



16. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Stenografischer Bericht – ohne Beschlussprotokoll –

– öffentliche Anhörung –

47. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr

50. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, ländlichen Raum, und Verbraucherschutz

13. Februar 2007, 9.05 bis 18.00 Uhr

Anwesend:

WVA

Vorsitzender Abg. Clemens Reif (CDU)

CDU

Abg. Michael Boddenberg
Abg. Brigitte Kölsch
Abg. Judith Lannert
Abg. Dr. Walter Lübcke
Abg. Gottfried Milde (Griesheim)
Abg. Klaus Peter Möller
Abg. Günter Schork
Abg. Frank Williges

SPD

Abg. Uwe Frankenberger
Abg. Lothar Klemm
Abg. Hildegard Pfaff
Abg. Bernd Riege
Abg. Thorsten Schäfer-Gümbel
Abg. Michael Siebel
Abg. Silke Tesch

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Abg. Margaretha Hölldobler-Heumüller
Abg. Mathias Wagner (Taunus)
Abg. Frank-Peter Kaufmann

FDP

Abg. Dieter Posch

ULA

Abg. Klaus Dietz
Abg. Roger Lenhart
Abg. Dr. Rolf Müller (Gelnhausen)
Abg. Petra Müller-Klepper
Abg. Reinhard Otto
Abg. Kurt Wiegel

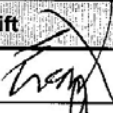
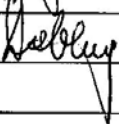
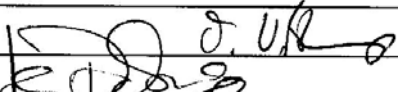
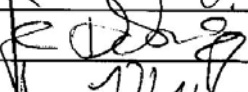
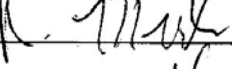
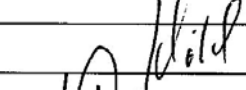
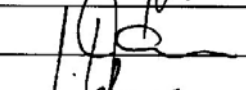
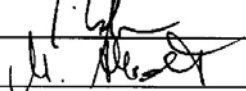
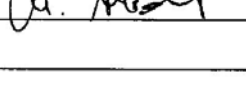
Abg. Bernhard Bender
Abg. Gernot Grumbach
Abg. Christel Hoffmann
Abg. Heike Hofmann
Abg. Reinhard Kahl
Abg. Nancy Faeser

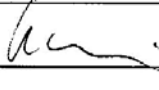
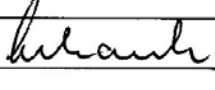
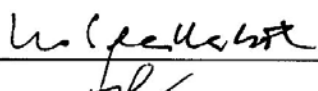
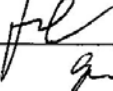
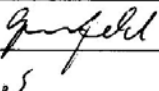
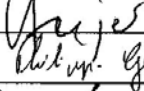
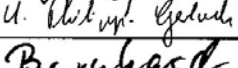
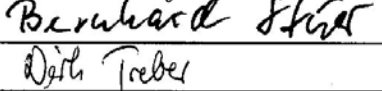
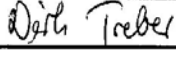
Abg. Martin Häusling

FraktAss Jödicke (Fraktion der CDU)
 FraktAss Dr. Cromm (Fraktion der CDU)
 FraktAssin Dr. Everts (Fraktion der SPD)
 FraktAss Dr. Dapp (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
 FraktAssin Franz-Stöcker (Fraktion der FDP)

Landesregierung, Rechnungshof, etc.:

Name	Amtsbezeichnung	Ministerium, Behörde	Unterschrift
THIEL	H	U	M. Thiel
EVERTER	ROR	HMWVL	M. Evert
Kaplan	Li DA	"	Kaplan
G. Hermann	LMR	"	G. Hermann
Werner Müller	MDgt	U	Werner Müller
Matthias Bergweiler	RD	U	Matthias Bergweiler
H. Franke	MR	U	H. Franke
Dr. Baumann	RR	"	Dr. Baumann
Katalin Beck		-U-	K. Beck
Klaus Müller	VOR	U	K. Müller
Dr. Helger Sewering	LHR	SHK	H. Sewering
Constanza Koh	ROR	U	C. Koh

Unterschriftenliste zur mündlichen Anhörung LEP Drucks. 16/6057		
Dienstag, 13. Februar 2007		
Institution	Name	Unterschrift
AirLog GmbH, Dortmund	Dr.-Ing. Achim Fränkle	
Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Industrie- u. Handelskammern, Frankfurt am Main	Dr. Hans-Peter Debling	
	Peter Niere	
	Stefan Müller	
BulwienGesa AG, München	Thomas Vosskamp	
Condor Flugdienst GmbH, Kelsterbach	Jean Christoph Debus	
	Michael Klenk	
DGB Hessen, Frankfurt am Main		
Fraport AG, Frankfurt am Main	Prof. Dr. Manfred Schölch	
	Horst Amann	
	Thomas Vitzthum	
	Myriam Albrecht	
	Thomas Schäfer	
	Helen Petri	

Vereinigung der hessischen Unternehmensverbände e.V., Frankfurt am Main	Dr. Lutz R. Raettig	
	Annekarin Walter	
ver.di Landesbezirk Hessen, Frankfurt am Main	Gerold Schaub	
Vizepräsident u. Kommissar f. Verkehr der EU-Kommission, Brüssel	Jacques Barrot	
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, Wuppertal	Dr. Karl Otto Schallaböck	
	Faulenbach da Costa, Dieter	
	Gronefeld, Dr. Volker Rechtsanwalt	
	Hujer, Prof. Dr. Reinhard	
	Philipp-Gerlach, Ursula Rechtsanwältin	
	Stürer, Prof. Dr. Bernhard	
	Treber, Dirk, in Vertretung für Kurt Oeser	

Kommission zur Abwehr des Fluglärms - Flughafen Frankfurt am Main, Frankfurt am Main	Bürgermeister Thomas Jühe	
	Georg M. Müller	
	Hermann-Josef Heer	
	Reinhard Ebert	
	Dr. Stefan Schmitt	
	Hans-Joachim Becker	
	Thomas Lurz	
	Mathias Brendle	
Lufthansa Cargo AG, Frankfurt am Main	Karl-Heinz Köpfle	
	Wolfgang Schmitz	
	Marcus Niedermayer	
Mörz Transport Consult, München	Dr. A. Mörz	
Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, Frankfurt am Main	Verbandsdirektor Stephan Wildhirt	
	Regionales Dialogforum Flughafen, Frankfurt Main	
Rhein-Main-Institut, Dreieich	Prof. Dr. Johann-Dietrich Wörner	
TU Chemnitz / Rhein-Main-Institut, Dreieich	Prof. Dr. Friedrich Thießen	
Universität Köln, Institut für Luft- und Weltraumrecht	Prof. Dr. Stephan Hobe	
Universität Trier, FB Rechtswissenschaften	Prof. Dr. Reinhard Hendler	

Handwerkskammer Rhein-Main, Frankfurt am Main	Dr. Georg Friedrich	
Initiative "Zukunft Rhein-Main", Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau	Landrat Enno Siehr	
	OB Beutel	
	Frau von Schwanenflug	
	Herr Oschinkski	
	Herr Christiansen	
	Herr Kahl	
	Frau Schmelzer	
	Herr Eckert	
Intraplan Consult GmbH, München	Dr.-Ing. Markus Schubert	
Johann Wolfgang Goethe-Universität, Fachbereich Rechtswissenschaft, Frankfurt am Main	Prof. Dr. Georg Hermes	
KAG Flughafen Frankfurt am Main, Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau	Manfred Ockel	

Protokollierung: RDirin Heike Schnier
Christoph Filla,
Rainer Klemann,
Thilo Rörtgen

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich heiÙe Sie im Namen des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr und des Ausschusses für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Hessischen Landtags sehr herzlich willkommen. Wir haben uns hier zu einer dreitägigen öffentlichen Anhörung zu folgendem Tagesordnungspunkt zusammengefunden:

**Antrag
der Landesregierung betreffend Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main
hier: Zustimmung durch den Hessischen Landtag
– Drucks. 16/6057 –**

WVA, ULA

hierzu:

Stellungnahmen der Anzuhörenden
– Ausschussvorlage WVA/16/75 –
– Ausschussvorlage ULA/16/50 –

(Teil 1 bis 7 verteilt im Januar und Februar an alle Abgeordnete, RH, StK, MWVL, MULV und Fraktionen)

Vorerst nicht öffentlich zu behandelnde Stellungnahme von Herrn Dieter Faulenbach da Costa, Offenbach

(verteilt an Mitgl. WVA, ULA und FraktAsse, StK, MWVL, MULV am 07.02.07; Veröffentlichung im Internet auf Wunsch des Autors erst nach dem 30.03.2007)

Meine Damen und Herren, ich möchte zunächst einmal einige Regieanweisungen geben. – Als Erstes möchte ich Ihnen mitteilen, dass hier im Raum Rauchverbot herrscht. Wir befinden uns hier in einem Parlamentssaal, in dem auch Abgeordnete während der Sitzungen nicht rauchen.

(Beifall)

Selbstverständlich ist ferner, dass hier im Raum wegen der Mikrofonanlage ein Handyverbot gilt.

Zweitens. Ich bin von den Fraktionen und aufgrund des Interesses des Hessischen Rundfunks gebeten worden, darüber entscheiden zu lassen, ob wir diese Anhörung nicht nur öffentlich durchführen, sondern auch während der Anhörung erlauben, dass Direktübertragungen und ständige Fernhaufnahmen gemacht werden dürfen. Ich habe mich mit den Fraktionen darüber verständigt und möchte Ihnen empfehlen, dass wir diesem Wunsch nachkommen. Ich erlaube mir allerdings, darüber mit den Ausschuss-

mitgliedern einen förmlichen Beschluss herzuleiten, damit wir dieses im Protokoll festhalten können.

Ich darf fragen, ob dem die Zustimmung erteilt wird. Ich bitte um das Handzeichen der Abgeordneten. – Die Gegenprobe. – Stimmenthaltungen? – Dann stelle ich fest, dass die Öffentlichkeit nicht nur durch die Anwesenheit der Anzuhörenden und zugelassenen Gäste hergestellt ist, sondern dass auch Aufzeichnungen und Direktübertragungen des Hessischen Rundfunks möglich sind.

Zum Ablauf liegt Ihnen die Ihnen zugegangene Tagesordnung vor. Diese Tagesordnung ist durch die Landtagsverwaltung, die Fraktionen sowie die Obleute der beiden Ausschüsse zusammengestellt worden. Grundlage dieser Anhörung sind die schriftlichen Aufforderungen vom 12. Dezember 2006.

Wir haben uns darauf verständigt, dass der Vorhabenträger, die Fraport AG, einen kurzen Eingangsvortrag zur Thematik und seinem Vorhaben hält; dieses soll nicht länger als 15 Minuten dauern.

Wir haben unter Punkt 2, Planungsanlass Flughafenerweiterung – Bedarf/raumordnerische Zwecke, den ersten Block, und in hinsichtlich dieses ersten Blocks möchte ich bitten, dass Prof. Dr. Johann-Dietrich Wörner für das Regionale Dialogforum Flughafen Frankfurt/Main als erster Redner auftritt. Danach treten bitte Prof. Dr. Bernhard Stürer und Prof. Dr. Reinhard Hendler von der Universität Trier, Fachbereich Rechtswissenschaften, auf. Ich bitte, dass sich die drei Professoren darauf vorbereiten; sie werden nach dem Eingangsstatement des Vorhabenträgers aufgerufen.

Eine weitere Anmerkung darf ich zu den kommunalen Vertretern machen. Wir haben uns seitens der Fraktionen aus den drei Ausschüssen, vertreten durch die Obleute, darauf verständigt, dass wir die kommunalen Träger, also die Landkreise, die betroffenen Kommunen und deren Spitzenverbände, während dieser drei Tage nicht anhören, sondern dies in einem sehr separaten und speziellen Block tun. Wir möchten die kommunalen Vertreter am Freitag, 16. März 2007, von morgens bis etwa 13 Uhr anhören. Dieses gebe ich als Hinweis, damit keine Missverständnisse entstehen und damit nicht der Eindruck erweckt wird, Kommunale seien von dieser Anhörung ausgeschlossen. Ganz im Gegenteil: Wir wollen den Kommunalen dadurch einen eigenen, prominenten Block einräumen.

Wir werden von jetzt an bis 19 Uhr ohne Mittagspause und sonstige Pausen tagen. Wenn Sie das Bedürfnis haben, können sich nebenan in dieser kleinen Kantine verköstigen. Sie gehört nicht zu den Gourmetrestaurants, die es hier in Wiesbaden gibt, aber die Kantine ist ganz anständig. Die Abgeordneten haben bislang noch keinen Schaden erlitten, seit sie sich in den letzten 16 Monaten hier verköstigen dürfen.

(Abg. Christel Hoffmann: Langzeitfolgen!)

– Frau Hoffmann, das habe ich nicht gehört.

Wir haben vorgesehen, dass die Anzuhörenden ungefähr fünf Minuten vortragen. Insgesamt soll jeder einzelne Block rund 15 Minuten umfassen. Es liegt im Geschick des Redners selbst, wie er diese 15 Minuten nutzt. Ich denke, dass zu den Vorträgen Fra-

gen von den Anhörenden aus den Ausschüssen gestellt werden; sie werden diese Fragemöglichkeit sicherlich nutzen. Ich darf darauf hinweisen, dass die wirklich wichtigen Dinge der Weltgeschichte in kurzen Statements gemacht wurden. Die amerikanische Unabhängigkeitserklärung hatte – glaube ich – 300 Wörter. Die Zehn Gebote haben 129 Wörter, und der so komplizierte Zusammenhang des Satzes des Pythagoras hat 24 Wörter. Ich will Ihnen das nicht zumuten, aber ich möchte darauf hinweisen, dass Einprägsames in kurze Worte gefasst werden kann.

Ein letzter Hinweis: Am kommenden Donnerstag haben wir Altweiberfastnacht. Das ist etwas Besonderes. Als jemand, der Köln sehr verbunden ist, muss ich darauf hinweisen, dass jede drittklassige Beisetzungsfeierlichkeit in Köln natürlich lustiger ist als Karneval in Wiesbaden.

(Heiterkeit)

Dennoch muss ich Sie davor warnen – das ist die Auffassung der Kölner –, dass am Donnerstag einige verrückte Weiber hier rückhaltlos Krawatten abschneiden, und zwar unabhängig davon, ob es sich um eine teure oder günstige Trophäe handelt.

Nun können wir in die Tagesordnung einsteigen, und ich darf Herrn Prof. Dr. Schölch, dem stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden der Fraport AG, zu einleitenden Bemerkungen das Wort erteilen.

Herr Prof. **Dr. Schölch**: Herr Vorsitzender, verehrte Abgeordnete des Hessischen Landtags, meine sehr verehrten Damen und Herren! Das Ausbauprojekt des Flughafens Frankfurt ist allgemein bekannt. Es handelt es sich im Wesentlichen um eine „Nur-Landebahn“ im Nordwesten des heutigen Flughafengeländes, um einen Terminal 3 und um Nebenanlagen dabei.

Dieser Ausbau des Flughafens ist ein Gebot der Stunde. Eine weitere Verzögerung kann nicht verantwortet werden. Die Notwendigkeit der Erweiterung unseres Flughafens, der die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit erreicht hat, wird auch von der Wirtschaft und – wie immer Umfragen zeigen – von der großen Mehrheit der Bevölkerung gesehen. Und im Übrigen ist er auch das Ergebnis einer übergreifenden Konsensbildung, nämlich der Mediation. Ich darf hier aus der Abschlusserklärung der Mediation wörtlich zitieren:

Die Mediationsgruppe hat intensiv über den Nichtausbau des Flughafens beraten. Unter Abwägung aller Gesichtspunkte hält sie aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens für das Rhein-Main-Gebiet, für Hessen und für die Bundesrepublik Deutschland den Ausbau des derzeitigen Bahnsystems für erforderlich. Nur dadurch lassen sich die bestehenden und zu erwartenden Kapazitätsengpässe beseitigen und die damit verbundenen ökonomischen Vorteile realisieren.

Der Bedarf für den Flughafenausbau ergibt sich klar aus den vorgelegten Prognosen, sowohl für das Jahr 2015 als auch für das Jahr 2020.

Wir wollen die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit unseres Flughafens in Europa und der Welt und die wirtschaftliche Prosperität des Rhein-Main-Gebiets sichern. Allerdings befinden wir uns beim Ausbau inzwischen in einem Wettlauf mit der Zeit.

Der Flughafen Frankfurt operiert mit einem Koordinationseckwert von 83 Bewegungen pro Stunde deutlich an der Grenze seiner Kapazität. Demgegenüber bieten europäische Wettbewerbsflughäfen wie Charles de Gaulle in Paris, der uns inzwischen in der Rangliste der Flughäfen auf Rang drei in Europa verdrängt hat, oder der in Madrid oder der in Amsterdam einen Koordinationseckwert von 120 Bewegungen pro Stunde. Das ist bereits heute ein Wert, den wir im Rahmen unseres Ausbauantrags erst für das Jahr 2015 vorgesehen haben.

Der Flughafen München als deutscher Wettbewerber bietet bereits heute 90 Bewegungen in der Stunde – also auch mehr, als Frankfurt heute bieten kann. Und der Flughafen München hat die Verfahren zum Bau einer weiteren Start- und Landebahn bereits eingeleitet, die die Kapazität des Münchner Flughafens auf mindestens 120 Bewegungen in der Stunde steigern wird.

Die Nachfrage nach Slots, also nach Zeitfenstern von Flügen, übersteigt in Frankfurt in den für die Luftverkehrsgesellschaften wichtigen Tageszeiten unser Angebot bei Weitem. Wir können der aktuellen Nachfrage nicht mehr gerecht werden. Und dies hat Folgen, und die Folgen zeigen sich heute schon: Die Wachstumsrate im Passagieraufkommen der Jahre 2004/2005 lag in München bei 6,7 %, in Madrid bei 8,4 %, in Paris bei 4,9 %. In Frankfurt betrug das Wachstum in diesem Zeitraum nur noch 2,2 %. Und für den Zeitraum 2005/2006 wird in München ein Wachstum von über 7 % erwartet, und Frankfurt stagniert bei gerade noch 1,1 %.

Stagnation bedeutet für uns – aber auch für die Region und ihre Menschen – letztlich Rückschritt. Der wachsende Weltluftverkehr darf nicht an Frankfurt vorbeifliegen, wenn es nicht langfristig zu irreparablen Schäden kommen soll. Noch haben wir die Nachfrage. Aber es dürfte nur eine Frage der Zeit sein, bis die Luftverkehrsgesellschaften, frustriert durch die laufenden Absagen auf ihre Slot-Nachfragen, ihre Flüge auf andere deutsche und europäische Wettbewerbsflughäfen verlagern werden oder sogar bestehende Verkehre von Frankfurt abziehen und dabei Schwerpunkte bei unseren Wettbewerbsflughäfen bilden werden.

Was wäre die Folge einer solchen Entwicklung? – Die internationale Anbindung der Region würde stagnieren oder sich reduzieren, Ansiedlungsentscheidungen global operierende Unternehmen würden überprüft, neues Ansiedlungsinteresse würde sich kaum mehr stellen. Die negativen Auswirkungen auf die Wirtschaftskraft der Region und auf den Arbeitsmarkt liegen auf der Hand.

Zu dem wichtigen Thema der Arbeitsplätze möchte ich hier festhalten, dass entgegen dem allgemeinen Trend am Arbeitsmarkt die Anzahl der Arbeitsplätze am Flughafen Frankfurt in den letzten zehn Jahren um mehr als 10.000 gewachsen ist. Die durchschnittliche Wachstumsrate lag am Flughafen bei plus 2,9 %. Im Bundesdurchschnitt lag sie bei minus 0,6 %. Bezogen auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Startbahn 18 West lag die durchschnittliche Wachstumsrate bei den Arbeitsplätzen bei uns sogar bei 3,5 %.

Erlauben Sie mir eine letzte Vergleichszahl: Im Zeitraum 1988 bis 2000 stieg die Zahl der Beschäftigten in Hessen um 7 %. Im gleichen Zeitraum nahm die Beschäftigtenzahl am Flughafen Frankfurt um 34,3 % zu. Und ganz aktuell: Allein im Jahr 2006 wurden fast 900 neue Stellen bei der Fraport geschaffen – von dem Plus bei den anderen Unternehmen am Flughafen ganz abgesehen. Insoweit verweise ich auf die jüngste Arbeitsmarktoffensive der Lufthansa in Frankfurt.

Zusammengefasst lässt sich sagen: Jeden Tag entstehen am Flughafen im Durchschnitt vier neue Arbeitsplätze. Es gibt keinen dynamischer wachsenden Ort der Beschäftigung in Hessen als den Flughafen Frankfurt.

Diese Fakten belegen die Solidität unserer Prognose zum Anstieg der Zahl der direkt am Flughafen Beschäftigten von heute 67.500 auf voraussichtlich über 88.000 im Jahre 2015 – bei Ausbau. Und sie bestätigen letztlich auch unsere Einschätzung des Multiplikatorfaktors durch indirekte, induzierte und katalytische Beschäftigungseffekte. Dies alles darf nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Aus alledem folgt: Der Ausbau des Flughafens Frankfurt darf sich nicht weiter verzögern. Der Plan muss schnellstmöglich festgestellt werden, und er muss schnellstmöglich umgesetzt werden. Die Planfeststellung kann jedoch nur erfolgen, wenn der Landesentwicklungsplan jetzt wie vorgelegt beschlossen wird. Ihre Beratungen in den nächsten Tagen sind daher für das Projekt von höchster Wichtigkeit.

Die Fraport AG steht Ihnen für eventuelle Fragen insbesondere mit ihren Fachleuten Herrn Amann und Herrn Vitzthum über die gesamte Zeit der Anhörung gerne zur Verfügung. Uns ist sehr daran gelegen, Ihnen die Sicherheit zu geben, dass auf der Basis des vorgelegten Landesentwicklungsplans und der erfolgten Beantragung der Planfeststellung eine Realisierung des Flughafenausbaus im Sinne der Mediation unter hinreichender Beachtung aller schutzwürdigen Interessen erfolgen wird.

Schon in der landesplanerischen Beurteilung spielten die Themen Lärmschutz sowie Natur- und Umweltschutz unter Einbeziehung der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU eine zentrale Rolle. Beim Vergleich der Ausbauvarianten schnitt die Variante Nordwest dabei deutlich am günstigsten ab. Der Landesentwicklungsplan befasst sich ebenfalls ausführlich mit allen Aspekten des Variantenvergleichs und bestätigt unsere Einstellungen und die Erkenntnis zum Thema Fluglärm, dass die Variante Nordwest insgesamt als die günstige Variante anzusehen ist, zum Thema Wald, dass die Variante Nordwest die geringsten Funktionsverluste bewirkt, zum Thema Eingriff in den regionalen Grünzug, dass die Nordwest-Variante den geringsten Eingriff bewirkt, und zum Thema Flora, Fauna, Habitat, dass die Variante Nordwest die geringsten Auswirkungen auf die ökologischen Schwerpunkträume hat. Wir hoffen auf die verantwortliche Einsicht aller Entscheidungsträger, das heißt auf einen breiten Konsens, und wir bringen uns im Rahmen unserer Möglichkeiten z. B. durch unsere engagierte Mitarbeit im Regionalen Dialogforum in diesem Sinne ein.

Wir wissen, dass der Ausbau des Flughafens wie jedes Großprojekt Chancen eröffnet, aber auch unvermeidbare Probleme und Belastungen mit sich bringt. Wir leugnen die Belastungen durch den Flughafenausbau nicht. Wir legen die Chancen dar. Wir belegen sie. Und wir arbeiten konkret daran, die Belastungen zu minieren. Ich darf hier z. B. auf unser 10-Punkte-Programm – dieses wurde gleich nach dem Spruch der Mediation ver-

öffentlich –, unser Casa-Programm zum Ausgleich von Nachteilen bei besonders niedrig überflogenen Wohnimmobilien und unsere breite Förderung einer Vielzahl von Umweltprojekten in der ganzen Region verweisen. Einige dieser Projekte sind beispielgebend für unsere Industrie, und zwar europaweit.

Der Landesentwicklungsplan belegt umfangreich, dass die Aspekte Lärm und Umwelt die gebührende Beachtung gefunden haben. Unser Planfeststellungsantrag beinhaltet eine vertiefte Eingriffs- und Ausgleichsplanung und einen Antrag auf Nachtflugverbot im Geiste der Mediation. Wir stellen uns also unserer Verantwortung. Wir beachten in unseren Planungen das Minimierungsgebot sorgfältigst, aber wir kämpfen auch für die Chancen, die im Ausbau des Flughafens liegen, die unsere Region braucht und die auch über die Zeitachse keineswegs verspielt werden dürfen.

Ich wiederhole mich: Der Ausbau des Flughafens ist ein Gebot der Stunde bei Betrachtung der gesamten Lage in der Entwicklung des Luftverkehrs in Europa. – Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Prof. Schölch, für den einleitenden Vortrag. – In diesem Zusammenhang darf ich Sie darauf hinweisen, dass wir die Fraport AG gebeten haben, während der gesamten drei Tage hier anwesend zu sein und der Anhörung zu folgen. Herr Amann und Herr Vitzthum werden die Anhörung also begleiten. Wir haben sie darum gebeten, um bei Bedarf aufklärend Rede und Antwort stehen zu können.

Meine Damen und Herren, ich darf nun in den Tagesordnungspunkt 2, Planungsanlass Flughafenerweiterung – Bedarf/Raumordnerische Zwecke, mit Ihnen eintreten und zu Tagesordnungspunkt 2.1, Planungsanlass/Planungsgegenstand/Planungsvarianten, Herrn Prof. Dr. Wörner das Wort erteilen. – Bitte schön, Herr Prof. Dr. Wörner.

Herr Prof. **Dr. Wörner:** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Über die Einladung zu dieser Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main habe ich mich als RDF-Vorsitzender sehr gefreut und bin dankbar, dass Sie mir Gelegenheit geben, Stellung zu beziehen.

Ich verweise auf meine schriftliche Stellungnahme, die Ihnen zugegangen ist, sowie auf eine weitere Stellungnahme vom September 2005, die dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung aus dem RDF zugesandt wurde.

Ich will mich in Anbetracht der Zeit auf wenige Punkte konzentrieren und zunächst einmal sagen, dass sich das RDF und insbesondere sein Vorsitzender als Hüter der Mediation verstehen. Das ist hin und wieder auch ganz dringend nötig. Es ist gleichwohl eine persönliche Stellungnahme, die ich hier als RDF-Vorsitzender abgebe. Sie gibt nicht notwendigerweise in allen Punkten die Meinung aller RDF-Mitglieder wieder.

Die Basis unserer Überlegungen ist das Mediationspaket. Das Mediationspaket ist der rote Faden für die Arbeiten im RDF und unserer Kommentierung. Mit der vorgeschlagenen Änderung des Landesentwicklungsplans wird die seit 2000 feststehende politische Unterstützung des Mediationspakets mit Ausbau, Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Pakt, Optimierung und Regionalem Dialogforum in eine formale raumplanerische Grundlage

überführt. Während der Punkt Ausbau mit seinen raumwirksamen Auswirkungen Gegenstand verbindlicher raumplanerischer Ziele sein kann, handelt es sich bei den Aspekten Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt vor allem um angestrebte betriebliche Regelungen bzw. Kostenerstattungen/Entschädigungen, die nicht zum klassischen Kanon der Raumplanung gehören.

Die Bevölkerung – und das weiß ich aus vielen öffentlichen Veranstaltungen – sieht insbesondere den Lärm als zentrale Größe an. Deshalb kommen dem Anti-Lärm-Pakt und dem Nachtflugverbot bedeutende Rollen zu.

Darüber hinaus werden ergänzende verbindliche Vereinbarungen nötig sein. Aus meiner Sicht sollte sich die politische Unterstützung der Umsetzung des Mediationspakets durch das Land nicht allein auf die womöglich verbindliche Verankerung im LEP und gegebenenfalls den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses beschränken. Um die Vorteile der Region durch den Ausbau so weit wie möglich auszuschöpfen und gleichzeitig Belastungen so weit wie möglich zu vermeiden, zu beschränken oder auszugleichen, wird es erforderlich sein, dass alle wesentlichen Akteure – die Fraport, Kommunen, Luftfahrtunternehmen, die regionalen Wirtschaftsakteure, Verbände und Anwohnerinitiativen – gemeinsam nach Optimierungsmöglichkeiten suchen und verbindlich vereinbaren.

Lassen Sie mich zu den zentralen Punkten kommen. – Erstens: Anti-Lärm-Pakt. Hier geht es durch den Ausbau von Luftverkehrskapazitäten natürlich auch um die Zunahme von Lärmbelastungen und Lärmbelästigungen. Deshalb wird dem Anti-Lärm-Pakt eine zentrale Rolle zukommen. Diesen zu entwickeln und umzusetzen, ist Aufgabe auch des RDF und aller beteiligter Akteure. Die Priorität muss beim aktiven Lärmschutz, also bei der Lärmoptimierung von An- und Abflugverfahren, bei der Festlegung von Flugrouten, Häufigkeit und Nutzung bestimmter Bahnen etc. liegen. Erst dann kommen passiver Lärmschutz, Immobilienmanagement und folgende Maßnahmen.

Was kann der LEP dazu beitragen? – Der wichtigste Beitrag ist sicherlich die Frage der „richtigen“ Fluglärmerfassung; ich nenne als Stichworte AzB 84, AzB 99, Realverteilung, 3-Sigma-Regelung, 100/100-Regel. Wichtig ist hier eine einheitliche und transparente Regelung, damit die verschiedenen Lärmwirkungen, Schallschutzmaßnahmen und Siedlungsbeschränkungen auf denselben Daten basieren.

Den zweiten Beitrag, den der LEP bringen kann, ist ein Blick in die Zukunft. Wir reden hier über den Planfeststellungsbeschluss für das Jahr 2020 oder eine Perspektive für das Jahr 2020. Für die Diskussion zu möglichen Kapazitätserweiterungen bis oder über das Jahr 2020 hinaus wäre eine Regelung – in welche Form auch immer – in Form eines Bewegungskontingents zur Beschränkung der zulässigen Flugbewegungen ein sinnvolles und wichtiges Instrument. Dies widerspricht meiner Ansicht nach nicht der Beschreibung des Erweiterungsbedarfs des Flughafens im LEP.

Zweitens: Nachtflugverbot. Es war immer meine Auffassung, dass es erforderlich ist, das Nachtflugverbot als elementaren Baustein des Mediationspakets verbindlich im LEP zu verankern, um die feste Verknüpfung zwischen Ausbau und Nachtflugverbot deutlich herauszustellen und abzusichern. Die im vorliegenden Entwurf des LEP und auf Vorschlag des RDF gewählte Form zur Berücksichtigung des Nachtflugverbots als Grundsatz ist grundsätzlich zu begrüßen. Ebenso trägt die gewählte Formulierung, dass für

die besonders schutzbedürftige Nachtruhe der Bevölkerung ein umfassender Lärmschutz in den Kernstunden in der Nacht von herausragender Bedeutung ist, zu einer weiteren Verankerung des Nachtflugverbots bei, zumal das Nachtflugverbot auch als Planungsgrundlage ausdrücklich genannt wird.

Es gibt weitere Stichworte, auf die ich aus Zeitgründen nicht eingehen kann. Sie betreffen das externe Risiko. Hier hat das RDF Beiträge zum Risikomanagement und zum Monitoring, das insbesondere zum Vertrauen in der Region beitragen kann, gemacht. Hier können Sie gerne auf die RDF-Vorarbeiten zurückgreifen.

Das RDF sieht sich auch weiterhin in einer zentralen Rolle im Interessenausgleich bei der Erweiterung des Flughafens Frankfurt und bietet dafür sein aktives Engagement an.

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank, Herr Professor. – Ich eröffne nun die Fragerunde. Herr Abg. Kaufmann hat sich zu Wort gemeldet.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Prof. Wörner, ich habe ein paar Nachfragen zu Ihrem Vortrag. Sie legen Wert darauf, dass eine einheitliche Grundlage für die Bewertung des Lärms – 3-Sigma-Regelung, 100/100-Regelung oder was auch immer – gewählt wird. Ist es richtig, dass in dem derzeitigen Beschluss der Landesregierung zum LEP diese einheitliche Grundlage fehlt? Würden Sie deshalb empfehlen, an dieser Stelle den LEP entsprechend zu ändern?

Herr Prof. **Dr. Wörner:** Ich halte es tatsächlich für dringend notwendig, dass die verschiedenen Instrumente das Thema gleich behandeln. Ich will noch einmal darauf hinweisen: Es geht hier nicht nur um die Frage der unmittelbaren Lärmauswirkungen des Flughafens Frankfurt, passiver Lärmschutzmaßnahmen oder anderer Dinge, sondern es geht darum, dass einheitliche Regelungen für die Siedlungsbeschränkungen und andere Dinge greifen. Denn sonst ist es bei zweierlei, dreierlei oder viererlei Maß in der Öffentlichkeit überhaupt nicht verständlich, und deshalb fände ich es richtig, wenn der LEP an dieser Stelle in Breite die klaren Vorgaben machen würde.

Abg. **Michael Boddenberg:** Ich habe eine Frage an Herrn Prof. Wörner. Sie haben sich auch mit dem Nachtflugverbot auseinandergesetzt; ich bleibe beim Terminus Nachtflugverbot, obwohl er meines Wissens juristisch nicht ganz richtig ist.

Sie sagen, dass Sie eine stärkere Verankerung im Landesentwicklungsplan wünschen. Hat sich das Regionale Dialogforum in dem Zusammenhang mit der juristischen Frage beschäftigt, inwieweit das möglich ist? – Sie kennen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu Berlin-Schönefeld. Wir haben hier im Landtag häufig darüber diskutiert, dass es den Ermessensspielraum für die Planfeststellungsbehörde am Ende geben muss. Ist das eher eine politische Forderung, die Sie stellen, oder ist es eine Forderung, die vor dem Hintergrund des eben Gesagten hinsichtlich der juristischen Implikationen von Ihnen erhoben wird? – Aus meiner Sicht ist es mit dem Problem verbunden, dass es letztlich zu einer Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses insgesamt führen würde.

Herr Prof. **Dr. Wörner**: Im Sinne einer politischen Antwort sage ich zunächst: Als RDF-Vorsitzender hätte ich mir gewünscht – und so liefen auch all meine vorangegangenen Stellungnahmen –, dass das gesamte Mediationspaket in all seinen Punkten mit gleicher Verbindlichkeit festgelegt wird. Denn wenn man schon glaubt, das eine rechtlich nicht verbindlich machen zu können, dann sollte man das andere nicht auf dieselbe Ebene heben. Meine Vorstellung war, das Mediationspaket in Gänze optimal auf dieselbe Höhe zu heben.

Das ist im ersten Ansatz, dem Landesentwicklungsplan 2000, nicht der Fall gewesen. Meine Stellungnahme, die ich jetzt mündlich in Ergänzung zu dem, was ich Ihnen schriftlich übermittelt habe, formuliert habe, beinhaltet ja Folgendes: Ich akzeptiere, dass es aus rechtlicher Sicht diese Zweiteilung offensichtlich geben muss – ich muss als Bauingenieur „offensichtlich“ sagen –, aber wir haben im RDF Gutachten dazu erstellt, die öffentlich verfügbar sind. Wir sind der Auffassung, dass eine rechtlich verbindliche Nachtflugregelung möglich ist. Das beinhaltet ja nicht, an welcher Stelle sie geregelt wird.

Wenn Sie es im LEP so festlegen, wie es vorgesehen ist, dann ist es gegenüber dem ursprünglichen Entwurf auf jeden Fall ein deutlicher Schritt, den ich sehr begrüße.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Wörner, wir bleiben gleich bei dem Punkt. Das RDF hat doch bei Prof. Hermes ein Gutachten beauftragt, der – falls ich es richtig im Kopf habe – zu dem Ergebnis kommt, es wäre geradezu ein Abwägungsfehler, wenn man als verbindliches Ziel zwar den Ausbau, nicht aber gleichzeitig als verbindliches Ziel auch das Nachtflugverbot in den Landesentwicklungsplan hineinschreiben würde. Andere Gutachter – wir werden den Komplex hier noch weiter erörtern – sagen zumindest, dass es hineinschreibbar sei. Bei Juristen ist die Meinungsvielfalt oft ziemlich groß.

Vor dem Hintergrund, dass es zumindest juristisch als möglich erscheint, es auf die gleiche Stufe zu heben, frage ich Sie, ob Sie es als RDF-Vorsitzender und somit Hüter des Mediationsergebnisses für richtig halten, dann auch die gleiche Stufe der Verbindlichkeit für das Nachtflugverbot und die anderen Dinge festzuschreiben?

Herr Prof. **Dr. Wörner**: Ja.

Abg. **Dieter Posch**: Ich will auch diesen Punkt ansprechen. Wir werden diesen Punkt auch noch im Zusammenhang mit anderen Gutachten erörtern, die andere Rechtspositionen vertreten, die ich eher teile; das wissen Sie, Herr Prof. Wörner.

Sie haben in Ihrer schriftlichen Stellungnahme in dem Zusammenhang folgenden Satz geprägt:

Ein einfaches Abweichen hiervon im Planfeststellungsverfahren (soweit es sich nicht um begründete Ausnahmen im Einzelfall handelt) ist aus diesem Grund nicht möglich.

Können Sie mir diesen Satz noch etwas weitergehend interpretieren?

Herr Prof. **Dr. Wörner**: Dieser Satz soll aussagen – und das ist meine feste Überzeugung –: Wir sollten die Mediation nicht nur in verschiedenen Punkten, sondern in allen Punkten ernst nehmen. – Das sage ich für Ausbaubefürworter ebenso wie für Ausbaugesegner. Das fällt an der Stelle immer in zwei lockere Lager.

Das, was im Geiste der Mediation als Nachtflugverbot definiert wurde, bedeutet ja nicht – diesbezüglich müssen wir auch noch was in der Kommunikation in der Öffentlichkeit leisten – Folgendes: Wenn jemand nachts ein Flugzeug über Frankfurt hört, kann er nicht direkt am nächsten Tag zum Staatsanwalt laufen und sagen, dass Nachtflugverbot sei durchbrochen worden.

Denn dieses Nachtflugverbot – und das musste ich lernen – kann es erst durch die rechtlich klar definierten Ausnahmen Bestand haben. Insofern ist genau das der Fall: Es kann natürlich Ausnahmen geben. Diese müssen ganz genau begründet sein, und sie dürfen vor allen Dingen nicht – das ist ganz wichtig – den substanziellen Wert des Nachtflugverbots auflösen.

Wenn man also Verspätungen planmäßig einbaut, sodass nachts zwischen 23 und 5 Uhr 50 % der Flüge landen, dann wird man dem Geist der Mediation nicht mehr gerecht. Und so ist dieser Satz zu verstehen.

Es muss Ausnahmen geben. Das wird jeder, der einen Augenblick nachdenkt, akzeptieren. Wenn ich dies auch im Rahmen von öffentlichen Veranstaltungen so deutlich sage, ernte ich immer relativ viel Ärger. Überzeugung lasse ich allerdings nicht durch Ärger wegtuschen.

Abg. **Dieter Posch**: Herr Prof. Wörner, können Sie bestätigen, dass sich aus der Mediation nicht zwingend ergibt, dass diese Frage im LEP-Verfahren geregelt werden muss?

Herr Prof. **Dr. Wörner**: Das kurze Ja muss ich ergänzen: In dem Mediationsergebnis steht überhaupt nicht, dass das Ganze im Landesentwicklungsplan abgebildet werden muss. Das Wort taucht dort nicht auf; glaube ich.

Vorsitzender: Ich darf der guten Ordnung halber fragen, ob es zu diesem Punkt „Rechtliche Grundlagen/Verfahrensfragen“ noch Fragen an Herrn Prof. Wörner gibt? – Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich diesen Komplex ab und darf mich herzlich bei Ihnen bedanken.

Ich darf Herrn Prof. Dr. Stürer zu den Tagesordnungspunkten 2.1 und 2.2 aufrufen. – Bitte schön, Herr Professor.

Herr Prof. **Dr. Stürer**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich wollte mich auf einige Aspekte der rechtlichen Grundlagen beschränken, und zwar möglichst solche in den Blickpunkt rücken, die relativ neu sind. Zum einen möchte ich auf das Fluglärmgesetz zu sprechen kommen, das am nächsten Freitag vom Bundesrat abschließend behandelt wird und wohl noch in diesem Monat in Kraft tritt. Zum anderen möchte ich über

einige neue Entscheidungen – die meisten sind aus diesem Jahr – des Bundesverwaltungsgerichts berichten.

Das neue Fluglärngesetz klärt eine ganze Reihe von Fragen. Vor allem werden dort neue Schutzzonen eingeführt, nämlich zwei Tagschutzzonen und erstmalig auch eine Nachtschutzzone mit bestimmten Werten. Und diese Werte sind nun für die Planfeststellung in dem Sinne verbindlich, dass die Planfeststellung nicht eigene Erhebungen über die Auswirkungen und Schädlichkeit des Lärms anstellen muss. Vielmehr gibt hier das Gesetz eine Grundlage, und zwar sowohl für den gesamten Bereich der Entschädigung als auch für die Planung.

Dies hat natürlich auch mittelbar Auswirkungen auf die Landesplanung, die einen übergeordneten Charakter hat und – um an die Frage von eben anzuknüpfen – nicht alle Fragen vorwegnehmen kann und darf, die sich erst im Planfeststellungsverfahren stellen. Das heißt also: Die Landesplanung muss sich auf solche Fragen beschränken, die einen generellen, übergeordneten Charakter haben, und darf Einzelfragen nur insofern ansprechen, als es für ihre Entscheidung von Bedeutung ist.

Da erwähne ich nun den Bereich des Habitat- und Vogelschutzes als einen ganz wichtigen Bereich, der sich in der Rechtsprechung auch durch neue Urteile etwas breit macht. Es gibt nämlich ein Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 17.01. dieses Jahres, und dort hat das Bundesverwaltungsgericht die Daumenschrauben für die Verträglichkeitsprüfung stark angezogen: Es muss nach menschlichem Ermessen und wissenschaftlichen Erkenntnissen geradezu ausgeschlossen sein, dass ein bestimmtes Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt bzw. hier speziell den Habitat-Bereich hat. Wenn dies nicht sicher ausgeschlossen werden kann, ist ein Vorhaben unverträglich.

Dies führt in einer großen Zahl von Fällen – auch in Hessen – zu der Überlegung, Ausnahmeverfahren durchzuführen und dann die verschiedenen Alternativen zunächst einmal auf FFH-Belange hin zu prüfen. Allerdings kommen in dieser Alternativenprüfung auch wirtschaftliche Fragen zum Tragen, die eher am Rande stehen und bestimmte Alternativen ausschließen, weil sie unzumutbar oder mit ihnen zu große Vorhabenabstriche verbunden wären.

Der dritte Bereich, der auch in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in diesem Jahr eine Rolle gespielt hat, ist der allgemeine Naturschutz und die Eingriffsregelung der §§ 18 bis 20. Hier gibt das Bundesverwaltungsgericht in einer neuen Entscheidung vom 17.01. dieses Jahres sozusagen Entwarnung, was die Überprüfung dieses Bereichs angeht. Wenn man also den Habitat- und Vogelschutz – ich nenne zugleich den Artenschutz – abgearbeitet hat, dann ist man wohl beim Naturschutz aus dem Schneider; das ist wohl die Botschaft aus Leipzig.

Wenn ich mir den Landesentwicklungsplan vor dem Hintergrund dieser Vorüberlegungen ansehe – Einzelheiten werden ja noch erörtert –, dann muss ich zur allgemeinen Anlage der Prüfung sagen, dass das Werk gelungen ist. Ich denke, dass die wesentlichen Fragestellungen, die in einem solchen Fall abzuarbeiten waren, ausgiebig und doch sehr umfangreich abgearbeitet sind. Ich kann natürlich nicht die fachwissenschaftlichen Fragestellungen etwa der Verträglichkeit selbst beurteilen, allenfalls – wie es neudeutsch heißt – nachvollziehen. Aber ich meine, dass in der Anlage, in der gesam-

ten Begründung und in den Aussagen die zentralen Fragestellungen, die sich hier ergeben, abgearbeitet sind. Dies gilt auch für die verschiedenen Belastungen in den Schutz-zonen 1 und 2 am Tag sowie für die Nachtschutzzone; all dies würde hier berücksichtigt. Auch die FFH-Belange sind in einer sehr umfangreichen Abwägung und vergleichenden Betrachtung abgearbeitet.

Ich möchte mit der Frage schließen, wie es mit dem Nachtflugverbot aussieht. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich in zwei Entscheidungen am 16.03. und 09.11.2006 mit dieser Frage befasst und der Planfeststellung das Aufgabenpaket mitgegeben, sehr sorgfältig zu prüfen, ob überhaupt – und wenn ja, in welchem Umfang – Nachtflüge erforderlich sind. Hier hat das Bundesverwaltungsgericht meines Erachtens die Daumenschrauben etwas angezogen, jedenfalls die gesetzlichen Vorschriften so ausgelegt, dass sich hier ein erhöhter Begründungsbedarf ergibt.

Nun stellt sich die Frage, auf welcher Ebene dies abschließend zu entscheiden ist. Da meine ich in der Tat, dass die abschließende Entscheidung in der Planfeststellung und nicht bereits auf der Landesplanungsebene zu erfolgen hat. Hier würde es meines Erachtens ausreichen, wenn durch Grundsätze die Zielrichtung zwar vorgegeben, aber noch nicht abschließend abgewogen und in konkrete Regelungen umgesetzt ist. Insofern meine ich, dass der LEP 2000 vom Grundsatz her in den Änderungsbereichen den rechtlichen Anforderungen gerecht wird.

Abg. **Michael Boddenberg**: Sie haben schon in einigen wenigen kurzen Sätzen – ich glaube, Sie haben „aus dem Schneider“ gesagt – die Abwägung zwischen FFH- und anderen naturschutzrechtlichen Belangen angesprochen. Woran machen Sie fest, dass diese Abwägung aus Ihrer Sicht in der Vorlage ausreichend abgearbeitet ist?

Zweites. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts unterscheidet sich in Bezug auf Nachtflugverbot und Nachtflugbeschränkungen unter anderem auch hinsichtlich des Zeitraums von dem, was die Mediation als Ergebnis hatte. Vielleicht können Sie dazu etwas sagen. Wird es nach dem, was das Bundesverwaltungsgericht sagt, am Ende noch restriktiver ausgehen, oder ist es in etwa mit dem identisch, was wir hier vorhaben?

Herr Prof. **Dr. Stürer**: Hinsichtlich FFH- und Vogelschutz meine ich, dass in der Begründung des LEP – soweit ich es aus juristischer Sicht beurteilen kann – durchaus die Wirkungen des Eingriffs und in verschiedenen Bereichen unverträgliche Eingriffe gesehen werden. Die bisherige Praxis – wie ich sie beobachtet habe – bestand vielfach darin, zu sagen: Wir schrappen noch gerade an der Verträglichkeit vorbei bzw. halten sie ein.

Diese Begründung hingegen schildert die Auswirkungen klar und kommt in verschiedenen Fällen zu einer Unverträglichkeit. Ferner ist das Ausnahmeverfahren mit den Unterpunkten „Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ und „Keine zumutbaren Alternativen“ abgearbeitet worden.

Was auch überzeugen könnte, wäre die Abwägung bzw. der Vergleich der drei Alternativen. Dann müsste die gewählte Lösung unter FFH-Gesichtspunkten die beste sein. Wenn diese Aussage steht, dann ist dieser Teil meiner Meinung nach abgearbeitet.

Denn das Bundesverwaltungsgericht hat gerade in der Entscheidung zum Flughafen Berlin-Schönefeld vom 16.03.2006 gesagt, dass auch unverträgliche Lösungen durchaus zugelassen werden können, wenn sie aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls erforderlich sind, und in der FFH- und Vogelschutzrichtliche werden durchaus Belange des Luftverkehrs im Zusammenhang mit artenschutzrechtlichen Überlegungen hervorgehoben. Ich meine, dass bei einer groben Prüfung der Begründung diese doch einen handwerklich sehr ordentlichen Eindruck machen würde. Sie ist meiner Meinung nach auf dem Stand der Rechtsprechung.

Zum Nachtflugverbot. Hier kann ich mich auf meine bisherigen Ausführungen beziehen. Die Planfeststellung muss diesen Punkt noch einmal neu abarbeiten, und die Anforderungen hinsichtlich der Zulässigkeit von Nachtflug gerade in den Kernzeiten werden vom Bundesverwaltungsgericht durchaus als erheblich angesehen. Hier besteht natürlich noch ein Nachbearbeitungsbedarf durch die Planfeststellung. Sie wissen, dass bei Leipzig/Halle ein Nachtflug zu anderen Zwecken als dem des Frachtverkehrs überhaupt nicht möglich ist, wenn nicht ergänzt wird.

Das heißt, das Bundesverwaltungsgericht hat den Planfeststellungsbeschluss für diesen Teil ganz ausgesetzt, solange die Reparatur nicht durchgeführt ist. Da werden schon mit etwas härteren Bandagen gearbeitet. Insofern denke ich, dass hier in der Planfeststellung ein gerüttelt Maß an Arbeit durchzuführen ist.

Die andere Frage ist: Darf dies alles schon auf der Landesplanungsebene durchgeführt werden? – Da meine ich, es wäre nicht richtig, die Einzelfragen auf der landesplanerischen Ebene zu regeln. Das muss meines Erachtens der Planfeststellung vorbehalten sein. Denn Planfeststellung ist auch mit Abwägungen, mit Gestaltungsfreiheit, mit Konkretisierung der Vorgaben der Landesplanung verbunden. Insofern können sich diejenigen, die sich vielfach dagegen wenden, dass die Landesplanung alles und jedes regelt, nicht darauf berufen, dass dies in diesem Ausnahmefall insgesamt geregelt werden muss. Das würde unter anderem auch für die Städte und Gemeinden gelten, die vielfach einen gewissen Vorbehalt gegenüber zu weitgehenden Regelungen in der Landesplanung geltend machen.

Abg. **Dieter Posch**: Daran anknüpfend: Welche Rechtsfolgen ergeben sich für die Planfeststellung daraus, dass das Nachtflugverbot als Grundsatz im LEP so enthalten ist?

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Herr Posch, mit diesem Grundsatz wird eigentlich das Luftverkehrsgesetz umgesetzt. Denn dieses Luftverkehrsgesetz enthält nach Auslegung des Bundesverwaltungsgerichts diesen Grundsatz.

Das heißt also, der Landesentwicklungsplan zeichnet zu Recht die Rechtslage auf und gibt damit Vorgaben für die Planfeststellung, die meines Erachtens aber ohnehin wegen der strengen Auslegung des Bundesverwaltungsgerichts zum Luftverkehrsgesetz und zur Nachtruhe bestünden, sodass der Rahmen, der sich dann ohnehin für die Planfeststellung im Konkreten ergibt – die Spielräume sind nicht sehr groß, Nachtflüge überhaupt durchzuführen –, festgeschrieben wird. Ich meine, man ist gut beraten, wenn man es genau so macht. In diesem Rahmen kann sich dann unter Berücksichtigung der rela-

tiv strengen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts das konkrete Planfeststellungsverfahren entwickeln.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Professor, ich habe mehrere Fragen zum Nachtflugverbot. – Sie referierten das Urteil zu Schönefeld. Dort ist eine Definition der Kernzeit gegeben. Vielleicht können Sie uns diese nennen. Denn der Begriff „Kernzeit“ kommt auch im LEP-Grundsatz vor.

Zweitens. Sie machten gerade Ausführungen zum Luftverkehrsgesetz und der dazugehörigen Rechtsprechung. Habe ich Sie richtig verstanden, dass es dann dieses Grundsatzes im LEP gar nicht bedürfte, weil es von der Rechtslage ohnehin so definiert sei?

Dritte Frage. Zur Aufnahme des Nachtflugverbots in den LEP. Sie sagten, das sei nicht nötig; so habe ich Sie verstanden. Es ist doch richtig, dass die Folgen des Nachtflugverbots, nämlich nachts kein Flugbetrieb, den gesamten Planungsüberlegungen des LEPs und damit der Entscheidung, dass es für die Bevölkerung letztendlich verträglich sei, zugrunde gelegt werden. Wenn man konkludent die Folge zugrunde legt, dann muss man doch auch die Voraussetzungen für die Folge sichernd hineinschreiben. Oder warum muss ich das nicht?

Herr Prof. **Dr. Stüer:** Das Bundesverwaltungsgericht unterscheidet in der Tat zwischen der Kernnachtzeit und den Randbereichen, die sich ab 22 Uhr und dann wieder morgens anschließen. Da hat das Bundesverwaltungsgericht auch einen Unterschied dahin gehend gemacht, ob Verspätungsflüge eine halbe Stunde später kommen oder ob das mitten in der Nacht passiert. Diese Fragen sind beim Verfahren zum Flughafen Leipzig/Halle besonders stark und detailliert angesprochen worden.

Dort hat das Bundesverwaltungsgericht aus dem Luftverkehrsgesetz den allgemeinen Grundsatz entwickelt, dass nachts Ruhe sein muss. Das Schutzbedürfnis der Bevölkerung ist zunächst einmal von ganz gewichtigem Belang und hat auch Vorrang.

Nun gibt es allerdings Ausnahmen, die sich mit wichtigen anderen Belangen befassen können. Das ist z. B. das Drehkreuz in Leipzig/Halle, wo gerade in der Nacht der Umschlag erfolgt.

Welche Einzelregelungen sich unter Ausgestaltung dieses Grundsatzes ergeben und wann eben doch einmal unter strengen Anforderungen eine Ausnahme zulässig sein soll, soll meiner Meinung nach der Planfeststellungsbeschluss klären. Denn dass es auch Ausnahmen geben muss, kann man juristisch und fachlich so sehen. Das heißt, diese Feinjustierung sehe ich in dem einzelnen Planfeststellungsverfahren viel besser als auf der Landesebene aufgehoben. Denn ansonsten müssten im Landesentwicklungsplan dazu Einzelregelungen erfolgen. Dann müsste man sich fragen, ob eine solche Einzelregelung vor dem Hintergrund des Raumordnungsgesetzes gerechtfertigt ist. Denn das Raumordnungsgesetz besagt schließlich: Je konkreter und detaillierter die einzelnen Regelungen bereits auf der Landesebene sind, desto zwingender müssen die Gründe sein, die dies rechtfertigen.

Nun haben wir durch die neuere Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ohnehin ein gewisses Korsett im Bereich des Nachtflugs, und dieses muss man in der Planfeststellung streng abarbeiten. Ferner sind die Spielräume, um das frei zu gestalten, relativ eng, weil sich eine erhöhte Begründungs- und Darlegungslast damit verbindet. Von daher meine ich, dass die Planfeststellung der richtige Ort ist, um dies im Einzelnen abzuarbeiten.

Abg. **Uwe Frankenberger**: Dass Sie gesagt haben, mit dem Grundsatz des Nachtflugverbots ist dem Anliegen ausreichend Genüge getan, habe ich nachvollziehen können. Sie haben dann aus Ihrer Sicht erklärt, warum das im Planfeststellungsverfahren besser aufgehoben ist.

Welche Folgen hätte es denn, wenn man abweichend von Ihrer Meinung diese Feinjustierung in den LEP hineinschreiben würde?

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Ich kann dazu nur abstrakt sagen: Je feiner Sie justieren, desto wichtiger müssen die Gründe dargelegt werden, warum das so passieren muss. – Es könnte natürlich schwierig werden, es zu rechtfertigen, da es die Rechtsprechung als möglich ansieht, mit der Planfeststellung diesen Fragenkreis zu bewältigen. Das heißt, je mehr Sie mit Vorgaben eingreifen, desto größer ist der Darlegungsbedarf. Das haben Sie auch sonst im Bereich der Landesplanung, wenn Sie beispielsweise in die kommunale Selbstverwaltung eingreifen. Dann muss das dokumentiert sein. Und wenn die Planfeststellung hier in der Lage ist, unter den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts und der gesetzlichen Regelung diese Feinjustierung vorzunehmen, dann muss man meiner Meinung nach einiges an Gewichten aufwarten, um dies noch konkreter zu regeln.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Professor. – Wir sind am Ende dieser Fragerunde. Ich komme zum nächsten Vortragenden, und zwar Herrn Prof. Dr. Reinhard Hendler zu den Tagesordnungspunkten 2.1 und 2.2. Herr Prof. Hendler ist vom Fachbereich Rechtswissenschaften der Universität Trier. Bitte schön, Herr Prof. Hendler.

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich lehne mich eng an die Stichworte an, die in den Zeichnungen der einzelnen Tagesordnungspunkte, zu denen ich als Sachverständiger genannt worden bin, aufgeführt sind.

Zum Planungsanlass. Planungsanlass ist die seit Jahren bestehende Absicht der Fraport AG, die Kapazität des Flughafens Frankfurt/Main zu erweitern. Es hat daraufhin ein Raumordnungsverfahren stattgefunden, das mit der landesplanerischen Beurteilung im Jahre 2002 abgeschlossen worden ist. Aufgrund der überregionalen Bedeutung und Auswirkungen des Erweiterungsprojekts hat sich der Träger der Landesentwicklungsplanung entschlossen, den Landesentwicklungsplan Hessen 2000 zu ändern. Raumordnungsrechtlich ist dies nicht zu beanstanden.

Planungsgegenstand ist im Wesentlichen eine raumordnungsrechtliche Standortentwicklung. Es geht insbesondere um die Sicherung von Flächen für die Erweiterung des

Flughafens Frankfurt/Main, wobei die Flächen als Vorranggebiete und damit als Ziele der Raumordnung festgelegt worden sind.

Zu den Planungsvarianten. Der Plangeber hat hierbei sieben Standortvarianten näher untersucht und in seine planerische Abwägung einbezogen. Die Auswahl dieser Varianten erfolgte aufgrund von Vorprüfungen im Mediationsverfahren, im Raumordnungsverfahren und durch den Vorhabenträger.

Der Plangeber hat die Vor- und Nachteile der sieben Standortvarianten ermittelt, bewertet und miteinander verglichen. Dabei hat er diejenigen Varianten, die sich nicht auf die Erweiterung des bestehenden Standorts richten, bereits auf der Grundlage einer übersichtlichen Betrachtung verworfen, weil sie seiner Auffassung nach besonders schwerwiegende Nachteile aufweisen. Dies unterliegt keinen rechtlichen Bedenken.

Es ist nach der Rechtsprechung nicht erforderlich, jeder Variante mit gleicher Akribie nachzugehen. Drei Varianten sind schließlich in die engere Wahl gekommen und ausführlich untersucht worden. Dabei ist der Plangeber im Rahmen einer vertieften Abwägung zu dem Ergebnis gelangt, dass die Nordwest-Variante im Vergleich zu den anderen Varianten – also relativ betrachtet – aus Sicht der Raumordnung den Vorzug verdient. Gegen dieses Vorgehen lässt sich rechtlich nichts einwenden.

Zu den Planungsvoraussetzungen. Die Planungsvoraussetzungen werden zu Beginn der Begründung des Änderungsplans und damit an exponierter Stelle offengelegt. Dies dient der Transparenz des Planungsgeschehens. Die Planungsvoraussetzungen verdeutlichen, auf welche Weise sich aus raumordnerischer Sicht der Ausgleich zwischen den sich widerstreitenden öffentlichen und privaten Belangen am besten verwirklichen lässt.

Die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens sind nach dem Hessischen Landesplanungsgesetz bei der Änderung des Landesentwicklungsplans zu berücksichtigen. Der Plangeber hat diese Berücksichtigungspflicht erfüllt und dabei zu Recht neue Entwicklungen und Erkenntnisse in seine Betrachtungen einbezogen. Insbesondere hat er die Sicherheitsbelange der Nordwest-Variante näher geprüft, was insofern besonders bedeutsam ist, als diese Prüfung im Raumordnungsverfahren aus Zeitgründen nicht erfolgt war; das Raumordnungsverfahren ist befristet, und im Rahmen dieser Frist ließen sich diese schwierigen Fragen nicht abschließend klären.

Stichwort: Planungsparameter. Der Begriff ist weder in den Raumordnungsgesetzen noch – soweit ersichtlich – im Änderungsplan, im Umweltbericht, in der FFH-Verträglichkeitsprüfung und in der zusammenfassenden Erklärung enthalten. Er ist also nicht in den Planungsmaterialien enthalten. Vermutlich geht es um die Grundannahmen für die Auswirkungsbetrachtungen zur Flughafenerweiterung. Die Planungsparameter sind im Gliederungsabschnitt IV. 1 des Änderungsplans auf Seite 7 niedergelegt.

Der planerische Abwägungsprozess wäre überaus komplex und kaum noch zu bewältigen, wenn der Plangeber die Auswirkungsbetrachtungen jeweils von verschiedenen Grundannahmen aus durchzuführen hätte. Deshalb ist er befugt, bestimmte Faktoren als konstant zu setzen, obwohl diese veränderbar sind, wie etwa der Koordinierungseckwert oder auch der Faktor Präzisionsanflüge. Da kann man natürlich auch einsetzen, dass der Flughafen ohne diese technische Vorrichtung angefliegen werden kann.

Hieraus folgt, dass die Auswirkungsbetrachtungen zu überprüfen und gegebenenfalls zu korrigieren sind, wenn besondere Gründe später im Planfeststellungsverfahren dazu Anlass geben, andere Faktoren zugrunde zu legen. Die vom Plangeber, also vom Träger der Landesentwicklungsplan, herangezogenen Planungsparameter sind allerdings nach gegenwärtigem Kenntnisstand weder willkürlich noch unrealistisch oder sonst wie unzulänglich, sodass sie keinen rechtlichen Bedenken unterliegen.

Zum Nachtflugverbot habe ich nicht Stellung genommen, weil es nicht in den Stichworten dieser Tagesordnungspunkte, zu denen ich spreche, enthalten ist. Ich bin aber auch zu Tagesordnungspunkt 1 benannt worden; da spielt das Nachtflugverbot eine Rolle, sodass ich für Fragen zum Nachtflugverbot zur Verfügung stehe.

Abg. **Michael Boddenberg**: Sie haben in Ihrer schriftlichen Ausführung geschrieben, dass Sie den höchstrichterlichen Ausführungen entnehmen, dass Betriebsbeschränkungen weder durch Ziele noch durch Grundsätze der Raumordnung festgelegt werden sollen, wenn sie nicht zum raumordnerischen Kompetenzbereich gehören. Können Sie das noch einmal erläutern?

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Das ist richtig. Das Bundesverwaltungsgericht kann man dahin gehend verstehen, dass Betriebsbeschränkungen, zu denen auch Nachtflugverbote gehören, gar nicht in den Raumordnungsplänen festgelegt werden dürfen, und zwar weder als Grundsätze noch als Ziele. Darauf hat das Bundesverwaltungsgericht sogar ausdrücklich hingewiesen.

Wenn wir also zu dem Ergebnis kämen, dass Nachtflugbeschränkungen als Betriebsbeschränkungen außerhalb des Kompetenzbereichs der Raumordnung liegen, dann dürften diese Beschränkungen auch nicht als Grundsätze festgelegt werden.

Gegen dieses strikte Verständnis der bundesverwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung lässt sich allerdings einwenden, dass es das Bundesverwaltungsgericht als zulässig erachtet hat, die Schließung von Flughäfen in Raumordnungsplänen festzulegen; beispielsweise Tempelhof. Das ist die extremste Form der Betriebsbeschränkung, die man sich vorstellen kann. Deshalb liegt es nahe, diese bundesverwaltungsgerichtliche Rechtsprechung relativierend zu verstehen, und zwar in dem Sinne, dass es nicht darum geht, eine originäre Raumordnungsaufgabe einzugrenzen bzw. einzuengen, sondern dass die Raumordnung in die Lage versetzt werden soll, ihre Aufgabe zu erfüllen.

Und die Aufgabe der Raumordnung besteht ganz allgemein gesprochen darin, einen überfachlichen und überörtlichen raumstrukturellen Koordinationsbedarf abzudecken. Und Fluglärm löst meines Erachtens – Stichwort: Lärmteppich – einen überörtlichen und überfachlichen raumstrukturellen Koordinationsbedarf aus. Das betrifft etwa die Ausweisung von Wohngebieten, von gewerblichen Gebieten. Das betrifft auch die Frage der Zuordnung der verschiedenen Verkehrsarten, sodass ich zu dem Ergebnis komme, dass Nachtflugbeschränkungen auch in einen Raumordnungsplan aufgenommen werden dürfen. Dies ist aber keine von der Rechtsprechung bestätigte Erkenntnis, sodass hier ein Risiko bei etwaigen späteren Gerichtsverfahren verbleibt.

Abg. **Gernot Grumbach**: Sie haben ausgeführt, dass es vernünftig ist, in der Planung bestimmte Parameter konstant zu halten. Andersherum: Ist es dann nicht auch geboten, dass man z. B. bei einer Variantenabwägung die Parameter, die beinhalten, wie Flächen zu werten sind, gleich behandelt? – Es geht also darum, den Flächenzuschnitt einmal mit und einmal ohne Straßen zu berechnen. Müsste das nicht alles gleich behandelt werden?

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Bei den Planungsparametern bin ich ja von dem ausgegangen, was in den Planungsvoraussetzungen, Gliederungsabschnitt IV. 1, aufgeführt ist. Das sind im Grunde drei Planungsparameter. Ich stimme Ihnen aber zu, dass beim Planungsvergleich mit gleichen Kriterien gearbeitet werden muss.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Prof. Hendler, habe ich Sie richtig verstanden, dass nach Ihren Ausführungen – es geht wieder um das Nachtflugverbot – eine Aufnahme in den Landesentwicklungsplan unter dem Blickwinkel der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entweder als Grundsatz oder als Ziel gleich sei. Denn es gehe entweder um Aufnahme oder Nichtaufnahme. Insofern halten Sie ein Ziel für möglich.

Das frage ich auch vor dem Hintergrund Ihrer schriftlichen Stellungnahme, in der Sie schreiben, dass nach wie vor ein erheblicher Spielraum für die Fachplanung übrig bleibe, und dies gelte insbesondere dann, wenn dieses Ziel eine Planungsvoraussetzung für den Bereich hier in Frankfurt darstelle.

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Herr Kaufmann, das ist korrekt. Nach meiner Auffassung wäre es rechtlich zulässig gewesen, die Nachtflugbeschränkung als Ziel der Raumordnung in den Plan aufzunehmen. Das Prozessrisiko wäre gleich gewesen. Nun bin ich der Meinung, dass das Prozessrisiko beherrschbar ist. Wenn das Gericht zu dem Ergebnis kommen sollte, ein derartiges Nachtflugverbot dürfe als Ziel oder Grundsatz nicht in den Raumordnungsplan aufgenommen werden, dann wäre es nur eine Teilunwirksamkeit. Dieses Ziel bzw. dieser Grundsatz würde für nichtig erklärt werden, aber der Plan im Übrigen bliebe erhalten.

Weshalb ist das Nachtflugverbot nicht als Ziel in den Plan aufgenommen worden? – Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Änderungsentwurf keine Festlegung als Ziel oder Grundsatz erfolgt war. Wenn man das Ziel nachträglich in den Änderungsplan aufgenommen, also nach der Öffentlichkeitsbeteiligung, dann hätte man vor der Frage gestanden, ob möglicherweise eine erneute Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung erforderlich ist. Diese Frage wäre meines Erachtens zu bejahen gewesen, und das hätte dann zu einer nicht unerheblichen Verzögerung des Planungsverfahrens geführt. Deshalb spricht aus meiner Sicht viel dafür, die Nachtflugbeschränkung lediglich als Grundsatz aufzunehmen. Denn die Aufnahme als Grundsatz erforderte keine erneute und planungsverzögernde Beteiligung.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Aber wenn aus anderen Gründen, z. B. wegen der Änderung des Prognosehorizonts, sowieso eine neuerliche Offenlage angezeigt gewesen

wäre – darüber wird auch gestritten –, dann hätte man es auch als Ziel aufnehmen können, oder? Habe ich das richtig verstanden?

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Ja. Wenn das der Fall gewesen wäre – darüber wird noch zu reden sein –, dann hätte man das auch als Ziel aufnehmen können.

Abg. **Gernot Grumbach**: Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie im Kern Folgendes sagen: Wenn das Nachtflugverbot im Landesentwicklungsplan aufgenommen wäre und wenn daraufhin eine Planfeststellung mit Nachtflugverbot erfolgt wäre, dann wäre der Landesentwicklungsplan Ihrer Einschätzung nach im Zweifel nur teilweise unwirksam? – Gleichzeitig würde das den folgenden Planfeststellungsbeschluss nicht beschädigen.

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Das ist eine andere Frage. Da wäre eine Zielbindungswirkung eingetreten. Wir hätten dann eine Plangestaltungsfreiheit und ein Planungsermessen, und wenn man von falschen rechtlichen Voraussetzungen ausgeht, dann taucht ein Planungsfehler auf, sodass immerhin die Gefahr besteht, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig wäre.

Ich bitte zu bedenken, dass der Plan als Rechtsverordnung erlassen wird und dass die vollziehende Verwaltung nicht ohne Weiteres von der Ungültigkeit einer Rechtsnorm ausgehen darf; Stichwort: Normenverwerfungskompetenz der Exekutive. Dann wäre unter diesem Gesichtspunkt die Bindung der Planfeststellungsbehörde an das Ziel der Raumordnung, Nachtflugbeschränkung, nicht zu beanstanden gewesen. Denn die Planfeststellungsbehörde hatte rechtlich keine andere Wahl, als dieses Ziel zugrunde zu legen.

Insofern kann man im Ergebnis substanzielle, juristische Argumente dafür finden, dass der Planfeststellungsbeschluss davon nicht berührt würde. Aber ein Ziel der Raumordnung im Planfeststellungsbeschluss hätte das Risiko von Planungsfehlern erhöht.

Abg. **Michael Boddenberg**: Darf ich das für mich als Nichtjuristen so zusammenfassen, dass Sie sagen, am Ende hätte hier eine Festlegung durchaus zu nicht unerheblichen Risiken in Bezug auf den Planfeststellungsbeschluss und dessen Rechtskonformität geführt?

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Das hat er nicht gesagt!)

Und ist es richtig, dass es bei notwendigen Änderungen eines Planfeststellungsbeschlusses zu zeitlichen Verzögerungen gekommen wäre, die nicht unerheblich wären?

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Risiken und Verzögerungen wären wahrscheinlich eingetreten. Allerdings müssen wir berücksichtigen, dass der Planfeststellungsbeschluss als Verwaltungsakt nur dann rechtswidrig ist und aufgehoben wird, wenn in der Abwägung Fehler passiert sind, die auf das Abwägungsergebnis Einfluss genommen haben.

Wenn die Planfeststellungsbehörde argumentiert, sie hätte die Nachtflugbeschränkung auch ohne Zielbindung festgelegt, dann wäre das Gericht auch nicht in der Lage gewesen, den Planfeststellungsbeschluss aufzuheben, sondern hätte vielmehr den Nachweis erbringen müssen, dass in einem solchen Fall das Ergebnis im Planfeststellungsbeschluss anders ausgefallen wäre.

Abg. **Gernot Grumbach**: Vielleicht können Sie es aus der Laienperspektive formulieren. Was wäre nach Ihrer Einschätzung die stabilere Grundlage für ein Nachtflugverbot: Landesentwicklungsplan plus Planfeststellung oder Landesentwicklungsplan in seiner jetzigen Form und anschließend Planfeststellung mit Nachtflugverbot?

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Die stabilere Variante ist diejenige, die jetzt gewählt worden ist.

(Abg. Michael Boddenberg: Danke, Herr Grumbach!)

Abg. **Dieter Posch**: Verstehe ich Sie richtig, dass es auch möglich gewesen wäre, auf die Festlegung als Grundsatz zu verzichten?

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Das wäre ohne Weiteres möglich gewesen.

Zur Frage: Hätte man auch auf den Grundsatz verzichten können? – Selbstverständlich besteht keine Pflicht, das Nachtflugverbot als raumordnerischen Grundsatz oder als raumordnerisches Ziel festzulegen.

Vorsitzender: Vielen Dank. Damit sind wir am Ende dieser Fragerunde. – Herr Prof. Hendler, Sie werden uns noch einmal bei Tagesordnungspunkt 1 und bei Tagesordnungspunkt 4 zur Verfügung stehen.

Ich rufe nun Herrn Dr. Mörz auf. – Bitte schön, Herr Dr. Mörz. Sie sprechen zu Tagesordnungspunkt 2.3, Luftverkehrsprognose.

Herr **Dr. Mörz**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Zur Prognose habe ich drei Punkte der Kritik.

Erstens. Die Prognose ist in der Höhe durchaus realisierbar, wenn das Verkehrswachstum in den nächsten Jahren so anhalten wird. Das führt mich allerdings zu einem anderen Punkt. Wir müssen nämlich glauben, dass alles, was so angenommen ist, auch eintreten wird. Das heißt, wir haben eine Punktprognose. Aber eine Prognose ist grundsätzlich falsch. Denn es wäre reiner Zufall, wenn sie so eintreten wird, wie sie heute angenommen wird.

Wir müssten also auch wissen, was passiert, wenn die Annahmen, die in die Prognose eingeflossen sind, nicht so eintreten werden. Darüber können wir nur spekulieren. Denn wir haben eine Punktprognose. Es wäre allerdings im Hinblick auf einen Landesentwick-

lungsplan sehr wichtig, einmal abzuschätzen, was passiert, wenn etwas anderes eintritt. Das ist nicht möglich, solange wir keine von dieser vorliegenden Prognose mit verschiedenen Annahmen erstellten Szenarien haben. Das heißt, wir bräuchten ein Best- und Worst-Case-Szenario, um abschätzen zu können, wo wir in 2020 stehen und wie sich das Ausbauvorhaben im Hinblick auf diese Prognosen verhält.

Der zweite Punkt. Die Prognose ist rein technisch angelegt. Das Prognosemodell, das hier angewendet wurde, ist sehr komplex. Dadurch ist es allerdings aus unserer Sicht intransparent und als Black Box nur so akzeptieren, wie wir die Prognose sehen. Wir wissen die Eingabedaten, können aber nicht genau nachvollziehen, was innerhalb des Modells passiert. Wir sehen hinterher lediglich den Output.

Mir fehlt etwas in dieser Prognose. Es ist ein komplexes Prognosemodell. Es ist technisch angelegt. Es gibt keinen Zweifel daran, dass es sachgerecht funktioniert. Allerdings fehlt mir der konkrete Bezug zum Flughafen Frankfurt. Das Prognosemodell ist auf Statistiken aufgebaut, und Statistiken sind einer Streuung unterworfen. Das heißt, mir fehlt der Flughafen Frankfurt in diesem Modell.

Ganz konkret fließt hier ein, dass der Flughafen Frankfurt wächst; das ist prognostiziert. Er wird größer werden, und das verursacht auch eine Änderung der Akzeptanz bei den Passagieren. Dies ist hier nicht aus der Prognose zu ersehen. Mir fehlt sozusagen dieser menschliche Aspekt, der hier einfließen wird. Es ist rein technisch gesehen die eine Seite. Die andere Seite wäre, einmal genau hinzuschauen, was am Flughafen Frankfurt passiert und wie die weitere Entwicklung einzuschätzen ist. Könnte es sein, dass die Passagiere aufgrund der wachsenden Größe und der weiteren Wegelängen zu anderen Flughäfen ausweichen?

Mein dritter Kritikpunkt ist relativ eng damit verbunden. Es geht um Folgendes: Die Prognose teilt nach Originärpassagieren und Umsteigeverkehr ein. Es wurde viel über das Gesamtverkehrsaufkommen diskutiert. Allerdings müssen wir berücksichtigen, dass über 50 % der prognostizierten Passagiere Umsteigeverkehr sind. Das sind Leute, die nicht aus der Region kommen und nicht von hier abfliegen. Das sind Leute, die von anderswo hierher fliegen, um hier ihren Anschlussflug zu kommen. Das heißt, es sind Passagiere, deren ureigenster Wunsch nicht darin besteht, nach Frankfurt zu fliegen. Sie könnten auch anderswo umsteigen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Umsteigepassagier im Verhältnis zu einem Originärpassagier einen Hebel von zwei hat. Denn ein Umsteiger wird in der Prognose einmal als Aussteiger und einmal als Einsteiger gezählt. Das heißt, 25 % aller prognostizierten Passagiere in Köpfen gezählt repräsentieren 50 % des Gesamtaufkommens.

Wir wissen allerdings sehr weniger darüber, wie diese Passagierzahlen zustande kommen. Wir kennen weder die konkreten Einnahmekriterien noch wie es genau prognostiziert wird. Wir kennen den Prognoseweg, also die Gleichung, aber nicht die Parameter, die hier verwendet werden und wie zwischen Reisezeit und Umsteigevorgängen abgewogen wird.

Dies führt mich zu einem weiteren Punkt, der sich speziell auf die Umsteiger bezieht und wie ein grüner Faden durch die Bewertung der betrachteten Alternativen zieht. Das

ist die Hub-Fähigkeit. Es wurde nirgendwo definiert, was unter Hub-Fähigkeit zu verstehen ist.

In Bezug auf die Hub-Fähigkeit habe ich bisher immer nur die Minimum Connect Time von 45 Minuten gelesen und gehört, die es zu erhalten gilt. Was bedeutet Minimum Connect Time? – Das ist die minimale Zeit, die ein Passagier einplanen muss – das ist auch flugplanmäßig nicht anders zu gestalten –, um seinen Anschlussflug zu bekommen.

Aufgrund der Überschreitung der Minimum Connect Time wurden sehr viele bzw. alle der Alternativen aus dem Verfahren entfernt. Hinter dieser Minimum Connect Time steht das Bestreben, die Reisezeit insgesamt zu minimieren. Und dahinter steckt wieder die Begründung, dass in den Reservierungssystemen zuerst die Verbindungen mit der kürzesten Gesamtreisezeit gelistet werden, also vom Ausgangspunkt zum Endzielpunkt.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die kürzesten Reisezeiten mit Nonstop-Verbindungen erzielt werden. Das heißt, Nonstop-Verbindungen sind immer die schnellen Verbindungen. Erst dahinter werden die Umsteigeverbindungen gelistet. Wenn gesagt wird, auf der ersten Seite würden 80 % der Buchungen getätigt, dann heißt das im Prinzip, dass es Nonstop-Verbindungen sind. Wenn der potenzielle Passagier nachfragt: „Gibt es noch andere Möglichkeiten?“, dann wird nach Umsteigeverbindungen geschaut. Hier spielt natürlich mit hinein, dass die Umsteigeverbindungen in der Regel preisgünstiger sind, zumindest dann, wenn es parallel dazu eine Nonstop-Verbindung gibt.

Also, dieses Argument der kürzesten Reisezeit bzw. der Listung in dem Computer- oder Reservierungssystem ist inzwischen veraltet. Das hat mal vor 20 Jahren gegolten, aber inzwischen gibt es andere Kriterien wie z. B. Kundenbindungsprogramme, sprich Vielfliegerprogramme, die mit Sicherheit ihren Zweck erfüllen und den Passagier durch verringerte Kosten und Meilengutschriften den negativen Aspekt der längeren Reisezeit in Kauf nehmen lassen.

Wäre die Reisezeit derart ausschlaggebend, dann dürfte die Lufthansa heutzutage keine Airbusse fliegen. Denn Airbusse sind bekannt dafür, dass sie langsamer als Boeings sind. Schauen Sie sich einmal den Flugplan der Lufthansa an. Da sehen Sie das Gerät, das eingesetzt wird. Sie verlieren z. B. auf einer Nordatlantikroute zwischen 20 und 30 Minuten, wenn Sie Airbus statt Boeing fliegen. Das heißt, das Reisezeitkriterium kann nicht mehr so ausschlaggebend sein, wie es dargestellt wird.

Das Nächste ist – ich habe jetzt von 45 Minuten Minimum Connect Time gesprochen –, dass die durchschnittliche Reisezeit um die zwei Stunden beträgt. Das heißt, wir haben sehr viel Luft zu der Minimum Connect Time.

Außerdem gehe ich davon aus, dass es für die Airlines durchaus wichtigere Prioritäten als die Minimum Connect Time gibt. Das wird auch daran ersichtlich, dass die Lufthansa auch Airbusse und nicht nur Boeings fliegt. Denn Reisezeit ist sowohl Zeit am Boden als auch Zeit im Flugzeug.

Was will ich damit sagen? – Ich denke, dass hier noch etwas mehr Einsicht in die Prognose gefördert werden muss, indem das Wahlverhalten der Passagiere durchleuchtet

wird. Das gilt ganz speziell für den Flughafen Frankfurt: Wie sind die speziellen Verhältnisse in Frankfurt, und wie ist das auf längere Sicht einzuschätzen?

Außerdem müssen die Minimum Connect Times in entsprechender Weise, wie sie aus einer solchen Voruntersuchung hervorgehen, in die Prognose eingearbeitet werden, und zwar in transparenter Weise, sodass es auch nachvollziehbar und nicht nur zu glauben ist.

Schließlich und endlich denke ich, es wäre sehr sinnvoll, Sensitivitätsanalysen für die Prognose – also ein Best- und ein Worst-Case-Szenario – zu erstellen. Denn wir haben es nach den Anschlägen in 2001 gesehen: Der Verkehr hat in den USA abgenommen, hat sich aber wieder erholt. – Das war ein relativ kurzfristiger Aspekt. Allerdings wurde die Prognose inzwischen revidiert. Das heißt, die ursprünglichen Annahmen haben sich inzwischen verändert, sodass wir andere Ausgangsvoraussetzungen haben. Es wird sich im Laufe der Zeit immer wieder etwas verändern, sodass im Prinzip immer wieder eine neue Prognose erstellt werden müsste.

Ganz aktuell ist folgender Anlass: Seit letzter Woche können Sie ständig Meldungen zum und Diskussionen über den Klimawandel verfolgen. Auch dieser wird langfristig Auswirkungen auf den Luftverkehr haben. Dieser Aspekt findet sich in der Prognose so nicht wieder, und es wäre durchaus zu begrüßen, diesbezüglich ein Szenario zu erstellen, um zu sehen, wie sich dies längerfristig auswirkt.

Abschließend möchte ich dazusagen: Wenn Sie heute darüber entscheiden, wie der Flughafen auszubauen ist, dann müssen Sie berücksichtigen, dass das längerfristig zu sehen ist. Es sind nicht nur die zehn Jahre, über die der Landesentwicklungsplan geht, sondern Sie müssen Ihre Entscheidung darüber hinausgehend bedenken.

Selbst wenn Sie heute beschließen, am Standort auszubauen, werden Sie in absehbarer Zeit wieder dieselbe Diskussion führen. Dann werden Sie sich die Frage stellen müssen, ob Sie hier am Standort oder woanders ausbauen. Ich denke, es wäre angebracht, heute gründlich darüber nachzudenken. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Dr. Mörz, ich habe nun nach Ihren Ausführungen verstanden, dass die Prognose, die dem LEP zugrunde gelegt worden ist, mit einer erheblichen Zahl von – so möchte ich es mal ausdrücken – Imponderabilien oder Unklarheiten versehen ist, die man nicht nachvollziehen kann, weil die Transparenz fehlt. Sind Sie in der Lage, eine Größenordnung zu nennen, an der man die Unsicherheit festmachen kann?

Herr **Dr. Mörz:** Es kommt natürlich immer auf die Annahmen an. Ich würde es im Bereich von plus/minus 15 % ansetzen.

Abg. **Michael Boddenberg:** Sie haben eingangs von einem „menschlichen Aspekt“ gesprochen. Haben Sie damit die Wahrnehmung eines Reisenden gemeint, der zu Hause sitzt oder ins Reisebüro geht? Oder haben Sie damit die Wahrnehmung eines Reisen-

den angesprochen, der die Situation in Frankfurt kennt und sich konkret vorstellt, wie es ist, wenn man in Frankfurt umsteigt, wie lang dort die Wege sind usw.?

Wie ist Ihre Auffassung hinsichtlich der jetzt geplanten Kapazitätserweiterung? Würde man dann durch mögliche neue Strukturen auch in Bezug auf die Verkehrsabläufe auf dem Flughafen in dieser Hinsicht attraktiver werden, oder würde das keine Rolle spielen? Können Sie das noch ein bisschen erläutern?

Herr **Dr. Mörz**: Wenn ich der Meinung wäre, dass es keine Rolle spielt, dann hätte ich es nicht erwähnt. Ich denke, dass es durchaus eine Rolle spielen wird, und es wird bei den Passagieren eine Rolle spielen, die schon eine Erfahrung in Frankfurt gemacht und gesehen haben, dass es ein großer Flughafen ist. Sie wissen, dass sie mehr Zeit investieren müssen, um vom Auto zum Gate oder von einem Gate zum anderen zu kommen. Es ist ja nicht nur geplant, eine neue Landebahn, sondern auch ein neues Terminal im Süden zu bauen. Das heißt, Umsteigevorgänge vom Terminal im Süden in den heutigen Terminalbereich werden auf jeden Fall länger und damit uninteressanter werden.

Es wird auch so sein: Wenn dieses neue Terminal besteht, wird aller Voraussicht nach die Lufthansa den nördlichen Teil für sich beanspruchen. Das heißt, Sie werden auch innerhalb der Lufthansa oder Star Airlines Umsteigevorgänge vom existierenden Terminal im Osten in den seit langer Zeit bestehenden Teil darzustellen haben.

Ich habe Schwierigkeiten damit, mir vorzustellen, dass Sie Passagiere in 45 Minuten von einem Terminal zum anderen umsteigen lassen. Grundsätzlich gibt es heute schon Ausnahmen von den 45 Minuten für solche Umsteigevorgänge, bzw. die Lufthansa hat mittlerweile diese Dauer auf 60 Minuten erhöht.

Ich muss auch einräumen: Es ist im Interesse der Fraport, über solche Fragen nachzudenken. Denn einerseits heißt es, die Umsteigezeit ist zu minimieren, und andererseits erhofft sich die Fraport noch höhere Umsätze im Einzelhandelsbereich. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein Passagier, der innerhalb von 45 Minuten von einem Gate zu seinem Anschlussflug hetzen muss, noch Zeit hat, auf dem Weg dorthin Geld auszugeben.

Abg. **Uwe Frankenberger**: Wenn ich Ihre Argumentation richtig nachvollzogen haben, dann ist es so, dass Sie die Methodik kritisieren. Denn man hat Ihrer Meinung nach nicht berücksichtigt, wie sich bei der Größe des Frankfurter Flughafens die Kundenbindung gestalten wird.

Das bedeutet meiner Meinung nach im Umkehrschluss, dass ein großer Flughafen kaum noch eine Chance zu wachsen hat. Ist das richtig?

Herr **Dr. Mörz**: Ich denke, dass die Flughäfen in dem Maße, in dem sie immer größer werden, sicherlich einmal an ihre Wachstumsgrenzen gelangen werden, da sie für den Passagier nicht mehr interessant werden. Sie sind vielleicht noch vom Verkehrsangebot interessant, aber aus Nutzersicht stoßen sie an ihre Grenzen. Sie sehen heute schon

den Trend hin zur Fläche, also zum Abflug von kleineren Flughäfen. Dies gilt speziell für Ferienflüge.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Sie sprachen von zehn bis 15 % Unsicherheit. Das wären bei der jetzt prognostizierten Zahl von Flugbewegungen im Jahr 2020 zwischen 70.000 und 100.000. Das ist ja eine erhebliche Zahl. Frage: Wäre es vor dem Hintergrund dieser Unsicherheit für die Beurteilung der Gesamtplanung nicht sinnvoller, statt auf eine Prognose mit der möglichen Unsicherheit von 70.000 bis 100.000 Bewegungen pro Jahr auf die technisch ermittelbare Kapazität der Planung zu gehen? – Denn dann stünde man auf der sicheren Seite.

Herr **Dr. Mörz:** Das wäre sicherlich das Vernünftigerere.

Abg. **Michael Boddenberg:** Mich verwundert ein bisschen Ihre Aussage zu den Grenzen des Wachstums. Wie ist das denn bei anderen Flughäfen? – Der Frankfurter Flughafen ist beileibe nicht der größte Flughafen auf diesem Globus. Ich schaue mir O'Hare in Chicago oder Atlanta, Hongkong oder Dubai an. Diese großen Flughäfen haben nahezu doppelt so große Kapazitäten wie Frankfurt. Dort haben wir meines Wissens hochinteressante Wachstumsraten und -entwicklungen. Haben Sie diese mal miteinander verglichen? Oder warum sagen Sie, dass es in Frankfurt ganz anders als bei anderen großen Flughäfen sei?

Herr **Dr. Mörz:** Grundsätzlich ist es so: Wir haben noch keinen Flughafen auf dieser Welt, der dieses prognostizierte Passagiervolumen heute schon bewältigt.

(Abg. Michael Boddenberg: Da habe ich andere Informationen!)

Wir müssen ferner betrachten, in welcher Region sich der Flughafen Frankfurt befindet. Sie haben jetzt Hongkong erwähnt. Es gibt Planungen entsprechend großer Flughäfen in China beispielsweise.

Abg. **Michael Boddenberg:** Was fliegen London oder Schiphol? – Ich frage, weil hier gesagt wird, dass es keinen Flughafen mit solcher Kapazität gibt. Das ist sicherlich nicht richtig. Es gibt sehr viele große Flughäfen, die diese Kapazitäten schon lange haben.

Herr **Dr. Mörz:** Wir müssen zwischen Kapazität und Verkehrsaufkommen unterscheiden. Es gibt durchaus Flughäfen, die Kapazitäten von 80 Millionen haben. Nennen Sie mir bitte einen Flughafen, der 80 Millionen – –

(Abg. Michael Boddenberg: Atlanta hat 86 Millionen!)

– Dann müssen Sie berücksichtigen, dass die Airlines meistens ein eigenes Terminal haben und dass innerhalb des Flughafens ein eigener Flughafen besteht. Es sind in der Regel einzelne Terminals, in denen dieser Verkehr abgewickelt wird.

Vorsitzender: Herzlichen Dank. – Wir haben die Zeit aufgebraucht. Nun darf ich Herrn Wildhirt für den Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main das Wort erteilen. Bitte schön.

Herr **Wildhirt:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Der Frankfurter Flughafen ist einer der bedeutendsten Flughäfen nicht nur in Europa, sondern auch weltweit, und neben seiner Funktion als wichtiger europäischer und weltweiter Verkehrsknotenpunkt ist der Flughafen natürlich auch – das ist für uns als Planungsverband sehr wichtig – ein sehr bedeutender Wirtschafts- und Standortfaktor für 68.500 Menschen.

Damit der Flughafen angesichts der erwarteten Steigerung der Passagierzahlen dieser herausragenden Rolle gerecht werden kann, soll die Kapazität im Wesentlichen durch den Bau der neuen Landebahn und eines dritten Terminals zukunftsgerecht gesteigert werden. Die Kapazität des Flughafens liegt bei Nichtausbau bei knapp 500.000 Flugbewegungen, wie es in den vorausgegangenen Planungsprozessen deutlich geworden ist, und im Falle eines Ausbaus im Jahre 2015 bei 628.000 und im Jahre 2020 bei 720.000 Flugbewegungen.

Schon jetzt liegen Prognosen von EUROCONTROL für den Planungshorizont bis 2025 vor, die ein durchschnittliches jährliches Wachstum in Europa zwischen 2,7 und 3,7 % und eine Steigerung des Luftverkehrs von 2005 auf 2025 um den Faktor 1,7 bis 2,1 vorhersagen. Deshalb muss man sich die Frage stellen, ob nicht auch für die Änderung des LEP 2000 eine bis ins Jahr 2025 blickende Verkehrsprognose möglich oder nötig gewesen wäre.

In dem dem Ausbau des Flughafens vorgeschalteten Mediationsverfahren wurde ein aus fünf Bestandteilen bestehendes Mediationspaket vereinbart, dessen Bestandteile nach Meinung der Mitglieder der Mediationsgruppe untrennbar miteinander verbunden sind. Dieses Paket enthält die Elemente Optimierung des vorhandenen Systems, Kapazitätsausbau durch Ausbau, Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Pakt und Einbindung des Regionalen Dialogforums. Der Planungsverband hat in seiner Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren gerade dieses Mediationspaket begrüßt.

In Anbetracht der im Erläuterungstext zur LEP-Änderung genannten großen Zahl von vom nächtlichen Fluglärm betroffenen Menschen kommt dem Nachtflugverbot eine zentrale Rolle im Mediationspaket zu. Aufgrund dieser zentralen Rolle wäre unserer Meinung nach die Festsetzung nicht als Grundsatz, sondern als Ziel im LEP aufzunehmen.

Sowohl im Mediationsverfahren als auch im Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren und auch im LEP-Änderungsverfahren ist ausführlich dargelegt worden, dass mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens eine deutliche Stärkung des Wirtschaftsstandortes einhergeht. So werden bei Realisierung des Ausbaus im Jahre 2015 etwas 57.000 mehr direkte, indirekte und induzierte Arbeitsplätze als bei Nichtausbau prognostiziert. Auf Hessen bezogen sollen es 34.000 mehr sein, und für den Regierungsbezirk Darmstadt werden es wohl rund 32.500 mehr Beschäftigte vorhergesagt.

Diesen von uns allen willkommenen positiven wirtschaftlichen Effekten stehen leider auch negative Begleiterscheinungen gegenüber. Im Raumordnungsverfahren und im

LEP-Änderungsverfahren wurde dargelegt, dass eine Nordwestlandebahn von allen diskutierten Ausbauvarianten die geringsten negativen Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und Natur haben würde. Dennoch sind nach den Unterlagen zum LEP-Änderungsverfahren durch die Erweiterung des Flughafens erhebliche Umweltauswirkungen auf den Aspekt Mensch, Flora, Fauna, Boden und Luft zu erwarten. Hier gilt es, eine sorgfältige Abwägung der positiven und negativen Folgen des Ausbaus und möglichst auch unter Einbeziehung der Entwicklung über 2020 hinaus, soweit wir das im Einzelnen heute schon können, vorzunehmen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Wildhirt. – Gibt es Fragen an Herrn Wildhirt? – Das ist nicht der Fall. Dann können wir diesen Komplex abschließen. Wir werden Sie noch einmal zu den Tagesordnungspunkten 3, 4 und 5 hören.

Nun darf ich Herrn Prof. Dr. Führ vom Rhein-Main-Institut in Dreieich das Wort erteilen.

Herr Prof. **Dr. Führ:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich unterrichte an der Hochschule in Darmstadt und möchte die Ausführungen von Herrn Mörz präzisieren und veranschaulichen. Ich möchte Ihnen deutlich machen, in welcher Weise die Arbeitsplatzprognosen von den Prognosen zur Luftverkehrsentwicklung abhängig sind und dass die Arbeitsplatzprognosen äußerst problematisch sind.

(siehe auch Anlage 1)

Ich möchte mir die realen Passagierzahlen anschauen und diese den Prognosen gegenüberstellen. Und die Erklärung dafür, dass die Prognosen selbst auf kurze Zeit so eklatant abgewichen sind, liegt in einem Phänomen des Strukturwandels, und der wirft die Frage auf, ob Prognosen überhaupt geeignet sind, für eine solch langfristige Planungsentscheidung, wie wir sie hier mit dem Landesentwicklungsplan programmieren, eine tragfähige Grundlage zu bilden.

Zur Veranschaulichung habe ich einen Artikel aus der „FAZ“ gewählt; dieser ist vor einem Monat erschienen. Dort sehen Sie einen Blick auf die Passagierzahlen.

Für die Entscheidungsfindung hier im Landtag spielte der Mediationsbericht eine ganz zentrale Rolle. Als dieser erschien, ist man von einer Wachstumsrate von 5 % ausgegangen. Das hat zum damaligen Zeitpunkt auch gestimmt. Wenn man dies für die Zukunft fortschreibt, sieht man, dass das damals Vorhergesagte bislang nicht eingetreten ist. Jetzt könnte man sagen, dass es einige überraschende Entwicklungen in der Zwischenzeit gegeben hat, und insofern stellt sich die Frage, wie es mit den Prognosen, die dem Landesentwicklungsplan zugrunde liegen – diese sind ja später erstellt worden –, ausschaut.

Ich habe hier die öffentlich zugängliche Prognose von Intraplan (G8), von Herrn Dr. Schubert verantwortet, dargestellt. Diese ist am 30.06.2004 unterzeichnet worden und sah für das Folgejahr ein Fluggastaufkommen von 56,3 Millionen Passagieren vor. Real waren es aber nur 52,2 Millionen Passagiere. Das heißt, schon bei 18 Monaten Prognosehorizont ist die Abweichung mehr als signifikant.

Für 2010 waren 70,7 Millionen Passagiere angesetzt. Jetzt gibt es eine neuere Prognose, die von der Methodik her unverändert ist. Und die Methodik beruht – verkürzt gesagt – darauf, dass Entwicklungen in der Vergangenheit für die Zukunft fortgeschrieben werden. Genau das ist problematisch. Und dies gilt vor allen Dingen dann, wenn man bei einem Nichtausbau annimmt, dass der Frankfurter Flughafen quasi „abrutscht“. Die Annahme Hub-Funktion ist unteilbar. Dann haben wir sozusagen dieses schöne Delta.

Die Arbeitsplatzprognose basiert auf der Differenz zwischen dem angenommenen Wachstum und Rückgang bei Nichtausbau. Erinnern Sie sich einmal daran: Im Mediationsbericht ist man von plus 250.000 Arbeitsplätzen ausgegangen. Das ist natürlich ein unschlagbares Argument,

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Wenn es stimmt!)

aber davon sind wir inzwischen ein Stück weit entfernt.

Hinsichtlich der Phänomene des Strukturwandels möchte ich Folgendes aufzeigen: Was man damals bei der Mediation vielleicht ahnen, aber nicht wissen konnte, war die rasante Entwicklung der Billigflieger; die kennen wir jetzt aber. Wir wissen auch, dass sich der Markt verändert hat, dass es eben andere Segmente gibt. Und an diesen Segmenten hängen auch unterschiedliche Arbeitsplatzzahlen. Es macht eben einen Unterschied, ob das Wachstum am Frankfurter Flughafen durch Billigflieger oder durch das klassische Geschäftsmodell der Lufthansa aus den Neunzigerjahren des letzten Jahrhunderts generiert wird.

Das schlägt sich nämlich auf die Strategien der Luftverkehrswirtschaft durch. Bei der Mediation ging man davon aus, dass die Hub-Strategie sozusagen eine große Mega-Hub-Philosophie ist. Inzwischen weiß man, dass die Hub-Funktion teilbar ist. Das ist eine ganze zentrale Annahme. Wenn man nämlich sagt – so hat man es in der Mediation gesagt –: „Es gibt Frankfurt entweder als Hub oder nicht als Hub“, dann ist klar, dass der Nichtausbau zur Abstufung in die zweite Liga führt. Inzwischen wissen wir, dass es möglich – und vielleicht betriebswirtschaftlich vorteilhaft ist – ist, mit mehreren vernetzten Meso-Hubs zu agieren, und die Lufthansa tut das auch; Frankfurt und München sind bereits Realität. Nun kann man darüber spekulieren, ob das wieder zurückkommen wird. Aber das ist Spekulation. Zürich zählt inzwischen auch zu einem solchen Netz. Vielleicht gilt das international auch einmal für Berlin Brandenburg.

Herr Mörz hat gerade gesagt, Prognosen sind sehr problematisch. Ich möchte dem Hessischen Landtag dringend anraten, eine andere Methode zu wählen, um in die Zukunft zu schauen. Diese Methode möchte ich ganz kurz aufreißen, nämlich die Szenario-Technik. Da werden verschiedene Annahmen bzw. Elemente zu unterschiedlichen Entwicklungsszenarien zusammengeführt. Solche Szenarien gibt es auch. Sie sind von der Luftverkehrswirtschaft erstellt, allerdings nicht im Netz verfügbar. Sie sind sozusagen erhältlich.

Deutlich ist, dass man unterschiedliche Entwicklungen erkennen kann. Denn es muss nicht genau so kommen, wie man es jetzt in der Prognose zugrunde gelegt hat. Es ist für eine politische Entscheidung, die das Wohl der Region und des Landes in den Mittelpunkt stellt, sehr wichtig, dass man die Gestalt und Gestaltungsmöglichkeiten sowie

die Einflussnahmen erkennen kann. Dann kann man die gesamte Bandbreite in die Entscheidung aufnehmen.

Typisch bei dieser Szenario-Technik ist Folgendes: Es gibt ein Trend-Szenario, ein positives sowie ein negatives Extrem-Szenario. Daraus ergibt sich auch, dass wir eine gewisse Bandbreite in den Aussagen haben.

Ich komme zu einer Zusammenfassung und somit zum Schluss: Szenarien öffnen den Blick für mögliche Zukünfte. Es gibt nicht nur eine Zukunft, die unser Schicksal ist, dem wir sozusagen hilflos ausgeliefert sind. Sie zeigen Entwicklungspfade auf, und zwar in Abhängigkeit von den Annahmen. Und sie geben ein Gefühl für Handlungsbedarfe und Handlungsmöglichkeiten, und das ist ein Aspekt, den man meiner Meinung nach im Landtag suchen sollte. Und schließlich sind Szenarien insbesondere bei langfristigen Entscheidungen relevant.

Damit kommen wir zu der Frage, was Prognosen leisten können. Zum Wesen der Prognose gehört – das hat Herr Mörz schon gesagt –, dass sie falsch ist. Das ist relativ banal. Die Frage ist nur, in welchem Grade sie falsch ist. Es gab in der Vergangenheit viele Prognosen, die in ihrem Erstellungszeitraum sehr plausibel waren. Die klassische Prognose ist die Pferdemitprognose. Zu Zeiten, als die Pferdekutsche vorherrschend war, gab es viele solcher Prognosen; ich habe einmal eine für England herausgegriffen.

1873 hat man gesagt: Wenn die Anzahl der Pferdekutschen – wie befürchtet werden muss – in gleichem Maße ansteigt, wird spätestens im Jahre 1961 ganz England mit einem Meter Pferdemit bedeckt sein. Wenn man diese Prognose auf London verengt, wird dies entsprechend früher eintreten.

Das heißt, wenn ein Strukturwandel ansteht, ist die Prognose, die in ihrem Entstehungszeitraum durchaus plausibel und methodisch sauber gerechnet war, wertlos, weil der Strukturwandel all diese Annahmen zu Makulatur macht. Und dass es einen Strukturwandel gibt, steht – denke ich – außer Frage; ich habe hier noch ein Zitat der Boston Consulting Group nach 9/11 aufgenommen.

Fazit: Punktprognosen in Zeiten des Strukturwandels sind aus meiner Sicht zur Planrechtfertigung untauglich. Aber der Landesentwicklungsplan stützt sich auf eine solche Punktprognose.

Jetzt spreche ich einmal explizit als Wissenschaftler: Wer sie als Wissenschaftler gleichwohl anbietet, handelt aus meiner Sicht unredlich. Denn er verspricht etwas an Genauigkeit, was er bei ernsthafter Selbstprüfung nicht halten kann. Und wer sich auf eine solche Prognose in Kenntnis dieser Defizite stützt, der muss sich die Frage stellen lassen, weshalb er das tut. Diese Frage will ich jetzt mal offenlassen und stattdessen eine Empfehlung formulieren: Das Rhein-Main-Institut empfiehlt, statt diese Prognose zugrunde zu legen einen Szenario-Prozess durchzuführen. Dabei muss man nicht alles neu erfinden. Man kann sich auf vorhandene Szenarien stützen. Aber man muss eine regionale Perspektive hinzufügen; bislang geschieht das eher global nach dem Motto „Luftverkehr auf der Welt“.

Aber was bedeutet das für die Region? – Das ist doch die Frage, die auch hier im Hessischen Landtag interessieren muss. Szenario-Fragen wären also: Erstens. Was bedeu-

tet der Strukturwandel für die wichtigsten Kunden von Fraport? Was sind die Strategien der Airlines, insbesondere die der Star Alliance? – Zweitens. Welche Konsequenzen hat das für Fraport?

Daraus resultiert die entscheidende Frage: Welche Schlussfolgerungen ergeben sich für die Entwicklung der Region?

Wenn man sich an eine Prognose kettet, dann ist man sozusagen den Annahmen, die in der Prognose versteckt sind, ausgeliefert. Das ist weder politisch noch für die Entwicklung des Landes klug. – Damit bedanke ich mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ihr Vortrag führt mich zu der Aussage: Am besten machen wir gar keine Prognosen. – Ich sage das bewusst ein bisschen ketzerisch, um auf zwei oder drei konkrete Beispiele einzugehen.

Sie haben die Pferdemitprognose von 1873 angesprochen. Ich spreche eine etwas jüngere Prognose an, nämlich die, die sich mit der Entwicklung des Frankfurter Flughafens beschäftigt hat, als man über den Ausbau 18 West diskutiert hat. Meiner Kenntnis nach ist es dort so gewesen, dass die Prognosezahlen, die man seinerzeit auf der Grundlage der Prognosemethodik, die Sie eben kritisiert haben, vorausgesagt hat, deutlich übertroffen worden sind. Dies gilt in jeder Hinsicht, also sowohl in Bezug auf die Verkehrsbewegungen als auch in Bezug auf die Arbeitsplatzzahlen. Wie leiten Sie daraus – ich unterstelle, dass Sie wissen, dass das so war – die Aussage ab, dass die heute angewandte Prognosetechnik an der Stelle unredlich ist?

Herr Prof. **Dr. Führ**: Der entscheidende Unterschied liegt darin, dass es in den Siebzigerjahren das Phänomen der Staats-Airlines gab. Da ist man als Deutscher mit der Lufthansa geflogen. Das war irgendwo selbstverständlich. Und der Markt war vergleichsweise stabil.

Das ist jetzt anders. Wir haben die Billigflieger auf dem Markt, die den Markt total aufgemischt haben. Wenn Sie in die nicht veröffentlichten Szenarien der Luftverkehrswirtschaft hineinschauen, dann werden Sie feststellen, dass das Wachstum in allen Szenarien – ich kann sie Ihnen zeigen; ich habe sie dabei – bei den Billigfliegern und nicht bei dem Geschäftsmodell, das im Moment am Frankfurter Flughafen vorherrschend ist und auch die Qualität am Frankfurter Flughafen ausmacht, stattfindet. Wenn Sie sich das vor Augen führen, dann wird sich Ihnen die Frage stellen, ob es im Interesse von Lufthansa ist, eine große Kapazität zu haben, die Billigflieger hier vor Ort und nicht in Hahn zur Konkurrenz macht. Das könnte Auswahlentscheidungen, die Herr Mörz hier thematisiert hat, in einem ganz anderen Licht darstellen.

Solche Aspekte gilt es zu bedenken, bevor man sagt: „Das wird so kommen, wie es in der Prognose steht; plus/minus 5 %.“ Ich glaube, wir befinden uns in einer Situation, in der ein grundlegender Strukturwandel zu beobachten ist, und das unterscheidet die heutige Situation von der damaligen.

Abg. **Michael Boddenberg**: Da Sie die Lufthansa angesprochen haben, stelle ich im Bewusstsein, dass Sie das als etwas ketzerisch oder zumindest ironisch auffassen werden, folgende Frage: Sie wissen, dass Lufthansa ein massives Interesse hat, den Flughafen in seiner Kapazität zu erweitern. Ist es so, dass sich Lufthansa zukünftig als Billigflieger geriert?

Herr Prof. **Dr. Führ**: Ich würde Ihnen empfehlen, diese Frage an Lufthansa zu richten.

Abg. **Dieter Posch**: Sie empfehlen uns, an die Stelle von problematischen Prognosen Szenarien zu setzen. Sie haben versucht, dies an einem Beispiel deutlich zu machen. Sie haben gesagt, es hat eine Veränderung stattgefunden. Die Hub-Funktion ist relativiert. An die Stelle treten Punkt-zu-Punkt-Flüge. Wer sagt Ihnen denn, wie lange solch ein Szenario Bestand hat?

Es kann doch genauso gut passieren, dass ein Konsolidierungsprozess innerhalb der Billigflieger eintritt. Dann haben Sie die gleiche Situation, wie wir sie vor 20 Jahren hatten. Dann haben Sie einige Airlines, die zu der Strategie zurückkommen, die Hub-Funktion zu stärken. Welchen wissenschaftlichen Wert haben denn solche Szenarien? – Ich habe fast den Eindruck, es entspricht der Empfehlung, wir sollen ein Gefühl für Handlungsbedarf entwickeln.

Herr Prof. **Dr. Führ**: Die Frage ist durchaus berechtigt, Herr Posch. Es gibt keine Sicherheit in der Zukunft. Und wer meint, sie in Prognosen zu finden, der liegt ganz sicher falsch; das ist klar. Die Frage ist, wie man auf einer wissenschaftlich abgesicherten Basis verschiedene Entwicklungen in den Blick nehmen kann.

Aus meiner Sicht ist das Interesse der Kunden das Entscheidende. Kein Kunde will umsteigen. Den Anreiz, wo immer es möglich ist, Point-to-Point-Angebote wahrzunehmen, können wir als Konstante annehmen. Geschäftsmodelle, die das anbieten, haben aus Sicht des Kunden und seiner Bequemlichkeit immer einen Vorteil. Ob demgegenüber ein Hub oder ein mehrfaches Ansteuern von Hubs so viel kostengünstiger ist, dass dieser Vorteil aufgewogen wird, wird die Zukunft zeigen. Aber meiner Antwort dazu ist: Es ist eine hohe Wahrscheinlichkeit.

Die Entwicklung bei den Flugzeugbestellungen zeigt es auch: Was verkauft denn Boeing im Moment? – Flugzeuge, die speziell für Point-to-Point-Verkehre gut geeignet sind. Von daher geht zumindest die Erwartung der Nachfrager in die Richtung. Ich will nicht sagen, dass das die Zukunft ist. Ich möchte nur sagen, man soll zur Kenntnis nehmen, was dort Szenarien vorhanden ist. Man sollte auf dieser Grundlage, aber nicht auf der Grundlage einer Black-Box-Prognose eine Entscheidung treffen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Sie haben vorhin das Delta zwischen einer Entwicklung bei Nichtausbau und einer prognostizierten Entwicklung bei Ausbau in Bezug auf die Passagierzahlen gezeigt. Dazwischen liege die Differenz der Arbeitsplatzprognosen. Sie haben die Prognosen für die Flugbewegungen als falsch bezeichnet.

Wie beurteilen Sie die Arbeitsplatzprognosen, über die mit sehr unterschiedlichen Zahlen gesprochen wird?

Herr Prof. **Dr. Führ**: Soweit die Arbeitsplatzprognosen von Luftverkehrsentwicklungen abhängig sind – das sind alle, die ich kenne –, schlagen sozusagen Fehler in der Prognose unmittelbar auf die Arbeitsplatzprognose durch, und deswegen war es mir so wichtig, diesen Punkt hier herauszuarbeiten.

Abg. **Michael Boddenberg**: Sie haben eben die Geschäftspolitik von Boeing angesprochen; bei Airbus gibt es eine andere Geschäftspolitik. Da Boeing feststellte, dass die Anzahl der Orders für den großen Airbus massiv anstieg, rüstet man die 747 nach, um möglichst schnell ein gleichwertiges Produkt am Markt zu haben. Ist Ihnen das bewusst?

Herr Prof. **Dr. Führ**: Man muss hier differenzieren. Es gibt bestimmte Linien – Transatlantiklinien –, bei denen es Sinn macht, solche großen Flugzeuge anzubieten; das ist klar. Die Zukunft in Europa wird aber in einem vernetzten Luftverkehrssystem von Meso-Hubs bestehen. Das ist meine Einschätzung der Entwicklung.

(Abg. Gottfried Milde (Griesheim): Ist das eine Annahme oder eine Prognose?)

Wenn wir einen Szenario-Prozess machen würden, dann könnten wir bestimmte Annahmen modellieren und sagen: „Wenn das so eintritt, dann wird die Geschichte so sein.“ Meine Überzeugung ist: Sowohl Fraport als auch Lufthansa sind diese Szenarien bekannt. Und deswegen fände ich es angemessen, sie auch hier in die Debatte einzubringen und zur Grundlage zu machen. Das halte ich eigentlich für selbstverständlich.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Prof. Führ. Wir sind somit am Ende der Präsentation. – Als Nächstes spricht Herr Treber in Vertretung für Herrn Oeser.

Herr **Treber**: Meine Damen und Herren! Ich darf mich zunächst für die Einladung bedanken. Ich vertrete hier Herrn Oeser, der schwer erkrankt ist. Ich möchte versuchen, aus dieser Sicht einiges zu dem Thema zu sagen.

Eine grundsätzliche Bemerkung; ich gehöre zu denjenigen, die schon sehr lange in Sachen Flughafenerweiterung in Frankfurt tätig sind: Für uns aus der Region sind die Grenzen der Belastbarkeit eigentlich erreicht, und deswegen sind wir gegen einen weiteren Flughafenausbau.

Wir als Bundesvereinigung gegen Fluglärm müssen natürlich zur Kenntnis nehmen, dass man sich in der Mediation entsprechend darauf verständigt hat, und deswegen möchte ich im Folgenden zu den Punkten, die hier angesprochen sind – Luftverkehrsprognose, Luftverkehrsbedarf, Mediationsnacht, Nachtflugbeschränkungen, Nachtflugverbot – Stellung nehmen.

Eine grundsätzliche Bemerkung zu der Frage der Prognosen, die hier zugrunde liegen. – Es ist zunächst eine Prognose vorgelegt worden, die im Rahmen der Bearbeitung dessen, was im Erörterungstermin gesagt worden ist, erweitert worden ist, und es sind neue Zahlen vorgelegt worden.

Diese neuen Zahlen – das hat eben schon mein Vorredner deutlich gemacht – müssen kritisch hinterfragt werden. Denn es sind mit ihnen eine Menge Auswirkungen für die Bürger in der Region verbunden. Denn mehr Flüge bedeuten auch mehr Fluglärm und mehr zusätzliche Belastungen. Für meine Begriffe ist das alles zu kurz gedacht. Denn die Prognose hört mit dem Jahr 2020 auf. Was danach passiert, wird offengelassen, obwohl am 19. Januar dieses Jahres in der „FAZ“ schon in einem Artikel unter der Überschrift „Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau“ darüber spekuliert wird, wie es danach weitergehen soll. Ich halte es für einen eklatanten Mangel, dass heute über einen Landesentwicklungsplan gesprochen wird – dieser soll ja später beschlossen werden –, der die Zeit danach völlig ausblendet.

Der Flughafen und die Bürger in dieser Region müssen miteinander leben. Und das bedeutet für die Bürger in der Region: Sie müssen wissen, was zukünftig an weiteren Belastungen auf sie zukommt. Es geht nicht nur um die Belastungen, die durch den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens auf sie zukommen werden, sondern auch darum, was später vorgesehen ist.

Da dies nicht genügend berücksichtigt und erörtert worden ist, denke ich, dass die Voraussetzungen für diesen Landesentwicklungsplan – und darauf aufbauend den Planfeststellungsbeschluss – für den Frankfurter Flughafen nicht gegeben. Aus dem Grund sehen wir es sehr kritisch und lehnen es ab.

Jetzt möchte ich auf den vorgesehenen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm eingehen. Der Fluglärm ist ein ganz zentrales Problem, und die Bürger haben darunter zu leiden. Sie brauchen jetzt schon den Schutz. Deswegen ist es für uns ganz wichtig, dass es ein Nachtflugverbot geben muss, und zwar von 22 bis 6 Uhr und nicht dieses eingeschränkte Nachtflugverbot, wie es im Frankfurter Mediationsverfahren von 23 bis 5 Uhr vorgesehen ist.

Außerdem – das haben auch Untersuchungen wie z. B. die Belästigungsstudie vom RDF ergeben – müssen die Tagesrandzeiten besonders geschützt werden. Das ist die Zeit von 20 bis 22 Uhr, und das ist die Zeit von 6 bis 8 Uhr. Auch das muss unserer Ansicht nach geregelt werden. Da ist bisher nicht erkennbar, wohin es eigentlich gehen soll.

Wir wehren uns auch gegen Folgendes – das bezieht sich sowohl auf den Istzustand als auch auf die zukünftige Regelung –: Es kann nicht sein, dass es jede Menge Ausnahmeregelungen für die Nachtzeit gibt und dass diese ständig genehmigt werden. Wir haben zurzeit etwa 150 bis 200 Flugbewegungen pro Nacht, und dies wird sich in Zukunft nicht ändern, weil ein Großteil der Flüge in die Zeit zwischen 22 und 23 Uhr oder von 5 bis 6 Uhr hineingelegt werden soll. Das heißt, in diesen Zeiten ist die Bevölkerung durch diese hohe Anzahl der Flugbewegungen extrem belastet.

Außerdem sind damals im Rahmen der Mediation Empfehlungen im Hinblick auf Grenzwerte ausgesprochen worden, die bei der Novellierung des Fluglärmgesetzes

berücksichtigt werden sollten; dies gilt auch im Hinblick auf den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens und dem Schutz der Nachtruhe, den man erreichen wollte. Wir als Bundesvereinigung gegen Fluglärm müssen jetzt feststellen, dass diesen Empfehlungen aus dem Mediationsverfahren bei dem neuen Fluglärmsgesetz, das am 16. Dezember im Bundestag verabschiedet worden ist, nicht gefolgt worden ist. Deswegen stellt sich als entscheidende Frage – diese muss auch beantwortet werden –: Was bedeutet denn eigentlich dieses neue Fluglärmsgesetz im Hinblick auf den Schutz der Bevölkerung im Istzustand, und wie wird sich das nach der vorgesehenen Erweiterung auswirken? – Ich denke, es ist sehr wichtig, dass die Vertreter der Landesregierung hier erklären, was dieses neue Fluglärmsgesetz bedeutet und ob darüber hinaus weitergehende Regelungen möglich sind. Damit meine ich das Nachtflugverbot sowie die Maßnahmen, die im Rahmen der Mediation in Sachen Anti-Lärm-Pakt festgelegt worden sind.

Ich möchte auch auf das eingehen, was vorhin von Herrn Schölch gesagt worden ist. Er hat nämlich gesagt, die Fraport hat schon bestimmte Dinge gemacht. Ferner hat er das 10-Punkte-Programm sowie das Casa-Programm genannt. Ich frage mich aus Sicht der betroffenen Bevölkerung: Was ist bisher eigentlich erreicht worden? – Es ist viel zu wenig und für die Bevölkerung nicht ausreichend.

Man kann auch einen Vergleich zu einem Mediationsverfahren ziehen, das in Wien gemacht wurde und über fünf Jahre dauerte. Der entscheidende Unterschied zu der Situation hier in Frankfurt ist, dass sich der dortige Flughafen schon während dieses Verfahrens dazu bereit erklärte, schon im Istzustand bestimmte Schritte zur Reduzierung des Fluglärms einzuleiten. Das vermisste ich hier in Frankfurt.

Ich möchte ganz grundsätzlich folgende Abschlussbemerkung machen: Es kommt entscheidend darauf an, dass der Hessische Landtag und die Wirtschaft erkennen, dass aufgrund dieser ganzen Vorgeschichte – wir reden hier ja nicht über eine völlig neue Flughafenerweiterung; es gab bereits massive Auseinandersetzungen in der Region, als es damals darum ging, den Bau der Startbahn West durchzusetzen – die Grundsätze einer nachhaltigen Entwicklung hier in der Rhein-Main-Region beachtet werden. Das bedeutet, dass man nicht nur einseitig die wirtschaftliche Entwicklung und die Schaffung von Arbeitsplätzen propagiert, sondern dass auch Themen wie Schutz der Umwelt, Förderung der Lebensqualität sowie Sicherung und Risikominimierung gleichwertig zu betrachten sind und dass dies in der praktischen Umsetzung entsprechend berücksichtigt wird.

Ich denke, sowohl die Hessische Landesregierung als auch die Fraport AG und die Luftverkehrswirtschaft sind aufgefordert, in einen umfassenden Dialog mit der Bevölkerung, den Kommunen und den Verbänden zu treten und ihre Arbeit und ihre Pläne offen und transparent zu kommunizieren. Das heißt im Hinblick auf das Mediationsverfahren und RDF, dass es ganz wichtig ist, dass diese Aspekte im weiteren Verfahren berücksichtigt und besser umgesetzt werden, als es zurzeit der Fall ist.

Abg. Michael Boddenberg: Herr Treber, inwieweit beschäftigen Sie sich als Bundesvereinigung gegen Fluglärm auch mit anderen Lärmquellen? Was bedeutet es, statt zu fliegen andere Verkehrsmittel zu nutzen? – Wir haben mittlerweile auch in Deutschland schnelle Züge. Gibt es in Ihren Reihen auch mit anderen Lärmvereinigungen Diskussio-

nen darüber? Wird mehr Zug gefahren, wenn weniger geflogen wird, und was bedeutet das für die Lärmentwicklung? – Wir haben fast vor der Haustür die Trasse Köln–Frankfurt, und in ihrer Nähe leben viele lärmgeplagte Anwohner. Diskutieren Sie darüber, oder fordern Sie schlicht weniger Mobilität?

Zweitens. Sie haben von einer sehr strikten Forderung hinsichtlich des Nachtflugverbots gesprochen. Sie fordern ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. „Acht Stunden kein Flug“, lautet Ihre Forderung. Sie sagen dazu, dass Sie in den Tages- und Nachtrandzeiten von 20 bis 22 Uhr und von 6 bis 8 Uhr ebenfalls deutliche Reduzierungen erwarten. Können Sie in etwa beschreiben, was das heißt?

Wir haben heute eine Kapazität von 83 Slots im Mittel oder in der Spitze in Frankfurt am Main. Was ist für Sie in diesen Randzeiten entscheidend: auch das Einzelschallereignis? Oder wären Sie mit 40 bis 50 Flugbewegungen mit leiseren Fluggeräten einverstanden? Oder wären Sie mit Blick auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts damit einverstanden, dass in der Zeit von 22 bis 6 Uhr geflogen würde, um nicht so massiv in die Randzeiten zu gehen?

Herr **Treber**: Wir als Bundesvereinigung gegen Fluglärm sehen nicht nur den Fluglärm. Wir wollen nicht nur, dass der Fluglärm reduziert wird, sondern sind prinzipiell für eine Reduzierung des Lärms, der zum einen aus dem Straßen- und Schienenverkehr und zum anderen aus Industrie- oder Nachbarschaftslärm resultiert. Deswegen diskutieren wir diese Fragen.

Wir arbeiten ganz eng mit dem Deutschen Arbeitsring für Lärmbekämpfung oder z. B. mit dem Verkehrsclub Deutschland oder Initiativen, die sich gegen den Straßenlärm wenden, zusammen. Ferner arbeiten wir mit einer Bundesvereinigung zusammen, die sich gegen den Schienenlärm wendet.

Bundesweit wollen wir – das gilt auch hier für den Frankfurter Flughafen –, dass der Lärm reduziert wird. Das bedeutet, man muss eine Gesamtbetrachtung des Lärms vornehmen. Man darf also keine Teilung in unterschiedliche Lärmarten, die es gibt, vornehmen; das ist eine Forderung, die wir schon stellten. Ein entscheidender Punkt ist – hier sind das Land Hessen, der Frankfurter Flughafen und die Städte und Gemeinden gefordert –, dass wir uns dafür einsetzen, dass es eine kommunale Lärminderungsplanung gibt. Der Flughafen ist aufgrund einer entsprechenden EU-Richtlinie sowieso verpflichtet, für einen Bereich einen Plan vorzulegen und an der Reduzierung zu arbeiten. Das sind Dinge, die zusammengehören und die wir zusammen sehen.

Zu der Frage, ob ich für eine Verringerung der Mobilität bin. Ich erkenne an, dass es in unserer Gesellschaft ein Bedürfnis nach Mobilität gibt. Ich denke aber, dass es die Forderung an die Gesellschaft insgesamt gibt – auch an die Wirtschaft und an die Politik –, an intelligenteren Mobilitätskonzepten zu arbeiten. Diese gilt es umzusetzen, und das fehlt mir hier.

Es fehlt z. B. ein integriertes Gesamtverkehrskonzept, und zwar nicht nur bezogen auf die Bundesrepublik Deutschland. Es muss vielmehr EU-weit und in einem weiteren Schritt sogar weltweit organisiert werden. Daran muss gearbeitet werden. Ich weiß, dass es weit in die Zukunft reicht, aber das ist notwendig. Es kann nicht sein, dass man

weiterhin versucht, auf den eingetretenen Pfaden weiterzugehen und entsprechend weiterzumachen.

Jetzt zum Nachtflugverbot und zum Schutz der Tagesrandzeiten. Ich habe vorhin schon deutlich gemacht, dass die Lärmbelastung in der Zeit von 22 bis 6 Uhr im Moment sehr hoch ist. Ich kann mich daran erinnern, dass wir 1984, also nach Inbetriebnahme der Starbahn West, hier in der Nacht etwa 40 bis 50 Flugbewegungen hatten; ich meine die Zeit von 22 bis 6 Uhr. Heute haben wir pro Nacht zwischen 150 und 200 Flugbewegungen. Das, was ich Ihnen jetzt schildere, ist kein individuelles Erlebnis, sondern das sagen Ihnen ganz viele Bewohner aus der Rhein-Main-Region: Es passiert sehr oft, dass man um 3 Uhr in der Nacht aufgrund eines Fliegers, der abhebt, aus dem Schlaf gerissen wird, und dann kommt drei Minuten später der nächste Flieger. Das geht dann eine Stunde so weiter. Dann kann man nicht mehr einschlafen.

Das heißt also, die Nachtruhe ist kaputt, und das Ruhebedürfnis der Menschen – sie sollen ja am nächsten Tag wieder gut arbeiten – wird nicht mehr befriedigt. Denn sie können nicht schlafen.

Hier müssen Politik und Wirtschaft anerkennen, dass es noch andere Bedürfnisse als Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze gibt. Es ist auch einen Schutz der Bevölkerung nötig, und insbesondere muss die Nachtruhe geschützt werden.

Zu den Tagesrandzeiten. Ich bin nicht der Auffassung, dass zu diesen Zeiten grundsätzlich nicht mehr geflogen werden soll. Aber die Anzahl der Flüge muss auf das reduziert werden, was unbedingt notwendig ist. Ich meine, auch das ist durch das Gerichtsurteil zu Leipzig/Halle bzw. Schönefeld in gewisser Weise vorgegeben worden, und in dem Sinne sind sowohl die Luftverkehrsgesellschaften als auch der Flughafen verantwortlich, noch einmal genau zu überprüfen, welche Flüge in diesen Tagesrandzeiten notwendig sind bzw. auf welche man verzichten kann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Treber, Sie haben darauf abgehoben, dass in der Region schon seit längerer Zeit – wir wissen das ja auch – über die mit dem Flughafen ausbau verbundenen Probleme und Belastungen diskutiert werden. Das Mediationsverfahren war ein Anlauf, um zu versuchen, zumindest die Konflikte besser als in der Vergangenheit zu managen. Jetzt stellt sich die Frage, ob man mit dem Mediationsverfahren diese Konflikte zwischen den verschiedenen Beteiligten im Sinne der Region auflösen kann. Vor dem Hintergrund, dass im Mediationsverfahren in Zahlen geronnene Zusagen wie beispielsweise Lärmgrenzen genannt wurden, die jetzt nach meinem Empfinden in der Landesentwicklungsplanung in der Form nicht mehr wiederfinden, frage ich, ob sich die Bevölkerung jetzt nicht wundern muss.

Herr **Treber:** Ein ganz entscheidender Kritikpunkt am Mediationsverfahren in Frankfurt ist folgender: Bevor man das Mediationsverfahren startete, nahm man keine Konfliktanalyse vor. – Ich möchte daran erinnern, dass es damals ziemlich gewalttätige Auseinandersetzungen gegeben hat, um den Bau der Starbahn West durchzusetzen. Es hat auch Versprechen von Politikern wie dem damaligen Ministerpräsidenten Börner gegeben, dass kein weiterer Baum mehr fallen werde. Auch der frühere Ministerpräsi-

dent Eichel hat in einem Brief an Walldorfer Bürger erklärt, mit dem Bau von Cargo City Süd sei am Flughafen Schluss. Trotzdem ist ständig weitergebaut werden.

Deswegen denke ich: Wenn man einen aufrichtigen Dialog zwischen der Region und dem Flughafen organisieren will, dann muss man das anders anpacken und aus den Fehlern, die hier gemacht worden sind, lernen und dieses Instrumentarium Mediation noch einmal entsprechend überprüfen.

Das gilt insbesondere im Hinblick auf die Frage von Herrn Kaufmann zu den Prognosen. Meiner Meinung nach kann die Bevölkerung nicht mehr nachvollziehen, dass zuerst gesagt wurde, wir bräuchten 120 Flugbewegungen in der Stunde, um auf 660.000 Flugbewegungen zu kommen, dass dann aber kurze Zeit später eine weitere Prognose mit entsprechenden Steigerungen vorgelegt wurde. Ferner konnte man in der Zeitung lesen, dass darüber hinaus nachgedacht und geplant wird.

Das stößt auf großes Unverständnis, und es ist nicht dazu angetan, diese Konflikte, die es in der Vergangenheit gegeben hat, zu beheben. Das ist auch im Hinblick auf das gesamte Verfahren belastend, und es herrscht nach wie vor ein tiefes Misstrauen gegenüber der Politik, gegenüber dem Flughafen und gegenüber den Luftverkehrsgesellschaften.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Treber. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen, und wir haben das Zeitkontingent aufgebraucht.

Ich darf nun Herrn Dr. Fränkle von der AirLog GmbH das Wort erteilen.

Herr **Dr. Fränkle:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich denke, ich bin eingeladen worden, um Ihnen zu erläutern, warum es heute in Frankfurt und auf anderen Flughäfen Nachtflüge gibt, wie man diese verlagern kann und welche Folgen sich daraus für die betroffenen Fluggesellschaften ergeben. Dazu habe ich an zwei Gutachten mitgearbeitet. Zum einen ist das sogenannte Jünemann-Gutachten zu den verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen einer Einführung eines Nachtflugverbotes. Zum anderen ist es das im Auftrag des Regionalen Dialogforums erstellte Gutachten „Praxisorientiertes Verlagerungskonzert zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt“. Ich unterstelle, dass Ihnen diese Gutachten bekannt sind, und daher möchte ich mich diesbezüglich kurz fassen.

Grundsätzlich existieren Betriebseinschränkungen auf jedem Flughafen der Welt und werden von Zeit zu Zeit verändert. In diesem Zusammenhang sind auch die geplanten Maßnahmen in Frankfurt zu sehen. Die Airlines planen ihren Flugbetrieb innerhalb der gesetzlichen Grenzen und optimieren damit ihren Flugbetrieb nach wirtschaftlichen und verkehrlichen Zielen. Das ist eine Aufgabe, die zum Tagesgeschäft der Airlines gehört, und zwangsläufig sind die Airlines, die einen Flughafen verstärkt nutzen und/oder dort ihren Wartungsstandort betreiben, von einer entsprechenden Änderung der Betriebszeiten überproportional betroffen.

In Bezug auf Frankfurt haben wir untersucht, welche Airlines betroffen sind, und dabei haben wir uns verschiedene Verkehrssegmente angeschaut. Das sind erst einmal das

klassische Linienverkehr, der ganze Bereich Touristik, die Nachtluftpost, der Bereich Luftfracht, Integrater und die sonstigen Flugbewegungen. Ich möchte hier nur kurz pointiert auf die verschiedenen Segmente eingehen, ihre Bedeutung und die Auswirkungen für die Betroffenen darstellen.

Im klassischen Linienverkehr finden nach meiner Abfrage des Flugplans zurzeit sieben Starts und 14 Landungen planmäßig in der Mediationsnacht statt; ich beziehe mich im Folgenden stets auf die Mediationsnacht und planmäßige Flugbewegungen. Bei diesen sieben Starts ist es primär die Qantas, die täglich über Singapur nach Sydney fliegt. Ansonsten sind es relativ viele Streuverkehre mit einer geringeren Frequenz, die unserer Einschätzung nach zum Großteil aufgrund der Kapazitätsengpässe am Tage stattfinden. Hier wäre also bei einer Vergrößerung der Tageskapazität eine zeitliche Verschiebung dieser Flugbewegungen in die Tages- oder Nachtrandstunden problemlos möglich.

Bei den touristischen Verkehren – primär bei der Condor – ist das Ganze ein bisschen anders zu sehen. An Flugbewegungen finden pro Woche ca. 31 Starts und 50 Landungen planmäßig statt. Davon entfallen 60 % des Anteils in der Mediation auf die Condor; dann kommen noch TUIfly.com, Air Berlin und LTU hinzu. Hier ist festzustellen, dass es hinsichtlich der Flugbewegungen morgens um 3.20 Uhr losgeht und dass die Flugzeuge möglichst effektiv eingesetzt werden. Das heißt, sie fliegen möglichst viele Stunden und sind nur wenige Stunden zwangsläufig in Frankfurt auf dem Boden. Es geht darum, das Fluggerät auszulasten. Hier ist gerade die Condor an den Standort gebunden. Frankfurt hat erst kürzlich in den Neuausbau der Wartungskapazitäten investiert, und eine Einschränkung der Betriebszeiten würde zwangsläufig die nutzbare Kapazität des Fluggeräts reduzieren. Das würde bedeuten: Um dasselbe zu produzieren, bräuchte man mehr Fluggerät, und das würde zu einer Kostensteigerung führen. Grundsätzlich ist es sicherlich machbar, aber es sind Kosten, die daraus resultieren. Man müsste zusätzliche Flugzeuge in Frankfurt stationieren, die dann schon ab 5 Uhr starten und bereits ab 23 Uhr landen würden, um dasselbe Flugprogramm fliegen zu können.

Bei den Nachtluftpostbewegungen hat sich in den Jahren eine deutliche Reduzierung abgezeichnet, sodass zurzeit noch vier Bewegungen in der Mediationsnacht des Nachtluftpostnetzes stattfinden; das sind 20 Bewegungen pro Woche. Das ist Hamburg–Frankfurt und nach Hamburg zurück sowie Tegel–Frankfurt–Tegel. Diese Flüge dienen zur Aufrechterhaltung der Servicequalität im Briefnetz der Deutschen Post World Net. Die zurückliegende Reduzierung des Nachtluftpostnetzes zeigt eigentlich, dass diese Flüge keine wesentliche Stütze für das Nachtluftpostnetz wären. Denn es wurde faktisch sehr reduziert, und man könnte diese Flüge räumlich verlagern oder komplett einstellen.

Bei den Frachterverkehren ist festzustellen, dass wir zurzeit 51 Starts und 15 Landungen planmäßig pro Woche in der Mediationsnacht haben. Davon entfallen ca. 60 Starts und zwölf Landungen auf die Lufthansa Cargo. Das heißt, über 80 % der Flugbewegungen in diesem Segment entfallen auf die Lufthansa Cargo. Hier ist ein deutliches Wachstum an Flugbewegungen zu verzeichnen gewesen. Ursache für diese Flüge ist der so genannte Transport im Nachtsprung, speziell nach Amerika, also Richtung Westen, um dort die Güter am frühern Morgen ausliefern zu können.

Wie sähen mögliche Maßnahmen für die Lufthansa Cargo bei Einführung eines Nachtflugverbotes aus? – Man könnte die Flüge zeitlich verschieben, also die überwiegende Mehrheit in die Tages- oder Nachtrandstunden verlagern. Und die Flüge, die aufgrund der Marktanforderung unbedingt über Nacht stattfinden müssen, würden von Köln oder Leipzig in der Nacht abgeflogen werden, und die entsprechenden Güter, die per Beiladung auf den Passagiermaschinen in Frankfurt ankommen, müssten auf der Straße zu dem jeweiligen Flughafen transportiert werden, wodurch sich erhöhte Aufwendungen ergäben. Das wären die primären Möglichkeiten für die Lufthansa Cargo.

Für die Integrater hat DHL erst kürzlich ein neues Hub in Leipzig aufgebaut. Insofern wird Frankfurt auch in der Nacht mit einem Flugzeug an Leipzig angebunden, um das Flugangebot – das Netz von DHL ist primär kontinental – in Frankfurt für die Interkontinentalstrecken zu nutzen. Hier existiert also eine nächtliche Flugbewegung. Bei Einführung eines Nachtflugverbots würde die Flugbewegung höchstwahrscheinlich genau außerhalb der Mediationsnacht stattfinden und insofern innerhalb der dann gültigen Grenzen optimiert. Es würde also ganz klar in der gesetzlichen Nacht stattfinden.

Weiterhin zu nennen ist FedEx, die zurzeit pro Woche 23 Starts und sechs Landungen in der Mediationsnacht durchführen. Die Anzahl dieser Flugbewegungen ist in letzter Zeit deutlich angestiegen. FedEx nutzt Frankfurt als Neben-Hub zu dem Haupt-Hub Charles de Gaulle in Paris. Die Flugbewegungen sind in weltweite Umläufe eingebunden, um das Produkt von FedEx – das ist die 9-Uhr-Auslieferung – zu garantieren. Hinsichtlich FedEx würden wir davon ausgehen, dass sie den Standort Frankfurt aufgeben und denselben Flugbetrieb z. B. in Köln oder Hahn abwickeln würden.

Die sonstigen – auch nicht unerheblichen – Flugbewegungen sind durch eine sehr hohe Individualität und Überführungsflüge gekennzeichnet. Das heißt, die individuellen privaten Flüge würden in die Randstunden verlagert werden, und Überführungsflüge, von denen hier primär Lufthansa und Condor betroffen sind, wären eine Einschränkung des Betriebes, da die beiden Unternehmen ihrem Wartungsstandort während der Nacht keine Flugzeuge zuführen könnten.

Das ist der kurz gefasst der Umfang der Flugbewegungen und die Möglichkeiten, die wir für die Unternehmen sehen, um ihren Flugbetrieb daran anzupassen. Die Folgen hatten wir jeweils für die Unternehmen in unseren Gutachten grob spezifiziert. Nun ist zu überlegen, ob diese Änderungen zumutbar sind oder nicht. Eine Priorität der betroffenen Airlines nehmen sicherlich die Lufthansa Cargo und die Condor ein. Dann kommen mit einigem Abstand die restlichen Airlines. – Für Ihre Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Abg. **Michael Boddenberg**: Haben Sie sich mit Entwicklungen auf anderen Flughäfen mit Hub-Funktion beschäftigt? Gibt es dort ähnliche Entwicklungen? Wie sieht es auf anderen Flughäfen in Deutschland und im internationalen und speziell europäischen Ausland aus?

Die Lufthansa hat vor wenigen Tagen skizziert, wie hoch sie den Arbeitsplatzverlust sieht; ich glaube, 7.000 wurden von Herrn Mayrhofer öffentlich diskutiert. Haben Sie sich damit beschäftigt, was die von Ihnen angesprochenen Verlagerungspotenziale, die

nicht nur die Lufthansa betreffen, an Arbeitsplatzverlust bedeuten? – Ich will damit nichts ansprechen, sondern lediglich wissen, ob Sie sich auch damit beschäftigt haben.

Herr Dr. Fränkle: Zur ersten Frage. Die Entwicklung auf anderen Flughäfen haben wir uns angeguckt. Wir haben uns die Flugmuster angeschaut, aber keine entsprechende Modellrechnung gemacht, was das bedeuten würde. Die Flugzeugumläufe sind vergleichbar. Zum Beispiel fliegt die Qantas von jedem großen europäischen Hub zur selben Zeit in derselben Nacht über Singapur nach Sydney. Insofern fliegen sie überall in der Nacht, um ihren Wellen- und Umsteigeknoten zu realisieren, und auch die Frachterverbindungen finden immer gleich statt, weil die Integrater diesen 9-Uhr-Lieferservice haben. Also, vergleichbar bewertet haben wir es nicht.

Zum Verlust von Arbeitsplätzen. Ich hatte es Ihnen für die Condor/Cargo Technik aufgezeigt, die hier ihren Wartungsstandort mit entsprechend vielen Mitarbeitern hat. Die Schwesterfirma der Condor, die Sun Express, führt keinen einzigen Flug in Frankfurt in der Mediationsnacht durch, weil sie aus der Türkei kommend die genau spiegelbildlichen Umläufe macht. Alle ausländischen Fluggesellschaften, die kein Flugzeug in Frankfurt stationiert haben, brauchen diese Nachtstunden eigentlich gar nicht. Das heißt, wenn wir von Arbeitsplatzverlagerung sprechen, betrifft das immer die aufgrund der Umläufe am Standort stationierten Crews und natürlich auch die Wartungsmannschaften.

Die Anzahl der Mitarbeiter der Condor/Cargo Technik haben wir abgeschätzt, aber ich kann Ihnen die genaue Zahl zurzeit nicht nennen.

Abg. Frank-Peter Kaufmann: Herr Fränkle, in Bezug auf das Nachtflugverbot stellt Lufthansa – da schließe ich Condor und Lufthansa Cargo ein – immer wieder die Forderung an die Politik, man solle wirtschaftlich notwendige Flüge auch in der Nacht erlauben. Jetzt frage ich Sie – Sie haben die Zahlen auch dargestellt –: Welche von den genannten Flügen wären in diesem Sinne wirtschaftlich notwendig, und wie könnten Sie eine solche Begrifflichkeit definieren? – Ich meine, eine Verschiebung um eine halbe Stunde, um außerhalb des Zeitfensters zu sein, ist sicherlich anders zu bewerten als die Zuführung zum nächtlichen Wartungspunkt. Könnten Sie in diesem Sinne eine Definition versuchen?

Herr Dr. Fränkle: Das ist eine schwierige Frage. Aus meinem technischen, nicht juristischen Verständnis könnte ich Folgendes ableiten: Wenn mir ein Jurist sagen würde: „So und so viel Prozent vom Umsatz oder Ertrag ist durch diese Änderung für die Airlines zumutbar“, dann könnten wir mit unserer Modellrechnung sagen: „Okay, das hieße für das Flugprogramm, dass das die und die Flüge wären.“ – Die entsprechenden Unternehmen würden natürlich sagen, dass es alle Flüge seien; das ist natürlich klar.

Insofern stellt sich die Frage, wie viel zumutbar ist. Hinsichtlich Lufthansa Cargo kann ich sagen: Einige Flüge finden in den Randstunden statt, oder es sind primär die Landungen. Ich glaube, die Landungen sind sicherlich nicht so kritisch. Ich glaube, es waren zwölf Landungen pro Woche.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Fragen Sie die Leute in Raunheim! Die sehen das anders!)

– Ich habe eine rein verkehrliche Sicht in dieser Sache. Also, die Landungen sind in dieser Sicht für die Umläufe nicht so kritisch, weil die Flugzeuge danach eine relativ lange Bodenzeit haben.

Sicherlich, essenziell sind Flüge der Lufthansa Cargo, die Richtung Amerika gehen. Ich glaube, das sind drei oder vier Flüge pro Nacht. Diese werden vom Markt gefordert. Flüge von Wettbewerbern wie FedEx oder Air France finden auch in der Nacht statt, um am Morgen in New York, Chicago, Atlanta oder Miami zu sein. Die Destinationen müsste ich mir jetzt angucken.

Diese Flüge sind nötig. Wir sagen, dass diese Flüge räumlich zu verlagern wären. Das ist ein guter Anhaltspunkt. Denn sie müssen stattfinden. Wenn sie erst mittags ankommen, ist die Nachfrage nach dem Produkt deutlich geringer, und dies gilt natürlich auch für die erzielbaren Erlöse.

Abg. **Michael Boddenberg**: Hinsichtlich der Verlagerung haben Sie auch nahe Flughäfen angesprochen, beispielsweise Köln. Das heißt, Sie reden durchaus – darüber reden wir immer bei Lärmproblematiken –, dass wir verlagern und somit den Lärm an anderer Stelle haben. Können Sie in etwa quantifizieren, wie viele Verlagerungen Sie beispielsweise in Richtung Köln oder Leipzig, also in Richtung dieser Flughäfen sehen, die relativ nah an Großstädten liegen und somit ein Lärmproblem darstellen?

Herr **Dr. Fränkle**: Ich würde die Anzahl dieser Flüge aus der Erinnerung heraus auf die knappe Hälfte der Flugbewegungen – oder genauer gesagt: auf die Starts – abschätzen. Diese würden räumlich verlagert und dann zu derselben Zeit an einem anderen Ort stattfinden.

In beiden Gutachten haben wir dazu die Werte genauer abgegeben. Da haben wir uns einzelne Flugbewertungen angeschaut. Die Größenordnung müsste allerdings stimmen – hoffe ich.

Vorsitzender: Herzlichen Dank, dann sind wir am Ende dieses Komplexes. – Ich darf nunmehr Herrn Dr. Schallaböck vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie aufrufen.

Herr **Dr. Schallaböck**: Herr Vorsitzender! Eine längerfristige Bedarfsbestimmung im Luftverkehr ist äußerst schwierig. Derzeit entfällt pro Einwohner und Jahr in Deutschland – ohne die internationalen Umsteiger – etwa eine halbe Flugreise; das ist Ihnen sicherlich bekannt. Daraus ist ohne Weiteres abzulesen, dass das hypothetische Nachfragepotenzial, also die Bereitschaft zu Flugreisen, bei geeigneten Rahmenbedingungen wohl um ein Vielfaches höher einzuschätzen sein dürfte. Luftverkehr an sich ist eben sehr attraktiv.

Inwieweit nun die hypothetische zur tatsächlichen Nachfrage wird, hängt also von den jeweiligen Bedingungen ab. Die Frage ist dabei weniger, wie die Bedingungen bereitgestellt werden, um möglichst große Teile der hypothetischen Nachfrage marktwirksam werden zu lassen, sondern wie und auf welcher Höhe der Bedarf aus gesamtgesellschaftlichen Notwendigkeiten zu limitieren ist; das wird allgemein nicht mehr so gerne ins Auge gefasst. Insofern unterscheidet sich der Luftverkehr nicht grundsätzlich von vielen anderen attraktiven Aktivitäten.

Über die am Flughafen Frankfurter abgesetzten Flugkraftstoffe ist der Flughafen Frankfurt für mittlerweile vermutlich mehr als 5 % der gesamten von Deutschland ausgehenden anthropogenen Klimabelastungen ursächlich verantwortlich. Bezogen auf die klimapolitischen Ziele der ersten und zweiten Klima-Enquetekommission des Deutschen Bundestages für das Jahr 2050 schöpft die gegenwärtig auf den Flughafen Frankfurt zurückzuführende Klimabelastung gegen 20 % des gesamten für Deutschlands als zulässig zu erachtenden Wertes aus. Der zwischenzeitlich erweiterte Erkenntnisstand bezüglich des globalen Klimasystems bietet keine Handhabe, aus wissenschaftlichen Gründen eine Abschwächung der seinerzeit zwischen Wissenschaft und Politik absolut einvernehmlich fixierten klimapolitischen Zielgrößen zu betreiben. Erst jüngst – Ihnen ist das im Gedächtnis – hat das IPCC eher eine Verschärfung des Klimawandels öffentlich angemahnt.

Die hier zunächst nur den ab Frankfurt abgehenden Verkehr betreffenden Werte verdoppeln sich naturgemäß in etwa, wenn auch der in Frankfurt ankommende Luftverkehr berücksichtigt wird. Wird zudem angenommen, dass sich die am Frankfurter Flughafen abgesetzten Luftschadstoffe aufgrund von Ausbaumaßnahmen, eines Übergangs zu größeren Flugzeugmustern und gegebenenfalls zu größeren mittleren Transportweiten sowie unter Einschluss von Effizienzgewinnen bis 2050 jährlich um 1,5 % erhöhen – wir liegen im Moment auf ganz anderen Kursen; Sie wissen das –, so ergibt sich daraus eine weitere Verdoppelung der dem Flughafen Frankfurt zuzurechnenden Klimabelastungen.

In einer solchen Perspektive erscheint es nicht ausgeschlossen, dass die mit dem Flughafen Frankfurt in Verbindung stehenden Klimabelastungen längerfristig zunehmend in die Größenordnungen hineinwachsen, die für die anthropogenen Klimalasten ganz Deutschlands aus allen Quellen als vertretbar erscheinen können. Es dürfte auf der Hand liegen, dass Entwicklungen dieser Art ganz erhebliche Auswirkungen auf Art und Umfang des am Flughafen Frankfurt zu bedienenden Luftverkehrsbedarfs haben können. Ich kann jedoch nicht erkennen, dass den hiermit zusammenhängenden Fragen bislang mit dem angemessenen Ernst nachgegangen worden ist.

Selbstverständlich würde dies Analysen, Erörterungen und Abwägungen „in the very detail“ erfordern, was im Rahmen einer hier vorzutragenden Stellungnahme absolut nicht erfolgen kann. Außerdem sind solche Betrachtungen zwar für Hessen von großem Interesse und hoher Bedeutung, doch mag einzuräumen sein, dass eine sachgerechte Urteils- und Entscheidungsfindung allein aus hessischer Perspektive fragwürdig erscheint. Hierzu möchte ich noch zwei Hinweise geben:

Erstens. Die zugrunde liegende Problemstellung ist in ihrem Wesenskern seit wenigstens eineinhalb Jahrzehnten bekannt. Ich selbst habe im Rahmen des Studienprogramms der zweiten Klima-Enquetekommission des Deutschen Bundestages als Pro-

jektleiter im Bereich Verkehr eine entsprechende Studie eingereicht und – aus einem damals noch etwas eingeschränkten Kenntnisstand – den Problemhorizont aufgezeigt. Da der Kommissionsvorsitzende ein bekannter hessischer Abgeordneter war, kann ich davon ausgehen, dass die Ergebnisse auch in Hessen verfügbar waren. Wie mir bekannt ist, wurden sie auch in Luftverkehrskreisen diskutiert. Man hätte also auch im vorliegenden Vorhaben dem Thema mehr Beachtung schenken können.

Zweitens. Einzuräumen ist, dass auf gesamtstaatlicher und europäischer Ebene keine zureichenden Konzepte für eine klimaverträgliche Luftverkehrsentwicklung existieren. Erst recht mangelt es an einer Untersetzung durch Standortkonzepte, die in geeigneter Form Funktionen und Limitierungen einzelnen Standorten räumlich zuordnen.

Abg. **Michael Boddenberg**: Sie haben eingangs Zahlen genannt betreffend der Anteile des Frankfurter Flugverkehrs an allen klimarelevanten Emissionen. Sie sprechen heute von 5 %. Und wie sieht Ihre Prognose aus?

Herr **Dr. Schallaböck**: Die Zahlen sind mit Unsicherheiten verbunden. Wir haben zunächst die CO₂-Größen, die relativ klar sind. Allerdings ist der Aufschlag von Stickoxid- und Wasseremissionen schwer zu quantifizieren. Wenn man alles zusammen betrachtet, dann erscheint mir der Anteil von 5 % am anthropogenen Klimalastkontingent Deutschlands verständlich.

Die 20 % bedeuten, dass wir als Ziel haben, die deutschen Klimalasten bis 2050 gegenüber 1990 um 80 % abzusenken. Das heißt, die gegenwärtige Menge an Klimalasten entspricht von dem dann reduzierten Kontingent, das uns dann verträglicherweise zusteht, einer höheren Quote von etwa 20 %.

Abg. **Michael Boddenberg**: Haben Sie denn auch in Richtung der gesamten Flugverkehrswirtschaft lobende Worte? – Ich nehme für mich als Zeitungsleser und Laien eine Situation, die zunehmend darauf hinausläuft, dass 100 Passagierkilometer mit einem Treibstoffverbrauch von unter 3 l möglich sind. Sind Entwicklungen zu erwähnen, die die Airlines und die Passagiere in ihrem Bewusstsein stärken, dass man mit eigenem Verhalten und ohne staatliche Restriktionen sehr viel mehr tun kann?

Herr **Dr. Schallaböck**: Ich habe am Anfang gesagt: Luftverkehr ist attraktiv. Ich fliege auch sehr gerne, aber unter Verträglichkeitsgesichtspunkten, also privat so gut wie überhaupt nicht und beruflich so wenig möglich. Es liegt mir fern, den Luftverkehr als solchen zu „blamen“, wie es die Engländer so gerne sagen. Selbstverständlich ist einzuräumen, dass die Flugzeuge deutlich effizienter geworden sind und dass davon auch in Zukunft auszugehen ist.

Allerdings ist auch darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der langen Nutzungsdauern die Jahresraten der Verbesserung durchaus eingeschränkt sind. Und auch die neuen Flugzeuge werden mit 3,5 l Verbrauch je Passagier und 100 km als sehr günstig eingeschätzt. Es geht noch günstiger. Diese 3,5 l sind aber nicht der typische Stand; der typische Stand ist höher.

Wenn wir pro Sitzplatzkilometer rechnen, dann stellen wir fest, dass das Flugzeug im Vergleich zum Auto nicht besonders umweltfreundlich ist. Die früher von der Luftverkehrsindustrie immer wieder vorgetragene Behauptung, sie hätten ihren Energieverbrauch in den letzten 25, 30 oder 40 Jahren halbiert, ist blanker Unfug. Der Energieverbrauch hat sich vervielfacht. Der spezifische Verbrauch ist halbiert worden, aber die absolute Menge an Tonnenkilometern und Passagierkilometern ist so weit angestiegen, dass auch die absolute Menge der Belastung deutlich angestiegen ist. Für die Umwelt ist es völlig unbedeutend, ob die Belastung aus 1.000, einer Million oder einer Billion Passagierkilometern resultiert.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Schallaböck, wir leben in einer Welt, die von marktwirtschaftlicher Orientierung geprägt ist, und das ist auch gut so.

Sie haben die klimapolitische Problematik des Flugverkehrs konkret hier in Frankfurt angesprochen. Zurzeit wird in aller Munde diskutiert: Wie kann man gerade bei Flugreisen die klimabezogene Schädlichkeit verändern? – Als Stichwort nenne ich Atmosfair. Kann man abschätzen, wie eine wirtschaftliche Bewertung der Klimabelastung unter der Perspektive der Planung unter den Kriterien von Atmosfair aussähe? Gibt es eine Möglichkeit, das abzuschätzen?

Herr **Dr. Schallaböck:** In kleinen Anteilen kann man sicherlich Verbräuche im Luftverkehr durch sparsamere Autos kompensieren. Man könnte auch weniger warme Suppe essen. Um durch das Essen von weniger warmer Suppe den Energieverbrauch und die Klimabelastungen einer Flugreise nach Rio de Janeiro zu kompensieren, reicht ein Leben nicht aus.

Der Ausgleich muss also auf der Sachebene passieren. Das Geld ist in einer marktwirtschaftlichen Gesellschaft selbstverständlich das Ausgleichsmedium, um das Ganze gestaltbar zu machen. Aber das Medium selbst garantiert noch nicht den tatsächlichen Ausgleich. Das heißt, irgendwelcher Ablasshandel 500 Jahre nach Luther ist sicherlich nicht eine ausreichende Form, um beliebiges Wachstum oder ein Nichtabsenken der Klimalasten aus dem Luftverkehr längerfristig tolerabel zu halten.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Das ist die eine Seite der Betrachtung. Die andere Seite, auf die ich gerne kommen möchte, betrifft die ökonomische Bedeutung. Wenn es gelänge, nach solchen Kriterien von Atmosfair die Klimalast zu bewerten, dann würde sich die Frage stellen, ob dies beispielsweise für die Luftverkehrswirtschaft tragbar wäre. Dahin zielte meine Frage, um eine Größenordnung abzuschätzen. Ich werde es aufgrund meines Lebensalters sicherlich nicht mehr erleben, aber künftige Generationen wird interessieren, was 2050 ist und ob wir die Ziele erreicht haben. Wie geht es unserem Planeten dann? – Insofern kann man sich vorstellen, dass ganz andere Maßgaben greifen müssen, wenn man bis dahin die Kurve nicht gekriegt hat. Ist das aus Ihrer Sicht ökonomisch bewertbar?

Herr **Dr. Schallaböck:** Ja. Zunächst möchte ich einräumen, dass unsere Klimaschutzanstrengungen nicht für uns, sondern eher für unsere Kinder sind. Das Klima hat etwa

30 Jahre Verzögerungszeit, bis die Wirkungen kommen. Das heißt, wir erleben die Untaten der letzten 30 Jahre. Das sind immerhin 30 Jahre nach der ersten Ölpreiskrise, also nachdem wir eigentlich wissen konnten, was wir taten bzw. tun; es gibt ja auch Leute, die nicht so auf das achten, was sie machen.

Wir können selbstverständlich – das sieht ja auch das Kyoto-Protokoll mit den entsprechenden Mechanismen vor – über Geld als Medium eine Belastung an einer Stelle tolerabel halten, indem wir sie ökonomisch pönalisieren und das Geld einsetzen, um an anderer Stelle eine zumindest gleich starke Entlastung zu erzeugen. Das ist die Idee von Atmosfair.

Ich kenne die Leute. Ich finde sie sehr sympathisch. Allerdings ist es so: Wenn wir zunehmend in die Größenordnung kommen, dass wir alles an Potenzial, was wir uns an Klimaverschmutzungsrechten langfristig zurechnen dürften, durch den Luftverkehr ausfüllen, dann ist es nicht mehr sehr plausibel, dass wir ökonomische Mittel ansetzen, um es an anderer Stelle ausgleichbar zu gestalten. Der Luftverkehr ist übrigens nicht der einzige Verkehr. Ich habe vorhin von Autos gesprochen. Da ist Deutschland in den letzten Tagen auch in der Kritik. Verkehr insgesamt ist ein besonders kritischer Bereich.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Schallaböck. – Da ich keine Wortmeldungen sehe, können wir diesen Komplex verlassen, und ich erteile als nächstem Redner Herrn Dieter Faulenbach da Costa das Wort.

Herr Faulenbach da Costa: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ihnen liegen meine schriftlichen Ausführungen vor. Daraus wird deutlich, dass ich mich zu keinem Zeitpunkt und weder schriftlich noch mündlich gegen eine bedarfsgerechte und raumverträgliche Entwicklung des Flughafens Frankfurt ausgesprochen habe. Es geht bei meinen Ausführungen also nicht mehr um das Ob, sondern um das Wie.

Es ist unbestritten, dass die Nordwestbahn – ich gehe auf Ausführungen ein, die heute Morgen hier gemacht wurden – unter betrieblichen Gesichtspunkten die für die Fraport AG geeignete Variante ist. Es wird von mir allerdings bestritten – und darum geht es heute –, dass diese Variante die raumverträgliche Variante ist. Ich gehe auf ein Interview ein, das Herr Schölch heute in der „Frankfurter Rundschau“ gab. Am Schluss sagt er, dass im bisherigen Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren die Variantenauswahl im Gegensatz zur Planfeststellung von 1971 unter dem Gesichtspunkt der Raumverträglichkeit entschieden worden sei. Damals habe der liberale Wirtschaftsminister Karry aus welchen Erwägungen auch immer gesagt, es werde keine weitere Piste mehr gebaut. Das ist aber keine raumordnerische Entscheidung gewesen.

Ich sehe das anders. Bei den heutigen Entscheidungen, die Fraport bereits in der Mediation getroffen hat, war das erste Ausschlusskriterium die Kapazität. Da ist eine Reihe von Varianten ausgefallen, die noch nicht einmal auf ihre Raumverträglichkeit hin überprüft wurden.

Ich denke, wir stehen hier im Moment vor einer entscheidenden Weichenstellung für dieses Land, die Sie durch Ihre Entscheidung hier im Landtag eröffnen können: Entweder programmieren Sie heute schon erkennbare Konflikte oder Sie gehen eine dauer-

hafte Konfliktlösung an. – Der vorliegende Landesentwicklungsplan tut dies aus meiner Einschätzung nicht.

Bei einem Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung und der Bedeutung des Projekt für die Region sollten Lösungen gesucht und gefunden werden, die über den Tag hinausgehen und beiden, also dem Flughafen und der Region, eine bedarfsgerechte und dauerhafte Entwicklung ermöglichen; so die „FAZ“ im Januar und die Forderung der Initiative Luftverkehr in ihrem neuesten Masterplan für Deutschland. Der hier zur Entscheidung vorliegende Landesentwicklungsplan wird dieser Aufgabe nicht gerecht.

Die Luftfahrtindustrie prognostiziert bis 2020 weltweit einen weitestgehenden Austausch und eine Verdopplung der Flugzeugflotten. Wenn dies so ist – und ich hege keinen Zweifel daran –, wird diese Entwicklung nicht an Frankfurt vorbeigehen. Statt diese Entwicklung im Auge zu haben, beschäftigt sich der Landesentwicklungsplan aber nur mit Problemlösungen bis 2015 und präjudiziert damit die Entscheidung der kommenden Generationen.

Im nächsten Landesentwicklungsplan ab 2015 geht es dann nicht mehr einen Ausbau, sondern nur um die Frage, ob eine weitere Verkehrszunahme raumverträglich ist. Dieses ist dann aber keine Frage des Landesentwicklungsplans mehr, beziehungsweise wird er sie dann so beantworten, wie er sie heute schon beantwortet. Er sagt dann: Die für 2025 – wieder zehn Jahre weiter gedacht – geplante Kapazität von mehr als 850.000 Flugbewegungen ist hinzunehmen oder – wie er es heute sagt – nicht unzumutbar.

Er wird weiterhin sagen: Verkehrsbeschränkungen können nicht im Landesentwicklungsplan verfügt werden, sondern müssen in der fachplanerischen Genehmigungsplanung erfolgen. – Diese steht aber weder 2015 noch 2020 an. Insofern will ich auf einen Punkt hinweisen, der heute Morgen – Herr Boddenberg, Sie haben die Frage gestellt – angesprochen wurde, nämlich auf den Unterschied zwischen der planbaren und der geplanten Kapazität. Während Fraport auf der einen Seite immer von der geplanten Kapazität spricht, nämlich von dem, was sie planen und umsetzen wollen und auch untersuchen, wird auf der anderen Seite von der planbaren Kapazität eines Systems gesprochen, und dazwischen liegt ein erheblicher Unterschied.

Fraport plant für 2020 inzwischen 701.000 Bewegungen. Die planbare Kapazität dieses Systems – diese kann auch rechnerisch nachgewiesen werden, und ich würde der oberen Landesplanung gerne Nachhilfe geben; sie sagt nämlich, dass es bisher nicht nachgewiesen worden sei – liegt bei 931.000 Flugbewegungen. Diese Lösung kann man mit einem einfachen rechnerischen Weg ermitteln, der in der Fachplanung durchaus angewandt wird.

Der Landesentwicklungsplan wird dann im Jahr 2015 festlegen, dass der Regionalplan Südhessen einen neuen und größeren Siedlungsbeschränkungsbereich festzulegen habe, wie er es auch heute schon tut. Erst für den nächsten Landesentwicklungsplan 2025 bis 2035 stellt sich dann die Frage einer weiteren Entwicklung des Flughafens. Hier verweise ich auf das Interview, das ein führender Mitarbeiter der Fraport in der „Flug Revue“ im August vergangenen Jahres hatte und diese Frage dort auch beantwortet hat.

Dann allerdings werden bereits mehr als 850.000 Flugbewegungen pro Jahr abgefertigt werden. Die Folge wird sein, dass die Siedlungszuwachsf lächen, die mit diesem Ihnen vorliegenden LEP noch außerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereichs liegen, dann innerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereichs liegen und entsprechende Auflagen erhalten bzw. die Menschen dann den Lärm ertragen müssen. Damit können wir feststellen: Nicht die Kommunen wachsen auf den Flughafen zu. Der Flughafen wächst über die Kommunen hinaus.

Dauerhafte Konfliktlösung oder perspektivische Raumordnung? – Wohl eher nicht.

In der Mediation und in allen nachfolgenden Planungsschritten wurden alle sich aufdrängenden und vorgeschlagenen alternativen Varianten mit vordergründigen Argumenten vernachlässigt oder aus politischer Opportunität abgelehnt.

Die bisherige Verfahrensdauer ist nicht Resultat des Beteiligungsverfahrens, sondern Ergebnis mangelhafter Planung. So merkwürdig es auch klingt: Ohne die durchgeführte Beteiligung wäre das Projekt bereits gescheitert.

Die Einwender haben in ihren Beiträgen Qualitätssicherung betrieben und damit das Projekt vor einem frühzeitigen Scheitern bewahrt. Das ist tatsächlich so. Nicht nur die fehlerhafte alte Prognose hat dazu geführt, dass die Antragsunterlagen erneut offengelegt werden müssen. Nun liegt eine neue Prognose vor – ich sehe Herrn Schubert; ich denke, er wird noch was zur neuen Prognose sagen –, die auch in den von Ihnen zur Abstimmung vorliegenden Landesentwicklungsplan eingeflossen ist. Ich will dazusagen, dass ich die Einschätzung zur Prognose sowohl von Herrn Dr. Mörz als auch von Herr Prof. Führ teile.

Die neue Prognose der Fraport AG zeichnet sich nicht nur durch neue Fehler aus. Vielmehr ist sie insgesamt mangelhaft und damit angreifbar. Diese Fehler werden, sollte es keinen neuen Erörterungstermin geben, die Gerichte beschäftigen und – davon bin ich überzeugt – das Projekt insgesamt scheitern lassen.

Mit dem Ticona-Deal ist noch nicht alles in trockenen Tüchern. Es gibt weitere Fragen, die sich hier zum Thema Seveso-II-Richtlinie stellen und noch nicht als Hindernisse erkannt bzw. beseitigt wurden.

Es ist richtig, dass das absehbare Erreichen der Kapazitätsgrenzen als Ausbaubegründung dienen kann; diese sind in Frankfurt noch nicht erreicht, aber erkennbar. Es ist raumordnerisch falsch, perspektivlos und angreifbar, die planbare technische Kapazität eines Pistensystems zwar als Vorbelastung zu unterstellen, nicht aber als eintretende Ausbaubelastung in die Bewertung einzustellen.

Die Mehrheit des Hauses hat das Mediationspaket als unauflösbares Paket bezeichnet. Wenn Sie nun diesem vorliegenden Landesentwicklungsplan zustimmen, dann lösen Sie das Mediationspaket auf. Der Landesentwicklungsplan legt als Ziel den Ausbau und die Stärkung der Hub-Funktion fest. Alle kompensatorischen Maßnahmen wie Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Paket werden dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren überlassen. Dazu führen die Fraport AG im RDF und der Staatssekretär des HMWVL aus, dass im Genehmigungsverfahren nur die im Luftverkehrsrecht geltenden Regeln

einzuhalten seien. Das ist richtig und bedarf keiner Diskussion. Da kann man ihnen auch keine Vorwürfe machen, dass sie die Position einnehmen.

Wenn über die gesetzlichen Regeln hinaus etwas erfolgen soll, kann das im Prinzip nur mit einem Regelungsinstrument wie dem Landesentwicklungsplan geschehen, nicht aber in der Hoffnung, dass etwas passieren wird. Ich muss etwas zu den beiden Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts zu Berlin-Schönefeld und Leipzig sagen; diese wurden heute bereits häufiger zitiert, und ich war an beiden Verfahren beteiligt. Ich muss feststellen: Wenn diese Urteile hier zitiert werden, dann werden sie nur teilweise und unvollständig zitiert.

Das Bundesverwaltungsgericht hat im Urteil zu Berlin festgestellt, dass der Flughafen Berlin-Schönefeld im Gegensatz zu den Flughäfen Frankfurt oder München ein mittelgroßer Flughafen ist, der überwiegend dem endogenen Aufkommen dient. Das ist ein Unterschied zu Frankfurt: Er ist ein mittelgroßer Flughafen und dient nicht überwiegend dem endogenen Aufkommen.

(Abg. Michael Boddenberg: Richtig!)

Das hat in Berlin dazu geführt – das hat auch das Gericht gesagt –, dass man ein Nachtflugverbot verhängt hat, weil seitens des Vorhabenträgers und der Luftverkehrsbehörde der Nachweis des Nachtflugbedarfs nicht erbracht wurde. Das Gericht hat nicht gesagt, dass nachts nicht geflogen werden darf.

Das Gericht hat zu Leipzig gesagt – ich war an diesem Verfahren auch beteiligt –, dass allein wirtschaftliche Gründe einer Airline nicht ausreichend sind, um einen Nachtflugbetrieb zu erlauben. Es hat gleichzeitig festgestellt: Je zwingender die Begründung eines Nachtflugbetriebs ist, desto zulässiger wird er. – Das sollten Sie hier nicht vergessen: Die Zulässigkeit eines Nachtflugbetriebs ist durch die Urteile zu Berlin und Leipzig durch das Bundesverwaltungsgericht nicht aufgehoben worden. Das heißt, das Bundesverwaltungsgericht sagt nicht generell, es darf nachts nicht geflogen werden. Das Gericht macht es vielmehr von einer starken Begründung abhängig.

Insofern müssen Sie es selbst einschätzen. Wenn Sie denken, dass es eine Begründung für den Ausbau des Flughafens gibt, und wenn Sie meinen, dass Sie die Hub-Funktion und die Position des Flughafens auf dem internationalen Markt stärken wollen, dann müssen Sie gleichzeitig darüber nachdenken, ob dieser Flughafen des Nachtflugbetriebs bedarf. Die Lufthansa hat angekündigt, dass sie am Bundesverwaltungsgericht klagen würde, und es käme zu einem Verlust von Arbeitsplätzen, wenn es die Mediationsnacht gäbe. Glauben Sie, dass diese Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht Erfolg haben könnte? – Dann ständen wir letztlich mit dem Ausbau da, aber ohne die kompensatorischen Maßnahmen der Mediation.

Dazu will ich noch Folgendes sagen: Auch die Mediationsnacht wird nicht vor Fluglärm schützen, sondern Gegenteiliges bewirken. Statt 101 Flugbewegungen pro Nacht wie 1998 – diese wurden von der Mediation als nicht weiter hinnehmbar angesehen – werden wir im Jahre 2020 mit mindestens 204, also mehr als doppelt so vielen Flugbewegungen in der Nacht von 22 bis 6 Uhr inklusive der Mediationsnacht rechnen müssen. Diese von der Fraport AG beantragte Regelung nutzt niemandem, schadet aber allen.

Was bleibt von der Mediation im Landesentwicklungsplan? – Der Ausbau. Die Mehrheit dieses Hauses hat immer betont, dass es den Ausbau nur dann geben werde, wenn die Mediation 1 : 1 umgesetzt werde. Davon kann aber – ich unterstelle einen ehrlichen Umgang mit den Fakten – nicht mehr gesprochen werden. Der kompensatorische Charakter der Mediation ist im Laufe des Verfahrens offensichtlich verloren gegangen.

Zum Schluss eine Anmerkung zu den inzwischen feststehenden Mehrkosten von 1,5 bis 2 Milliarden €. Schon im Jahr 2002 habe ich schriftlich auf Mehrkosten und eine längere Verfahrensdauer bei der Nordwestbahn aufmerksam gemacht.

Die obere Landesplanung schließt Vorhabensalternativen und Varianten mit der Begründung aus, sie seien dem Träger des Vorhabens wirtschaftlich nicht zumutbar. Nun sind Mehrkosten von fast 50 % erkennbar. Allerdings wurde noch kein Stein auf den anderen gesetzt. Mit den absehbaren Gesamtkosten von rund 5 Milliarden € oder mehr zuzüglich der erforderlichen Kosten für den Ausbau der Infrastruktur drängen sich raumverträgliche und für die Fraport AG zukunftsorientierte Vorhabensalternativen auf. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich möchte mich nur auf einen Punkt konzentrieren, weil die Zeit nicht mehr zulässt. – Sie haben in Ihrer schriftlichen Vorlage Wiesbaden-Erbenheim als Alternative vorgeschlagen.

Erste Frage: Gibt es außer Ihnen noch andere Gutachter, die diesen Standort als eine mögliche Alternative sehen?

Zweitens. Sie sprechen in Ihrem Gutachten von Mehrkosten in Höhe von 1,5 bis 2 Milliarden €. Was bedeutet in dem Zusammenhang Mehrkosten? Haben Sie das mit dem Nichtausbau, also der Variante 0, verglichen? Oder haben Sie das mit irgendeiner der zuletzt in Rede stehenden Varianten Süd oder Nordwest im Vergleich zu Nordost verglichen? Oder haben Sie einbezogen, Wiesbaden-Erbenheim in ein sehr lokales Flughafensystem einzubauen? Haben Sie berechnet, welcher Kostenaufwand entstehen würde, wenn man Teile nach Erbenheim verlagerte?

Herr **Faulenbach da Costa**: Erstens. Da Erbenheim bereits ein genehmigter Flugplatz ist, könnte es durch eine Umnutzungsgenehmigung relativ schnell für den Markt verfügbar sein.

Zweitens wurde der Flugplatz Wiesbaden-Erbenheim in der Mediation untersucht und mit der Begründung ausgeschlossen, er sei in den Luftraum nicht integrierbar. Es wurde aber nur der bestehende Luftraum untersucht. Es wurde nicht untersucht, ob man ihn in den zu verändernden Luftraum integrieren könne. Die Frage wurde von der DFS nicht beantwortet bzw. ist sie nicht gestellt worden.

Insofern ist auch die Nordwestbahn nicht in den bestehenden Luftraum integrierbar. Dafür müssen Sie den Luftraum verändern. Damit ist die Frage beantwortet, was Wiesbaden-Erbenheim angeht. Ich sage mal locker: Wenn Sie den Amerikanern 650 Millionen € geboten hätten, hätten sie wahrscheinlich auch die zivile Mitbenutzung des Flugplatzes gesehen.

(Abg. Michael Boddenberg: Die man dann von Ihren Mehrkosten abziehen müsste!)

– Moment, ich komme noch zu den Mehrkosten.

Die Mehrkosten, die ich hier zitiert habe, basieren auf den Kostenschätzungen, auf den Kostenüberschlägen, die die Fraport AG im Planfeststellungsverfahren für ihre Varianten bekannt gegeben hat. Sie hat gesagt: Größenordnung 3,5 bis 5 Milliarden €. Jetzt kommen für Ticona 650 Millionen € an Barkosten plus Kreditkosten plus Zinsen usw. plus einige Nebenkosten dazu; diese liegen bei 1,5 bis 2 Milliarden €. Das gilt auf Basis dessen, was Fraport bisher veranschlagt hat.

Abg. **Dieter Posch**: Herr Faulenbach da Costa, Sie haben auf die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts sowohl zu Berlin als auch zu Leipzig hingewiesen, und Sie haben daraus bestimmte Schlussfolgerungen gezogen.

Die Fraport AG hat einen Antrag gestellt, der das Nachtflugverbot mit einbezieht. Verstehe ich Sie richtig, dass Sie für den Fall, dass der Planfeststellungsbeschluss ein Nachtflugverbot enthält, diesen Planfeststellungsbeschluss unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes für rechtswidrig halten?

Herr **Faulenbach da Costa**: Herr Posch, ich bin kein Jurist und traue mir nicht zu, so etwas zu beurteilen. Ich gehe allerdings weiterhin davon aus, dass das Nachtflugverbot Gegenstand der Planfeststellung sein wird; so wurde es auch beantragt.

Ich habe gesagt – und das ist der Punkt –: Das Bundesverwaltungsgericht hat bestimmte Bedingungen genannt. Es gibt in diesem Antrag eine Menge Ausnahmen. Die Ausnahmen sind so groß wie ein Scheunentor und werden nicht dazu führen, dass es in der Zeit von 23 bis 5 Uhr erhebliche Nachtflugbeschränkungen geben wird. Es gibt dann keine regulären Flüge mehr. Nicht reguläre Flüge, Verspätungen usw. können stattfinden. Die Öffnung ist wie ein Scheunentor; das merkt man heute bereits. Das ist der Hintergrund.

Beim Rest ist es wie auf hoher See oder vor dem Bundesverwaltungsgericht. Ich gehe davon aus – das hat die Lufthansa im Rahmen des Erörterungstermins gesagt –, dass die Lufthansa gegen ein Nachtflugverbot klagen wird.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Faulenbach da Costa, Sie haben von einer planbaren Kapazität gesprochen, die 931.000 Flugbewegungen ermittelt. Wir nennen das – ich frage nach, damit es keine definitorischen Probleme gibt – gerne Betonkapazität. Gehe ich recht in der Annahme, dass damit der gleiche Wert gemeint ist?

Zweite Frage. Wie schätzen Sie die Lärmbelastung der Bevölkerung ein, wenn die Kapazität tatsächlich genutzt wird? Ist diese höher oder durch z. B. leiser werdende Flugzeuge und andere denkbare Maßnahmen kompensierbar?

Herr **Faulenbach da Costa**: Herr Kaufmann, nehmen wir einmal an, dass es diese Fortschritte im aktiven Lärmschutz durch Veränderungen an den Flugzeugen gibt, so dass diese weniger Geräusche machen. Diese Fortschritte werden durch dichtere Staffellungen der Flugzeuge kompensiert; das haben wir in den vergangenen Jahren schon feststellen können. Die erheblichen Abnahmen an Lärmemissionen der Flugzeuge werden durch die dichte Staffelung, also durch die dichtere Flugfolge kompensiert. Sie haben nur noch wenige Erholungspausen zwischen zwei Fluglärmereignissen. Das führt dazu, dass der Betroffene von diesen Lärmbekämpfungsfortschritten nichts mehr hat. Das heißt, es kann davon ausgegangen werden, dass diese Fortschritte nicht dazu führen, dass es zu einer Lärmentlastung der betroffenen Bevölkerung kommt.

Zur Kapazität, die Sie genannt haben. Die Betonkapazität – ich kann Ihnen meine Unterlagen gerne zur Verfügung stellen – des ausgebauten Systems liegt bei 1.031.490 Bewegungen pro Jahr. Die planbare Kapazität liegt bei 918.341 Flugbewegungen pro Jahr.

Und jetzt mache ich eine andere Rechnung auf; das ist die planbare Kapazität über die Spitzenbelastung in der Spitzenstunde. Ich nehme den Koordinationseckwert, der nicht die Spitzenbelastung ist. Beantragt sind für 2020 126 Flugbewegungen bei einem 18-stündigen Betrieb des Flughafens an 365 Tagen im Jahr; diese 126 Flugbewegungen werden am Anfang der Flugplankonferenz für ein halbes Jahr vergeben und sind insofern planbar. 126 mal 18 mal 365 macht 827.820 Flugbewegungen pro Jahr; das ist eine einfache mathematische Gleichung, die auch die obere Landesplanung hätte anstellen können, um zu wissen, dass mehr als 700.000 Bewegungen möglich sind.

(siehe auch Anlage 2)

Ich führe ein letztes Beispiel an, um Ihnen zu zeigen, dass mehr als 700.000 Bewegungen möglich sind. Die 701.000 Bewegungen pro Jahr werden auch in der Lärmberechnung durch 52,5 % in den verkehrsreichsten sechs Monaten dargestellt; das sind rund 368.025 Bewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten. Wenn allerdings 368.025 Bewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten möglich sind, dann sind sie auch in den nächsten sechs Monaten möglich. Also kann man diesen Wert mal zwei nehmen, und dann kommt man auf 736.050 Bewegungen.

Das ist eine ganz einfache Rechnung, um zu zeigen, dass mehr als 700.000 Bewegungen möglich sind. Ich finde, es sollte zumindest Aufgabe der oberen Landesplanung sein, solche Rechnungen anzustellen, um zu sehen, was technisch machbar ist. Die technische Kapazität der Nordwestbahn ist von mir nie bestritten worden. Ich habe vielmehr gesagt, dass sie höher als von Fraport angegeben ist.

Abg. **Uwe Frankenberger**: In Ihren Ausführungen gehen Sie davon aus, dass die Anzahl der nicht regulären Flüge, die nicht von einem eventuellen Nachtflugverbot betroffen sind, erheblich höher wäre, als es allgemein angenommen wird. Könnten Sie quantifizieren, auf welcher Basis Ihre Annahme beruht?

Zweitens. Im Nachgang zur Frage, die Kollege Posch gestellt hat: Gehen Sie davon aus, dass eine Klage gegen ein Nachtflugverbot große Aussicht auf Erfolg haben wird?

Herr **Faulenbach da Costa**: Hinsichtlich der Klage gegen das Nachtflugverbot möchte ich Ihnen sagen, dass ich die Darlegungen der Lufthansa auf dem Erörterungstermin für begründet und nachvollziehbar gehalten habe. Ich denke, dass die Lufthansa nicht ohne Chancen in ein solches Klageverfahren gehen würde.

Zur Frage, wie viel nachts geflogen ist, muss man eine einfache Rechnung machen. Das ist eine Frage der Pünktlichkeitsstatistik, die Fraport bekannt gibt. Fraport hat heute eine Pünktlichkeitsrate, die etwas unter 80 % liegt. Das ist ein hervorragender Wert, und Fraport sagt: Wir sind die Besten in Europa.

80 % Pünktlichkeit heißt erstens, dass der Flughafen keine Kapazitätsprobleme hat. Das ist ein eindeutiges Indiz dafür.

Zweitens bedeuten 80 %, dass 20 % der Flüge verspätet sind. „Verspätet“ bedeutet mindestens 15 Minuten; es können aber auch zwei, drei, vier oder mehr Stunden sein. Wenn man diese 20 % an verspäteten Flügen über den ganzen Tag zugrunde legt, dann muss man diese auch in die Nacht hinein verlagern. Dann nimmt man die letzten zwei Stunden bzw. das, was man dem Flugplan entnehmen kann. Dann muss man sagen: 20 % davon kommen als verspätete oder verfrühte Flüge an; Verfrühungen sind ja auch zulässig. Wenn man diese 20 % auf diese vier Randstunden verteilt, dann kommt man auf rund 11.000 Bewegungen in der Nacht, die in der Zeit von 23 bis 5 Uhr stattfinden können.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich bitte um Verständnis, dass ich diese Frage hier noch einmal stelle; schließlich haben wir auch hier im Landtag über diese Zahlen diskutiert. Herr Kaufmann hat die reine Betonkapazität angesprochen. Hier ist heute Morgen an einer Stelle in einem Gutachten das Wort „redlich“ aufgeführt worden. Finden Sie – das frage ich ganz offen – es als Gutachter redlich, dass Sie diese bei 100-prozentiger Auslastung rein theoretische mögliche und errechenbare Kapazität als Szenario skizzieren und kommunizieren?

Ich habe Herrn Kaufmann seinerzeit mal gefragt, ob er es auch redlich findet, wenn ich sage, dass ich mit meinem Pkw pro Jahr ca. 950.000 km fahre, und zwar gerechnet mit 365 Tagen im Jahr mal 20 Stunden pro Tag mal 130 km/h im Durchschnitt.

Erachten Sie es als sinnvoll, dass man in der Debatte, die Sie selbst als schwierig beschrieben haben, mit solchen rein theoretischen und aus meiner Sicht fast virtuellen Zahlen arbeitet?

Herr **Faulenbach da Costa**: Herr Boddenberg, Herrn Mörz haben Sie die Frage auch gestellt. Ich habe im Jahre 1999 für den Flughafen John F. Kennedy in New York eine Kapazitätsanalyse dahin gehend gemacht, wie viele Passagiere pro Jahr abgefertigt werden können. Die Grenzwerte liegen dort – das gilt im Prinzip auch für andere Flughäfen – bei etwa 100 bis 120 Millionen Passagieren pro Jahr. Denn sonst können Sie landseitig die Erschließung des Flughafens nicht mehr sicherstellen. Dann ist Ende der Fahnenstange der landseitigen Erschließung.

Wenn Sie in Frankfurt mehr Passagiere haben möchten, müssen Sie sich darüber Gedanken machen, ob Sie ein Flughafensystem, einen Satelliten-Airport oder sonst was anderes anbieten. Irgendwann stellt sich diese Frage.

Zur Betonkapazität. Die Betonkapazität ist ein theoretisches Modell in der Flughafenplanung. Ich habe eben – Herr Boddenberg, jetzt sollten Sie zuhören – nicht die Betonkapazität, sondern die planbare technische Kapazität genannt. Die planbare technische Kapazität liegt nach den Erfahrungen in der Flughafenplanung bei 90 % der Betonkapazität. Das ist ein Rechenweg, um zu ermitteln, wie hoch die planbare Kapazität ist. Die 918.341 Flugbewegungen sind die planbare technische Kapazität des Flughafens. Sie sind nicht die Betonkapazität.

Vorsitzender: Wir sind nun in der 27. Minute. – Herr Kaufmann. Danach möchte ich diese Runde schließen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Vorsitzender, da Herr Boddenberg die Redlichkeit hinterfragt hat, fühle ich mich provoziert, dies auch zu tun.

Herr Faulenbach da Costa, können Sie bestätigen, dass für das derzeit existierende System am Flughafen Frankfurt eine Bewegungszahl von knapp 500.000 tatsächlich realisiert wird? – Ich glaube, es waren 490.000 im vergangenen Jahr.

Wissen Sie, dass im Rahmen einer Anhörung dieses Hauses, des Hessischen Landtags, im Jahre 1982 ein Gutachter, die FAA, gesagt hat, dass die Kapazitätsobergrenze bei 323.000 Bewegungen für exakt diese bestehende Konfiguration liegt?

(Abg. Michael Boddenberg: Stimmt doch nicht!)

Herr **Faulenbach da Costa:** Den Urteilen des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs ist zu entnehmen, dass diese 325.000 Bewegungen die technisch machbare Kapazität sind. Ich habe mich damals noch nicht mit Flughäfen beschäftigt. Zum Zeitpunkt des Ausbaus der 18 West war ich auch nicht in Deutschland

Den Akten kann man auch entnehmen, dass es 1971 hieß: Eine 8-prozentige Steigerung gegenüber dem, was wir haben, ist möglich. – Also sollten jährlich 325.000 Bewegungen möglich gewesen sein, und diese wurden auch als Belastung unterstellt.

Dazu hat der VGH Kassel gesagt: Na ja, ihr Nachbarn hätten antizipieren müssen, dass mehr möglich ist. – Nun antizipieren die Nachbarn, aber sie werden nicht ernst genommen. Es wird gesagt: Das wird nicht passieren. – Ich sage Ihnen: Das wird passieren, wenn diese Bahn gebaut wird.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Faulenbach da Costa. – Damit sind wir am Ende dieser Runde und ich darf Frau Rechtsanwältin Ursula Philipp-Gerlach um ihren Beitrag bitten.

Frau **Philipp-Gerlach**: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich beschäftige mich schon seit geraumer Zeit mit diesem Ausbauprojekt und muss feststellen, dass die Auswirkungen dieses Flughafenausbaus immer wieder verharmlosend dargestellt werden. Die LEP-Änderung, mit der wir uns heute beschäftigen, mit dem Ziel einer neuen Landebahn im Kelsterbacher Wald ist nicht mit dem Landesplanungs- und Raumordnungsrecht vereinbar.

Bei der Aufstellung eines neuen Landesentwicklungsplans oder bei der Festschreibung eines Ziels sieht das Raumordnungsrecht vor, dass diesem Ziel eine rechtsstaatliche Abwägung zugrunde gelegt werden muss. Meiner Ansicht nach ist bei der Festlegung dieses Ziels gegen dieses Gebot der rechtsstaatlichen Abwägung verstoßen worden. Ich will heute nicht über die Vernichtung von 300 ha Wald oder die Tausenden von Lärmbetroffenen sprechen. Wir reden bisher nur von Nachtflugverbot und Prognosen.

Herr Prof. Schölch hat in seinem Eingangsstatement davon gesprochen, dass im Raumordnungsverfahren herauskam, dass von den drei Alternativen, die letztendlich nur geprüft worden sind, die Nordwestvariante mit den geringsten Auswirkungen verbunden sei. Was bedeuten denn „geringste Auswirkungen“ im Zusammenhang mit den Auswirkungen, die wir mit der Nordwestbahn zu konstatieren haben? – Es waren graduelle Unterschiede, die rechnerisch herbeigeführt worden sind, und zwar zum Teil unter Zugrundelegung von Annahmen, die sich bei einer methodischen Hinterfragung als fehlerhaft erweisen; das soll aber heute und hier nicht Inhalt meines Statements sein.

Hier und heute möchte ich zu den zwei Stichworten, zu denen ich befragt worden bin, Stellung beziehen. Das ist zum einen die Prognose und zum anderen die Nachtflugbeschränkung.

Welche Prognose liegt denn dieser LEP-Änderung zugrunde? – Dieser LEP-Änderung liegt ausschließlich das Prognosegutachten zugrunde, das letztendlich für die Fraport die Planungsgrundlage für den Antrag auf Planfeststellung ist. Jetzt frage ich Sie und diejenigen, die sich mit Landesplanung und Raumordnung rechtlich beschäftigen: Reicht es denn, dass man einer LEP-Änderung eine betriebswirtschaftliche Bedarfsprüfung, also eine Rechtfertigung für den Ausbau zugrunde legt? Wozu wurde diese Intraplan-Studie erstellt? – Es ist lediglich eine Bedarfsbegründung für die Fraport.

Die rechtlichen Anforderungen an eine solche Prognose müssen sich an dem Ziel, das letztendlich gerechtfertigt werden soll, orientieren, und das ist meiner Ansicht nach auf der Ebene der Raumordnung und Landesplanung etwas anderes als das, was wir auf der Fachplanungsebene haben, mit der wir uns heute nicht beschäftigen möchten.

So eine Prognose muss den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen und methodisch ordnungsgemäß erstellt werden. Ich möchte mich nicht damit beschäftigen, was heute schon zwei oder drei Kollegen gesagt haben. Ich halte die Prognose von Intraplan nicht geeignet, auch im Planfeststellungsverfahren den Bedarf zu begründen. Denn sie ist unter methodisch fehlerhaften und nicht den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen zustande gekommen ist.

Herr Prof. Führ, Sie sagen, es sei solide geprüft worden. Angesichts der Papiermassen kann man sagen, dass viel geprüft wurde. Ob es aber auch den rechtlichen Anforderungen Stand hält, steht auf einem ganz anderen Papier. Hier muss man ins Detail ge-

hen und diese Diskussion, die wir hier um den Ausbau des Frankfurter Flughafens führen, sehr dezidiert verfolgen. Denn dann müsste man auch sehen, dass die Gutachten, die dieser landesplanerischen Entscheidung zugrunde gelegt worden ist, im Namen von Fraport erstellt wurden und 1 : 1 in dieses Landesentwicklungsplanverfahren übernommen worden sind, ohne einen Abgleich dahin gehend zu machen, ob es für die Landesplanung reicht.

Herr Prof. Hendler, Sie haben gesagt, es bestünden keine Probleme, wenn man als Planungsvoraussetzungen zunächst die 660.000 Flugbewegungen und aufgrund der aktuellen Prognosen 701.000 Flugbewegungen zugrunde legen würde. Ich habe die Begründung vermisst, warum man das in der Landesplanung machen darf. Wie sieht das Ziel aus? Wem wollen Sie zustimmen? – Sie wollen eine langfristige räumliche Entwicklungsmöglichkeit. Sie wollen ein Ziel. Das ist nicht ein kurzfristiges oder mittelfristiges Ziel. Wir müssen hier abgrenzen und zeitliche Spielräume ausloten.

Was machen Sie? – Sie akzeptieren landesplanerisch eine neue Landebahn, die nach den eigenen Prognosen der Fraport – dies wird auch durch Presseberichte geschürt – möglicherweise die Annahme rechtfertigen, dass sie im Jahre 2020 überhaupt nicht mehr ausreicht. Das heißt, ab Inbetriebnahme der neuen Landebahn – diese ist im Moment mit 2011 angesetzt – verbleiben Ihnen noch neun Jahre der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeit. Von daher werden Sie Ihrem eigenen Ziel nicht gerecht, wenn Sie Ihrer landesplanerischen Entscheidung diese Prognose zugrunde legen.

Diese Intraplan-Prognose bezieht sich nur auf 2020 und sagt, dass nicht mehr geht. Natürlich geht mehr. Vielleicht geht nicht die Prognose, die Intraplan angestellt hat. Allerdings sagen Sie selber, Herr Dr. Schubert, in diversen anderen Gutachten, dass zumindest ein Ausblick über das Jahr 2020 möglich gewesen wäre. Sie haben das auch gemacht. Sie haben es für München gemacht, und ich glaube, Sie haben es auch für Zürich gemacht.

Wie geht denn die Kurve weiter? – Sie haben jetzt einen Anstieg von 2, 3 oder 4 %. Dieser Anstieg hört 2020 doch nicht auf. Sie werden doch weiter die Gerade hochgehen. Deswegen hätte in der Landesplanung die Frage gestellt werden müssen: Was passiert 2020? Was passiert nach 2020? – Hier ist eines ganz klar – das hat Herr Faulenbach da Costa auch dargestellt –: Es reicht nicht aus, der landesplanerischen Entscheidung nur diesen Prognosewert von 701.000 Flugbewegungen zugrunde zu legen. Dann muss vielmehr überlegt werden, was passiert, wenn es weitergeht. Welche Auswirkungen hat dann diese Zielfestlegung in der LEP-Änderung?

Die andere Frage ist, ob es flugbetrieblich darstellbar ist. Von Fraport wird es im Moment für nicht möglich gehalten. Ich weiß es nicht. Darüber werden wir uns im Planfeststellungsverfahren sicherlich noch streiten.

Auf jeden Fall hätte die Worst-Case-Betrachtung gemacht werden müssen: Welche Fluglärmauswirkungen wird es geben, wenn es über die 701.000 Flugbewegungen hinausgeht? Kann man dann immer noch von einem raumverträglichen Vorhaben reden?

Die Konsequenz aus dieser fehlerhaften Prognose sieht so aus: Es hätten auf jeden Fall die Umweltauswirkungen aufgrund der technischen Kapazität geprüft werden müssen. Es hätten langfristige Ausblicke über das Jahr 2020 hinaus erfolgen müssen.

Ein Hinweis: Ich habe mir die Mühe gemacht, im Ministerium Akteneinsicht in die Unterlagen zu nehmen, die dieser LEP-Änderung zugrunde liegen. Da finden Sie das Intraplan-Gutachten. Dieses hatte zur Aufgabe – das steht als Aufgabe im Gutachten drin –, über 2020 hinaus einen Ausblick zu nehmen. Sie waren auch im April dabei, als es darum ging, das zu erarbeiten. In den nächsten Monaten finden Sie keinen Ton mehr zu dem Ausblick auf das Jahr 2025. Das heißt also, hier wurde ein Auftrag erteilt, der dann nicht ausgeführt worden ist. Warum? – Das geht aus diesen Unterlagen nicht hervor.

Im Abwägungsprotokoll – vielleicht hat sich jemand die Mühe gemacht, die 3.000 Seiten unter „Prognose“ anzuschauen – wird von diesem Ausblick 2025 ausgegangen. Sie wussten zu diesem Zeitpunkt offensichtlich nicht, dass dieser Ausblick nicht berücksichtigt worden ist. Ich sehe darin einen eklatanten Fehler, der meiner Ansicht nach zur Fehlerhaftigkeit der zugrunde gelegten Prognose führt.

Zum Nachtflugverbot. Wir haben heute die unterschiedlichen Positionen gehört. Gilt es als Zielfestlegung? – Ja, sagt Prof. Hermes. Prof. Henderler sagt hingegen, es ist im Landesentwicklungsplan nicht enthalten.

Prof. Hermes geht von Folgendem aus: Wenn das Nachtflugverbot nicht als Ziel in der LEP-Änderung enthalten ist, liegt ein Verstoß gegen die Konfliktbewältigung vor, und das führt letztendlich auch zur Nichtigkeit der Zielfestlegung. – Herr Prof. Henderler hingegen sagt: Es ist egal, ob das Ziel enthalten ist oder nicht. Wenn es für nichtig erklärt wird, bleibt auf jeden Fall die Zielfestlegung zum Ausbau enthalten.

Wie man zu der Feststellung gelangen kann, ist mir nicht klar. Denn der politische Wille – das wurde eigentlich immer hier im Haus gesagt – besteht darin: Nur wenn ein Nachtflugverbot kommt, kann es auch zum Ausbau kommen.

Die gesamte Intention, die dem LEP zugrunde liegt, geht von dieser Äquivalenz aus: Nachtflugverbot und Ausbau. Wenn das Ziel Nachtflugverbot nichtig ist oder gar nicht erst aufgenommen wird, ist diese Äquivalenz nicht mehr vorhanden, und es kann kein Ziel des Ausbaus in der LEP-Änderung festgeschrieben werden. Ein Gericht wird dann darüber zu entscheiden haben, ob dann ein Verstoß gegen die Konfliktbewältigung vorliegt.

Von daher sehe ich das Prozessrisiko auf der anderen Seite. Sie gehen mit der Nichtaufnahme des Ziels Nachtflugverbot das Risiko ein, dass auch das Ziel des Ausbaus aufgehoben wird.

Ein Schritt weiter: Wenn das Ziel nicht in die LEP-Änderung aufgenommen werden dürfte, dann hätten wir eine ganz besondere Problemlage; das wurde heute Morgen noch nicht genannt. Der gesamten LEP-Änderung sind im Grunde die flugbetrieblichen Annahmen der Fraport bei der Berechnung der Umweltauswirkungen zugrunde gelegt worden. Das ist ein Spezifikum. Hier ist eindeutig die Grenze dessen, Herr Prof. Stürer, was landesplanerisch gemacht werden soll, überschritten. Man hat im Prinzip schon die

fachplanungsrechtlichen Daten dieser LEP-Änderung zugrunde gelegt. Man hat die Flugroutenbelegung original wie im Planfeststellungsverfahren gemacht. Man hat den Planungsflugplan 2020 und das Nachtflugverbot zugrunde gelegt. Das Nachtflugverbot ist Bestandteil der Zielfestlegung des Ausbaus des Frankfurter Flughafens in der LEP-Änderung. Das heißt für mich als Konsequenz: Die Planfeststellung darf einen Ausbau ohne ein konsequentes Nachtflugverbot nicht beschließen. Denn dann würde sie dieses Ziel, das unter der Prämisse der Umweltauswirkungen anhand der flugbetrieblichen Daten erlassen worden ist, nicht mehr beachten.

Die Konsequenzen habe ich eben aufgezeigt; damit komme ich auch zum Schluss. Wenn das Ziel zum Nachtflugverbot in der LEP-Änderung nicht enthalten ist, dann hätte auch das Ziel einer langfristigen räumlichen Entwicklungsperspektive durch die Festlegung auf die Nordwestvariante nicht festgeschrieben werden dürfen. Falls kein Ziel enthalten ist, darf kein Planfeststellungsbeschluss ergehen, wenn von diesen flugbetrieblichen Annahmen abgewichen werden soll.

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Rechtsanwältin Philipp-Gerlach. Sie haben jetzt 14 Minuten verbraucht. Normalerweise steht jetzt nur noch eine Minute zur Verfügung.

(Frau Philipp-Gerlach: Herr Faulenbach da Costa hat eine halbe Stunde geredet!)

– Nein, er hat zwölfminuten geredet. Wir werden jetzt folgendermaßen vorgehen: Ich werde aller Redner nach fünf Minuten unterbrechen und ihnen sagen, dass die fünf Minuten vorbei sind. – Herr Abg. Posch.

Abg. **Dieter Posch:** Darf ich zusammenfassend feststellen, dass ohne die Verankerung des Nachtflugverbotes als Ziel im Landesentwicklungsplan auch im Planfeststellungsbeschluss kein Nachtflugverbot enthalten sein kann?

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Das haben Sie absichtlich missverstanden!)

Frau **Philipp-Gerlach:** Nein, ich glaube, Sie haben mich falsch verstanden. Auch wenn das geplante Ziel nicht in die LEP-Änderung aufgenommen wird, muss im Planfeststellungsbeschluss das beantragte Nachtflugverbot ohne Wenn und Aber aufgenommen werden, wenn der Zielfestlegung im LEP zum Ausbau im rechtlichen Sinne Rechnung getragen werden soll.

Vorsitzender: Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen und bedanke mich bei Ihnen, Frau Philipp-Gerlach. – Ich darf den nächsten Punkt und damit Herrn Rechtsanwalt Dr. Volker Gronefeld aufrufen.

Herr **Dr. Gronefeld:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich werde nicht länger als fünf Minuten reden.

Es ist für mich vergleichsweise einfach, weil wir die Probleme, auf die ich angesprochen worden bin, erst vor drei Wochen beim Bundesverwaltungsgericht diskutiert haben, und das Bundesverwaltungsgericht hat seine Meinung zum Verhältnis zwischen Landesplanung und Fachplanung eindeutig festgelegt. Insofern besteht für mich als Juristen keine Veranlassung, diese Diskussion neu aufzuwerfen. Vielmehr kann ich mich auf diese Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum Flughafen Berlin stützen.

Als Quintessenz dieser Entscheidung darf ich Folgendes zusammenfassen; darüber ist lange gerungen worden, und es ging um wichtige Standortfragen, um Fragen des Nachtflugverbots usw.: Auf der einen Seite kann die Landesplanung nach Maßnahme der ihr in den Landesplanungsgesetzen und im Raumordnungsgesetz zugemessenen Kompetenz die raumordnerische Ordnung, deren wichtiger Bestandteil mit Sicherheit die Erweiterung eines Flughafens ist, umfassen. Auf der anderen Seite präjudiziert sie in keiner Weise – weder durch Ziele, Grundsätze oder sonstige Dinge – die fachplanerische Zulassungsentscheidung im luftrechtlichen Verfahren.

Es ist ein wichtiges Element, dass Ziele festgelegt werden, beispielsweise dass an diesem Standort eine Vorrangssituation für die Erweiterung eines Flugplatzes besteht, also ein Freihalteraum entsteht, in welchem eine gewisse Erweiterung des Flughafens stattfindet. Allerdings – anders als im Verhältnis zwischen Landesplanung und Bauleitplanung – ist der Fachplanungsträger hieran nicht in strengem Rechtssinne gebunden. Er muss sich also in dieser Weise nicht inhaltlich gebunden fühlen. Er entscheidet, ob er das Vorhaben selbst zulässt oder nicht. Wenn das für den Ausbau gilt, dann gilt das natürlich in gleicher Weise für den Betrieb.

Bei der Betriebsseite, deren Bestandteil der Nachtflug ist, muss man darauf hinweisen, dass nach dem luftrechtlichen Planungsrecht die Zulassung des Betriebes im Zentrum des luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens steht. Es ist nicht nur eine Frage des Lärmschutzkonzeptes, sondern ein Teil des Lärmschutzkonzeptes, das sich in der Zulassung des Betriebes zur Nachtzeit ausdrückt. Welche Anforderungen hier zu stellen sind, hat das Bundesverwaltungsgericht in zwei umfangreichen Entscheidungen im letzten Jahr im Einzelnen erklärt.

Wie fügen sich diese Teile zusammen? – Zusammenfassend kann ich sagen, dass kompetenziell auf der Ebene der Landesplanung nicht darüber entschieden werden kann, ob die Betriebszulassung eines Flughafens zur Tag- oder Nachtzeit erfolgt.

Selbstverständlich kann entsprechend den fachplanerischen Vorgaben, die im Luftverkehrsgesetz enthalten sind – § 29b –, sozusagen eine Zielvoraussetzung im Sinne des Gebots der Rücksichtnahme aufgestellt werden. Ob aber im Einzelnen der Betrieb zur Nachtzeit zugelassen wird, ist eine fachplanungsrechtliche Entscheidung. Sie können das auch aus Rechtsschutzgesichtspunkten überprüfen. Diejenigen, die von dieser Entscheidung betroffen sind, weil ihre Belange ihrer Meinung nach nicht mit dem gehörigen Gewicht in die Entscheidung eingeflossen sind, haben gegen die Planfeststellung das volle Arsenal des Rechtsschutzes. Bei landesplanerischen Fesseln mag dies sowohl für die privat Betroffenen als auch für die zukünftigen Nutzer eines Platzes aussehen.

Es ist vorhin gesagt worden, die Mediation erfordert hier einen Gleichklang in allen Stufen der Planung, also von der hochstufigen Planung bis zur Fachplanung. Ich glaube nicht, dass dies als Rechtsgrundsatz aufgestellt werden kann. Dieses so genannte

Äquivalent kann genauso gut in der Fachplanung hergestellt werden. Es muss gegebenenfalls in der Fachplanung hergestellt werden, wenn die Landesplanung selber von ihrer kompetenziellen Situation heraus dafür keine Hand reichen kann.

Ob dann insgesamt betrachtet ein rechtlich tragfähiges Konstrukt herauskommt, werden die dann die folgenden Rechtsstreitigkeiten, die wahrscheinlich auch in diesem Fall zuhauf zu erwarten sind, im Einzelnen zeigen. Dass die Latten, die Messstäbe, für einen Flugbetrieb zur Nachtzeit inzwischen durch die Rechtsprechung sehr hoch gelegt worden sind, haben meine Vorredner schon bestätigt. Es bedarf schon eines ganz besonderen Begründungsaufwandes, wenn man in der Zeit zwischen 24 und 5 Uhr Nachtflugbetrieb zulassen will.

Abgesehen davon scheint mir die Situation in Hessen so gestaltet zu sein, dass ein spezifischer Antrag des Vorhabenträgers vorliegt.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Gronefeld. – Herr Abg. Kaufmann.

Abg. Frank-Peter Kaufmann: Herr Dr. Gronefeld, ich habe mehrere Fragen. – Sie sagten, die Landesplanung stelle gewissermaßen einen Freihalteraum zur Verfügung, auf dem man im Planfeststellungsverfahren einen Flughafen genauer ausgestalten und später mit einer Betriebsgenehmigung betreiben kann; so habe ich es verstanden. Sieht es nicht ein Stück weit anders aus, wenn der Hessische Landtag einem Nachtflugverbot zustimmt? – Denn die Landesplanung würde den Freihalteraum gar nicht zur Verfügung stellen, wenn er nicht in der Betriebsbeschränkung seine Grenzen fände. Das mag ein Novum sein, aber so sieht meiner Einschätzung nach die Lage bei uns aus.

Zweitens. Sie sagten zum Schluss, dass Sie ein sehr profunder Kenner der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes sind. Sie sprachen vom Zeitraum 24 bis 5 Uhr; das ist auch die Kernzeitdefinition, die das Bundesverwaltungsgericht in den Schönefeld-Urteilen gefunden hat. Der Landesentwicklungsplan sieht – er verwendet die Kernzeit als gleichen Begriff – diese Definition auch für unser Nachtflugverbot vor, was ein Widerspruch zu all dem ist, was bisher diskutiert worden ist und aus der Mediation stammt. Da geht es nämlich um den Zeitraum von 23 bis 5 Uhr. Wie würden Sie den Kernzeitbegriff unter den Aspekten des Bundesverwaltungsgerichts einstufen?

Herr Dr. Gronefeld: Zu Ihrer ersten Frage, Herr Abgeordneter: Ich habe das ganz räumlich gemeint. Der Freihalteraum ist von konvergierenden Planungen freizuhalten. Wenn Sie ein Vorranggebiet als Zielfestlegung im Landesentwicklungsplan ausweisen, gestattet dieser Freihalteraum ja nicht die Anlage selbst, ist also keine Zulassung der Anlage selbst, sondern gestattet nur, an dieser Stelle den Raum so zu definieren, dass er von Einflüssen Dritter frei bleiben soll und dass in diesem Bereich keine störenden Funktionen auftauchen sollen, bis die fachplanerische Entscheidung, die hier zu treffen ist, im Einzelnen getroffen wird.

Anlage und Betrieb sind hingegen definitiv Gegenstand der Planfeststellung. Das können Sie in der Raumordnung und in der Landesplanung gar nicht in dieser Weise festlegen. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Berlin-Entscheidung ja gesagt – Sie

kennen diese Entscheidung ja, sodass ich das jetzt nicht im Einzelnen auszuführen brauche –: Es ist aufgabenspezifisch zu trennen, ohne Bindung zum anderen. – Wenn die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis kommt, das Vorhaben sei nicht durchzusetzen, dann hilft Ihnen die ganze landesplanerische Festsetzung auch nichts; dann ist nach den fachplanerischen Grundsätzen die Anlagenzulassung nicht möglich.

(Stellv. Vors. Abg. Bernd Riege übernimmt den Vorsitz.)

Insofern können Sie an die Seite der Äquivalenzgesichtspunkte einer politischen Entscheidung die rechtliche Situation stellen. Nach dem geltenden Recht erfolgt das, was Sie einfordern, nicht auf der Ebene der Landesplanung. Vielmehr ist über diese Dinge auf der Ebene der Fachplanung eine Entscheidung zu treffen.

Konsequenterweise haben Sie gleich anschließend die zweite Frage angesprochen: Was ist dann denn mit der Fachplanung? Und was bleibt schließlich über? – Wie meine Vorredner bereits gesagt haben, ist im Rahmen der Fachplanung nach Maßgabe der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, aber auch der sonstigen Dinge, die zum Abwägungsmaterial gehören, über den schützenswerten Raum zwischen 22 und 6 Uhr zu entscheiden. Ich habe gerade weniger über die hessische Lage mit der Mediationsnacht berichtet, sondern nur über die bisherige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Das Bundesverwaltungsgericht sagt, dass für eine Zulassung in der Zeit zwischen 24 und 5 Uhr zwingende besondere Gründe vorliegen müssen – wie beispielsweise am Flughafen Leipzig/Halle, an dem ein Integrator Frachtverkehr durchführt. Das wäre ein rechtfertigender Grund für einen derartigen Verkehr in der Kernzeit, der allerdings nicht zwingend zur Zulassung dieses Verkehrs führen muss. Schon beim Frachtverkehr wird es beim Bundesverwaltungsgericht aber schon sehr kritisch, wie Sie seiner Entscheidung vom 9. November 2006 entnehmen können. Im Personenverkehr, im Charterverkehr und im Linienverkehr, ist es ausgesprochen schwierig. Dort haben Sie sehr viele Argumente für einen Verkehr in der Kernzeit vorzutragen.

In Bezug auf die Zeiten zwischen 22 und 24 Uhr und zwischen 5 und 6 Uhr vertritt das Bundesverwaltungsgericht die Auffassung, dass das Schutzbedürfnis umso größer ist, je näher Sie an die Kernzeit herankommen. Es gibt also noch eine weitere Abstufung zwischen 22 und 23 Uhr auf der einen Seite und 23 und 24 Uhr auf der anderen Seite.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch einem Missverständnis entgegenwirken, weil meine Vorredner ein bisschen auf dieser Klaviatur gespielt haben. Aus der Aussage des Bundesverwaltungsgerichts, beim Vorliegen entsprechender Rechtfertigungsgründe könne auch in der Kernzeit geflogen werden – wie beispielsweise bei DHL –, ergibt sich kein definitives Muss. Das mögen andere anders sehen. Es bleibt aber der planungsrechtlichen Entscheidung überlassen. Die Behörde kann so oder so entscheiden.

Zu den zwingenden Punkten, die nach Ihren Ausführungen dieses ganze Problem in die Landesplanung hineinspiegeln, kann ich nur sagen: Von der Rechtsprechung – ich berichte hier nur über die Rechtsprechung, nicht über die politischen Zusammenhänge – wird das nicht so gesehen.

Abg. **Dieter Posch:** Im Hessischen Landtag hat die Frage des Ausbaus des Frankfurter Flughafens immer eine große Bedeutung gehabt. Letztendlich hat sie auch dazu geführt, dass wir uns heute hier darüber informieren, ob wir den vorliegenden entsprechenden Änderungen zustimmen sollen oder nicht.

In der heutigen Diskussion ist teilweise der Eindruck entstanden, als handele es sich bei dem politischen Bekenntnis zur Mediation um einen Rechtsgrundsatz, den die Landesregierung bzw. die planfeststellende Behörde zu beachten und umzusetzen habe. Welche rechtliche Bedeutung messen Sie der politischen Diskussion des Hessischen Landtags hierzu bei? Ist das eine Art Rechtsgrundsatz, der zu beachten ist?

Herr **Dr. Gronefeld:** Herr Posch, das ist eine hochinteressante Frage, die schon fast philosophische Züge hat. Ich werde mich auf diesem Gebiet sehr vorsichtig bewegen. Bei meinen vielen – in Klammern: politischen – Geschäften bin ich immer sehr gut gefahren, wenn ich mich auf das Recht zurückgezogen habe. Ich werde mich auch hier auf das Recht zurückziehen.

Selbstverständlich liegt – das habe ich jetzt sehr deutlich beim Fluglärmgesetz gemerkt – der politischen Willensbildung immer der politische Prozess zugrunde. Nachher ist es aber das Gesetz selber, das die tragfähige Grundlage bildet. Auslegung und Anwendung des Gesetzes – und nur davon spreche ich – haben zu berücksichtigen, welche Auswirkungen das vom Gesetzgeber auf der jeweiligen Stufe Beschlossene auf nachgelagerte Stufen hat und was auf diesen nachgelagerten Stufen zu tun ist. Erwägungen des Gesetzgebers bei der Fassung des Gesetzes sind bei Interpretationen mit Sicherheit sehr hilfreich. Sie artikulieren selbstverständlich auch Belange und Interessen. Diese Überlegungen aus dem Gesetzgebungsverfahren oder die entsprechenden Veranlassungen formen aber natürlich nicht direkt das Gesetz selbst mit rechtlicher Bindungswirkung.

Ich hatte in der heutigen Diskussion schon den Eindruck – deswegen habe ich auch mit großem Interesse zugehört –, dass hier versucht wird, eine politische Willensbildung, die natürlich immer davor liegt, jetzt hinein in rechtliche Bindungen zu transferieren. Das ist bei diesem Projekt genauso wie bei allen anderen Gesetzen so aber nicht möglich. Die politische Willensbildung ist selbstverständlich eine wichtige Erkenntnisquelle. In späteren Abwägungsprozessen wird man mit Sicherheit auch darauf Bezug nehmen; daran kann ja keiner vorbeigehen. Die rechtliche, die gesetzliche Bindung entsteht aber durch das Gesetz selber. Die abzuarbeitenden Aufgaben müssen aufgabenspezifisch, das heißt schichtenspezifisch, abgearbeitet werden: hier die Landesplanung, dort die fachplanerische Zulassung.

Abg. **Gernot Grumbach:** Ich will noch einmal einen anderen Aspekt beleuchten. Sie haben in Punkt 3 Ihrer schriftlichen Stellungnahme abstrakt das Verhältnis zwischen Fachplanung und Landesplanung angesprochen. Wenn ich Ihre Ausführungen dazu richtig verstehe, heißt das im Kern doch Folgendes: Es kann sehr wohl passieren, dass die Landesplanung aufgrund einer präzisen Variantenabwägung eine konkrete Standortentscheidung festlegt, aber die Fachplanung eine völlig neue Abwägung trifft, in der sie diese konkrete Standortentscheidung auf der Fachplanungsebene anders gewichten kann.

Herr **Dr. Gronefeld**: Das ist im Verhältnis von Landesplanung zu luftrechtlichem Fachplanungsrecht nichts Besonderes oder Außergewöhnliches. Die Fachplanungsebene kann zu etwas, was die Landesplanung für wichtig hält und bei dem nach Auffassung der Landesplanung etwas geschehen muss, durchaus sagen: Nach den fachplanungsrechtlichen Zulassungsgrundsätzen, die ich zu beachten habe – beispielsweise meinem Abwägungsgebot nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG und den mir hierzu gegebenen Maßstäben –, geht das so nicht.

Ein schönes Beispiel ist der Ausbau von Berlin-Schönefeld. Dort ist eine Standortentscheidung auf sehr grobmaschigem, eher politischem Hintergrund getroffen worden – um es jetzt wirklich nur auf die Berliner Verhältnisse zu beziehen. Dieser sehr grobmaschige Hintergrund ist in der mündlichen Verhandlung auch stark angegriffen worden. Daraufhin hat das Bundesverwaltungsgericht – das ist alles in der Entscheidung nachzulesen – gesagt: Es wird sich schließlich bei dem Standort entscheiden, den ihr wirklich für richtig haltet. – Er ist nämlich sehr umstritten gewesen. Herr Faulenbach da Costa war ja zeitweise bei dem Prozess dabei; er kann das auch berichten. – Das Bundesverwaltungsgericht hat gesagt: Aufgabenspezifisch könnt ihr in der Landesplanung so etwas machen. Aber habt acht; ihr habt keine Bindungswirkung, die in diesem strengen Sinne überspielt werden könnte. Es kann euch passieren, dass euch in der aufgabenspezifischen Abarbeitung des Problems, sozusagen im Mikrokosmos, Schlimmes widerfährt.

Deswegen ist in Berlin – in diesem Prozess ist dieses Problem ja in epischer Breite ausgeführt worden – so stark um das grobmaschige Netz der Standortplanung und die Herunterspiegelung auf den konkreten Standort gekämpft worden. Eine Frucht dieses Prozesses – Stichwort: aufgabenspezifische Bewältigung – sind die harschen Anforderungen des Bundesverwaltungsgerichts an die Abwicklung von Flugbetrieb zur Nachtzeit an Standorten wie diesem.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Herr Dr. Gronefeld, ich bedanke mich sehr.

Ist ein Vertreter des Kommissars für Verkehr der EU-Kommission aus Brüssel anwesend? – Das ist nicht der Fall.

Dann rufe ich als Nächsten Herrn Dr. Markus Schubert von der Intraplan Consult GmbH aus München auf.

Herr **Dr. Schubert**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Die Prognosen, die von meinem Institut – auch unter meinem Namen – erstellt wurden, sind heute schon mehrfach angesprochen worden – und auch mehrfach angegriffen worden. Auf einige dieser Kritikpunkte möchte ich hier kurz eingehen.

In Bezug auf die Szenarien wurde hier etwas widersprüchlich argumentiert. Einerseits wurde gesagt, Prognosen sollte man eigentlich gar nicht erstellen. Auf der anderen Seite hieß es, Prognosen sollte man bis zum Jahr 2030 ausweiten. – Meines Erachtens sind Prognosen sinnvoll. Sie haben natürlich Unsicherheiten; das will ich überhaupt nicht bezweifeln. Prognosen sollten auch nicht beliebig sein.

Deswegen gehe ich an dieser Stelle insbesondere auf die Frage der Szenarien ein. Ich bin schon sehr lange im Geschäft mit Prognosen. Ich war an drei Bundesverkehrsweegeplänen beteiligt und habe die Basisprognosen für den Schienenverkehr, den Luftverkehr und den Straßenverkehr erstellt. Ich weiß, dass auch das Bundesverkehrsministerium sehr vorsichtig mit Szenarien umgeht. Letztendlich liegt dem Bundesverkehrsweegeplan ein Szenario zugrunde – und nicht etwa eine Reihe von Szenarien, bei denen die einzelnen Maßnahmen zur Straße oder zur Schiene dann entsprechend bewertet werden. Man geht dort immer von der aus heutiger Sicht wahrscheinlichen Entwicklung aus.

Nichtsdestotrotz haben wir uns bei den von uns erstellten Prognosen nicht darauf beschränkt, nur mechanistisch-technisch – das ist auch schon angesprochen worden – eine Prognose zu rechnen. Vielmehr wurden Sensitivitätsanalysen und die Haupteinflussgrößen für das Ergebnis dargestellt. Es wurde klar gesagt, welche Schritte wichtig sind und welche Schritte nicht so wichtig sind. Wir haben die einzelnen Punkte wie Bevölkerung, Wirtschaftsentwicklung und Modal Split mit landgebundenen Verkehrsmitteln abgearbeitet und die – ebenfalls bereits angesprochene – Frage der Hub-Strukturen untersucht.

Das alles ist genau und nachvollziehbar untersucht worden. Man kann den Gutachten entnehmen, wie viel Prozent des Wachstums auf diese Variable und viel Prozent des Wachstums auf jene Variable zurückzuführen sind. Daher ist die Prognose in dieser Form nachvollziehbar. Man kann sie natürlich nicht mit dem Taschenrechner nachrechnen. Das kann man aber auch bei keinem Modell, das beispielsweise die Frage von Umgehungsstraßen für Neu-Isenburg untersucht. Nachvollziehbarkeit in dem Werk der Prognose ist aber gegeben. Im Übrigen verweise ich an dieser Stelle auf Prognosen anderer Institute, die hier zitiert werden – ob sie nun von Airbus oder Boeing stammen.

In einem gewissen Bereich bleibt natürlich eine Blackbox übrig – auch in Bezug auf die Frage der Szenarien. Wir begleiten dieses Projekt jetzt schon sehr lange – angefangen von der Mediation. Ich war ja nicht für Fraport, sondern für die Mediation tätig. Unsere erste Prognose haben wir für die Mediation vorgelegt. Dabei sind wir nicht auf die dargestellten 5 % gekommen; wir sind immer bei 3 bis 4 % Wachstum gewesen. Die Prognosekette ist bekannt. In dieser Prognosekette haben wir das Ganze ständig aktualisiert. Wir haben ständig die Rahmenbedingungen an die aktuelle Situation – Hub-Entwicklung, Low-Cost-Entwicklung usw. – angepasst. In dieser Kette haben wir mittlerweile fünf Prognosen durchgeführt.

An dieser Stelle kann man auch die Range sehen: Wo ist die Unsicherheit? Welche Auswirkungen hat es, wenn wir mit einem anderen Low-Cost-Angebot rechnen? – Heute ist von 15 % gesprochen worden. Ich muss sagen, dass 15 % als Abweichung nach oben oder unten zu hoch gegriffen ist. Die Prognosen sind erstaunlich stabil. Wir gehen für das Jahr 2015 von zwischen 75 bis 76 Millionen und 81 bis 82 Millionen aus. Insgesamt liegt die Range also bei etwa 8 %.

Es ist kritisiert worden, dass wir nicht spezifisch den Flughafen Frankfurt/Main betrachtet hätten. Wie ich gerade gesagt habe, befassen wir uns mit dieser Thematik seit dem Mediationsverfahren. Wir kennen diesen Flughafen in- und auswendig. Selbstverständlich erstellen wir auch Prognosen für München, für Zürich und für Amsterdam. Diese Prognose hier haben wir aber ganz spezifisch auf die Frankfurter Belange eingestellt.

Gleichzeitig sind im Nachgang auch solche Prognosen erstellt worden wie – Stichwort: Luftverkehrsinitiative –: Wie stellt sich die Einordnung in die Flughafenlandschaft dar? Wie sehen die Zusammenhänge beispielsweise zwischen München und Frankfurt oder zwischen Hahn und Frankfurt in Bezug auf ein Multi-Hubbing aus? – Das ist in dieser Prognosekette alles dargestellt worden.

Des Weiteren ist der Strukturwandel im Luftverkehr angesprochen worden. Dazu kann ich nur Folgendes sagen: Der Luftverkehr unterliegt dauernd einem Strukturwandel. In den Neunzigerjahren – Daten aus den Achtzigerjahren haben wir ohnehin nicht verwendet – war der Luftverkehr einem stetigen Strukturwandel unterworfen. Das ist von uns entsprechend abgebildet worden, soweit es modelltechnisch geht.

Man darf nicht glauben, dass die Hub-Entwicklung ans Ende gekommen sei; jetzt gebe es nur noch Low Cost, und Umsteigen sei überhaupt nicht mehr angesagt. Was macht die größte deutsche Low-Cost-Airline denn? Sie betreibt mittlerweile drei Hubs, und zwar in Nürnberg, in London-Stansted und in Palma de Mallorca. Gleiches ist bei der Deutschen BA und bei der LTU der Fall. Die Netzgesellschaften und die Low-Cost-Carrier bewegen sich also aufeinander zu. Daher geht die These, man brauche gar keinen Hub-Verkehr mehr, völlig an der Realität vorbei.

Ich habe gerade Zahlen zur Hub-Entwicklung in Europa ausgewertet. Zwischen 2002 und 2006 haben sich die großen Hubs mit 3,8 % per annum entwickelt. Diese jährliche Zunahme haben wir in den letzten vier Jahren, also nach dem 11. September 2001, verzeichnet. Das sind ganz aktuelle Zahlen. Ungefähr diese Entwicklung prognostizieren wir auch für den Flughafen Frankfurt/Main für die nächsten anderthalb Jahrzehnte.

Wie haben sich die Hubs mit Kapazitätsengpässen entwickelt, nämlich London-Heathrow und Frankfurt? Mit 1,9 % per annum. Sie wiesen also ein niedriges Wachstum auf. Und was ist bei den anderen Hubs passiert, also Paris-Charles de Gaulle, Amsterdam, Madrid und München? Ein jährliches Wachstum von 5,2 % in den letzten vier Jahren. Das heißt, dass die Behauptung falsch ist, es gebe keinen Bedarf nach großen Hubs mehr; die Flughäfen stießen ohnehin an ihre Grenzen; einem Angebot von 52 Millionen wie hier in Frankfurt stehe kein Bedarf mehr gegenüber. Man braucht doch nur einmal nach Amerika oder Asien zu schauen. Dort gibt es schon heute Flughäfen in einer Größenordnung von 80 bis 90 Millionen Passagieren und 1 Million Flugbewegungen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Ich bitte um Entschuldigung; es wird jetzt einen kleinen Eklat geben. Herr Dr. Schubert, in Ihrer auf Seite 459 der Stellungnahmen für die heutige Anhörung abgedruckten E-Mail wird auf die Unterlagen Bezug genommen. In den Unterlagen ist die Prognose für 2020 nicht enthalten. Sie soll sich in den neuen Planfeststellungsunterlagen befinden, die wir noch nicht kennen. In der LEP-Unterlage ist sie nicht enthalten. Daher reden wir an dieser Stelle über eine Prognoseunterlage, die uns nicht zugänglich ist. Wir haben uns mehrfach bemüht, diese Unterlage vom Ministerium zu bekommen. Bis zum heutigen Tage haben wir sie nicht erhalten. Das macht ein Stück des Problems aus, wofür ich um Verständnis bitte, Herr Dr. Schubert.

Das ist auch unser generelles Problem mit Intraplan; denn das Ganze ist nicht durchschaubar. Ich hätte gerne einmal Ihre Datenbasis gesehen und Ihre Ableitungen verstanden. Heute kommen wir wieder nicht weiter, weil Sie sagen, das sei alles transpa-

rent; es liege vor. Ich stelle fest: Es liegt nicht vor, und Sie können es auch nicht erklären.

Ich stelle nämlich wundersame Dinge fest, wenn ich die alte Prognose und die neue Prognose – nicht Ihre Unterlage, sondern die von Fraport daraus gemachte; das ist nämlich das Einzige, was mir zugänglich ist – vergleiche. Sowohl die alte Prognose für 2015 als auch die neue Prognose – die wir, wie gesagt, nicht im Original kennen, sondern nur in ihrer Auswertung – stammen ja von Ihnen. Im Vergleich zwischen diesen beiden Prognosen wird die Zahl der Originärpassagiere in Frankfurt zwischen dem Jahr 2015 und dem Jahr 2020 um 2,1 Millionen geringer. Da stutzt der Mensch. Und das ist nicht nachvollziehbar.

(Herr Dr. Schubert: Es wird in der Unterlage aber erklärt!)

– Die Änderung der Gesamtzahl ist in keiner uns zugänglichen Unterlage nachvollziehbar. Dort steckt irgendetwas drin, was keiner weiß. Solange man diese Prognose nicht kennt und beurteilen kann, kann man sie nicht als Grundlage nehmen.

Vielleicht können Sie uns einmal mindestens dieses Beispiel erklären. Sie kennen die Unterlage möglicherweise – ich aber nicht; denn man hat sie uns nicht gegeben. Das ist heute mein Problem an dieser Stelle.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege:** Herr Dr. Schubert, wenn Sie es kurz machen könnten, würde ich das jetzt für sinnvoll halten. Ansonsten haben wir noch drei Tage Zeit, um die fehlenden Unterlagen zur Verfügung gestellt zu bekommen, sodass wir vor der abschließenden Beurteilung ganz sicher in die Unterlagen hineinschauen können.

Herr **Dr. Schubert:** Zunächst darf ich darauf hinweisen, dass ich natürlich nicht dafür verantwortlich bin, welche Unterlagen in welcher Form und welcher Schüttung der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wurden.

Dieses eine konkrete Beispiel ist in den von uns erstellten Unterlagen beschrieben worden. Es ist die Low-Cost-Entwicklung angesprochen worden. Es ist angesprochen worden, dass wir eine Aktualisierung durchgeführt haben. Diese Aktualisierung ist auch ganz konkret eingefordert worden. Ein Teil dieser Aktualisierung bezog sich auf die Low-Cost-Entwicklung und die Entwicklung an den Flughäfen in Deutschland. Mittlerweile gibt es einen Vertrag zwischen der Ryanair und dem Flughafen Hahn, nach dem man den Verkehr dort deutlich ausweiten wird. Entsprechend wird auch mehr Verkehr aus dem Einzugsgebiet von Fraport in Richtung Hahn – aber auch in Richtung anderer Standorte – abgezogen.

Ein weiterer Punkt ist, dass wir in den Prognosen für 2015 die Intermodalität, also die Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene, noch etwas höher bewertet haben als in der Prognose für 2020 – auch aufgrund der aktuellen Entwicklungen in Bezug auf die Netze und die Zusammenarbeit zwischen Luftverkehr und Bahnverkehr.

Abg. **Dieter Posch**: Herr Dr. Schubert, Sie haben eben in Ihrem mündlichen Vortrag noch einmal auf die Zunahme der Verkehrsentwicklung bei den Hubs hingewiesen. Gleichwohl spielt in der politischen Diskussion natürlich die Frage, wie sich die Punkt-zu-Punkt-Flüge im Zusammenhang mit den Low-Cost-Carriern entwickeln, eine Rolle. Das hat heute Morgen in dieser Anhörung auch zu dem Hinweis geführt, dass wir von Prognosen Abstand nehmen sollten und uns stattdessen Szenarien verinnerlichen sollten. Darin steckt ja ein wahrer Kern. Können Sie trotzdem etwas dazu sagen, wie sich die Punkt-zu-Punkt-Flüge in Zukunft auf solche Prognosen auswirken werden?

Herr **Dr. Schubert**: Für Frankfurt erwarten wir aufgrund verstärkter Direktflüge keine Steigerung des Umsteigeanteils gegenüber heute. Dabei beziehen sich die Direktflüge nicht nur auf den Low-Cost-Verkehr, der ja hauptsächlich innereuropäisch stattfindet. In zunehmendem Maße finden von den aufkommensstärkeren Flughäfen wie Düsseldorf und Hamburg nämlich wieder – ich sage „wieder“; denn das gab es schon einmal – Interkontinentalverkehre zu großen Zielen mit entsprechendem Aufkommen statt. Diese Relationen werden nicht nur über Umsteigeverbindungen organisiert, sondern auch über Direktverbindungen. Gleichzeitig werden weitere Ziele, die heute nur über zwei Mal Umsteigen erreichbar sind, künftig über ein Mal Umsteigen erreichbar sein. An dieser Stelle kommen wieder große Hub-Flughäfen wie Frankfurt/Main ins Spiel.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Dr. Schubert, ich habe noch eine Frage zu den Prognosen – wobei ich damit nicht unbedingt das unterstelle, was Sie zur Qualität von Prognosen gesagt haben. Nach 2020 geht es ja weiter. Ich denke, dass Sie bei den umfangreichen Systemen, die Sie in den vielen Jahrzehnten, in denen Sie sich schon mit diesem Thema befassen, entwickelt haben, auch über entsprechende Daten verfügen. Was sagen Sie denn zu 2025 und 2030? Zumindest 2025 wäre ja ein sinnvoller Prognosehorizont. 14 Jahre nach dem jetzt angedachten Inbetriebnahmezeitpunkt haben wir schon 2025. Das ist noch kein Zeitpunkt, bei dem man sagen könnte, dass er gar keine Berücksichtigung finden sollte. Wenn man linear extrapoliert, kommt man auf 800.000 Bewegungen. Was sagen Sie?

Herr **Dr. Schubert**: Herr Prof. Führ hat ja vorhin gesagt, man sollte am besten keine Prognosen machen. Ich mache sehr viele Prognosen, sage aber immer: Was nach 2020 kommt, ist keine Prognose, sondern allenfalls ein Ausblick. – Ich kann Ihnen das auch technisch erklären. Für 2020 habe ich Grundlagen, nämlich Bevölkerungsprognosen, Wirtschaftsprognosen und auch Vorstellungen über die Netzentwicklung der Schienenwege. Das heißt, dass ich für den Zeitraum 2020 Aussagen machen kann. Ich muss aber einfach sagen, dass das gerade in Bezug auf die Aufteilung der Standorte nur mehr ein Ausblick sein kann. Bei den „Prognosen“, die wir über 2020 hinaus erstellen, ist von uns aus auch immer ganz deutlich gemacht worden, dass es sich dabei um einen Ausblick und nicht um eine Prognose handelt. Selbstverständlich rechnen wir nach 2020 aber nicht mit einem Abbruch der Entwicklung.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Ihr Ausblick geht also in die von mir genannte Größenordnung!)

– Ich werde jetzt keine Zahlen dazu nennen. Wir rechnen aber nicht damit, dass die Luftverkehrsentwicklung um 2020 abbricht. Nach unserem derzeitigen Kenntnisstand wird es auch nach 2020 ein Wachstum geben. Ich werde Ihnen jetzt aber keine Zahl dazu nennen; ich habe sie auch nicht im Kopf.

(Abg. Heike Hofmann: Können wir diese Zahl noch bekommen?)

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Mir liegen keine weiteren Fragen vor. Daher sage ich Herrn Dr. Schubert ein herzliches Dankeschön.

Als Nächster steht Herr Bürgermeister Thomas Jühe für die Kommission zur Abwehr des Fluglärms – Flughafen Frankfurt Main – auf unserer Liste.

Herr **Jühe**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Die Fluglärmkommission repräsentiert die hauptbelasteten Kommunen rund um den Frankfurter Flughafen. Die Position der Kommission, die ich heute vortrage, beinhaltet nicht die Klärung der Frage, ob es einen Flughafenausbau geben soll. Wir haben uns in der Kommission immer darauf verständigt, dass wir uns lediglich mit den Unterlagen befassen, die uns zu diesem Thema zugänglich gemacht werden. Das bedeutet, dass sich die Kommission mit dem Wie befasst, das sich jetzt über den Landesentwicklungsplan darstellt.

Bei diesem Punkt geht es schwerpunktmäßig um den Aspekt der Prognose. Auch aus Ihrer Sicht ist es meines Erachtens besonders wichtig, sich noch einmal die Ausgangsvoraussetzung klarzumachen. Wir haben hier in Frankfurt tatsächlich den deutschen Flughafen, der mit Abstand die meisten Flugbewegungen produziert, den meisten Lärm produziert und auch die höchste Zahl an Betroffenen aufweist. Von daher hat man sich auch seitens der Landesplanung diesem Thema mit entsprechender Sensibilität zu nähern.

Es ist durchaus nachvollziehbar, dass es seitens der Landespolitik ein artikuliertes Ausbauinteresse gibt, also ein öffentliches Interesse daran, dass der Flughafen sich entwickeln soll und dass er dies auch in einer Ausbauform tun muss. Dann darf man sich seitens der Landesplanung aber nicht nur auf die Fachplanung zurückziehen, sondern muss sich selbst mit den Aspekten der Konfliktvermeidung bzw. Konfliktminderung befassen.

An dieser Stelle sieht die Fluglärmkommission ganz wesentliche Schwachpunkte in dem, was der Landesentwicklungsplan im jetzt vorliegenden Entwurf aufzeigt. Ich möchte in diesem Zusammenhang auf einige Punkte eingehen, die heute zwar schon gestreift wurden und zum Teil auch schon etwas intensiver diskutiert wurden, die mir aber dennoch wesentlich erscheinen.

Bezüglich der heute bereits gestellten Frage, wie es denn nach 2020 aussieht, ist ja nicht nur eine akademische Diskussion darüber zu führen, inwieweit man so etwas prognostisch darstellen kann. Wenn ich einmal unter dem Aspekt der Konfliktvermeidung in die Zukunft schaue, heißt das natürlich auch, dass man nicht nur dem Wunsch der Luftverkehrswirtschaft nach Planungssicherheit entsprechen kann, sondern sich auch die Frage der Planungssicherheit aufseiten der betroffenen Kommunen stellen

muss. Für die in der Fluglärmkommission präsenten Kommunen bedeutet das konkret, dass sie eine Antwort haben möchten, wie es denn nach 2020 weitergehen kann.

Die Zahl der dann denkbaren Flugbewegungen ist heute schon diskutiert worden. Ich möchte an dieser Stelle noch folgenden Hinweis für Sie geben, ohne jetzt große Rechenbeispiele zu bemühen: Es ist durchaus Position der Fraport – da wird mir wohl auch keiner ihrer hier anwesenden Vertreter widersprechen –, dass 701.000 Flugbewegungen mit Sicherheit nicht das Ende dessen sind, was mit einer Nordwest-Landebahn und den bis dahin erstellten Einrichtungen abzuwickeln ist, sondern dass man auf jeden Fall darüber hinaus Möglichkeiten hat, mehr Flugbewegungen abzuwickeln. Das bedeutet, dass man sich auch mit der Frage befassen muss, mit welchen Wirkungen dieses Mehr an Flugbewegungen verbunden ist. Dazu gibt der LEP derzeit weder eine Aussage noch irgendwelche Hilfestellungen. Das bereitet uns, wie Sie sicherlich nachvollziehen können, sehr große Sorge.

Herr Dr. Gronefeld hat vorhin darauf aufmerksam gemacht, dass die Landesplanung an dieser Stelle vor allem auch die Aufgabe hat, Räume freizuhalten. Natürlich stellen wir uns folgende Frage: Wenn sich Entwicklungsbedarfe und Nachfragesituationen am Standort Frankfurt weiterentwickeln und möglicherweise auch Wachstumszahlen in der heute dargestellten Größenordnung erreichen, könnte das bedeuten, dass man irgendwann eine Grenze erreicht hat, die einen weiteren Ausbau erforderlich macht – oder auch eine Entwicklungsperspektive für den Flughafen Frankfurt z. B. dahin gehend erforderlich machen, dass man einen neuen Flughafen oder gegebenenfalls einen Satelliten-Airport benötigt.

Hierzu gibt es – auf die heutige Situation bezogene – Aussagen im LEP, die sich mit der Situation beschäftigen, dass sich der neue Flughafen aus den unterschiedlichsten dort angeführten Gründen nicht darstellen lässt oder zumindest nicht raumverträglich darstellen lässt.

Wenn man über höhere Belastungen ab 2020 spricht, muss man aber natürlich auch schauen: Wie sieht es denn dann aus? Könnte es unter den dann veränderten Voraussetzungen sinnvoll erscheinen, z. B. einen Satelliten-Airport in der erreichbaren Umgebung mit entsprechender verkehrlicher Anbindung zu errichten? – Die Landesplanung muss gegebenenfalls schon heute dafür sorgen, dass solche Räume nicht verbaut werden. Bitte befassen Sie sich mit dieser Fragestellung.

Der Nachtschutz ist für die Kommission ein ganz wesentliches Thema. Dieses Thema ist heute so intensiv erörtert worden, dass ich nicht mehr im Einzelnen darauf eingehen möchte. Wie auch Herr Prof. Wörner halte ich es aber für wesentlich, dass man sich hinsichtlich der Zeiten zwischen 22 und 23 Uhr sowie zwischen 5 und 6 Uhr etwas einfallen lässt, um nicht Lärmsituationen hervorzurufen, die man nach der Mediation in der gesetzlichen Nacht insgesamt nicht haben wollte. Hier muss einem Prinzip gefolgt werden, das ich einmal wie folgt beschreiben möchte: leises Gerät in begrenztem Umfang leise reinholen. – Damit muss man sich auseinandersetzen.

An dieser Stelle möchte ich der Legende entgegentreten, die man auch seitens verschiedener Landespolitiker und Bundespolitiker häufig hört, dass die Flugzeuge ja leiser würden. Sie müssen wissen, dass es zum jetzigen Zeitpunkt erst wieder eines Quantensprungs bedürfte, um Flugzeuge relevant leiser zu bekommen. Derzeit haben wir die

Situation, dass sich in den nächsten Jahren aufgrund diverser Großraumflugzeuge durchaus auch erst einmal ein Lauterwerden von Flugzeugen ergibt – allein aufgrund der niedrigen Überflughöhen am Flughafenstandort Frankfurt.

Es ist also wichtig – das ist Ansicht der Kommission und auch Gegenstand unserer Stellungnahme –, dass sich Belastungsgrenzen finden und dass klar ist, dass solche Belastungsgrenzen dann auch eine Verbindlichkeit haben.

Ich möchte an dieser Stelle auch einen kleinen Hilferuf an Sie loswerden. Diese Belastungsgrenzen sind auch eine ganz wichtige Möglichkeit, die Luftverkehrswirtschaft zu motivieren, mit uns, der Fluglärmkommission, gemeinsam Maßnahmen zur Fluglärm-minderung zu vereinbaren. Das ist heute schon angesprochen worden; Herr Prof. Wörner hat sich da sehr elegant aus der Affäre gezogen.

Ich frage Sie ganz konkret: Was ist in dem Mediationsbestandteil Anti-Lärm-Pakt heute enthalten? Ich weiß nicht, ob Sie mir als zuständige Landespolitiker, die über einen Landesentwicklungsplan beschließen wollen, der auf der Basis der Mediation beruht, darauf eine Antwort geben können. Ich kann Ihnen zumindest Folgendes sagen: Ich weiß – trotz doch sehr intimer Kenntnis der Situation – nicht, was in diesem Mediationsbestandteil Anti-Lärm-Pakt derzeit enthalten ist. Von daher sage ich Ihnen auch ganz deutlich: Derzeit würden Sie im Landesentwicklungsplan über ein Ausbauprojekt beschließen, das nicht auf der Basis der Mediation fußt.

Wenn Sie den Hilferuf erhören, die Akteure über Lärmobergrenzen dazu zu veranlassen, Fluglärm-minderung zu betreiben – und zwar Fluglärm-minderung im Bereich von An- und Abflugverfahren, also wirksamen Maßnahmen und aktivem Schallschutz –, hat das auch zur Folge, dass sich Konflikte, die nach der gegenwärtigen Ausrichtung des Vorhabens gegebenenfalls auftreten würden, von vornherein vermeiden lassen, weil wir viel weniger Lärm in der Region verteilen, als das derzeit vorgesehen ist. Wir sparen auch Maßnahmen des passiven Schallschutzes und gewinnen für die Zukunft wesentlich mehr Planungssicherheit für alle Akteure.

Dieses Plädoyer richte ich heute an Sie – mit dem Hinweis auf die Mediation; in aller Regel besteht in Ihren Fraktionen ja die Beschlusslage, dass der Ausbau auf der Basis der Mediation erfolgen soll. Achten Sie deswegen bitte auch darauf, dass die Mediation eingehalten wird und dass Sie nicht vorab einem Vorhaben grünes Licht geben, das möglicherweise nur auf einem Bein springen kann.

Abg. **Michael Boddenberg:** Sie haben kritisiert, dass Landespolitiker gesagt hätten, Flugzeuge würden leiser. Wenn ich das sage, meine ich, dass das einzelne Fluggerät leiser wird. Dabei vergleiche ich natürlich Flugzeuge innerhalb einer Größenklasse. Auch wenn Sie zu dem Ergebnis kommen, dass Flugzeuge nicht leiser werden, gehe ich davon aus, dass Sie sich mit dieser Frage beschäftigen. Es mag sein – das ist meine Interpretation; bitte korrigieren Sie mich gegebenenfalls –, dass Sie damit sagen wollen, wenn man mehr fliege, werde es insgesamt tendenziell lauter. Uns sagen Flugzeughersteller – nicht nur Airbus, sondern auch Boeing – nämlich, dass man an heute konstruiertem Fluggerät noch zusätzliche Lärm-minderungspotenziale von ca. 10 dB(A) sieht. Das Ganze ist natürlich davon abhängig, dass auch neue Fluggeräte angeschafft

werden. In der Regel sind sie ja 20 bis 25 Jahre am Markt. Die Theorie, man tausche morgen alle Flieger aus und habe dann die leisen Flugzeuge, ist also auch unredlich.

Bei neuen Flugzeugen gibt es aber das eben genannte Lärminderungspotenzial. Techniker von Boeing sagen in Bezug auf die psychische Wahrnehmung von Lärm, dass eine Minderung um 5 dB(A) einer Halbierung entspricht. Ich gebe das jetzt einmal ganz ungeschützt und sicherlich auch sehr untechnisch wieder. – Würden Sie denn bestreiten, dass es aufgrund des von den Flugzeugherstellern gesehenen Lärminderungspotenzials am einzelnen Flugzeug zumindest zu einer Halbierung des von diesem Fluggerät ausgehenden Fluglärms kommen kann?

Herr **Jühe**: Herr Boddenberg, ich weiß nicht, woher Sie diese Informationen haben.

(Abg. Michael Boddenberg: Von Boeing!)

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt hat sich sehr intensiv mit den Möglichkeiten des leisen Luftverkehrs beschäftigt und vertritt heute im Wesentlichen die Einschätzung, dass dieses Ziel über veränderte An- und Abflugverfahren erreicht werden kann. Man befasst sich natürlich auch weiterhin mit Lärminderungspotenzialen am Flugzeug. Dort geht es aber nicht nur um die Lebensdauer eines Flugzeuges. Bezogen auf die gegenwärtige Situation, auch die wirtschaftlichen Voraussetzungen, sind die greifbaren Potenziale aber doch vergleichsweise gering. Wir reden derzeit über das Schließen von irgendwelchen Öffnungen im Bereich des Flugzeugkörpers, damit Pfeiftöne nicht entstehen, und Ähnliches.

Den großen Quantensprung, Flugzeuge tatsächlich so viel leiser zu machen, dass sie z. B. geeignet wären, nach dem von mir vorhin genannten Prinzip leise hereingeholt werden könnten – auch in der Zeit der gesetzlichen Nacht, die derzeit über das Nachtflugverbot nicht erfasst ist –, haben wir derzeit nicht. Es gibt theoretische Modelle, die Ihnen sicherlich auch bekannt sind, bei denen gegen die Triebwerke gerichtete Lärmquellen eingesetzt werden, um den Triebwerkslärm quasi aufzuheben. Von diesem Ziel sind wir aber noch so weit entfernt, dass so etwas derzeit noch nicht einmal als Perspektive des DLR beschrieben wird.

Abg. **Michael Boddenberg**: Herr Jühe, mir geht es um Gottes willen nicht darum, irgendetwas zu verharmlosen. Ich wohne selbst in Frankfurt-Süd in der Einflugschneise. Insofern weiß ich – genauso wie meine Wählerinnen und Wähler und auch meine Nichtwähler, die das alle eher sehr viel skeptischer beurteilen als ich –, was Fluglärm bedeutet. Ich will also kein rosarotes Bild zeichnen. Sie haben hier aber eingangs Prognosezeiträume bis 2020 kritisiert und dafür plädiert, weit darüber hinauszugehen. Dann muss es auf der anderen Seite doch möglich sein, dass man – ohne einen unbegründeten Optimismus zu schüren – zumindest auch darüber redet, was denn technisch möglich ist.

Sie haben gerade angesprochen, dass am Fluggerät selbst eine ganze Reihe von Lärmquellen zu vermindern ist. Beispielsweise Boeing sieht – das habe ich sehr gut in Erinnerung – ca. 80 Lärmquellen am einzelnen Flugzeug, die man zukünftig aufgrund des Fortschreitens der Technik und des Einsatzes von neuen Materialien und besserer

Turbinentechnik eliminieren kann – allerdings über relativ weite Zeiträume von fünf bis zehn oder vielleicht sogar noch mehr Jahren.

Insofern geht es bei meiner Frage nur darum, ob sich die Fluglärmkommission auch mit diesem Thema beschäftigt, um am Ende in der politischen Debatte – die ja nicht nur in Deutschland und Europa stattfindet, sondern auch an anderen Stellen in dieser Welt, beispielsweise in Nordamerika – Argumente zu haben, aufgrund derer sie sagen kann: Liebe Politiker, es gibt sehr wohl noch Verbesserungspotenziale; sie kosten aber natürlich Geld – beispielsweise dann, wenn man Flotten früher erneuert, als das heute der Fall ist.

Herr **Jühe**: Herr Boddenberg, die Situation ist ganz einfach. Es gibt nicht nur die Möglichkeit, am Flugzeug selbst Lärminderung zu betreiben. Vor allem gibt es auch im Bereich der An- und Abflugverfahren noch immens viel zu tun. Dazu bedarf es aber ganz klarer Ansagen der Politik – und zwar nicht nur in Form von Aussagen. Es muss auch der nötige Druck aufgebaut werden, damit das überhaupt geschieht.

Ich will Ihnen banale Beispiele nennen. Man kann z. B. über eine Erhöhung der Rückenwindkomponente nachdenken. Dann landet ein Flugzeug mit einer größeren Geschwindigkeit auf der Bahn. Weil es daher stärker abgebremst werden muss, entsteht ein höherer Wartungsaufwand für Bremsen, Reifen etc. Das rechnet Ihnen eine Luftverkehrsgesellschaft schnell hoch und sagt: Solange wir keinen Druck haben, sehen wir uns überhaupt nicht veranlasst, das zu tun. – Das gilt für die anderen von Ihnen angesprochenen Punkte in gleicher Weise. Das bedeutet: Hier liegt viel Potenzial. Derzeit gibt es aber keine Anlässe, es zu nutzen.

(Abg. Michael Boddenberg: Das war meine Frage!)

Abg. **Gernot Grumbach**: Herr Jühe, wenn ich Sie richtig verstehe, plädieren Sie im Kern für einen lärmgesteuerten Flugbetrieb.

Herr **Jühe**: Herr Grumbach, derzeit hilft uns in Frankfurt alles; denn wir starten von einer Situation aus, die aus meiner Sicht durchaus archaisch ist, was die Zumutung von Lärm betrifft. Von daher wäre das ein durchaus interessantes Modell. Für dieses Modell hat die Kommission aufgrund ihrer Beschlusslagen – Entgeltregelungen etc. – ja ohnehin schon den Boden vorbereitet.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Daher bedanke ich mich sehr bei Ihnen, Herr Jühe.

Damit haben wir Punkt 2.3 bis auf zwei Institutionen abgearbeitet. Die noch fehlenden Ausführungen der Vertreter der Condor Flugdienst GmbH und der Lufthansa Cargo AG stellen wir erst einmal zurück.

Jetzt beginnen wir mit dem Block 2.4. Als Erster ist Herr Prof. Dr. Reinhard Hujer an der Reihe.

Herr Prof. **Dr. Hujer**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich bin inzwischen emeritierter Professor für Statistik und Ökonometrie an der Universität Frankfurt. – In meinem Gutachten habe ich eine Quantifizierung der direkten, indirekten und induzierten Effekte durchgeführt. Die katalytischen Effekte habe ich darin nicht quantifiziert.

Lassen Sie mich erläutern, was unter direkt, indirekt und induziert zu verstehen ist. Die direkten Effekte sind der ökonomische Anstoß, der aufgrund der Aktivitäten auf dem Flughafen passiert – also Investitionen, laufende Betriebsausgaben, Einkommen der Beschäftigten usw. Die indirekten Effekte resultieren aus der Auftragsvergabe an die Lieferanten durch die Arbeitsstätten auf dem Flughafen. Die induzierten Effekte entstehen durch die Konsumnachfrage der Erwerbseinkommen der Flughafenbeschäftigten und der Erwerbseinkommen der bei den Lieferanten Beschäftigten.

Als Auswertungsmethode wurde die sogenannte Input-Output-Analyse verwendet. Dabei handelt es sich um ein schon lange bekanntes Auswertungsinstrument. Die statistischen Grundlagen dafür werden schon seit Längerem vom Statistischen Bundesamt im Rahmen von Input-Output-Tabellen zur Verfügung gestellt. Die Input-Output-Tabellen sind in zeitlichen Abständen für die Regionen der Bundesrepublik Deutschland verfügbar. Für Hessen sind sie allerdings nur selten verfügbar. Regionale Input-Output-Tabellen sind nur in früheren Zeiten für Hessen und Baden-Württemberg erstellt worden. An dieser Stelle haben wir uns mit einer Fortschreibung beholfen, die ich seinerzeit in Zusammenarbeit mit der Hessen Agentur durchgeführt habe.

Wichtig sind erstens die Status-quo-Analysen. In der politischen Diskussion ist insbesondere der sogenannte Beschäftigten-Multiplikator interessant, der das Verhältnis aus indirekten und induzierten Beschäftigten analysiert. Wir haben ihn für Frankfurt mit etwa 1,7 berechnet. In Bezug auf die anderen Flughafenstudien in der Bundesrepublik Deutschland finden Sie in der Unterlage von Herrn Vosskamp vom Bulwien-Institut einen Chart, in dem die an dieser Stelle bestehenden Unterschiede aufgeführt sind. In den verschiedenen Flughafenstudien – für Hamburg, für Nürnberg, zwei Mal für München und für Hannover – sind ähnliche bzw. etwas höhere Multiplikatoren herausgekommen. Auch diese Studien verwenden im Allgemeinen den Input-Output-Ansatz. Dieser wird im Grunde auch für die internationalen Studien verwendet – für Amerika, z. B. Washington, DC 2002, Minneapolis 2004 – ich nenne jetzt nur neuere Studien –, Houston und San Francisco, für Kanada und für Europa. Weltweit gibt es also eine Reihe von Studien, die alle auf dem Aspekt der Input-Output-Analyse beruhen.

Ein zweiter Aspekt in Bezug auf die Szenario-Analyse, die für 2015 unter Fortschreibung des technischen Fortschritts mithilfe der Arbeitsproduktivitäten durchgeführt wurde, ist folgender: Hier besteht ein Unterschied zwischen dem Ausbau-Szenario und dem Nichtausbau-Szenario von 43.000 für die Bundesrepublik Deutschland, von 28.000 für Hessen und von 25.000 für den Regierungsbezirk Darmstadt. Zu diesen Ergebnissen ist man aufgrund der Analyse gelangt.

Das Input-Output-Modell ist transparent. Ich habe es auf einer internationalen Konferenz vorgetragen. Es ist in einem Band veröffentlicht. Wenn das gewünscht wird, kann es also nachprogrammiert werden.

Abg. **Michael Boddenberg**: Dieses Thema ist in diesem Zusammenhang eines der spannendsten Themen und sicherlich auch eines der streitigsten Themen. Immer wieder mal gab es auch Kritik an der Repräsentativität dieser Zahlen. Können Sie noch etwas dazu sagen, anhand welcher Basiswerte oder bekannten Werte Sie in der Extrapolation – oder welches Verfahren auch immer Sie gewählt haben – zu diesen Zahlen gekommen sind?

Können Sie auch noch etwas zu den katalytischen Effekten sagen, die in der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung ja durchaus auch eine Rolle spielen?

Herr Prof. **Dr. Hujer**: Zur Datenerhebung ist eine Unternehmensbefragung durchgeführt worden. Ich muss aber etwas weiter ausholen. Befragungsdaten werden ja immer wieder kritisiert. Dabei lässt man allerdings unberücksichtigt, dass viele der Daten, die in der Wirtschaft allgemein diskutiert werden – wie der Geschäftsklimaindex, der ZEW-Index usw. – auf Unternehmensbefragungen beruhen. Das gilt auch für die wichtigen Panel-Befragungen, die heute in der Wissenschaft und auch in der Politikberatung verwendet werden. So beruhen das Sozio-Ökonomische Panel und das IAB-Betriebspanel ebenfalls auf Unternehmensbefragungen. Ohne diese Unternehmensbefragungen kommen wir gar nicht aus. Natürlich kann man diesen Befragungen unterstellen, dass dabei gemogelt wird. Auf diese Unternehmensdaten können wir aber überhaupt nicht verzichten. Die amtlichen Daten des Statistischen Bundesamtes und der anderen statistischen Ämter reichen nicht aus. Viele Fragestellungen könnten wir gar nicht beantworten, wenn wir diese Befragungen nicht hätten. Im Übrigen habe ich in diesem Punkt – gerade in Bezug auf die Mikrodaten – in über 40 Jahren genügend Erfahrung gesammelt, um auch die Validität beurteilen zu können.

In diesem speziellen Falle haben wir eine Quotenstichprobe vorgenommen. Wir können natürlich nicht alle Arbeitsstätten befragen. Das wäre selbstverständlich am besten. So etwas würde allerdings einen immensen Zeitaufwand und damit eine Verzögerung bedeuten. Außerdem müssen Sie dann immer noch Antwortverweigerungen in Kauf nehmen usw. Daher müssen Sie sich für eine vernünftige Stichprobe, z. B. eine Zufallsstichprobe oder eine Quotenstichprobe, entscheiden. Wir haben für diese Untersuchung seinerzeit insgesamt 191 Unternehmen befragt, von denen wir etwa 100 verwertbare Antworten bekommen haben. Damals wurden ungefähr 400 Arbeitsstätten auf dem Flughafen gezählt. Natürlich gibt es größere und kleinere Unternehmen. Es ist ja nicht zu verleugnen, dass die Lufthansa und die Fraport einen großen Anteil haben. Daher hat die Befragung letztendlich ungefähr 90 % der Beschäftigten repräsentiert.

In Bezug auf die katalytischen Effekte gibt es mehrere methodische Ansätze. Hier ist folgender Ansatz gewählt worden: Herr Baum hat die Gesamteffekte berechnet. Der Unterschied zwischen den Gesamteffekten und den von mir berechneten Effekten ist dann als katalytischer Effekt zu sehen.

(Abg. Michael Boddenberg: Und wie lautet die Zahl?)

– Das waren 54.000, wenn ich es richtig in Erinnerung habe. Diese Studie ist für den Regierungsbezirk Darmstadt durchgeführt worden. Die katalytischen Effekte fallen ja nicht in der gesamten Bundesrepublik Deutschland an, sondern im engeren Bereich des Regierungsbezirks Darmstadt. Das sind dann 54.000, glaube ich.

(Abg. Clemens Reif übernimmt wieder den Vorsitz.)

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Prof. Hujer, haben Sie bei Ihren Arbeitsplatzbetrachtungen auch die Möglichkeit berücksichtigt, dass durch den Ausbau zusätzliche Verlärmungen entstehen, aufgrund derer möglicherweise Arbeitsplätze verloren gehen können – Stichwort: Negativeffekte durch Ausweitung von Lärmschutzbereichen usw.? Es sind ja verschiedene solcher Folgen denkbar. Ist das irgendwie in die Betrachtung eingeflossen – und wenn ja, in welcher Form?

Herr Prof. **Dr. Hujer:** Bei dieser Frage geht es um die Problematik der sogenannten externen Effekte. Eine Methodik in diesem Zusammenhang wäre die Durchführung von Kosten-Nutzen-Analysen. Kosten-Nutzen-Analysen sind nichts anderes als die Bewertung in monetären Einheiten. Sie müssen auf der einen Seite den Nutzen eines geschaffenen Arbeitsplatzes in monetären Einheiten bewerten und auf der anderen Seite die mit einer Steigerung um 1 dB(A) verbundenen Kosten bewerten. Ich habe es immer abgelehnt, das in Quantitäten umzurechnen. Sie würden mich in diesem Kreis wahrscheinlich steinigen und fragen, warum ich gerade diesen Wert ansetze. Kosten-Nutzen-Analysen müssen erhebliche Annahmen treffen. Diese Annahmen sind faktisch heroisch. Das kann ich als Empiriker eigentlich nicht akzeptieren.

Vorsitzender: Wir sind am Ende dieses Bereiches. Ich darf mich herzlich bei Ihnen bedanken, Herr Prof. Hujer.

Nun rufe ich Herrn Prof. Dr. Friedrich Thießen vom Rhein-Main-Institut aus Dreieich auf.

Herr Prof. **Dr. Thießen:** Sehr geehrte Damen und Herren! Ich bin Professor an der Technischen Universität Chemnitz und komme vom Rhein-Main-Institut. – Im Mittelpunkt der Beschäftigungs- und Standorteffekte stehen die Gutachten 19.1 und 19.2. Ich möchte Ihnen im Folgenden hier live vorführen, wie diese Gutachten zu ihren Prognosen gekommen sind. Sie können sich dann selber ein Bild darüber machen, wie verlässlich diese Angaben sind.

(siehe Anlage 3 – Folie: Was nutzt ein noch dichteres Flugnetz?)

Es ist bekannt, wie dicht das Flugnetz in Frankfurt bereits ist. Beispielsweise kann man zeitweilig alle 20 Minuten nach Paris fliegen. Das ist häufiger, als die Straßenbahn fährt. So etwas gibt es nicht an jedem Standort. Das müsste Frankfurt herausheben, wenn man den Gutachten folgt.

(Folie: Zuwachs der Zahl der Erwerbstätigen)

Wie die nächste Folie zeigt, ist dies aber nicht der Fall. Sie sehen hier für alle Regionen Westdeutschlands das Wachstum der Zahl der Erwerbstätigen von 1992 bis 2002, also in einem Jahrzehnt. Links befinden sich die Regionen mit einem hohen Wachstum, rechts die mit einem niedrigen Wachstum. Die Flughafenregionen sind mit blauen Strichen nach unten gekennzeichnet, unter denen die Namen der Regionen stehen. Man

erkennt, dass die Flughafenregionen in keiner Weise vorteilhaft herausstechen – schon gar nicht das Rhein-Gebiet, das sich leicht rechts der Mitte befindet. Die ganz links dargestellten Regionen Heilbronn, Regensburg und Lüneburg sind viel schneller gewachsen als unsere Region hier.

Wie haben die Gutachter nun bewiesen, dass ein positiver Einfluss von Flughäfen auf die Beschäftigung existiert? In diesem Zusammenhang möchte ich Ihnen zunächst noch einmal das Vorgehen im Gutachten 19.2 verdeutlichen.

(Folie: Im Gutachten 19.2 wird folgendermaßen argumentiert)

Hier sehen Sie, wie vorgegangen worden ist. Links oben ist die verwendete Datengrundlage abgebildet. Links unten sehen Sie die durchgeführte Regressionsanalyse. Das rechts befindliche Diagramm stellt das Ergebnis dar. Die waagerechte Achse repräsentiert die Flughafengröße. Diese wirkt positiv steigernd auf Einkommen und Arbeitsplätze in der Region, und zwar nach der Gleichung $RWN = 0,184 * LVN$.

(Folie: G 19.2, Flughafengröße und Wirtschaftskraft [1])

Betrachtet man nun die diesen Analysen zugrunde liegenden Daten in grafischer Anordnung, dann erkennt man keinen Zusammenhang. – Ich nehme jetzt einmal die Regressionsgerade weg; dann können Sie es selber sehen.

(Folie: G 19.2, Flughafengröße und Wirtschaftskraft [2])

Hier sehen Sie die im Gutachten 19.2 einbezogenen Flughäfen. Ich frage Sie: Welchen Zusammenhang erkennen Sie zwischen der Flughafengröße und der wirtschaftlichen Leistungskraft einer Region? – Zumindest auf den ersten Blick erschließt sich hier kein Zusammenhang.

Wie haben die Gutachter diesen Zusammenhang bewiesen? Um das nachzuvollziehen, lassen wir den Computer einmal eine Regressionsanalyse durchführen – genauso, wie sie im Gutachten 19.2 durchgeführt wurde.

(Folie: Diagramm1 [1])

Dazu wechseln wir in das Programm Excel, wählen im Menü „Diagramm“, wählen „Trendlinie hinzufügen“,

(Folie: Diagramm1 [2])

drücken auf „Linear“ – hier stehen verschiedene Möglichkeiten zur Auswahl; der Gutachter hat „Linear“ genommen –,

(Folie: Diagramm1 [3])

drücken „OK“ und lassen den Computer rechnen. – Und was kommt heraus?

(Folie: Tabelle3)

Sie sehen eine waagerechte Linie. Der Computer stellt also fest, dass es keinen Zusammenhang zwischen der Flughafengröße auf der einen Seite und Einkommen und Beschäftigung auf der anderen Seite gibt. Was bedeutet diese waagerechte Linie? Auf der unteren Achse ist die Flughafengröße abgetragen, auf der linken Achse der Faktor Einkommen und Beschäftigung. Wie Sie sehen, gibt es bei kleinen Flughäfen und bei großen Flughäfen im Durchschnitt immer das gleiche Niveau an Einkommen und Beschäftigung.

(Folie: Diagramm1 [4])

Nun fragen wir uns, wie die Gutachter ihren Beweis geführt haben. Wir gehen wieder in das Fenster „Diagramm“ und wählen „Optionen“ aus.

(Folie: Diagramm1 [5])

Dann wählen wir die Option „Schnittpunkt = 0“ für eine Gerade durch den Nullpunkt. Das ist eine völlig willkürliche Annahme, die durch nichts gerechtfertigt ist; wir wählen sie aber einfach einmal.

(Folie: Diagramm1 [6])

Wir drücken wieder „OK“. – Und was kommt heraus?

(Folie: Diagramm1 [7])

Nun kommt genau der von den Gutachtern dargestellte Zusammenhang heraus. Die Gerade hat genau das richtige Ergebnis: $y = 0,184 x$. Je steiler diese Gerade ist, desto mehr Einfluss hat die Flughafengröße auf das Wirtschaftsniveau.

(Folie: Diagramm1 [8])

Wovon hängt die Steilheit dieser Geraden ab? Da der Gutachter sie durch den Nullpunkt links unten zwingt, ist die Steilheit der Geraden von den Flughäfen links oben abhängig, weil die Regressionsanalyse den Abstand der Punkte von der Geraden minimiert. Welche Flughäfen befinden sich links oben? Links oben sind genau die Flughäfen in den Regionen dargestellt, in denen die Flughäfen klein sind und die Regionen ein hohes Wirtschaftswachstum und eine hohe Beschäftigung aufweisen. Das ist genau das Gegenteil dessen, was gezeigt werden sollte.

(Folie: Diagramm1 [9])

Nun wenden wir uns einem letzten Punkt zu. Warum wählt der Gutachter eigentlich eine Gerade? Es gibt ja auch exponentiell, degressiv und polynomisch wachsende Funktionen. Sie sehen hier, wie viele Möglichkeiten der Computer anbietet. Man muss diejenige Funktion wählen, die begründet ist und das höchste Bestimmtheitsmaß aufweist. Das fordert die Literatur. Wir haben verschiedene Funktionen berechnet. Die Funktion, die begründet ist und das höchste Bestimmtheitsmaß aufweist, ist die polynomische.

(Folie: Diagramm1 [10])

Entsprechend wählen wir diese Funktion aus,

(Folie: Diagramm1 [11])

drücken auf „OK“ und erhalten die folgende Regressionsfunktion.

(Folie: Diagramm1 [12])

Was sieht man? Man erkennt ein Optimum.

(Folie: Diagramm1 [13])

Man erkennt, dass Frankfurt rechts vom Optimum liegt und beim Ausbau noch weiter rechts liegen wird.

Ich möchte Folgendes betonen: Das sind alles die Daten aus dem Gutachten 19.2. Wir haben nichts weiter gemacht, als diese Daten mit dem richtigen Instrumentarium zu bewerten.

(Folie: Konklusion)

Was sind die Schlussfolgerungen aus dieser Analyse? Hier sind vier Punkte wichtig.

Erstens. Die Ergebnisse der Gutachten sind willkürlich. Sie halten nicht den geringsten Qualitätsanforderungen stand.

Zweitens. Man muss der Öffentlichkeit sagen, dass ein wissenschaftlicher Beweis des Nutzens des Flughafenausbaus noch aussteht.

Drittens. Die Abgeordneten können sich nicht auf die Gutachten stützen, sondern müssen aus ihrer persönlichen Einschätzung heraus entscheiden.

Viertens. Wir müssen uns mit der drängenden Frage befassen: Wo liegt die optimale Flughafengröße? – Sie kann bereits überschritten sein.

Abg. **Michael Boddenberg**: Sie haben ziemlich klar formuliert. Daher müssen Sie jetzt auch aushalten, dass ich zwei klare Fragen stelle.

Erstens. Heißt das, dass Sie an uns appellieren, diese Veranstaltung hier zu beenden, weil wir offensichtlich nicht auf den Rat von Experten und Gutachtern hören sollen, sondern nur auf unseren eigenen Bauch?

Zweitens. Wo würden denn 180.000 Menschen – etwas über 60.000 auf dem Flughafen und nach den wohl unstrittigen Faktoren noch einmal ungefähr die doppelte Zahl in der Umgebung – in Frankfurt oder in der Region arbeiten, wenn es den Flughafen nicht gäbe?

Herr Prof. **Dr. Thießen**: Die Zahlen sind ziemlich eindeutig. Wir haben in der Welt viele Flughafenregionen und viele Regionen ohne Flughäfen. Wir sehen einfach, dass die Beschäftigungslage und die wirtschaftliche Entwicklung in den Flughafenregionen und in den Regionen ohne Flughäfen nicht unterschiedlich sind.

Abg. **Michael Boddenberg**: Aber wo wären diese Menschen denn ansonsten beschäftigt? Ich unterstelle demnach: nicht in Frankfurt und nicht in der Region.

Außerdem darf ich meine eingangs gestellte Frage wiederholen. Heißt das, dass wir nach Ihrer Auffassung jetzt nicht mehr auf Experten hören sollten?

Herr Prof. **Dr. Thießen**: Man kann schon noch auf Experten hören. Es wäre aber sicher besser gewesen, wenn man eine Qualitätsanalyse der Gutachten durchgeführt hätte. Sie sind ja einfach eingereicht und dann weiterverwendet worden. Im Mediationsverfahren hat es ja noch eine Qualitätsevaluation gegeben. Hier gab es so etwas hingegen nicht.

Abg. **Gernot Grumbach**: Ehrlich gesagt, halte ich es im Moment nicht für klug, eine Frage zu stellen. Ich würde lieber einen Kommentar von Herrn Prof. Hujer dazu hören. Meines Erachtens sollten wir einmal die Gutachter miteinander reden lassen. Das eben Dargestellte war nämlich sehr plausibel. Falls es widerlegt werden sollte, hätte ich gerne gehört, ob die Widerlegung genauso plausibel ist.

Herr Prof. **Dr. Thießen**: Herr Baum geht jeder Diskussion über sein Gutachten aus dem Weg. Das ist auch nachvollziehbar, wenn man sieht, wie sein Gutachten entstanden ist. Er kann gegen diese Argumente nichts machen. Er ist so vorgegangen. Das kann er nicht verteidigen.

Vorsitzender: Möchte Herr Prof. Hujer Stellung dazu beziehen, wie es der Abg. Grumbach angeregt hat?

Herr Prof. **Dr. Hujer**: Herr Thießen hat ja kein Beispiel aus meinem Gutachten gebracht. Insoweit kann ich nicht darauf antworten, so leid es mir tut. Aus meinem Gutachten hat er jedenfalls kein Beispiel genannt; das will ich nur feststellen.

Vorsitzender: Da es zu diesem Komplex keine Fragen mehr gibt, darf ich mich bei Herrn Prof. Thießen bedanken.

Jetzt kommen wir zu den beiden zurückgestellten Stellungnahmen unter Block 2.3. Zunächst wird Herr Dr. Rupprecht eine kurze Einführung geben. Danach erhalten Herr Debus für die Condor Flugdienst GmbH aus Kelsterbach und Herr Köpfle für die Luft-hansa Cargo AG aus Frankfurt am Main das Wort.

Herr **Dr. Rupprecht**: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Minister, sehr geehrte Abgeordnete! Die Lufthansa hat in Frankfurt ihr operationelles Herz. Hier ist die Heimatbasis von Lufthansa. Das bedeutet natürlich, dass wir im harten Wettbewerb besonders betroffen sind, wenn sich die hiesigen Rahmenbedingungen nicht entsprechend entwickeln wie die Rahmenbedingungen im Wettbewerb. Der Wettbewerb im internationalen Luftverkehr ist sehr hart. Daher ist es besonders wichtig, dass wir uns zu dem Wettbewerb auch entsprechend positionieren können.

Die Lufthansa hat hier nicht nur ihre Heimatbasis, sondern auch ihr zentrales Drehkreuz. Ein sogenannter Hub bietet natürlich den Vorteil, mit möglichst wenigen Flügen viele Ziele zu erreichen. Ein solches Drehkreuz ist aber auch besonders empfindlich, wenn in dem Netz Störungen auftreten oder wenn der Hub in seiner betrieblichen und operativen Gestaltung eingeschränkt wird.

Betriebsbeschränkungen wirken sich auf die gesamte Lufthansa aus. Sie wirken sich auf die Tochterbetriebe der Lufthansa im Konzernverbund aus – auf den Flugbetrieb, auf den Catering-Bereich oder auch auf die Flugzeugwartung. Das Geschäftsfeld Touristik und das Geschäft mit Fracht sind in besonderem Maße in ihrer Existenz bedroht.

Vor diesem Hintergrund sind wir sehr froh, dass wir heute Gelegenheit haben, unsere Betroffenheit unmittelbar darzustellen. Dies wird zunächst Herr Debus als Geschäftsführer der Condor Flugdienst GmbH für die Condor tun. Im Anschluss wird Herr Köpfle als Vorstand Operations die entsprechenden Auswirkungen für die Lufthansa Cargo AG schildern.

Herr **Debus**: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank, dass ich als Vertreter des Unternehmens Condor hier die Möglichkeit habe, im Rahmen der Anhörung zum Landesentwicklungsplan Stellung zu nehmen. – Der Tagesordnungspunkt, zu dem wir uns heute äußern, lautet wie folgt:

2.3 Luftverkehrsprognose

2.3.1 Befriedigung des verkehrlichen Bedarfs

(u. a. Betriebsregelungen/Mediationsnacht/Nachtflugbeschränkungen)

Genau hierzu möchte ich kurz Stellung nehmen und die Gelegenheit nutzen, die Auswirkungen von eventuellen Betriebsbeschränkungen auf die Befriedigung des verkehrlichen Bedarfs in der Touristik darzustellen. Wir haben bereits im vergangenen Frühjahr im sogenannten Erörterungstermin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu einem ähnlichen Themenkomplex Stellung genommen und die Sicht der Condor dargelegt. Entsprechend dem Rahmen der heutigen Anhörung will ich bei meinen folgenden Ausführungen einen etwas stärkeren Akzent auf den Themenkomplex „Verzahnung mit der touristischen Logistikkette“ legen sowie auf die regionalen und überregionalen Auswirkungen von möglichen Betriebsbeschränkungen und die Folgen für das touristische Angebot am Standort Frankfurt und natürlich auch für die Condor eingehen.

Gestatten Sie mir vorweg eine kurze Anmerkung. Die Condor hat selbstverständlich – das ist hier ja eben bestritten worden – auch Mitarbeiter am Airport. Auch in Kelsterbach, unserem Stammsitz, sind jede Menge Mitarbeiter bei der Condor beschäftigt.

(siehe auch Anlage 4)

Die Condor ist ein Ferienflugunternehmen mit sehr großer Tradition. Wir freuen uns, dass wir im vergangenen Jahr unseren 50. Geburtstag gefeiert haben. Aktuell beschäftigen wir 2.700 Mitarbeiter, davon 1.400 Mitarbeiter in der Rhein-Main-Region. Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben wir 7,8 Millionen Passagiere befördert und damit 1,2 Milliarden € Umsatz erzielt. Wir fliegen mit einer modernen Flotte sowohl Kurz- und Mittelstreckenziele als auch Langstreckenziele weltweit an.

Auf Folgendes sind wir besonders stolz: Im Jahre 2003 waren wir ein sehr harter Sanierungsfall; das ist dem einen oder anderen vielleicht noch bewusst. Im Geschäftsjahr 2003 hatten wir einen Verlust von über 100 Millionen €. Wir haben es geschafft und sind seit 2005 mit einem Ergebnis von rund 20 Millionen € in die schwarzen Zahlen zurückgekehrt. Dies haben wir mit einer sozialverträglichen Sanierung geschafft. Darauf sind wir stolz. Aktuell stellen wir wieder Mitarbeiter ein – auch hier in der Region Rhein-Main.

Rhein-Main ist die Heimat der Condor. Rund ein Drittel unserer Gäste fliegt ab Frankfurt, nämlich rund 2,6 Millionen. Dies ist also unser Hauptmarkt. Rhein-Main ist aber nicht nur der Hauptmarkt für die Condor. Auch für unseren Mutterkonzern, die Thomas Cook AG, ist es der Haupt-Reiseveranstaltermarkt. Überhaupt kann man sagen, dass Frankfurt im Tourismus der größte Reiseveranstaltermarkt in ganz Deutschland ist.

Rhein-Main ist die Heimatbasis der Condor. Unsere Firmenzentrale sitzt in Kelsterbach. Die Thomas Cook AG hat ihre Firmenzentrale in Oberursel. Hier ist der Großteil unserer Flotte, aber auch des fliegenden Personals stationiert. Ganz wichtig ist auch, dass sich unser Haupt-Technikstandort mit der gesamten Ersatzteil-Logistik in Frankfurt befindet. Die Gehaltssumme, die wir jedes Jahr allein hier in dieser Region aufwenden, beträgt 85 Millionen €. Damit leisten wir einen weiteren großen wirtschaftlichen Beitrag, denke ich.

Zu unserem Geschäft: Wer sind eigentlich unsere Kunden? Ein Drittel unserer Kunden buchen im sogenannten Einzelplatzgeschäft direkt bei uns. Dominierend sind aber die sogenannten Pauschalreisenden der großen Reiseveranstalter wie Thomas Cook, Neckermann oder TUI, die gut zwei Drittel unserer Flotte füllen. Aufgrund dieser Kundenstruktur, bei der die Veranstalter dominieren, wird auch unser Geschäft geprägt; denn wir müssen natürlich das fliegen, was unsere Kunden bei uns nachfragen.

Wir sind fest in die touristische Logistikkette eingebunden. Beim Stichwort Tourismus denkt man im ersten Augenblick ja an die schönsten Tage des Jahres. Dahinter stecken aber sehr viel Arbeit und eine ausgeklügelte Logistik; denn es ist das Ziel der großen Reiseveranstalter, die Ressourcen – nämlich Hotelbetten und Flugzeugsitze – möglichst optimal aufeinander abzustimmen und die Kapazitäten zu bündeln. In diesem Zusammenhang sprechen wir von der touristischen Logistikkette. Sie drückt sich durch ganz ausgeklügelte Verkehrstagekonzepte aus, in denen festgelegt ist, wann in der Woche welches Zielgebiet bedient wird. Ganz wichtig ist dabei das Stichwort Bettenwechsel. Das haben Sie vielleicht alle schon erlebt. Am ausgeprägtesten ist das in Österreich in den Skigebieten; dort findet der Bettenwechsel immer samstags statt. Das hat natürlich gravierende Auswirkungen für uns; denn in den Zielgebieten können die Hotelbetten in der Nacht nur ein Mal belegt werden. Das heißt, dass der Hinflug und der Rückflug

durch uns als Charter- oder Ferienfluggesellschaft ebenfalls an einem Tag erfolgen müssen. Daher muss das Flugzeug auch nachts wieder zurück nach Frankfurt fliegen.

In Bezug auf die touristische Kette sind ebenfalls der zunehmende Wettbewerbsdruck und die Preissensibilität unserer Kunden zu nennen. Das zwingt uns dazu, unsere Flugzeugkapazitäten möglichst hoch auszulasten, um die Produktivität zu steigern – umso mehr, weil unsere Wettbewerber an ihren Heimatairports nachts unbeschränkt fliegen können. Deshalb brauchen wir sogenannte Mehrfachrotationen. Ich mache das einmal an einem Beispiel deutlich. Vor einem Jahrzehnt konnte man noch ein Mal pro Tag auf die Kanaren und zurück fliegen. Aufgrund der ganzen Low-Cost-Carrier ist heutzutage der Kostendruck so hoch, dass man das zwei Mal pro Tag machen muss. Ein einzelnes Segment hat eine durchschnittliche Flugdauer von viereinhalb bis fünf Stunden. Daher führen Doppelumläufe zwangsläufig dazu, dass man dann, wenn man nachts nach Frankfurt zurückmuss, nachts und frühmorgens Flugkapazitäten in Frankfurt benötigt.

Wie bereits geschildert, ist Frankfurt der Hauptmarkt für unsere Veranstalter. Frankfurt ist der größte Veranstaltermarkt. Unsere Kunden fordern diesen Standort wegen dieses guten Verkehrsangebotes. Auch eine – ja häufig vorgeschlagene – Verlagerung nach Hahn ist für uns keine Alternative.

Lassen Sie mich jetzt über die Auswirkungen von Betriebsbeschränkungen und einem Nachtflugverbot für die Condor sprechen. Dies würde für uns als Condor bedeuten, dass wir 50 % aller unserer Nachtflüge streichen müssten. Das würde unsere Wettbewerbsfähigkeit gravierend einschränken. Große Teile unseres Flugprogramms würden wegfallen – nicht nur die Flüge in der Nacht, sondern auch andere Flüge, die sich dann nicht mehr realisieren lassen, weil sich der entsprechende Hin- oder Rückflug nicht mehr darstellen lässt. Davon sind – direkt und indirekt bei unseren Zulieferern – rund 3.600 Arbeitsplätze in der Region bedroht.

Die Wettbewerber könnten dieses Volumen sicherlich in einem geringen Umfang substituieren – aber nur in einem geringen Umfang. Dann würden vor allen Dingen ausländische Carrier aus unseren Zielgebieten nach Frankfurt fliegen. Das würde bedeuten, dass die im Moment hier in der Region vorhandenen Arbeitsplätze ins Ausland an die Homebases der Zielgebiets-Carrier abwandern würden.

Für die Veranstalter – und das wird häufig vergessen – hätte dies ebenfalls gravierende Auswirkungen; denn mit der Condor und dem zweiten großen touristischen Carrier hier am Standort, der ehemaligen Hapagfly und jetzigen TUfly, würden sie ihre wichtigsten Partner verlieren. Unser Flugangebot ist eben nur zum Teil ersetzbar. Daher würde so etwas zu einer drastischen Verringerung des touristischen Angebots in Frankfurt führen. Wir haben einmal die damit verbundenen Umsatzausfälle für die touristischen Veranstalter hochgerechnet. Sie würden sich auf rund 500 Millionen € pro Jahr belaufen.

Deshalb braucht die Condor eine flexible Betriebsregelung. Wir erkennen dabei ausdrücklich das Schutzbedürfnis der Bevölkerung an. Wir signalisieren auch ganz klar die Bereitschaft, die Nachtflüge in den Tag zu verschieben, soweit der Wettbewerb und die die sogenannten Slots, also die Flugrechte, das überhaupt zulassen. Wir brauchen aber die Möglichkeit, notwendige Nachtflüge durchzuführen, wenn wir sie eben nicht verschieben können. Deshalb plädieren wir hier für einen flexiblen, ausgewogenen Ansatz. Wir brauchen einen Kompromiss zwischen Mobilität und Lärmschutz. Dies brauchen wir

für den Fortbestand der Condor und zum Erhalt der Arbeitsplätze in der Region und damit auch in Deutschland.

Deshalb wünschen wir uns, dass wir hier eine tragfähige flexible Regelung erzielen können, damit wir unsere Tradition hier am Standort in der Region mit der Zukunft verbinden können.

Abg. **Michael Boddenberg:** Herr Debus, wir haben schon an vielen Stellen über die hochkomplexe Frage eines Nachtflugverbots – ich bleibe jetzt einmal bei diesem Terminus – gesprochen. Sie kennen die Auffassung der im Landtag vertretenen Parteien. Wir haben gesagt, dass nachts nicht geflogen werden soll. – Das einmal vorausgeschickt; auch als mögliches Szenario für Ihre Überlegungen.

Erste Frage: Was würde eigentlich passieren, wenn Sie Ihr gesamtes Unternehmen, das heute in Frankfurt stattfindet, verlagern – wohin auch immer, ob nun nach Hahn oder an einen anderen Standort?

Zweite Frage – wenn wir in unseren Gedanken nicht ganz so weit gehen wollen –: Was fiel tatsächlich in Zahlen weg, wenn Sie nachts nicht mehr flögen? Würden Sie dann automatisch den gesamten – auch den jetzt tagsüber stattfindenden – Flugbetrieb einstellen? Würde es – in Anführungsstrichen – „nur“ teurer werden, wenn Sie beispielsweise statt drei Umläufen am Tag nur zwei hätten? Und wenn ja: wie viel teurer?

Dritte Frage – zu meinem Verständnis –: Wie viele Fluggäste, die in Frankfurt starten, kommen denn zuvor mit dem Flugzeug nach Frankfurt? Wie viele gehören also nicht zum regionalen, sondern zum überregionalen Kundenkreis? – Die gleiche Frage gilt auch für die in Frankfurt landenden Fluggäste.

Vierte Frage – auch vor diesem Hintergrund –: Welche in Frankfurt startenden Point-to-Point-Verbindungen lohnen sich für Sie tagsüber? Und welche Größenordnungen sind das?

Herr **Debus:** Ihre erste Frage lautete ja: Ist es denkbar, dass die Condor ihren Flugbetrieb verlagert? – Wie eben ausgeführt, befördern wir rund ein Drittel unseres gesamten Volumens ex Frankfurt. Dieser Bedarf fällt auch originär in Frankfurt an – vor allen Dingen bei den Kurz- und Mittelstreckenzielen, die den größten Teil unseres Geschäfts ausmachen. Eine Verlagerung von Frankfurt würden unsere Kunden nicht akzeptieren. Als Beispiel für einen Flughafen, der nachts nicht beschränkt ist und von daher theoretisch infrage käme, nenne ich einmal Nürnberg. Selbst Nürnberg wäre schon zu weit entfernt. Das würden die Kunden nicht mitmachen – insbesondere unsere Veranstalterkunden. Sie kaufen die Kapazitäten ja explizit in Frankfurt ein. Würden sie sie nicht in Frankfurt benötigen, würden sie sie ja schon heute bei anderen Airlines an anderen Airports oder gegebenenfalls auch bei uns an anderen Airports einkaufen. Sie wollen sie in Frankfurt.

Auch der Flughafen Hahn ist keine Alternative. Wir haben die entsprechenden Szenarien mit unseren Veranstaltern durchgespielt. Eine Verlagerung zum Flughafen Hahn würde eine deutliche Verlängerung der Gesamtreisezeit bedeuten, weil die Anreisemög-

lichkeiten nach Frankfurt ganz andere sind als nach Hahn. Das wollen unsere Kunden, die Veranstalter, nicht. Sie möchten den Flughafen Frankfurt.

Im Übrigen befindet sich auch unser Technikstandort hier in Frankfurt. Hätten wir die Flugzeuge nachts in Hahn, müssten wir unseren Betrieb letztendlich aufspalten, um eine technische Wartungsbasis am Flughafen Frankfurt Rhein Main und eine zweite technische Wartungsbasis am Flughafen Hahn zu haben. Auch das ist für uns wirtschaftlich nicht darstellbar.

Ihre nächste Frage bezog sich darauf, was insgesamt wegfallen würde, wenn wir die Flüge in der Nacht nicht durchführen könnten. Wenn 50 % der Nachtflüge wegfielen, beträfe das in der Konsequenz rund 40 % unseres gesamten Angebotes; denn man muss den jeweiligen Hin- bzw. Rückflug dazuzählen. Das hat in unserem Geschäft gravierende Auswirkungen. Aufgrund der Sanierung sind wir jetzt knapp an der Nulllinie. Wir erwirtschaften ein Jahresergebnis von 18 bis 20 Millionen €. Schon ganz kleine Eingriffe in dieses hochsensible System wirken sich stark aus. Bei rund 8 Millionen Gästen und 20 Millionen € Gewinn kommt man auf 2,50 € pro Passagier. Schon eine Kostensteigerung um diesen Betrag hätte immense Auswirkungen und wäre für uns wirtschaftlich nicht vertretbar.

Sie haben ferner nach den Umsteigezahlen gefragt. Umsteigeverkehr nutzen wir nur bei den Fluggästen auf der Langstrecke. Das sind rund 1 Million unserer insgesamt 7,8 Millionen Gäste. Bei ihnen beträgt der Umsteigeanteil 25 % – wobei darauf hinzuweisen ist, dass wir auch etwas Langstrecke ex München fliegen. Nur für die Gäste auf der Langstrecke ist der Umsteigeverkehr relevant. In Bezug auf den allergrößten Anteil unserer Fluggäste, nämlich die fast 7 Millionen Gäste im Kurz- und Mittelstreckenverkehr, findet in Frankfurt quasi gar kein Umsteigeverkehr statt.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Debus, das von Ihnen Vorgetragene haben wir schon öfters bei verschiedenen Gelegenheiten gehört. Wir fragen jedes Mal in der Tendenz auch dasselbe. Ich tue es auch heute wieder. Gehen Sie doch einmal davon aus – wir haben es ja vorhin auch gehört; Stichworte: Bundesverwaltungsgericht, politischer Wille, Gesamtbeschluss des Landtags –, dass ein Nachtflugverbot kommt. Sie sagen immer, man müsse einen Kompromiss machen. Ich sage: Das Nachtflugverbot wäre ja ein Kompromiss – aus meiner Sicht sogar ein gewaltiger –; denn die Nacht geht international von 22 bis 6 Uhr, wie wir alle wissen, und würde hier ohnehin verkürzt. – Lassen wir das aber einmal dahingestellt sein.

Wie würden Sie Ihren Betrieb denn organisieren, wenn das Nachtflugverbot in der von Fraport beantragten Weise stattfände? Es ist doch z. B. auch denkbar, dass der letzte Ihrer Umläufe nicht in Frankfurt endet, sondern an einem Airport, an dem es keine zeitliche Beschränkung in dieser Form gibt, und der erste Umlauf morgens wieder von dort aus startet. So etwas ist ja denkbar. Dass der Gesamtverkehr aus Frankfurt verschwinden muss, ist mir so nicht plausibel. Vielleicht könnten Sie das noch einmal erläutern.

Herr **Debus:** Wir haben das bereits an verschiedenen Stellen ausgeführt – auch in einem von uns vorgelegten Gutachten. Selbstverständlich haben wir alle unsere Flugbewegungen, die in der Nacht oder in den Schulterstunden stattfinden, en détail analysiert

und alle Möglichkeiten geprüft, diese Flugbewegungen entweder in den Tag zu verschieben oder zu streichen – was auch gleichbedeutend mit einer Verlagerung an andere Airports ist. Wir brauchen aber einen geringen Umfang von Flugbewegungen, die in der Nacht stattfinden müssen, damit unser Flugbetrieb wirtschaftlich durchführbar ist.

Ein Grund dafür ist die Mehrfachrotation, die Sie eben selbst erwähnt haben. Weil unsere Kunden dies fordern, haben wir den Bedarf, auch nach Frankfurt oder in die Rhein-Main-Region zurückkehren. Ein ganz wichtiger Grund ist aber auch, dass sich unsere Technikbasis mit der weltweiten Ersatzteillogistik hier am Frankfurter Airport befindet. Sicherheit ist bei uns ein sehr, sehr wichtiges Thema. Deshalb haben wir auch aus diesem Grund die absolute Anforderung, dass wir unsere Flugzeuge nachts wieder hier an der Heimatbasis und am Haupt-Technikstandort haben.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Können Sie quantifizieren, wie viele Flüge pro Nacht für Sie notwendig sind?)

– Das haben wir in den bisherigen Anhörungen ja schon ausgeführt. Dort haben wir immer für die Lufthansa-Gruppe insgesamt gesprochen. Wir gehen davon aus, dass die von uns bisher immer genannten Zahlen nach wie vor die richtigen sind.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Können Sie die Zahlen nicht sagen? Ich hätte sie gerne auch hier im Protokoll stehen!)

– Wir gehen davon aus, dass für den Lufthansa-Konzern von den Flugbewegungen im Jahre 2020 rund 1,5 % an nächtlichen Flugbewegungen erforderlich sind.

Herr **Köpfler**: Verehrte Damen und Herren Abgeordnete! Mein Name ist Karl-Heinz Köpfler. Ich bin Vorstand Operations der Lufthansa Cargo AG, deren Sicht ich heute hier vertrete. – Meine Absicht ist, Ihnen diese Gesellschaft in wenigen kurzen Zahlen, Daten und Fakten vorzustellen, Ihnen anschließend kurz die Geschäftsmäßigkeiten des Luftfrachtgeschäftes nahezubringen und Ihnen dann die Auswirkungen eines eventuellen Nachtflugverbotes auf die Lufthansa Cargo und den Luftfrachtstandort Frankfurt zu erläutern.

(siehe auch Anlage 5)

Lufthansa Cargo auf einen Blick: Weltweit haben wir etwa 5.000 Mitarbeiter, davon knapp die Hälfte im Rhein-Main-Gebiet.

Wir haben 19 eigene McDonnell-Douglas-11-Frachter und erchartern planmäßig die eine oder andere Maschine – in der Regel drei bis vier – dazu. Wir vermarkten ebenfalls die Frachtkapazitäten auf mehr als 300 Lufthansa-Maschinen, die ja überwiegend auch Frankfurt anfliegen. Die Aufteilung der Kapazität sei hier erwähnt: Etwa 55 % der von uns zu vermarktenden Kapazität befindet sich auf den Nur-Fracht-Flugzeugen und 45 % auf den Passagiermaschinen. Demzufolge haben wir natürlich auch eine hohe Verknüpfung zwischen diesen beiden unterschiedlichen Verkehrsarten.

Im Jahr 2005 beliefen sich unsere Umsatzerlöse auf 2,75 Milliarden €. Dabei haben wir ein operatives Ergebnis von 108 Millionen € erzielt.

In Verbindung mit der Lufthansa Passage Airlines bieten wir Frachtbeförderung zu über 500 Zielorten weltweit an.

Im Jahr 2005 haben wir 1,75 Millionen t Fracht und Post, die einen kleinen Anteil unseres Gesamtaufkommens ausmacht, befördert; im Jahre 2006 waren es und 1,76 Millionen t, und zwar mit einem Nutzladefaktor von 65 % in 2005 und 67,7 % in 2006. Das heißt, dass unser im letzten Jahr erzielt Wachstum auf einer besseren Auslastung der verfügbaren Flugzeugkapazitäten aufgebaut hat. Teilweise wurde es natürlich auch durch das Mehrangebot an Passagierflügen und die dort befindlichen Frachtkapazitäten erzielt.

Seit 2004 haben wir unsere Flotte modernisiert. Dieses Projekt ist inzwischen abgeschlossen. Wir haben gut 1 Milliarde € investiert und unsere Flotte von der 747-200 auf die MD-11 umgestellt. Diese Investition hat eine deutliche Lärmverminderung mit sich gebracht.

Darüber hinaus wirkt die Lufthansa Cargo an zahlreichen Projekten, unter anderem des nationalen Forschungsverbundes „Leiser Verkehr“, mit. Viele andere Aktivitäten seitens des Lufthansa-Konzerns wären hier auch noch aufzuführen. Ziel dabei ist nicht nur die weitere Senkung des Lärms an der Quelle, sondern auch die Reduzierung von anderen Emissionen der Triebwerke.

Weltweit sind wir nach verkauften Frachttonnenkilometern die Nummer zwei. Der größte Anbieter ist die Korean Airlines. Betrachtet man die neu entstandenen und entstehenden Konglomerate, so nehmen Air France und KLM den Spitzenplatz und die Kombination aus Lufthansa und Swiss ebenfalls den zweiten Platz ein.

Der Wachstumsmarkt Luftfracht ist eine der wenigen Branchen, in denen auch in Zukunft Arbeitsplätze entstehen werden. Experten – und auch wir in unserer Planung – gehen davon aus, dass wir in den nächsten fünf Jahren ein durchschnittliches Wachstum von 5 bis 6 % erreichen werden, insgesamt also ein Wachstum von etwa 30 %.

Luftfracht ist ein Markt hochwertiger Güter und für den exportorientierten Wirtschaftsstandort Deutschland von großer Bedeutung. Am gesamten Frachttransport aus den und in die USA oder von und nach Hongkong – Gleiches gilt sinngemäß für die Verkehre von und nach Deutschland – macht die Luftfracht mengenmäßig nur einen verschwindend geringen Anteil von 1 % aus. Gemessen am Wert der beförderten Güter beträgt ihr Anteil allerdings ein Viertel bis ein Drittel; für Deutschland sind es etwa 30 %. Das heißt: Der Wert der Fracht verträgt die Kosten des Lufttransports, die naturgemäß höher sind als z. B. die Kosten eines Schiffstransports, der sehr viel länger dauern würde. Diese Güter brauchen auch den Lufttransport, weil sie aufgrund ihres hohen Wertes keine langen Transportzeiten mit der entsprechenden Kapitalbindung vertragen. Daraus ist abzuleiten, dass Luftfracht per se ein eiliges Gut ist.

Die globale Logistikkette kennt keine Stillstandszeiten. Globalisierte Produktionsbedingungen fordern auch den Transport in der Nacht. Nicht das einzige, aber ein ganz wesentliches Element ist der sogenannte Nachtsprung. Das bedeutet, dass die exportierende Wirtschaft ihre Güter bis zum Ende eines Produktionstages produzieren kann und sie dann für den Transport bereitstellt. Möglichst kurz danach – entweder in die Westrichtung am nächsten Tag oder in die Ostrichtung am übernächsten Tag – steht die

Fracht dem Empfänger zur Verfügung – und zwar inklusive der gesamten Prozesse; nicht nur des reinen Frachttransportprozesses, sondern auch der dokumentarischen Prozesse, insbesondere in der Regel des Verzollungsprozesses. Daher sind wir auf den Nachsprung angewiesen – auch bei den Verkehren, die wir von Kontinent zu Kontinent bewältigen.

In diesem Zusammenhang ein plakatives Beispiel: Die Komponenten eines in Deutschland hergestellten Autos kommen – in der Regel just in time – aus ungefähr neun bis zehn Herkunftsländern, in denen die Zulieferer sitzen. Diese Industrie – das ist aber nur ein Beispiel – ist sehr stark darauf angewiesen, dass diese Zulieferung just in time und mit kurzen Transport- und Laufzeiten erfolgen kann.

Die positive Entwicklung des Logistikstandorts Frankfurt kann sich recht schnell in eine Abwärtsspirale umkehren. Heute sehen wir Frankfurt als den größten europäischen Frachtflughafen. Weltweit ist er mit 2,1 Millionen t Luftfracht die Nummer acht. Der Anteil der Lufthansa Cargo liegt bei 60 %.

Zwei Drittel des deutschen Luftfrachtaufkommens werden in Frankfurt abgewickelt. Das zeigt die Bedeutung für den Wirtschaftsstandort und für das Rhein-Main-Gebiet insgesamt. Frankfurt ist der zentrale Logistikstandort in Europa. Allein die Lufthansa Cargo hat über 250 Millionen € in diesen Standort investiert.

Die exportorientierte Wirtschaft in Rhein-Main und in Deutschland produziert in der Regel bis 18 Uhr, bevor die Güter dann per Nachsprung weltweit verteilt werden. Nachtflüge in Frankfurt werden seit über 50 Jahren vom Markt nachgefragt und auch von uns angeboten. Bei einer Veränderung der Rahmenbedingungen durch ein Nachtflugverbot werden sich die bisherigen Standortvorteile überproportional schnell abbauen.

Gerade den letzten Punkt möchte ich noch etwas hervorzuheben. Dass der Flughafen Frankfurt der zentrale Logistikstandort in Europa ist, hat sich ja nicht per se ergeben, sondern ist sicherlich eine Kombination aus der geografischen und verkehrlichen Günstigkeit des Standorts. Dies allein würde aber nicht ausreichen, um die Logistik hier in dieser Weise zu konzentrieren. Dazu sind natürlich auch das entsprechende Flugplanangebote, die entsprechenden Kapazitäten und auch das entsprechende Netzwerk erforderlich.

Die verkehrliche Günstigkeit – Anbindung an das Straßennetz, Frankfurter Kreuz als Schnittpunkt von zwei Autobahnen etc. – ist sicherlich langfristig weiterhin gegeben.

Würde aber die andere Komponente, nämlich das Flugplanangebot am Standort Frankfurt, nicht mehr ermöglicht werden, dann würde sich das, was sich hier in Frankfurt sehr langfristig aufgebaut hat, relativ schnell wieder abbauen. Die Fracht würde am Flughafenstandort Frankfurt vorbei zu anderen Abflugsorten in Europa wandern.

In diesem Zusammenhang muss man auch wissen, dass etwa 40 % der in Frankfurt abgeflogenen Fracht nicht aus der Region selbst, sondern aus Europa stammt. Dieses Frachtaufkommen würde sich selbstverständlich relativ schnell und flexibel andere Ableitungswege an Frankfurt vorbei suchen und auch nicht zwangsläufig auf anderen deutschen Flughäfen abgeflogen werden können.

Ungefähr 57 % – das hat ein Gutachten ergeben – der Bewegungen der Lufthansa Cargo in Frankfurt sind von einem Nachtflugverbot bedroht. Hier gilt das Gleiche, was Herr Debus schon ausgeführt hat: Man darf nicht nur die Flüge betrachten, die in der Mediationsnacht starten und landen, sondern muss auch die Gegenläufer berücksichtigen, die dann entsprechend betroffen wären.

Ein Nachtflugverbot würde bedeuten, dass wir für uns für über sechs Stunden – und das sind in der Regel sehr wichtige Stunden des Tages – quasi von der weltweiten Logistikkette abkoppeln würden. In der Folge würden wir, wie bereits geschildert, das Frachtaufkommen an andere Flughäfen verlieren. Dem positiven Entwicklungstrend des Logistikstandorts Frankfurt – z. B. durch den Aufbau der CargoCity Süd deutlich dokumentiert – würde über kurz oder lang die Grundlage genommen. Rhein-Main würde die Spitzenposition bei der Luftfracht in Europa relativ schnell verlieren.

Stellvertretend für die Variante, Frachtflüge auf andere Flughäfen zu verlagern, haben wir einmal den Standort Hahn betrachtet. Im Grunde gilt das für andere theoretisch infrage kommende Airports aber genauso.

Ein wesentlicher Punkt ist die von mir schon erwähnte hohe Verknüpfung zwischen der Fracht, die mit den Nur-Fracht-Flugzeugen befördert wird, und der Fracht, die mit den Passagiermaschinen befördert wird. Eine Auflösung dieser engen Verknüpfung wäre zwangsläufig mit höheren Kosten für Vor- und Nachtransporte sowie Quertransporte verbunden. Hinzu käme noch die Komplexität eines zweigeteilten Betriebes.

Mir ist kein Flughafen bekannt, der heute schon über die erforderlichen Infrastrukturvor- aussetzungen verfügt, um einen vergleichbaren Frachtumschlag wie in Frankfurt sicherzustellen. Man müsste also entsprechende Infrastrukturinvestitionen vornehmen – bei gleichzeitiger Entwertung der bereits in Frankfurt getätigten Investitionen.

Speziell in Bezug auf Hahn sind der Nebel und die fehlende zweite Runway zu erwähnen. Außerdem gilt für Hahn genauso wie für die anderen infrage kommenden Standorte, dass der Vor- und Nachtransport auf der Straße ökonomisch und ökologisch keine sinnvolle Lösung wäre. Wir haben für den Standort Hahn ausgerechnet, dass wir im Jahr 2011 zwischen 30.000 und 47.000 Lkw-Fahrten pro Jahr zusätzlich durchführen müssten, um diesen Frachtaustausch vorzunehmen.

Lufthansa Cargo will mit der Region die Zukunftschancen des Logistikstandortes Rhein-Main erfolgreich ausbauen. Wir sind in einer Wachstumsbranche tätig. Wir wachsen stärker als der Passagierverkehr.

Der geografische, verkehrsgünstige und über Jahre gewachsene einmalige Standortvorteil von Frankfurt ginge bei einem absoluten Nachtflugverbot verloren. Wir können die Luftfracht nicht künstlich am Standort Frankfurt halten. Sie ist äußerst mobil. Andere Luftfrachtstandorte würden überproportional profitieren – vor allen Dingen im europäischen Ausland, wo die Rahmenbedingungen deutlich besser sind.

Gerade die regionale, aber auch die deutsche Wirtschaft insgesamt würden mangels Nachsprungverbindungen ihren Anschluss an die weltweiten Just-in-Time-Produktions- und -Lieferketten verlieren.

Die exportierenden Unternehmen in der Region Rhein-Main, die den Vorteil haben, wirklich bis zum Ende des Arbeitstages produzieren zu können und ihre Güter mit einer unheimlich kurzen Vorlaufzeit zu den Abend- und Nachtflügen bringen zu können, würden durch die dann deutlich längeren Vorlaufzeiten oder früheren Produktionschlusszeiten ganz besonders leiden.

Last but not least: Der Logistikstandort Rhein-Main würde abrutschen und wäre in Zukunft sicherlich weit davon entfernt, in Europa eine Nummer eins oder zwei sein zu können.

Abg. **Gernot Grumbach:** Erstens. Stellen Sie sich einmal vor, dass Sie durch Ausweitung der Koordinationseckwerte zusätzliche Kapazitäten am Tag bekommen. Das heißt, dass Sie mehr Flüge in den Tag hineinbekommen und schlicht von der Zahl her – Ihre Umlaufprobleme sind mir schon klar – theoretisch einen Teil der bisherigen Nachtflüge vor 24 Uhr schaffen können.

Zweitens. Sie haben davon gesprochen, dass Sie die Fracht teilweise mit Frachtflugzeugen und teilweise per Beiladung transportieren. Der Nachtsprung, den Sie brauchen, betrifft ja nur den reinen Frachtflugzeugeinsatz. Wenn wir über Verlagerung reden, reden wir also nicht über die Beiladung, sondern lediglich über die elf Nur-Fracht-Maschinen. Die Frage ist, ob Sie diese elf Maschinen zwei Stunden früher unterbringen können; denn darüber sprechen wir im Kern. Wird das für Sie zum ökonomischen Problem?

Herr **Köpfle:** Ja. Wir haben eine sehr hohe Verbindung zwischen der Belly-Fracht und der Fracht auf Nur-Frachtern. Würden wir Frachtflugzeugbewegungen von Frankfurt weg verlagern – ich spreche jetzt einmal von einer Totalverlagerung –, müssten wir natürlich die entsprechenden Quertransporte bewerkstelligen. Damit wären nicht nur Nachteile in der Laufzeit, sondern auch erhebliche Kosten verbunden.

Eine Verlagerung der Flüge aus der Nacht heraus haben wir ja bereits in dem auch nur irgendwie vertretbaren Maße vorgenommen. Heute führen wir nur relativ wenige Bewegungen in der Nacht durch.

Diese Bewegungen sind aber absolut notwendig, um an dem Nachtsprungverfahren teilzuhaben. Etwa 40 % der aus Europa zugeführten Fracht bezieht sich auf die Nachtsprung-Operation. Würde diese Fracht in Frankfurt kein Angebot erhalten, würde sie an Frankfurt vorbei laufen. Dann würde sie von Madrid oder Mailand, woher auch immer sie kommt, direkt nach Amsterdam, Luxemburg oder Paris gehen, wo Beschränkungen in diesem Ausmaß nicht gegeben sind. Damit würde – egal zu welcher Uhrzeit – sicherlich eine wirtschaftliche Grundlage für eine Frachter-Operation in Frankfurt entzogen werden.

Abg. **Gernot Grumbach:** Nachfrage: Welches Minimum an Umschlag brauchen Sie nach Ihrer Einschätzung, um wirtschaftlich arbeiten zu können?

Herr **Köpfle**: Das ist auch eine Frage des Wachstums. Wir möchten und müssen natürlich auch in Zukunft an dem Weltwirtschaftswachstum, das Luftfracht erfordert, teilhaben. Im Konzern haben wir uns ja mit einer Zahl, die Sie durchaus kennen, verständigt: Wenn wir in der Mediationsnacht 1,5 % der jährlichen Gesamtbewegungen der Konzerngesellschaften durchführen könnten, wäre es uns sicherlich möglich, die aus unternehmerischer – nämlich betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftlicher – Sicht notwendigen Bewegungen darzustellen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Köpfle, es ist ein bisschen bedauerlich, dass Sie keine klaren Zahlen nennen. Deswegen will ich es tun und einmal die Obergrenzenrechnung durchführen. Herr Debus sprach – Sie haben es gerade wiederholt – von 1,5 % der jährlichen Gesamtbewegungen. Legt man die Zahl von 700.000 Flugbewegungen zugrunde, landet man bei 28 Flügen in der Mediationsnacht – und zwar jede Nacht.

Erste Frage: Sind Ihre Frachter in dieser Zahl schon enthalten? Und wenn ja: Wie viele sind es?

Zweite Frage: Bei Cargo gibt es auch den Luftersatzverkehr, bei dem zwar Flugschein draufsteht, aber ein Lkw fährt. In welchem Umfang ist das in Ihren Zahlen enthalten?

Dritte Frage: Erwarten Sie tatsächlich – Ihr Vortrag klang nämlich so –, dass das politische Versprechen oder auch der einstimmige Beschluss des Landtags, dass ein Nachtflugverbot kommen muss, aufgehoben wird oder aufgrund des von Ihnen Dargestellten nicht weiter gelten soll?

Herr **Köpfle**: Zur Frage eins: In der von Ihnen genannten Zahl sind die Bewegungen der Lufthansa Cargo mit enthalten.

Zur Frage zwei nach den Luftfrachtersatzverkehren: Natürlich werden die Zu- und Abbringungs-Transportleistungen aus der und in die Fläche im europäischen Umfeld heute überwiegend auf dem Landwege dargestellt – aber auch in Verbindung mit dem Passagierflugnetz, das die Lufthansa Passage Airlines in Frankfurt anbietet. Letzteres ist eine starke Kombination. Mengenmäßig ist aber doch ein größerer Anteil des Verkehrs aus Europa und nach Europa mittels Luftfrachtersatztransporten organisiert.

Zur Frage drei: Ja, wir plädieren – dafür haben wir immer plädiert – für eine praktikable Nachtflugregelung, die sowohl den Interessen der Bürger nach Nachtruhe, die wir durchaus nachvollziehen und auch unterstützen, als auch den volkswirtschaftlichen Belangen der Region und der Exportwirtschaft Deutschlands nachkommt.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Eine Nachfrage zum Luftersatzverkehr: Werden z. B. die Relationen Brüssel–Frankfurt bzw. Frankfurt–Brüssel oder die Relation Mailand–Frankfurt bzw. Frankfurt–Mailand zumindest teilweise auch mit Luftersatzverkehr bedient?

Herr **Köpfler**: Ja, zu einem großen Anteil. Allerdings muss man Folgendes berücksichtigen – ich habe schon darauf hingewiesen –: Wenn in Frankfurt kein Flugplanangebot besteht, fährt der Lkw von Mailand eben ganz flexibel nach Paris oder Amsterdam, und wir können diese Fracht nicht in Frankfurt in unser Netz einschleusen. Das ist der Usus in der Wirtschaft. So funktioniert es in dieser Branche.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich habe ja schon zu Ihrem Kollegen von Condor gesagt, dass wir uns mit dieser Frage bereits an verschiedenen Stellen untereinander – und auch mit Ihnen – auseinandergesetzt haben. Es ist allen bewusst, vor welcher großen logistischen Aufgabe Sie angesichts der Beschlusslage des Landtags stehen, aber auch stünden, falls am Ende der Planfeststellung eine ziemlich klare Restriktion hinsichtlich der Nachtflugbeschränkung formuliert würde. Das Ganze ist eine Frage der Abwägung, wie wir alle wissen.

Zumindest ich höre heute das erste Mal, dass Sie sich sehr detailliert – „konstruktiv“ würde ich nicht sagen – mit der Frage „Was passiert eigentlich in dem Fall, dass ...?“ beschäftigen. Sie haben Zahlen genannt – beispielsweise, wie viele Fahrzeuge ersatzweise zwischen Frankfurt/Main und Frankfurt-Hahn pendeln müssten, um die Folgen einer Verlagerung aufzufangen.

Erste Frage: 47.000 Fahrzeuge entsprechen, über den Daumen gerechnet, 150 Fahrzeugen pro 24 Stunden. Gilt diese Zahl für eine Gesamtverlagerung nach Hahn? Oder bezieht sie sich nur auf eine Teilverlagerung, die Sie angedacht haben?

Zweite Frage: Sie haben das Vorhandensein von nur einer Bahn auf dem Flughafen Hahn als problematisch dargestellt. Nach meiner Kenntnis ist eine Bahn durchaus in der Lage, große Kapazitäten und Slotzahlen pro Stunde abzuwickeln. Vor dem Bau der Startbahn West haben wir in Frankfurt im Grunde auch nur eine Startbahn gehabt; denn aufgrund ihres geringen Abstandes sind die beiden Parallelbahnen ja bis zum heutigen Zeitpunkt nur wie eine Bahnanlage zu betreiben. Von daher sehe ich ein solches Kapazitätsproblem nicht. Vielleicht können Sie es einmal beschreiben.

Dritte Frage: Wenn ich es richtig in Erinnerung habe, entwickelt beispielsweise die Air France in Hahn gerade relativ viel. Mich wundert, dass recht viele Lkws von Paris nach Hahn fahren und die Air France dort Langstreckenfracht abfertigt.

Herr **Köpfler**: Ich fange mit der dritten Frage an. Die Air France hat Hahn sicherlich nicht zu ihrem Heimatstandort auserkoren. Sie sammelt dort die Fracht ein und transportiert sie zu ihrem Heimatstandort. Teilweise fliegt sie sie auch direkt von dort ab. Das tut z. B. auch die British Airways, die auf dem Weg von London in den Fernen Osten teilweise in Hahn zwischenlandet – oder diese Zwischenlandung auch auslöst, wenn kein Aufkommen vorhanden ist oder sich andere, wertigere Fracht an Bord befindet.

So flexibel kann ich als Standortcarrier, der seine Homebase beispielsweise in Frankfurt hat, gar nicht arbeiten. Ich muss die Flugzeuge in unserem Fall nach Frankfurt zurückführen. Wir haben hier auch die Wartungsbasis für die Flugzeuge. Würde ich die Flugzeuge beispielsweise in Hahn landen lassen, dann müsste ich sie ja in einem regelmäßigen Turnus, der teilweise auch recht kurz ist, in die Wartungsbasis verbringen. Dazu

müsste ein Leerflug stattfinden. Alternativ müsste ich diese Wartungsbasis nach Hahn verlegen, wofür entsprechende Investitionen in große Flugzeughangars und der Aufbau der gesamten personellen Ausstattung in Hahn erforderlich wären.

Das heißt mit anderen Worten: Die Beispiele anderer Fluggesellschaften bezogen auf Hahn sind zwar in sich richtig; die Ausgangslage ist aber vollkommen unterschiedlich und nicht vergleichbar.

Zur Zahl der Luftfrachtersatzverkehre: Ich bin mir im Moment nicht ganz sicher, auf welches Jahr diese Zahl prognostiziert worden ist. Dort wurde ja auch eine Bandbreite angegeben. Ich denke aber, dass sich die niedrigere Zahl von 30.000 Lkw-Fahrten erstens auf das Gesamtjahr und zweitens auf die Verlagerung des Gesamtverkehrs bezieht. Die Verlagerung des Gesamtverkehrs ergibt sich wiederum daraus, dass eine Split Operation keinen Sinn macht, wenn die entsprechenden Infrastrukturen nur an einem der beiden Flughäfen zur Verfügung stehen, weil ich dann ständig die Flugzeuge und zusätzlich noch das Personal hin und her bewegen müsste.

Natürlich kann man mit einer Bahn auch operieren. Man muss aber das Gesamtumfeld sehen. Beispielsweise ist der Flughafen geschlossen, wenn auf dieser einen Bahn eine Störung vorliegt. Das ist sicherlich nicht täglich der Fall. Im Vergleich zu Frankfurt haben wir in Hahn aber überdurchschnittlich schlechte Wetterbedingungen. Dort herrschen in einem größeren Teil des Jahres Sichtbedingungen, die die Operation doch stark behindern können – und das natürlich auch häufig nachts.

Abg. **Gernot Grumbach:** Gehe ich recht in der Annahme, dass die gesamte Lufthansa-Gruppe ihre Wartung integriert durchführt? Vor diesem Hintergrund kämen Sie bei der Verlagerung von Teilen der Wartung nach Hahn, die bei den einzelnen Gesellschaften nur kleine Bausteine ausmachen, innerhalb der gesamten Lufthansa-Gruppe möglicherweise doch auf eine Größenordnung, in der die Wartung in Hahn einen Sinn ergibt.

Herr **Köpfle:** Die Wartung unserer Flugzeuge wird von der Lufthansa Technik durchgeführt, die am Flughafen Frankfurt über mehrere Infrastrukturstandorte verfügt – seit einiger Zeit auch in der Cargo City Süd, wo sie die neueste Wartungshalle gebaut hat. In dieser Wartungshalle werden vorwiegend Flugzeuge der Lufthansa Cargo von einem der Lufthansa Technik gehörenden Gemeinschaftsunternehmen, der Condor/Cargo Technik, betreut. Die Condor/Cargo Technik betreut – nicht nur an diesem Standort, sondern auch an anderen Standorten – auch die Flugzeuge der Condor.

Vorsitzender: Damit sind wir am Ende dieser Gruppe. Ich bedanke mich herzlich bei Ihnen, Herr Dr. Rupprecht, Herr Debus und Herr Köpfle.

Nun darf ich Herrn Prof. Dr. Reinhard Hendler – der aufgrund von Terminproblemen gebeten hat, vorgezogen zu werden – bitten, seinen zweite Vortrag zu beginnen.

Herr Prof. **Dr. Henderl**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Jetzt geht es um die Tagesordnungspunkte 1.2 und 1.3. Ich halte mich wieder streng an die Formulierungen in der Tagesordnung. Der erste Unterpunkt lautet:

1.2.1 Möglichkeit der Festlegung einer konkreten Bahn als Ziel des LEP

Dass diese Möglichkeit besteht, dürfte juristisch zumindest weitgehend anerkannt sein. Wenn daran Zweifel bestehen, kann ich in der Fragerunde näher darauf eingehen.

Eine andere Frage ist, mit welchem räumlichen Konkretisierungsgrad und welchen sonstigen Einzelheiten eine Start- oder Landebahn für den Luftverkehr zielförmig festgelegt werden darf. Insoweit sind die gemeindliche Planungshoheit sowie der Kompetenzbereich der luftverkehrsrechtlichen Fachplanung bedeutsam. Hierfür sind allerdings besondere Tagesordnungspunkte vorgesehen, sodass ich an dieser Stelle nicht näher auf die gemeindliche Planungshoheit und die Abgrenzung zur Fachplanung eingehen möchte.

Der nächste Unterpunkt lautet:

1.2.2 Möglichkeit des Nachtflugverbots im LEP

Darüber haben wir heute Vormittag schon näher gesprochen. Deshalb will ich mich darauf beschränken, die Diskussion kurz zusammenzufassen, zumal es ja weitere Stellungnahmen zu diesem Thema geben wird.

Ob in Raumordnungsplänen Betriebsbeschränkungen für Flughäfen festgelegt werden dürfen, zu denen nicht zuletzt Nachtflugverbote gehören, ist bekanntlich umstritten. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner jüngsten Flughafen-Rechtsprechung zu den zulässigen Festlegungen in Raumordnungsplänen einen auffallend restriktiv formulierten Standpunkt eingenommen. Diese Rechtsprechung könnte in dem Sinne verstanden werden, dass hoheitliche Vorgaben zu Nachtflugverboten generell der Planfeststellung vorbehalten sind. Bei einem derartigen Verständnis blieben jedoch wesentliche rechtliche Gesichtspunkte unberücksichtigt. Deshalb vertrete ich im Ergebnis die Auffassung, dass die Festlegung eines Nachtflugverbots als Ziel oder Grundsatz der Raumordnung zulässig ist.

Hieran schließt sich die Frage an, was dafür spricht, dass das Nachtflugverbot nur als Grundsatz und nicht als Ziel im Landesentwicklungsplan formuliert worden ist. Hierbei ist zu beachten, dass im ausgelegten Planentwurf noch keine Festlegung zum Nachtflugverbot getroffen worden war. Das Nachtflugverbot war lediglich bei den Planungsvoraussetzungen, also im Begründungsteil, aufgeführt worden. Eine später in der endgültigen Planfassung vorgenommene Festlegung als Ziel hätte ein erneutes Anhörungsverfahren erfordert und damit eine Planungsverzögerung bewirkt. Diese Verzögerung wollte der Plangeber offenbar vermeiden.

Auf die Frage aus Ihren Reihen, ob dieses Planverzögerungsargument entfielen, wenn aus anderen Gründen ein Anhörungserfordernis erforderlich gewesen wäre, habe ich mit einem Ja geantwortet. Hinzuzufügen ist allerdings, dass ein erneutes Anhörungsverfahren – etwa aufgrund der aktualisierten Luftverkehrsprognose – nach meinen Untersuchungen nicht erforderlich war. Ich habe mich mit dieser Frage des Näheren beschäf-

tigt und bin zu dem Ergebnis gekommen, dass der Plan nicht erneut ausgelegt zu werden brauchte. Ein entsprechendes Erfordernis ergibt sich weder aus dem Hessischen Landesplanungsgesetz noch etwa aus der SUP-Richtlinie über die strategische Umweltprüfung. – Auch dazu kann ich auf Anfragen nähere Auskünfte geben.

Die zweite Frage aus Ihren Reihen betraf die Risiken in Bezug auf den Planfeststellungsbeschluss. Es wurde gesagt, wenn man das Nachtflugverbot als Ziel festgelegt hätte und ein Gericht – etwa auf der Grundlage der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts – dieses Ziel verworfen hätte, hätte dies Einfluss auf den Planfeststellungsbeschluss gehabt. Ich habe geantwortet, dass die Nichtigerklärung des Ziels nicht zwingend die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zur Folge haben muss. Gleichzeitig habe ich aber auch darauf hingewiesen, dass man sich mit der gegenwärtigen Lösung im Änderungsplan rechtlich auf der stabileren Seite befinde.

Der nächste Tagesordnungspunkt lautet:

1.3.1 Ergänzende Regelungsinhalte

Dabei geht es um die Abgrenzung zur Planfeststellung. Die Raumordnungsplanung ist eine Rahmenplanung. Das heißt, dass sie einen Rahmen für nachfolgende Planungen schafft. Soweit es um die Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main geht, besteht ihre Aufgabe darin, den Standort festzulegen und vorausschauend zu prüfen, ob es für die damit aufgeworfenen Probleme Lösungen gibt.

Die Aufgabe der Planfeststellung besteht in diesem Zusammenhang darin, das Flughafenerweiterungsprojekt durch ergänzende Regelungsinhalte rechtmäßig in den von der Landesentwicklungsplanung vorgesehenen Rahmen einzufügen. Die ergänzenden Regelungsinhalte beziehen sich dabei auf die Bestimmung der näheren Modalitäten der Projektverwirklichung, wozu insbesondere auch die Auswahl unter den verschiedenen Lösungsmöglichkeiten für die einzelnen Probleme gehört.

Damit komme ich schon zum nächsten Tagesordnungspunkt, nämlich:

1.3.2 Rechtliche Verbindlichkeit der Planungsparameter

Die Planungsparameter haben nicht die Bindungswirkung von Grundsätzen und Zielen der Raumordnung. Dies bedeutet jedoch keineswegs, dass die Planungsparameter rechtlich völlig wirkungslos seien. Zu beachten ist hierbei zunächst, dass die Planungsparameter bedeutsame Aufschlüsse zur Ratio, zur Auslegung und zum Verständnis der festgelegten Ziele und Grundsätze vermitteln. Sie üben demnach eine ähnliche Funktion aus wie die amtliche Begründung eines Gesetzes. Darüber hinaus darf nicht übersehen werden, dass in den Planungsparametern zentrale raumstrukturelle Erwägungen des Trägers der Landesentwicklungsplanung und damit raumordnerische – das heißt: öffentliche – Belange zum Ausdruck kommen. Insofern wirken sie wie eine landesplanerische Stellungnahme in Fachplanungsverfahren. Das bedeutet, dass sich der Träger der Fachplanung über die Planungsparameter nur unter der Voraussetzung hinwegsetzen kann, dass er besondere Gründe dafür hat. Andernfalls liegt ein Abwägungsfehler des Fachplanungsträgers vor.

In der vorangegangenen Diskussion ist auch die Frage gestellt worden, ob man in der Landesplanung nicht hätte über den Zeitraum 2020 hinausblicken müssen. Meine Antwort lautet: Nein. Wir müssen berücksichtigen, dass nach dem Hessischen Landesplanungsgesetz die Raumordnungspläne für einen Zeitraum von zehn Jahren aufgestellt werden. Wenn sie innerhalb von zehn Jahren nicht überprüft worden sind, treten sie außer Kraft. Es kann der Ausnahmefall eintreten, dass auch über den Zehnjahresraum hinauszublicken ist, wenn entsprechende gesicherte Anhaltspunkte vorhanden sind. Über den Planungszeitraum 2020 hinauszublicken ist bei der Unsicherheit der Prognosen aber zumindest keine Pflicht des Trägers der Landesentwicklungsplanung. Daher ist es unter rechtlichen Gesichtspunkten unschädlich, wenn die Perspektive nicht über 2020 hinaus erfolgt ist.

Das Fluglärmgesetz braucht bei der Würdigung des Landesentwicklungsplans nicht herangezogen zu werden, weil für die Rechtmäßigkeit des Landesentwicklungsplans der Zeitpunkt der Beschlussfassung durch die Landesregierung entscheidend ist. Zu diesem Zeitpunkt war das Fluglärmgesetz noch nicht in Kraft. Deshalb ist es unschädlich, wenn es in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt worden ist.

Gestatten Sie mir zum Schluss noch eine Bemerkung zu den Erfolgsaussichten einer Klage etwa der Lufthansa gegen ein Nachtflugverbot im Planfeststellungsbeschluss: Die Erfolgsaussichten einer derartigen Klage sind meines Erachtens außerordentlich gering. Wenn diese Klage Erfolg haben sollte, würde das ja bedeuten, dass die Planfeststellungsbehörde die Pflicht hätte, von dem Nachtflugverbot abzusehen. Das hieße, dass die Planfeststellungsbehörde die Pflicht hätte, die wirtschaftlichen Interessen der Lufthansa höher zu bewerten als die Lärmschutzbelange der Bevölkerung. Angesichts der Plangestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde ist so etwas unwahrscheinlich. Es ist also nicht zu erwarten, dass die Gerichte zu einer Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde kommen, von einem Nachtflugverbot abzusehen.

Abg. **Gernot Grumbach:** Wir sind hier immer bei der Frage, wie stabil der Landesentwicklungsplan bei einer juristischen Überprüfung durch ein Gericht ist. Dieser Landesentwicklungsplan hat ja – anders als das z. B. Bayern bei der Festlegung für den Flughafen München-Erding getan hat – eine konkrete Bahnvariante ausgewählt. Mein Lesen des Landesentwicklungsplans zeigt aber, dass es im Prinzip unterschiedliche Bearbeitungszustände der verschiedenen abgewogenen Varianten gibt – was ein bisschen etwas mit dem Raumordnungsverfahren zu tun hat, das schon stattgefunden hat.

Ist die Tatsache, dass bestimmte Dinge in der raumordnerischen Abwägung fast parzellenscharf betrachtet worden sind und andere Dinge etwas gröber, ein Problem für die Stabilität dieses Landesentwicklungsplans?

Herr Prof. **Dr. Hendler:** Nein, das ist nicht der Fall. Die Landesplanung hat nicht die Pflicht, ihren Blick parzellenscharf auszurichten.

(Abg. Gernot Grumbach: Wenn Sie es bei einem Punkt tut, muss sie es bei anderen Punkten nicht unbedingt tun?)

– Nein. Wenn besondere Anhaltspunkte bestehen, dass bei einem näheren Hinsehen Erkenntnisse gewonnen werden können, die die Überlegungen der Landesplanung infrage stellen, ist es ihr gestattet, dieser Sache genauer nachzugehen. Sie hat aber keine Verpflichtung. Die Landesplanung schaut sozusagen mit bloßem Auge auf die Situation. Erst die Planfeststellung nimmt dann die Lupe zu Hilfe. Das bedeutet aber nicht, dass es der Landesplanung generell verboten ist, bei ihrer Abwägung und der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials nicht hin und wieder auch einmal mit der Lupe hinzuschauen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Erstens. Würde dann, wenn das Ziel „Nachtflugverbot“ von Anfang an, also bereits vor der Anhörung, im Landesentwicklungsplan gestanden hätte, die Notwendigkeit einer erneuten Anhörung bei Aufnahme dieses Zieles entfallen?

Zweitens. Ich will noch einmal die drei Zeilen vorlesen, die im Landesentwicklungsplan jetzt zu diesem Thema stehen. Ich zitiere:

In den Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz ist aus Rücksichtnahme auf die besonders schutzbedürftige Nachtruhe der Bevölkerung ein umfassender Lärmschutz in den Kernstunden der Nacht von herausragender Bedeutung.

Wie heute schon vorgetragen wurde, entspricht das im Wesentlichen auch der Rechtslage nach dem Luftverkehrsgesetz. Würden Sie hieraus zumindest ein Nachtflugverbot ablesen? Und wenn ja: zu welchen Zeiten?

Herr Prof. **Dr. Hendl:** Dieser Grundsatz bedeutet, dass die Planfeststellungsbehörde das Nachtflugverbot mit dem entsprechenden Gewicht in die eigene Abwägung einzustellen hat. Hier ist aber von der besonders schutzbedürftigen Nachtruhe der Bevölkerung die Rede. Vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und der gesetzlichen Regelung im Luftverkehrsgesetz ist die Nachtruhe nicht ein öffentlicher Belang unter anderen, sondern muss schon mit einem gebührenden Gewicht in die Abwägung eingestellt werden.

Deshalb habe ich persönlich auch keine Bedenken, dass im Planfeststellungsverfahren ein Nachtflugverbot angeordnet wird, obwohl es im Raumordnungsplan nicht als Ziel, sondern nur als Grundsatz enthalten ist. Ich verstehe die damit verbundene Sorge, dass man argumentiert: Würde man das schon hier festzurren, hätte man später keine Debatten mehr. – In diesem Zusammenhang verweise ich aber wieder darauf, dass das Risiko, dass der spätere Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist, damit steigen würde. Wenn man dieses Risiko vermeiden will, liegt es nahe, an dieser Stelle das Planfeststellungsverfahren heranzuziehen; denn die Wahrscheinlichkeit, dass ein solches Nachtflugverbot – bei allen wirtschaftlichen Interessen der Lufthansa – nicht verhängt wird, ist meines Erachtens denkbar gering. Es handelt sich also um ein kontrolliertes Risiko.

Abg. **Michael Boddenberg**: In diesem Zusammenhang habe ich auch noch eine Frage. In Kapitel IV.1, Planungsvoraussetzungen, des Landesentwicklungsplans steht wörtlich:

Allen Planungsfällen liegt ein Planungsflugplan zugrunde, der darauf aufbaut, dass in der Zeit von 23 bis 5 Uhr keine planmäßigen Flugbewegungen stattfinden ...

Hierzu hätte ich gerne Ihre materielle Beurteilung gehört.

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Ihre Frage ist in der Tat eine Ergänzung zu der vorhergehenden Frage nach den Kernstunden der Nacht. An dieser Stelle weichen die Bestimmungen im Raumordnungsplan etwas von den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts ab. Dort ist die Planfeststellungsbehörde gefragt. Sie wird diese Nachtzeit unter Beschränkung oder unter Ausschluss von Flugbewegungen unter Berücksichtigung der auch in der Rechtsprechung erarbeiteten Gesichtspunkte näher festlegen. Das Bundesverwaltungsgericht spricht von 0 bis 5 Uhr als besonders sensibler Zeit. Der Landesentwicklungsplan geht es darüber hinaus und legt die Zeit von 23 bis 5 Uhr zugrunde. Mit diesen Fragen kann sich die Planfeststellungsbehörde befassen. Sie müsste aber schon sehr schwer wiegende Gründe haben, wenn sie die im Landesentwicklungsplan auf den Zeitraum von 23 bis 5 Uhr festgelegte Nachtzeit verkürzen wollte.

Abg. **Gernot Grumbach**: Ich komme noch einmal auf meine Anfangsfrage zurück; ich musste erst das entsprechende Zitat heraussuchen. Sie haben gesagt, die Landesplanung sei nicht verpflichtet, mit der Lupe hinzuschauen. Ich frage Sie, wie Sie in diesem Zusammenhang folgendes Zitat aus dem Schönfeld-Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bewerten:

Die Anforderungen an Ermittlungstiefe und Abwägungsdichte des landesplanerischen Standortvergleichs werden einerseits durch die Aufgabenstellung der Raumordnung und andererseits durch den Detaillierungsgrad der jeweils angestrebten Zielaussage bestimmt. Je konkreter die Festlegungen eines Landesentwicklungsplans sind, umso schärfer sind die Raumverhältnisse im Umfeld der zu vergleichenden Standorte in den Blick zu nehmen.

Das heißt für mich: einmal Lupe, immer Lupe.

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Das kommt auf die Belange an, die gerade in Rede stehen und untersucht werden. Wenn man sehr detailliert plant – wie in diesem Landesentwicklungsplan, in dem man die konkrete Landebahn festgelegt hat –, ist man gehalten, etwas näher hinzuschauen. Das Bild mit dem bloßen Auge und der Lupe ist nur zur Veranschaulichung gedacht. Auch in einem solchen Fall darf man aber nicht das vorwegnehmen, was der Fachplanung gebührt. Es muss immer noch ein Planungsspielraum für die Fachplanung frei bleiben. Auch wenn die Landesentwicklungsplanung die Dinge etwas näher untersucht, weil bestimmte Belange von besonderer Bedeutung sind, darf sie doch nicht in den Kompetenzbereich der Fachplanung eingreifen. Das muss bei diesem Zitat immer mitgelesen werden. Die Landesentwicklungsplanung schaut näher hin, darf aber der Fachplanung nichts vorwegnehmen.

Abg. **Gernot Grumbach**: Wir als Abgeordnete wollen ja die Abwägung der Planungsbehörde nachvollziehen. Ich habe den Eindruck, dass z. B. der Waldverlust, der ja ein Abwägungsgrund ist, bei den Planungsalternativen nach unterschiedlichen Methoden quantifiziert wird. Ist das ein Problem? Oder ist es keines? An einer Stelle ist genau hingeschaut worden. Man hat Straßenflächen und Leitungstrassen herausgenommen. An einer anderen Stelle ist einfach ein grobes Feld genommen worden, ohne es irgendwie zu bereinigen. Würden Sie an diesem Punkt nicht sagen, dass eine unterschiedliche Behandlungsweise ein Problem darstellt?

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Ein Problem ist vorhanden. Sie müssen dann aber berücksichtigen, ob bei einer Variante, die unter Waldgesichtspunkten etwas gröber betrachtet wurde, nicht bereits deutliche Nachteile vorhanden sind. Wenn schon eine Tendenz besteht, dass diese Variante ausscheidet, brauche ich die letzte Kleinigkeit nicht mehr zu erheben – die ich in einem anderen Fall erhoben habe, in dem solche gravierenden Nachteile, aufgrund derer die andere Variante ausscheidet, noch nicht vorhanden sind.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich habe noch eine Frage zu einem Thema, das nur mittelbar mit dem Ausbau zu tun hat, aber im Zusammenhang mit dem Landesentwicklungsplan genauso wichtig ist, nämlich zu der Verkehrsinfrastruktur um den Flughafen herum. Im Vorfeld ist hin und wieder kritisiert worden, dass diese Frage zu wenig präzisiert und konkretisiert worden sei. Ich erinnere mich aber, dass dort beispielsweise eine Reihe von Autobahnverbindungen und notwendigen Erweiterungen andiskutiert werden. Ist das aus Ihrer Sicht ausreichend? Oder müsste man schon zum jetzigen Zeitpunkt tiefer einsteigen?

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Man braucht zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht tiefer einzusteigen; denn die Regionalplanung liegt ja noch eine Planungsebene unter der Landesentwicklungsplanung. Die Landesentwicklungsplanung hat sich entschlossen, das Hauptproblem, den Standort der Flughafenerweiterung festzulegen, zu lösen. Dabei hat sie erkannt, dass dies auch Auswirkungen auf die Verkehrsführungen in der Umgebung hat. Wenn sie dann der Regionalplanung die Detaillösung überlässt, ist das nicht zu beanstanden. Wir haben ja verschiedene Planungsebenen: die Landesentwicklungsplanung, die Regionalplanung und die Bauleitplanung sowie das Planfeststellungsverfahren.

Die Landesentwicklungsplanung kann bestimmte Entscheidungen an sich ziehen. Da ist sie frei. Sie ist aber nicht verpflichtet, alle Details auf ihrer Ebene zu lösen. Das wäre auch unter dem Gesichtspunkt des Planungsspielraums der Regionalplanung problematisch. Die kommunalen Gebietskörperschaften möchten im Rahmen der Regionalplanung doch auch noch gestalten. Die Landesplanung kann sich an dieser Stelle zurückhalten. Im Juristischen gibt es den Grundsatz planerischer Zurückhaltung. Wenn die Landesplanung diesen Grundsatz hier zugrunde gelegt hat, ist das ohne Weiteres hinzunehmen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Prof. Hendler, weil wir gerade bei der kommunalen Planungshoheit sind: Mit der Festlegung des Standortes durch den LEP und der gleich-

zeitigen Benennung von 701.000 Flugbewegungen als Planungsvoraussetzung definiert man ja, nach welcher Methode auch immer, einen Siedlungsbeschränkungsbereich – mit der Folge, dass es Kommunen gibt, deren Planungshoheit bezüglich der Ausweitung von Baumöglichkeiten auf null reduziert wird, weil sie mit allen ihren weiteren Flächen komplett innerhalb dieses Gebietes liegen. Damit greift der Landesentwicklungsplan doch unmittelbar in die kommunale Planungshoheit ein.

(Herr Prof. Dr. Hendler: In gravierender Weise!)

– In gravierender Weise. – Darf er das?

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Das darf er, wenn auf der anderen Seite gewichtige öffentliche Interessen bestehen. Denken Sie einmal an die Gemeinden, die dem Braunkohlentagebau vollständig weichen mussten. So etwas ist nicht unzulässig. Es ist aber ganz klar, dass dann sehr genau geprüft wird, ob die öffentlichen Belange so gewichtig sind, dass sie die Einschränkung der gemeindlichen Planungshoheit zu rechtfertigen vermögen.

An dieser Stelle ist aber noch ein weiterer Gesichtspunkt von Bedeutung. Im Plan haben wir auch das Konzept des regionalen Ausgleichs. Diejenigen Gemeinden, die durch die Flughafenerweiterung in ihrer kommunalen Planungshoheit und in ihren Planungsmöglichkeiten besonders stark betroffen sind, sollen einen regionalen Ausgleich erhalten. Das kann etwa in der Weise geschehen, dass dort lärmunempfindliche Nutzungen vorgesehen werden. Dies dient dazu, den Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung zu relativieren und etwas abzuschwächen.

Es ist aber nicht von vornherein unzulässig, die Gemeinden durch eine übergeordnete Planung so weit zu beschränken, dass ihr Planungsspielraum sehr stark eingeengt wird. Das wäre nicht das erste Mal in der Bundesrepublik Deutschland. Man braucht allerdings hinreichend gewichtige Gründe, wenn man insoweit in den geschützten Bereich der kommunalen Selbstverwaltung eingreifen will.

Abg. **Dieter Posch**: Ich habe eine Frage zu Ihrer Aussage, bei der Regionalplanung handele es sich um eine Grobplanung und bei der Fachplanung um eine Feinplanung. Wir haben ja unterschiedliche Rechtswege. Der Landesentwicklungsplan unterliegt als Rechtsverordnung einer anderen gerichtlichen Überprüfung als der Planfeststellungsbeschluss. Welche Auswirkungen hat die unterschiedliche Prüfungsintensität auf beiden Ebenen denn auf die Prüfungsintensität in den einzelnen Rechtswegen? Denn im Planfeststellungsbeschluss ist das vorher Geprüfte viel intensiver geprüft worden, als es im Landesentwicklungsplan als Rechtsverordnung der Fall ist.

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Ja, das ist richtig. Die Prüfung beim Planfeststellungsbeschluss ist detaillierter. Der Träger der Landesentwicklungsplanung hat eine ziemlich weit gehende planerische Gestaltungsfreiheit. Die Gerichte halten sich bei der Kontrolle an dieser Stelle relativ stark zurück.

Auch bei der Planfeststellungsbehörde besteht planerische Gestaltungsfreiheit. Das Bundesverwaltungsgericht sagt, dies sei sowohl ein Planungs- als auch ein Zulas-

sungsverfahren. Unabhängig von der bestehenden planerischen Gestaltungsfreiheit wird aber intensiver kontrolliert. Die Kontrolldichte ist höher.

Es ist aber schwer zu erkennen, dass es zu einer Kollision bei der rechtlichen Überprüfung des Landesentwicklungsplanes einerseits und des Planfeststellungsbeschlusses andererseits kommen könnte. Nehmen wir einmal an, dass die Änderung des Landesentwicklungsplans aufgrund der planerischen Gestaltungsfreiheit des Plangebers vor dem zuständigen Gericht, also dem Hessischen VGH, Bestand hat. Trotzdem könnte es durchaus passieren, dass der Planfeststellungsbeschluss später von dem zuständigen Verwaltungsgericht aufgehoben wird. An dieser Stelle bestehen keine Beziehungen in der Weise, dass die gerichtliche – in Anführungsstrichen – „Absegnung“ des Landesentwicklungsplans den Planfeststellungsbeschluss vor der Aufhebung schützen würde.

Vorsitzender: Nach 28 Minuten sind wir am Ende dieses Komplexes angekommen. Herzlichen Dank, Herr Prof. Hendl.

Als Nächsten rufe ich Herrn Dr. Hans-Peter Debling von der Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Industrie- und Handelskammern aus Frankfurt am Main auf.

Herr **Dr. Debling:** Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Viele Unternehmen bekennen sich zu ihrem Flughafen, wie die Broschüre der Hessischen Industrie- und Handelskammern „Flughafenausbau jetzt – Für Wachstum und Arbeitsplätze in Frankfurt/Rhein/Main“ belegt. Die Unternehmer melden sich zu Wort, um darzustellen, warum ein wettbewerbsfähiger Flughafen für ihr Unternehmen unerlässlich ist.

Wie Sie wissen, schafft der Flughafen Arbeitsplätze und bewirkt eine Bindung von Kaufkraft und Steueraufkommen. Rund 2 Millionen Arbeitsplätze im Ballungsraum Frankfurt/Rhein/Main und ca. 500.000 Arbeitsplätze in Frankfurt belegen dies. Mit rund 68.000 Beschäftigten – davon allein 18.700 Personen bei der Fraport AG und ihren Tochtergesellschaften und rund 35.000 bei der Deutschen Lufthansa AG – ist die Arbeitsstätte Flughafen die größte in Deutschland. Danach kommt VW in Wolfsburg mit ca. 40.000 Arbeitsplätzen.

Der Flughafen ist ein Jobmotor. Die Arbeitsplatzentwicklung der Umlandkommunen des Flughafens spricht für sich. So stieg die Zahl der Arbeitsplätze allein in Kelsterbach zwischen 1987 und 2005 um rund 6.000 auf 12.500; das ist ein Plus von 94,2 %. In Mörfelden-Walldorf stieg sie um 4.500 auf ca. 9.800, was einem Plus von 86,1 % entspricht. In Langen gab es eine Steigerung um 6.000 auf 13.700, was ein Plus von 78,2 % bedeutet.

In Hessen betragen die ausländischen Direktinvestitionen in die Erwerbstätigen 22.800 €. Das ist das 2,5-Fache des bundesdeutschen Wertes. Auf die Region umgelegt, wäre der Wert noch viel höher.

Die in das Planfeststellungsverfahren eingebrachten Gutachten zu den Einkommens- und Beschäftigungseffekten – dazu haben wir heute ja schon einiges gehört – und den Standorteffekten des Flughafens Frankfurt Rhein Main belegen, dass mit dem Ausbau des Flughafens insgesamt eine Mehrbeschäftigung in einer Größenordnung von rund

100.000 einhergeht. – Ich möchte an dieser Stelle nicht auf die direkten, indirekten, induzierten und katalytischen Effekte eingehen. Dazu haben wir ja schon etwas gehört.

Die leistungsfähige und qualitativ hochwertige Luftverkehrsandienung der Region übernimmt eine wichtige Funktion bei der verkehrlichen Absicherung sowohl des intersektoralen Strukturwandels vom Industrie- zum Dienstleistungssektor, sodass dieser in Frankfurt/Rhein-Main anders als in anderen Regionen ohne Strukturbrüche oder Strukturkrisen verläuft, als auch des intrasektoralen Strukturwandels.

Die bedeutendsten Cluster der Region Frankfurt/Rhein-Main sind Finanzwirtschaft, Consulting, Information und Telekommunikation, Medien, Werbung, Automation, Automotive, Chemie, Health Care, Logistik und Verkehrswirtschaft sowie Kongress- und Messewesen. Hierzu zählen namhafte Unternehmen wie Adam Opel, Bosch, Commerzbank und die gesamte Finanzwirtschaft, Continental Teves, Fresenius, Goodyear, Linde, Lufthansa und MAN, um nur einige zu nennen.

Für diese Cluster sind die zentrale Lage des Standorts und die Qualität und Quantität der Luftverkehrsandienungen aufgrund der zunehmenden Globalisierung, der internationalen Verflechtungen sowie des Ausbaus neuer Märkte und der damit verbundenen höheren Geschäftsintensität bzw. Beschaffungs- und Absatzintensität von großer Bedeutung.

So hatte die Entscheidung, die für den Wirtschaftsraum Europa so wichtige Europäische Zentralbank im Jahre 1994 in Frankfurt am Main anzusiedeln, neben politischen Erwägungen auch einen ganz pragmatischen Grund: Dank des Frankfurter Flughafens ist jeder Ort in Europa in wenigen Stunden erreichbar.

Der Erhalt der Zentralität und Erreichbarkeit der Region durch die Sicherung der Drehkreuzfunktion des Frankfurter Flughafens mittels Ausbau stärkt die Region als Standort für Neuansiedlungen von Unternehmen sowohl des Dienstleistungssektors als auch des industriellen Sektors. Die Zentralität führt zu einer Konzentration von Teilen dieser Sektoren, insbesondere der wertschöpfungsintensiven und wachstumsstarken Unternehmen, in der Region Frankfurt/Rhein-Main, was beispielsweise an der hohen Dichte der Finanzdienstleistungsunternehmen oder an den Industrieansiedlungen in den Industrieparks erkennbar ist – mit all den damit einhergehenden positiven Folgen auf Beschäftigung und Einkommen.

Der Erhalt der Zentralität der Region Frankfurt/Rhein-Main durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens hat auch einen entscheidenden Einfluss auf die Bedeutung der Region als wichtiger Kongress- und Messestandort, mit dem ebenfalls umfangreiche Beschäftigungs- und Einkommensentwicklungen verbunden sind. Verglichen mit dem Durchschnitt internationaler Fachmessen in Deutschland erreicht z. B. die Messe Frankfurt mit ihren internationalen Veranstaltungen einen Spitzenwert von mittlerweile 67 %, was die Internationalität der Aussteller angeht. Große Messen wie die Heimtextil oder die Automechanika weisen einen Internationalitätsgrad von beinahe 80 % auf. Auch auf der Besucherseite liegt die Messe Frankfurt mit rund 33 % ausländischen Messegästen ganz weit vorne. Diese Entwicklung wäre ohne die hochwertige Luftverkehrsandienung des Frankfurter Flughafens nicht eingetreten und kann nur durch den Ausbau erhalten bzw. intensiviert werden.

Der Luftverkehr ist ein Wachstumsmarkt. Prognosen sagen auch für die Zukunft weltweites dynamisches Wachstum des Luftverkehrs voraus. Nach Angabe der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ wird der weltweite Passagierverkehr bis 2025 im Durchschnitt um voraussichtlich 4,9 % jährlich wachsen, der Frachtverkehr sogar um durchschnittlich 6,1 % per annum. Für Deutschland werden für 2020 insgesamt 307 Millionen Fluggäste und 6,78 Millionen t Luftfracht und Luftpost erwartet. Dies entspricht einer Steigerung von 82 % bei den Passagieren und sogar 117 % bei Fracht und Post gegenüber dem Jahr 2005 und bedeutet ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 4,1 % im Passageverkehr bzw. 5,3 % im Fracht- und Luftverkehr.

Europäische Vergleichsflughäfen partizipieren an dem weltweiten Wachstum und verzeichnen deutlich steigende Passagierzahlen. So lag der Wachstumsvergleich 2005 zu 2004 beispielsweise am Flughafen Paris-Roissy bei 4,9 %, in München bei 6,7 %, in Madrid bei 8,4 % und am Flughafen Barcelona sogar bei 10,5 %.

Der Frankfurter Flughafen hingegen operiert an der Grenze seiner Kapazität. Die Wachstumsrate im Passagieraufkommen lag im Vergleichszeitraum nur bei 2,2 % und im Vergleich 2006 zu 2005 – das war ja vor wenigen Wochen zu lesen – nur bei 1,1 %.

Trotz aller Optimierungen hat der Frankfurter Flughafen einen Auslastungsgrad erreicht, der seine Position im Wettbewerb sehr stark gefährdet. 120 Flugbewegungen pro Stunde wären wettbewerbsgerecht. Bei den Flughäfen Paris-Charles de Gaulle und Amsterdam-Schiphol, die bereits eine Kapazität von 120 Bewegungen in der Stunde und mehr haben, ist das gar keine Frage. Gleiches gilt für den Flughafen Madrid. Der Flughafen Wien baut momentan eine weitere Start- und Landebahn. Das heißt, dass er in Kürze mit einer Kapazität von 95 bis 100 Flugbewegungen je Stunde in den Markt tritt. Der Flughafen München ist inzwischen ebenfalls angetreten, um mit dem Bau einer dritten Start- und Landebahn seine Kapazität auf 120 Bewegungen pro Stunde zu erhöhen.

Damit auch der Flughafen Frankfurt/Main – und damit die Region – an dem Wachstum des expandierenden Luftverkehrsmarktes partizipieren kann, ist es von Bedeutung, dass zukünftig ausreichende Kapazitäten für Starts und Landungen zur Verfügung gestellt werden. Verschärft sich die Slotkapazität, wie es am Frankfurter Flughafen der Fall ist, werden die Flugverkehrsgesellschaften alternativ zu einem Aufbau von Primär- und Nebenhub ausweichen, und die Luftverkehrsanbindung der Region Frankfurt/Rhein-Main wird sich verschlechtern – mit all den daraus resultierenden negativen Folgen.

Ich muss hinzufügen, dass ein Teil der Nachfrage heute gar nicht mehr wahrgenommen wird, weil die Kapazitäten ausgelastet sind. Das heißt, dass eine imaginäre Nachfrage von zwischen 15 und 30 %, die noch zusätzlich hinzukäme, nicht befriedigt werden kann.

Noch ist der Flughafen Frankfurt mit seinem hochwertigen Luftverkehrsangebot das Alleinstellungsmerkmal der Region Frankfurt/Rhein-Main im internationalen und nationalen Wettbewerb der Wirtschaftsregionen. Damit dies auch so bleibt, ist ein Ausbau dringend erforderlich.

Vorsitzender: Gibt es Nachfragen? – Das ist nicht der Fall. Dann dürfen wir uns sehr herzlich bei Ihnen bedanken.

Ist ein Vertreter oder eine Vertreterin des DGB Hessen aus Frankfurt am Main anwesend? – Das ist nicht der Fall. Der DGB Hessen hat sich auch nicht bei uns angemeldet. Ich gehe davon aus, dass verabredet wurde, dass Herr Schaub von ver.di eine gemeinsame Stellungnahme abgibt.

Dann bitte ich Herrn Dr. Georg Friedrich von der Handwerkskammer Rhein-Main aus Frankfurt am Main um sein Statement.

Herr **Dr. Friedrich**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Die Handwerkskammer Rhein-Main hat – auch für die Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Handwerkskammern, also für alle drei Handwerkskammern – bereits in ihrer Stellungnahme vom September 2005 zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main – dargelegt, dass die Erweiterung des Flughafens durch den Bau einer neuen Landebahn wesentlich dazu beiträgt, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Region Frankfurt/Rhein-Main sowie des gesamten Wirtschaftsstandortes Hessen zu sichern und weiter zu verbessern.

Der Flughafenausbau als Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ist eine grundlegende Voraussetzung, um dem zunehmenden Mobilitätsanspruch von Wirtschaft und Bevölkerung gerecht zu werden. Eine Erhöhung der Kapazität des Flughafens Frankfurt durch den Bau einer neuen Landebahn ist deshalb angesichts der derzeit schon bestehenden Engpässe dringend geboten. Nur so kann der Flughafen Frankfurt seine Stellung im europäischen Wettbewerb der Flughäfen festigen bzw. verbessern.

Es ist unbestritten, dass der Flughafen Frankfurt/Main erhebliche positive Beschäftigungs- und Standorteffekte für die Region Frankfurt/Rhein-Main, für Hessen, für die an Hessen angrenzenden Bundesländer und darüber hinaus über seine Drehscheibenfunktion für das gesamte Bundesgebiet entfaltet. Die Erweiterung des Flughafens trägt wesentlich zur Sicherung bestehender und zur Schaffung neuer Arbeits- und Ausbildungsplätze bei. Sie erhöht die Bindung von Kaufkraft und Steueraufkommen an die Region. So lassen die im Rahmen des Mediationsverfahrens erstellten Gutachten zu den Einkommens- und Beschäftigungseffekten des Flughafens sowie zum Standortfaktor Flughafen und seiner Bedeutung für die Struktur, Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Region bis zum Jahre 2015 im Vergleich zu einem Verzicht auf die Erweiterung hohe Beschäftigungseffekte, eine Steigerung der Arbeitsproduktivität sowie Wertschöpfungsgewinne auf regionaler, Landes- und Bundesebene erwarten.

Von diesen Beschäftigungs- und Wachstumsimpulsen und dem damit verbundenen beschleunigten Strukturwandel wird auch das hessische Handwerk als vielseitiger und innovativer Wirtschaftsbereich profitieren.

Daneben stellt der Flughafen Frankfurt einen entscheidenden Standortvorteil für die Region dar, den es durch seine bedarfsgerechte Erweiterung zu sichern und zu stärken gilt. Er beeinflusst wesentlich die Entscheidung von nationalen und internationalen Unternehmen und Institutionen, neue Standorte in seiner Nähe zu errichten bzw. dorthin zu verlagern. Auch dadurch werden Arbeitsplätze geschaffen und das Wirtschaftswachstum erhöht.

Auch davon können die hessischen Handwerksbetriebe direkt oder indirekt ihren Nutzen ziehen und dazu beitragen, bestehende Arbeits- und Ausbildungsplätze zu sichern und neue zu schaffen.

Aus den genannten Gründen und unter Würdigung der dargestellten positiven Auswirkungen einer Erweiterung des Flughafens Frankfurt Rhein Main ist diese aus Sicht des hessischen Handwerks unverzichtbar und deshalb zu befürworten. – Ich möchte betonen, dass diese Stellungnahme in Abstimmung mit der Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Handwerkskammern und dem Hessischen Handwerkstag erstellt wurde.

Vorsitzender: Gibt es Anmerkungen und Fragen dazu? – Das ist nicht der Fall. Dann darf ich mich sehr herzlich bei Ihnen bedanken, Herr Dr. Friedrich.

Ist Herr Harald Schaum von der IG Bauen-Agrar-Umwelt aus Frankfurt am Main hier? – Wie ich sehe, ist das nicht der Fall.

Dann rufe ich Herrn Gerold Schaub von ver.di, Landesbezirk Hessen, aus Frankfurt am Main auf.

Herr **Schaub:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich kann es mir ersparen, all die Zahlen zu wiederholen, die heute schon genannt worden sind. Diese Zahlen waren ja insgesamt zugänglich und können durch Wiederholung auch nicht noch einmal in ihrer Glaubwürdigkeit untermauert werden.

Für die Gewerkschaften will ich vorweg deutlich machen, dass wir in diesem Diskussionsprozess im selben Spannungsbogen stehen wie auch die Vertreterinnen und Vertreter des Landtags. Eine ganze Menge Menschen sind unmittelbar von diesem Flughafen betroffen, weil sie nicht nur auf diesem Flughafen arbeiten, sondern auch in dieser Region wohnen. Weit über 50 % derjenigen, die am Flughafen arbeiten, wohnen auch im näheren Umfeld des Flughafens. Daher sind sie sehr wohl auch von den negativen Auswirkungen des Flughafens betroffen. Trotzdem hängen sie existenziell von diesem Flughafen ab, weil sie dort Arbeit und Brot finden.

Man könnte meinen, dass gerade wir als Gewerkschaften uns zum Lobbyisten der Arbeitsplätze machen. Aber weit gefehlt, auch wir haben den Abwägungsprozess zwischen wirtschaftlichen Effekten und Arbeitsplätzen einerseits und ökologischen Auswirkungen andererseits zu leisten. Deshalb sind die Diskussionen innerhalb der Gewerkschaften auch nicht spannungsfrei vonstatten gegangen. Nach wie vor gibt es in den Gewerkschaften auch unterschiedliche Auffassungen. Dennoch – das ist auch an der Frage des Nachtflugverbots deutlich geworden, von dem viele Kolleginnen und Kollegen meiner Organisation, die z. B. bei der Lufthansa Cargo beschäftigt sind, betroffen wären – haben wir uns zum Ergebnis der Mediation bekannt und sind dafür, dass diese Teile der Mediation auch umgesetzt werden.

Ich will mich nicht an der heutigen Diskussion über die Frage beteiligen, wie wichtig Prognosen oder Szenariotechniken sind, um zu ermitteln, wie die Arbeitsplatzeffekte tatsächlich zu beurteilen sein werden. Ich halte beides für notwendig. Man muss aus den Daten der Vergangenheit sicherlich Schlussfolgerungen für die Zukunft ziehen.

Man muss aber auch unterschiedliche Optionen annehmen, um einzuschätzen, was diese Zukunft denn möglicherweise überhaupt bringen kann. Da wir heute entscheiden müssen, was für die Zukunft Auswirkungen hat, ist an dieser Stelle eine große Lücke vorhanden, die wir wahrscheinlich auch durch weiteres Zuwarten und weitere Datenerhebungen nicht werden schließen können. Von daher ist es auch notwendig, zu Entscheidungen zu kommen; denn dieser Prozess dauert jetzt schon sehr lange.

Ich habe ihn von Anfang an in der Mediation und anschließend im Dialogforum persönlich mit begleitet. Weil ich die Auswirkungen am Flughafen täglich sehe, bin ich eher auf der praktischen Seite. Für mich sind das nicht nur Prognosen und Szenarien; in Betriebsversammlungen sehe ich ja die realen Menschen. Die Tatsache, dass in den letzten zehn Jahren jedes Jahr 1.000 Arbeitsplätze hinzugekommen sind, lässt sich an diesem Flughafen spüren. Das sind nicht nur statistische Größen.

Es werden auch nicht nur Arbeitsplätze für Ungelernte geschaffen, sondern ebenfalls sehr viele Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich. Wie bereits angesprochen wurde, ist der Flughafen ja auch ein riesiges Retail-Geschäft. Viele Menschen arbeiten dort im Dienstleistungssektor. Nicht nur die Tätigkeit am Flugzeug und um das Flugzeug herum ist wichtig, sondern auch die gesamte Infrastruktur, die an diesem Flughafen aufrechterhalten werden muss, also die Zubringertätigkeiten und die damit einhergehenden sonstigen Tätigkeiten.

Fliegen ist mittlerweile nicht mehr auf Geschäftsreisende und Ferienreisende beschränkt; das Flugzeug ist allgemein ein Massenverkehrsmittel geworden. Ich mache das immer an dem Beispiel eines Kegelclubs deutlich. Früher hat er seinen Jahresausflug mit dem Bus in den Odenwald gemacht; heutzutage fliegt er als Jahresausflug vom Flughafen Hahn in eine nahegelegene Region. Daran sieht man auch, dass die Strukturbrüche im Luftverkehr nicht zu weniger Verkehrsaufkommen führen. Vielmehr werden auch neue Verkehre erschlossen. So gehören diejenigen, die heute die Low-Cost-Carrier benutzen, teilweise zu Käufer- und Konsumentenschichten, die früher überhaupt nicht ans Fliegen gedacht haben.

Daran erkennt man, dass der Luftverkehr in der Tat noch weiter wachsen wird. Mit dem wachsenden Luftverkehr wird auch die Zahl der Arbeitsplätze steigen. Hier besteht ein unmittelbarer Zusammenhang. Die Frage, wie viele Arbeitsplätze das letztendlich sein werden, kann man sicherlich akademisch diskutieren. Ich erfahre die Situation, wie gesagt, real. Deshalb will ich mich an einer Prognose, ob es nun 100.000 oder 150.000 sind, auch überhaupt nicht beteiligen. Dieser Effekt ist jedenfalls nicht zu leugnen und für diese Region unabdingbar, wenn wir hier weiterhin wirtschaftlichen Erfolg und Arbeitsplatzsicherheit für die Betroffenen haben wollen.

An diesem Flughafen – und auch darauf sollte die Politik achten – macht sich aber auch ein Sektor breit, in dem Löhne weit unterhalb des im Moment diskutierten Mindestlohns von 7,50 € gezahlt werden. Dabei handelt es sich um Bereiche, die tarifpolitisch nicht erschlossen sind. Wir schauen an dieser Stelle immer auf Lufthansa, Fraport und andere. Es gibt aber auch viele Arbeitsstätten, die sich der Zeitarbeit, der Arbeitnehmerüberlassung, bedienen. Sie heuern Leute teilweise nur tageweise an und generieren solche niedrigen Einkommen.

Auch darauf muss die Politik achten. In diesem Sinne appelliere ich erneut, in Hessen noch einmal die Frage eines Tariftreuegesetzes zu diskutieren; denn mittlerweile gibt es einen solchen grauen Markt, der auch an diesem Flughafen Tausende von Arbeitsplätzen betrifft.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich finde es sehr gut, dass Sie hier das auf Arbeitnehmerseite bestehende Spannungsfeld darstellen und darauf hinweisen, dass 50 % der Beschäftigten in dieser Region wohnen und daher auch von den negativen Auswirkungen eines Ausbaus betroffen sind.

Wenn ich Ihre gesamten Darlegungen auf einen Punkt führe, verstehe ich Sie so, dass Sie grundsätzlich für den Ausbau sind. Wenn Sie es anders gemeint haben sollten, müssten Sie das korrigieren.

Schon vor längerer Zeit habe ich mich gefragt, warum der DGB sich in diesem Zusammenhang eher zurückhält. Das will ich aber jetzt nicht weiter kommentieren und nur darauf hinweisen, dass ich Herrn Körzell als DBG-Landesvorsitzendem hin und wieder gesagt habe, dass ich dies vor dem Hintergrund der im Zusammenhang mit dem Ausbau prognostizierten Arbeitsmarktentwicklungen nicht verstehen kann.

Haben innerhalb Ihrer Mitgliedschaft denn auch Erhebungen über die Zustimmung Ihrer Mitglieder zu diesem Ausbau stattgefunden? Ich unterstelle, dass sie eher höher sein müsste als die generelle Zustimmung, die hessenweit ja bei rund zwei Dritteln liegt, wie wir aus der Demoskopie wissen.

Da Sie das Spannungsfeld angesprochen haben, habe ich eine weitere Frage. Ich weiß gar nicht, ob ich sie hier öffentlich stellen darf. Ich tue es trotzdem. Sie müssen sie ja nicht im Detail beantworten. Wie gehen Ihre Vertreter in Aufsichtsräten der Unternehmen mit diesem Spannungsfeld um? Wenn ich richtig informiert bin, gibt es ja auch Aufsichtsratsvertreter von ver.di oder anderen Gewerkschaften bei der Lufthansa als einem der hauptbetroffenen Unternehmen und bei der Fraport. Wie gehen sie denn damit um? Schließlich gibt es die Vorgabe, dass alle Angehörigen des Aufsichtsrats eines Unternehmens zunächst einmal dem Wohl des Unternehmens verpflichtet sind. – Das sage ich überhaupt nicht zynisch, sondern nur mit Blick darauf, dass ich mir vorstellen kann, dass das für Ihre Vertreter gar nicht so einfach ist.

Herr **Schaub**: Gewerkschafter sind keine anderen Menschen als diejenigen, die sich in Parteien organisieren oder ansonsten im Rhein-Main-Gebiet leben. Insofern haben sie dasselbe Empfinden wie andere Menschen auch. Es ist eine Belastung, wenn man in dieser Region wohnt; das ist nicht zu leugnen. Andererseits will man natürlich auch die Segnungen mitnehmen: Man will kurze Wege zum Flughafen und in die Welt haben und natürlich auch an der wirtschaftlichen Prosperität teilnehmen.

Bei uns wird das Ganze offen ausgetragen. Wir haben sehr früh gesagt: Einerseits darf das Arbeitsplatzargument kein Totschlagargument dafür sein, dass Kritiker ein distanziertes Verhältnis zu diesem Thema haben. Umgekehrt kann das Umweltargument kein Totschlagargument dafür sein, dass man für Arbeitsplätze argumentiert. – Der DGB hat die Entscheidung getroffen, dass beide Seiten zu Wort kommen müssen, und wollte das

Ganze auch so handeln. Andere Kräfte wollten dann aber auch eine Entscheidung. Letztendlich ist es so, dass wir Beschlusslagen in Einzelgewerkschaften haben, die den Ausbau befürworten oder auch kritisieren, während der DBG sich eher auf die Qualität des Ausbaus und der Arbeitsplatzentwicklung konzentriert hat und die Frage, ob der Ausbau erfolgen soll oder nicht, als eine sekundäre bezeichnet hat. – Das ist die Diskussionslage im Deutschen Gewerkschaftsbund.

(Abg. Michael Boddenberg: Sie konkret sagen also Ja?)

– Wir als Gewerkschaft ver.di sind ein bisschen unmittelbarer betroffen, weil die Mitglieder an diesem Flughafen bei uns organisiert sind. Für Lufthansa, Fraport, die gesamten Airlines und die ganzen Dienstleister ist ver.di die zuständige Gewerkschaft. Wir schließen auch Tarifverträge ab.

In diesen Unternehmen sind wir durch die Wahlen auch in den Aufsichtsräten vertreten und haben dort die Unternehmenspolitik mitzuvertreten. In diesen Unternehmen gibt es auch eindeutige Beschlüsse zum Flughafenausbau. Diese Beschlüsse sind auch mit den Stimmen der dortigen ver.di-Vertreter gefasst worden.

Vorsitzender: Dann dürfen wir uns bei Ihnen ebenfalls sehr herzlich bedanken, Herr Schaub.

Jetzt kommen wir zum nächsten Anzuhörenden, nämlich Herrn Thomas Vosskamp von der BulwienGesa AG aus München.

Herr **Vosskamp:** Guten Tag, Herr Vorsitzender! Guten Tag, liebe Damen und Herren! BulwienGesa hat im Rahmen des Mediationsverfahrens in Zusammenarbeit mit Herrn Prof. Hujer die Einkommens- und Beschäftigungsstrukturen untersucht. Auch beim heutigen fünfminütigen Vortrag wollen wir uns sehr eng an das Thema „Beschäftigungs- und Standorteffekte“ halten. – Die Beschäftigungs- und Standorteffekte lassen sich auf drei Ebenen analysieren.

Die erste Ebene ist die rein betriebswirtschaftliche Komponente. Warum ist ein Unternehmen an einem bestimmten Standort angesiedelt? Welche Mitarbeiter sind dort beschäftigt? Welche Arbeitsfelder, welche Qualifikation usw. stehen dahinter?

Die zweite Ebene beinhaltet auf jeden Fall die regionale Komponente, die heute ein bisschen in den Vordergrund gerückt ist und auch in diesen fünf Minuten eine Rolle spielt. Dabei geht es um die Frage: Wie profitiert eine Region von den Unternehmen und von den Beschäftigten? Welche Wechselwirkungen und Synergien ergeben sich daraus?

Die dritte Ebene ist – wie immer – die volkswirtschaftliche Komponente, die gerade für die Exportnation Deutschland wichtig ist. An dieser Stelle beschäftigen wir uns mit den Rahmenbedingungen, zu denen auch die Lieferverflechtungen mit Fernost und anderen Ländern gehören.

Wenn wir uns diesem Thema widmen, ist immer zu beachten, dass die Wirkungen aus Beschäftigung und Standorteffekten im Rahmen eines gesamten ökonomischen Zyklus zu betrachten sind. In Bezug auf die wirtschaftlichen Entwicklungen der Konjunktur mit ihren Auf- und Abwärtsbewegungen, ihren Stagnationen und ihren rezessiven Phasen sind wesentliche Einflussfaktoren geben, warum sich eine Region, eine Wirtschaft und ein Unternehmen verändern. Jede Einheit hat sich auf diesen Wandlungsprozess einzustellen.

Wir brauchen jetzt nicht alle Indikatoren durchzudeklinieren, die in diesem Zusammenhang eine Rolle spielen. Das Innovationspotenzial ist unwahrscheinlich wichtig, um auch Wohlstand und Einkommen zu sichern. Die Produktivitätssteigerungen stellen sicher, dass man sein Produkt weiter am Markt verkaufen kann.

Alle diese Größenordnungen sind in der Art und Weise einzubetten, wie ich es bezüglich einer Region beschreiben möchte. Wir haben heute schon viele Daten gehört, die die Region beschreiben. Ich nenne nur die Art der Beschäftigten, die Art der Perspektive und die Betrachtung für das Jahr 2020. Diese Zahlen für die Region lassen sich verketten und verknüpfen. Es lassen sich Stärken und Schwächen herausarbeiten. Dabei muss man sensibel arbeiten und genau prüfen: Was ist erlaubt? Was kann ich darstellen? Wo muss ich auch qualitative Überlegungen mit hineinspielen lassen?

Betrachten wir einmal den Zeitraum seit dem Mediationsverfahren, das um die Jahrtausendwende herum gestartet ist. In dieser Zeit hatten wir den Dotcom-Boom. Anschließend war ein Abschwung zu verzeichnen, der auch die Beschäftigungsstrukturen verändert hat. Wenn wir uns diese Beschäftigungsstrukturen in der Region Frankfurt anschauen, sehen wir ganz deutlich, dass es nicht der Wachstumsmotor aus dem Logistikverkehrsbereich einschließlich des Flughafens Frankfurt war, der große Probleme mit sich gebracht hat. Vielmehr waren die Strukturen in anderen Branchen prägend und haben bestimmte Zahlen ins Negative gezogen. Wir brauchen nur an die Krise im Finanzsektor zu denken – die Leerstände in Frankfurt muss ich wohl nicht detailliert beschreiben –, um das Phänomen zu dokumentieren.

Auf der einen Seite sehen wir, dass sich der gesamte Produktionssektor verändert hat. Auf der anderen Seite spüren wir aber, dass aus den rezessiven Faktoren der Jahre 2002/2003 ein neuer Schub entstanden ist. Im Jahr 2006 hatten wir ein neues Wachstum in Deutschland von etwa 2,6 %, was auch als Bestätigung der Institute gesehen wird.

Wenn wir dies auf das Flughafenumland projizieren, stellen wir fest, dass gerade der Raum Frankfurt als enges Flughafenumland positive Effekte verzeichnen kann. Wir sehen, dass gerade in der näheren Umgebung des Frankfurter Flughafens relativ hohe Einkommen erzielt werden. Die verfügbaren Einkommen pro Beschäftigtem liegen höher als im hessischen Durchschnitt und im deutschen Durchschnitt. Außerdem sind im Großraum Frankfurt in den um den Flughafen herum liegenden Landkreisen niedrigere Arbeitslosenquoten als in den vergleichbaren Landkreisen Nordhessens und auch im deutschen Durchschnitt festzustellen. Die Landkreise des Raums Frankfurt verzeichnen üblicherweise eine Arbeitslosigkeit von weniger als 10 %. Der hessische Durchschnitt liegt bei 10,9 %. In Deutschland sind es 13,0 %.

(Abg. Michael Boddenberg: Diese Zahlen sind aber nicht ganz aktuell!)

– Das ist ein auf das Jahr 2005 bezogener Jahresdurchschnitt. Dieses Jahr haben wir gewählt, um die Vergleichbarkeit und die Gewichtung herzustellen. Es geht darum, das Ranking und die Range der Zahlen darzustellen. Sie haben aber vollkommen recht; das hätte ich anmerken sollen.

(Abg. Michael Boddenberg: Ich habe nur darauf hingewiesen, damit wir nicht erschrecken!)

– Von den konjunkturellen Rahmenbedingungen her stehen wir natürlich positiv da. – Wenn wir die Standortvorteile dieser Region herausarbeiten, stellen wir fest, dass man in einer solchen Region natürlich Agglomerationsvorteile sucht. Das ist ein wissenschaftlicher Begriff, der beschreiben soll, dass sich die Unternehmen bzw. die Einheiten treffen, unterschiedliche Kompetenzen austauschen und sich ineinander verzahnen, um eine verbesserte Wertschöpfung zu erhalten. Gerade diese Faktoren sind für ein hoch-industrialisiertes Land wie Deutschland wichtig. Regionen, die diese Möglichkeiten haben, müssen sich bemühen, sie auch zu nutzen.

Der Flughafen induziert auch Beschäftigung für sein Umland. Die entsprechenden Studien hat Herr Prof. Hujer bereits zitiert und gesagt, dass die Multiplikatoren in der Größenordnung zwischen 1,5 bis 2,0 liegen. Alle Studien konstatieren unter einer Prämisse, unter einer Methode, unter einer empirischen Größenordnung, dass die Beschäftigten auf dem Flughafen weitere Beschäftigte im Umland bewirken. Das bedeutet, dass hier nicht nur die Einkommen der Arbeitnehmer auf dem Flughafen, sondern auch die Einkommen der Arbeitnehmer und Haushalte außerhalb des Flughafens gesichert werden.

Die Einkommen der Beschäftigten sind heute ja ein wichtiges Moment, um Vermögen, Einkommen und Prosperität zu sichern und daraus die Perspektive für eine Region bzw. für ein Land zu schöpfen. Wenn ich Einkommen und Vermögen habe, kann ich nämlich auch Standortinfrastrukturen und meinen Nutzen freier wählen, als ich das in einem engen Einkommensumfeld könnte. – Das sind die Hintergründe, die wir gerade im Zusammenhang mit den Standorteffekten analysieren müssen. Sie sind auch in großer Zahl geprüft worden – wenn auch nicht unbedingt in den Gutachten.

Wir sehen ganz deutlich, dass eine Region wie Frankfurt ein hohes Humankapital an Wissen hat. Dort ist Wissen an Universitäten und Forschungsinstituten der Unternehmen, der Vereine und der Körperschaften vereinigt. Das ist auch notwendig, um im Wettbewerb der Regionen und des Wissens auch zukünftig zu bestehen und Produktion bzw. Wertschöpfung für den Standort, für Hessen und für das gesamte Gebiet sicherzustellen.

Lassen Sie mich zum Schluss noch einige Aspekte in Bezug auf den Strukturwandel konstatieren. Der Faktor Strukturwandel beschreibt sicherlich eine Kontinuität. Die Schnelligkeit und die Geschwindigkeit sind allerdings differenziert zu betrachten. Einen Strukturwandel kann ich immer mit einem Kosten-Nutzen-Kalkül messen. Verändere ich meine Produktionsanlage, weil ich eine bessere Verdienstmöglichkeit habe? Verändere ich mein Verhalten, weil ich in Bezug auf meine Anbindung zwischen Wohn- und Arbeitsort einen besseren Nutzen gewinne? Diese Überlegungen sind unwahrscheinlich wichtig, wenn wir über den Strukturwandel reden. Der Strukturwandel hat Elemente, die

bestimmte Branchen natürlich stärker betreffen. Es entstehen aber auch neue, veränderte Strukturen.

Wir sehen, dass dies immer ein fließender Prozess ist, der natürlich nicht geradlinig verläuft, sondern – damit komme ich zum Ausgangspunkt meiner Ausführungen zurück – auch durch Konjunkturzyklen und Zäsuren beeinflusst wird. In diesem Sinne ist er modellhaft zu prognostizieren, um Analysen vornehmen zu können, die vor dem Hintergrund einer qualitativen Wertung und einer Interpretation zu erfolgen haben. Außerdem führt jeder Strukturwandel in eine andere Richtung. Daher ist auch die Wirkung zu beachten. Das heißt: Aus einem bestehenden Status heraus habe ich veränderte Anforderungen. Diese veränderten Anforderungen bewirken natürlich, dass ich nicht persistiere, also nicht stehen bleibe.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Vosskamp, ich rätsele ein bisschen, was Sie uns eigentlich sagen wollen. Ich habe nämlich parallel auch in Ihr Papier geschaut und dabei festgestellt – und zwar auf Seite 238 unserer Vorlage –, dass die Arbeitslosenquote im Raum Frankfurt deutlich über dem Landesdurchschnitt liegt. Sie ist auch höher als in Gebieten wie dem Schwalm-Eder-Kreis oder dem Landkreis Kassel, die wir immer als strukturschwach bezeichnen. Deswegen ist mir das nicht ganz klar geworden.

Eine weitere Frage: Sie haben im Rahmen Ihrer Ausführungen dargestellt, dass es der Flughafenregion besser geht als anderen Regionen. Diese Aussage bezieht sich ohne Zweifel auf den Istzustand; denn der Ausbau, mit dem wir uns hier befassen, kann in diesem Zusammenhang ja noch keine Rolle spielen. Wenn es der Flughafenregion jetzt schon besser geht, frage ich Sie: Woher gibt es dann ein Argument – ob positiv oder negativ, ist völlig egal – in Bezug auf den Ausbau? Denn soweit mir bekannt ist, hat niemand den Antrag gestellt, den Flughafen zu schließen.

Herr **Vosskamp:** Das ist sicherlich richtig.

Zur ersten Frage: Frankfurt am Main gehört sicherlich zum engeren Flughafenumland dazu. Kernstädte wie Kassel, Offenbach und Frankfurt am Main – das ist sicherlich nicht nur in Hessen oder in Nordrhein-Westfalen, sondern auch in Bayern zu beobachten – haben tendenziell eine höhere Arbeitslosenquote als das Umland. Das, was wir mit dieser Darstellung zeigen wollten, war, dass bestimmte Ringe, um es so zu formulieren, erkennbar sind. Daraus resultieren natürlich Einzelbeobachtungen, die aus den kernstädtischen Zahlen heraus resultieren.

Zur zweiten Frage, ob es der Region zu gut geht, ob wir keine weiteren Ergänzungen brauchen: Eine Region ist natürlich immer im Wandel. Gerade hochindustrialisierte Regionen, die in ein Mobilitätsgeflecht eingebunden sind, sind natürlich abhängig von Exportmärkten, von der Fähigkeit, innovativ neue Produkte zu bedienen. Wir haben ja in den letzten 20 Jahren sehr stark gespürt, dass sich gerade im produktiven Bereich eine große Veränderung ergeben hat. Dort sind Arbeitsplätze weggebrochen. Beispielsweise hat Frankfurt nur noch 18 % produzierendes Gewerbe; der Bundesdurchschnitt liegt deutlich in den 20er-Bereichen. In diesem Strukturwandel sind die Aspekte zu suchen, wo ich meinen Wettbewerbsvorteil habe, wie ich ihn sichern kann und was Innovationen sind, die gerade an Standorten die Mobilität und den Wissensaustausch bedingen.

Wenn ich Restriktionen einfüge, quasi mich nicht dem Wettbewerb unterstelle, dann verliere ich natürlich gegenüber Wettbewerbern. Das ist der Anlass, zu zeigen, dass die Potentiale da sind. Ich muss sie pflegen, hegen, ausbauen, um weiterhin mittel- bis langfristig eine führende Wettbewerbsposition im europäischen oder gar im fernöstlichen Bereich einnehmen zu können.

Abg. **Roger Lenhart**: Wir haben ja bereits Herrn Prof. Dr. Thießen von der TU Chemnitz angehört. Er formulierte, dass eine Erweiterung eigentlich nicht zu den wirtschaftlichen Effekten, Entwicklungen führen würde, die wir unterstellen, ohne an den Prognosen festzuhalten. Bei anderen Flughäfen innerhalb Europas war das ja auch nicht so in Deckung zu bringen mit seinen Ausführungen. Wie schätzen Sie die Ausführungen von Prof. Thießen ein?

Herr **Voskamp**: Ich kenne die Untersuchungen 19.1 und 19.2 aus der Vorbereitung auf diese Anhörung. Man muss die sehr plakative Darstellung sehr vorsichtig kommentieren; es ist ja nicht klar, ob das die gesamte Aussage des Gutachtens gewesen ist. Wir sagen in unserem Hause immer – wir beschäftigen uns seit 30 Jahren mit Daten und Statistiken –: Excel ist geduldig. Früher sagte man: Jede Statistik ist so, wie man sie interpretiert. Man muss sicherlich genau aufpassen, was man tut und was man machen darf. Ich habe die Diskussion heute Morgen auch verfolgt. Die Frage ist: Wo sind die Grenzen von Wachstum, von Infrastruktur oder Betrieben? Wie groß dürfen die sein, damit das noch ökonomisch und mit den Skalenerträgen funktionieren kann? Da bin ich vorsichtig. Die Frage ist, ob das für mich nachvollziehbar ist, wie das dokumentiert worden ist. Da müsste ich mich einlesen, um zu sagen, ob die Grenze für mich nachvollziehbar ist.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Ich habe noch zwei Fragen.

Bezüglich der Arbeitslosenentwicklung gibt es ja eine These, die durch Daten gestützt wird, dass der Flughafen keineswegs der Jobmotor ist, der ja auch bei Ihnen ein Stückweit dahintersteht, sondern allerhöchstens ein Jobmagnet ist, das heißt, er zieht Arbeitsplätze aus anderen Bereichen zu sich. Dazu passt z. B. die Aussage in der Stellungnahme der Stadt Kelsterbach – in unseren Unterlagen auf Seite 324 –, dass bei Cargo City Süd – das ist ja eine Maßnahme, die in der jüngeren Vergangenheit neu hinzukam – von den rund 4.000 Arbeitsplätzen nur 13 % neu und 87 % von woanders dorthin gewandert sind. Inwieweit ist das bei den Betrachtungen berücksichtigt worden?

In Ihrer Darstellung auf der Seite 238 – das ist der Überblick über die Arbeitslosenquoten im Jahre 2005 in Hessen – sind auf den vordersten, also besten Plätzen Main-Taunus-Kreis, Hochtaunuskreis und an vierter Stelle der Kreis Darmstadt-Dieburg. In diesen drei Kreisen ist die Belastung durch den Flughafenausbau besonders groß. Ich erinnere hier an Orte wie Flörsheim, Hattersheim, Erzhausen und Weiterstadt im Kreis Darmstadt-Dieburg. Im Hochtaunuskreis sind viele Menschen – ich nehme an, viele Kollegen von mir haben ähnliche Briefe bekommen; Glashütten und andere Ortsnamen mögen weitere Stichworte dafür sein –, die sagen, wir arbeiten hart in Frankfurt, wollen sozusagen unsere Ruhe haben und werden jetzt durch stärker werdenden Fluglärm, durch vermehrte Flugbewegungen bedroht. Das heißt, gerade die positiv eingestellten

Bereiche werden unter dem vorgesehenen Ausbau besonders leiden. Wie vereinbart sich das mit den positiven wirtschaftlichen Effekten, die Sie uns hier nahebringen wollen?

Herr **Voskamp**: Sicherlich ist es zum Teil in Kelsterbach der Fall gewesen, dass Lücken aufgerissen und Dinge nicht einfach verlagert werden. Man muss sich auf der einen Seite die Strukturen im Logistikgewerbe betrachten. Wenn Sie sich gerade niederländische Unternehmen anschauen, dann stellen Sie fest, dass dort viel eher ein Strukturwandel durchgeführt wurde. Wir müssen konstatieren, dass wir in Kelsterbach ältere Gebäude hatten, die den modernen Anforderungen an Logistik mit der ganzen Wertschöpfungskette, angefangen von der IT-Lösung bis hin zu Distributionslösungen und zum Transport, für die Zukunft nicht entsprachen. Das wissen wir aus Gesprächen mit den Eigentümern dieser Gebäude, die lange versucht haben, Nachmieter zu finden. Das ist sicherlich der eine Punkt. Auf der anderen Seite sehen wir ganz klar für eine Nation wie Deutschland, die sehr stark durch den Handel und den Export bestimmt ist, dass die Logistikbranche per se ein wachsender Markt ist. Zum einen werden also durch Verlagerungen Lücken gerissen, aber zum anderen ist ein Mehrgeschäft erkennbar.

Zur Frage, welche Wirkungen für die positiven Landkreise Groß-Gerau, Offenbach, Darmstadt, für die wir Arbeitslosenquoten genannt haben, in der Zukunft zu erwarten sein werden: Es zeigen auch weitere Daten, dass gerade die Beschäftigungsstrukturen, die Bruttowertschöpfung und die Einkommen in diesen Landkreisen nicht ungünstig sind. Daraus resultiert, dass wir durch eine Erweiterung nicht erwarten, dass diese Landkreise völlig an Kompetenz verlieren. Entscheidend ist sicherlich für eine Region die Fähigkeit der Innovation, dass gut dastehende Bereiche die Möglichkeit haben, die Innovation weiter nach vorne zu treiben. Entscheidend ist in der Betrachtung der Regionalökonomie, zu erkennen, welches Humankapital, welche Arbeitsplätze man hat, wie sich Unternehmen und die Produktionsprozesse verhalten, die eine Region bieten kann.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich möchte die Frage ein wenig zuspitzen, weil ich glaube, dass das Sinn macht, nachdem wir heute das Gutachten vorgestellt bekommen haben, als ja nicht nur sinngemäß, sondern sehr konkret vorgetragen wurde, dass die Umfelder großer Flughäfen nicht erkennen lassen, dass es dort positive Arbeitsmarkteffekte gibt. Mit anderen Worten: An Stellen, wo es keinen großen Flughafen gibt, gibt es genauso viele Arbeitsplätze wie um die großen Flughäfen in Deutschland herum. Da sind heute Morgen mehrere auf den Charts zu sehen gewesen. Würde Sie diese Aussage teilen, oder sagen Sie, es ist eher umgekehrt, dass sich gerade dort, wo solche Verkehrsknotenpunkte, also auch Flughäfen, sind, Beschäftigungsstrukturen im Vergleich besonders positiv darstellen?

Hier war ja von Verlagerung von Arbeitsplätzen die Rede. Wie entwickelt sich insgesamt in unserer Volkswirtschaft die Fluktuation von Arbeitsplätzen? Vor dem Hintergrund Dienstleistungsgesellschaft, Wandel von Berufsbildern, Wandel von Unternehmensbetätigungen, mehr Mobilität unterstelle ich, dass sich die Fluktuation auf den Arbeitsmärkten in entwickelten Ländern zunehmend beschleunigt. Insofern ist es eigentlich logisch, dass es hoffentlich um zusätzliche Beschäftigung, aber auch um Verlage-

zung von Arbeitsplätzen von links nach rechts geht. Würden Sie diese Einschätzung teilen?

Herr **Voskamp**: Zu der Frage, wie es in Amsterdam, London, Paris, Madrid, Barcelona, um eine Liga zu nennen, mit der wir uns sicherlich vergleichen können, aussieht: Dort sehen wir ganz deutlich, dass die Regionen positive Entwicklungen genommen haben. Wir brauchen nur nach London zu schauen, wie sich dort der Finanzdienstleistungssektor darstellt. Wir können nach Paris-Charles de Gaulle, schauen, wie sich dort der Bereich weiterentwickelt hat, auch das Interesse an Logistik und Fracht. In Amsterdam ist der Strukturwandel ganz deutlich zu sehen. Wenn Sie den Flughafen verlassen, dann sehen Sie, wie stark sich dieser Bereich des Flughafens auf internationale Wertschöpfungen eingestellt hat, dass sich dort multinationale Unternehmen angesiedelt haben. Dort gibt es eine sehr heterogene Struktur an Unternehmen aus der Textilbranche, aus dem Finanzbereich, aus dem Produktionsbereich, aus dem Handelsbereich. Das sind Momente, die den Strukturwandel von außen beschreiben lassen. So sehen wir auf jeden Fall die Stärke durch Mobilität, durch Anbindung an europäische Räume, um diesen Wettbewerb gewinnen zu können.

Zum Bereich Fluktuation, Verschiebung von Arbeitsplätzen, Hinorientierung zu Dienstleistungen: Fluktuation ist in einer modernen Gesellschaft eine probate Beschreibung von einem Zustand, dass wir nicht damit rechnen können, dass wir einen Lebensarbeitsplatz haben und dass sich Unternehmerstrukturen schneller wandeln und verändern, als das in der Vergangenheit der Fall war. Daraus resultiert häufig, dass sich schneller neue innovative Branchen herauskristallisieren und am Markt erfolgreich agieren können.

Abg. **Uwe Frankenberger**: Ich möchte auf den Beitrag des Kollegen Kaufmann zurückkommen, der darauf hingewiesen hat, dass in dem Bereich Kelsterbach gerade einmal 13 % neue Arbeitsplätze entstanden sind. Würden diese Arbeitsplätze in der Region verbleiben, wenn es Cargo City Süd nicht gegeben hätte? Dann wäre ja die Schlussfolgerung, wie ich meinen Kollegen verstanden habe, dass 87 % der Arbeitsplätze in der Region geblieben wären.

Herr **Voskamp**: Das ist eine hypothetische Frage. Wenn ich moderne logistische Strukturen in Frankfurt mit einem Volumen von etwa 2 Millionen t Frachturnschlag habe, dann erwarte ich auch eine Hallenstruktur im Maschinenpark, in der Verteiltechnik, dass ich entsprechende Gebäude- und Grundstücksgrößen habe. Es wäre sicherlich nicht zu einer völligen Verlagerung aus der Region gekommen. Es wären eventuell Grundstücke in Ginsheim-Gustavsburg attraktiver geworden, aber so gibt es kurze Wege zwischen dem, wo der Umschlag anfällt und wo er verteilt wird. Kelsterbach und Cargo City Süd sind zwei Beispiele, wie eine Distanznähe für Infrastrukturen wie den Flughafen genutzt wird.

Vorsitzender: Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Dann darf ich mich bei Ihnen, Herr Voskamp, herzlich bedanken. Wir schließen diesen Teil ab.

Ich darf nun die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände aufrufen und Herrn Dr. Raettig bitten, seine Ausführungen zu machen.

Herr **Dr. Raettig**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Der Ausbau des Flughafens Frankfurt ist ein Gebot der Stunde. Es geht um Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der Region.

Wir alle haben gehört, der Luftverkehr ist weltweit eine Wachstumsbranche. Die jährlichen Passagierwachstumsraten betragen 3,5 bis 5,8 %. Die deutschen Verkehrsflughäfen, je nach Kapazität, Lage und Struktur der Nachfrage, partizipieren daran. Vieles von dem, was europäischer und internationaler Verkehr ist, konzentriert sich auf zwei deutsche Flughäfen, nämlich Frankfurt und München. Die Verkehrsprognosen für Frankfurt und München sind beachtlich in Richtung auf das Jahr 2020. Wir haben schon heute den Zustand, dass München an dem Wachstum noch partizipieren kann, Frankfurt aber zunehmend nicht mehr. Daher ist die klare und logische Schlussfolgerung: Erweiterung der Kapazitäten sowohl luftseitig als auch landseitig, um Schritt zu halten und insbesondere im Falle Frankfurt der relativen Verluste entgegenzusteuern.

Sie alle kennen die verschiedenen Kapazitäten europäischer Wettbewerber, die alleamt höher liegen: 120 im Falle von Charles de Gaulle und Madrid, 95 im Falle von Wien, der ein wesentlich kleinerer Flughafen ist, 90 im Falle München, und Frankfurt liegt bei 83 oder möglicherweise 86. Daraus folgt, dass sich die Frage des Ausbaus Frankfurt viel schärfer und zeitkritischer stellt als in München oder an anderen Wettbewerbsflughäfen, und den Wettbewerb müssen wir ganz sicher beachten.

Es steht zu befürchten, dass, wenn wir mit Frankfurt nicht vorankommen, hier in der Tat Verluste eintreten. Der Flughafen Frankfurt und die Region könnten dann nicht mehr adäquat daran teilhaben, denn der Verkehr sucht sich Wege auf anderen Flughäfen, die ausreichende Kapazitäten bieten.

Den weiterhin nachfragenden Luftverkehrsgesellschaften kann der Flughafen Frankfurt zurzeit fast nur noch mitteilen, dass er zu interessierenden Zeitpunkten keinen Platz mehr für sie hat. Es dürfte nur eine Frage der Zeit sein, bis die Luftverkehrsgesellschaften, die ja Infrastruktur vorhalten müssen, frustriert durch solche Absagen ihre Nachfrage hier reduzieren, also auf andere deutsche oder vor allem europäische Flughäfen verlagern. Eine solche Entwicklung, wenn erst einmal eingetreten, ist schwer umkehrbar, wie wir alle wissen. Vor allem das Vertrauen darauf, dass es gelingen wird, das Start- und Landbahnsystem zeitnah auszubauen, hat einen solchen Effekt bislang verhindert. Dieses Vertrauen darf nicht erschüttert werden. Die nachteiligen Folgen für unsere Region wären stark.

Die internationale Anbindung der Region würde stagnieren oder sich reduzieren. Ansiedlungsentscheidungen global operierender Unternehmen würden überprüft, neues Ansiedlungsinteresse würde sich kaum mehr stellen. Die negativen Auswirkungen auch auf den Arbeitsmarkt lägen auf der Hand. Für die Politik unterstreicht dies die Verantwortung, den Ausbau des Flughafens entschlossen voranzubringen und den Kräften entgegenzutreten, die ihn verhindern oder verzögern.

Das Gesamtinteresse der Region ist klar. Es ist nicht nützlich, dass der Ausbau nicht stattfindet. Darüber hinaus bedeutet die vorhin dargelegte Zeitdimension, dass wir dem Prozess des relativen Verlustes von Marktanteilen und einer möglicher Nichtausnutzung von Wachstumschancen entgegentreten müssen. Daher muss die Realisierung des geplanten Flughafenausbaus entschlossen angegangen werden. Es wäre zu wünschen, dass sich in den Umfragen die häufig schweigende Mehrheit künftig stärker öffentlich zu dem Ausbau bekennt. Der notwendige rasche Ausbau des Flughafens ist nicht nur eine juristische Fragestellung, wie wir alle wissen, oder eine lokale politische Entscheidung, sondern es ist eine Gemeinschaftsaufgabe der Region, des Landes und des Bundes.

Eine Region mit guter Infrastruktur, die eine maximale Mobilität von Personen und Gütern garantiert, ist für viele Unternehmen ein wichtiger Entscheidungsfaktor bei der Standortwahl. Die Region Rhein-Main besitzt eine solche Infrastruktur, vor allem auch wegen des Flughafens. Sie ist so idealer Standort für nationale und internationale Unternehmen. Um Wachstum und Arbeitsplätze der Region langfristig zu sichern, muss daher der Flughafen unbedingt logistischer Dreh- und Angelpunkt Deutschlands und Europas bleiben und sich den kommenden Wettbewerbern bis hin zu Dubai stellen.

Abg. **Michael Boddenberg**: Meines Wissens sind Sie hauptamtlich im Bereich der Finanzdienstleistungen tätig und sicherlich jemand, der den Bankenplatz Frankfurt sehr gut kennt. Man könnte ja hin und wieder auf die Idee kommen, wenn man moderne Kommunikation und elektronische Medien in ihrer Entwicklung betrachtet, dass beispielsweise auch Finanzdienstleistungen zunehmend elektronisch kommuniziert werden und es nicht mehr erforderlich ist, dass Menschen reisen oder bewegt werden. Ist das eine Einschätzung, die man teilen kann, oder ist es nach wie vor so, wie es offensichtlich in der Vergangenheit mit dem Bankenstandort Frankfurt am Main war, dass der Flughafen eine hohe Affinität zum Bankenplatz hat und umgekehrt?

Herr **Dr. Raettig**: Ich würde das, was Sie angesprochen haben, gerne vergleichen mit der Prognose, dass wir mit Einführung der Computer eine papierlose Gesellschaft ansteuern. Das ist leider nicht eingetreten. Genauso tritt, glaube ich, auch nicht ein, dass man überhaupt nicht mehr oder nur über Linie miteinander kommuniziert. Ich glaube, Auge in Auge ist eine ganz wichtige Komponente, insbesondere im Finanzdienstleistungsgeschäft.

Das Zweite ist, dass Sie an bestimmten Orten Konzentration von Talenten haben, die Sie hin und her bewegen müssen. Dies ist ein genauso wichtiger struktureller Punkt für einen Finanzdienstleistungsplatz.

Das Dritte ist – dass ist eine flankierende Maßnahme, die Sie für den Finanzdienstleistungssektor unbedingt brauchen –, dass Sie neben der Logistik sozusagen natürlich auch die Wissensfabrik aufrüsten müssen, damit Sie einen genügend großen Arbeitsmarkt schaffen. Ich glaube, die Natur des Geschäfts und die Natur dieser Sache bringt es mit sich, dass das Hin und Her eine dringende Notwendigkeit und nicht nur eine Nützlichkeit ist.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Raettig, Sie haben geradezu mit Verve für den Ausbau des Flughafens gesprochen. Das war nicht so überraschend. Angesichts der Tatsache, dass Lufthansa Cargo und Condor hessische Unternehmen sind, frage ich Sie als VhU, wie Sie zum Nachtflugverbot stehen.

Herr **Dr. Raettig**: Im Prinzip muss man die Daten der Politik, die sie vorgesetzt hat, akzeptieren, zumindest in dem Ausmaß, wie das Teil des Planfeststellungsantrags gewesen ist, dass man bestimmte Ecksteine gesetzt hat. Man muss sich dann, wie die Kollegen von der Lufthansa und der Condor das getan haben, natürlich damit beschäftigen, wenn sich die Rahmenbedingungen nicht ändern lassen, welche Anpassung man vornehmen muss. Das ist im Prinzip eine normale unternehmerische Aufgabe, die in jedem Fall Auswirkungen auf bestimmte Standorte hat. Ich glaube, jedem wäre es am liebsten, wenn es einen völlig restriktionsfreien Verkehr gäbe. Das ist aber aufgrund des Ausgleichs verschiedener Interessen nicht machbar. Ich finde, in all den Diskussionen ist wichtig zu beachten – das klingt hier ein bisschen an –, dass das Entzerren von gewissen Wertschöpfungsketten häufig ökonomisch nicht machbar ist. Insofern kann häufig eine Entscheidung bedeuten, dass dann, wenn erst einmal ein Standort angekratzt ist, die gesamte Wertschöpfungskette weg muss, weil sie nur so ökonomisch woanders ansiedelbar ist. Das ist das Dilemma, in dem wir stehen.

Abg. **Dieter Posch**: Jede Drittbeschränkung – dazu gehören auch Nachtflugverbote – stellt natürlich eine Wettbewerbsbeeinträchtigung eines Unternehmens dar. Gleichwohl ist nicht zu verkennen, dass die Diskussion über Lärmbeeinträchtigung keine Diskussion ist, die nur am Standort Frankfurt stattfindet, sondern überall. Haben Sie aus Ihrer Kenntnis den Eindruck, dass diese Diskussion, die hier geführt wird, Auswirkungen auf andere Standorte hat, insbesondere auf Standorte, wo es vergleichbare Flughäfen gibt?

Herr **Dr. Raettig**: Ich glaube, dass das erhebliche Auswirkungen hat. Sie erinnern sich sicherlich an die Schnelligkeit, mit der TNT einmal von Köln, wo es nur eine geringe Einschränkung gab, nach Lüttich verlagert hat. Insofern spielt das sehr wohl eine Rolle, möglicherweise für diejenigen, die nennenswert da sind, nicht in dem Ausmaß, weil die eher ökonomisch gezwungen sind, sich in irgendeiner Weise anzupassen, sofern das machbar ist, aber das kann natürlich Auswirkungen auf jemanden haben, der sich überlegt, hierher zu kommen.

Abg. **Michael Boddenberg**: Was verstehen Sie unter „im Prinzip“?

Herr **Dr. Raettig**: „Im Prinzip“ bedeutet, dass man sich sehr grundsätzlich über Dinge unterhält und sie analysiert. Das entbehrt nicht der Notwendigkeit, eine Entscheidung zu treffen. Eine Entscheidung können Sie zwar auch unter Prinzipien fällen, aber die muss man sehr pragmatisch fällen. Dieser Entscheidungsnotwendigkeit entgehen Sie ganz sicher nicht.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Raettig. Gibt es weitere Wortmeldungen? – Das ist nicht der Fall. Dann darf ich mich für diese Vorstellung seitens der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände bedanken.

Meine Damen und Herren, ich stelle fest, dass wir den Tagesordnungspunkt 2 verlassen können. Der guten Ordnung halber frage ich, ob jemand unter Tagesordnungspunkt 2 eingeladen gewesen ist, den wir hier nicht zu Wort haben kommen lassen. – Ich stelle fest, wir haben alle, die wir eingeladen haben und die gekommen sind, zu Wort kommen lassen. Damit schließe ich diesen Tagesordnungspunkt ab.

Ich rufe **Tagesordnungspunkt 1** auf: **Rechtliche Grundlagen, Verfahrensfragen.**

Ich stelle fest, dass das Regionale Dialogforum in Person von Herrn Prof. Dr. Wörner bereits heute Morgen zu diesem Tagesordnungspunkt Stellung genommen hat und dass wir Herrn Prof. Dr. Hendl von der Universität Trier vorgezogen haben und auch zu Wort haben kommen lassen.

Ich darf zu diesem Tagesordnungspunkt noch einmal Herrn Prof. Dr. Bernhard Stür das Wort erteilen, der bereits heute Morgen im Rahmen des Tagesordnungspunkts 2 Gelegenheit zu Ausführungen hatte. – Bitte schön, Herr Prof. Stür.

Herr Prof. **Dr. Stür:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich habe ja schon heute Morgen versucht, einen Blick in diesen Tagesordnungspunkt zu werfen, und möchte deswegen meine Redezeit nicht überziehen. Auf der Tagesordnung stehen ja die Themen „Rechtliche Grundlagen“ und „Abgrenzung zur Planfeststellung“. Ich möchte zunächst den Punkt „Abgrenzung zur Planfeststellung“ aufgreifen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat sich in verschiedenen Grundsatzentscheidungen mit der Frage befasst, wie das Verhältnis zwischen der übergeordneten Raumordnung und Landesplanung zur Planfeststellung ist und ob es Gemeinsamkeiten oder Unterschiede zur kommunalen Selbstverwaltung gibt. Das Bundesverwaltungsgericht hat gesagt, dass die kommunale Selbstverwaltung eher und stärker gebunden ist an die Ziele der Raumordnung und die Vorgaben bindend sind für das Handeln der kommunalen Selbstverwaltung, unterdessen die Fachplanung nicht in gleicher Weise gebunden ist und bei ihr die Fragen jedenfalls zum Teil nochmals auf dem Prüfstand stehen. Es gibt z. B. auch keine Zielbindungsverpflichtung, die die Fachplanung schon vorbestimmt, dass sie überhaupt einen positiven Planfeststellungsbeschluss erlässt. Insofern muss hier die Raumordnung und Landesplanung etwas mehr Rücksicht auf die Planung nehmen, als das etwa im Verhältnis zur kommunalen Selbstverwaltung geschehen muss. Mit diesen Unterschieden hängt zusätzlich zusammen, dass die Raumordnung nicht alle Details der Fachplanung regeln darf, sodass ein Nachtflugverbot bereits im LEP aus meiner Sicht rechtswidrig und mit der großen Gefahr verbunden wäre, dass das Planfeststellungsverfahren in eine Schieflage geriete, weil sich der Planfeststellungsbeschluss ja zunächst einmal formal an eine unzulässige Bindung durch den LEP gebunden fühlt. Aus diesem Dilemma käme man nur heraus, wenn im Planfeststellungsverfahren gesagt würde, der LEP regelt das zwar, aber das gilt nicht, weil die Bindung zu groß ist. Man würde das Programm dann abarbeiten, um anschließend zu sagen: Wenn nun der LEP das richtig geregelt hätte, dann entspricht das zufällig auch unserem Konzept. Diese Fragen, um die ja auch in der Bevölkerung und in der Politik

heftig gestritten wird, sind Gegenstand des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens. Diese Dinge müssen hier entsprechend offen gehandelt werden.

Bezüglich der kommunalen Belange, die ja bereits von Prof. Hender angesprochen worden sind, ist es in der Tat so, dass die Gemeinden auf der einen Seite durch ihre Planungshoheit eine ziemliche Wehrfähigkeit haben, aber auf der anderen Seite die Fachplanung ebenso wie die Raumordnung mit ihren Zielen und Vorgaben vorgeht. Das heißt also, eine ordnungsgemäß abgewogene Landesplanung, eine ordnungsgemäß abgewogene Raumordnung vor allem in der Regionalplanung und ein ordnungsgemäß planfestgestelltes Vorhaben gehen der Bauleitplanung vor. Allerdings haben die Städte und Gemeinden die Befugnis, ihre Belange in den Planungsprozess einzubringen. Sie haben Mitwirkungsrechte durch Anhörung und Beteiligung sowie Abwehrrechte, wenn ihren Belangen nicht richtig Rechnung getragen worden ist.

Sieht man dies als Ausgangsposition, meine ich, dass die Begründung zum LEP diesen Anforderungen gerecht wird. Sie muss natürlich nicht nur die kommunalen Belange sehen, sondern auch andere eigene Wehrfähigkeiten erzeugende Belange, z. B. FFH und Vogelschutz. Ich meine, dass in der Gesamtbewertung dieser Ausgleich durchaus gelungen ist.

Bei verschiedenen Fragen in der heutigen Anhörung spielte ja auch die Überlegung eine Rolle, wie dezidiert die Landesplanung Einzelfragen nachgehen muss. Da ist ja schon mit dem Schönefeld-Urteil vom 16. Mai 2006 geantwortet worden: Es kommt etwas auf die jeweiligen Regelungsgegenstände und auf die Frage an, in welchem Umfang sich bereits die Landesplanung mit diesen Dingen abschließend befassen muss. Hier ist es so, dass diejenigen Bestandteile, die etwa Sperrwirkungen erzeugen – ich nenne den Vogelschutz und den Habitatschutz –, sicherlich gründlicher und intensiver bearbeitet werden müssten als die Frage, welche Kompensationsmaßnahmen für normale Eingriffe erforderlich sind. Hier kann ich mich im Grunde mit einer Grobprüfung in der Landesplanung begnügen, unterdessen ich sozusagen bei den roten Ampeln ein förmliches Verfahren durchführen muss, um dieselben auf gelb und wider Erwarten auf grün stellen zu können. Dies hat natürlich zur Folge, dass die Befassung und der Detaillierungsgrad mit den Einzelbelangen durchaus unterschiedlich sein können.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Ich habe nur eine Bitte. Ich weiß nicht, wie lange Sie noch Zeit haben. Wir haben ja noch zwei Gutachter, die sich zum rechtlichen Bereich äußern. Ich würde es begrüßen, wenn wir versuchen könnten – ich gehe davon aus, dass die Meinungen kontrovers sind –, die Meinungsunterschiede zu klären.

Herr Prof. **Dr. Stürer**: Das ist natürlich ein Leichtes. Ich bin gerne noch weiter hier.

Ich habe mein Thesenpapier um diejenigen Aussagen erweitert, die heute im Laufe des Tages von mir hier vorgetragen worden sind, sodass Sie eine Neufassung bekommen, die die Auswertungsteile mit erfasst.

(siehe Anlage 6)

Ich möchte noch, wenn Sie es mir gestatten, auf die Diskussion zum Nachtflugverbot von heute Morgen zurückkommen. Es könnte sich ja die Frage stellen, ob man überhaupt die Aussagen treffen kann, die jetzt in Ihrem LEP-Entwurf stehen, und zwar nicht in dem neuen, sondern in dem von 2000, wo es heißt, dass im Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz aus Rücksichtnahme auf die besonders schutzbedürftige Nachtruhe der Bevölkerung ein umfassender Lärmschutz in den Kernstunden der Nacht von herausragender Bedeutung ist. Man könnte ja fast der Auffassung sein, das ginge gar nicht, weil es sich hier um einen Grundsatz handelt, und Grundsätze könnten ebenso wie Ziele nicht Gegenstand des LEP sein. Nun wird man davon sicherlich dann eine Ausnahme machen müssen, wenn – so wie hier – dieser Grundsatz nichts anderes beinhaltet als die gesetzliche Regelung. Insofern würde ich hier keine Bedenken sehen, dass man den alten Grundsatz, der sich ja hier schon seit 2000 im LEP wiederfindet, in das neue Recht fortschreibt, denn es ist im Grunde nichts anderes als die Darstellung der Rechtslage.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Es ist heute geäußert worden, entweder gar nicht oder es wäre unter rechtlicher Betrachtung egal, ob Grundsatz oder Ziel, denn entweder gehört es gar nicht hinein, dann muss man es draußen lassen, oder man kann es hineinschreiben, dann ist es egal, in welcher Weise man es hineinschreibt.

Sie sagen, das, was jetzt da drin steht und was Sie gerade zitiert haben, entspricht im Wesentlichen der Gesetzeslage nach dem Luftverkehrsgesetz. Dann ist es wahrscheinlich entbehrlich, weil das Gesetz sowieso gilt, solange es nicht aufgehoben ist.

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Es gibt ja sehr viele schöne Formulierungen in Gesetzen, die ohnehin gelten, aber die sich natürlich in einem Gesetzesrahmen gut machen. So könnte es auch hier sein. Das heißt, das, was hier geregelt ist, schadet nicht, aber es gibt auch keine zusätzlichen Anforderungen, die über die Gesetzeslage hinausgehen. Insofern stellt sich dann auch nicht der Konflikt zwischen einem so genannten Grundsatz einerseits und der gesetzlichen Rechtslage andererseits. Denn es ist wohl nicht verboten, dass der Gesetz- oder Verordnungsgeber die Gesetzeslage wiederholt. Es wäre nur dann ein Problem, wenn es sich hier um ein Ziel handeln würde, das nun mit konkreten zusätzlichen Regelungen versehen wäre. Das müsste man sich ja so vorstellen, dass in einem solchen Fall dieses Ziel näher ausgestaltet würde. Dann hätten wir in der Tat ein Problem, denn dann wäre die Planfeststellung daran gebunden. Ich meine, man könne diesen Satz ruhig drin lassen. Egal, wie man ihn bezeichnet, es gilt der alte Grundsatz, dass nicht alles, was als Ziel bezeichnet ist, auch Ziel ist, und dass nicht alles, was als Grundsatz bezeichnet ist, ein Grundsatz ist. Das ist so wie mit den Flaschenetiketten. Auch die Raumordner wissen, dass das nicht immer so hinhaut. Deswegen ist es auch keine Frage, ob man es als Grundsatz oder wie auch immer tituliert. In der Sache gibt es die Gesetzeslage wieder, und das ist kein Nachteil.

Ich sehe keine Möglichkeit, selbst wenn Sie das so wollten und ohne Anhörung könnten, ein verbindliches Ziel dort hineinzuschreiben, das dann z. B. lauten müsste: In der Zeit von 0 Uhr bis 5 Uhr ist das Fliegen generell verboten. Dann haben wir ein klares Ziel. Das könnte man so machen, wenn es rechtlich ginge, aber es geht eben nicht. Ich stütze mich hier auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Man kann das natürlich alles in Frage stellen, aber als Praktiker gehe ich erst einmal von einer

neueren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aus, die man sicherlich im stillen Kämmerlein hinterfragen kann. Aber wenn man Ihnen einen Rat geben soll, wie Sie ein halbwegs sicheres Verfahren auf die Beine bringen, dann ist es vielleicht doch ratsam, sich mit den neueren Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts einigermaßen verträglich auseinanderzusetzen.

Abg. **Heike Hofmann**: Ich möchte das tun, was Herr Kaufmann auch machen wollte. Wir haben hier ja unterschiedliche Gutachten, unter anderem auch eines Ihres Kollegen, Herrn Hermes, der in seiner schriftlichen Stellungnahme zu einem anderen Ergebnis gekommen ist. Ich möchte Sie mit dem konkreten Punkt konfrontieren und nach Ihrer Einschätzung fragen. Herr Prof. Hermes kommt in seinem Rechtsgutachten zu einer ganz anderen Auffassung als Sie. Ich lese Ihnen einen Satz vor, der für mich entscheidend ist. Er nimmt auch Bezug auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld. Er sagt hier:

Bei der landesplanerischen Standortentscheidung für Berlin-Schönefeld hat der Träger der Landesplanung gerade keine der vorliegenden LEP-Änderung vergleichbaren Betriebsbeschränkungen als „Planungsvoraussetzungen“ zugrunde gelegt. Vor dem Hintergrund, dass das Bundesverwaltungsgericht das Nachtlärmschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses Berlin-Schönefeld als unzureichend ansah und die Planfeststellungsbehörde zu weitergehenden Einschränkungen des Nachtflugbetriebes verpflichtete, hatte es keinen Anlass, die landesplanerische Standortentscheidung unter diesem Aspekt einer genaueren Prüfung zu unterziehen.“

In dem Fazit kommt dann Herr Prof. Hermes dazu, dass im Rahmen der LEP-Änderung ein Nachtflugverbot und vergleichbare Betriebsbeschränkungen im Wege eines verbindlichen Zieles festzulegen seien.

Können Sie dazu einmal Stellung nehmen?

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Das Bundesverwaltungsgericht hat sich ja in der Schönefeld-Entscheidung sehr eingehend, fast lehrbuchartig, mit der Frage des Verhältnisses von Landesplanung und Fachplanung befasst und sehr umfangreich ausgeführt, dass die Landesplanung anders als gegenüber den Gemeinden nur in ganz beschränktem Umfang verbindliche Vorgaben machen kann, weil die Planfeststellung ein Teil der Fachplanung und sozusagen in verschiedenen Etagen der Hierarchie angesiedelt ist, also nicht nur ganz unten, sondern natürlich auch in Augenhöhe mit der Raumordnung und Landesplanung steht. Aus diesem Verhältnis heraus hat das Bundesverwaltungsgericht – ich sage es allgemein – davor gewarnt, dass die Landesplanung schon Detailregelungen trifft, die die Planfeststellung binden. Das ist ein gewisser Unterschied zur kommunalen Selbstverwaltung, jedenfalls wird es vom Bundesverwaltungsgericht so gesehen, die ja in viel stärkerem Umfang an die Ziele gebunden ist und davon nicht mehr abweichen kann.

Je stärker Sie also nun in Einzelheiten hineingehen, indem Sie Betriebsregelungen treffen – das hatte ich bereits heute Morgen dargestellt –, umso größer ist die Anforderung, dass dies auch wirklich erforderlich ist, und umso größer sind die Abwägungserforder-

nisse, die sich hier ergeben. Von daher sehe ich den Standort für diese Fragestellung in der Planfeststellung und nicht bereits auf der Landesplanungsebene richtig aufgehoben, denn die Planfeststellung muss anders als die kommunale Selbstverwaltung, die nur noch eine Konkretisierungsmöglichkeit, aber keine Abweichungsmöglichkeiten hat, einen Freiraum für ihre Entscheidungen besitzen. Von daher würde ich mich der Auffassung anschließen, die hier mehrfach vorgetragen worden ist, dass ein generelles Nachtflugverbot auf dieser Ebene richtig abgewogen werden müsste, und das stelle ich mir schwer vor.

Abg. **Dieter Posch**: Da diese Frage bereits heute Morgen von unterschiedlichen Gutachtern angesprochen worden ist, möchte ich das noch einmal zusammenfassen und abfragen. Ich stelle fest, nach Ihrer Auffassung ist der Grundsatz materiellrechtlich bestehende Rechtslage. Ein Ziel haben wir nicht im LEP. Deswegen ist das, was sich landesplanerisch abgespielt hat, unschädlich. Über die Frage eines Nachtflugverbotes kann abschließend im Planfeststellungsverfahren entschieden werden. Ist das so richtig?

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Ja, Herr Posch, das würde ich genauso sehen. Ich halte diese Regelung, die jetzt hier vor uns liegt und die vom Grundsatz her schon seit 2000 gilt, also im Ursprungsplan enthalten war, für die Darstellung der Rechtslage. Es ist ja so, dass das Bundesverwaltungsgericht in den neuen Entscheidungen die Dinge weiter konkretisiert hat. Wenn es da noch unterschiedliche Auffassungen geben konnte, wie weit der Schutz der Nachtruhe geht – das war ja bis Leipzig/Halle sehr kontrovers –, dann hat doch die Entscheidung deutlich gemacht, dass die Daumenschrauben angezogen wurden.

Es ist ja heute Morgen von verschiedenen Seiten zu der Frage Stellung genommen worden, wie eine Klage von verschiedenen Beteiligten gegen ein Nachtflugverbot zu entscheiden sei. Da möchte ich mich natürlich etwas zurückhalten, denn auf hoher See und vor Gericht ist man in Gottes Hand. Aber es wird meines Erachtens dann darauf ankommen, welche Gesichtspunkte für den Nachtflugbetrieb und in welchem Umfang dargelegt sind. Das ist ja eine Frage der jeweiligen Gewichte, die sich in dem jeweiligen Planfeststellungsverfahren ergeben. Das Bundesverwaltungsgericht hat ja nicht gesagt, Nachtflug sei unzulässig. Das Gegenteil ergibt sich sozusagen in besonderen Gemeinwohlsituationen beim Flughafen in Leipzig/Halle. Die Frage, wer sozusagen oben bleibt, kann man erst beantworten, wenn die Gewichte auf dem Tisch sind und damit Klarheit besteht, ob und in welchem Umfang sich dieser Belang gegen jenen durchsetzt.

Allerdings ist natürlich klar: Wenn jemand klagt, der ein Nachtflugverbot zu Fall bringen will, dann hat er natürlich neben der Darstellung seiner Belange auch das planerische Gestaltungsermessen auf null zu reduzieren. Das heißt, eine solche Verpflichtungsklage, die sich darauf erstreckt, den Nachtflug zuzulassen, steht vor relativ hohen Anforderungen. Es ist in der Regel so, dass solche Prozesse mit einem zusätzlichen Schwierigkeitsgrad verbunden sind, denn der Fall, dass sich die Entscheidungen, die von der Planfeststellung getroffen werden, auf null reduzieren, liegt nicht jeden Tag vor. Insofern ist es natürlich nicht einfach, eine solche Klage zu gewinnen. Es wäre jetzt aber verfehlt, wenn ich jetzt ohne Kenntnis der jeweiligen Gewichte und des Planfeststellungsbeschlusses – den muss man ja auch kennen – voraussagen würde, wer den Fall ge-

winnt. Mein Vater, der auch Anwalt war, hat immer gesagt: Junge, wenn du es nicht weißt, dann sage 50 : 50, weil du dann immer recht hast. Mit dieser Aussage möchte ich meine Ausführungen zur Beurteilung der Rechtslage und den Aussichten eines Prozesses beenden.

Vorsitzender: Ich entnehme dem Lächeln der einzelnen Teilnehmer, dass sie das von ihren Vätern ebenfalls mitgeteilt bekommen haben. Wir verfahren dann so, Herr Kollege Kaufmann, dass wir Herrn Stürer bei Bedarf noch einmal hören werden.

Ich schließe den Teil ab und bitte Herrn Prof. Dr. Hobe vom Institut für Luft- und Welt-raumtechnik der Universität Köln um seinen Vortrag.

Herr Prof. **Dr. Hobe:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich freue mich sehr, Gelegenheit zu haben, die wesentlichen Ergebnisse eines Gutachtens vorzustellen, welches ich im Auftrag des Regionalen Dialogforums zusammen mit dem Kölner Rechtsanwalt Stoffel und zwei Freiburger Kollegen im Jahr 2002 zu den rechtlichen Rahmenbedingungen des Ausbaus des Frankfurter Flughafens verfassen konnte.

Wenn ich insofern auf dieses Gutachten Bezug nehme, möchte ich darüber hinaus gleich erwähnen, dass die Arbeit an diesem Gutachten zwischen den Bearbeitern aufgeteilt war: Während Herr Rechtsanwalt Stoffel aus Köln und ich sich den völker- und europarechtlichen Rahmenbedingungen der Einführung eines Nachtflugverbots zugewandt hatten, haben Herr Kollege Voßkuhle und Herr Kollege Sparwasser aus Freiburg im Wesentlichen die Fragen der Raumplanung behandelt. Insofern möchte ich, Ihr Einverständnis vorausgesetzt, auch im Nachfolgenden im Schwerpunkt nur zu den Passagen des Gutachtens Stellung nehmen, die von mir und meinem Mitautor aus Köln beantwortet wurden.

Dies sind, wie angesprochen, Fragen der europa- und völkerrechtlichen Vereinbarkeit der Einführung eines Nachtflugverbots am Frankfurter Flughafen bei dessen vorgesehenem Ausbau. Nachfolgend sollen hierzu auszugsweise einige besonders relevante Bestimmungen erörtert werden.

Das Völkerrecht ist diesbezüglich im Wesentlichen im Abkommen von Chicago von 1944 festgelegt. Art. 12 des Abkommens von Chicago, welches den Staaten eine Rechtspflicht auferlegt, durch Verabschiedung und Durchsetzung von Luftverkehrsregeln möglichst entsprechend Annex 2 des Abkommens die Sicherheit der internationalen Zivilluftfahrt zu gewährleisten, steht nicht entgegen. Fraglich ist insofern, inwieweit nach Annex 16 zum Chicagoer Abkommen, welcher internationale Regeln über Fluglärm enthält, Probleme auftreten können. Annex 16 beinhaltet vor allem Vorschriften über die Ausstellung von Lärmzertifikaten und ihre internationale Anerkennungspflicht. Darüber hinaus ist dort ein Lärmhöchstwert festgelegt, der von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen einzuhalten ist, damit sie dem von der ICAO gesetzten nationalen Standard entsprechen. Insofern enthält dieser Anhang Regeln über zulässigen bzw. unzulässigen Fluglärm. Die Fassung dieses Annexes aus dem Jahr 2001 hatte ergeben, und zwar unabhängig von der präzisen Einordnung der umstrittenen Rechtsqualität solcher Annexen, dass ein Vertragsstaat den Einflug von Luftfahrzeugen anderer Vertragsstaaten in sein Staatsgebiet so lange aus Gründen des Lärmschutzes nicht untersagen kann, bis

er einen Vorbehalt über die Anwendbarkeit des Annexes 16 erklärt hat, wenn die ausländischen Luftfahrzeuge die gültigen Lärmstandards einhalten.

Für das am Flughafen Frankfurt beabsichtigte Nachtflugverbot bedeutete dies, dass ein Verstoß gegen Annex 16 nur dann vorliegt, wenn im gesamten Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland keine Alternativkapazitäten zu anderer Zeit oder an einem anderen Flughafen bestünden. In dieser Perspektive stellt sich insbesondere die Frage, ob durch das vom Nachtflugverbot ausgesprochene Flugverbot für solchen Verkehr, der wie der Nachtfracht- oder auch der Integratorverkehr auf Nachtflug angewiesen ist, durch die Notwendigkeit der Verlagerung sich nicht letztlich als umfassende Lande- und damit Einflugversagung darstellt, die im Ergebnis den Regelungsgehalt des Annexes 16 überschreiten würde.

Zudem hatte die 33. Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, die ICAO, ihre Resolution A33-7 als den maßgeblichen Bezugspunkt. Diese Resolution sieht unter anderen in ihrem operativen Teil den Hinweis darauf vor, dass „ICAO Policies and Programmes (are) based on a ‚balanced approach‘ to aircraft noise management ...“. Damit wird der so genannte ausgewogene Ansatz, also das, was wir mit „balanced approach“ bezeichnen, mit wesentlicher Bedeutung versehen. Der in Appendix C enthaltene ausgewogene Ansatz enthält insofern vier Elemente. Dem Lärm soll begegnet werden durch Lärmvermeidung an der Quelle, Landes- und Flächennutzungsplanung, Lärm mindernde Betriebsverfahren und lärmbedingte Betriebsbeschränkungen. Wesentlich ist dabei zunächst, dass dieser Katalog nicht abschließend ist, sondern schon Appendix C die genannten Elemente als Principle Elements bezeichnet hatte. So war etwa nicht auszuschließen, was auch die Stellungnahmen der Vertragsstaaten zum Ausdruck brachten, dass zu den hier genannten Elementen des Balanced Approach auch passiver Lärmschutz hinzutreten könne. Zudem wurde der ausgewogene Ansatz in Appendix C von einem Programm zur Außerdienststellung bestimmter Unterschallstrahlflugzeuge begleitet, welche die Lärmgrenzen gemäß Annex 16, Band 1, Kapitel 3 überschritten.

Insofern hatte das Gutachten schon damals zum Ausdruck gebracht, dass aus diesem Appendix C und der dortigen Erwähnung des Balanced Approach nicht deutlich wurde, ob Nachtflugbeschränkungen überhaupt unter die vom Balanced Approach erfassten Betriebsbeschränkungen fallen würden. Denn man könnte durchaus argumentieren, dass dort, wo gar nicht mehr geflogen werden darf, auch kein Betrieb mehr vorliegt, der eingeschränkt werden könnte. Dahin gehend könnte man Nachtflugbeschränkungen als zeitbasierte und nicht lärmbasierte Maßnahme verstehen. In diese Richtung gingen auch Argumente auf der 33. ICAO-Generalversammlung. Da allerdings kein Vorbehalt zu der einstimmig angenommenen Resolution erklärt wurde, kann man hieraus nur den Schluss ziehen, dass solche Beschränkungen von der Resolution gedeckt sind, da oben genanntes Argument jede Art der Einschränkung von Verkehrsrechten zu rechtfertigen vermag. Es kommt nicht darauf an, dass als Ergebnis der Beschränkung kein Betrieb mehr vorliegt, sondern dass der Effekt der Maßnahme gerade dies hervorruft. Davon abgesehen werden Nachtflugbeschränkungen nur aus Lärmschutzgründen verhängt und sind damit lärmbasierte Maßnahmen im Sinne der Definition.

Zudem erwies sich als problematisch, dass die vorerwähnte Resolution A 33-7 keine Aussage darüber zu machen schien, in welchem Verhältnis die einzelnen Elemente des „ausgewogenen Ansatzes“ zueinander stehen sollten. Greift man auf die Äußerungen

der ICAO-Exekutive, so wie sie sich in verschiedenen Dokumenten niedergeschlagen haben, zurück, sollen Betriebsbeschränkungen jeweils nicht der erste Schritt zur Lösung von Lärmproblemen sein. Dies lässt – so eine der Schlussfolgerungen des Gutachtens – darauf schließen, dass jedenfalls immer dann, wenn es um Lärmschutzmaßnahmen an Verkehrsflughäfen geht, unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit eine solche Maßnahme zu wählen ist, die in Ansehung des Schutzguts der Gesundheit der Anwohner auch andere Rechtsgüter, wie diejenigen, die mit dem kommerziellen Betrieb eines internationalen Verkehrsflughafen verbunden sind, in die Abwägung einbringt. Die Entschließungsgründe 2 und 3 zur Resolution stützen schließlich eine solche Auffassung. Danach verstößt das Nachtflugverbot gegen die Resolution, wenn es sich als nicht erforderliches Mittel aus einer Verhältnismäßigkeitsprüfung ergibt.

Die möglichen Auswirkungen für die Frage der Einführung eines Nachtflugverbots basieren wesentlich auf der Einordnung der Rechtsnatur und der Rechts- und Bindungswirkung der Resolution der ICAO-Generalversammlung. Grundsätzlich werden Resolutionen von internationalen Organisationen eher in Ausnahmefällen, und zwar immer bezogen auf die Kompetenz des bestimmten Organs, Bindungswirkung zuerkannt. Es geht also im Kern um die innerhalb der Organisationsstruktur der jeweiligen internationalen Organisation den Organen zugewiesenen Rechtssetzungskompetenzen. Schaut man zunächst auf die der Generalversammlung der ICAO zugewiesenen Kompetenzen, so sind diese gemäß Art. 49 des Chicagoer Abkommens im Wesentlichen im Bereich der inneren Organisation der ICAO zu sehen.

Vor dem Hintergrund des durch die Resolution beendeten Streits zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten um die so genannte Hushkit-Verordnung, die vorsah, dass bestimmte ältere Flugzeuge, die zur Verringerung ihrer Lärmimmissionen umgerüstet worden waren, Beschränkungen unterworfen werden sollten, könnte man allerdings möglicherweise zu einer anderen Einschätzung kommen, denn der Konflikt zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und den USA wurde zum einen durch jenen im Juni 2001 vom ICAO-Rat verabschiedeten neuen Lärmhöchstwert, aufgenommen in ein neues Kapitel 4 in Annex 16, Band 1 des Chicagoer Abkommens, sowie eben jene Resolution A 33-7 beigelegt. Die Resolution wurde dabei einstimmig im Wege der Akklamation verabschiedet. Sie folgt damit dem politischen Willen der Vertragsstaaten des Chicagoer Abkommens, in der Zukunft nach dem „ausgewogenen Ansatz“ zu handeln. Eine streng rechtliche Bindungswirkung wird man indes aus der Resolution der Generalversammlung nicht herleiten können. Es soll aber darauf hingewiesen werden, dass sich der Grundsatz des „ausgewogenen Ansatzes“ in neuerer Zeit auch im europäischen Gemeinschaftssekundärrecht etwa in der Richtlinie 2002/30 EG vom 26. März 2002 wiederfindet.

Ungeachtet der Frage der rechtlichen Verbindlichkeit dürfte deshalb die Analyse des Abkommens von Chicago eine gewisse Tendenz zur stärkeren Berücksichtigung umweltspezifischer Aspekte im internationalen Luftverkehr und auch bei der Anlage und dem Betrieb von Verkehrsflugzeugen anzeigen. Die Inkorporation des „ausgewogenen Ansatzes“ im europäischen Sekundärrecht spricht auch für eine jedenfalls partielle staatliche Akzeptanz des darin zum Ausdruck kommenden Prinzips, zur möglichsten Lärmvermeidung verschiedene Lärmschutzalternativen bei den Interessen der Luftverkehrsindustrie und der Flughafenbetreiber im Sinne der Abwägung zu harmonisieren.

Allerdings kann beim jetzigen Planungsstand nicht gesagt werden, dass diese Abwägung zwingend auf die Einführung eines Nachtflugverbots hinzielen müsse.

Universelles Völkergewohnheitsrecht bzw. allgemeine Rechtsgrundsätze in Richtung einer allgemeinen Akzeptanz von Nachtflugverboten an internationalen Verkehrsflughäfen sind bisher nicht entstanden. Ebenso wenig gilt dies für regionales Völkergewohnheitsrecht, obwohl gewisse Tendenzen zur Einschränkung von Flugbewegungen bei Nacht, etwa an den europäischen Verkehrsflughäfen von Zürich und Charles de Gaulle in Paris, in jüngerer Zeit erkennbar sind.

Im Bereich des regionalen Völkerrechts hat die Europäische Menschenrechtskonvention in der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte in der Rechtssache *Hatton and others vs. United Kingdom* eine gewisse Rolle gespielt. Die Menschenrechtskonvention verkörpert, wie allgemein bekannt, den in Europa gewährleisteten Grundrechtsstandard. Nach der oben angesprochenen Entscheidung des Straßburger Menschenrechtsgerichtshofs hatte das Vereinigte Königreich eine Verletzung des Art. 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention, der jedermann Anspruch auf Achtung seines Privat- und Familienlebens, seiner Wohnung und seines Briefverkehrs gewährleistet, dadurch verursacht, dass alle von der Regierung des Vereinigten Königreichs zur Verringerung des Nachtfluglärms vorgenommenen Maßnahmen nicht als „the measures necessary to protect the applicants“ anzusehen gewesen seien. Insbesondere habe es allen Regierungsentscheidungen an der sorgfältigen Abwägung einerseits der ökonomischen Interessen des Betriebs eines Flughafens mit andererseits den Gesundheitsinteressen der Anwohner gefehlt. Damit wurde allerdings, wie genauso deutlich zu sagen ist, in keiner Weise eine Aussage im Sinne eines Zwangs zur Einführung eines Nachtflugverbots bei bestimmten Flughäfen gemacht. Das Urteil antizipiert vielmehr Lösungen, welche konsensuell unter Berücksichtigung der möglichen Gesundheitsbeeinträchtigung sowie des wirtschaftlichen Nutzens getroffen werden.

Insgesamt hat die völkerrechtliche Analyse ergeben, dass das Chicagoer Abkommen die Ausgestaltung von Nachtflugbeschränkungen dergestalt fordert, dass die Verkehrsrechte des Gelegenheitsverkehrs aus Art. 5 nicht unzulässig eingeschränkt werden. Gleiches gilt für die Rechte des Linienverkehrs aus dem Transitabkommen. Da den Abkommen aber keine Ansprüche auf jederzeitigen Zugang zu Verkehrsflughäfen zu entnehmen ist, würde ein avisiertes Nachtflugverbot keinen entsprechenden Völkerrechtsverstoß darstellen. Notlandungen müssten freilich gemäß Art. 25 des Abkommens weiterhin unbegrenzt möglich sein. Der von der ICAO-Generalversammlung beschlossene „ausgewogene Ansatz“ rückt die Notwendigkeit der Inerwägungziehung umweltrechtlicher Gesichtspunkte in den Mittelpunkt. Das regionale Völkervertragsrecht wie auch Art. 8 stehen so Nachtflugbeschränkungen nicht entgegen. Dies ist allerdings der Fall für bilaterale Luftverkehrsabkommen, soweit sie Frankfurt als konkrete Destination vorsehen.

Im Bereich des Europäischen Gemeinschaftsrechts sind, basierend auf Art. 74 f. des EG-Vertrages insbesondere die Verordnungen 2407/92, 2408/92, 2409/92, 2410/92 und 2411/92 von Bedeutung. Namentlich Art. 8 Abs. 2 der Marktzugangsverordnung 2408/92 ergibt eine Schranke, wonach die Ausübung von Verkehrsrechten unter anderem den Vorschriften im Bereich des Umweltschutzes unterliegt. Mit anderen Worten: Der freie Marktzugang kann aus Umweltschutzgesichtspunkten beschränkt werden. Hier prüft die Kommission in ständiger Entscheidungspraxis, ob mitgliedstaatliche Vor-

schriften, die sich auf Art. 8 Abs. 2 MZVO stützen, mit anderen Bestimmungen des Primär- und Sekundärrechts oder mit den allgemeinen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts, insbesondere dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, in Übereinstimmung stehen. In der Karlstad-Entscheidung hatte die Kommission unter anderem die Abwägungsnotwendigkeit hervorgehoben. Man wird nun feststellen können, dass eine Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit der Luftfahrtunternehmen bei der geplanten Einführung eines Nachtflugverbots nicht vorliegt.

Schwieriger ist die Frage zu beantworten, ob die Verhängung eines Nachtflugverbots die Ziele der Marktzugangsverordnung unangemessen beeinträchtigt. Allerdings könnte die Verhängung eines Nachtflugverbots die Ziele der Marktzugangsverordnung unangemessen beeinträchtigen. Hier ist insbesondere zu fragen, ob Luftfahrtunternehmen durch Beschränkungen an einem Flughafen einen Wettbewerbsnachteil gegenüber einem konkurrierenden Unternehmen, die andere Flughäfen nutzen, erleiden. Dies kann etwa für so genannte Home-based Carriers, also für solche Luftfahrtunternehmen in Betracht kommen, die an einem Flughafen ihre Hauptniederlassung haben oder so genannte Hub-and-Spoke Operation betreiben.

Insgesamt hat das Gutachten hierzu die Auffassung vertreten, dass ein für den Zeitraum von 23 Uhr bis 5 Uhr angelegtes, nur von dem Notlanderecht durchbrochenes Nachtflugverbot als sehr schwerwiegender Eingriff nur dann gerechtfertigt werden kann, wenn andere Maßnahmen oder auch Maßnahmenbündel den erforderlichen Lärmschutz nicht gewährleisten.

Insofern gelten hier die auch im Bereich der völkerrechtlichen Betrachtungen gemachten Ausführungen. Jedenfalls sind die allgemeinen Grundsätze des Europarechts, insbesondere die verhältnismäßige Abwägung der binnenmarktorientierten und der Umweltschutzaspekte einschlägig. Hierzu ist festzustellen, dass Betriebsbeschränkungen Maßnahmen sind, die am gravierendsten in den freien Luftverkehr innerhalb der Gemeinschaft eingreifen, ein Rechtsgut, welches die Marktzugangsverordnung im Rahmen der dort gegebenen Beschränkungsmöglichkeiten gewährleistet und für das unter dem Gesichtspunkt des einheitlichen Tätigwerdens des europäischen Gesetzgebers ein Widerspruch zu den Regelungszielen nicht unterstellt werden kann. Insofern ist festzuhalten, dass Beschränkungen, unter die wohl ein Nachtflugverbot wie das in Frankfurt avisierte zu fassen wäre, sich immer als verhältnismäßige Maßnahme erweisen muss, die, wenn man davon ausgeht, dass es sich um eine extrem eingreifende Maßnahme handelt, immer dann angewendet werden kann, wenn alle anderen weniger einschneidenden Maßnahmen keinen entscheidenden Erfolg gezeitigt haben oder zeitigen werden.

Zusammenfassend hat damit das Gutachten bezüglich der völker- und europarechtlichen Vorgaben eines Nachtflugverbots ergeben, dass es sowohl im Völkerrecht als auch im Europarecht eine gewisse Tendenz zur stärkeren auch rechtlichen Verortung von Umweltschutz Gesichtspunkten und damit auch von Lärmschutz Gesichtspunkten gibt.

Vorsitzender: Herr Prof. Hobe, mein Respekt vor professoraler Autorität kann fast nicht übertroffen werden. Aber ich muss Ihnen sagen, wir hatten Sie darauf hingewiesen, dass man fünf Minuten Redezeit einhalten sollte, damit in den restlichen zehn Minuten noch Fragen gestellt werden können. Sie sprechen jetzt seit genau 15 Minuten. Es wäre

angemessen, dass Sie zum Ende kommen, damit wir Fairness auch gegenüber allen anderen, deren Herz zum Teil auch übergelaufen ist und die gerne weitergeredet hätten, walten lassen.

Herr Prof. **Dr. Hobe**: Ich komme dann zum Ende.

Zum geplanten Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen gibt es gewisse europarechtliche Relevanzen, wobei es derzeit freilich keine diesem Vorhaben eindeutig entgegenstehende Regelung gibt. Bedenken könnten sich unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit außer für den Fall von Notlandungen dann ergeben, wenn das Nachtflugverbot absolut wirken kann. Mit der Richtlinie 2003/30 ist ein erster, freilich gerade bezüglich der Ausgewogenheit des Ansatzes noch der Konkretisierung bedürftiger Schritt hin zu einer klareren Aussage über Nachtflugbeschränkungen gemacht worden. Konkretere Lösungsvorschläge, auch um den politischen Streit um dieses Thema zu entschärfen, wären wünschenswert.

Abg. **Michael Boddenberg**: Sie hatten eben einige europäische Flughäfen angesprochen, in denen es Tendenzen in dieser Richtung gibt, unter anderem Zürich. Können Sie auch einige Beispiele außerhalb der EU nennen?

Wenn man solch internationales Recht hat, Völkerrecht, Chicagoer Abkommen, dann braucht man eigentlich, um eine gemeinsame Bewertung und Justiziabilität herzustellen, auch einigermaßen einheitliche Messungen und Messmethoden, was Fluglärm angeht. Kann man davon aus Ihrer Sicht schon sprechen?

Gibt es an der Stelle auch beispielsweise innerhalb des Chicagoer Abkommens Unterscheidungen zwischen eher regionalen Flughäfen und internationalen Airports?

Herr Prof. **Dr. Hobe**: Zur letzten Frage: Das Chicagoer Abkommen unterscheidet da grundsätzlich nicht.

Bezüglich der Messungen ist sich die Forschung, wenn ich das richtig beurteilt habe – das ist nicht ganz meine Materie –, nicht einig. Es gibt dort tatsächlich unterschiedliche Verfahren, die angewendet werden können, und unterschiedliche Äußerungen darüber, was der Verträglichkeit entspricht.

Es gibt einige amerikanische Flughäfen, wenn Sie außereuropäische Flughäfen ansprechen, wo es entsprechende Maßnahmen gibt.

(Abg. Michael Boddenberg: Mit völliger Beschränkung?)

– Nein, keine völlige Beschränkung. Bezüglich Zürich gilt das ja gerade für den deutschen Teil.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Ich möchte dazu kommen, was Sie über die ICAO-Vereinbarung gesagt haben – Stichwort: Balanced Approach –. Die Frage könnte ja

sein, ob das Nachtflugverbot als ein nicht erforderliches Mittel zu weitgehend im Vergleich zu anderen denkbaren Mitteln sei. Nun wird nach Lage der Dinge der Bundesrat am kommenden Freitag das Fluglärmschutzgesetz beschließen, was in absehbarer Zeit im Bundesgesetzblatt steht und damit in Kraft tritt. Erstmals enthält dieses Fluglärmschutzgesetz, das der Bundestag ja bereits beschlossen hat, auch einen Grenzwert für Flugbetrieb in der Nacht. Jetzt könnte man ja konkludenterweise daraus schließen, wenn der Bundesgesetzgeber einen Grenzwert festsetzt, dann heißt das ja nicht Nachtflugverbot, denn ein Grenzwert bedeutet immer ein gewisser Umfang von Bewegung. Wäre es jetzt denkbar, dass ein Nachtflugverbot, also eine Verordnung oder eine Festlegung, zwischen 23 Uhr und 5 Uhr ein zu weitgehendes Mittel im Sinne der ICAO ist, wenn auf der nationalen Ebene der Bundesrepublik Deutschland gesagt worden ist, unser Maßstab ist nicht kein Betrieb, sondern verschärfte Grenzwerte für Nachtflüge? Ist das sozusagen eine neue Grundlage, die unter Umständen internationales Problem schaffen könnte, was zu dem Zeitpunkt der Erstellung Ihres Gutachtens noch nicht gesehen wurde, weil das Problem mangels eines Nachtflugbeschränkungsgrenzwerts nicht vorhanden war?

Herr Prof. **Dr. Hobe**: Ich bin Ihnen dankbar für die Frage, die nicht so ganz einfach zu beantworten ist. Denn dass nach den Erkenntnissen des Völkerrechts vorgibt, dass eine verhältnismäßige Abwägung stattfinden muss – da sind sich Völkerrechtler relativ einig – – Wenn die Belange eingestellt werden und wenn es genügend Abwägungsmaterial gibt, dann ist nach meinem Verständnis den Vorgaben Genüge getan. Stärker bindend und vorgebend ist das, was das Völkerrecht sagt, nicht.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Das heißt, das neue Gesetz spielt keine Rolle?

Herr Prof. **Dr. Hobe**: Ja.

Abg. **Uwe Frankenberger**: Sehen Sie in europarechtlicher Hinsicht ein Problem, wenn das Nachtflugverbot beklagt wird, insbesondere in Bezug auf das europäische Wettbewerbsrecht?

Herr Prof. **Dr. Hobe**: Ich kann mir vorstellen, dass es Konstellationen geben könnte – das taucht in dem Gutachten auch auf –, dass sich ein solches Nachtflugverbot für bestimmte Wettbewerber ungleich stärker auswirkt als für andere. Wenn das Verständnis dessen richtig ist, was das Bundesverwaltungsgericht in jüngster Rechtsprechung gesagt hat, z. B. Leipzig/Halle, dann wird da ja auch eine interessante Distinktion gemacht, Passagierverkehr einerseits, wo es Verlagerungen geben können soll, der Frachtverkehr andererseits, bei dem es sehr viel strengere Voraussetzungen für eine solche Verlagerung gibt. Das entspricht in etwa dem, ohne dass das Gericht uns da zitiert hätte, was wir auch sagen. Da, wo es die Fokussierung gibt, wo ein Betrieb nachweislich auf bestimmte Zeiten angewiesen ist, kann dies so stark wirken und der garantierte Marktzugang nach Europarecht so gravierend sein, dass dieses rechtlich außerordentlich problematisch werden kann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Also kein Nachtflugverbot für Frachter?

Herr Prof. **Dr. Hobe**: Voilà.

Vorsitzender: Ich stelle fest, es gibt keine weiteren Fragen an Sie, Herr Prof. Hobe. Damit verlassen wir den von Ihnen vorgetragenen Teilbereich.

Ich darf nun Herrn Prof. Hermes vom Fachbereich Rechtswissenschaft der Johann Wolfgang Goethe-Universität in Frankfurt um seinen Vortrag bitten.

Herr Prof. **Dr. Hermes**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordneten! Ich werde mich bemühen, die fünf Minuten zu unterschreiten.

Ich beschränke mich auf ein Thema, das im Grunde auch das Thema von Herrn Stürer war, nämlich das Verhältnis von Landesentwicklungsplanung und Nachtflugverbot. Im Prinzip – das kann auch nicht überraschen – schreibt weder das Völkerrecht noch das Europarecht einem Mitgliedstaat in einer konkreten städtebaulichen, raumplanerischen Situation vor, wie die Abwägung zwischen wirtschaftlichen Interessen, Verkehrsinteressen, Gesundheit, Umwelt und Schutz vor Nachtlärm auszufallen hat. Das heißt, diese Entscheidung ist hier und heute und vielleicht etwas später in der Planfeststellung zu treffen. Die Frage lautet: Wer entscheidet in welchem Verfahrensschritt was?

Die erste Frage heißt, ob der Landesentwicklungsplanentwurf, wie er vorliegt, ein Nachtflugverbot hätte anordnen dürfen. Meine klare Antwort lautet: Ja. Insofern unterscheide ich mich eindeutig von Herrn Stürer und folge insoweit der Stellungnahme des Herrn Kollegen Hendlers.

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum Flughafen Schönefeld scheint in manchen Passagen für ein anderes Ergebnis zu sprechen. Insbesondere dann, wenn sich das Bundesverwaltungsgericht bemüht, Grundsätze zu formulieren, die nicht nur für diesen Fall, sondern auch für zukünftige Fälle gelten sollen, hat man dennoch immer den konkreten Fall Schönefeld vor Augen. Der Fall war eben völlig anders als der Frankfurter Fall. Die Landesentwicklungsplanung in Berlin/Brandenburg hat eben das ganze Thema Fluglärm, Nachtflugverbot herausgelassen, und das Bundesverwaltungsgericht formuliert Sätze, die abwehrend gegen den Vorwurf gerichtet sind, ihr hättet bereits im Landesentwicklungsplan, in der Landesplanung das Nachtflugverbot festlegen müssen. Ich bin mir mit dem Kollegen Hendlers einig, dass die Entscheidung zum Flughafen Schönefeld ein im Landesentwicklungsplan festgelegtes Nachtflugverbot nicht ausschließt.

Die Situation in Frankfurt ist völlig anders, weil in Frankfurt von vornherein die Landesplanung mit dem politischen Willen an das Konzept herangegangen ist, die Standortfrage definitiv zu klären. Im Laufe dieses Verfahrens hat der Träger der Landesplanung entschieden, das tue ich nur in Kombination mit der Annahme, dass es ein Nachtflugverbot von einer gewissen zeitlichen Dimension gibt. So steht es in dem Entwurf, der mir übersandt wurde. Da steht nämlich unter Punkt IV.1 „Planungsvoraussetzungen“ als

Annahme – ich fasse es kurz zusammen –, dass es keine planmäßigen Flugbewegungen zwischen 23 Uhr und 5 Uhr gibt.

Die zweite Frage lautet: Hätte der Landesentwicklungsplan dieses Nachtflugverbot anordnen müssen? Auch diese Frage habe ich nach sorgfältigem Studium der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts bejaht. Ich warne Sie ausdrücklich davor, es wird ein hohes Risiko geben: Ich kann Ihnen noch nicht genau sagen, ob in Bezug auf den Landesentwicklungsplan oder in Bezug auf die Planfeststellung, aber eines dieser beiden Angriffsobjekte wird die Bombe hochgehen lassen. Ich will Ihnen kurz beschreiben, wo das Problem liegt. Die Landesentwicklungsplanung sagt: dieser Standort und nur dieser Standort unter der Annahme Nachtflugverbot, aber das Nachtflugverbot machen wir nicht verbindlich. Das ist das Ergebnis der Landesplanung. Jetzt kommt die Planfeststellung und sagt: Wir haben von der Landesplanung vorgegeben einen Standort und wir gucken uns auch nur diesen Standort an und fangen nicht an, sämtliche Alternativstandorte zu planen. Jetzt stellen wir Überlegungen bezüglich des Nachtflugverbots an. Dieses Nachtflugverbot ist uns durch den Landesentwicklungsplan nicht verbindlich vorgegeben, sondern nur als Grundsatz. Nun kommt Lufthansa Cargo, bringt gewichtige Argumente und sagt: Das Ergebnis der Planfeststellung könnte also kein Nachtflugverbot oder ein eingeschränktes Nachtflugverbot sein. Der Landesentwicklungsplan erlaubt das. Wenn die Planfeststellungsbehörde eine solche Entscheidung treffen würde, dann würde sie sich an eine Standortentscheidung gebunden fühlen, die unter einer bestimmten Bedingung getroffen worden ist, würde aber nachher bei ihrer Entscheidung über das Nachtflugverbot diese Bedingung nicht erfüllen.

Um es von einer anderen Seite aus zu erläutern: Es ist eine reine Frage der Logik. Die Frage lautet: Was ist mit den anderen Standorten gegenüber dem Nordwest-Standort, für den man sich jetzt entschieden hat, unter der Bedingung kein Nachtflugverbot? Die Süd-Variante ohne Nachtflugverbot wird so, wie das Konzept jetzt vorliegt, weder von der Landesplanung in rechtlich zulässiger Weise ausgeschlossen noch von der Planfeststellung in ihre Abwägung einbezogen, denn die Planfeststellung kann diese Variante nicht mehr prüfen und die Landesentwicklungsplanung hat sie nicht geprüft, weil sie von vornherein von einem Nachtflugverbot ausgegangen ist.

Mein Ergebnis lautet: Es wäre rechtlich geboten gewesen, das im Landesentwicklungsplan verbindlich festzuschreiben, wenn der Nordwest-Standort, wie im Landesentwicklungsplan festgestellt, der richtige Standort ist und man in der Landesplanung davon ausgeht, es muss ein Nachtflugverbot geben.

Noch eine Bemerkung zu der Dramatik der rechtlichen Auseinandersetzung: Wir tun die ganze Zeit so, wenn wir von Landesplanung und Planfeststellung reden, als seien das völlig verschiedene Träger, völlig verschiedene Behörden, völlig verschiedene, durch Chinese Walls getrennte politische Entscheidungsträger. Wir reden ja letztlich von der Hessischen Landesregierung, einmal als Kollegialorgan und einmal in der Gestalt des Ministers. Ich finde, man sollte diese Fragen nicht dramatisieren. Das Problem ist die Zeitschiene. Wir haben jetzt die definitive Entscheidung über den Standort, und dann geht Zeit ins Land. Wie viel das sein wird, weiß niemand genau. Die Frage lautet: Wie sind die politischen Parameter, wenn nicht in einem Dreivierteljahr, sondern erst in anderthalb Jahren die Planfeststellung kommt? Ist dann der Konsens noch da? Fühlt sich die Politik so stark gebunden, dass dieser Worst Case, den ich Ihnen vorgetragen habe,

nicht eintreten kann, dass also, wie von allen prognostiziert, in der Planfeststellung ein Nachtflugverbot, und zwar so, wie jetzt im LEP vorgesehen, auch wirklich kommt?

Zu einer Klage gegen ein Nachtflugverbot muss ich Ihnen sagen: Wenn man im einfachen Recht oder eventuell im Verfassungsrecht nach Anspruchsgrundlagen, welches Luftverkehrsunternehmens auch immer, dafür sucht, dass es in Frankfurt weiterhin kein Nachtflugverbot gibt, dann wird man nicht fündig. Einen Studenten im fünften Semester oder später, der etwas anderes behauptet, würde in einer Hausarbeit mit der These, es gibt einen Anspruch auf Fliegen in der Nacht, einen schweren Weg gehen.

Vorsitzender: Sie haben Ihr selbst gestecktes Ziel um 80 % überschritten. Ich will nur sagen: Das würden wir einem Abgeordneten in diesem Hause nicht erlauben. Wir würden ihn vom Mikrofon abklemmen. Ich sage das, um deutlich zu machen, wie wir mit uns selbst umgehen.

Abg. **Gernot Grumbach:** Erstens. Was ist nach Ihrer Auffassung die juristisch stabilste Konstruktion, das Nachtflugverbot abzusichern?

Zweitens. Sie haben zum Schluss über den schweren Weg eines Studenten geredet. Das heißt aber auf Hochdeutsch, dass es kein Besitzstandsrecht gibt.

Drittens. Sie haben am Anfang sehr viele Wenn-Dann-Beziehungen geknüpft. Die ließen sich doch theoretisch dadurch auflösen, dass man sagt: Wenn sich der Landesentwicklungsplan auf Standort und Nachtflugverbot festlegt und der Planfeststellungsbeschluss etwas anders macht, dann müsste er faktisch noch einmal eine Abwägung der Standorte unter gleichen Bedingungen machen.

Herr Prof. **Dr. Hermes:** Die juristisch stabilste Konstruktion wäre, im Landesentwicklungsplan das Nachtflugverbot, wie es im Moment in den Planungsannahmen steht, als Ziel zu formulieren. Selbst wenn das Bundesverwaltungsgericht oder der VGH in strenger Folge einiger Formulierungen aus der Schönefeld-Entscheidung sagen würde, das hätte der LEP nicht gedurft, dann macht das nicht. Die nehmen das raus und dann bleibt es bei dem Konzept, das jetzt vorgesehen ist. Dann macht es die Planfeststellung. Das ist der sichere Weg. Da kann nichts passieren.

Es gibt in der Tat kein irgendwo rechtlich gesichertes dauerhaftes Recht einer Luftverkehrsgesellschaft, einen Flughafen dauerhaft nachts benutzen zu dürfen. So einfach ist das.

Wenn das Nachtflugverbot in der Landesplanung die Voraussetzung war und jetzt die Planfeststellungsbehörde sagt, mit dem Nachtflugverbot können wir es so nicht machen, die Belange, die uns die Lufthansa Cargo vorgetragen hat, sind zu gewichtig, dann gibt es nur zwei Möglichkeiten: Dann kann die Planfeststellungsbehörde nur sagen, ich mache den Laden zu, denn ich habe nur diesen Standort, etwas anderes bietet mir die Landesplanung nicht. Dann lehne ich das ab und dann fängt man wieder von vorne an. Oder sie müsste – das wäre rechtlich konsequent – nach anderen Standorten suchen, was sie faktisch aber nicht kann, weil die Landesentwicklungsplanung ihr dafür

nicht den Raum gibt. Die Landesentwicklungsplanung musste ja nicht über einen Standort entscheiden. Das hätte man auch anders machen können.

Abg. **Dieter Posch**: Wenn ich Sie richtig verstehe, dann sagen Sie, der Standort Nordwest wird im Landesentwicklungsplan festgeschrieben unter der Bedingung eines Nachtflugverbots. Können Sie mir sagen, wo diese Bedingung im Rechtssinne im Landesentwicklungsplan steht? Ich bin der Auffassung, das, was wir bisher im Landesentwicklungsplan hatten, ist Darstellung der Rechtslage im Hinblick darauf, was in den nachfolgenden Verfahren zu beachten ist. Deshalb meine klare Frage: Wo steht diese Bedingung im Rechtssinne und nicht im Sinne einer politischen Absichtserklärung? Diese Fundstelle haben Sie in Ihren Aussagen nicht benannt.

Herr Prof. **Dr. Hermes**: Diesen Wenn-Dann-Satz gibt es nicht. Dazwischen steht im Rechtssinne das Abwägungsgebot. Der Träger der Landesplanung hat seine gesamte Abwägung, nämlich die Abwägung zwischen wirtschaftlichen Interessen und Lärmschutzinteressen, auf die Annahme Nachtflugverbot gestützt. Wenn das Nachtflugverbot – so ist die rechtliche Verknüpfung – nicht kommt, dann erweist sich die gesamte Abwägung, die der Träger der Landesplanung vorgenommen hat, als ihrer Grundlage enthoben und damit rechtswidrig. Das führt dann zur Nichtigkeit des Landesentwicklungsplans.

Abg. **Dieter Posch**: Mit Verlaub: Dadurch, dass der Ordnungsgeber einen Grundsatz formuliert, hat er auch dokumentiert, dass er genau diese Abwägung nicht im LEP vorgenommen hat, sondern im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren.

Herr Prof. **Dr. Hermes**: Das ist richtig. Insofern begibt sich der Träger der Landesplanung auch in einen unauflösbaren Widerspruch, indem er nämlich das als Grundsatz formuliert und damit für später offen hält. In der gesamten Begründung, in dem Datenmaterial, das er ermittelt hat, geht er aber in allen Rechnungen von einem Nachtflugverbot aus. Das hat er abgewogen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: In den Planungsvoraussetzungen auf Seite 7 des Landesentwicklungsplans steht – ich zitiere –:

Maßgebend für die Ermittlung der Planungsgrundlagen sind folgende Annahmen: ... Allen Planungsfällen liegt ein Planungsflugplan zugrunde, der darauf aufbaut, dass in der Zeit von 23 bis 5 Uhr keine planmäßigen Flugbewegungen stattfinden (Mediationsnacht).

Ist es denkbar, dass eine Planung Bestand hat, wenn die Planungsgrundlage nicht mehr gilt? Gibt es da eine rechtliche Verknüpfung? Habe ich Sie da richtig verstanden? Können Sie das noch einmal erläutern?

Herr Prof. **Dr. Hermes**: Das haben Sie genau richtig verstanden. Das zentrale rechtliche Gebot, das der Träger der Landesplanung erfüllen muss, ist das Abwägungsgebot. Abwägen kann ich nur zwei Dinge, die ich einigermaßen kenne. Das heißt, ich muss wissen, wie stark meine Lärmbelastung ist und was der wirtschaftliche Vorteil etc. ist. Der Träger der Landesplanung hat meines Erachtens in rechtlich zulässiger Weise gesagt, wenn ich die Lärmbelastung ermitteln will, dann gehe ich davon aus, dass zwischen 23 und 5 Uhr keine planmäßigen Flugbewegungen stattfinden. Das durfte er. Auf der Grundlage hat er ausgerechnet, wie groß die Lärmbelastung ist, und dann gesagt, der Nordwest-Standort ist der beste. Das einzige, was fehlt, ist, dass er für die Zukunft nicht sichergestellt hat, dass es bei diesen Grundlagen, von denen er ausgegangen ist, auch wirklich bleibt. Das ist der rechtliche Mangel, den ich dem Entwurf anlaste. Dieser Mangel birgt extreme Risiken. Die deutsche Verwaltungsgerichtsbarkeit wird sich mit diesem Trick nicht austricksen lassen: Vorne wurde gesagt, über das Nachtflugverbot entscheiden wir später. Hinten wurde gesagt, der Standort ist entschieden. Dann wird der Verwaltungsrichter fragen, wann in einem Abwägungsvorgang darüber geredet worden ist, wo der richtige Standort unter Berücksichtigung des Nachtflugverbots ist. Das Land Hessen wird sagen müssen, das ist irgendwie zwischen der Landesplanung und der Planfeststellung verloren gegangen.

Abg. **Michael Boddenberg**: Wir haben heute mehrfach gehört, dass eine präzise Zielsetzung an dieser Stelle zu dem Ergebnis führen würde – das sagt ja auch das Bundesverwaltungsgericht –, dass aufgrund mangelnder Ermessensspielräume für die Planfeststellungsbehörde ein solcher Planfeststellungsbeschluss im anderen Fall unwirksam oder rechtswidrig wäre. Was empfiehlt uns denn der Jurist, wenn wir diese Zielkonflikte im Grunde genommen nicht beseitigen können? Ich habe jetzt Sie zitiert und nicht meine Meinung gesagt.

Herr Prof. **Dr. Hermes**: Sie fragen nach der sichersten Lösung. Die sicherste Lösung ist, dass die Planfeststellung exakt das Nachtflugverbot festlegt, was jetzt im LEP steht. Jede auch nur um eine Stunde verschobene Abweichung im Planfeststellungsbeschluss von dieser Annahme auf Seite 7 des LEP birgt extreme Risiken.

Abg. **Michael Boddenberg**: Jetzt werde ich sehr theoretisch: Was ist denn, wenn im Planfeststellungsbeschluss am Ende steht, ein Notfall morgens um 3 Uhr muss eine Landemöglichkeit haben. Ich bin jetzt ganz bewusst theoretisch, denn ich versuche, den Konflikt, den Sie darlegen, mit der theoretischen Größe eines einzelnen Fluges zu hinterfragen.

Herr Prof. **Dr. Hermes**: Um es ganz präzise zu beantworten: Das Verwaltungsgericht würde prüfen, ob sich die Zahlen, die gerechnet worden sind, mit der einen Annahme des einen Notfluges um 3 Uhr signifikant verändern, also ob sich die Isophonen irgendwie verändern würden.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Ich würde gerne Herrn Prof. Stüer bitten, uns zu erklären, warum er der Meinung ist, dass Herr Hermes unrecht hat.

Abg. **Gernot Grumbach**: Sind Sie der Auffassung, dass, wenn ein Planfeststellungsbeschluss sagt, wir haben Condor und Lufthansa Cargo sozusagen in der Nacht drin, weil es nicht anders geht, dann das Risiko extrem hoch ist?

Herr Prof. **Dr. Hermes**: Das Risiko ist dann extrem hoch. Das Problem ist, dass dann das sich Gebundenfühlen der Planfeststellung an die Standortentscheidung kippt. Die Konsequenz ist, dass dann, wenn an den Planungsvoraussetzungen etwas geändert wird und alles offen ist, die Standortentscheidung im LEP nicht mehr gilt.

Abg. **Lothar Klemm**: Wenn ich Sie richtig verstanden habe, dann schlagen Sie vor, dass im LEP das Nachtflugverbot als Ziel konkret formuliert wird. Wenn ich die Rechtssystematik, das Verhältnis zwischen LEP und Planfeststellungsverfahren, richtig verstehe, dann ist das Wesen eines Ziels, dass die Planfeststellungsbehörde an dieses Ziel gebunden ist und kein eigenes Ermessen mehr hat. Wenn ich Sie richtig verstehe, dann wollen Sie genau deshalb das als Ziel im LEP formuliert haben. In einer anderen Bemerkung haben Sie gesagt, es könnte sein, dass das Bundesverwaltungsgericht mit seiner Entscheidung vielleicht doch so zu interpretieren sein könnte – wenn der Jurist „könnte“ sagt, dann meint er, das könnte in der Tat so sein –, dass das nicht als Ziel, sondern nur als Grundsatz zu sehen ist.

Dann haben Sie einen Satz gesagt, den ich nicht verstehe, den ich für falsch halte. Sie sagen, das macht aber nichts, weil dann ja der Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Wie wäre es denn, wenn man sagen würde, die ordnungsgemäß arbeitende Planfeststellungsbehörde hat ein Ziel als Ziel verstanden und daraus verstanden, sie habe keinen Ermessensspielraum, das Ziel war aber gar kein Ziel, sondern nur ein Grundsatz, und ihre Entscheidung wäre ermessensfehlerhaft? Wenn Sie zu einem sicheren Ergebnis kommen wollen, dann frage ich Sie, ob Sie wirklich sicher sind, dass die Formulierung des Ziels eines Nachtflugverbots der sicherste Weg ist, auf dem Sie zu einem Nachtflugverbot kommen.

Herr Prof. **Dr. Hermes**: Sie fragen mich wirklich sehr präzise. Ich habe bereits vorhin mit Herrn Hendl über dieses Problem gesprochen. Was ist das Risiko? Wenn wir jetzt in den LEP ein Nachtflugverbot hineinschreiben, dann sind wir, was die Abwägung im LEP angeht, auf der sicheren Seite. Jetzt kommt die Planfeststellung und nimmt den Standort, der im LEP vorgesehen ist, und das Nachtflugverbot. Nun sagt aber das Bundesverwaltungsgericht oder der VGH, so präzise hättet ihr das Nachtflugverbot im LEP nicht formulieren dürfen. Dann rutscht sozusagen der Planfeststellungsbehörde die eine Hälfte ihres Standbeins weg und sie setzt sich dem Vorwurf aus, abwägungsfehlerhaft gehandelt zu haben. Wenn Sie mich als Rechtsberater der Planfeststellungsbehörde fragen würden, dann würde ich Folgendes vorschlagen: Wir schreiben in den Planfeststellungsbeschluss eine Abwägungsbegründung, die nicht nur sagt, das Nachtflugverbot steht schon im LEP, also übernehmen wir das, sondern wir machen eine kurze Einleitung und schreiben darüber, es ist, wie bereits in der Landtagsanhörung diskutiert, schwierig, ob der LEP überhaupt so weit gehen durfte. Jetzt machen wir in der Planfeststellung das Ganze ganz genau nach und kommen zu demselben Ergebnis. Wenn wir zu einem anderen Ergebnis kommen, dann haben wir ein Problem. Dabei bleibt es.

Abg. **Lothar Klemm**: Wenn Sie mit diese Argumentation argumentieren, dann müsste die Planfeststellungsbehörde aber nach Ihrer Auffassung einigermaßen logisch nachprüfbar sagen können: Ich bin nicht unbedingt an dieses Ziel gebunden, ich könnte auch zu einer anderen Entscheidung kommen. Was ist dann der Unterschied zu der Sicherheit, für die Sie hier eintreten?

Herr Prof. **Dr. Hermes**: Der Unterschied zu meinem Konzept ist, dass nach dem vorliegenden LEP-Entwurf die Planfeststellungsbehörde frei ist. Das Ergebnis ist offen.

(Abg. Lothar Klemm: Nach Ihrer Hilfsargumentation haben Sie sie auch frei gemacht!)

– Meine Hilfsargumentation lautet: Die Planfeststellungsbehörde macht eine Eventualerwägung, eine Hilfsbegründung.

(Abg. Lothar Klemm: Was heißt „hilfsweise“?)

– „Hilfsweise“ heißt, sie führt eine eigene Abwägungsprüfung durch, ob sie zu einem Nachtflugverbot kommt. Wenn sie nach dieser hilfseigenen Abwägung nicht zu einem Nachtflugverbot kommt, dann muss sie den Antrag ablehnen, weil dann nämlich gar nichts geht. Dann sind die Voraussetzungen, die im LEP zugrunde gelegt worden sind, weg und damit stürzt das ganze Gebäude zusammen. Die Hoffnung kann nur lauten – viele hier im Raum sind sich sicher –, dass die Planfeststellungsbehörde auch aufgrund eigener Abwägungsentscheidung zu demselben Nachtflugverbot wie im LEP-Entwurf kommt. Wenn das so ist, dann haben wir eine Situation, in der alles in Ordnung ist. Aber wer weiß das? Wissen Sie das? Ich habe nur den LEP vor mir. Nur darüber kann ich sichere Aussagen machen. Dem sollen Sie nun zustimmen. Was im Planfeststellungsbeschluss steht, das wissen Sie und ich nicht. Das weiß niemand von uns. Das liegt nämlich erst in der Zukunft.

Vorsitzender: Ich sehe, dass es keine weiteren Fragen mehr gibt. Dann können wir diesen Fragenkomplex mit Ihnen, Herr Prof. Hermes, abschließen.

Ich bitte nun Herrn Prof. Stürer, seine konträre Auffassung zu diesem Sachverhalt dazulegen.

Herr Prof. **Dr. Stürer**: Wir sind ja bei der Fragestellung, wie man sichere Landesentwicklungspläne und sichere Planfeststellungsbeschlüsse macht. Die erste These lautet nach wie vor: Sie sollten im Landesentwicklungsplan kein Ziel formulieren, weil das Probleme geben kann. Darin sind wir uns einig.

Eine Frage lautet, was der Planfeststeller macht. Er ist zunächst einmal frei und nur an das Gesetz und an Ihren Grundsatz gebunden. Allerdings gibt es eine gewisse Verknüpfung, und zwar durch die Begründung der landesplanerischen Entscheidung. Wenn der Planfeststeller zu einem Ergebnis käme, das die Grundlagen der landesplanerischen Entscheidung infrage stellen würde, dann gäbe es ein Problem und dann müsste die Standortentscheidung noch einmal durch die Hand gehen. Das heißt, kommt der

Planfeststeller zu dem Ergebnis eines völligen Nachtflugverbots im Sinne der Grundannahmen, dann haben wir bei dieser Lösung kein Problem. Deswegen empfehle ich diese Lösung. Weicht der Planfeststeller davon ab, indem er für Notfälle, für verspätet ankommende Flugzeuge oder in sonstigen Fällen mehr oder weniger häufig Ausnahmen gestattet, dann würde der Planfeststeller vor der Frage stehen, wie das mit der Standortentscheidung aussieht und welche Folgen diese Regelung in der Planfeststellung für die vorher getroffene Entscheidung der Planfeststellung hat. Diese Frage ist schon mehrfach in mündlichen Verhandlungen beim Bundesverwaltungsgericht aufgekomen und wird auch in der schriftlichen Urteilsbegründung im Fall Schönefeld behandelt. Es kann dann sein, dass eine Divergenz zwischen den Grundannahmen der landesplanerischen Entscheidung und dem Planfeststellungsbeschluss bestünde. Wenn das so ist, dann müsste trotz der Standortentscheidung in der Landesplanung dieser Standort abgelehnt werden. Es käme also dann für den Planfeststeller darauf an, zu fragen, welche Bindungen sich aus der landesplanerischen Entscheidung für mein konkretes Handeln ergeben. Bin ich etwa über das allgemeine Gebot, dass sich aus dem § 29b Luftverkehrsgesetz ergibt, noch stärker an ein Nachtflugverbot gebunden, weil die Grundlagen so wären?

Das führt dann zu der Frage, von welchen Grundlagen die Landesplanung ausgegangen ist. Sie haben zwar vorne die Grundlagen stehen, aber an keiner anderen Stelle steht etwas vom Nachtflugverbot, sondern es ist nur von Einschränkungen in der Nacht die Rede. Das hört sich schon anders an. Das heißt, die Frage wäre, ob das, wenn in einem mehr oder weniger großen Umfang in der Planfeststellung das Nachtflugverbot durchlöchert wäre, überhaupt etwas mit der Auswahlentscheidung zu tun hat. Bei der Auswahlentscheidung kommt es nämlich voraussichtlich auf andere Fragen an. Das sind alles Ceteris-paribus-Überlegungen, die sich natürlich an anderen Standorten auch stellen. Man hat ja nicht hier ein Nachtflugverbot und dort ein freies Fliegen in der Nacht abgewogen, sondern man hat diesen Punkt sozusagen als politische Wertung für alle Standorte gleich genommen. Wenn der jetzt so nicht halten würde in der Planfeststellung, dann würde sich für den Planfeststeller die Frage stellen, ob die landesplanerische Entscheidung anders zu sehen ist, wenn ich an dieser Stelle nicht von dieser Voraussetzung ausgehe.

Da müsste man dann eigentlich in die Abwägungsentscheidung hineingehen. Es könnte so sein, dass trotz dieser Grundannahmen, die zunächst einmal etwas plakativ aufgestellt werden, am Ende die eigentliche Auswahlentscheidung von dieser Frage gar nicht abhängt, sondern das eine allgemeine politische Erklärung wäre, wie man sich verhielte.

Es gibt also eine „sichere“ Lösung, soweit man das überhaupt sagen kann, nämlich: Sie lassen es in der Landesplanung so, wie es ist. Der Planfeststeller hat dann kein Problem, wenn er diesen Grundlagen ohne Einschränkungen folgt. Folgt er ihnen nicht, muss er noch einmal Ihre Entscheidung in die Hand nehmen. Aber dieser Weg erscheint mir sehr viel sicherer, als zunächst einmal ein Ziel hineinzuschreiben, von dem man überhaupt nicht weiß, ob es eines ist und ob es die Hürden der Gerichtsbarkeit überstehen wird.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Ich frage deshalb nach, weil es für uns eine ganz wichtige Grundlage ist. Ist Ihnen bewusst – das hat die Mehrheit dieses Hauses beschlossen,

der Ministerpräsident x-mal verkündet und ist in der Sache sicherlich unbestritten –, dass Ausbau untrennbar mit dem Nachtflugverbot verknüpft worden ist? Mit Ausbau meine ich die Northwest-Bahn, und mit dem Nachtflugverbot ist das gemeint, was die Fraport beantragt hat. Dass ich persönlich das nicht für ein Nachtflugverbot halte, ist ein anderer Schauplatz, über den wir jetzt nicht gehen müssen. Da sind natürlich Ausnahmen und Notfälle drin. Das ist gar nicht strittig. Vor dem Hintergrund habe ich eine Verständnisfrage an Sie, und zwar sozusagen in Kontroverse zu Herrn Prof. Hermes. Sie raten dazu, es so zu lassen, wie es jetzt ist, nämlich Nachtflugverbot als Grundsatz und genauer Standort des Ausbaus als Ziel verpflichtend vorgeben. Herr Hermes sagt, beides ist gleichwertig ein Ziel. Die Planfeststellungsbehörde bekommt dann ein Problem, wenn sie feststellt, dass das mit dem Nachtflugverbot so nicht klappt und der Standort vor dem Hintergrund nicht so ganz richtig ist. Ist es dann nicht richtig, die Selbstbindung zu haben, auch vor dem Hintergrund der Historie des gesamten Problems in der Region, also zu sagen, das fällt mir dann um, wenn ich das Nachtflugverbot nicht mehr mache, weil ich es als Ziel drinstehen habe, als wenn ich hier jetzt in dieser Phase der Auseinandersetzung eine höhere Beliebigkeit dort hineinschreibe, indem ich sage, es ist nur ein Grundsatz, unter dem Aspekt, dass ich den politischen Willen, der ja die Mehrheitsmeinung hier ist, tatsächlich in eine Form bringen will, dass ich soweit wie möglich eine rechtliche Absicherung genau dieses politischen Willens bekomme?

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Der Verzicht auf eine Zielvorgabe in der Landesplanung ist nach meinem Dafürhalten ein sicherer Weg, weil man nicht die Frage zu besprechen hat, ob die Landesplanung überhaupt eine Zielvorgabe in diesem Sinne vorgeben kann. Denn es ist ja immerhin von allen Diskutierenden vom Podium aus gesagt worden, dass es nicht ganz so ohne ist. Es kann also durchaus sein, dass das Bundesverwaltungsgericht das nicht mitmacht. Das haben ja selbst die Befürworter einer solchen Lösung eingeräumt.

Durch die Begründung der Auswahlentscheidung haben Sie natürlich zusätzliche Sicherungen, die einen entsprechenden Prüfungsauftrag auch an die Planfeststellung erteilen. Die Planfeststellung muss sich nämlich auf der einen Seite mit dem allgemeinen Vorrang der Nachtruhe befassen und auf der anderen Seite fragen, ob es, wenn sie jetzt zu einer Durchlöcherung dieses Prinzips kommt, Schwierigkeiten gibt, was die Standortentscheidung angeht. Das muss die Planfeststellungsbehörde abprüfen. Da kommt es dann darauf an, was Grundlage der landesplanerischen Entscheidung ist. Da kann es ja durchaus unterschiedliche Auffassungen geben. Die reichen bis zur festen Bindung einerseits. Andererseits kann man sagen, das spielt für die Standortentscheidung überhaupt keine Rolle, weil nämlich diese Position in allen Bereichen gleich ist. Das heißt, es müsste dann noch einmal in die Grundsatzentscheidung hinein.

Das Bundesverwaltungsgericht sieht das wohl auch so, dass, wenn sich in der Planfeststellung gravierende Abweichungen von den Annahmen in der Landesplanung ergeben würden, dann natürlich die landesplanerische Entscheidung noch einmal durch die Hand gehen und gefragt werden muss, ob die auch unter gewissen veränderten Umständen gilt. Die Landesplanung – das muss man auch sehen – ist nur auf ein grobes Raster eingerichtet. Sie ist wohl auch gar nicht so zu verstehen, dass hier schon Nägel mit Köpfen gemacht werden. Das sagt auch das Bundesverwaltungsgericht bezüglich Schönefeld und hat die landesplanerischen Entscheidungen zum Teil etwas zurückgenommen, indem man sagt, das haben die wohl alles gar nicht so stringent ge-

meint. Die Frage einer Sicherung haben Sie jedenfalls in der Planfeststellung. Es ist völlig klar – da stimme ich meinem Vorredner zu –, wenn sich herausstellen sollte, dass hier die wesentlichen Grundlagen der landesplanerischen Entscheidung in der Planfeststellung umgedreht werden und damit die Grundlagen entfallen und bei anderen Grundlagen die Dinge völlig anders aussehen, dann würde natürlich wegen dieser Divergenz zwischen landesplanerischen Grundlagen, dem Abwägungsgebot und der Planfeststellungsentscheidung ein Problem sein und das zur Unwirksamkeit des Planfeststellungsbeschluss führen.

Die Frage ist aber, was zur Begründung drinsteht, von welchen Annahmen man ausgegangen ist bzw. welche Annahmen für die Standortentscheidungen ausschlaggebend gewesen sind. Da gibt es ja wahrscheinlich zwischen 0 und 100 Variationsmöglichkeiten eines gewissen Flugs in der Nacht, der aber dann relativ beschränkt sein müsste und könnte, weil das ja das Gesetz so hergibt. Diese Frage, ob und welche Ausnahmen im Konkreten – das fängt mit Notflügen in der Nacht an und hört vielleicht mit Verspätungen oder anderen Fällen auf –, müsste in der Planfeststellung geklärt werden. In dem Moment, wo die Grundlagen betroffen sind – darin stimmen wir völlig überein –, hat natürlich der Planfeststeller ein Problem.

Abg. **Dieter Posch**: Herr Kollege Kaufmann hat auf einen Sachverhalt hingewiesen, den man meines Erachtens so nicht im Raum stehen lassen kann. Ich habe vorhin davon gesprochen, dass im Landesentwicklungsplan diese Bedingung im Rechtssinne nicht gegeben ist. Der Ministerpräsident und der zuständige Minister haben mehrfach darauf hingewiesen, dass die Entscheidung über ein Nachtflugverbot am Ende des Planfeststellungsverfahrens, also am Ende des Abwägungsprozesses, getroffen wird. Ich bin der Auffassung, dass diese Erklärung mehr rechtliche Bedeutung hat als eine politische Absichtserklärung. Vom Verfahren ist nämlich damit klargestellt worden, dass die Entscheidung über das Nachtflugverbot erst im Planfeststellungsverfahren und nach einer umfassenden Abwägung getroffen wird. Es ist also falsch, wenn man durch die Hinweise auf die politischen Aussagen den Eindruck erweckt, dass dies rechtlich verbindliche Zusagen in der Weise sind, dass die Entscheidung am Anfang stand. Es war immer klar, dass diese Entscheidung erst am Ende stehen kann.

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Herr Posch, die Frage ist, von welchen Annahmen die Landesplanung als entscheidungsrelevant ausgegangen ist und ob es auf bestimmte Annahmen entscheidungsrelevant ankommt. Da können durchaus Annahmen in der Landesplanung eine Grundlage sein, die aber dann letztlich für die Auswahlentscheidung nicht relevant sind, vor allem wenn sich nur kleinere Änderungen ergeben würden. Wenn das natürlich völlig ins Kontor haut, dann würde sich die Frage stellen. Das muss man einmal sorgfältig analysieren. Diesen Prüfauftrag reichen Sie damit auch an die Planfeststellung weiter. Das ist völlig klar.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Vorsitzender, ich möchte jetzt nicht auf Herrn Posch eingehen, denn wir diskutieren heute nicht untereinander, sondern wir hören heute an. Ich bitte, damit einverstanden zu sein, dass wir jetzt noch einmal – ein weiteres Mal möchte ich das nicht fordern – Herrn Hermes zu dem hören, was Herr Stüer gesagt hat. Wir haben das dann alles im Protokoll, sodass wir das hinterher analysieren können.

Ich möchte das nicht beliebig weitertreiben; es ist mein letzter Wunsch, eine Gegenausage oder Stellungnahme dazu zu hören.

Herr Prof. **Dr. Hermes**: Ich hoffe, wir Juristen liefern Ihnen nicht das Spiel, fünf Juristen, fünf Meinungen. Herr Stüer und ich sind nicht so weit auseinander.

Herr Stüer sagt, wenn wir den LEP so lassen, wie er jetzt vorliegt, dann sind wir auf der sicheren Seite, weil die Gefahr besteht, dass das Bundesverwaltungsgericht mit seiner Begrenzung der Landesplanung gegenüber der Fachplanung wirklich so streng zu verstehen ist, wie es in manchen Sätzen in der Schönefeld-Entscheidung klingt. Auf diese sichere Seite will sich Herr Stüer schlagen. Ich sage, es gibt außer dieser Gefahr, zu sehr in die Planfeststellung hinein zu regieren, noch eine zweite Gefahr, nämlich einen LEP zu machen, der Schlagseite hat. Er sagt nämlich, es geht um einen LEP, der zwei wesentliche Fragen hat, nämlich Nachtflugverbot oder Betriebsbeschränkungen und Standort. Das eine legt er verbindlich als Ziel fest, nämlich den Standort, während er das Nachtflugverbot auf später verschiebt. Wie ich der Debatte hier entnehme, gibt es im Hessischen Landtag keine völlige politische Einstimmigkeit darüber, dass das bereits jetzt entschieden sein soll, sondern es gibt Stimmen, die sagen, darüber entscheiden wir später. Aus dieser Schlagseite kann rechtlich das Problem resultieren, dass die Gerichte sagen: In der Abwägung habt ihr Standort und Nachtflugverbot eng verknüpft und das gemeinsam in die Abwägung hineingestellt, habt aber im Ergebnis nur das eine verbindlich gemacht und das andere auf die Planfeststellung verschoben und daraus einen Abwägungsfehler konstruiert. – Das ist das Risiko, das ich sehe und das zu dem Risiko, das Herr Stüer richtig – von mir bestätigt – analysiert hat, hinzutritt. Damit befinden Sie sich in einer schwierigen Situation. Das ist nicht zu bestreiten.

Abg. **Michael Boddenberg**: In dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ist an mehreren Stellen die Frage des Kontextes zwischen Landesplanung und Planfeststellungsbeschluss aufgerufen. Dort finde ich Worte wie „maßgebliche Dinge sind umgesetzt“. Darüber hinaus steht dort etwas, womit ich juristisch nichts anfangen kann, nämlich „Grundgerüst sei umgesetzt“. Sie selbst haben eben davon gesprochen, es dürfen keine signifikanten Änderungen sein vor dem Hintergrund der Kapazitäten, über die wir dort reden, also schon heute mit 1.200 und in der Folge mit 1.300, 1.400 Flugbewegungen pro Tag. Was verstehen Sie unter signifikanten Änderungen zwischen Planfeststellungsbeschluss und dem, was wir hier festschreiben wollen?

Herr Prof. **Dr. Hermes**: Eine abstrakte Grenze lässt sich nur schwer definieren. Meine Antwort lautet: Ich muss zunächst in die Landesplanung hineingucken und fragen, womit die gerechnet haben, was die abgewogen haben. Wenn die Landesplanung sehr präzise Zahlen zugrunde gelegt hat und dementsprechend in der Lage war, wie es offenbar im Fall Frankfurt für erforderlich gehalten wurde, die Isophonen sehr präzise zu zeichnen, um zu wissen, wie es z. B. in Bergen-Enkheim aussieht, wie weit man dort in Zukunft noch bauen darf - – Das hat man für erforderlich gehalten. Ich würde das auch landesplanerisch für erforderlich halten, dass man so detailliert hineingeht. Wenn man einen modernen internationalen Verkehrsflughafen so nahe an bestehende Bebauung heranrückt, dann muss man sehr genau rechnen, genaue Isophonen zeichnen. „Signifikante Abweichungen“ heißt dann alles das, was diese Lärmbelastung, die errechnet,

zeichnerisch dargestellt und durch Gutachten bestätigt wurde, verändert. Wenn ich Richter wäre, würde ich mich mit den Richterkollegen zusammensetzen – so machen die das in Berlin auch – und versuchen, einen vernünftigen Wert zu bilden. Den kann ich Ihnen jetzt nicht nennen. Die werden gemessen an der Gesamtbelastung Frankfurts, in Hektar oder betroffene Personen, Flächen ausgedrückt, eine Zahl greifen und sagen: Jetzt sieht man, dass die Planfeststellung etwas anderes gemacht hat, als die Landesplanung vorausgesetzt hat, und das machen wir dann nicht mehr mit. Wie diese Grenze genau zu definieren ist, kann ich Ihnen nicht sagen. Ich würde als Jurist „signifikant“ oder „nicht unwesentlich“ sagen.

Vorsitzender: Wir sind am Ende dieses Komplexes. Gibt es jemanden, der zum Tagesordnungspunkt 1 als Anzuhörender eingeladen wurde und nicht zu Wort gekommen ist? – Das ist nicht der Fall. Dann darf ich die heutige Session beenden, Ihnen einen guten Heimweg wünschen und Sie bitten, morgen früh um 9 Uhr wieder zu uns zu kommen. Wir machen dann mit Tagesordnungspunkt 3 weiter.

Wiesbaden, 6. März 2007

Für die Protokollierung:

Der Vorsitzende:

Heike Schnier

Clemens Reif

Rhein-Main-Institut

Arbeitsplatzprognosen und Strukturwandel im Luftverkehr

*Hessischer Landtag: Anhörung zur Änderung des
Landesentwicklungsplanes
Wiesbaden, 13. Feb. 2007*

Prof. Dr. Martin Führ, h_da/RMI

Gliederung

1. Passagierzahlen (real) und Prognosen
2. Phänomene des Strukturwandels
3. Szenarien
4. Fazit

1. Passagierzahlen am Flughafen Frankfurt in Millionen

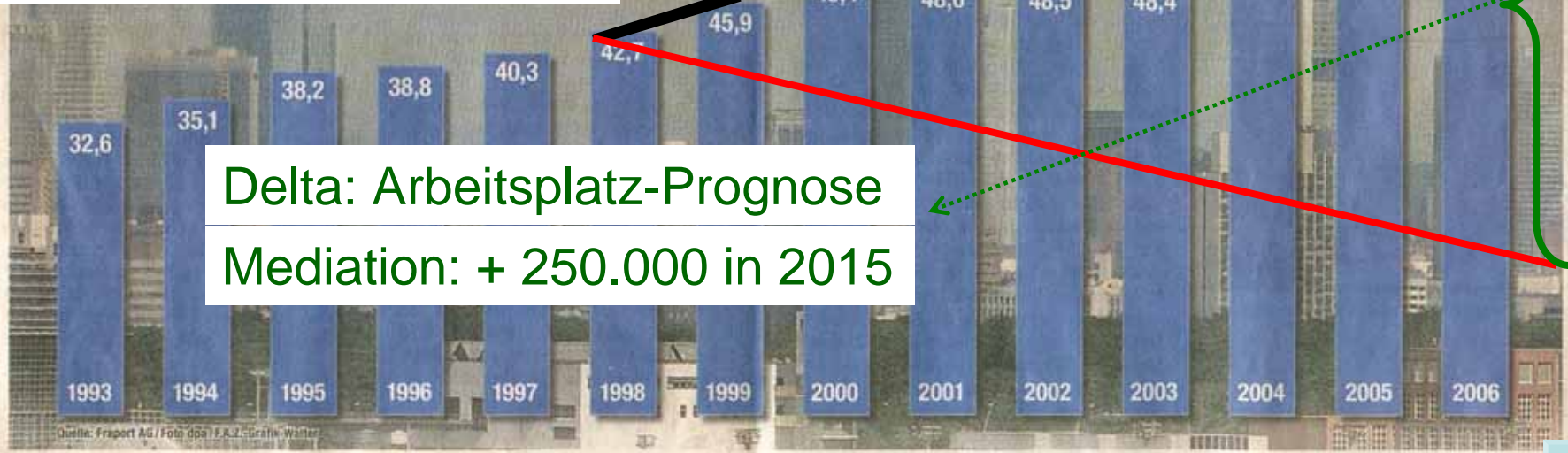


Intraplan(G8), 30. 6. 2004
für 2005: 56,3 (real 52,2)
Wachstum fünffach überschätzt

2010: 70,7

Mediation (2000):
Steigerung +4-5%/Jahr

Delta: Arbeitsplatz-Prognose
Mediation: + 250.000 in 2015



Und wieder ein Rekordjahr am Frankfurter Flughafen

Im gerade abgelaufenen Jahr hat die | zu steigern, obwohl die Verzögerung des | Angaben zufolge mit 3,8 Millionen Flug- | zent). 73,8 Millionen Fluggäste zählte Fra-



2. Phänomene des Strukturwandels

- Rasante Entwicklung der Billigflieger
- Aufteilung des Marktes in 4 Segmente
 - First-Class und Business,
 - Economy,
 - Billigflieger und
 - Charter

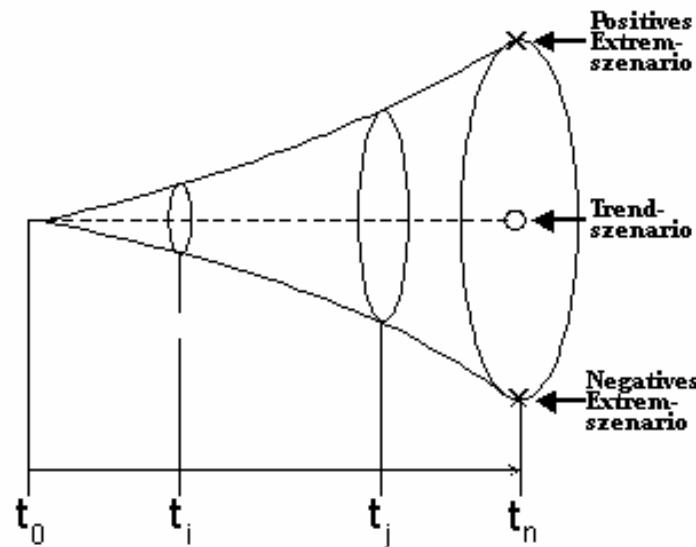
2. Strategien der Fluggesellschaften in Zeiten des Strukturwandels

- **Stellenwert der Hub-Strategie:**
 - Trend geht Richtung Dezentralität und Punkt-zu-Punkt-Verkehr
- **Teilbarkeit der Hub-Funktionen:**
 - Aufteilung der Hub-Funktionen auf Frankfurt und München ist Realität
 - Zürich (nach Swiss-Kauf durch Lufthansa)
 - *BBI (nach Urteil des Bundesverwaltungsgerichts)*

3. Szenario-Technik

Methode:

- fügt isolierte Vorstellungen über zukünftige Veränderungen einzelner Entwicklungsfaktoren
- zu in sich stimmigen Bildern und Modellen zusammen



4. a) Ergebnisse: Szenarien

- öffnen den Blick auf „mögliche Zukünfte“
- zeigen Entwicklungspfade auf in Abhängigkeit von Annahmen
- zeigen Handlungsbedarfe und Handlungsmöglichkeiten
- besonders bei Entscheidungen mit langfristigen Auswirkungen

4. b) Ergebnisse: Prognosen

- Zum Wesen der Prognose gehört, dass sie falsch ist.

Pferdemistprognose 1873:

- „Wenn die Zahl der Pferdeutschen, wie befürchtet werden muss, in gleichem Maße ansteigt, wird spätestens im Jahre 1961 ganz England mit einem Meter Pferdemist bedeckt sein“
- „Die Flughafenbetreiber hatten nach SARS und 9/11 mit einem Wiederanstieg der Passagierzahlen gerechnet und weiter investiert. Stattdessen steht die Luftfahrtindustrie vor einem grundlegenden Umbruch“ (Boston Consulting Group)

Luftverkehrsprognose 2004 (Intraplan):

- Bereits für 2005 (Prognosejahr + 1): Zuwachs um den Faktor 5 überprognostiziert
 - trotz genauer Kenntnis der Randbedingungen am Standort Frankfurt
 - in 2005 keine „Sonderereignisse“ (SARS, 9/11) vorlagen
- Nachbesserungs-Gutachten (Intraplan 2006) verwendet die gleiche Methodik wie in 2004.

8. b) Ergebnisse: Prognosen

- Punkt-Prognosen in Zeiten des Strukturwandels ...
- ... sind zur Planrechtfertigung **untauglich**;
- wer sie gleichwohl anbietet, handelt aus wissenschaftlicher Sicht **unredlich**.

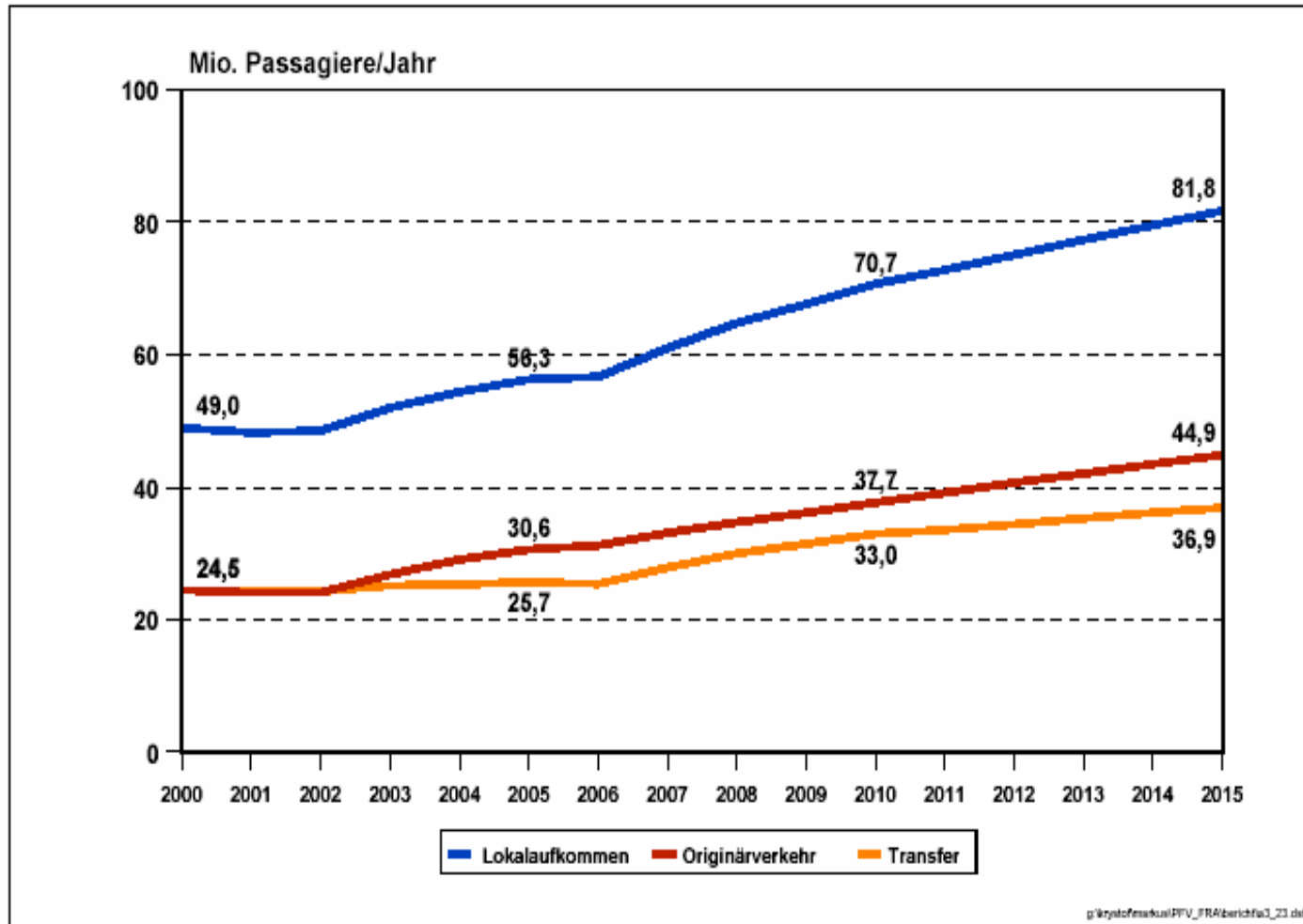
4. c) Ergebnisse: Empfehlung

- Das Rhein-Main-Institut empfiehlt,
 - (1) den LEP nicht – wie in der vorliegenden Fassung geschehen - auf Prognose-Gutachten zu stützen,
 - die vom Vorhabenträger (Fraport) zum Zwecke der Planrechtfertigung in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden und die
 - sich als methodisch defizitär erwiesen haben; sondern stattdessen
 - (2) einen Szenario-Prozess durchzuführen
 - unter Nutzung bereits vorhandener Szenarien,
 - aber aus einer spezifischen regionalen Perspektive
- Szenariofragen:
- Was bedeutet der Strukturwandel für die wichtigsten Kunden von Fraport (Strategien der Airlines)?
 - Welche Konsequenzen hat dies für Fraport?
- Welche Schlussfolgerungen ergeben sich daraus für die Entwicklung der Region?

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Weitere Informationen unter
www.rhein-main-institut.de

Abb. 3-23: Prognosezeitreihe Lokalaufkommen im Passagierverkehr, differenziert nach Originär- und Transferaufkommen



Intraplan 2004, G8, S. 123



Verkehrsreichste sechs Monate: 52,5%

Entspricht in 6 Monaten: 368.025 Fbw.

Entspricht pro Jahr: 736.050 Fbw.

Koordinationseckwert (kw): 126 Fbw/h

Spitzenwert (kw + 25%) 157 Fbw/h

Betriebszeit : 18 Std./Tag

Kalkulation: $K = kw \times bz \times \text{jahr}$

kw: Koordinationseckwert (126 Fbw)

bz: Betriebszeit (18 Stunden)

Jahr: 365 Tage

$K = 126 \text{ fbw} \times 18 \text{ h} \times 365 \text{ tage}$

Ergebnis = 827.820 Fbw/a

Technische Kapazität:

$TK = 157 \times 18 \times 365$

Ergebnis: 1.031.490 Fbw/a

**Davon 90% als technisch
planbare Kapazität**

918.341 Fbw/a

Wir können feststellen, dass die planbare Kapazität des ausgebauten Pistensystems am Flughafen Frankfurt:

Mindestens: 736.050 Fbw/a

und

Maximal: 918.341 Fbw/a

Es ist noch darauf hinzuweisen, dass diese vorsichtige analytische Berechnung mit einer Simulation mit SIM-MOD optimiert werden kann!

Die OL hält dies für nicht nachgewiesen!
Abwägung, RefNr. 31.-31, Seite 372

Hessischer Landtag

Beschäftigungs- und
Standorteffekte des
Flughafenausbaus

Prof. Dr. Friedrich Thießen, Rhein-Main-Institut

Was nutzt ein noch dichteres Flugnetz?

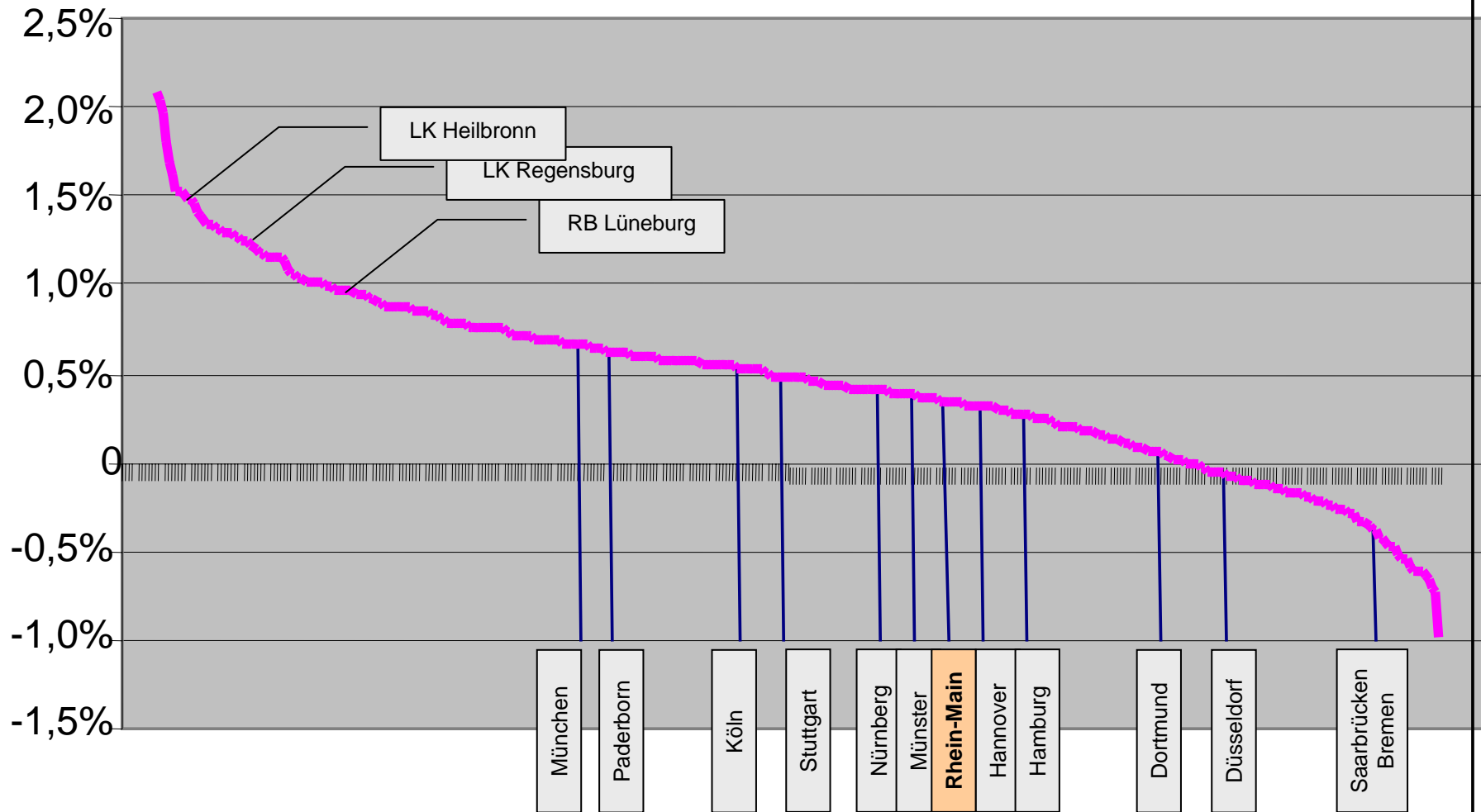
Flugmöglichkeiten von Frankfurt nach Paris zwischen 15.00 und 19.00 Uhr
15.40 Uhr
16.00 Uhr
16.20 Uhr
17.10 Uhr
17.50 Uhr
18.05 Uhr (nur Sa.)
18.25 Uhr
18.30 Uhr

Quelle: Jahn, Troll, Thießen, Der Nutzen großer Flughäfen,
Chemnitz 2005, ISSN 1618-1352

Zuwachs der Zahl der Erwerbstätigen in % p.a.

1992 – 2002

alle westdeutschen Regionen



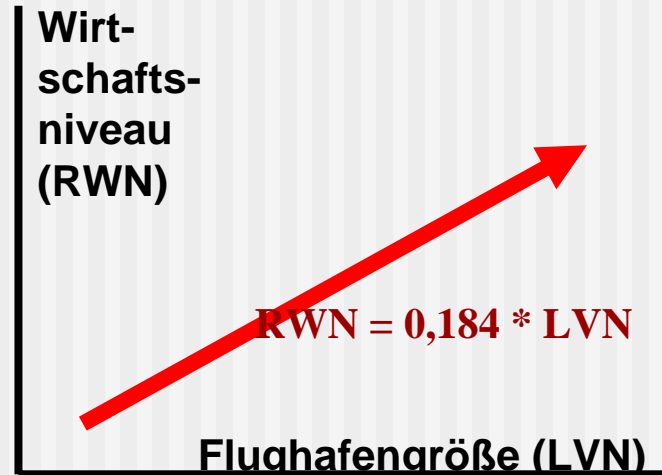
Im Gutachten 19.2 wird folgendermaßen argumentiert:

Ausbau Flughafen Frankfurt Main Institut für Verkehrswissenschaft, Universität Köln
Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren KE-CONSULT, Köln

Tab. 5-10: Wirtschaftsniveau und -dynamik, Luftverkehrsniveau und -dynamik in den Untersuchungsregionen

Untersuchungsregion	Luftverkehrsniveau	Luftverkehrsdynamik	Regionales Wirtschaftsniveau	Regionale Wirtschaftsdynamik	Zeitraum
Greater London	245,0	5,90%	19,7	3,31%	87-96
Ile de France	172,8	3,78%	36,7	4,65%	83-96
Region Frankfurt/Rhein-Main	161,4	4,94%	31,2	4,16%	80-96
Region Amsterdam	114,2	4,84%	9,9	2,37%	83-96
Kopenhagen	81,6	4,33%	50,7	-0,74%	93-99
Region Düsseldorf	66,9	6,10%	11,1	1,80%	83-96
Region Brüssel	66,5	8,09%	36,2	4,59%	83-96
Region Wien	46,2	6,55%	15,1	2,58%	88-98
Hamburg	43,4	3,29%	42,6	2,61%	83-96
Region Stuttgart	30,6	5,95%	8,8	-13,44%	91-98
Region Köln/Bonn	27,3	9,93%	10,3	1,17%	83-96

Quelle: Eurostat, nationale Statistikämter, Statistische Landesämter, Statistiken der Flughafenbetriebsgesellschaften, eigene Berechnungen



Ausbau Flughafen Frankfurt Main Institut für Verkehrswissenschaft, Universität Köln
Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren KE-CONSULT, Köln

1. Wirtschaftsniveau und Niveau der Luftverkehrsanbindung
Der Einfluss der bestehenden Luftverkehrsanbindung einer Region auf die regionale Wirtschaftskraft ist in der folgenden Abbildung dargestellt

Abb. 5-6: Zusammenhang zwischen regionalem Wirtschaftsniveau und Luftverkehrsniveau (Schätzgleichung)

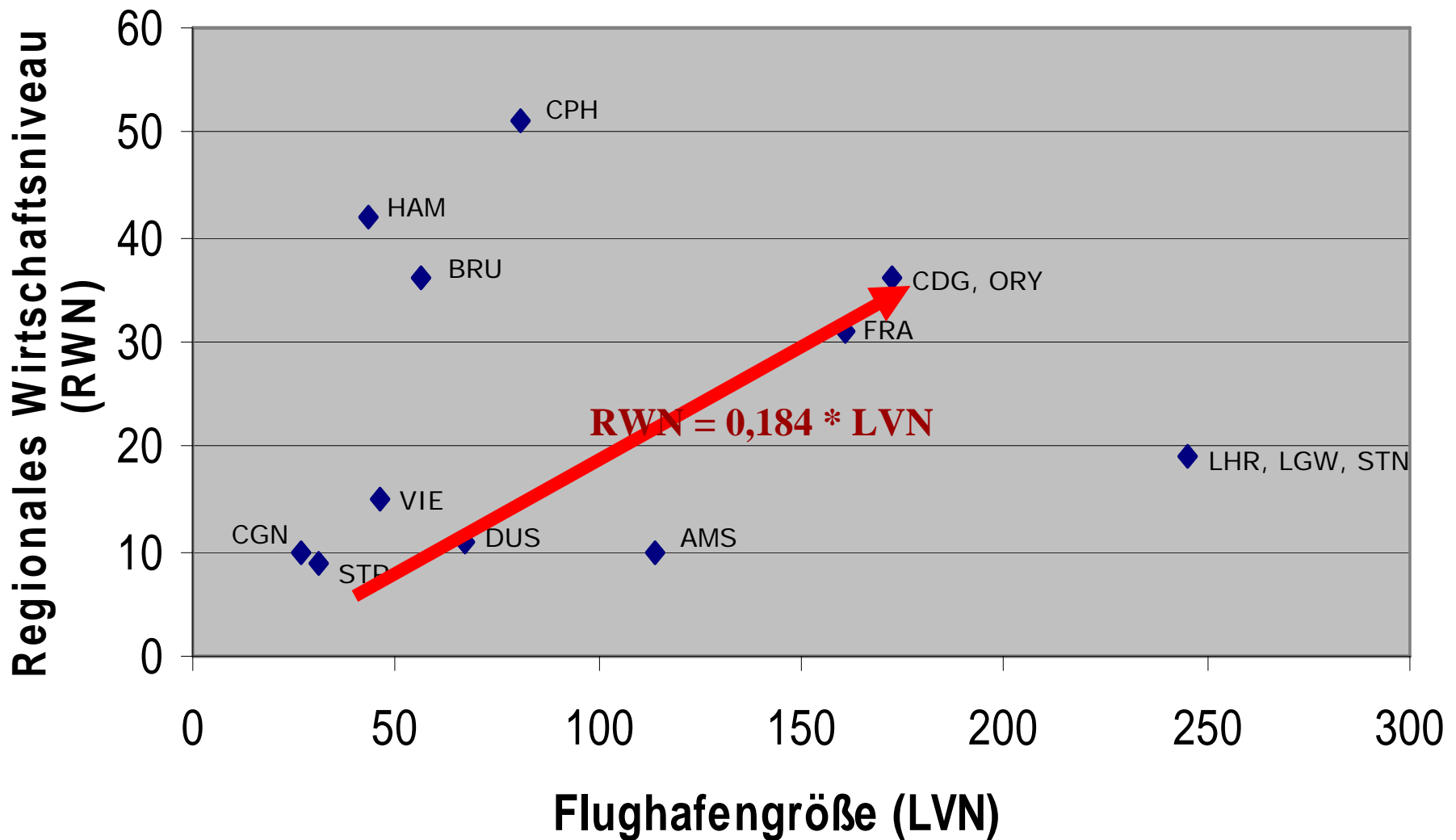
Schätzgleichung	
RWN =	0,184 * LVN
Standardabweichung	0,052
Testparameter	
Bestimmtheitsmaß	0,56
Durbin-Watson	1,87
F	12,51 Sig F 0,00
t	3,54 Sig t 0,00

Quelle: Eigene Berechnungen

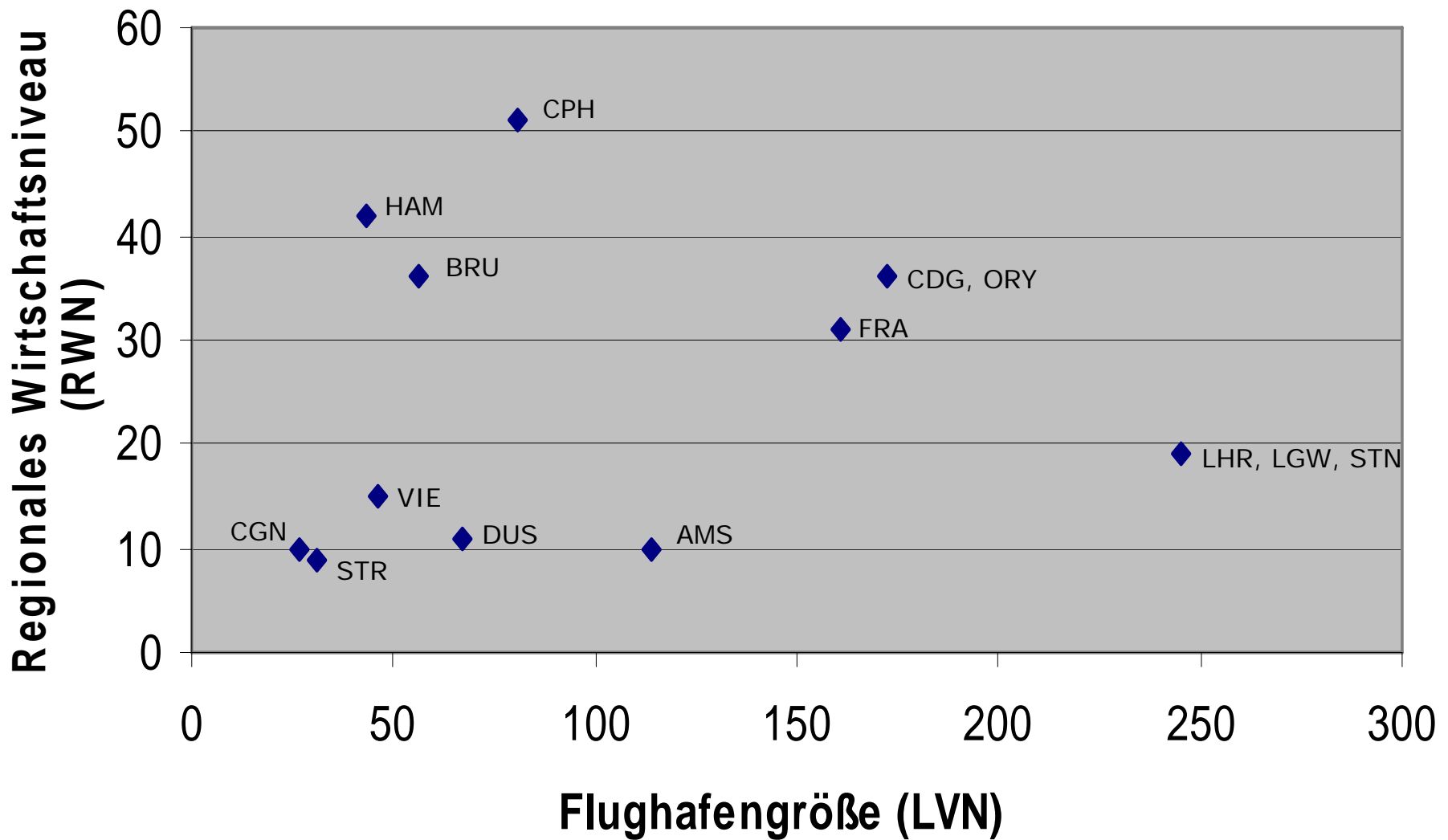
„...Ist damit der Einfluss von Umfang und Qualität der Luftverkehrsanbindung auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung belegt worden.“

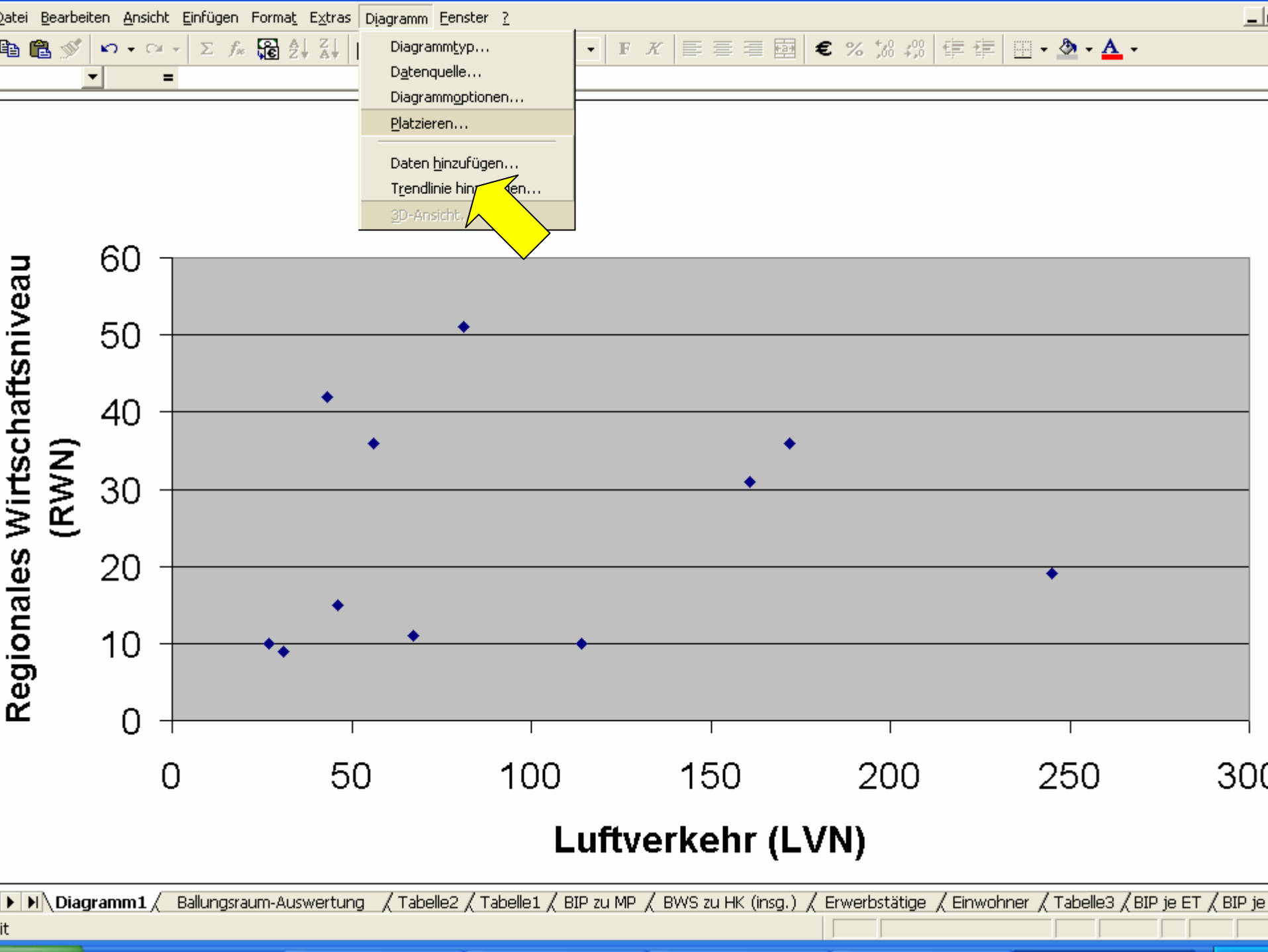
Quelle: G 19.2, S.116

G 19.2 Flughafengröße und Wirtschaftskraft

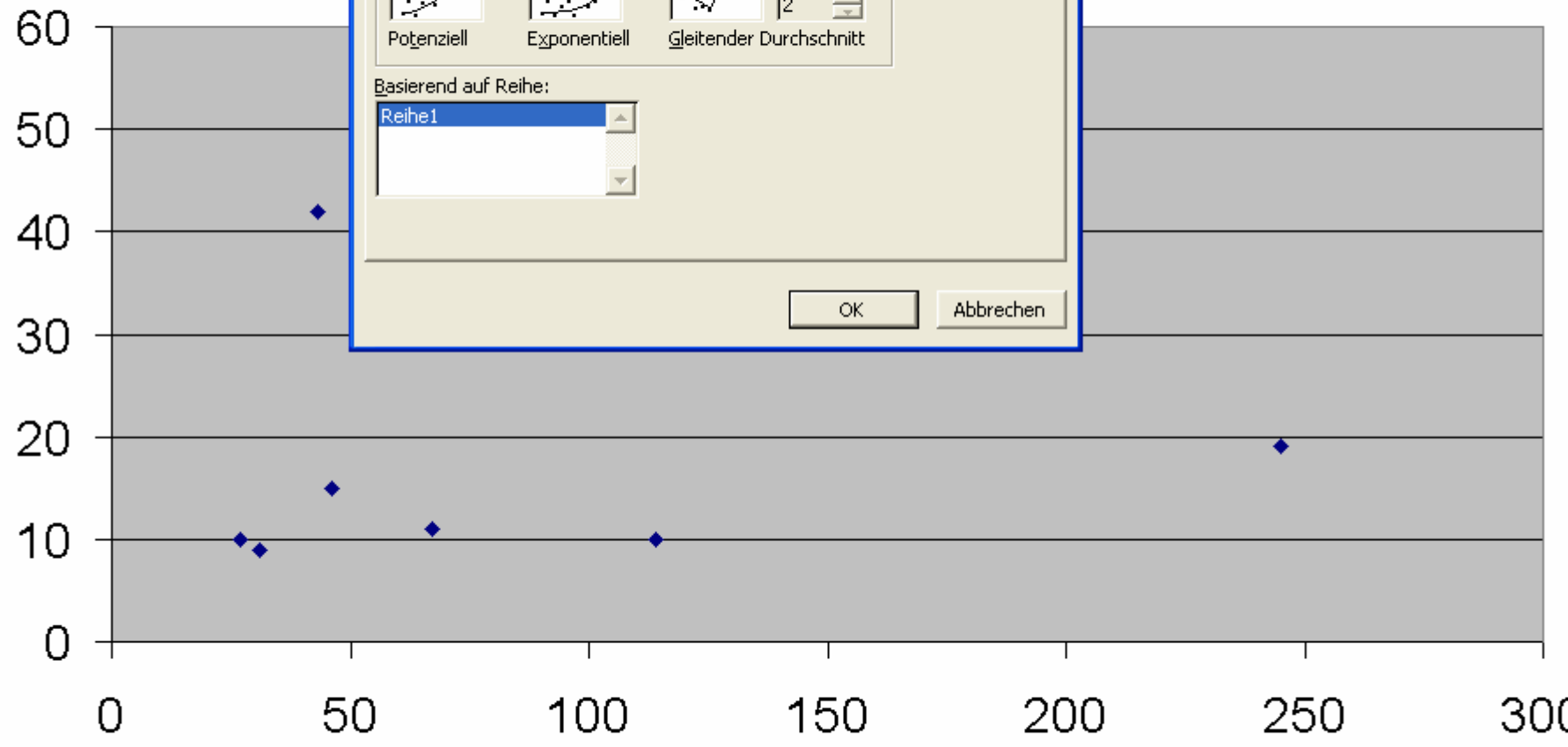


G 19.2 Flughafengröße und Wirtschaftskraft





Regionales Wirtschaftsniveau (RWN)



Typ Optionen

Trend-/Regressionstyp

Linear Logarithmisch Polynomisch

Potenziell Exponentiell Gleitender Durchschnitt

Reihenfolge: 2

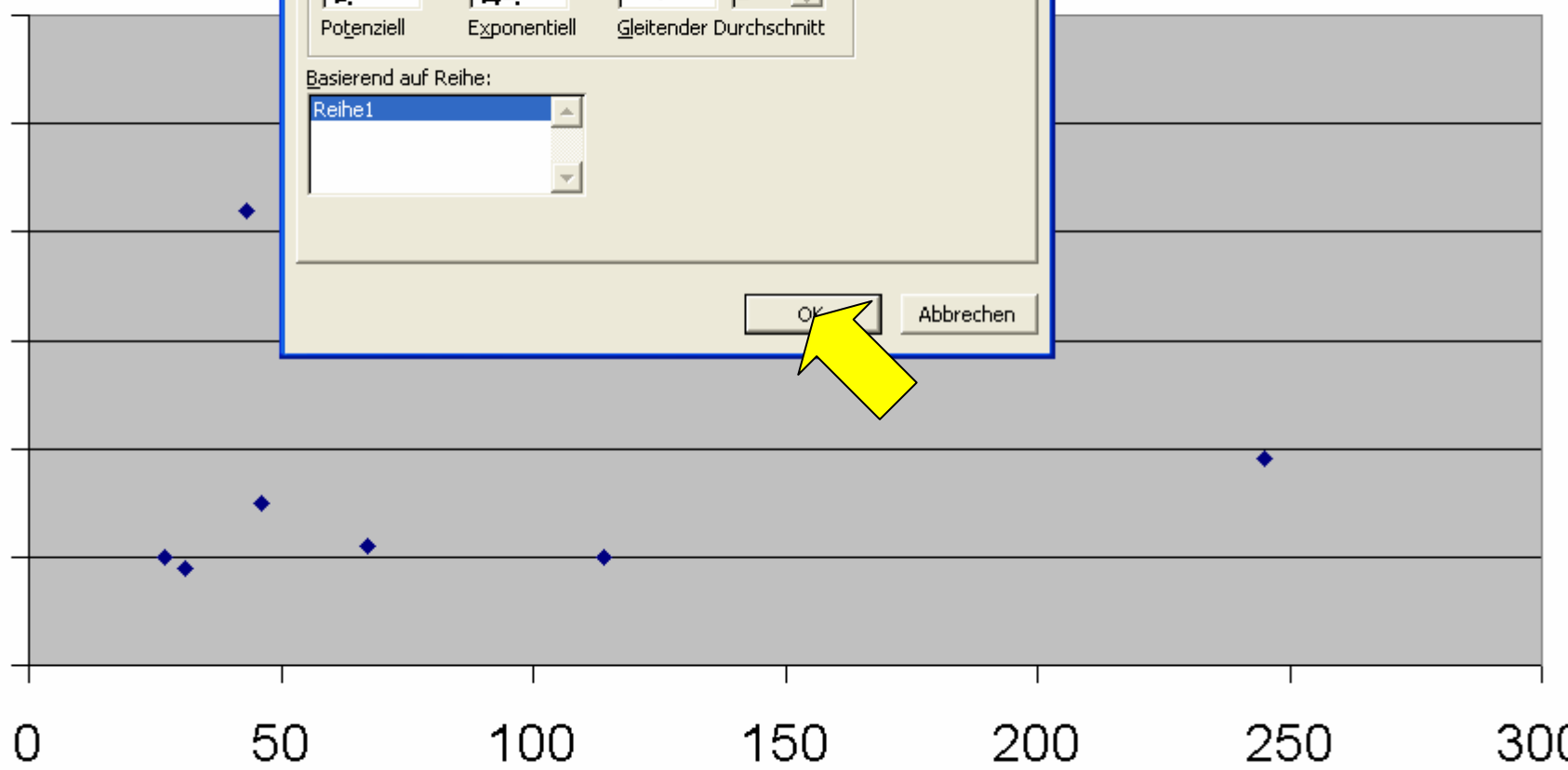
Perioden: 2

Basierend auf Reihe: Reihe1

OK Abbrechen

Regionales Wirtschaftsniveau (RWN)

60
50
40
30
20
10
0



Typ Optionen

Trend-/Regressionstyp

Linear Logarithmisch Polynomisch

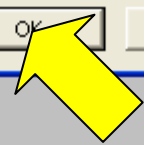
Potenziell Exponentiell Gleitender Durchschnitt

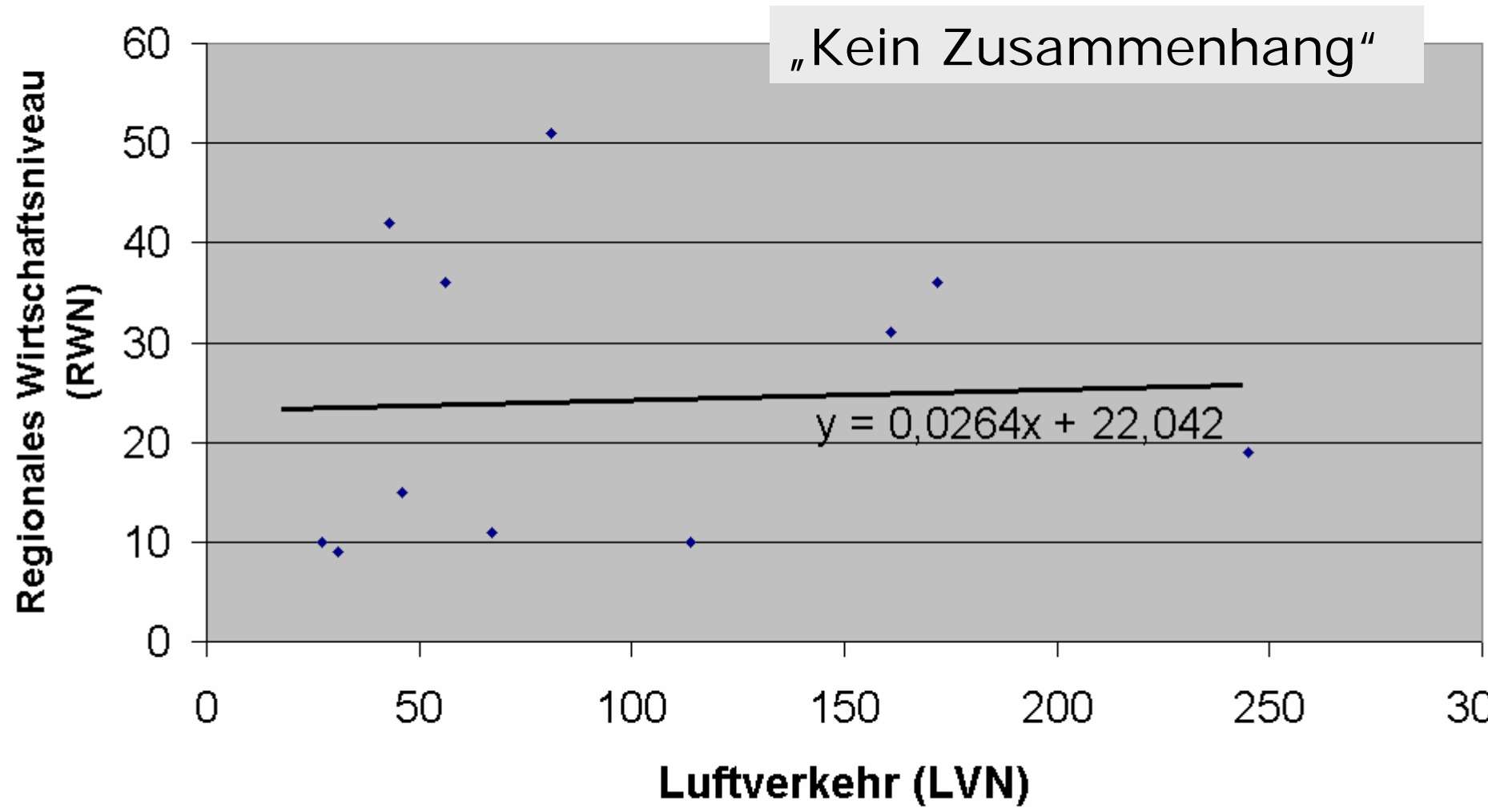
Reihenfolge: 2

Perioden: 2

Basierend auf Reihe: Reihe1

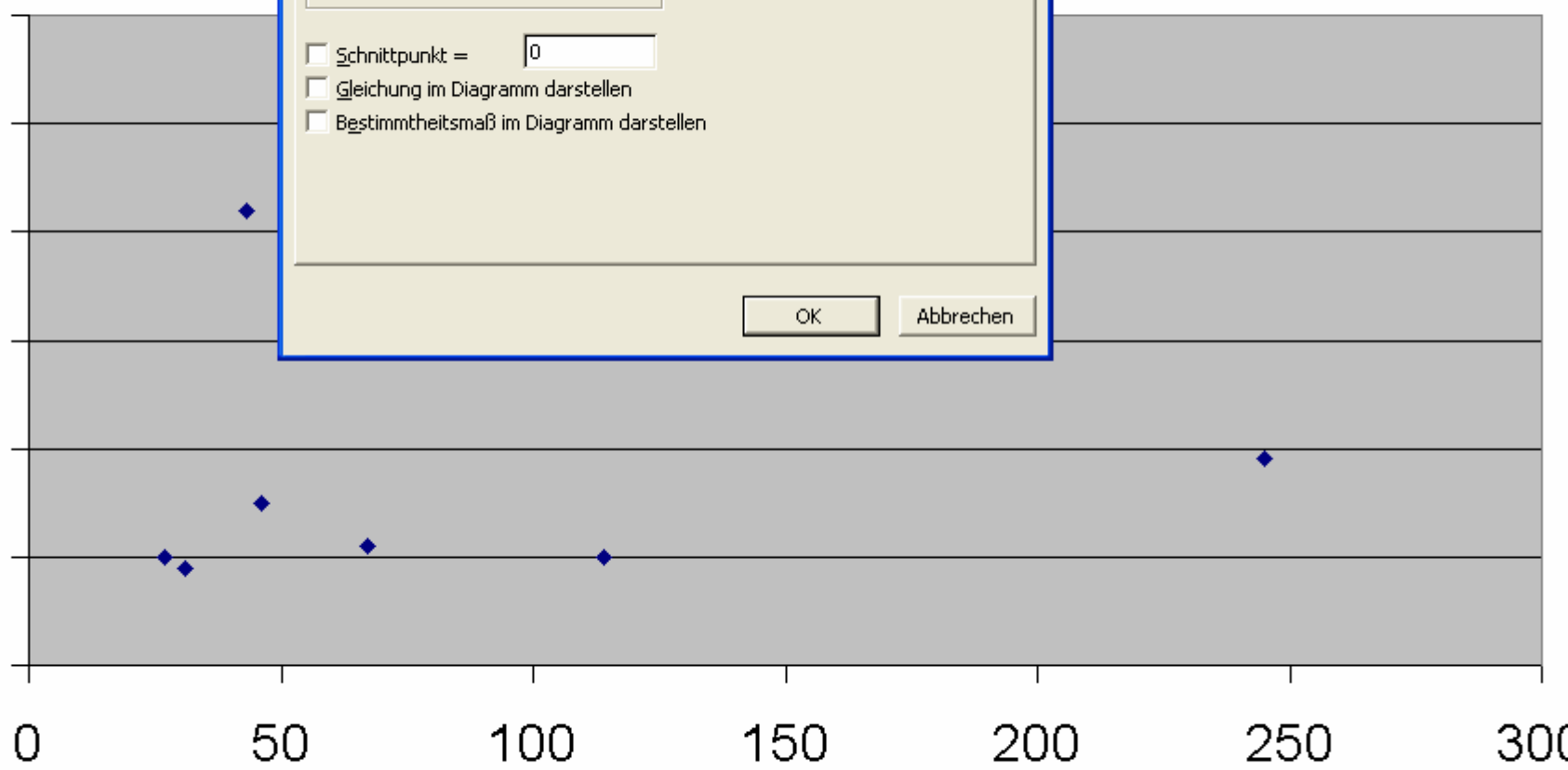
Ok Abbrechen





Regionales Wirtschaftsniveau (RWN)

60
50
40
30
20
10
0



Typ **Optionen**

Name der Trendlinie
 Automatisch:
 Benutzerdefiniert:

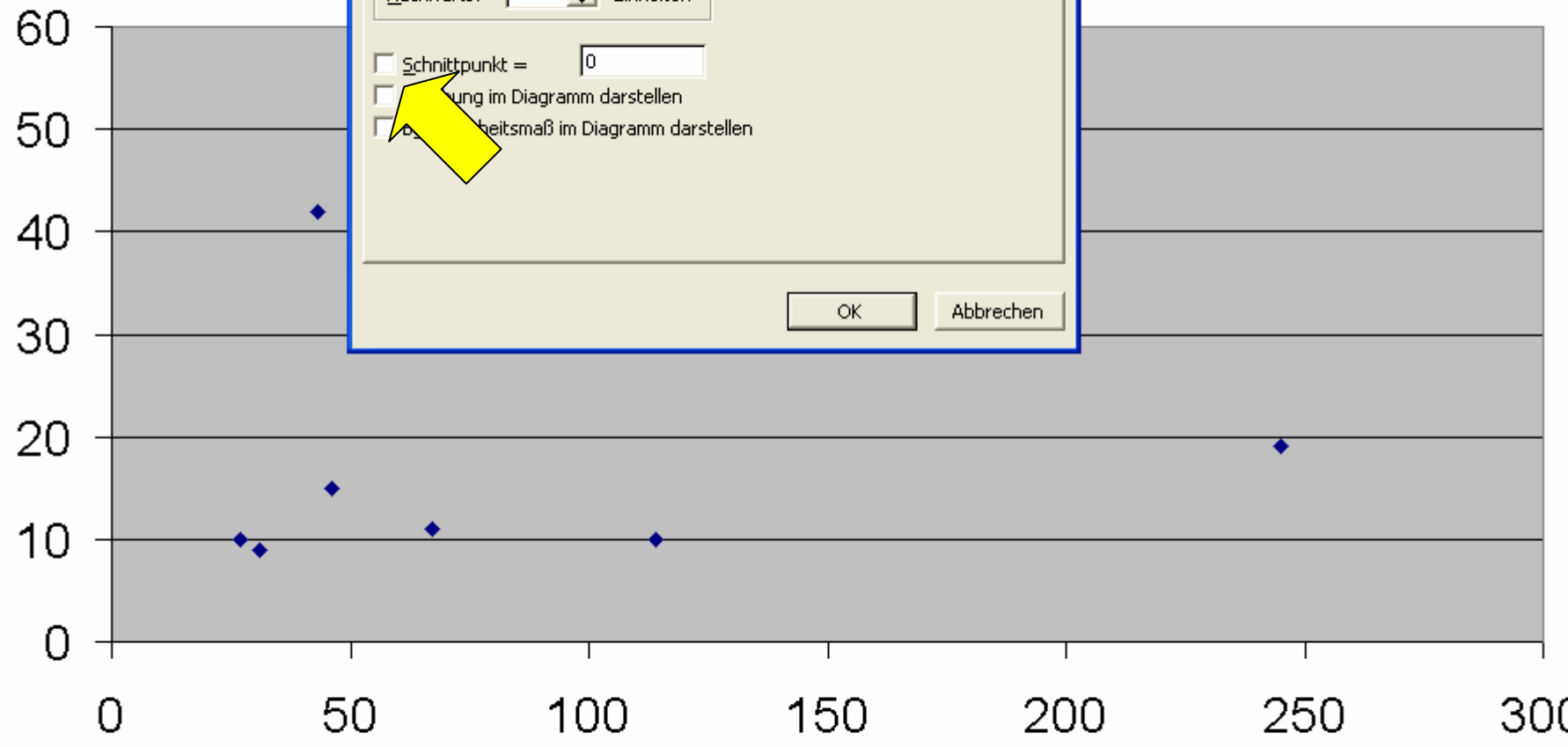
Trend
Vorwärts: Einheiten
Rückwärts: Einheiten

Schnittpunkt =
 Gleichung im Diagramm darstellen
 Bestimmtheitsmaß im Diagramm darstellen

OK Abbrechen

Luftverkehr (LVN)

Regionales Wirtschaftsniveau (RWN)



Typ Optionen

Name der Trendlinie

- Automatisch: Linear (Reihe1)
- Benutzerdefiniert:

Trend

Vorwärts: Einheiten

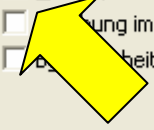
Rückwärts: Einheiten

Schnittpunkt =

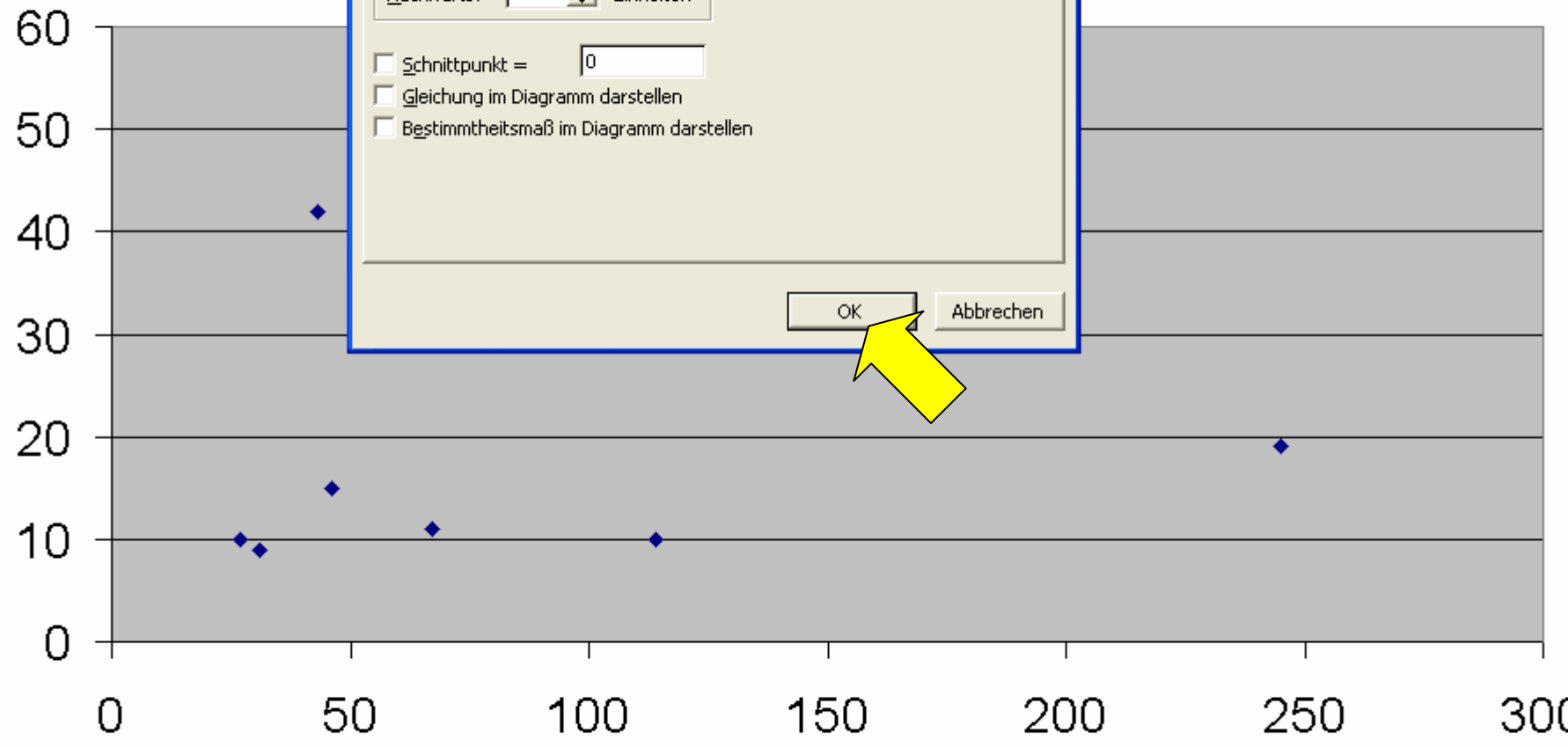
...ung im Diagramm darstellen

...beitsmaß im Diagramm darstellen

OK Abbrechen



Regionales Wirtschaftsniveau (RWN)



Typ: **Optionen**

Name der Trendlinie

- A**utomatisch: Linear (Reihe1)
- B**enutzerdefiniert: _____

Trend

Vorwärts: Einheiten

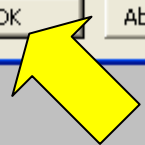
Rückwärts: Einheiten

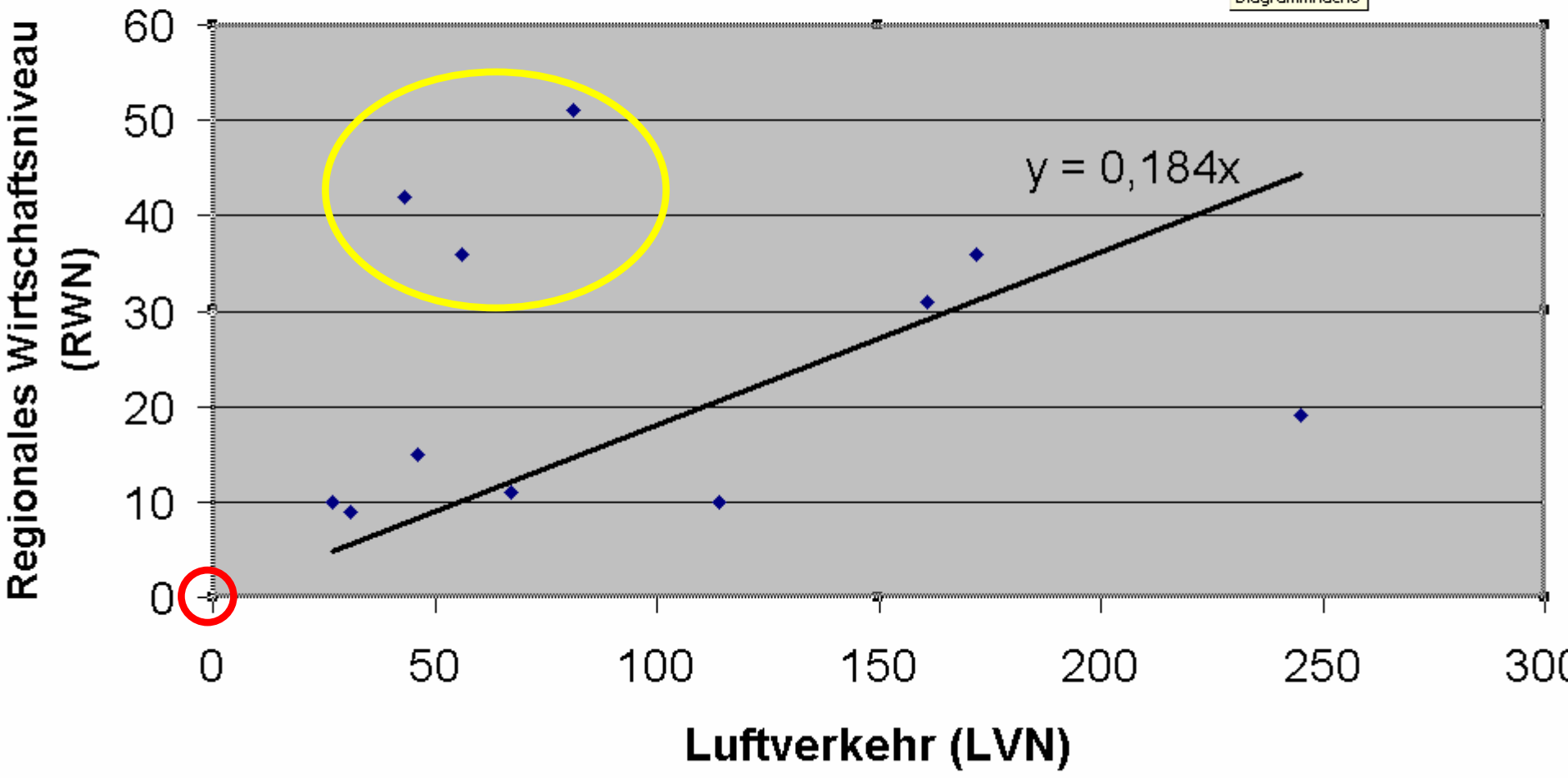
Schnittpunkt =

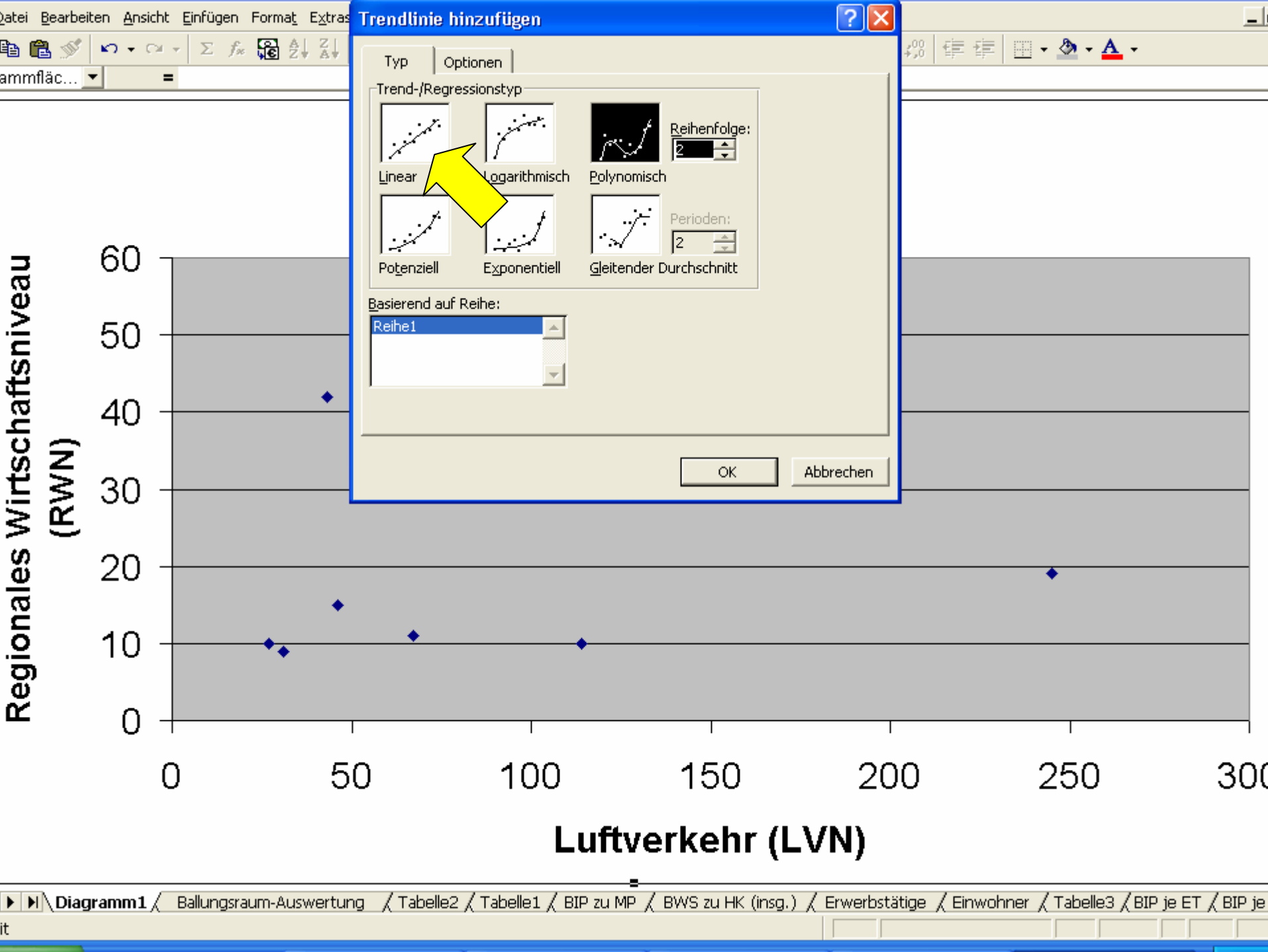
Gleichung im Diagramm darstellen

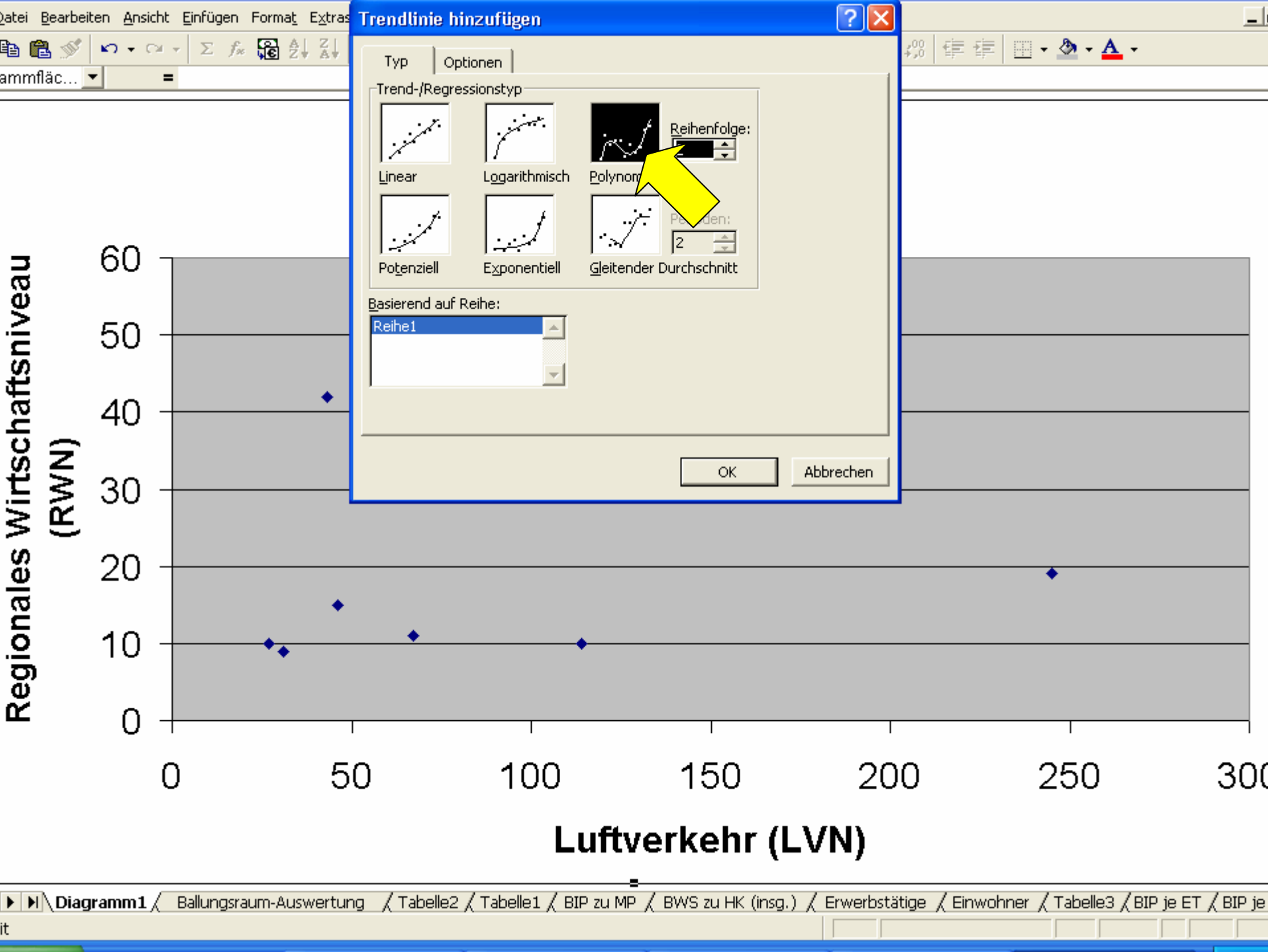
Bestimmtheitsmaß im Diagramm darstellen

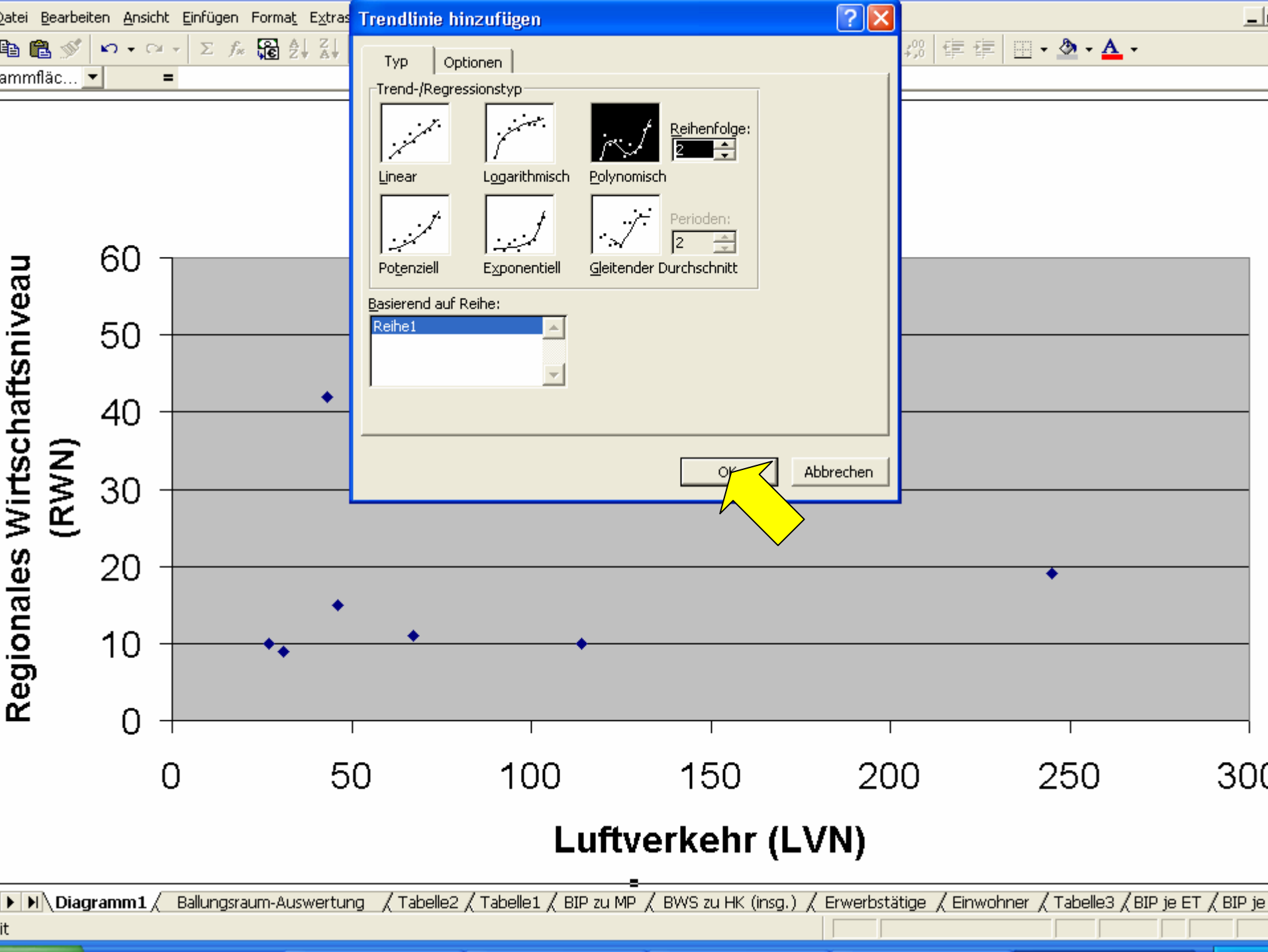
OK Abbrechen

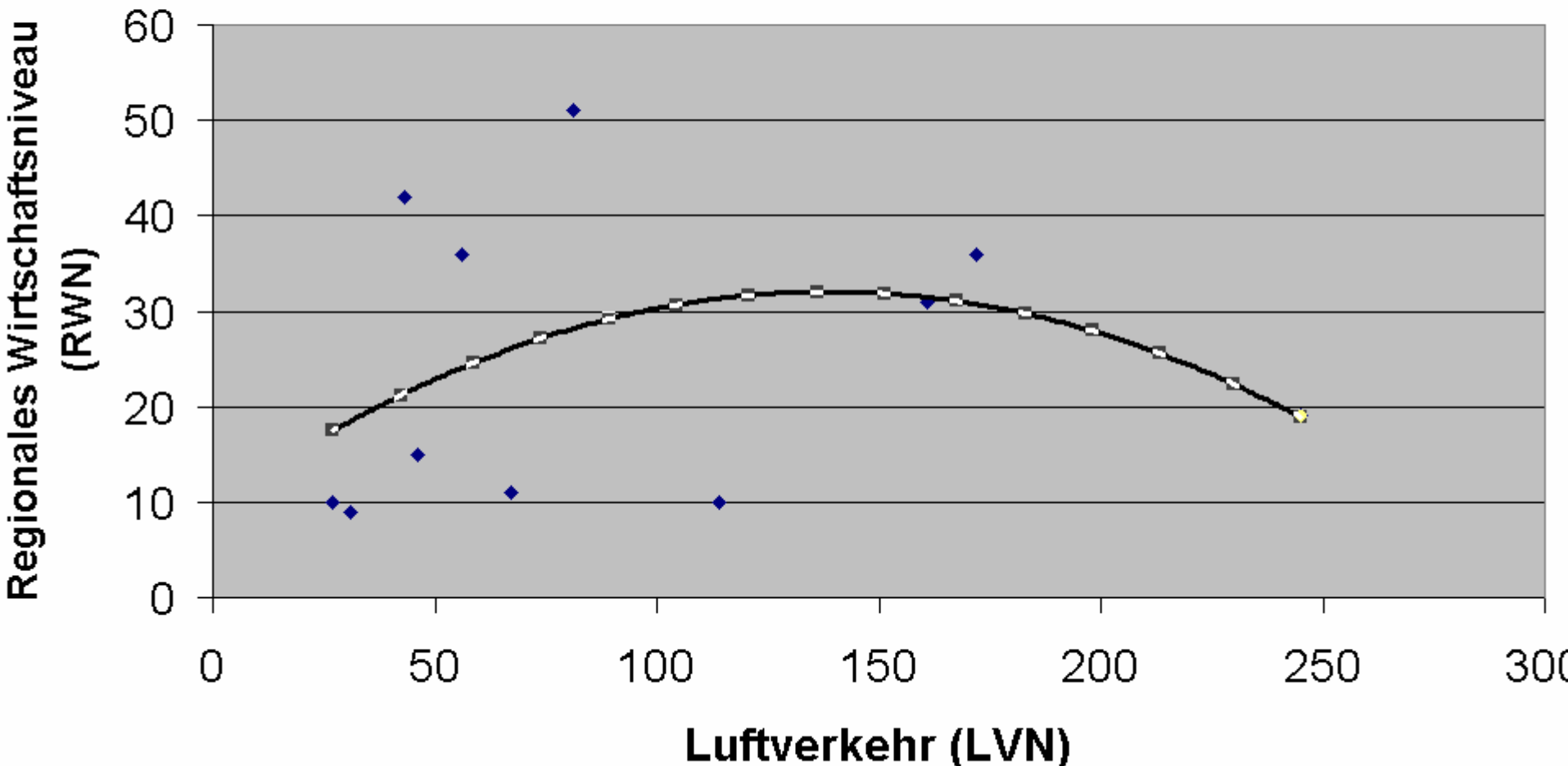


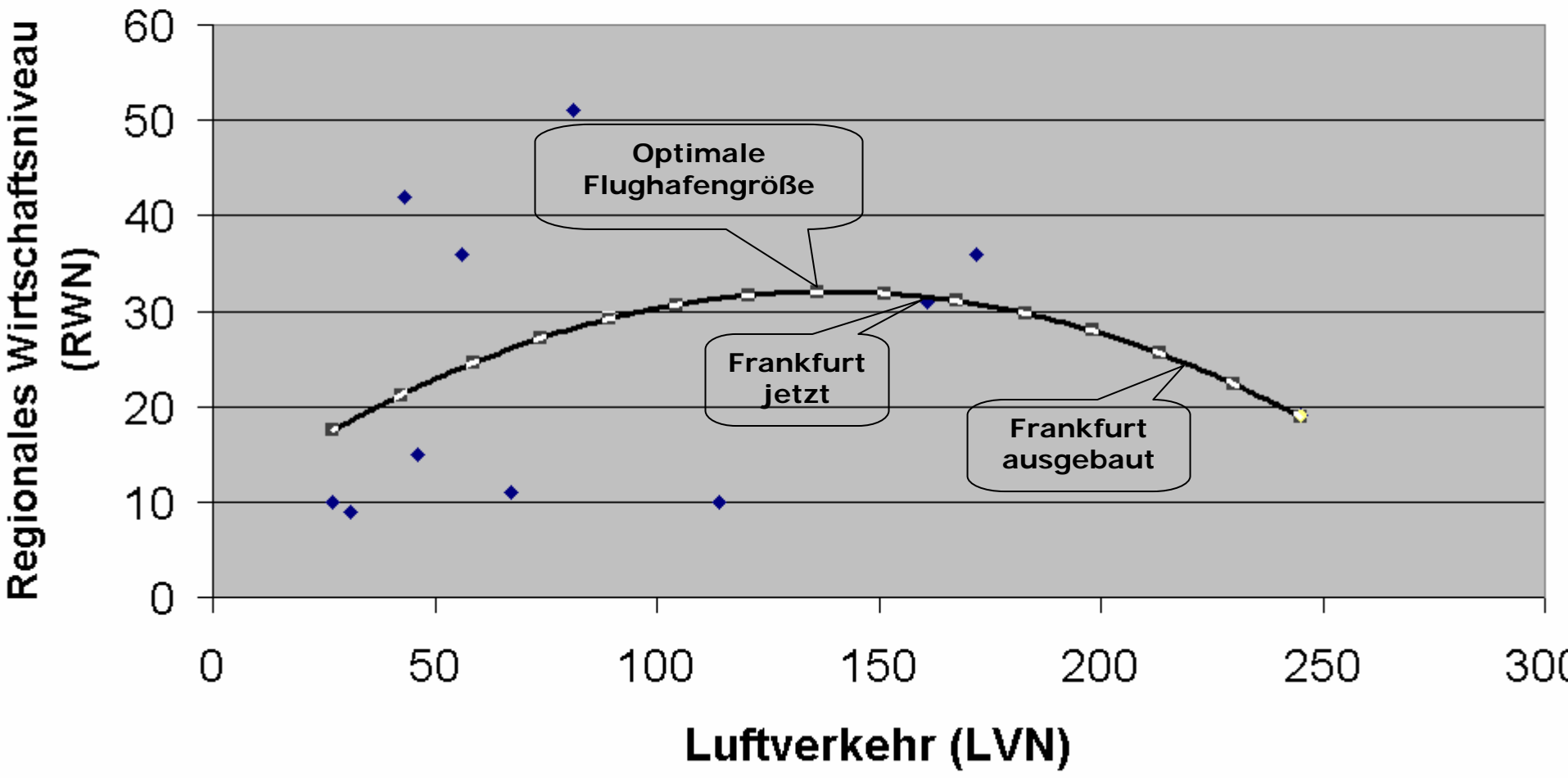












Konklusion:

- Die Ergebnisse der Gutachten G 19.2 und G 19.1 sind willkürlich.
- Man muss der Öffentlichkeit sagen, dass ein wissenschaftlicher Beweis des Nutzens des Flughafenausbaus noch aussteht.
- Die Abgeordneten müssen aus ihrer persönlichen Einschätzung der Dinge heraus entscheiden.
- *Drängende Frage: Wo liegt die optimale Flughafengröße?*

CONDOR –

AUSSCHUSSANHÖRUNG DES HESSISCHEN LANDTAGES ZUR
ÄNDERUNG DES LANDESENTWICKLUNGSPLANES

WIESBADEN, 13. FEBRUAR 2007

Tagesordnungspunkt 2.3.1.



Jean Christoph Debus , Geschäftsführer
Condor Flugdienst GmbH

Condor



CONDOR IST EINE FERIENFLUG- GESELLSCHAFT MIT GROßER TRADITION

- **Sitz in Kelsterbach – 50 Jahre Condor im Jahr 2006**
- **2.700 Mitarbeiter**
davon ca. 1.400 in Rhein-Main-Region
- **7,8 Mio. Passagiere: 1,2 Mrd. EUR Umsatz (GJ 2005/06)**
- **Moderne, leise und sparsame Flotte von 36 Flugzeugen**
- **Mittel- und Langstreckenziele weltweit**
- **Erfolgreiche Sanierung 2004-2006**
in 2003 Verlust -100 Mio. EUR; seit 2005 wieder profitabel

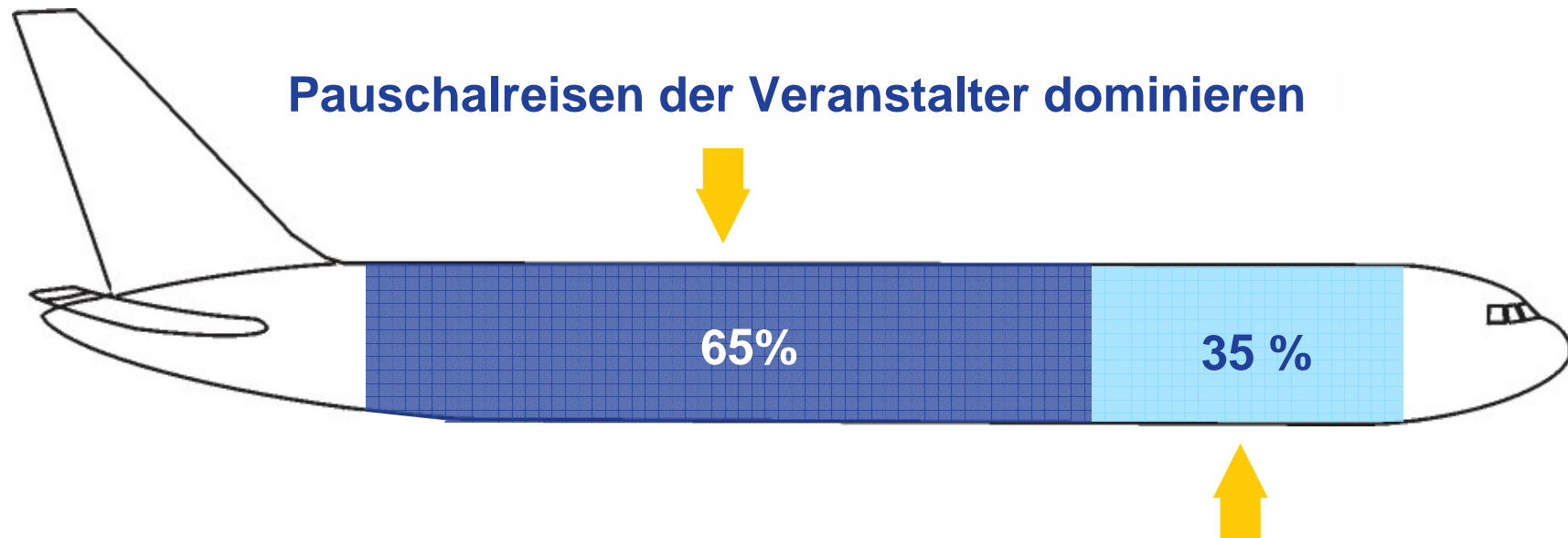
RHEIN-MAIN IST DIE HEIMAT VON CONDOR

- **Rund ein Drittel aller Condor-Gäste fliegt ab Frankfurt (ca. 2,6 Mio.)***
 - Frankfurt ist der Hauptmarkt für Condor
 - Haupt-Reiseveranstaltermarkt für Mutterkonzern Thomas Cook
- **Rhein-Main-Region als Heimatbasis**
 - Firmenzentrale für Condor und Thomas Cook
 - Großteil der Flotte und fliegendes Personal stationiert
 - Haupt-Technikstandort mit Ersatzteil-Logistik
 - Gehaltsumme für in Region Beschäftigten: 85 Mio. € p.a.

*Plan GJ 06/07

Condor

UNSERE KUNDEN: PAUSCHALREISENDE DER VERANSTALTER UND EINZELPLATZGÄSTE



Pauschalreisen der Veranstalter dominieren

65%

35%

Wachsendes Einzelplatzgeschäft mit starkem Wettbewerb insb. mit "Billig-Airlines" wie Ryanair, easyJet, AirBerlin

EINBINDUNG IN TOURISTISCHE LOGISTIKKETTE BEDINGT NACHTFLÜGE

System-Merkmale

- 1 Touristische Logistikkette**
 - Verkehrstagekonzept der Veranstalter („Urlaub am Stück“)
 - Alle Prozesse an einem Tag
 - „Bettenwechsel“, Weitertransport etc.
 - Nutzung An-/Abreisetag als Urlaub
- 2 Preissensibilität & Wettbewerbsdruck**
 - Zwang zu hoher Auslastung und Flugzeugnutzung
 - Wettbewerber an ihren Airports nachts unbeschränkt
 - Slotknappheit an vielen Ziel-Airports
- 3 Frankfurt größter Veranstaltermarkt in Deutschland**
 - Größte und starke lokale Nachfrage
 - Beste Intermodalität

Konsequenz für Condor

Synchronisation der touristischen Logistikkette

- Hin- und Rückflug an einem Tag
- Flugzeug nachts in Frankfurt

Mehrfachrotationen pro Tag

- „Doppel-Umläufe“
- Flüge nachts und früh morgens notwendig

Flughafen Hahn keine Alternative

STARRES FLUGVERBOT IN DER NACHT HAT GRAVIERENDE FOLGEN – ÜBER DIE REGION HINAUS

Reaktionen

1

Condor

- Streichung 50% der Nachtflüge
- Verlust Wettbewerbsfähigkeit
- Große Teile des Flugprogramms fallen ersatzlos weg



2

Wettbewerber

- In Zielgebieten alle Flughäfen nachts geöffnet
- Substitution des Flugprogramms durch Zielgebiets-Carrier



3

Veranstalter

- Verlust wichtigster Partner
- Flug-Angebot nur zum Teil ersetzbar
- Drastische Verringerung des touristischen Angebots in Frankfurt



Auswirkungen

3.600 Arbeitsplätze* in der Region bedroht

Arbeitsplätze wandern ins Ausland an Homebase der Zielgebiets-Carrier ab

Umsatzausfälle bei dt. Veranstaltern von über 500 Mio. € p.a. zu erwarten

* Direkte und indirekte Arbeitsplätze; Multiplikator 1

Condor

CONDOR BRAUCHT FLEXIBLE BETRIEBSREGELUNG

- **Bereitschaft, Nachtflüge in den „Tag“ zu verschieben, soweit Wettbewerb und „Flugrechte“ (Slots) das zulassen.**
- **Begrenzte Möglichkeit, notwendige Nachtflüge durchzuführen, die nicht verschoben werden können.**
- **Flexibler, ausgewogener Ansatz :**
 - **Kompromiss zwischen Mobilität und Lärmschutz**
 - **Sichert Fortbestand der Condor und hält Arbeitsplätze in Deutschland und der Region**

The Condor logo is located in the bottom right corner of the slide. It features the word "Condor" in a bold, yellow, sans-serif font, set against a dark blue background. The logo is partially overlaid by the dark blue footer bar.

Condor

WIR WOLLEN UNSERE TRADITION MIT DER ZUKUNFT IN RHEIN MAIN VERBINDEN



Condor



Condor

Lufthansa Cargo – weltweiter Logistikdienstleister mit Heimatstandort Frankfurt

Ausschussanhörung des Hessischen Landtag zur
Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP)

Wiesbaden, 13. Februar 2007

Karl-Heinz Köpfler,
Vorstand Operations der Lufthansa Cargo AG



Lufthansa Cargo auf einen Blick.

Zahlen, Daten, Fakten



- ~ 5.000 Mitarbeiter (davon 2.400 in Rhein-Main)
- 19 Frachter (MD 11F) und Ercharterungen
- Frachtkapazität auf mehr als 300 LH-Maschinen
- 2,75 Mrd. € Umsatzerlöse (IAS)
- 108,2 Mio. € Operatives Ergebnis (2005)
- über 500 Zielorte weltweit
- 1,74 Mio. t Cargo/Mail (2005); 1,76 Mio. t (2006)
- 65% Nutzladefaktor (2005); 67,7% (2006)

Die Belly der Lufthansa Passage und die lärmarme MD-11F sind die Produktionsmittel der Lufthansa Cargo.

55 % Frachter
nach TKO



19 MD 11F



Zukauf von
Kapazitäten

45 % Belly
nach TKO

Frachtkapazität auf
Lufthansa Passage-Maschinen

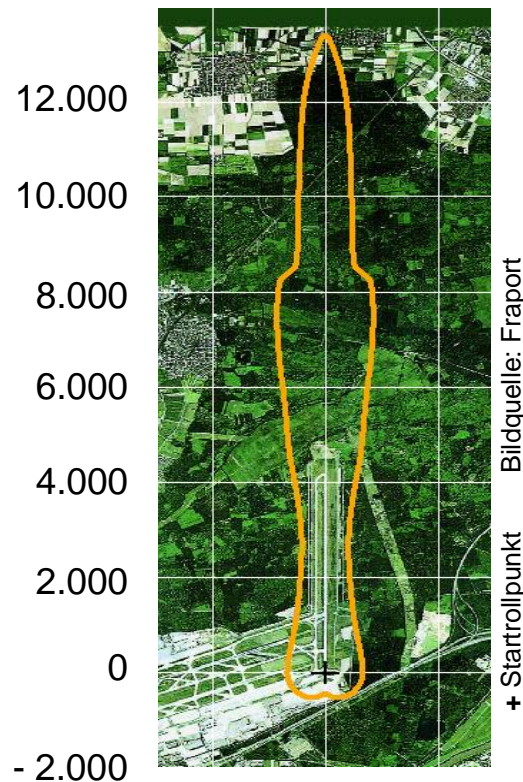
Mehr als 300 Flugzeuge



Vermarktung
weiterer
Kapazitäten

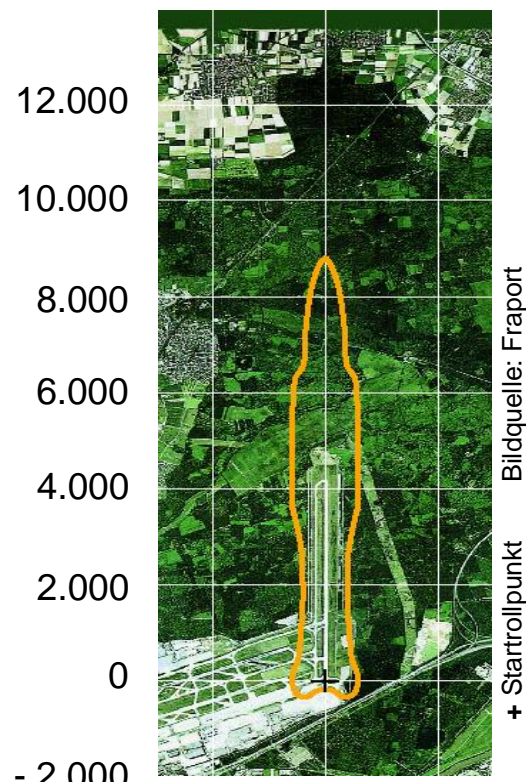
Die Flottenmodernisierung bis 2004 hat mehr als 1 Milliarde € gekostet und reduziert den Fluglärm deutlich.

85 dB(A)-Grenzlinie



Boeing 747-200 F
maximales Startgewicht 377,8 t
Lärmfläche 14,5 km²

85 dB(A)-Grenzlinie

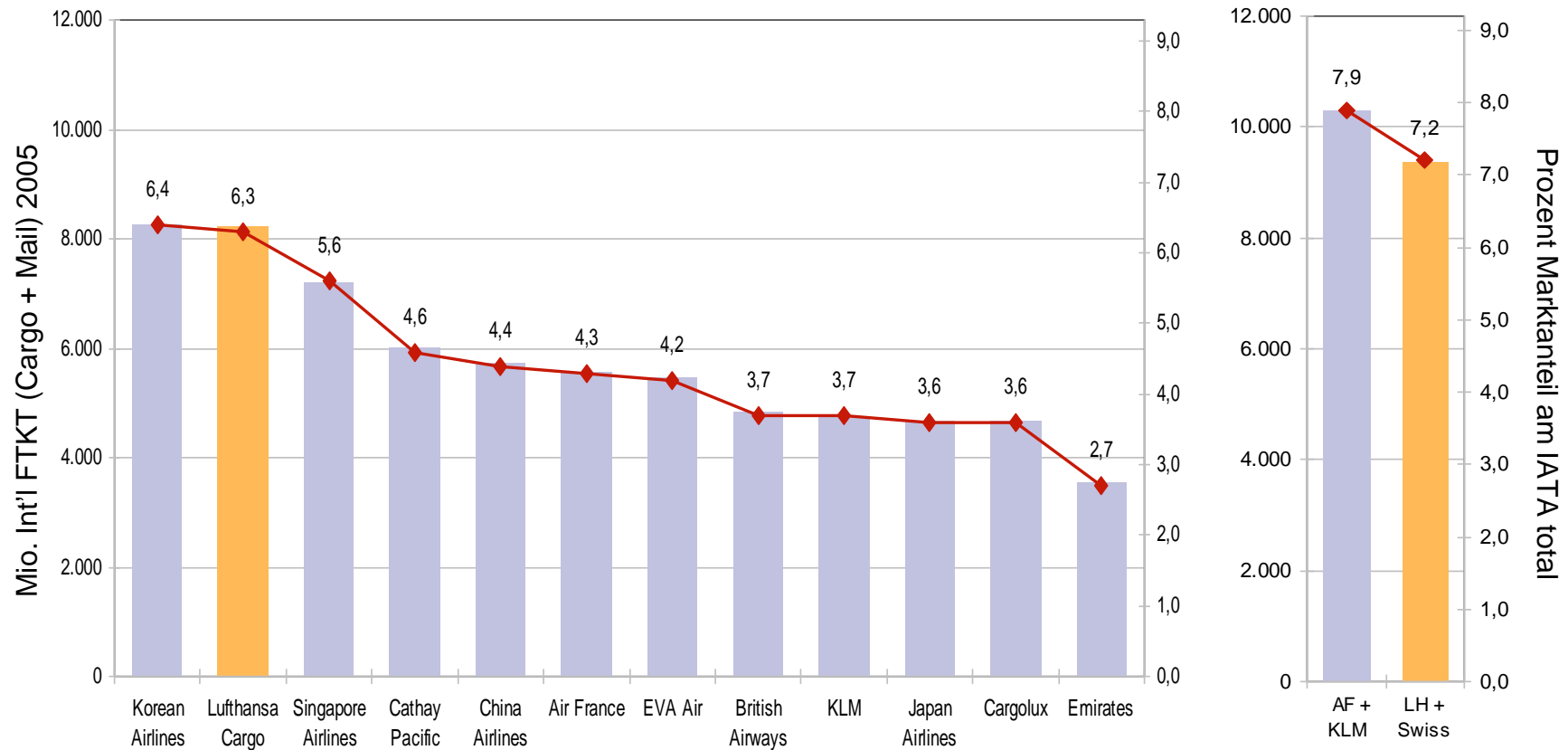


MD-11
maximales Startgewicht 286,0 t
Lärmfläche 9,4 km²

Lufthansa Cargo wirkt an Projekten des nationalen Forschungsverbundes „Leiser Verkehr“ mit.

Ziel: Weitere Senkung des Lärms an der Quelle

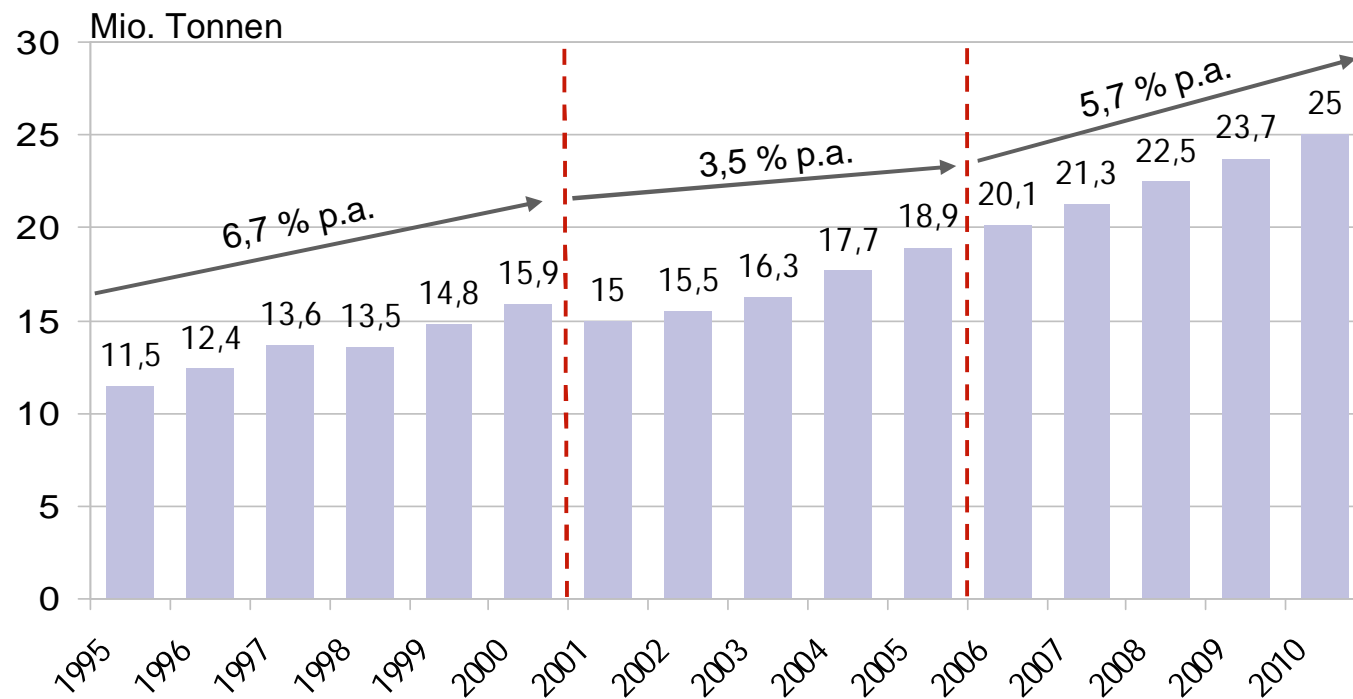
Im weltweiten Luftfrachtgeschäft ist Lufthansa Cargo eine der führenden Fracht-Airlines.



Quelle: IATA WATS 2005, Freight+Mail FTKT 2005 by carrier

Der Wachstumsmarkt Luftfracht ist eine der wenigen Branchen in der auch in Zukunft Arbeitsplätze entstehen.

Experten erwarten eine Steigerung des Frachtaufkommens um 30 Prozent innerhalb der nächsten fünf Jahre.

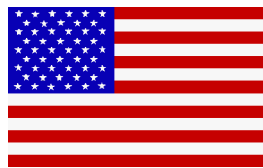


Quelle: Merge Global Inc. 2005

Luftfracht ist ein sehr hochwertiger Markt und für den Wirtschaftsstandort Deutschland von großer Bedeutung.

Anteil des beförderten Gewichtes im Vergleich zum beförderten Wert per Luftfracht transportierter Güter in 2004. Zwei Beispiele:

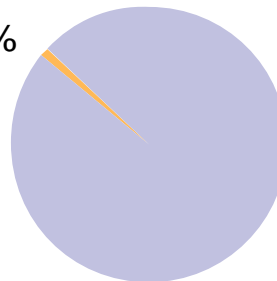
Import/Export



USA

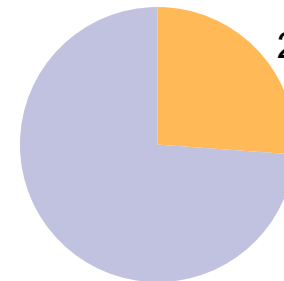
Gewicht

<1%



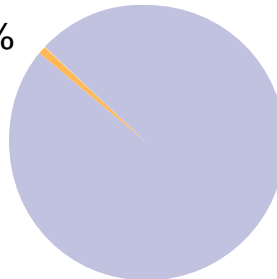
Wert

26 %

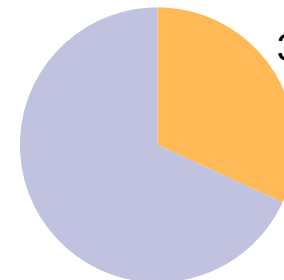


Hongkong

<1%



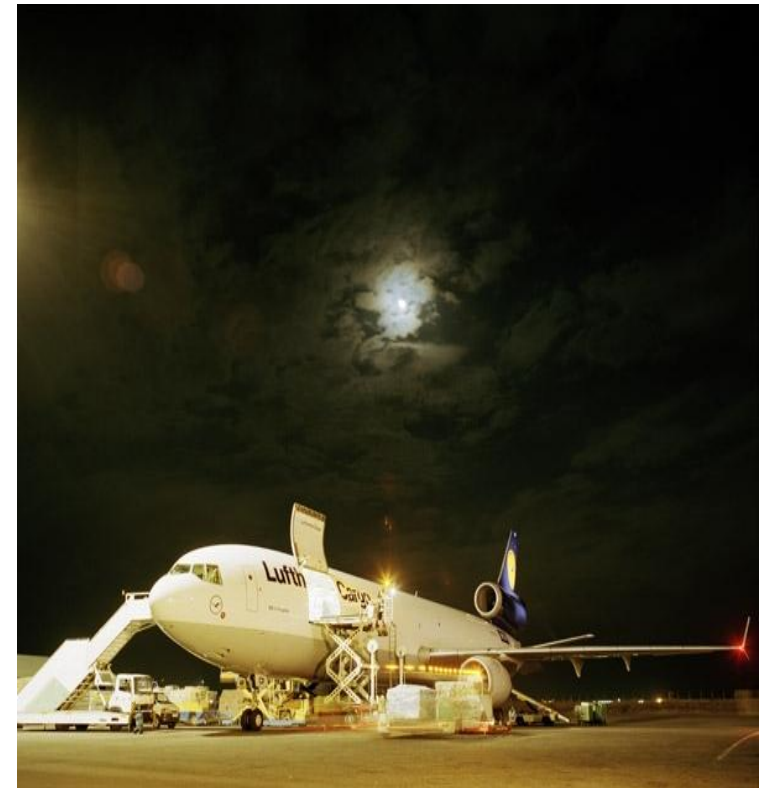
32 %



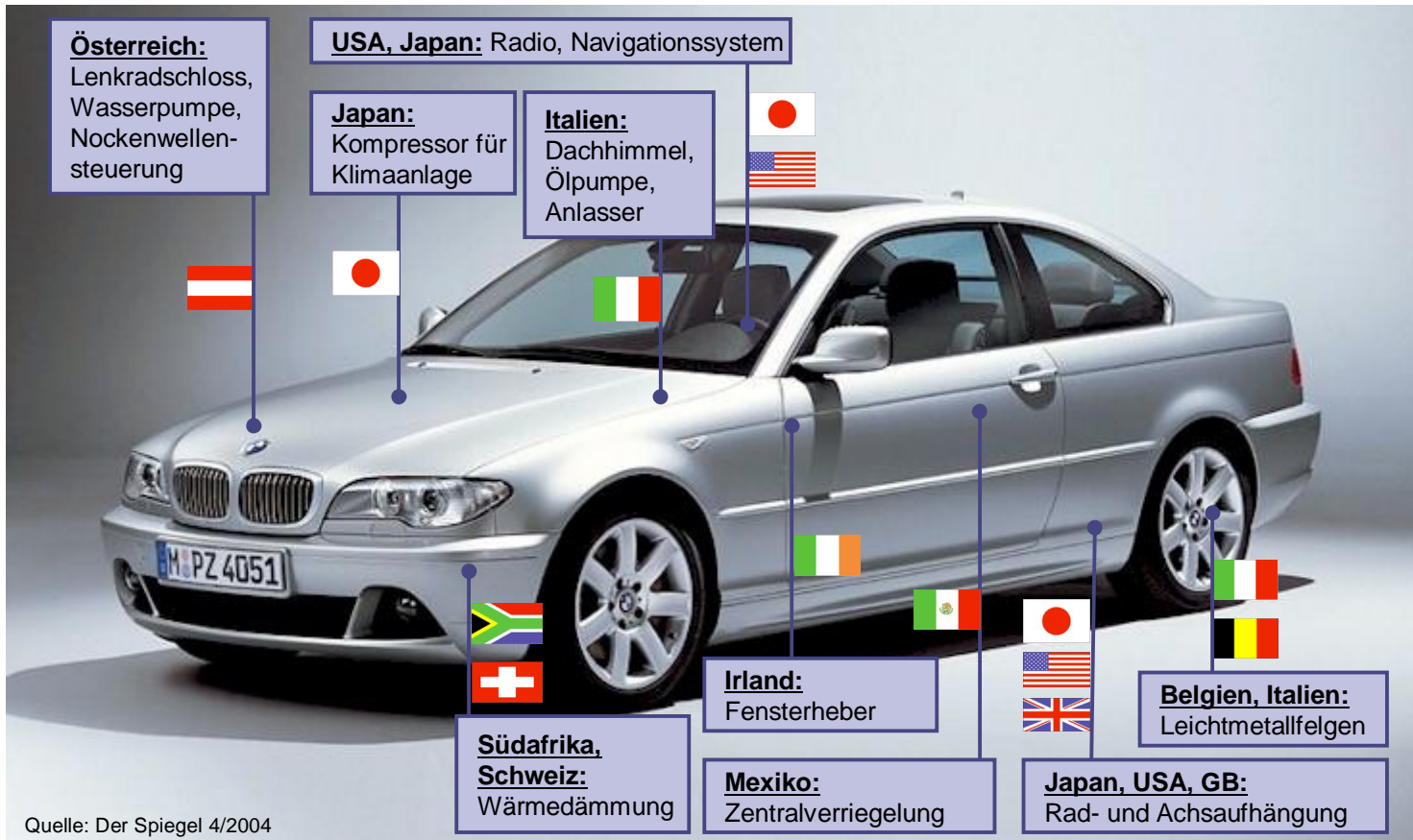
Quelle: Hongkong Trade Development Council, Bureau of Transportation Statistics der USA

Die globale Logistikkette kennt keine Stillstandszeiten: Produktion am Tag und Transport in der Nacht.

- n **Globalisierte Produktionsbedingungen fordern auch den Transport in der Nacht („Nachtsprung“)**
- n **Der „Nachtsprung“ ermöglicht Kunden die Güter am Ende eines Produktionstages zum Versand bereitzustellen und diese am nächsten Morgen (USA) oder am übernächsten Morgen (Asien) am Zielort auszuliefern**
- n **Der globale Markt ist auf den „Nachtsprung“ nicht nur auf Straße und Schiene, sondern auch über die Luft von Kontinent zu Kontinent angewiesen**



Weltweite Fertigung: Die einzelnen Komponenten eines Autos kommen aus der ganzen Welt.



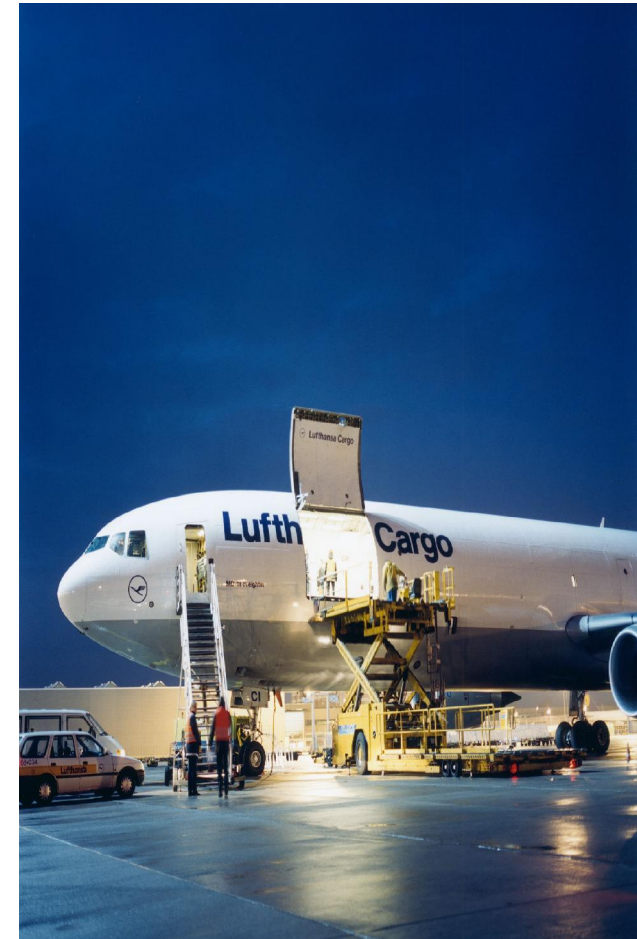
Die positive Entwicklung des Logistikstandort Frankfurt kann sich in eine Abwärtsspirale umkehren.

- n Frankfurt ist der größte europäische Frachtflughafen und weltweit die Nr. 8 mit 2,1 Mio. Tonnen Fracht; Lufthansa Cargo Anteil 60 %
- n 67 % des deutschen Frachtaufkommens wird in Frankfurt abgewickelt und zeigt die Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland und das Rhein-Main Gebiet
- n Frankfurt ist der zentrale Logistikstandort in Europa mit über 250 Mio. € Investitionen allein bei Lufthansa Cargo
- n Die exportorientierte Wirtschaft in Rhein-Main und in Deutschland produziert bis 18 Uhr bevor die Güter per Nachtsprung weltweit verteilt werden
- n Nachtflüge in Frankfurt werden seit 50 Jahren vom Kunden nachgefragt und gefordert

Bei einer Veränderung der Rahmenbedingungen durch ein Nachtflugverbot werden sich die bisherigen Standortvorteile überproportional schnell abbauen

57% der Bewegungen der Lufthansa Cargo in Frankfurt sind von einem Nachtflugverbot bedroht.

- n Das Lufthansa Cargo Center arbeitet 24 Stunden am Tag an 365 Tagen im Jahr
- n Frankfurt würde beim Nachtflugverbot für über 6 Stunden von der weltweiten Logistikkette quasi abkoppeln und das Frachtaufkommen (Nacht +Tag) an andere Flughäfen verlieren
- n Dem positiven Entwicklungstrend des Logistikstandorts Frankfurt (Aufbau der CargoCity Süd) wird die Grundlage genommen
- n Rhein-Main verliert die Voraussetzung die Spitzenposition bei Luftfracht in Europa zu behalten



Der Flughafen Hahn ist für Lufthansa Cargo keine Alternative.

- n **Auflösung der engen Verknüpfung mit den Beiladekapazitäten der Passagierdienste führt zu hohen Kosten und Komplexität eines zweigeteilten Betriebes**
- n **Erforderlicher Aufbau der Infrastruktur für den Frachtumschlag bei gleichzeitiger Entwertung der Investitionen in Frankfurt**
- n **Häufiger Nebel und fehlende 2. Runway gefährden einen zuverlässigen Betrieb**
- n **Keine Ausweichbundesstraße, hohes Staupotential auf der B50, A60 und A61 durch zusätzlich über 30.000 – 47.000 LKW Fahrten pro Jahr**



Lufthansa Cargo will mit der Region die Zukunftschancen des Logistikstandort Rhein-Main erfolgreich ausbauen.

- n Luftfracht ist eine Wachstumsbranche mit größeren Wachstumsraten als beim Passagierverkehr
- n Der geografische und über Jahre gewachsene, einmalige Standortvorteil von Frankfurt geht bei einem absoluten Nachtflugverbot verloren
- n Luftfracht ist mobil und kann nicht künstlich am Standort Frankfurt gehalten werden - andere Luftfrachtstandorte profitieren überproportional
- n Die regionale und die deutsche Wirtschaft verlieren mangels Nachtsprung die Verbindung zu den weltweiten Just-in-Time Produktions- und Lieferketten
- n Den exportorientierten Unternehmen in der Region Rhein-Main müssen ihre Produkte zu höheren Kosten über andere europäische Flughäfen versenden
- n Der Logistikstandort Rhein-Main rutscht ab in die europäische und weltweite Drittklassigkeit

PROF. DR. BERNHARD STÜER
Rechtsanwalt und Notar
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Honorarprofessor an der Universität Osnabrück

DR. EVA-MARIA EHEBRECHT-STÜER
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Verwaltungsrecht
auch OLG-Anwältin

48143 Münster Schützenstraße 21
☎ (0251) 43523 45263
✉ (0251) 44126
stueer@t-online.de www.stueer.de
Sparkasse Münsterland-Ost
Nr. 195.752.019 BLZ 400.501.50
FA Münster 337 5058 0310
Donnerstag, 15. Februar 2007

Stellungnahme zur Sachverständigenanhörung

„Änderung des Landesentwicklungsplans 2000“
zum Frankfurter Flughafen vom 13. bis 15.2.2007

- Aktualisierte Fassung auf der Grundlage der Anhörung -

Ausgangslage (Grundsatzteil):

Bestehende Genehmigungslage und Flughafenerweiterung

1. Die beabsichtigte Änderung des Landesentwicklungsplans 2000 steht in einer Kette von Planungsentscheidungen, die bis zur konkreten Zulassungsentscheidung im luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsbeschluss reicht. Die Landesplanung hat dabei die flughafenrechtlichen Grundsatzentscheidungen vor allem zur Größenordnung und zum Flughafenstandort zu treffen, die in der Regionalplanung bis hin zur Vorhaben zulassenden Planfeststellung konkretisiert werden.
2. Der Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt mit seinen drei Start- und Landebahnen (Nord, Süd und West) beruht auf einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 23.3.1971. Ihm sind, wie schon zuvor der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung vom 21.2.1967, keine Betriebseinschränkungen beigelegt.
3. Nach der Rechtsprechung des BVerwG (zur Startbahn West in Frankfurt: BVerwGE 56, 110; zu München II: BVerwG 69, 256; BVerwGE 75, 214; BVerwGE 87, 332) ist zwischen der grundsätzlichen Einstufung des Flughafens und den einzelnen Betriebsregelungen zu unterscheiden. Steht die Zulässigkeit des internationalen Verkehrsflughafens bestandskräftig fest, weil entsprechende Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss zurückgewiesen worden sind, darf nicht über Betriebseinschränkungen diese Funktion des internationalen Verkehrsflughafens wieder in Frage gestellt werden. Zudem können durch Schutzauflagen nach § 9 II LuftVG dem Unternehmer keine Lärmkontingente vorgeschrieben werden. Dies gilt auch für ein Nachtflugverbot eines bereits durch Teilurteil als rechtmäßig angesehenen internationalen Verkehrsflughafens (BVerwGE 87, 332). Ein Nachtflugverbot oder ein eingeschränkter Nachtbetrieb kann aber das Ergebnis einer Abwägung im Rahmen des Planfeststellungsverschlusses sein. Auf ein bestimmtes Ergebnis dieser Abwägung haben aber die Lärmschutzbetroffenen keinen Rechtsanspruch, sodass die auf eine Lärmkontingentierung und ein Nachtflugverbot gerichteten Klagen von Betroffenen und Gemeinden gegen den Flughafen München II abgewiesen worden sind. Damit ist aber nicht ausgeschlossen, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägung bei der Planfeststellung nach § 8 LuftVG zu entsprechenden Maßnahmen kommt, indem sie dem Flughafen sozusagen von vornherein ein bestimmtes Gepräge gibt (BVerwGE 87, 332). Ein Nachtflugverbot oder eine Lärmkontingentierung sind daher nicht grundsätzlich ausgeschlossen, können nur nicht auf der Grundlage des § 9 II LuftVG als Schutzaufgabe verfügt werden, sondern können nur das Ergebnis einer allgemeinen planerischen Abwägung sein, zu der die Planfeststellungsbehörde im Rahmen des § 8 LuftVG aufgerufen ist. Sie wird allerdings in diesen Möglichkeiten eingeschränkt, soweit die Planfeststellungsbe-

schlüsse bestandskräftig sind. Ein Gericht hat hier im Vergleich zur Planfeststellungsbehörde nur geringere Entscheidungsspielräume (BVerwGE 87, 332).

4. Da mit dem vorgenannten Planfeststellungsbeschluss für den Frankfurter Flughafen ein Widerrufsvorbehalt oder ein Auflagenvorbehalt nicht verbunden war, könnte im Hinblick auf diese damalige Zulassungsentscheidung ein Nachtflugverbot nur verfügt werden, wenn zugleich in den Bestand des damaligen Planfeststellungsbeschlusses eingegriffen würde. Dies ist in der Regel nur bei Rechtswidrigkeit des Beschlusses unter Berücksichtigung des Vertrauensschutzes des Unternehmers und der Fluggesellschaften (§ 48 VwVfG) oder dann möglich, wenn sich neue, unvorhersehbare Gefahren herausstellen, die eine Änderung der damaligen Regelungen zwingend erforderlich machen (§ 48 II Nr. 3 und 5 VwVfG). Das Vorliegen derartiger Gründe ist nicht erkennbar. Ein Nachtflugverbot kann daher für den bestehenden Verkehrsflughafen Frankfurt nicht nachträglich gegenüber dem bestehenden Flugbetrieb verfügt werden.
5. Mit dem beabsichtigten Flughafenausbau und der Anlage einer neuen Start- und Landebahn steht auch der vorhandene Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt einschließlich seines konkreten Widmungsumfangs erneut auf dem Prüfstand. Die Planfeststellungsbehörde hat daher im Rahmen der Abwägung auch den vorhandenen Betrieb zu berücksichtigen und in eine Gesamtbetrachtung einzutreten. Das gilt vor allem dann, wenn wie hier sich Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Ausbauteilen ergeben und der Flughafen nach der beabsichtigten Erweiterung als Einheit erscheint. Dann müssen auch die bisher schon planfestgestellten Betriebsteile vom Grundsatz her erneut zur Disposition stehen und unterliegen erneut der planerischen Abwägung. Mit der Erweiterung steht daher auch eine Lärmkontingentierung und die Neuregelung eines gänzlichen oder teilweise zu verfügenden Nachtflugverbotes wieder auf dem „Abwägungsprogramm“ des § 8 LuftVG. Einen Bestandsschutz dahingehend, dass ein bereits genehmigter und tatsächlich ausgeübter Nachtflugbetrieb sich auch im neuen Planfeststellungsverfahren durchsetzt, gibt es nicht (BVerwG, Urt. v. 9.11.2006 – Halle/Leipzig).
6. Die Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen der Abwägung auch nicht daran gehindert, die bisherige Widmung zu konkretisieren, zu verändern oder einzuschränken. Auch insoweit steht dem ein Bestandsschutz aus den bestandskräftigen luftverkehrsrechtlichen Zulassungsentscheidungen nicht entgegen. Derartige Möglichkeiten sind zwar im Allgemeinen bei einem isolierten Eingriff in bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse ausgeschlossen (BVerwGE 87, 332). Bei einer beantragten Änderung des Flughafens, die das Grundkonzept berührt, muss eine neue Abwägung erfolgen, die auch bestandskräftig festgestellte Teile wieder erneut in Frage stellen und in der Abwägung verfügbar machen kann. Natürlich ist diese Abwägung nicht grenzenlos zulässig und muss einem sachgerechten Interessenausgleich aller betroffenen Belange dienen. Dazu gehört aber auch das Interesse der Fluglärm betroffenen und Anrainergemeinden, von dem als besonders störend empfundene Nachtflugbetrieb verschont zu werden.
7. Die planerische Abwägung hat auch die offenbar mehrfach erklärte Absicht der Landesplanung einzustellen, nach der im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Verfahren ein Nachtflugverbot erreicht werden soll. Dabei ist zwischen dem Eingriff in den gegenwärtigen Betrieb, für den sich ein Nachtflugverbot isoliert nicht wird durchsetzen lassen, und Erweiterungen zu unterscheiden, bei dem eine größere Gestaltungsbefugnis besteht. Denn auf die Erweiterung auch eines internationalen Verkehrsflughafens besteht kein Rechtsanspruch. Sie unterliegt vielmehr der planerischen Abwägungsentscheidung sowohl auf der Ebene der Landesplanung als auch im einzelnen luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren.

8. Die Regelung eines Nachtflugverbotes im Zusammenhang mit einer Erweiterung des Verkehrsflughafens Frankfurt verstößt auch nicht gegen internationales Luftverkehrsrecht oder das Recht der Europäischen Gemeinschaft. Denn Luftverkehr wird danach immer nur in dem Umfang gewährt, wie er im nationalen Recht zugelassen ist.

Das neue Fluglärmmgesetz

9. Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm 2007 gestaltet das Fluglärmmgesetz 1971 grundlegend um, ergänzt die bisherigen Lärmschutzbereiche der beiden Tag-Schutzzonen um eine Nachtschutzzone und harmonisiert zugleich das luftverkehrsrechtliche Planungsrecht mit dem Entschädigungsrecht. Die gesetzlichen Neuregelungen sind für alle Vorhaben verbindlich, die nach dem Inkrafttreten des Fluglärmmgesetzes 2007 planfestgestellt oder genehmigt werden. Laufende Planfeststellungsverfahren, wie hier das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Frankfurter Flughafens, sind daher auf die neue Rechtslage umzustellen. Für die Zulässigkeit von Nachtflügen gelten erhöhte Anforderungen, wie sie im Urteil des BVerwG zum Flughafen Halle/Leipzig beschrieben sind. Die Anforderungen an den Habitat- und Vogelschutz (Gebiets- und Artenschutz) sind zu beachten.
10. Das Fluglärmmgesetz 2007 legt für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile und militärische Flugplätze im Sinne des § 4 I Nr. 3 und 4 Fluglärmmgesetz Lärmschutzbereiche fest, die nach Maßgabe der Lärmbelastung in zwei Schutzzonen für den Tag und eine Schutzzone für die Nacht gegliedert sind. Hinzu tritt eine Nachtschutzzone.
11. Für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze im Sinne des § 4 I Nr. 1 und 2 betragen die Werte: Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$, Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 55\text{ dB(A)}$, für die Nacht-Schutzzone a) bis zum 31.12.2010: $L_{Aeq\ Nacht} = 53\text{ dB(A)}$, $L_{Amax} = 6\text{ mal }57\text{ dB(A)}$, b) ab dem 1.1.2011: $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}$, $L_{Amax} = 6\text{ mal }53\text{ dB(A)}$.
12. Neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze sind Flugplätze, für die ab dem Inkrafttreten des Fluglärmmgesetzes 2007 eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plan genehmigung nach den §§ 6 oder 8 LuftVG für ihre Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung erteilt wird. Die sonstige bauliche Erweiterung eines Flugplatzes ist wesentlich, wenn sie zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels L_{Aeq} an der Grenze Tag der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels L_{Aeq} an der Nacht Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) führt. Bestehende Flugplätze im Sinne des Fluglärmmgesetzes sind Flugplätze, bei denen die Voraussetzungen der Sätze 3 und 4 nicht erfüllt sind (§ 2 II 3, 4 und 5 Fluglärmmgesetz). Lärmschutzbereiche sind auf der Grundlage der vorstehenden Belastungswerte festzusetzen (§ 4 III und IV Fluglärmmgesetz).
13. Für die beiden Tagschutzzonen und die Nachtschutzzone regelt § 5 Fluglärmmgesetz entsprechende Bauverbote. Bestimmte bauliche Anlagen einschließlich der Errichtung von Wohnungen in der Tagschutzzone 2 dürfen nur errichtet werden, wenn sie den Schallschutzanforderungen in einer von der Bundesregierung zu erlassenden Rechtsverordnung genügen (§ 6 Fluglärmmgesetz). Bei Bauverböten ist nach Maßgabe des § 8 Fluglärmmgesetz eine Entschädigung zu gewähren. Für Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs werden nach Maßgabe des § 9 Fluglärmmgesetz ein Aufwendersatz bzw. eine Entschädigung gewährt.
14. Die vorgenannten Regelungen sind für Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren verbindlich, deren Zulassungsentscheidung nach Inkrafttreten des Fluglärmmgesetzes ergeht (§ 13 Fluglärmmgesetz). Die Planfeststellungsbehörde hat daher das neue Entschädigungskonzept des Fluglärmmgesetzes anzuwenden. Ein Abweichungsspielraum besteht in diesen Bereich nicht mehr. Auch die Rechtsprechung des BVerwG zu einem eigenen Lärmschutzkonzept der Planfeststellungsbehörde und den daran anzulegenden Maßstäben ist insoweit durch die neue gesetzliche Regelung ersetzt worden (zu einer ähnlichen Rechtslage vor Inkrafttreten der Verkehrslärmschutzverordnung - 16.

BImSchV vgl. BVerwGE 77, 285 - Meersburg). Soweit in früheren Zulassungsentscheidungen weitergehende Regelungen getroffen worden sind, bleiben diese in dem Sinne unberührt, dass sie weiterhin gelten.

15. Zugleich sind in der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung und Genehmigung zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 II Fluglärmschutzgesetz zu beachten (§ 8 I 3 und 4 LuftVG). Die Planfeststellung muss daher ihre Entscheidungen auf der Grundlage der festzulegenden Lärmschutzbereiche der Tag- und Nachtschutzzonen treffen, für die das Modell des Fluglärmschutzgesetzes maßgeblich ist. Anders ausgestaltete Konzepte in einer bereits durchgeführten Offenlage oder einer Erörterung sind daher entsprechend zu ändern, soweit hierdurch Belange erstmals oder anders als bisher betroffen sind (§ 73 VIII VwVfG). Bei Abweichungen von den bisher offen gelegten Unterlagen wird in der Regel eine erneute Offenlage zweckmäßig sein, wenn und soweit sich rechtserhebliche Änderungen in der Konzeption ergeben. Soweit ohnehin eine erneute Offenlage ansteht, könnte es sich empfehlen, der betroffenen Öffentlichkeit Gelegenheit zu geben, zu den geänderten gesetzlichen Grundlagen des Fluglärmschutzgesetz und ihrer Auswirkungen zur Planfeststellung Stellung zu nehmen (BVerwGE 87, 332).
16. Solange die Rechtsverordnungen mit den entsprechenden Berechnungsverfahren zur Ausweisung der Schutzzonen und den Grundlagen für die Entschädigungsregelungen noch nicht vorliegen, kann sich die Planfeststellung darauf beschränken, auf der Grundlage der verfügbaren Erkenntnisse die Auswirkungen der neuen Rechtslage im Planfeststellungsbeschluss beschreibend festzulegen, im übrigen aber auf die abschließenden Erkenntnisse auf der Grundlage der noch ausstehenden Umsetzungsregelungen zu verweisen. Denn durch das neue Fluglärmschutzgesetz sind die Folgewirkungen der Planfeststellungsentscheidung insoweit gesetzlich verbindlich geregelt.
17. Das Lärmschutzkonzept des Fluglärmschutzgesetzes 2007 ist auch der planerischen Abwägung zugrunde zu legen. Als Vorfrage ergibt sich allerdings das Erfordernis der Planrechtfertigung und es stellt sich zudem die Frage nach dem Erfordernis und der Rechtfertigung des Eingriffs in geschützte Belange, Rechte und ggf. enteignetes Eigentum. Dabei ist auch abzu prüfen, ob unter dem Blickwinkel der Erforderlichkeit im Rahmen der getroffenen Standortentscheidung weniger eingreifende Alternativen zur Verfügung stehen und die durch den Eingriff bewirkten Belastungen verhältnismäßig sind. Dies schließt die Prüfung einer Begrenzung des Flugverkehrs und aktiver Schallschutzmaßnahmen mit dem Ziel einer Verringerung der Lärmbelastungen im Rahmen der planerischen Abwägung ein.
18. Unmittelbar gilt das neue Fluglärmschutzgesetz für Planfeststellungsbeschlüsse, die nach Inkrafttreten der Änderung des Fluglärmschutzgesetzes erlassen werden, auch wenn das Planfeststellungsverfahren bereits zuvor förmlich eingeleitet worden ist. Für die hochstufige Ebene der Landesplanung wird das Fluglärmschutzgesetz in der Regel (lediglich) eine Orientierungsfunktion bei der zu treffenden Auswahlentscheidung über die verschiedenen Standorte haben. Denn die Feinsteuerung erfolgt auch hier erst im Planfeststellungsverfahren.

Nachruhe als herausgehobener Belang in der Abwägung

19. Grundsätzlich entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit nach ihrem pflichtgemäßen Ermessen, in welcher Weise sie den Belangen des Lärmschutzes Rechnung tragen will. Das Ermessen ist allerdings durch § 9 II LuftVG begrenzt. Die darin getroffene Anordnung, dass im Planfeststellungsbeschluss dem Unternehmer die Errichtung und Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen sind, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind, setzt der Planungsentscheidung hinsichtlich der unzumutbar Betroffenen eine äußerste, mit einer „gerechten Abwägung“ nicht mehr überwindbare Grenze. Um den Anforderungen des Abwägungsgebots zu genügen, reicht es nicht aus, allein dafür Sorge zu tragen, dass diese Schwelle nicht überschritten wird. Die Lärmschutzinteressen der Anwohner sind auch in die Abwägung einzubeziehen, soweit es die Lärmbelastungen unterhalb dieser Zumutbarkeitsschwelle betrifft. Dazu gehören insbeson-

dere Erwägungen über flugbetriebliche Beschränkungen gemäß § 8 IV 1 LuftVG (BVerwG, Urt. v. 16.3.2006 – Flughafen Schönefeld; Urt. v. 9.11.2006 – Halle/Leipzig). Dabei hat die Nachtruhe der Bevölkerung auch bei Einhaltung der Grenzwerte einen herausgehobenen Stellenwert, der nur durch qualifizierte Gründe überwunden werden kann.

20. § 29b I 2 LuftVG erlegt der Zulassungsbehörde im Planfeststellungsverfahren die Verpflichtung auf, auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen (BVerwG, Urt. v. 16.3.2006 - Schönefeld Rdn. 269). Das gesetzlich eingeforderte Rücksichtnahmegebot führt zwar nicht zwingend zu einem Nachtflugverbot als dem allein rechtmäßigen Abwägungsergebnis (BVerwG, Urt. v. 29.1.1991 - 4 C 51.89 - BVerwGE 87, 332 <369> München II), vor seinem Hintergrund bedarf die Zurückdrängung des Lärmschutzinteresses indes einer gesteigerten Rechtfertigung.

Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, FFH-Gebietsschutz und Artenschutz

21. Das naturschutzrechtliche Regelungssystem ist in die Eingriffsregelung in §§ 18 – 20 BNatSchG, die Anforderungen an den Naturschutz in der Bauleitplanung auf der Grundlage des Baurechtskompromisses (§§ 1a III, 135 a bis 135 c BauGB, § 21 BNatSchG), den europarechtlich begründeten Gebietsschutz für Habitats von gemeinschaftlicher Bedeutung und Vogelschutzgebiete (Art. 4, 6 FFH-RL, Art. 4 Vogelschutz-RL, §§ 32 – 37 BNatSchG) und den Artenschutz (Art. 12 bis 16 FFH-RL, Art. 5, 9 Vogelschutz-RL) gegliedert. Hat ein Vorhaben i.S. von Art. 6 III FFH-RL, 34 BNatSchG möglicherweise erhebliche Auswirkungen, ist eine Verträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die zuständigen Behörden dürfen unter Berücksichtigung der Prüfung des Planes oder Projekts auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen diesen Plan oder dieses Projekt nur dann genehmigen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt haben, dass er bzw. es sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet auswirkt. Dies ist nach der Rechtsprechung des EuGH (Urt. v. 7.9.2004 – C-127/02 – NuR 2004, 788 – Herzmuschelfischerei) nur dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es keine solchen Auswirkungen gibt. Projekte und Pläne mit derartigen Auswirkungen können nur unter den Voraussetzungen einer Abweichungsprüfung zugelassen werden (BVerwG, Urt. v. 17.1.2007 – 9 A 20.05 – Westumfahrung Halle; *Stüer*, DVBl 7/2007).
22. Der Artenschutz muss fachlich korrekt abgearbeitet werden. Für Eingriffe, die einen Verbotstatbestand des § 42 BNatSchG erfüllen, müssen auch in der Planfeststellung Befreiungen erteilt werden, die den Voraussetzungen des § 62 BNatSchG entsprechen. Erleichterungen nach §§ 19, 43 IV BNatSchG kommen der Planfeststellung wohl nicht ohne Weiteres zugute. Zudem sind die Anforderungen des europäischen Artenschutzes einzuhalten, die sich aus Art. 12 bis 16 FFH-Richtlinie und Art. 5 bis 7, 9 Vogelschutz-Richtlinie ergeben. Nach Art. 12 FFH-Richtlinie verbotene Eingriffe in Anhang-IV-Arten sind nur unter den Ausnahmeveraussetzungen des Art. 16 FFH-Richtlinie zulässig. Zudem ist Art. 5 Vogelschutz-Richtlinie zu beachten. Ausnahmen können hier nach Art. 9 Vogelschutz-Richtlinie für Luftverkehrsprojekte allerdings zugelassen werden, wenn sie sich aus Luftsicherheitsaspekten rechtfertigen (BVerwG, Urt. v. 16.3.2006 – Schönefeld; *Stüer/Bähr*, DVBl. 2006, 1155).

Beurteilung der Änderung des Landesentwicklungsplans 2007 (Anwendungsteil)

23. Der Entwurf zur Ergänzung des Landesentwicklungsplans 2005 auf Drucksache 16/6057 vom 26.9.2006 wird diesen Anforderungen durch seine Festlegungen und seine Begründungen in dem aktuell möglichen Beurteilungsumfang – soweit ersichtlich – gerecht. Die Kernpunkte des Bedarfs, der Sicherheit, der Standortauswahl sowie der FFH- und Vogelschutzthematik sind – soweit erkennbar – fachlich nachvollziehbar abgearbeitet.

24. Der Landesentwicklungsplan muss sich auf die landesplanerischen (hochstufigen) Grundlagenentscheidungen beschränken. Hier geht es vor allem um die Bedarfsprüfung, die Standortentscheidung unter Prüfung der in Betracht kommenden Alternativen. Die Entscheidung über Einzelheiten des Vorhabens ist auf dieser Grundlage dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Die abschließende fachplanerische Entscheidung darf im Übrigen in der Landesplanung nicht vorweggenommen werden.
25. Eine Festlegung als Ziel bereits in der Landesplanung dahingehend, dass ein Nachtflugbetrieb nicht stattfinden darf oder hierfür dezidierte Vorgaben aufgestellt werden, wäre rechtlich problematisch, weil damit eine verbindliche Vorgabe für das Planfeststellungsverfahren in einem Bereich gegeben wäre, der originär zu den Einzelheiten des Betriebes des Flughafens und damit in das Planfeststellungsverfahren gehört. Zudem ist die Landesplanung in der Reichweite ihrer Vorgaben gegenüber der Fachplanung im Vergleich zu den Vorgaben gegenüber den Gemeinden begrenzt (BVerwG, Urt. v. 16.3.2006 – Schönefeld).
26. Der Landesentwicklungsplan kann allerdings das sich bereits aus § 29b LuftVG ergebende Gebot der Rücksichtnahme auf schützenswerte Belange in einen Grundsatz der Landesplanung fassen, wonach ein umfassender Lärmschutz der Bevölkerung in den Kernstunden der Nacht für die luftverkehrsrechtliche Planfeststellung von herausragender Bedeutung ist. Dies entspricht ohnehin der Gesetzeslage und der aktuellen Rechtsprechung. Eine darüber hinausgehende Festlegung mit konkreten Vorgaben für die Ausgestaltung eines Nachtflugverbotes etwa im Sinne einer verbindlichen Zielvorgabe ist nicht Gegenstand der landesplanerischen Festlegungen, sondern als Teil der Feinsteuerung erst Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.
27. Der Landtag ist allerdings ebenso wenig gehindert, seine Interessenbewertung nach einem sachgerechten Ausgleich zwischen den Interessen des Luftverkehrs und dem Schutzbedürfnis der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung in einer politischen Grundsatzentscheidung zum Ausdruck zu bringen. Dies kann zugleich auf den Abwägungsspielraum der Planfeststellungsbehörde Einfluss nehmen. Dasselbe gilt für Erklärungen, die von dem Antragsteller im laufenden Planfeststellungsverfahren mit Vorlage der Antragsunterlagen abgegeben worden sind. Die Planfeststellung wird dadurch zwar nicht formal in ihren Abwägungsüberlegungen eingeschränkt, wohl aber mit wichtigen Entscheidungselementen bestückt, die in der Abwägung ihr Eigengewicht haben. Die Bedeutung dieser Willenskundgebungen kann so weit gehen, dass die Planfeststellungsbehörde davon nur abweichen kann, wenn wirtschaftliche Interessen Dritter eine abweichende Entscheidung verlangen und daher ein absolutes Nachtflugverbot mit diesen Interessen nicht mehr vereinbar ist. Ob und in welchem Umfang sich aus den parlamentarischen Beratungen oder den Erklärungen des Antragstellers solche Vorprägungen erheben, ist von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägungsentscheidung ggf. abzuprüfen. Dabei sind auch die Ergebnisse des Mediationsvorhabens mit einem entsprechenden Gewicht einzustellen. Zugleich ist zu fragen, in welchem Umfang von dieser Willensbekundung im Interesse der Wahrung rechtlich geschützter wirtschaftlicher Belange abgewichen werden muss.
28. Die Planfeststellung wird sodann im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, unter Berücksichtigung der vorgenannten Gesichtspunkte sowie des Gebotes der Schonung der Nachtruhe über Nachtflugbeschränkungen zu entscheiden haben. Will die Planfeststellung von der Grundannahme in der Begründung des Landesentwicklungsplans abweichen und Nachtflugbewegungen in einem stärkeren Umfang zulassen, so hätte sie auch zu prüfen, welche Grundlagen für die landesplanerische Standortauswahl entscheidungserheblich waren und ob sich durch die Planfeststellung Regelungen ergeben, die hiervon entscheidungserheblich abweichen und damit die Standortentscheidung ernstlich in Frage stellen. In einem derartigen Fall muss die Planfeststellung die landesplanerische Standortentscheidung nochmals prüfen. Bleiben entscheidungserhebliche Widersprüche zur Landesplanung, kann die Planfeststellung nicht ohne ein erneutes Aufgreifen der landesplanerischen Standortentscheidung mit einem für das Vorhaben positiven Ergebnis enden. Gesichtspunkte, die zwar im Landesentwicklungsplan als Grundlagen benannt worden sind, tatsächlich aber für die Auswahlentscheidung und den Standortvergleich nicht ausschlaggebend waren, können auch im Planfeststellungsbeschluss aus der Sicht des Alternativenvergleichs unberücksichtigt bleiben. Bei entscheidungserheblichen Divergenzen müsste die landesplanerische Standortentscheidung dann allerdings zunächst einmal in eine Ehrenrunde geschickt werden. Diese Frage würde sich übrigens

auch stellen, wenn isoliert gegen das Nachtflugverbot geklagt würde und hier eine Aufweichung des Nachtflugverbotes erreicht würde, die möglicherweise mit der Standortentscheidung der Landesregierung im Landesentwicklungsplan in einen Widerspruch geraten würde.

29. Die Planfeststellungsbehörde kann den Planfeststellungsbeschluss mit Befristungen, Bedingungen, Auflagen und sonstige Nebenbestimmungen versehen, die zur Sicherung seiner Rechtmäßigkeit erforderlich sind (§ 36 I VwVfG). Die Regelungen im Planfeststellungsbeschluss können sich auch auf Betriebsbeschränkungen beziehen. Dabei können Auflagen das Vorhaben sowohl gegenüber den Unterlagen erweitern als auch einschränken. Die Auflagen sind insoweit vom Antragsteller und ggf. auch von Dritten selbständig anfechtbar. Die Nebenbestimmungen dürfen allerdings nicht die Identität des Vorhabens in Frage stellen oder die Grundzüge der Planung ändern. Eine solche grundlegende Änderung wäre nur durch geänderte Antrags- bzw. Verfahrensunterlagen möglich, die vom Vorhabenträger durch eine Antragsumstellung entsprechend zum Verfahrensgegenstand gemacht werden müssten. Wird der Planfeststellungsantrag mit den Betriebsregelungen verbunden, gelten diese Grundsätze auch für die betrieblichen Regelungen. Denn jedenfalls für die in einem Antrag verbundenen Regelungen zum Neu- bzw. Ausbau eines Flughafens und dem Flugbetrieb bilden diese Regelungsgegenstände eine Einheit, über die in der Planfeststellung auch einheitlich zu entscheiden ist.
30. Die verfahrensgegenständlichen Unterlagen können im Planfeststellungsbeschluss nur modifiziert werden, soweit die Identität des Vorhabens dadurch nicht in Frage gestellt wird. Werden durch Auflagen im Planfeststellungsbeschluss Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher betroffen, ist zudem eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit und der betroffenen Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange durchzuführen (§ 73 VIII VwVfG). Das ergänzende Verfahren muss daher wieder an dem Punkt starten, an dem sich die relevanten Änderungen auswirken (Bild der „fehlerhaft zugeknöpften Weste“). Das Erfordernis einer beabsichtigten Auflage wäre von der Planfeststellungsbehörde im Offenlageverfahren – sollte es an einem Antrag des Vorhabenträgers fehlen - entsprechend zu begründen.
31. Die Begründung des Landesentwicklungsplans setzt sich mit Fragen der Standortalternativen vor allem auch vor dem Hintergrund der FFH- und Vogelschutzbelange auseinander. Dabei geht die Begründung des Landesentwicklungsplans teilweise von einer Unverträglichkeit des Vorhabens im Hinblick auf FFH-Belange aus und schließt eine Ausnahmeprüfung an, die nach den rechtlich erforderlichen Maßstäben abgearbeitet wird (Art. 6 FFH-RL, § 34 BNatSchG). Es werden zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses dargelegt. In der Alternativenprüfung erweist sich nach der Beurteilung im Landesentwicklungsplan unter FFH-Gesichtspunkten die Bahn Nordwest als eindeutig vorzugswürdig. Die fachlichen Darstellungen erscheinen aus rechtlicher Sicht nachvollziehbar. Damit würde die FFH-Alternativenprüfung auch dann erfolgreich abgearbeitet sein, wenn an die Verträglichkeitsprüfung entsprechend hohe Anforderungen gestellt werden, wie sie sich aus der neueren Rechtsprechung des BVerwG ergeben (Urt. v. 9.11.2006 – Halle/Leipzig). Allerdings müssen die fachlichen Aussagen der Begründung des Landesentwicklungsplans belastbar sein. Geltend gemachte Kritikpunkte sind darauf zu befragen, ob die die Bewertung der Alternativen unter FFH- oder Vogelschutzgesichtspunkten in Frage stellen.
32. Der Landesentwicklungsplan darf auch in die Belange der kommunalen Planungshoheit eingreifen. Diese Möglichkeit hat neben der Raumordnung und Landesplanung auch die Fachplanung, die in der Reichweite des § 38 BauGB einen Vorrang für sich beanspruchen kann (BVerwGE 79, 318; BVerwGE 84, 209). Allerdings bedarf dies einer entsprechenden Rechtfertigung und einer nachvollziehbaren Abwägungsentscheidung, in die die Belange der kommunalen Selbstverwaltung entsprechend eingehen müssen. Die Gemeinden haben dazu Beteiligungsrechte, über die sie ihre jeweils betroffenen Belange einbringen können. Städtebauliche und andere kommunale Belange sind dann in der Abwägung auf den verschiedenen Planung und Entscheidungsstufen zu berücksichtigen. Ziele der Raumordnung und die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens haben dabei Vorrang vor der kommunalen Bauleitplanung (§§ 1 IV, 38 BauGB). Insoweit steht die gemeindliche Planung letztlich in einer Art Über- und Unterordnungsverhältnis und ist weniger geschützt wie im Bereich der interkommunalen Planung, die von einer Gleichordnung betroffener Interessen ausgeht und bei der sich die Gemeinden auf einer Augenhöhe gegenüberstehen (BVerwGE 84, 209). Ergeben sich gegenüber der Raumordnung oder auch der Fachplanung entsprechende Divergenzen,

können sich entsprechende Planungspflichten zur Änderung der Bauleiplanung ergeben (BVerwGE 117, 25 – Mülheim-Kärlich). Mit der Offenlage der Planunterlagen ist bereits eine Veränderungssperre für die vom Plan betroffenen Flächen verbunden (§ 8a LuftVG).

33. Der Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsplans 2000 gibt auf der Ebene der Landesplanung in einem geeigneten Umfang Vorgaben für die Fachplanung und damit für die konkrete Planfeststellung. Dieser Ebene sind die weiteren Entscheidung zur Umsetzung der landesplanerischen Vorgaben mit den entsprechenden konkretisierenden Regelungen vorbehalten. Das gilt auch für den Schallschutz und Nachtflugregelungen. Hier kommt dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung in den Kernstunden der Nachtzeit allerdings grundsätzlich ein Vorrang zu, der nur in der Reichweite deutlich überwiegender anderer Gründe überwunden werden kann (BVerwG, Urt. v. 16.3.2006 - Schönfeld; Urt. v 9.11.2006 – Halle/Leipzig). Weitere Fragen der Konkretisierung dieser landesplanerischen Grundsatzentscheidung und auch eines Nachtflugverbotes in seiner Reichweite im Einzelnen sind der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung vorbehalten (§ 8 LuftVG).