughafens ermöglichen. Dafür wird der so genannte A-Finger für die Lufthansa nach Westen erweitert, damit eine Abfertigung direkt am Gebäude möglich ist.

Wenn es nach Volker Zintel, dem Generalbevollmächtigten für Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau und Erweiterung bei der Fraport AG ginge, kann die A380 pünktlich zur Streckenerprobung im Herbst nach Rhein-Main kommen: „Unser neu umgebautes Gate E4 wird im September für die Route-Proving-Flüge fertig. Und das ist kein Provisorium, wie es noch das Gate 9 für die erste kurze A380-Stippvisite im letzten Oktober war“, erläutert der Frankfurter Verkehrsleiter beim Besuch der *FLUG REVUE* in seinem Büro, Mitte Juni.

Kurz zuvor hatte auch der Umbau der Gebäudeverbindung zwischen den Frankfurter Terminalbereichen C und D begonnen, um dort aus vier vorherigen MD-11-Positionen drei komfortable A380-Positionen (C14 bis C16) zu schaffen, an denen ab dem 1. Januar 2008 der A380-Linienbetrieb der Star-

Alliance, darunter Singapore Airlines (SIA) und Lufthansa (LH), starten kann. Dabei setze Rhein-Main auf jeweils drei Fluggastbrücken, große Gateräume und eine Abfertigung in zwei Ebenen. „Wir wollen nicht, dass die Kundschaft mit der neuen Maschine auf dem Hof steht und wir sind nicht fertig.“

### Nicht alle reservierten Slots werden wirklich genutzt

Große Flugzeuge sind Zintel's Leidenschaft, denn von ihnen verspricht sich der Betriebsleiter eine Kapazitätserhöhung trotz knapper Slots. Mit der heutigen Situation ist er dabei noch nicht zufrieden: „Als ich heute morgen aufs Vorfeld blickte, sah ich, dass dort draußen sechs Jumbos und A340 abgefertigt werden mussten. Das geht eigentlich nicht“, reflektiert er selbstkritisch. „Wir wer-

den alles tun, um mehr Großraumgerät ans Gebäude zu holen. Das ist auch mit Lufthansa-Chef Mayrhuber so abgesprochen.“ Insbesondere für Lufthansa solle deshalb auch der A-Finger nach Westen erweitert werden, um dort zusätzlich vier A380 und drei A340-600 direkt am Gebäude abfertigen zu können.

Kurz vor den aufkommensstärksten Wochen des Jahres, wenn sich zwischen August und Oktober Ferien- und Geschäftsreiserverkehr überlagern, stechen dem Frankfurter Betriebsleiter die sogenannten „Geisterslots“, also reservierte, aber dann nicht tatsächlich genutzte Start- und Landezeiten, besonders unangenehm ins Auge.

Zintel: „Wir könnten im Jahr 20 000 bis 25 000 Slots zusätzlich fliegen, wenn alle angemeldeten und zugeteilten Flugtermine auch wirklich genutzt würden.“ Manche Airline



**169 000 TONNEN FRACHT** wurden allein im Juni in Frankfurt umgeschlagen. Die Zuwächse bewegen sich im zweistelligen Bereich.



**NEUE TERMINALS** und eine weitere Landebahn sollen – wenn der Ausbau genehmigt wird – 120 Flugbewegungen pro Stunde ermöglichen.



**DIREKTFLÜGE** verbinden Frankfurt mit Flughäfen auf allen Kontinenten.



**STATT TURBOPROPS** könnten Jets mehr Passagiere befördern.

verwende sogar Computerprogramme, um wirklich nur genau die auf jeder einzelnen Verbindung mindestens geforderten 80 Prozent ihrer Flüge real stattfinden zu lassen. Auch wenn man die restlichen 20 Prozent der Flugzeiten auf einer Strecke ungenutzt verfallen lässt, darf man auf diese Weise nach dem sogenannten „Großvaterrecht“ den begehrten Slot behalten – und blockiert die Konkurrenz.

„Wir hätten so einen Slot lieber an einen Wettbewerber gegeben, der ihn wenigstens zu 90 oder 95 Prozent nutzt“, bedauert der Flughafenmanager angesichts immer stärkeren Andrangs. „Das ist bei so dramatischen Kapazitätsengpässen bis zur Eröffnung unserer vierten Bahn wichtig.“

Wenn wir an vielen Tagen von sechs bis 22 Uhr auf 1400 Bewegungen kommen, haben wir oft eine Slotnutzung von 97 oder 98

Prozent. Das schafft außer uns nur London-Heathrow“, registriert der Betriebsleiter. Mit viel Mühe konnte er den koordinierten Slot-Eckwert in kleinen Schritten auf 83, 84 Flugbewegungen pro Stunde erhöhen. Bei schönem Wetter schaffe Frankfurt sogar bis über 90 Bewegungen pro Stunde, aber bei schlechtem Wetter räche sich ein zu hoher Planungsansatz. So gab es Ende März und im April heftige Nordwinde in Frankfurt, die ein anderes Staffungsverhalten mit erhöhten Abständen nach sich zogen. Die Pünktlichkeitswerte des Flughafens gingen vorübergehend in den Keller. Besonders Lufthansa setze sehr strenge Pünktlichkeitsvorgaben für ihr wichtigstes Drehkreuz Frankfurt. „Wir haben aber auch viele Exoten hier, von denen nicht alle so pünktlich fliegen wollen“, entschuldigt Zintel Verspätungen im Betrieb.

Wenigstens lag die Pünktlichkeitsquote Mitte Juni schon wieder bei 85 Prozent, obwohl der Verkehr immer weiter anzieht und der Flughafen gerade mit 4,64 Millionen Passagieren und 169 000 Tonnen Fracht den aufkommensstärksten Monat Mai seiner Geschichte erlebte.

„Im Moment deuten die Signale darauf hin, dass wir in diesem Jahr die 05er-Zahlen toppen werden“, wagt Zintel eine vorsichtige Prognose. Trotzdem hält er statt des mit 3,5 Prozent geplanten Passagierwachstums eher einen zweiprozentigen Zuwachs für wahrscheinlich. „Das hängt von der Touristiksaison ab.“ In diesem Jahr verlief das Reisegeschäft ins östliche Mittelmeer unerwartet schwach. Stattdessen schwenkten die Touristenscharen ins westliche Mittelmeer, so dass Italien, Spanien, Portugal und Nordafrika boomten.

Mit einem lachenden und einem weinenden Auge erinnert sich der Betriebsexperte an den Wegzug des amerikanischen Fliegerhorstes auf der Südseite des Flughafens. Einerseits gebe es nun endlich Platz für dringende weitere Ausbaustufen im Süden, andererseits hätten die Amerikaner für ihre vollgepackten und oft lauten, nächtlichen Transporte stets die Höchstsätze bei den Flughafenentgelten gezahlt. Weil auch der traditionelle Nachtluftpoststern der Deutschen Post AG bis auf vielleicht drei, vier Verbindungen allmählich auslaufe, freut sich Zintel schon über die Entlastung an der in Frankfurt traditionell sehr emotional debattierten Lärmfront.

Ganz anders sieht das Verkehrswachstum bei der Luftfracht aus. „Hier ist es Gott sei Dank die gegenläufige Entwicklung mit zweistelligem Zuwachs. Wir haben ganz gezielt Nurfrachter akquiriert. Insbesondere der Verkehr von Asien nach Europa hat zugenommen. Das merkt man an den Tonnagen.“ Die Frachtlines kämen auch am Wochenende, stärkster Tag sei der Sonntag. Die oft täglichen Vollfrachterflüge gingen dabei nicht zu Lasten der Unterflurfracht in Passagierflugzeugen. Allerdings würden Kombifrachter nur noch selten eingesetzt, da auch das Passagieraufkommen zugenommen habe. Als Frachtflughafen sei Frankfurt die Nummer Eins in Europa, während man in der Passage derzeit nur die Nummer drei hinter London und Paris sei.

Das soll sich bis etwa 2015 ändern. Dann soll das neue Terminal 3 im Süden, für bis zu 26 Millionen Gäste pro Jahr, seinen vollen Betrieb aufnehmen. Schon bis 2012 sollen der im Norden auf das heutige Gelände der Lufthansa-Flugzeughalle 3 („Schmetterlingshalle“) erweiterte A-Finger und der für die A380 optimierte C-Finger öffnen. Ergänzend wird die neue Nordwestlandebahn ab etwa 2010/2011 die koordinierten Stundeneckwerte auf etwa 120 Flugbewegungen anheben, sofern die Gerichte im derzeit laufenden Genehmigungsverfahren den Ausbau genehmigen.

Volker Zintel beruhigt: „Wir werden nicht sprungartig auf 120 wachsen. Wenn wir erweitern, dann mit Augenmaß. In den ersten ein, zwei Jahren wachsen wir nur mit Zehnerschritten. Erst im Jahr 2020 kommen wir bei vielleicht 126 Bewegungen an. Sicherheit ist für uns die absolute Prämisse!“ Typischerweise sollen dann Landungen auf der neuen Nordwestbahn (hier keine Großraumjets) und der heutigen Südbahn stattfinden, während Starts von der heutigen Nordbahn und der Startbahn West geplant sind. Der nächste Neubaubedarf für eine Piste liege dann mit 2040/41 in noch sehr weiter Ferne. Zintel: „Vielleicht wird dann Hahn die fünfte Frankfurter Bahn.“

Schon heute erhalte der Flughafen Rhein-Main auf Flugplankonferenzen Anfragen für

100 stündliche Flugbewegungen, obwohl jeweils nur 84 vergeben werden könnten. „Wir brauchen die vierte Bahn“ lautet das unterschiedene Fazit des Fraport-Managers.

Für das noch nicht entschiedenen Genehmigungsverfahren zum Flughafenausbau, es folgt dem Generalausbauplan des Jahres 2000, hat der hessische Ministerpräsident für Mitte 2007 die Planfeststellung angekündigt. Schon in diesem Juni begann der erste Bauabschnitt der neuen A380-Werft von Lufthansa mit einer 350 Meter langen und 45 Meter hohen Wartungshalle für vier A380 und einem Vorfeld für weitere drei A380. Bis zu 2000 Arbeitsplätze sichert alleine diese Investition.

Noch wichtiger ist für Betriebsleiter Zintel aber eine verbesserte Pünktlichkeit, die er sich durch den Einsatz größerer Flugzeuge verspricht: „Die Kennzahl ‚Passagiere pro Bewegung‘ soll hochgefahren werden. Weil es hier aber kaum noch freie Kapazitäten für Großraumflugzeuge gibt, untersuchen wir, welche Verbindungen am wenigsten bringen. Es gibt Flüge mit durchschnittlichen Auslastungen unter 40 Prozent. Deren Slots würden wir gerne tauschen. Vielleicht könnte man auch kleinere Regionaljets gegen eine A319 oder A320 einwechseln.“

### Nur 45 Minuten Umsteigedauer bei 52 Millionen Passagieren

Effizienz- und Produktivitätssteigerungen könne man wegen ohnehin sehr kurzer Umkehrzeiten kaum noch realisieren. Trotz der langgestreckten Lage und schwieriger Bodenprozesse schaffe Frankfurt bei 52 Millionen Passagieren pro Jahr eine Mindestumsteigedauer von nur 45 Minuten im Gesamtsystem, was Paris, London und Madrid immer nur in einzelnen Terminalbereichen gelinge. Dieser Erfolg sei der engen Zusammenarbeit zwischen Flugsicherung, Airlines und dem Flughafen zu verdanken. „Alle beneiden uns um diese gute Zusammenarbeit der Systempartner.“

Als Vorbild betrachtet Zintel dagegen London-Heathrow, weil dort pro Passagier ein wesentlich höherer Umsatz erzielt werde. Bei der Flächenentwicklung im Flughafenumfeld sei dagegen Amsterdam führend in Europa.

Während in den Frankfurter Terminalgebäuden bis 2009 neue Brandschutzeinrichtungen eingebaut werden und bis 2011 die Haustechnik renoviert wird, will der Verkehrsleiter bei gleicher Gelegenheit auch den inneren Terminalbereich modernisieren. Weil die Fluggesellschaften keine wesentlich höheren Abfertigungsentgelte mehr zahlen könnten, sollten Gastronomie und Ladenflächen die Rolle der neuen Umsatzbringer übernehmen. „Wir müssen die Zahlen verstärkt aus dem Non-Aviation-Sector holen, auch aus Immobilien.“

Deshalb werden im Terminal 2 die bisherigen zentralen Sicherheitskontrollen aus Platzgründen dezentralisiert und vor die Gates verlegt, um zusätzliche öffentliche Ladenflächen zu erschließen. Im Terminal 1 bedient man sich dagegen des Konzepts, mehr Ladenfläche hinter den Kontrollen auszubauen. „Wenn der Kontrolldruck abfällt, fällt das Shoppen leichter“, freut sich Volker Zintel bereits. Gleichzeitig beklagt er ein „Lounge-Defizit“ in Frankfurt, das im Zuge der gleichen Umbauarbeiten beseitigt werden soll. Die Rolle Frankfurts sieht Zintel auf lange Sicht als gesichert an. „Wir haben zwar keine kontinentale Drehkreuzfunktion mehr wie früher, weil es neue Direktflüge gibt, aber wir sind und bleiben ein interkontinentales Drehkreuz. Es wird immer Hubverkehre geben. Mir ist um diese Funktion nicht bange.“ **FR**

SEBASTIAN STEINKE



## Flughafen Frankfurt Rhein-Main

ICAO-Code: EDDF

IATA-Code: FRA

Betreiber: Fraport AG

Startbahnen: 25/7 L/R und 18, Länge: 4000 m, Landebahn Nordwest geplant, Länge 2800 m.

Vorfeldfläche: 189 Hektar

Flugzeugabstellpositionen: 199, davon gebäudenah: 63

Fluggesellschaften: 109 Passage, 18 Fracht

Ziele: 304 Passage, 59 Fracht

Fraport-Flughafenmitarbeiter: 12 830

Gesamtbeschäftigte am Flughafen: 68 000

Passagiere 2005: 52,23 Millionen davon 54 Prozent Umsteiger (weltweit Nummer 8)

Fracht 2005: 1,89 Millionen Tonnen davon 44 Prozent Beiladung und 56 Prozent Nurfrachter (weltweit Nummer 6)

Tanklager für 186 Millionen Liter Kerosin, Pipeline-Anschluss an NATO-Netz und Hafen Rotterdam

Flughafenbahnhöfe für S-Bahn/Regionalbahn, Intercity und ICE.

Parkhäuser für 14 701 Fahrzeuge

**web** [www.airportcity-frankfurt.de](http://www.airportcity-frankfurt.de)