15. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Protokoll

Anhörung zum Frankfurter Flughafen

1. Tag, 10. Mai 2000 Teil 1

Themen:

Einführung in das Mediationspaket S. 1

Sachverständige zu den Unterthemen:

Vorstellung des Mediationspaketes durch Mediatoren

Herr Prof. Dr. Klaus Hänsch
Herr Dr. Frank Niethammer
Herr Prof. Dr. Kurt Oeser

Offen gebliebene Punkte aus dem Mediationsverfahren

Dr. Christoph Ewen, IFOK

Bedeutung des Mediationsverfahrens für die Bürgerinitiativen und Naturschutzverbände

Herr Martin Kessel, Bündnis der Bürgerinitiativen
Herr Thomas Norgall, BUND

Weiteres Vorgehen

Ministerpräsident Roland Koch
Minister Dieter Posch
Dr. Wilhelm Bender, Flughafen Frankfurt/Main AG

Optimierung des bestehenden Systems

S. 32

Sachverständige zu den Unterthemen:

Welche Kapazitätspotentiale des bestehenden Bahnensystems gibt es und wie weit sind diese ausreizbar?

Peter Gebauer, Deutsche Flugsicherung
Georg Fongern, Vereinigung Cockpit

Optimierungschancen im Luftraum (Anflug- bzw. Abflugkontrolle)

Peter Gebauer, Deutsche Flugsicherung

Intermodale Kooperation (Verkehrsträger)

Dr. Markus Schubert, Intraplan Consult GmbH
Dr. Rudolf Göbertshahn, Deutsche Bahn AG
Wolfgang Weinert, Deutsche Lufthansa AG

Intramodale Kooperation (Flughäfen)

Andreas Helfer, Flughafen Hahn GmbH

(Beginn: 8.45 Uhr)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zu der Expertenanhörung des Hessischen Landtags, betreffend den Frankfurter Flughafen, die vom 10. bis zum 12. Mai 2000 in dieser Halle stattfindet, darf ich Sie alle recht herzlich begrüßen. Es ist für das Landesparlament ein besonderes Ereignis, dass dieses Hearing nicht im Plenarsaal des Hessischen Landtags stattfindet, sondern in einer für uns alle etwas ungewohnten, nicht ganz so übersichtlichen Umgebung. Da wir aber einem größtmöglichen Kreis von Personen die Möglichkeit der Anwesenheit eröffnen wollten, hat sich der Hessische Landtag entschlossen, die gerade noch verfügbare Halle 5 der Rhein-Main-Hallen anzumieten. Deshalb hoffe ich, dass Sie alle, meine Damen und Herren, Ihren Platz gefunden haben und auch nolens volens mit der Sitzordnung zufrieden sind.

Ich begrüße zunächst die Mediatoren: Herrn Prof. Dr. Klaus Hänsch, Herrn Dr. Frank Niethammer sowie Herrn Prof. Dr. Kurt Oeser.

(Allgemeiner Beifall)

Ihnen darf ich an erster Stelle für die geleistete Arbeit danken. Da ich das Mediationsverfahren von Beginn an selbst verfolgen durfte, weiß ich, dass Sie ein Übermaß an Arbeit und Verantwortung auf sich genommen und dadurch die Weichen für die heutige Anhörung gestellt haben. Wenn man später einmal aus dem Abstand von Jahrzehnten auf Ihre Tätigkeit zurückblickt, wird man mit Recht sagen: Sie haben auch ein Stück Rechtsgeschichte geschrieben. Dafür herzlichen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Meine Damen und Herren, ich freue mich, dass nahezu alle Sachverständigen hier sind, die wir zur mündlichen Anhörung geladen haben. Ich heiße Sie willkommen – natürlich auch die, die sich schriftlich geäußert haben; Gleiches gilt für die Mitglieder der Mediationsgruppe.

Die Vertreterinnen und Vertreter der Städte, Gemeinden und Landkreise sowie der Kommunalen Spitzenverbände möchte ich ebenfalls herzlich begrüßen. Vonseiten der Anliegerkommunen wurde vielfach der Wunsch geäußert, sich auch mündlich in dieses Hearing einzubringen. Wir haben uns gestern auf Folgendes verständigt – das war auch ein persönliches Anliegen von mir –: Wir konnten den Wunsch, die Anliegerkommunen während dieser drei Tage als betroffene Gemeinden einzubinden, auch und gerade wegen des großen Programms nicht erfüllen, weil die Anhörung der folgenden drei Tage als reine Expertenrunde konzipiert wurde. Da dem Hessischen Landtag jedoch das Anliegen der Städte, Gemeinden und Landkreise sehr wichtig ist, wird der Landtag selbst am Montag, dem 5. Juni 2000, ab 9.30 Uhr in seinem Plenarsaal unter der Leitung von mir und Frau Vizepräsidentin Winterstein eine Anhörung der betroffenen Gemeinden durchführen. Die Strukturen, wie das geschehen wird, werden am kommenden Montag von den Obleuten des Wirtschaftsausschusses festgelegt und Ihnen dann zeitnah mitgeteilt. Der Landtag möchte durch dieses Verfahren allen Betroffenen Gelegenheit geben, sich zu äußern, um bei diesem sehr schwierigen, aber für die Region – ich füge hinzu: für Hessen und für ganz Deutschland – äußerst wichtigen Thema einen möglichst breiten Konsens zu finden.

Den Damen und Herren Abgeordneten des Hessischen Landtags sowie den Vertreterinnen und Vertretern der Landesregierung wünsche ich durch die Anhörung vertiefte Einsichten und wichtige Impulse. Ich persönlich bin überzeugt, dass noch keine bindende Vorentscheidung im Vorfeld gefunden wurde und dass diese Anhörung ganz wichtige Impulse für die weitere Behandlung des Planungsverfahrens geben wird.

Dem Landtag, meine Damen und Herren, war bewusst, dass die Nachfrage nach Zuhörerkarten sehr groß sein würde. Deshalb haben wir den größtmöglichen Veranstaltungsraum gewählt. Dennoch sind die Karten seit dem 12. April 2000 für alle drei Tage vergriffen, und zu meinem Bedauern mussten weitere interessierte Bürgerinnen und Bürger abgewiesen werden. Wenn sich letztlich doch einmal Lücken zeigen, liegt es daran, dass der eine oder andere vielleicht für drei Tage gebucht hat und seine Anwesenheit auf eine kürzere Zeit begrenzt. Ich bitte alle um Verständnis, die heute nicht persönlich anwesend sein können, kann aber auf Folgendes hinweisen: Der Hessische Rundfunk wird unser Hearing dankenswerterweise in seinem Dritten Programm an allen drei Tagen von 9 bis 15 Uhr live übertragen. Ich hoffe, dass damit alle weiteren Interessierten die Veranstaltung von zu Hause aus verfolgen können.

Nun noch einige Worte zum Ablauf des Hearings. Wie Sie dem ausgelegten Programm entnehmen können, das Sie wie alle relevanten Unterlagen des Hearings auch im Internet über die Homepage des Landtags finden, hat sich der Hessische Landtag für diese drei Tage ein sehr umfangreiches Programm vorgenommen. Wir werden uns mit insgesamt acht Themenkomplexen beschäftigen, für die die Fraktionen im Hessischen Landtag Sachverständige benannt haben.

Die im Programm aufgeführten Sachverständigen, die mündlich gehört werden sollen, haben größtenteils gleichfalls eine schriftliche Stellungnahme erarbeitet, die sie während des Hearings um ein zehnminütiges Statement ergänzen können. Ich werde dann jeweils an die Sachverständigen die Frage richten, ob sie ihre schriftliche Darstellung

noch mündlich ergänzen wollen – das liegt bei den Sachverständigen –; ein Zwang dazu besteht nicht.

Die Themenstellung der schriftlichen Stellungnahmen wie auch der Statements ergibt sich aus dem Fragenkatalog, der dem von den Fraktionen erarbeiteten Strukturvorschlag beigefügt ist. Ich darf mich bei dieser Gelegenheit bei den Fraktionen für die sehr konstruktive Zusammenarbeit bedanken. Es ist gelungen – ich halte das für sehr positiv –, die vier Fraktionen des Hessischen Landesparlaments in die Erarbeitung des Fragenkatalogs einzubinden. Alle vier Fraktionen und nicht nur Einzelne finden sich in dieser Anhörung mit ihren Anliegen wieder.

Ich sage auch zu unseren Zuhörerinnen und Zuhörern: Gleichgültig, wie man zu dem Projekt einer Erweiterung des Frankfurter Flughafens steht, nirgendwo wird sich je so viel Gelegenheit ergeben, Argumente für den eigenen Standpunkt, für ein eigenes Für oder Wider, möglicherweise auch für eine vertiefte und differenzierte Betrachtung zu finden, wie bei einer solchen Anhörung, an der 200 Experten teilnehmen. Deshalb werbe ich um Verständnis dafür, dass diese Anhörung nach den Regeln des Hessischen Landtags erfolgen muss – es geht gar nicht anders – und dass wir deshalb Unmutsäußerungen oder auch Beifall von denen, die uns zuschauen oder zuhören, unterbinden müssen. Insofern haben die Abgeordneten ein gewisses Privileg.

Das zweite Privileg der Abgeordneten in dieser Anhörung besteht darin, dass nur sie Fragen an die Experten stellen dürfen, wenn die jeweils einstündigen Fragerunden eröffnet werden. Dafür haben die Abgeordneten des Landtags auch mit der Regierung die Verantwortung. Ohne die Vorarbeiten aller Fraktionen wäre es jedenfalls nicht gelungen, dass dieses Hearing bereits heute, Anfang Mai, stattfindet, obwohl es erst in der 29. Plenarsitzung des Landesparlaments am 16. Februar 2000 beschlossen worden ist.

Wie ich schon sagte, nach Abschluss eines jeden Themenkomplexes findet eine rund 60-minütige Diskussionsrunde statt, bei der die Abgeordneten des Hessischen Landtags Fragen an die Sachverständigen richten können. Wir haben uns im Vorfeld darauf geeinigt, dass jede Fraktion in der Reihenfolge der Stärke der Fraktionen – CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, F.D.P. – eine Viertelstunde fragen kann. Wenn dann noch Fragezeit übrig bleibt, darf sie etwas willkürlich, je nachdem, wer sich meldet, verteilt werden.

Noch kurz einige organisatorische Anmerkungen. Wir werden an allen drei Tagen um 8.30 Uhr beginnen und ohne Mittagspause bis jeweils ca. 18 Uhr tagen. Damit uns genügend Zeit für die einzelnen Themenkomplexe bleibt, wäre ich sehr dankbar, wenn Sie alle pünktlich anwesend sein könnten. Der Zugang zur Halle ist ab 7.30 Uhr für alle geöffnet. Sie haben Gelegenheit, in den Rhein-Main-Hallen Getränke oder einen Imbiss einzunehmen. Meine Verwaltung hat mir aufgeschrieben: auf eigene Kosten. Die Anhörung ist für den armen Landtag teuer genug. Sollten irgendwelche Fragen auftreten, können Sie sich jederzeit an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kanzlei des Hessischen Landtags wenden, die Ihnen gerne weiterhelfen werden.

Ich möchte die Gelegenheit benutzen, meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, vorzugsweise Frau Strauß-Zielbauer, für die Organisation dieser Veranstaltung sehr herzlich zu danken. Bis jetzt klappt alles wie am Schnürchen, und wenn im Vorfeld alles klappt, ist man sich meist sicher, dass auch die Anhörung gut geht.

(Allgemeiner Beifall)

Für die Anzuhörenden ist ein Tagungsbüro eingerichtet worden. Dort können anfallende Fragen beantwortet und Probleme geklärt werden. Es ist auch ein Pressezentrum eingerichtet worden, um den Medienvertretern ihre Arbeit zu erleichtern.

Meine Damen und Herren, lassen Sie uns nun mit dem Programm des heutigen Tages beginnen.

Ich rufe den Themenkomplex

Einführung in das Mediationspaket

auf. Zunächst erfolgt die Vorstellung des Mediationspaketes durch die Mediatoren.

Ich darf bereits jetzt die jeweiligen Sachverständigen darum bitten, sich an den Zeitrahmen von zehn Minuten für die Statements zu halten.

Ich bitte Herrn Prof. Dr. Klaus Hänsch, den früheren Präsidenten des Europäischen Parlaments, uns als erster Mediator in das Paket einzuführen.

Herr Prof. **Dr. Klaus Hänsch:** Herr Landtagspräsident, Herr Ministerpräsident, meine Damen und Herren! Wir drei Mediatoren dürfen in diesem Kreis den Bericht der Mediationsgruppe als bekannt voraussetzen, nicht nur, was die Ergebnisse, sondern auch, was unsere Beschreibung des Ablaufs und des Zustandekommens der Ergebnisse anlangt. Wir fühlen uns hier nicht als Sachverständige; wir sind es auch nicht; wir sind die Mediatoren einer 21-köpfigen Mediationsgruppe. Das, was wir mit unserem Bericht vorgelegt haben, ist kein Gutachten oder Obergutachten, sondern es ist das Ergebnis einer langen Diskussion, und es ist ein Konsensergebnis. Lassen Sie mich deswegen in dieser Einführung an etwas erinnern und vielleicht den einen oder anderen Punkt noch unterstreichen, was uns im Rahmen dieser Anhörung als wichtig erscheint.

In der Mediationsgruppe, die das erarbeitet hat, waren unterschiedliche Interessen und Betroffenheiten beteiligt, und – das ist wichtig – wir hatten einen Auftrag. Grundlage für Zusammensetzung und Arbeit der Mediationsgruppe war der Auftrag des Gesprächskreises "Flughafen" beim Ministerpräsidenten. Die Mediationsgruppe sollte klären,

> unter welchen Voraussetzungen der Flughafen Frankfurt dazu beitragen kann, die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein-Main im Hinblick auf Arbeitsplätze und Strukturelemente dauerhaft zu sichern und zu verbessern, ohne die ökologischen Belastungen für die Siedlungsregion außer Acht zu lassen.

Daraus hat sich für uns in der Mediationsgruppe ein Gleichgewicht ergeben zwischen wirtschaftlichen Belangen, die zu beachten waren, sozialen Belangen, die zu beachten waren, und ökologischen Belangen, die zu beachten waren. Die Mediationsgruppe – lassen Sie mich dies am Anfang mit aller Klarheit und Deutlichkeit sagen – hatte nicht den Auftrag, die Lage einer neuen Start- und Landebahn festzulegen oder gar nach einem neuen Flughafengelände zu suchen. Das war nicht unser Auftrag. Deswegen haben wir das, was wir zu den Bahnen zu sagen haben, auch in einer gesonderten Erklärung der Mediatoren dargelegt. Dazu wird Herr Prof. Oeser im Laufe des heutigen Vormittags noch etwas sagen.

Es ging der Mediationsgruppe von Anfang an nicht nur darum, die technischen, ökologischen und ökonomischen Grundlagen und Folgen von Ausbau, Nichtausbau oder Teilausbau zu untersuchen. Im Einzelnen wird Herr Dr. Niethammer dazu noch etwas sagen. Das Ziel war nicht, eine Gutachtensammlung als Entscheidungsgrundlage zu erstellen, sondern zu beschreiben, wie eine möglichst breite Akzeptanz von Ausbau bzw. Nichtausbau bzw. Teilausbau zunächst innerhalb der Mediationsgruppe und dann bei möglichst vielen Betroffenen hergestellt werden könnte. Es ging also um ein Ergebnis, das Akzeptanz schaffen könnte. Das Empfehlungspaket ist zwar auf der Grundlage wissenschaftlichen Inputs zustande gekommen, es ist aber selbst kein wissenschaftliches Gutachten, sondern es versucht, eine Balance zwischen widerstreitenden Interessen – zwischen Chancen und Belastungen – zu finden. Das heißt: Die Mediationsgruppe hat den wissenschaftlichen Input, den sie bekommen hat, ausgewertet, eingeordnet und bewertet und damit auch gewichtet. Wir wissen auch genau, dass einiges offen geblieben ist oder noch besser belegt werden könnte. Wir haben aber in der gesamten eineinhalbjährigen Diskussion keinen Punkt erkennen können, der fehlen würde und gleichzeitig so wichtig ist, dass er uns gehindert hätte, zu einem konsensualen Ergebnis zu kommen.

Was war das Ziel? Ein Mediationsverfahren kann nur ein Ergebnis haben, in dem jeder der Beteiligten einen Teil seiner Wünsche und Forderungen wieder findet. Deswegen haben wir ein Paket von fünf Elementen geschnürt, das in sich unauflöslich ist. Keiner der Beteiligten hat darin alle seine Vorstellungen verwirklicht gesehen – das haben die Beteiligten auch gesagt –, jeder hat einen wichtigen Teil seiner Wünsche und Forderungen wieder gefunden, und ich wäre dankbar, wenn auch das gesagt würde.

Die Betreiber müssen sich mit der Optimierung – unter anderem durch Teilverbesserung oder Teilverlagerung – mit dem Anti-Lärm-Pakt und einem Nachtflugverbot abfinden, bekommen aber den Ausbau. Die Belasteten müssen sich mit dem Ausbau abfinden, bekommen aber die Nachtruhe und den Anti-Lärm-Pakt. Niemand bekommt alles, aber jeder bekommt etwas, das ihm wichtig ist.

Natürlich hätte ein Teil der Mediationsgruppe – das sage ich mit allem Freimut – wie z. B. ein großer Teil der in der Mediationsgruppe vertretenen Bürgermeister eine Empfehlung für einen Nichtausbau lieber gesehen. Natürlich wäre das Nachtflugverbot nicht vorgekommen, wenn FAG, Lufthansa, BARIG und andere die Empfehlung hätten formulieren dürfen. Das wissen wir genau. Dass jetzt in vielen öffentlichen Erklärungen und Interpretationen des Mediationsergebnisses von Beteiligten und Nichtbeteiligten Rosinenpickerei betrieben wird – d. h., man pickt sich nur heraus, was man gerne haben möchte –, war vorherzusehen; vielleicht ist es unvermeidlich.

Aber wir als Mediatoren betonen noch einmal: Die fünf Elemente haben nur dann ihren Wert für Akzeptanz und Konsens, wenn sie als Paket zusammenbleiben. Unsere Erkenntnis aus der Arbeit der Mediationsgruppe ist: Akzeptanz ist nur herzustellen, wenn dieses Paket beieinander bleibt. Das gilt im Übrigen auch für den größten Teil der Fragen, die bei der Anhörung gestellt werden. Was wir als Mediatoren zu sagen haben oder sagen können, steht im Mediationsbericht. Dass er nicht alle Fragen im Zusammenhang mit dem Ausbau bzw. Nichtausbau beantwortet, wissen wir selbst. Wir machen auf die Hinweise im Bericht aufmerksam.

Lassen Sie mich zum Abschluss noch Folgendes sagen: Wir drei stehen für die gesicherte Qualität etwa der Gutachten und Expertenanhörungen und für deren sorgfältige Auswertung und Gewichtung bei der Herstellung des Berichts und der Empfehlungen. Wir stehen für das im Konsens hergestellte Paket der fünf Empfehlungen, und wir drei stehen für unsere Erklärung, so, wie sie formuliert ist, und nicht, wie sie interpretiert wird. Jetzt wünschen wir der Anhörung einen guten Verlauf und gute Ergebnisse für das Land Hessen.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herzlichen Dank, Herr Prof. Hänsch, für das Statement, das uns einführend die Problematik des Für und Wider vor Augen führte und was die Mediatoren wollten und nicht wollten, was sie konnten und nicht konnten. Am Rande freut es mich auch, dass Sie sich an die Zeit gehalten haben. – Das Wort hat ein weiterer Mediator, Herr Dr. Niethammer, Präsident der Industrie- und Handelskammer Frankfurt.

Herr **Dr. Frank Niethammer:** Herr Landtagspräsident, Herr Ministerpräsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Auch ich möchte eingangs meines kurzen Berichts betonen, dass ich voraussetze, dass Sie den Inhalt des Mediationsberichts kennen. Gestatten Sie mir in Ergänzung zu dem, was Herr Prof. Hänsch eben gesagt hat, einige Anmerkungen zum Ablauf des Verfahrens, weil es in Deutschland – wie Sie wissen – bisher ein solches Verfahren noch nicht gegeben hat. Deshalb wird das Verfahren selbst ja auch manchmal kritisch begleitet.

Das Mediationsverfahren zum Frankfurter Flughafen wurde im Frühjahr 1998 von einem alle politischen Parteien umfassenden Gesprächskreis in Gang gesetzt, den der damalige Ministerpräsident Eichel zu diesem Zweck zusammengerufen hatte. Dieser Gesprächskreis formulierte den Auftrag an die Mediatoren, die dann persönlich benannt wurden. Der Gesprächskreis legte damals auch die Zusammensetzung der Mediationsgruppe fest, wobei ursprünglich vorgesehen war, dass vier Vertreter von Gemeinden, vier Vertreter von Bürgerinitiativen und zwei Vertreter von Umweltverbänden in der Region mit dabei sein sollten. Der Gesprächskreis legte ferner fest, dass die Verwendung der für dieses Verfahren zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel vom Präsidenten des Hessischen Rechnungshofs kontrolliert werden soll und die Mediatoren dem Gesprächskreis über den Fortgang des Verfahrens Bericht zu erstatten haben. Es wurde auch festgelegt, dass das Ergebnis des Verfahrens bis Ende 1999 erwartet wird.

Nachdem alle diese Vorschläge und Festlegungen mehrfach diskutiert und protokolliert waren, konfrontierte der Gesprächskreis Herrn Prof. Oeser und mich mit der nach einmütigem Votum festgelegten Frage, ob wir beide bereit seien, das Verfahren als Mediatoren zu leiten. Im Falle unserer Zustimmung sollten wir uns einvernehmlich den dritten Mediator suchen.

Gestatten Sie mir an dieser Stelle eine ganz persönliche Anmerkung. Meine persönliche Entscheidung, mich als Mediator zur Verfügung zu stellen, war schwierig, weil es weder Erfahrungen gab, wie ein solches Verfahren durchgeführt und zu einem brauchbaren Ergebnis gebracht werden kann, noch die Belastung und die Zeiterfordernis für ein solches Verfahren abgeschätzt werden konnten. Dazu wussten wir natürlich alle, dass das Thema "Ausbau des Flughafens" wegen der Vergangenheit mit dem Bau der Startbahn West emotional stark belastet war und damit feststand, dass die Diskussionen sehr schwierig sein würden. Ich habe mich bereit erklärt, diese Aufgabe mit zu übernehmen, weil ich mich als Kammerpräsident in Frankfurt dieser Aufgabe schwer entziehen konnte, nachdem ich immer wieder gesagt hatte, dass wir in den Auseinandersetzungen über diese Fragen diskutieren müssen und nicht aufeinander einschlagen dürfen. Hinzu kam, ich konnte mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgehen, dass der damals ebenfalls als Mediator benannte Prof. Oeser meinen Wertevorstellungen sehr nahe steht und wir deshalb keine grundsätzlichen Differenzen haben werden.

Der Gesprächskreis traf im Vorfeld des Verfahrens einige Festlegungen unter anderem zu folgenden wichtigen Fragen:

Für die Organisation der Verfahrens wurde entschieden, dass die wissenschaftliche Begleitung und die Organisation selbst nicht in einer Hand liegen sollen. Die wissenschaftliche Begleitung wurde dem Öko-Institut in Darmstadt übertragen, das nach eingehenden Diskussionen dafür ausgesucht wurde, wobei es im Vorfeld auch eine Empfehlung des Gesprächskreises gab, das Öko-Institut anzusprechen.

Eine weitere Entscheidung fiel in Zusammenarbeit mit der Mediationsgruppe und betraf die Suche nach einem Gesprächspartner für uns Mediatoren. Im Einvernehmen mit der Mediationsgruppe wurde das Institut für Organisationskommunikation – IFOK – in Bensheim ausgewählt.

Wir waren uns einig, dass eine solch schwierige Arbeit eine Geschäftsordnung braucht. In der ersten Sitzung der Mediationsgruppe wurde eine vorbereitete Geschäftsordnung beschlossen. Hier waren zwei Entscheidungen wichtig:

Zum einen nehmen die Mitglieder der Mediationsgruppe persönliche und nicht auf Stellvertreter übertragbare Mandate wahr. Zwar wurde die Rückkopplung zu den entsendenden Instituten in der Geschäftsordnung festgeschrieben, aber nach einigen Diskussionen wurde ausdrücklich beschlossen, dass es sich bei den Mandaten in der Mediationsgruppe um persönliche, nicht übertragbare Mandate handelt. Dies war von hoher Bedeutung für die Kontinuität der Arbeit der Mediationsgruppe und hatte tatsächlich zur Folge, dass bei allen 24 Sitzungen dieser Gruppe die Präsenz immer über 80 % lag.

Zum andern sollte das Verfahren offen sein, und alle Teilentscheidungen sollten veröffentlicht werden.

Am 16. Juli 1998 nahm die Mediationsgruppe ihre Arbeit auf, und bis Ende Januar 2000 folgten 24 Gruppensitzungen.

Eine weitere wichtige Entscheidung in der Mediationsgruppe fiel auf Vorschlag der Mediatoren dahin gehend, dass die zu untersuchenden Fragen nicht alle in der Mediationsgruppe, sondern in Arbeitskreisen untersucht werden sollten. Dazu wurde festgelegt, drei Arbeitskreise für Fragen des Verfahrens, der Ökonomie und Ökologie zu bilden, wobei der Arbeitskreis "Ökologie, Gesundheit und Soziales" im Laufe des Verfahrens durch eine Arbeitsgruppe "Siedlung und Soziales" erweitert wurde. Die Arbeitskreise waren offen für Teilnehmer auch außerhalb der Mediationsgruppe. Die Ergebnisse der Arbeitskreise mussten der Mediationsgruppe vorgelegt und dann von ihr endgültig abgesegnet werden. Dieses Verfahren hatte neben der Zeitersparnis den unschätzbaren Vorteil, dass in den Arbeitskreisen entsprechend viele Experten aller Beteiligten hinzugezogen werden konnten und damit die wissenschaftliche Arbeit auf ein solides Fundament gestellt wurde.

Auf Vorschlag der wissenschaftlichen Begleitung wurde außerdem festgelegt, dass bereits bei der Vergabe wichtiger Gutachten und bei der Diskussion wesentlicher Fragestellungen Gutachter, Wissenschaftler und Experten zur Qualitätssicherung herangezogen wurden. Das war insbesondere bei den FAA-Gutachten über die Kapazitäten und die Bahnen und bei den wirtschaftlichen Gutachten der Fall. Das bedeutete, dass bereits bei der Diskussion in der Mediationsgruppe oder in den Arbeitskreisen über die Vergabe von Gutachten oder die Formulierung der Fragestellung von Hearings Experten aus den jeweiligen Fachgebieten anwesend waren. Diese Experten hatten dann später als Gutachter die Qualität der Ergebnisse zu sichern.

Nach den Diskussionen in den Arbeitskreisen über die Ergebnisse wurde dann von der wissenschaftlichen Begleitung – das gilt für jedes Gutachten, jedes Hearing und jedes Ergebnis –, von den Gutachtern ein Bericht angefertigt, der in den Arbeitskreisen diskutiert und zur Vorlage an die Mediationsgruppe verabschiedet wurde. Alle Teilergebnisse von sämtlichen Fragen, die im Laufe dieses Verfahrens gestellt und untersucht wurden, wurden in der Mediationsgruppe so lange diskutiert, bis ein einvernehmliches Ergebnis da war, und dann abgelegt.

Lassen Sie mich noch ein Wort zur Zusammensetzung der Mediationsgruppe sagen: Ich hatte vorgetragen, dass der Gesprächskreis ursprünglich 20 Teilnehmer vorgesehen hatte. Das wurde vom Gesprächskreis nicht in der vorgesehenen Form verwirklicht, weil sich die Vertreter der Bürgerinitiativen und der Umweltverbände weigerten, an dem Verfahren teilzunehmen. Trotz intensiver Bemühungen der politischen Vertreter im Gesprächskreis "Flughafen", der Landesregierung und der Mediatoren gelang es nicht, die Bürgerinitiativen und Umweltverbände davon zu überzeugen, dass das Verfahren ergebnisoffen sei. Lediglich eine Bürgerinitiative aus Offenbach war zur Mitarbeit bereit. Das führte nach Diskussionen mit der Landesregierung und innerhalb der Mediationsgruppe im September 1998 schließlich zur Entscheidung, dass die freien Sitze der Umweltverbände und der Bürgerinitiativen endgültig an die Vertreter der Gemeinden im Umfeld des Flughafens sowie an einen Vertreter der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft vergeben wurden. Auf diese Weise bestand die Mediationsgruppe schließlich aus 21 Vertretern, wobei statt der ursprünglich vorgesehenen vier Vertreter von Städten und Gemeinden aus dem Umfeld des Flughafens nunmehr neun Kommunalvertreter in der Mediationsgruppe waren.

Noch ein Wort zur Ergebnisfindung. Entgegen der Behauptung und der Kritik insbesondere von Naturschutzverbänden und den Bürgerinitiativen war am Beginn des Mediationsverfahrens völlig offen, in welcher Weise überhaupt ein Ergebnis gefunden werden und wie dieses Ergebnis aussehen könnte. Das Verfahren war also im besten Sinne des Wortes ergebnisoffen. Die Arbeit in den Arbeitskreisen tastete sich zunächst über einzelne Fragestellungen an die verschiedenen Themen heran, und es vergingen mehrere Sitzungen der Mediationsgruppe, bis die Arbeitskreise ihre eigentliche Arbeit aufnehmen konnten. Erst nachdem immer mehr Bausteine von der Mediationsgruppe als Untersuchungsergebnisse, und zwar einstimmig, abgelegt werden konnten – und das war erst nach etwa einem Jahr Arbeit möglich –, konnte die Diskussion über die Frage beginnen, welche Art Ergebnis ein solches Verfahren überhaupt haben könnte. Das Ergebnis kennen Sie alle. Das Ergebnis ist das fest geschnürte Paket aus fünf Teilen, das die Mediatoren und die Mediationsgruppe als Empfehlung in den Mediationsbericht gegeben haben. Ich bin überzeugt, dass dieses Ergebnis eine Plattform ist, eine Chance ist, auf der man einen Kompromiss in diesem schwierigen Thema aufbauen kann. – Ich bedanke mich bei Ihnen.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich bedanke mich bei Ihnen, Herr Dr. Niethammer, für Ihre Ausführungen, die den Gang des Mediationsverfahrens dargestellt haben. – Ich erteile jetzt Herrn Prof. Dr. Kurt Oeser als letztem der drei Mediatoren das Wort.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Herr Landtagspräsident, Herr Ministerpräsident, sehr verehrte Mitglieder des Hessischen Landtages und der Hessischen Landesregierung, meine sehr verehrten Damen und Herren! Prof. Hänsch hatte eingangs betont, dass die fünf gemeinsam von der Mediationsrunde festgelegten Empfehlungen unauflöslich zusammenge-

hören. Ich möchte dies noch einmal betonen mit Blick darauf, dass nicht erst mit dem Ausbau die Bemühungen um ein Nachtflugverbot und den Anti-Lärm-Pakt deutlich werden müssen. Wenn, wie wir es gesagt haben, gilt, dass das unauflöslich ist, gehören mit Beginn der Optimierung die anderen Dinge eindeutig dazu. Da gibt es nach unserer Meinung keinen Zweifel bis hin zum regionalen Dialogforum, von dem ich hoffe, dass es bald zustande kommt. Ich werde nachher noch ein paar Worte dazu sagen.

Wir haben sehr bewusst die Optimierung an den Anfang gestellt, weil wir davon überzeugt sind, dass es noch eine ganze Reihe von Möglichkeiten gibt, das vorhandene System – dabei denke ich nicht nur an die drei vorhandenen Bahnen zum Landen und Starten – zu optimieren und noch deutlich zu verbessern. Die einzelnen Argumente dafür haben wir Ihnen genannt. Natürlich gibt es noch weitere Argumente. Man muss möglicherweise über die prozentualen Möglichkeiten miteinander reden oder über die Frage, welche Entlastung z. B. durch den Flughafen Hahn oder durch die Deutsche Bundesbahn geschehen kann. Aber hier sahen wir ein wichtiges Potenzial.

Außerdem haben wir entgegen vielen anders lautenden Aussagen die Frage des Ob sehr eingehend erörtert. Wir hatten schließlich vier Szenarien: vom Ausbau im Sinne und nach dem Wunsche des Flughafens – 120 Bewegungen pro Stunde – bis hin zum Szenario D – Einfrieren der Flugbewegungen auf dem Stand von 1998 und Nachtflugverbot –, das ein Minusszenario gewesen wäre. Für uns waren die 120 Bewegungen pro Stunde mit einer klaren Zahl für das Jahr verbunden, und zwar nicht mit 700.000 oder 800.000 oder irgendeiner anderen Zahl, sondern mit 660.000 Bewegungen. So wurde das in der Mediationsrunde verabschiedet. Ich lege großen Wert darauf, dass diese Zahl für uns eine bestimmende und gültige Zahl war. Man kann natürlich noch zu anderen Zahlenergebnissen kommen.

Ich komme zum Nachtflugverbot. Natürlich war uns klar, dass es für einen zentralen Weltflughafen eine außerordentlich hohe Anforderung ist, ein Nachtflugverbot einzuführen. Bisher haben wir in Frankfurt nur in begrenztem Umfang Nachtlandebeschränkungen. Es können pro Nacht mehrere Hundert Maschinen starten. Das ist technisch möglich; das ist rechtlich möglich. Deshalb haben wir gesagt: Nachtflugverbot. Wir haben auch gewusst, dass nach allgemeiner Meinung die Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr geht. Wir hätten lieber diese Zeit gehabt; aber bei der schwierigen Suche nach einem Kompromiss, der von allen mitgetragen wird, sind wir auf die einschränkende Zeit von 23 bis 5Uhr gekommen. Allerdings halten wir an dieser Zeit fest. Da gibt es nichts abzumarkten – auch wenn die Schritte der Umsetzung nicht ganz leicht sein werden. Hier müssen politische Festlegungen, hier müssen rechtliche Festlegungen getroffen werden, um das abzusichern.

Im Umland ist die große Sorge – ich kann sie verstehen, nach all den Erfahrungen, die im Umland gemacht worden sind –, dass erst einmal zu bauen begonnen wird, und wir dann sehen, wieweit sich Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt umsetzen lassen. Man muss diese Sorgen ernst nehmen; man kann sie auch belegen. Deshalb müssen hier klare politische und rechtliche Festlegungen getroffen werden, in einem Schritt, der auch unter anderem Aufgabe des regionalen Dialogforums in Zusammenarbeit mit der Frankfurter Fluglärmkommission ist

Zum Anti-Lärm-Pakt will ich auch nur eine kurze Anmerkung machen; es ist ja alles nachzulesen. Ich kann verstehen, wenn von verschiedenen Seiten versucht wird, weitere Definitionen einzubringen. Aber ich lege größten Wert darauf zu betonen, dass die Werte, die wir festgelegt haben, auf intensiver Arbeit im Arbeitskreis "Ökologie, Gesundheit und Soziales" beruhen und nicht gegriffen sind, sondern auf wissenschaftlichen Anhörungen basieren, und dass uns natürlich Einsprüche etwa des Flughafens bekannt waren. Wir haben sie ja mit in die Diskussion einbezogen. Ich würde mich sehr freuen, wenn der Vorstand des Flughafens dazu einige klärende Sätze sagen würde. Auch als Leiter des Arbeitskreises "Ökologie, Gesundheit und Soziales" bin ich mit dem Brief, den ich in den letzten Tagen zu dieser Thematik bekommen habe, nicht einverstanden. Wir wollen und müssen an dem, was wir wirklich mühsam erarbeitet haben, festhalten.

Lassen Sie mich noch kurz zur Erklärung der drei Mediatoren kommen: Wir hatten diesen Text so, wie er jetzt abgedruckt ist, in groben Umrissen in der letzten Sitzung der Mediationsrunde, der letzten Klausur, vorgelegt. Wir hatten aber Verständnis dafür, dass vor allem auch von kommunaler Seite gefordert worden ist, diese Erklärung als Erklärung der Mediatoren und nicht als Erklärung der Mediationsrunde zu versuchen; denn das wäre außerordentlich schwierig geworden.

Aber ich möchte nach all dem, was in den letzten Tagen öffentlich diskutiert und verhandelt worden ist, noch einmal sehr deutlich und persönlich sagen – ich hatte mich mit den beiden Kollegen darüber unterhalten –: Das, was jetzt vorgelegt worden ist, hat mich sehr befremdet. Denn das ist eindeutig, wir hatten unter Optimierungspotenzial mit Blick auf die drei Bahnen – wir hätten vielleicht besser das Wort "Optimierung" an der Stelle nicht verwendet, weil es mit dem ersten Paket "Optimierung" verwechselt worden ist – sehr deutlich gesagt, dass eine Südbahn bei den zu erwartenden hohen Belastungen in den Innenstädten von Rüsselsheim und Neu-Isenburg nicht realisierbar ist. "Optimierung" hieß für uns An- und Abflugverfahren – und nichts anderes –, die hier zu einer deutli-

chen Entlastung führen. Ich kann mich mit dieser Verschiebung um 400 m nicht einverstanden erklären. Denn das ist, wenn Sie logisch denken, im Grunde doch Atlanta. Man kann nämlich dazwischen noch eine kürzere Bahn setzen. Das ist Atlanta.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

– Ich spreche hier nicht um irgendeines Beifalls willen; verstehen Sie mich bitte. – Aber wir haben aus unserer Sicht klipp und klar gesagt: Atlanta nicht! Uns war bei unserer Forderung nach dem Rückbau der Startbahn West auch bewusst, dass die Startbahn West Lärmvorteile mit sich bringt; aber unser entscheidendes Argument für den Rückbau war die Waldbilanz. Wenn hier nichts geschieht und diese Verlagerung um 400 m passiert, haben wir den eindeutig größten, ökologisch unvertretbaren Waldverlust. Das ist nicht zu vertreten.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

An der Stelle finde ich mich – jedenfalls aufgrund meiner Arbeit – in dem, was jetzt vorgelegt worden ist, nicht wieder. Ich bedaure auch, dass ich es als Mediator erst erfahren habe, als die Arbeit bereits fertig gewesen ist. Umso wichtiger erscheint mir, wie gesagt, dass das regionale Dialogforum bald zustande kommt. Ich kann nur für die Mitarbeit werben und hoffe auf ein gutes Ergebnis. – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Prof. Oeser. Ich danke Ihnen stellvertretend für alle drei Mediatoren für den Mut, für die Kraft und für die Weisheit, mit der Sie dieses Verfahren gemeinsam durchgeführt haben.

(Allgemeiner Beifall)

Die übliche Bitte an die Zuhörerinnen und Zuhörer: Ich will nun nicht gleich bei jeder Beifallsregung prozessleitend einschreiten; aber wir müssen alle hören, mit gleicher Geduld, mit gleicher Anteilnahme und haben unsere Meinung noch nicht festgelegt. Das bedeutet: Versuchen Sie nicht, uns durch derartige Regungen zu beeinflussen.

(Unmut bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Wofür machen wir drei Tage lang eine Expertenanhörung, wenn ich nicht Recht hätte?

Wir kommen nun zu dem Unterpunkt: Offen gebliebene Punkte aus dem Mediationsverfahren. Dazu gibt es eine ausführliche schriftliche Stellungnahme von Herrn Dr. Christoph Ewen vom Institut für Organisationskommunikation, IFOK. Herr Dr. Ewen hat jetzt, wenn er will, die Möglichkeit, das noch mündlich zu ergänzen. – Herr Dr. Ewen, Sie haben das Wort.

Herr **Dr. Christoph Ewen:** Herr Präsident! Wir sind gebeten worden, die Liste der im Mediationsverfahren offen gebliebenen Fragen zusammenzustellen. Sie finden diese Liste im Internet. Für die jetzige Darstellung habe ich einige Folien zusammengestellt.

Grundsätzlich ist dazu zu sagen, dass im Mediationsverfahren 43 inhaltliche Punkte definiert wurden; mit Unterpunkten sind es sogar 50 Arbeitspunkte.

Sie können sich vorstellen, dass diese Punkte nicht alle gleich intensiv behandelt werden konnten. Deswegen wurde eine Prioritätensetzung vorgenommen. Wenn Themen im Mediationsverfahren nicht sorgfältig behandelt werden konnten, dann entweder, weil sie auf der Prioritätenskala weit unten waren oder eine Vorgehensweise erfordert hätten, die entweder sehr zeitraubend – über ein Jahr, über eineinhalb Jahre – gewesen wäre oder derart wissenschaftliches Neuland betreten hätte, dass uns die Qualitätssicherer davon abgeraten haben, dieses Thema zu behandeln.

Sie finden die meisten offenen Punkte auch im Mediationsbericht. Die Mediationsgruppe hat es freimütig bei den einzelnen Punkten dazugeschrieben, wenn sie der Meinung war, dass dort noch weitergearbeitet werden müsste. Ich möchte nur kurz die Schlagworte nennen:

Die Mediationsgruppe war sich einig, dass eine Drehscheibe wie Frankfurt zwar teilweise verlagert werden könne, dass es aber dabei Effizienzverluste mit Wirkung auf die Wettbewerbsfähigkeit geben würde. Die Mediationsgruppe sah sich außerstande, die Größe dieser Effizienzverluste genau zu quantifizieren.

Zu Luftsicherheitsvorgaben: Es gab in fast allen Bereichen – das betrifft eine der Fragen, die an die drei Mediatoren gestellt wurden – Qualitätssicherungen, zum Teil sogar bereits bei der Auftragsvergabe. Im Bereich der Luftsicherheit – Vorgaben bezüglich Routenführung und Kapazität bzw. der Fragen, die diese beiden Größen verknüpfen – war die Mediationsgruppe nicht in der Lage, sich Qualitätssicherer zu suchen. Das ist ein Punkt, den man benennen muss.

Der dritte Punkt "System-Kapazitäten der Varianten" hängt damit zusammen: Von der FAA wurden so genannte Betonkapazitäten für die Varianten berechnet. Die Mediationsgruppe war sich aber bewusst, dass die Kapazität eine Systemfrage, angefangen bei den Terminals, über das Rollfeld, über die Start- und Landebahn bis zum lokalen und überlokalen Luftraum, darstellt. Eine übergreifende Simulation für Rollbahn und Luftraum wurde nur

für die Variante Erbenheim "klein" durchgeführt und qualitätsgesichert. Die Mediationsgruppe war sich einig, dass derartige Systemuntersuchungen, Simulationen auch für andere Varianten nötig wären, wenn man ihnen weiter näher tritt.

Der vierte Punkt "Risikoanalysen" sollte weiter beleuchtet werden.

Ich komme zum Bereich Ökonomie. Das Thema "Externe Kosten" – also die Frage, welche volkswirtschaftlichen Kosten durch CO_2-Emissionen, durch Lärmwirkungen, durch Veränderungen der Siedlungsstruktur entstehen – war der Mediationsgruppe als wichtiges Thema bewusst. Die wissenschaftliche Begleitung hat aber empfohlen, bevor man eine wissenschaftlich nicht seriöse Abschätzung vornimmt, dieses Thema lieber gar nicht zu quantifizieren, um nicht in Versuchung zu geraten, betriebswirtschaftliche gegen volkswirtschaftliche Markbeträge zu verrechnen. Allerdings gibt es derzeit Forschungsvorhaben auf nationaler und internationaler Ebene, die es in den nächsten Jahren erlauben, hier bessere Quantifizierungen vorzunehmen.

Zu den Wertverlusten von Immobilien hat ein Hearing stattgefunden. Dort ergaben sich keine Hinweise darauf, aber die Mediationsgruppe war sich bewusst, dass diesem Thema noch weiter nachzugehen wäre.

Negative regionalökonomische Effekte wurden im Gutachten von Prof. Baum aus Köln teilweise behandelt. Zum Beispiel wurde die Frage, wieweit Handwerksbetriebe durch die Abwerbung von Beschäftigten negativ tangiert würden, im Mediationsverfahren hin und wieder gestellt, konnte aber nicht beantwortet werden.

Ich komme zum Bereich Ökologie und Gesundheit, also Umwelt. Es wurde immer wieder nach der zumutbaren Überflughöhe gefragt, es wurde mehrmals bei Experten der Fluglärmwirkungsforschung nachgefragt, aber hierzu kam keine wissenschaftlich belastbare Äußerung. Das ist ein Manko, das die Mediationsgruppe im Bericht explizit benennt.

Beim Thema "Lärmwirkung: Schulkinder, Sozialverhalten, Sozialstruktur" wurde klar, dass hier langjährige epidemiologische Untersuchungen – also Untersuchungen im Feld, welche Wirkungen auf die Bevölkerung stattfinden – nötig sind. Erlauben Sie mir den Exkurs, dass gestern bei einem Seminar der Fluglärmkommission zum Thema "Schadstoffe" insbesondere die Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Stressfaktoren – Lärm, Geruch, Schadstoffe – als unter diesem Gesichtspunkt zu untersuchen benannt wurden. Das sind aber Untersuchungen, die sehr lange dauern und deswegen in der Mediation nicht geleistet werden konnten.

Das führt zum nächsten Punkt: Immissionsprognose, Umweltstandards. Das betrifft – ich habe es erwähnt – ebenso die Schadstoffe und leitet über zu Flora und Fauna. Das sind Untersuchungen, die im Rahmen formaler Verfahren notwendigerweise weitergeführt werden müssen. Das sind ja Erstuntersuchungen, die die FAG derzeit führt: Bestandsaufnahmen in der Natur.

"Sekundäreffekte" bedeutet: Welche Siedlungen und Wohngebiete zieht eigentlich ein Ausbau nach, welche indirekten Effekte entstehen in der Region? Welcher Flächenverbrauch, welcher Wasserverbrauch ergibt sich daraus? Das hat die Mediationsgruppe aus Zeitgründen nicht mehr machen können.

Zum niederfrequenten Lärm kam in den letzten Wochen des Verfahrens ein Hinweis aus San Francisco, dass beim Überrollen der Brücken bestimmte niederfrequente Lärmreignisse erscheinen; das kam zu spät.

Eine Sensitivitätsanalyse zu lärmärmeren Flugzeugen steht noch aus.

Das Mediationspaket wurde, wie Sie gehört haben, erst bei der letzten Sitzung in Boppard geschnürt. Demzufolge konnte die konkrete Umsetzung dieser fünf Empfehlungen nicht im Detail bewertet werden, sondern musste auf der Basis der vorhergehenden Ereignisse abgeschätzt werden. Dazu gehört die konkrete Um- und Durchsetzung des Mediationspaketes, Stichwort: Nachtflugverbot; das wird ja vielfältig diskutiert. Wie soll es nun umgesetzt werden? Da das Nachtflugverbot erst ganz zum Schluss auf die Tagesordnung kam, ist das im Mediationsverfahren nicht im Detail untersucht worden.

Auswirkungen des Mediationspaketes im Detail: Welche Firma wird ihren Betriebsstandort z. B. bei einem Nachtflugverbot aufgeben müssen? Was wird der Anti-Lärm-Pakt die FAG und die Fluglinien in Mark und Pfennigen kosten? Das sind alles Punkte, die nicht im Detail behandelt, wohl aber grob abgeschätzt wurden.

Die Potenziale einer Lärmoptimierung sollen morgen Nachmittag behandelt werden.

Ich komme zum letzten Punkt. Die Mediationsgruppe hat bewusst eine relativ enge Fragestellung behandelt, auch auf Aufforderung des Gesprächskreises hin. Sie hat nicht untersucht, welche Potenziale die Region Rhein-Main als Ganzes hat, sondern sie hat die Bedeutung des Flughafens untersucht. Deswegen sind diese drei Punkte nicht als offene Fragen im Verständnis des Mediationsverfahrens zu verstehen, sondern reflektieren eher die öffentliche Diskussion um die Frage: Wie hätte der Fokus sein sollen?

Effekte auf Wirtschafts- und Branchenstruktur: Was geschieht eigentlich mit dem Rhein-Main-Gebiet; wie verschiebt sich die Wirtschaft? Es wurde ein Gutachten an das RWI in Essen vergeben, das aber leider nicht die Ergebnisse gebracht hat, die man erwartet hat. Es sollte so eine Art Benchmarking von Regionen geleistet werden, die zeigen sollte, wie es Regionen mit unterschiedlichen Flughafentypen geht.

Grenzen der regionalen Belastbarkeit: Das ist immer wieder genannt worden, Stichwort: Gesamtbelastungsstudie. Die Mediationsgruppe war sich einig, dass das eher ein politischer als ein wissenschaftlich füllbarer Begriff ist. Deswegen wurde keine Gesamtbelastungsstudie in Auftrag gegeben, sondern es wurde, wenn es möglich war, z. B. beim Thema "Lärm" eine Gesamtlärmbetrachtung aus Autostraße und Schiene angestellt, aber keine summarische Gesamtbelastung untersucht, was eine Region eigentlich aus wissenschaftlicher Sicht aushalten kann oder nicht.

Das Thema "Bundes-/europaweites Flughafenkonzept" wurde deshalb nicht behandeltt, weil die Mediationsgruppe der Einschätzung war, dass die Region Rhein-Main bzw. der Flughafen darauf keinen Einfluss hat und dass es keinen Handlungsträger gibt, der ein bundes- oder europaweites Flughafenkonzept durchsetzen kann.

Abschließend: Ich denke, es wurde ein wissenschaftliches Programm abgewickelt – das zeigt sich auch in den Dokumentationen und den Anhängen –, das seinesgleichen sucht und wirklich weitgehend die im Kontext mit der Aufgabenstellung nötigen Fragen untersucht hat. – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Dr. Ewen, für die Behandlung der offenen Punkte aus dem Mediationsverfahren.

Wir kommen jetzt zu dem Teilkomplex: Bedeutung des Mediationsverfahrens für die Bürgerinitiativen und Naturschutzverbände. Hier gebe ich zunächst Herrn Martin Kessel das Wort. Herr Kessel vertritt das Bündnis "Kein Flughafenausbau – für ein Nachtflugverbot".

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Ich verweise zunächst auf Ihre schriftliche Stellungnahme, die sehr ausführlich ist.

Herr **Martin Kessel:** Herr Präsident, Herr Ministerpräsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Im Namen des Bündnisses von nunmehr 48 Bürgerinitiativen im Rhein-Main-Gebiet bedanke ich mich für die heutige Einladung und Möglichkeit, hier gehört zu werden. Bevor ich zum Thema Mediation komme, gestatten Sie mir bitte eine kurze Vorstellung. Ich spreche für das Bündnis, das im März 1998 mit dem Titel "Kein Flughafenausbau – für ein Nachtflugverbot" gebildet worden ist. Diese 48 Gruppen sind überwiegend infolge der Ankündigung einer weiteren großen Umweltzerstörung im Rhein-Main-Gebiet in den letzten zwei Jahren entstanden. Selbst bin ich betroffener Bürger aus Mörfelden-Walldorf.

Die so genannte Mediation, deren Ergebnis heute Grundlage des Hearings ist, war aus unserer Sicht von vornherein zum Scheitern verurteilt. Der Konfliktgegenstand, also der Inhalt der Mediation, war falsch und zu ungenau benannt worden. Wir, die wir neben den Kommunen für die Betroffenen sprechen, wurden zu keinem Zeitpunkt in die Vorbereitung der so genannten Mediation einbezogen. In einem Gespräch mit den Mediatoren Hänsch, Oeser und Niethammer haben wir im August 1998 zusammen mit den Naturschutzverbänden unsere Bedenken und unsere Dialogbereitschaft dargelegt. Weder mündlich noch schriftlich haben wir hierauf je eine Antwort von den Mediatoren erhalten. Die Behauptung von Herrn Niethammer, die heute zum x-ten Mal wiederholt worden ist, wir hätten nicht gewollt, ist einfach falsch. Wir haben nie eine Antwort erhalten. Wir hatten nie wirklich eine Möglichkeit. Unser Angebot wurde nicht angenommen. Unser Gespräch dauerte zwei Stunden. Danach haben wir über ein halbes Jahr lang weder eine mündliche Antwort noch einen Brief aus der Mediationsrunde bekommen. Das ist einfach Fakt. Das, was heute Morgen verkündet worden ist, kann so nicht stehen bleiben.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Aber bereits kurz nach diesem Gespräch im Oktober 1998 beschimpften uns führende Politiker hier im Landtag wegen der Ablehnung der Mediationsteilnahme. Sie drohten den Naturschutzverbänden sogar mit dem Entzug der Mittel. Ich frage Sie: Ist das Demokratie? Oder ist die Mediation eine Zwangsveranstaltung, an der Bürgerinitiativen teilzunehmen haben?

Meine Damen und Herren, wie richtig unsere Ablehnung der so genannten Mediation war, bestätigt sich heute erneut. Es wurde das Wie und nicht das Ob einer Erweiterung behandelt. Ein Nichtausbau wurde von Beginn an nicht weiterverfolgt, da die Mehrheitsverhältnisse in der Mediation von vornherein klar waren – für einen Ausbau.

Meine Damen und Herren, wir sorgen uns um die Zukunftsfähigkeit der Region, des Teils von Hessen, der schon heute zu viel Lärm und Abgase und zu wenig Wald hat. Menschen schließen sich immer dann zu Bürgerinitiativen zusammen, wenn Parteien und Parlamente ihre Interessen nicht wahrnehmen.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Unsere Erfahrung in über 30 Jahren als Bürger, die wir rund um den Flughafen leben, ist einfach, dass wir nie einen Kompromiss erlebt haben. Uns wurde immer viel genommen, aber nie etwas – kein Millimeter – gegeben. Der Flughafen hat immer alles bekommen, was er wollte. Die Bürger hatten immer die Lasten zu tragen. Es gab nie einen Kompromiss. Diese einseitige Vorgehensweise halten wir für unzumutbar.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Mit der Forderung der Deutschen Lufthansa nach einer weiteren Start- und Landebahn und der Haltung der Landesparteien hierzu – die GRÜNEN ausgenommen – wurde den betroffenen Menschen im Rhein-Main-Gebiet schnell klar, dass sie ihre Interessen selbst in die Hand nehmen müssen. Denn unsere Erfahrung ist: Egal, wer in Wiesbaden regiert, können wir uns nicht darauf verlassen, dass unsere Gesundheit durch die Volksvertreter geschützt wird.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Wir sprechen daher heute nicht nur für unsere Mitglieder, sondern für Tausende weitere Menschen, die ebenfalls heute schon und nach einem etwaigen Ausbau von den massiven Folgen bedroht sind.

Hierzu zählt auch eine unverantwortbare weitere Waldzerstörung mitten im Rhein-Main-Gebiet. Der Wald ist ja immerhin die Quelle unseres Lebens. Er gibt uns Sauerstoff und Naherholung.

Auch die Beschäftigten des Frankfurter Flughafens, die vielfach in unseren Orten wohnen, sympathisieren mit uns. Sie tragen ja später leider auch die negativen Folgen. Sie unterstützen uns daher auf vielfältige Art und Weise mit den Möglichkeiten, die sie haben, bei unserer Arbeit.

Keine der teilnehmenden Organisationen und Vertreter der Mediation akzeptierte wirklich das Ergebnis, das vorhin vorgestellt worden ist. Die Deutsche Lufthansa dementierte noch am Tage der Verkündigung, dass es mit ihr ein Nachtflugverbot geben wird. Seitdem schweigt die Lufthansa zur Umsetzung des Nachtflugverbots. Das ist kein Wunder. Drei Viertel aller den Schlaf störenden Flüge jede Nacht sind Lufthansa-Flüge.

Auch die Flughafen AG steht nicht zum Mediationsergebnis. Während die Passagen zum Ausbau täglich von der Pressestelle nachgebetet werden und die sofortige Umsetzung dieser Passagen gefordert wird, ist ein Nachtflugverbot auf die lange Bank geschoben worden. Auch dies ist kein Wunder. Während der Mediation steigerte die FAG Hand in Hand mit dem Ministerium Posch die nächtlichen Ruhestörungen um gut 25 % – von 1998 bis 1999 auf nunmehr 44.000 Flüge in der Nacht. 25 % mehr nächtliche Ruhestörung hat man während der Mediation einfach so durchgezogen. Dazu kann ich nur sagen: Dafür trägt auch diese Regierung die Verantwortung. Es wird den Menschen heute schon zugemutet, 132-mal jede Nacht gestört zu werden.

Aber auch andere aus der Mediationsrunde picken sich nur die Rosinen aus dem Ergebnis heraus. Wir haben heute Morgen schon gehört, dass das nicht sein soll, aber es ist leider Fakt.

Besonders verwerflich ist für uns die zynische Haltung derer, die lauthals fordern, erst mit einem Ausbau gäbe es ein Nachtflugverbot. Die Analyse und Zahlen der Flughafen AG zu diesem Hearing im Internet zeigen jedoch, dass die Nachttransporte nicht in den Tag verlegt werden können. Es soll keiner meinen, bei mehr Kapazität am Tag könne man die Nachtflüge dorthin verlegen. Das ist einfach nicht der Fall.

Die jede Nacht über 132-mal im Schlaf gestörte Bevölkerung hat es einfach satt, weiter so niederträchtig und falsch behandelt zu werden. Wir fordern das absolute Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr sofort und jetzt und auch nicht nur von 23 Uhr bis 5 Uhr.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Oder sollen Ihre und unsere Kinder erst nach 23 Uhr einschlafen und morgens schon um 5Uhr geweckt werden? Ist das die Zukunft der Rhein-Main-Region?

(Zuruf von den Zuhörerinnen und Zuhörern: Menschen verachtend!)

Es wundert daher niemanden mehr, dass die Mediation nicht ein Gutachten zu den Folgen der nächtlichen Ruhestörung in Auftrag gegeben hat. Herr Ewen hat dazu auch nichts gesagt.

Untragbar ist auch das Verhalten derjenigen der Politik und auch hier im Hause, die zunächst immer auf das laufende Mediationsverfahren hingewiesen haben, um dann, sobald dessen Papiere veröffentlicht waren, ihre zuvor gefasste Meinung für den Ausbau zu begründen. Dazu gehören sowohl die Freien Demokraten als auch die Christdemokraten und Sozialdemokraten aus Frankfurt und dem SPD-Landesvorstand, die alle — häufig auch ohne Sachkenntnis und ohne dieses Hearing abzuwarten – vorab den Ausbau befürwortet haben. Wir begrüßen die Haltung der Vertreter der Gemeinden und der Kommunen, die mittlerweile auch erkannt haben, dass jeglicher Ausbau – egal, ob im Norden oder im Süden – unzumutbare Belastungen mit sich bringt.

Meine Damen und Herren, die Hessische Landesregierung und der Magistrat der Stadt Frankfurt können aus der Sicht der Bürgerinitiativen nicht über den Ausbau entscheiden. Beide sind befangen. Beide sind Partei und mehren das Aktienkapital

ihrer Körperschaften, die sie vertreten, in dem Moment, in dem ausgebaut wird. Wie sehr diese Regierung für ihre eigenen Interessen und nicht zum Wohl des Volkes arbeitet, mag folgende Äußerung des Vertreters des Verkehrsministeriums am 2. Mai 2000 auf dem Podium in Flörsheim beleuchten. Herr Güttler sagte dort sinngemäß: Egal, wie viel Sie heute protestieren, wir werden den Ausbau ohnehin genehmigen. – Da frage ich Sie: Warum sitzen wir heute hier, wenn das von vornherein feststeht?

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Der Aufsichtsratsvorsitzende der Flughafen AG, Herr Koch, bestimmt als Ministerpräsident die Leitlinien auch dieser Regierung. Für ihn steht der Ausbau fest, wie er uns im Gespräch am 7. April 2000 gesagt hat. Wir fragen uns: Warum werden eine Mediation und dieses Hearing veranstaltet, wenn die Position für große Teile des Landtags längst festliegt? Es ging bei der Mediation nie um das Ob eines Ausbaus, sondern darum, wie sich diese gigantische Umweltzerstörung am leichtesten legitimieren und umsetzen lässt.

Wir sind uns sicher, dass die Mehrheit der vom Ausbau direkt Betroffenen im Rhein-Main-Gebiet – das sind gut 1 Million Menschen und nicht nur die, die am lautesten betroffen sind und deren Zahl in der Mediation veröffentlicht worden ist – den weiteren Ausbau des Rhein-Main-Flughafens klar ablehnt.

Das ist eine politische Entscheidung und keine sachlich begründete Entscheidung, uns Menschen noch mehr Lärm und Abgase mit den schlimmen gesundheitlichen Folgen zumuten zu wollen. Wer noch mehr Lärm und einer weiteren Luftverschmutzung den Weg bereitet, nimmt aus unserer Sicht die Körperverletzung von vielen Menschen in Kauf.

Herr Ministerpräsident Koch hat uns gegenüber im Gespräch betont, dass es ihm um das Cash, das große Geld geht.

(Ministerpräsident Roland Koch: Nein!)

Das große Geld ist ihm wichtiger als die Menschen. Meine Damen und Herren, wer so spricht und denkt, für den sind die lärmgeplagten Bürger zweitrangig.

In dieser kurzen Stellungnahme von zehn Minuten konnte ich nicht alles ansprechen. Ich bin jedoch gern bereit, im Laufe des Hearings auf Fragen zu unserer Position zu antworten. Wir kämpfen für die Zukunft dieses Landes. Wir kämpfen wie die Löwen gegen den Flughafenausbau, für die Gesundheit und die Umwelt aller Menschen im Rhein-Main-Gebiet. – Vielen Dank.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Lebhafter Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Meine Damen und Herren, Beifall wäre, wenn wir jetzt im Hessischen Landtag wären, schon ein Grund zur Kriegserklärung. Ich will das hier etwas großzügiger handhaben. Ich trage die Verantwortung für diese Anhörung. Ich habe mich dafür eingesetzt, dass sie mit großer Beteiligung der Öffentlichkeit hier in den Rhein-Main-Hallen stattfindet und nicht im engen Landtag ohne Publikum. Wir können aber auch umziehen. Das hängt von Ihnen ab.

Das Wort hat jetzt Herr Thomas Norgall. Er spricht für den BUND und den NABU. Bitte schön, Herr Norgall.

Herr **Thomas Norgall:** Sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrter Herr Ministerpräsident, sehr geehrte Damen und Herren! Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland und der Naturschutzbund Deutschland Landesverband Hessen bedanken sich dafür, hier ihre Position zur Mediation und zum Flughafenausbau vortragen zu können. BUND und NABU hoffen, dass nach dieser Landtagsanhörung wieder mehr Aufrichtigkeit in die Debatte zurückkehrt. Das Thema, zu dem Sie uns speziell hören wollten, war ja die Bedeutung des Mediationsverfahrens für Bürgerinitiativen und Naturschutzverbände. Ich will Ihnen einmal vorlesen, wie der Förderverein Umweltmediation – das ist das Fachgremium derjenigen, die sich mit Umweltmediation in Deutschland beschäftigen – dieses Frankfurter Verfahren in seiner Pressemitteilung vom 22. Februar 2000 bewertet hat. Es heißt dort:

> Frankfurt war kein Meisterstück der Mediation, aber als Anschauungsobjekt für Mediation, wie man sie nicht machen sollte, ist es allemal geeignet.

Diese Presseerklärung geht weiter mit dem Satz:

> In Frankfurt am Main wurde eine Chance verpasst, die Möglichkeiten der Umweltmediation in Deutschland im harten Test zu prüfen und dabei wichtige Erfahrungen zu sammeln.

Meine Damen und Herren, das ist die Meinung von Fachleuten zu dem, was hier eineinhalb Jahre lang passiert ist. Sie teilen nicht die Auffassung, dass man hier etwas geschafft hat, das bahnbrechend ist oder sogar in die bundesdeutsche Gesetzgebung Eingang finden sollte. Wir haben großes Interesse daran, dass Diskussionen auch über Mediation versachlicht werden und man wirklich eine stärkere Emanzipation der betroffenen Bevölkerung erreicht. Das Frankfurter Verfahren hat die Gewähr für diese Möglichkeiten nicht geboten.

Allen Unkenrufen und auch Zwischenrufen zum Trotz möchte ich noch einmal deutlich machen, warum wir nicht teilgenommen haben. Wir haben deutlich gesagt: Dieses Verfahren ist nicht ergebnisoffen angelegt. Wir haben zweitens gesagt: Die Funktion eines neutralen Moderators können Sie nicht durch ein Kollegialgremium gegenseitiger Interessen ersetzen. Wir haben drittens gesagt: Es fehlt an der politischen Selbstbindung der Landtagsparteien, sich an das Ergebnis wenigstens politisch binden zu wollen. Diese Unterscheidung ist oft missverstanden worden. Wir wissen sehr wohl, dass sich der planfeststellende Wirtschaftsminister rechtlich nicht daran binden kann, aber die Parteien hätten sich politisch daran binden können. Dies ist nie geschehen.

Auch zu dem, was Herr Dr. Niethammer vorgetragen hat, haben wir uns in der schriftlichen Stellungnahme schon eindeutig geäußert. Es ist nicht richtig, dass man sich intensiv um unsere Teilnahme bemüht hat. Das hat Herr Kessel gerade ausgeführt. Ich kann Ihnen sogar sagen: Wir haben im Frühjahr 1999 mit dem Wirtschaftsminister ein Gespräch geführt, nachdem wir gesagt haben, wir würden mitmachen, aber nicht unter dem Namen Mediation. Denn dieser Name signalisiert die völlig falsche Botschaft: Es gibt ein Win-Win. – Es kann hier kein Win-Win geben, denn wenn der Flughafen ausgebaut wird, gibt es ganz deutliche Verlierer. Die haben nichts davon, dass andere etwas gewinnen.

Der Name ist aber geblieben. Man wollte nicht, dass wir teilnehmen um den Preis, deutlich sagen zu müssen, dass es kein Win-Win gibt. Das sind die Fakten.

Zur Ergebnisoffenheit: Es ist richtig, Ministerpräsident Eichel hat in der letzten Legislaturperiode geschrieben, dieses Verfahren ist ergebnisoffen. Die Mehrheit von Ihnen im Saal weiß aber nicht, dass er in dem anschließenden Gespräch mit uns deutlich gemacht hat, dass ein Nichtausbau für ihn nur dann vorstellbar ist, wenn der Flughafen seine Rolle im Konzert der Weltflughäfen behält. Er hat sehr deutlich gemacht, dass es nicht die Umweltbelastungen sind, die ihn möglicherweise dazu bringen, gegen einen Flughafenausbau zu sein. Er hat gesagt, dies ist für ihn nur eine Möglichkeit, wenn der Verkehr und damit auch die Wirtschaftskraft, die über den Flughafen kommt, auf andere Art und Weise weiter gewährleistet bleiben. Damit hatten wir nicht das Gleichgewicht der Belange.

Roland Koch, den wir jetzt als Ministerpräsident haben, sagte am 9. Dezember 1999 laut "FAZ", dass sich die Mitglieder der IHK nach der Beendigung des Mediationsverfahrens nachhaltig für ihren Standpunkt einsetzen sollten. Andernfalls bestehe die Gefahr, dass die Gegner des Flughafenausbaus die Bevölkerung, die sich derzeit noch mehrheitlich für den Bau ausspreche, von ihrem Anliegen überzeugten.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wenn der Ministerpräsident mitten im laufenden angeblich ergebnisoffenen Verfahren schon darum wirbt, dass man anschließend sozusagen politisch daran arbeitet, dass doch bloß ausgebaut wird, dann, glaube ich, ist belegt, dass dieses Verfahren nicht ergebnisoffen war.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Ich kann es auch zuspitzen. Man hat uns immer gesagt, das Verfahren sei ergebnisoffen. Wir haben dann gefragt: Was macht es für einen Sinn, wenn die Politik längst festgelegt ist? Diese Spitzfindigkeit ist eben das Problem gewesen.

Wir haben in dem Verfahren nicht erreicht, dass ökologische Belange gleichgewichtig mit sozialen und wirtschaftlichen gewertet wurden. Selbst die Staatssekretärin im heutigen Umweltministerium, Frau Gundelach, gibt dies jetzt zu. Das ist nachzulesen im Heft 1/2000 der Zeitschrift des vorhin genannten Fördervereins Umweltmediation.

Lassen Sie mich noch zu einigen wichtigen inhaltlichen Problemen kommen, die nun sozusagen vor uns liegen und die unseres Erachtens zu wenig wahrgenommen werden. In diesem Verfahren – so wurde am Anfang immer wieder gesagt, auch in den Berichten – wurden Szenarien durchgespielt. Wenn Sie die Dinge genau lesen, stellen Sie fest, dass diese Szenarien nicht durchgängig durchgespielt wurden. Insbesondere bei den Wirtschaftsgutachten hielt man sich überhaupt nicht an die zuvor festgelegten Rahmenbedingungen. Hier wurden völlig neue Kriterien entwickelt und danach die entsprechenden Vertreter der Wirtschaft gefragt. Anschließend hat man das angepasst. Das ist schon eine Zumutung für den, der es liest.

In diesem Zusammenhang will ich nur wenige Punkte nennen. Bei einem Wirtschaftsgutachten bis 2010 können Sie mathematisch einfach fünf Jahre dazurechnen, aber es hat natürlich nichts mehr mit dem Sachverhalt zu tun. Ich bin mir nicht sicher, ob der jeweilige Wirtschaftswissenschaftler, der es geschrieben hat, dies überhaupt noch akzeptieren würde.

Sie haben bei den Wirtschaftsgutachten sehr komplexe und abstrakte Modelle, die dargestellt wurden. Berechnet wurden direkte, indirekte, induzierte und dann darüber hinausgehende Standorteffekte. Gucken Sie sich den ökologischen Bereich an. Man hat sich sehr eng auf direkte Auswirkungen begrenzt und ganz peinlich vermieden, indirekte oder sozusagen in die Prognose sehr weit gehende Äußerungen hineinzuschreiben.

Ich nenne ein ganz einfaches Beispiel. Jeder weiß, dass Wald gerodet wird, wenn der Flughafen ausgebaut wird. Jeder weiß auch, dass das Gesetz Ersatzaufforstungen vorschreibt. Schon die Frage, wo die denn dann sein sollten und was die wieder für Probleme auslösen, ist nicht mehr behandelt worden. Dann sagt man gleichzeitig, hier sei ein gleichmäßiges Abarbeiten von Szenarien erfolgt. Das passt nicht.

Weitere Beispiele können Sie gern nachlesen. Dazu gehört auch die Entscheidung der Hessischen Landesregierung, zwei Gebiete nicht nach Brüssel zum Natura-2000-Netz zu melden. Diese Entscheidung der Hessischen Landesregierung ist eindeutig rechtswidrig gewesen. Auch sie hat nichts mit einem ergebnisoffenen Verfahren zu tun. Sie können doch Recht nicht brechen, um ein Verfahren durchzuziehen. Wer so vorgeht, sagt doch eigentlich etwas anderes, nämlich: Ich melde Gebiete deshalb nicht, damit das Ergebnis des Verfahrens, das ich kenne, auch umgesetzt werden kann. – So geht es nicht.

Viel schlimmer aber als diese ganzen Details über die Frage, ob die Methodik gut war, ist das Ergebnis, das uns vorgerechnet wird. Sie haben völlig im Unterschied zur aktuellen Situation der letzten Jahre dort eine jährliche Steigerung der Flugbewegungszahlen von 2,8 % angenommen. In den letzten Jahren gab es aber immer Steigerungen von über 6 %. Wenn Sie also schon annehmen, es wird weniger im Hinblick auf den langen Zeitraum, dann stimmen Sie aber zu, dass es möglicherweise in dem Spielraum zwischen 2,8 % und 6,7 % bleibt.

Wir haben in der schriftlichen Stellungnahme vorgerechnet: Wenn Sie dieses annehmen, dann kippen Sie die Laufzeiten, die Sie als Freiraum für eine neue Bahn schaffen. Sie kippen sie dramatisch. Sie verkürzen sich um etwa fünf bis sieben Jahre. Dabei kommt es darauf an, wie genau man prognostizieren will, wie schnell die Kapazität der Bahn wieder aufgefüllt ist. Wir haben also keine Planungssicherheit bis 2015. Wir haben keine Sicherheit, dass die Bahn 10 bis 15 Jahre die Entwicklung garantiert. Und wir haben schon gar nicht die Aussage, die die FAG immer gemacht hat, jede Generation könne neu entscheiden. Nein, jede Generation darf dann demnächst zwei- oder dreimal entscheiden, welche neue Bahn sie haben will. Dies kann so nicht weitergehen. Dies ist eine Lüge, mit der man auch politisch nicht lange überlebt.

Wenn Sie die Option Südbahn nehmen, die die Mediatoren vorgeschlagen haben, kommen Sie zu dem kuriosen Ergebnis, dass sich selbst diese Laufzeit verkürzt. Sie kommen dann nach Ihren eigenen Berechnungen für eine Südbahn auf Laufzeiten zwischen dreieinhalb und sieben Jahren. Dann sagen wir: Wer in den Süden geht, der will allerdings Atlanta. Daran gibt es überhaupt nichts zu rütteln. Bitte glauben Sie mir: Ich sage dies im vollen Bewusstsein darüber, dass ich selbst ab Mitte dieses Monats in Flörsheim wohne und mir damit sozusagen selbst den Lärm übers Haus hole. Aber der Süden macht nur Sinn, wenn man anschließend entweder auch in den Norden geht oder noch einmal in den Süden oder doch Erbenheim. Er macht sonst überhaupt keinen Sinn. Der Norden macht eigentlich auch keinen Sinn. Oder Sie sagen: Es reicht, wenn wir für fünf bis zehn oder vielleicht auch zwölf Jahre tatsächlich hier eine Option eröffnen.

Nur muss ich Sie auf eines hinweisen: Die Mediation hat völlig unterschlagen, dass es vor 2006 keine neue Bahn gibt. Wir wissen aber, dass die Kapazität am Ende ist. Wir sind bei den 460.000 Flugbewegungen. Wir bekommen also demnächst Unternehmensentscheidungen. Wir bekommen auch neue Verkehrsentwicklungen. Wir werden sehen, was 2006 von dem, was heute prognostiziert ist, überhaupt nötig ist. Herr Ewen hat gesagt, man könne kein richtiges Konzept machen. Man habe keinen Handlungsträger für ein bundesweites oder europaweites Flughafenkonzept. Wir werden bis 2006 Entwicklungen bekommen, die alles auf den Kopf stellen werden, was Sie jetzt ermittelt haben. Die Bedarfsfrage wird völlig anders aussehen – vielleicht nicht zum Zeitpunkt der Planfeststellung, aber wenn diese Planfeststellung umgesetzt wird. Wer will das eigentlich verantworten?

Lassen Sie mich einen weiteren Punkt ansprechen. In der Mediation wird davon ausgegangen, dass man mit einer Nordbahn 660.000 Flugbewegungen als maximale Obergrenze schafft und mit einer Südbahn eben nur 560.000. Gleichzeitig finden Sie dort aber weitere Potenziale, die nicht näher bestimmt, sondern nur grob abgeschätzt werden. Das ist einmal die technische Neuerung mit rund 20 %. Wir haben Ihnen am Wochenende über die Presse mitgeteilt, dass es weitere Verfahren gibt, die überhaupt nicht geprüft wurden, aber weitere Steigerungen möglich machen. Die FAG hat als Vorgabe für dieses Verfahren gesagt, der Flottenmix ändert sich bis zum Jahr 2015, womit sich erneut Spielräume zwischen 10 % und 15 % für den Kapazitätseckwert pro Stunde ergeben. Die Aussage der FAG und die 20 % bedeuten sozusagen Luft von rund 30 % in den Kapazitätsberechnungen. Diese 30 % und die 660.000 Flugbewegungen, die uns bisher genannt wurden, ergeben etwa 860.000 Flugbewegungen.

So etwas ist in der Mediation unter dem Stichwort Lärmbelastung nicht abgebildet. Warum nicht? Es gibt nur zwei Möglichkeiten. Ich sage immer wieder: Ich beziehe mich nur auf das, was hier ermittelt wurde. Entweder die Laufzeiten sind dramatisch kurz. Dann stellt sich die Frage: Wie kann man das politisch verantworten? Oder die ganzen Lärmberechnungen müssen dringend überarbeitet werden, damit sie abbilden, was in der Luft und über den Menschen wirklich los sein wird.

Für uns ist es wirklich dramatisch, dass man die Frage, wie der Verkehr organisiert werden kann und sollte, einfach ausgeblendet hat. Man hat die gesamte Bedarfsfrage damit herausgenommen und so getan, als gebe es die nicht.

Natürlich ist es nicht der Eckwert der ganzen Diskussion, dass man 120 Flugbewegungen pro Stunde hat. Bei diesen 120 Flugbewegungen pro Stunde orientiert man sich an Paris und Amsterdam. Warum orientiert man sich nicht an London? London hat keine 120 Flugbewegungen pro Stunde. London ist aber anerkanntermaßen der größte Flughafen, und London wird weiter wachsen. Niemand kommt auf die Idee zu sagen, London habe keine Zukunft.

Wir wünschen uns – ich hatte es gesagt – mehr Aufrichtigkeit in der Debatte. Das betrifft insbesondere den Umgang mit dem Ergebnis dieser Mediation. Meine Damen und Herren, eine Mediation führt entweder zum Konsens oder zum Dissens. Wenn es möglich ist, dass sich die Beteiligten anschließend vom Ergebnis verabschieden, dann hat in der Ergebnisfindung etwas nicht gestimmt. Dann hat man auf dem Papier ein Ergebnis zusammengeschrieben, aber die Leute haben innerlich nicht zugestimmt. Das ist das Problem. Schauen Sie sich an, wer von den 21 Teilnehmern allen fünf Punkten zugestimmt hat. Sie kommen auf maximal 9. Von 21 Teilnehmern haben maximal 9 allen Punkten zugestimmt. Alle anderen haben mittlerweile erklärt, dass sie sich mit einzelnen zentralen Punkten nicht anfreunden können.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Norgall, Sie müssen jetzt zum Schluss kommen. Ihre Redezeit ist deutlich überschritten.

Herr **Thomas Norgall:** Das mache ich gern. – Oder aber sie waren bei der Abstimmung gar nicht dabei. Eine dritte Möglichkeit ist, dass sie gesagt haben: Als Vertreter der Landesregierung können wir gar nichts dazu sagen.

Ich frage also noch einmal: Was ist das für ein Konsens, wenn nur 9 von 21 Teilnehmern sagen, dass sie sich damit anfreunden können?

Die Landesregierung hat mit ihrem Entschluss zum Landesentwicklungsplan bereits festgeschrieben, dass der Flughafen ausgebaut werden soll, dass eine neue Bahn kommen soll. Uns hat es sehr befremdet – das muss ich Ihnen sagen –, dass wir die weiteren Forderungen der Mediation, nämlich das Nachtflugverbot und den Lärmminderungspakt, im Entwurf der Landesregierung zum Landesentwicklungsplan nicht finden. Wir stellen schon die Frage, ob nachgebessert werden soll und kann. Wenn die Landesregierung den Landesentwicklungsplan – das zentrale Steuerungsinstrument des Landes zur Planung – so lässt, dann heißt das, dass sie dieses Mediationsergebnis selbst nicht ernst nimmt.

Alle erwarten, dass nach dieser Landtagsanhörung in einigen Wochen oder Monaten eine Entscheidung für oder gegen einen Flughafenausbau fallen wird. Es gibt eine sehr spannende Diskussion zwischen dem Ministerpräsidenten und dem Wirtschaftsminister über die Frage, ob man schon eine Standortfestlegung trifft. Wenn man ohne eine Standortfestlegung im Landtag eine Ausbauentscheidung trifft, macht man nichts anderes als Sankt Florian. Man weiß nämlich genau, dass alle Standorte problematisch sind, traut sich nicht zu sagen, wo man hingeht, und will trotzdem um jeden Preis einen Ausbau festschreiben. Dies wäre bedauerlich. – Danke.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der SPD sowie bei den Zuhörerinnen und Zuhörern).

Präsident **Klaus Peter Möller:** Zum Stichwort "Weiteres Vorgehen" sprechen jetzt die Vertreter der Landesregierung. Herr Ministerpräsident Koch, Sie haben das Wort.

Ministerpräsident **Roland Koch:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich will an diesem Tag nur wenige grundsätzliche Bemerkungen zum weiteren Vorgehen machen. Herr Kollege Posch, der das Planungsverfahren zu betreiben hat, wird dann entsprechend den Erklärungen, die vor dem Hessischen Landtag schon abgegeben worden sind, auch hier noch einmal den weiteren Verfahrensweg darstellen.

Ich denke, es ist wichtig, zur Ausgangsposition zurückzukehren, die mein Amtsvorgänger Ministerpräsident Eichel in der Flughafenarbeitsgruppe definiert hat, dass – so lautet der Auftrag – zu prüfen ist, inwieweit die Fortentwicklung der Rhein-Main-Region durch einen Ausbau des Frankfurter Flughafens gestaltet werden kann und inwieweit dies mit ökologischen Fragestellungen vereinbar ist. An dieser Fragestellung, die auch beinhaltet, ob es unter ökonomischen Gesichtspunkten Alternativen dazu gibt und welche Lasten dadurch entstehen, hat sich nichts geändert.

So war der Text der Koalitionsvereinbarung der beiden Fraktionen, die diese Landesregierung tragen, zu sagen: Wir haben eine Grundeinschätzung. Die darf man den Bürgern auch nicht verheimlichen. Aber wir stellen sie auf den Prüfstand der Mediation. Von der Mediation wurde in einem Punkt, der den Ausbau betrifft, eine Antwort gegeben, aber es wurden vier weitere Punkte dieser einen Antwort hinzugefügt.

Die grundsätzliche Veränderung der Diskussionslage seit dem 31. Januar 2000 auch aus der Sicht der Hessischen Landesregierung besteht darin, dass neben dem Hinweis, dass aus wirtschaftlichen Gründen ein Ausbau des Frankfurter Flughafens nach einer Optimierung seiner jetzigen Kapazitäten

als angemessen erscheint, dies nur dann als angemessen erscheint, wenn auf der anderen Seite Lärmminderungsmaßnahmen – Stichwort Lärmpakt – und eine Nachtruhe vom Flugverkehr für die betroffene Region realisiert werden können und – was, denke ich, auch von erheblicher Bedeutung ist – wenn dabei die Maßnahmen, die Planungsverfahren, die in den Aktivitäten des Unternehmens Flughafen AG und in der Region liegen, zusammen erörtert werden und ein wesentliches Ergebnis der Mediation, nämlich die Verbesserung des Dialogs zwischen der Region und den Betreibern des Flughafens, in Zukunft fortgeschrieben wird.

Dies ist in jeder Hinsicht mehr als die Fragestellung, die ursprünglich bei Beginn der Mediation aus der Sicht der Politik geäußert worden ist. Denn es ist wesentlich konkreter. Die Arbeit der Hessischen Landesregierung – dies haben wir im Hessischen Landtag erklärt, und dies steht – geht davon aus, dass wir uns an diesen fünf Punkten orientieren, wenn wir weiter über den Flughafen sprechen. Wir sind uns sehr wohl bewusst, dass diese Orientierung eine Verknüpfung der fünf Punkte beinhaltet und keine willkürliche Betonung des einen oder des anderen Punktes.

In dieser Frage sehe ich den Erfolg der Mediation. Es war eine Illusion – ich denke, niemand hat sie ernsthaft haben können –, dass Einstimmigkeitsentscheidungen sowohl im wirtschaftlichen als auch im Bereich der Belastungen das Ergebnis eines solchen Verfahrens sein könnten. Denn an dieser Stelle ist die Genehmigungsbehörde gerade deshalb in einem komplizierten juristischen Verfahren mit so vielen Abwägungen, juristischen Hürden und Kontrollmechanismen ausgestattet, weil der Gesetzgeber immer davon ausgegangen ist, dass eine Entscheidung, die die Zustimmung aller findet, nicht die Regel, sondern bestenfalls eine Ausnahme sein kann, gerade in komplizierten Großverfahren.

Es geht darum, unter Berücksichtigung der wechselnden Interessen einen Mittelweg zu definieren, der bestenfalls für beide Seiten gerade noch erträglich ist. Dies ist in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland bisher mit dieser Intensität nicht versucht worden. Ich denke, das ist der faire Maßstab, der auch an die Ergebnisse der Mediationsgruppe und an die Arbeit der Mediatoren anzulegen ist. Unter diesem Aspekt haben sie in der Bundesrepublik Deutschland Zeichen gesetzt, die sicher die Diskussion weiter bestimmen werden und für die ich mich namens der Hessischen Landesregierung in der Kontinuität auch meines Amtsvorgängers noch einmal ganz herzlich bedanke.

Die Arbeit ist damit nicht getan. Die Diskussion ist damit nicht beendet. Die Gegensätze kann man damit nicht wegwischen. Aber wir haben einen Vorteil. Der Vorteil besteht darin, dass über viele der Fragen, über die notwendigerweise Streit entsteht – von Kapazitätsberechnungen über Lärmschutz, wirtschaftliche Auswirkungen bis zum Umweltschutz –, mehr Datenmaterial und mehr Bezugspunkte für ein rationales Gespräch zur Verfügung stehen als jemals zuvor bei einem Genehmigungsverfahren für ein Großprojekt in diesem Stadium der Entscheidungsfindung. Das ist neben dem Versuch, Kompromisse zu formulieren, die zweite qualitative Veränderung, die durch dieses Verfahren entstanden ist.

Die Landesregierung wird bei ihren zukünftigen Erörterungen auf beide Elemente achten. Wir wollen ein faires Verfahren durch die Herbeiziehung von so viel Fachwissen wie möglich zu einem möglichst frühen Zeitpunkt. Und wir wollen dafür sorgen, dass weiterhin für alle an einem solchen Prozess Interessierten die Chance besteht, daran mitzuwirken.

Deshalb sage ich: Bei dem regionalen Dialogforum erneuere ich ausdrücklich die Einladung an die Naturschutzverbände, an die Umweltverbände und auch an die Bürgerinitiativen, mit an den Tisch zu kommen. Wir befinden uns jetzt in der Vorphase von staatlichen Planungsprozessen. In unserer Gesetzgebung sind die Mitwirkungsrechte der Naturschutz- und Umweltverbände ausdrücklich definiert. Wir bieten mehr Mitwirkung an, als im Gesetzgebungsverfahren vorgeschrieben ist.

(Beifall bei der CDU und der F.D.P.)

Wir fordern auf, diese zusätzliche Mitwirkung im Interesse aller Beteiligten auch wahrzunehmen.

Vor diesem Hintergrund bin ich davon überzeugt, dass es durch das Ergebnis der Mediation nicht einfach, aber eben leichter geworden ist, die Diskussion zu führen. Dabei bleibt es bei unterschiedlichen Ausgangspositionen. Ich will auch sehr deutlich sagen: Es bleibt dabei, dass die Beteiligten – der Landtag, die Landesregierung, der Wirtschaftsminister – am Ende zu Entscheidungen verpflichtet sind. Denn alles ist eine Entscheidung. Auch nichts zu tun ist eine Entscheidung mit Konsequenzen, die vor Bürgerinnen und Bürgern und vor denen, die am Ende davon betroffen sind, gerechtfertigt werden müssen. Wir werden uns daraus nicht zurückziehen können. Wir werden unserer Verantwortung nur gerecht, wenn wir diese Entscheidung auch tatsächlich praktisch annehmen und dies mit Offenheit tun.

Die Aussage von Herrn Kessel, ich hätte gesagt, Cash sei die Aufgabe des Landes, ist nicht richtig. Das, was er über Herrn Güttler gesagt hat, ist so auch nicht richtig. Das wird sich aber als Detail ergeben.

Ich möchte, dass sich die Flughafen AG der Tatsache bewusst ist, dass sie nicht nur ein reines Privatunternehmen ist, sondern dass sie den staatlichen Institutionen Stadt, Land und Bund gehört und dass

wir deshalb hier gemeinsam darüber reden, ob ein Unternehmen damit auch einen Dienst leistet, in dieser Region wirtschaftliche Entwicklungen zu produzieren. Gewinne machen könnte dieses Unternehmen auch woanders. Man kann auch woanders in Europa starten und landen – ob in London oder in Amsterdam. Die Region Rhein-Main muss sich nach einer Abwägung aller ökonomischen und ökologischen Gründe entscheiden. Nach der Abwägung gibt es nur eine Entscheidung. Die Region muss wissen, ob sie will oder nicht, dass dieser Flugverkehr im Rhein-Main-Gebiet stattfindet – aus ökonomischen Gründen, in Anerkennung der ökologischen Fragen und mit all den Kompromissen, die dann im Dialogforum fortgesetzt erörtert werden können, die in der Mediation vorgeschlagen worden sind.

Kein Mensch sagt: Der Flugverkehr im Rhein-Main-Gebiet muss mehr werden. Keine Bundesregierung und keine europäische Regierung zwingen uns dazu. Wir müssen auf jeden Fall aufgrund unserer Interessen in dieser Region eine sehr schwierige Abwägung vornehmen, durch Nichtentscheiden oder durch Entscheiden.

Ich bleibe bei der Position, dass es schwierig ist – darüber wird die Anhörung sicher auch ausführlich kundig machen, wofür ich dankbar bin – zu erklären, wie in anderer Weise ökonomische Entwicklungen ausgelöst werden können, die mit der des Flughafens vergleichbar sind. Das macht die Entscheidung so schwierig. Gäbe es diese wirtschaftliche Frage nicht, würde aus den ökologischen Gründen niemand diskutieren. Weil es sie aber gibt, muss die ökologische Abwägung getroffen werden.

Ich hoffe, dass die Abgeordneten des Hessischen Landtags durch diese zusätzliche Information auf den Stand gebracht werden, den die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Mitglieder der Mediationsgruppe, die Mediatoren in 18 Monaten mühevoller Arbeit erarbeitet haben. Es ist gut, dass es dort geschehen ist, aber es ist wichtig, dass es nun auch alle bewerten können. Dazu gehört auch der große Medienaufwand. Ich hoffe, dass diese Diskussion konstruktiv fortgeführt werden kann.

Ich möchte mich noch einmal nicht nur bei den drei Mediatoren, sondern bei allen Mitgliedern der Mediationsgruppe und deren Zuarbeitern bedanken – für viele Wochenenden und manche Diskussionen im privaten Umfeld, die Fragen gebracht haben, mit denen man möglicherweise am Anfang nicht gerechnet hat. Am Ende hat dieser Einsatz freiwilliger ehrenamtlicher Arbeit dazu geführt, dass wir auf dieser, wie ich denke, besseren Basis, als wir sie jemals zuvor hatten, über die Entscheidung und ihre Konsequenzen diskutieren können. – Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU und der F.D.P.)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Ministerpräsident. – Das Wort hat ergänzend für die Landesregierung der Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Herr Staatsminister Posch.

Minister **Dieter Posch:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben bis jetzt heute Morgen nochmals eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse und Erkenntnisse, aber auch der offen gebliebenen Fragen des Mediationsverfahrens und der Kritik an diesem Verfahren gehört. Die vereinzelt deutlich gewordenen Defizite des Verfahrens und die vorgebrachte Kritik ändern jedoch nichts an meiner grundsätzlich positiven Bewertung des mit der Mediation eingeschlagenen Weges. Geboten ist jetzt ein Weg, der auf Einbeziehung aller Beteiligten, auf Transparenz und auf Interessenausgleich gerichtet ist.

Dem hessischen Parlament, das bislang abgewartet hat, um dem Ergebnis des Mediationsverfahrens nicht vorzugreifen, dient die Einberufung des Hearings auch zur Vorbereitung einer breit abgestützten Meinungsbildung. Der Mediationsbericht enthält Empfehlungen für die Zukunft des Frankfurter Flughafens, auf denen die politische Debatte aufbauen und an die sich der gesetzlich vorgeschriebene Prüfungs- und Entscheidungsprozess anschließen kann.

Ich möchte mich dem Dank, den der Ministerpräsident ausgesprochen hat, anschließen und mich noch einmal bei all denen bedanken, die an der Mediation mitgewirkt haben. Mein herzlicher Dank gilt auch der Vorgängerregierung, die die Mediation auf den Weg gebracht hat.

Eine politische Entscheidung des Landtags halte ich für wichtig und im Hinblick auf die Größe und die besondere Bedeutung des Projektes – davon war heute schon mehrfach die Rede – auch für notwendig. Dennoch sehe ich meine Aufgabe als für die Planfeststellung und die Genehmigung der Flughafenerweiterung zuständiger Minister heute darin, deutlich zu machen, dass weder das Mediationsverfahren noch die Entscheidung des Landtags der rechtlich gebotenen Prüfung und Entscheidung über einen Ausbauantrag vorgreifen können. Die Entscheidung über den Ausbau obliegt letztlich mehreren nach strengen rechtsstaatlichen Grundsätzen zu führenden Verwaltungsverfahren.

Selbstverständlich werden die erforderlichen Verwaltungsverfahren nicht im luftleeren Raum geführt werden. Die Erkenntnisse und Ergebnisse der Mediation, aber auch dieses Hearings werden dort, wo sie rechtlich relevant sind, genauso Eingang in die Bewertung finden wie die politische Entscheidung des Landtags Auswirkungen auf den gesetzlich vorgeschriebenen Abwägungsprozess und die so genannte Planrechtfertigung in der Planfeststellung haben wird. Es besteht also sehr wohl ein Zusam-

menhang zwischen der politischen Meinungsbildung einerseits und den Genehmigungsverfahren hinsichtlich der Planrechtfertigung andererseits. Rechtlich bindend und damit auch gerichtlich überprüfbar sind aber allein die Ergebnisse des rechtsförmlichen Verfahrens. Ich habe dies unmittelbar nach Abschluss der Mediation vor dem Hessischen Landtag bereits ausgeführt.

Meine Damen und Herren, mir liegt daran, diese rechtlichen Gegebenheiten ausdrücklich darzustellen, weil in der Öffentlichkeit gelegentlich unzutreffende Vorstellungen über die Voraussetzungen einer Ausbauentscheidung bestehen und nicht zwischen der politischen Meinungsbildung und dem öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahren differenziert wird.

Der Gesetzgeber sieht für den Ausbau eines Flughafens ein detailliert geregeltes Verfahren vor, dessen abschließende Entscheidung der zuständigen luftverkehrsrechtlichen Aufsichts- und Genehmigungsbehörde vorbehalten ist. Die zuständige Behörde für den Frankfurter Flughafen ist mein Haus. Meinem Haus kommt deshalb eine große Verantwortung zu, die wir als neutraler Sachwalter wahrnehmen werden und wahrnehmen wollen.

Als zuständige Planfeststellungsbehörde sind wir durch das Gesetz gehalten, alle von dem Ausbauvorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gegeneinander abzuwägen und in der Entscheidung über die Planfeststellung zu berücksichtigen. Ich betone: Es ist ein Abwägungsprozess aller Belange, an dessen Schluss eine Entscheidung zu stehen hat. Ich sehe meine Aufgabe vor allem darin, ein offenes, faires und transparentes Verfahren zu gewährleisten. Ich glaube, dass wir imstande sind, trotz der heute hier bereits geübten Kritik ein solches faires und transparentes Verfahren zu gewährleisten.

Die am Ende des Verfahrens zu treffende Entscheidung wird umso besser abgesichert sein, je breiter das Vorhaben in allen seinen Facetten in der Öffentlichkeit und im Parlament untersucht und erörtert wurde. Das bedeutet aber auch, dass die rechtsstaatlichen Verfahren nicht durch politische Vorgaben belastet werden sollten, die den Eindruck erwecken könnten, der rechtliche Entscheidungsspielraum könne eingeengt werden. Jede voreilige Festlegung in Einzelfragen verhindert möglicherweise eine abgewogene Gesamtschau am Ende des vor uns liegenden Prozesses. Meine Damen und Herren, ich weise hier ausdrücklich darauf hin, weil es sich – wie ich ausgeführt habe – um einen Abwägungsprozess aller Belange handelt.

Die Mediation hat durch Offenheit Vertrauen aufgebaut. Wir wollen diesen Weg fortsetzen, um für die betroffenen Menschen, die Kommunen und die Vorhabensträgerin, die Flughafen Frankfurt/Main AG, ein faires und transparentes Vorgehen zu gewährleisten. Wir werden die Öffentlichkeit regelmäßig über Stand und Fortgang der Verfahren informieren. Ich habe unmittelbar nach der Veröffentlichung des Mediationsberichtes mit einer ersten Pressekonferenz und mit einer Regierungserklärung damit begonnen, und wir werden dies fortsetzen.

Lassen Sie mich noch ein paar Worte zu den Grundsätzen sagen, nach denen wir vorgehen wollen. Oberste Priorität hat das Ziel, rechtmäßige Entscheidungen unter Wahrung aller Verfahrensrechte zu treffen. Wichtig ist auch, dass wir die Verfahren zügig durchführen. Dies bedeutet aber nicht, dass für uns Eile vor Gründlichkeit geht. Der Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung ist oberstes Prinzip und kann nicht aus Gründen der Eilbedürftigkeit infrage gestellt werden.

Die Einleitung und der Gegenstand des Verfahrens werden von den Anträgen der Vorhabensträgerin, der FAG, bestimmt werden. Die verfahrensführenden Stellen werden sich ausschließlich mit diesen Anträgen befassen und darüber befinden müssen.

Bereits im Februar ist unserem Haus eine Plananzeige der FAG zugegangen. Die FAG bezieht sich dort auf die Ausbauempfehlung der Mediationsgruppe und bringt ihre Auffassung zum Ausdruck, dass die prognostizierte Entwicklung des Luftverkehrs eine Erweiterung der Kapazität des Frankfurter Flughafens auf mindestens 120 Bewegungen pro Stunde notwendig macht.

Die FAG hat sich in ihrer Plananzeige noch nicht auf eine konkrete Ausbauvariante festgelegt. Sie verweist auch hier auf die Erkenntnisse der Mediation und die Erklärung der drei Mediatoren, die drei Ausbauvarianten für denkbar erachten.

Wir haben die FAG zwischenzeitlich förmlich beschieden. Die Entscheidung für eine konkrete Ausbauvariante setzt weitere Untersuchungen voraus, die im Rahmen des Mediationsverfahrens nicht – das war auch nicht verwunderlich – in der erforderlichen Genauigkeit und Tiefe durchgeführt werden konnten. Die Auswirkungen der infrage stehenden Ausbauvarianten auf die Umwelt genau zu kennen, ist für die zu treffenden Entscheidungen von großer Bedeutung. Deshalb haben wir der FAG mitgeteilt, dass sie für alle Varianten bereits vor der Antragstellung umfassende Umweltverträglichkeitsprüfungen durchführen soll.

Meine Damen und Herren, die FAG hat in den beiden letzten Monaten versucht, sich mit den Eigentümern der Grundstücke im Umfeld der möglichen Ausbauvarianten in Verbindung zu setzen und deren Einverständnis für die Betretung ihrer Grundstücke zu erlangen. Eine beträchtliche Anzahl der angeschriebenen Eigentümer hat offenkundig ihr Einverständnis erteilt. Ein kleiner Teil hat leider sein Einverständnis verweigert.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Dazu gehören nicht zuletzt auch kommunale Grundstückseigentümer.

Seit kurzem liegt meinem Haus nun ein so genannter Vorbereitungsantrag nach § 7 Luftverkehrsgesetz vor, mit dem die FAG beantragt, die Erlaubnis für die Betretung der fraglichen Grundstücke zu erteilen, um die erforderliche ökologische Bestandsaufnahme durchführen zu können. Ich kann an dieser Stelle nur appellieren, sich diesem Ansinnen nicht zu entziehen, denn die Betretungserlaubnisse sind notwendig, um einen ganz wichtigen Aspekt überhaupt einmal überprüfen zu können, nämlich die ökologischen Auswirkungen. Wir werden den Antrag mit der gebotenen Sorgfalt prüfen und den Eigentümern dieser Grundstücke Gelegenheit zur Stellungnahme geben. Sollten die rechtlichen Voraussetzungen für den Antrag der FAG vorliegen, werden wir nicht nur Betretungserlaubnisse, sondern – als deren Kehrseite – auch so genannte Duldungsanordnungen gegenüber den betreffenden Grundstückseigentümern erlassen müssen.

Ich erwähne dies auch deshalb so ausführlich, weil es nach unserer Kenntnis bislang noch nie in einem vergleichbaren Verfahren in Deutschland erforderlich wurde, Umweltuntersuchungen im Wege einer Duldungsanordnung zu ermöglichen. Andernorts haben die Vorhabenträger und Grundstückseigentümer stets Wege gefunden, entsprechende Voruntersuchungen einvernehmlich durchführen zu lassen, um auf diese Weise detaillierte Erkenntnisse über mögliche Umweltbeeinträchtigungen zu erlangen. Es wäre in meinen Augen ausgesprochen wünschenswert, wenn dies auch im Umfeld des Frankfurter Flughafens ohne behördliche Anordnungen möglich würde.

Meine Damen und Herren, während der Phase der ökologischen und umweltrechtlichen Datenerhebung muss die FAG alle notwendigen Planunterlagen erstellen und anschließend ein Raumordnungsverfahren durchführen. Im Raumordnungsverfahren, für dessen Durchführung das Regierungspräsidium in Darmstadt zuständig ist, wird die Raumverträglichkeit der fraglichen Varianten zu untersuchen sein und zu diesem Zweck auch eine qualifizierte Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden müssen.

Sie kennen das Verfahren, ich will es aber noch einmal darstellen. Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens kann der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für eine der untersuchten Varianten gestellt werden, wenn im Raumordnungsverfahren ihre Raumverträglichkeit festgestellt werden konnte.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden alle Behörden, deren Aufgaben- und Zuständigkeitsbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme aufgefordert werden. Die Planunterlagen werden in allen Gemeinden, in denen Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind, öffentlich auszulegen sein. Die betroffenen Bürger werden innerhalb der gesetzlichen Frist ihre Einwendungen geltend machen können.

Anschließend wird ein Anhörungsverfahren mit einem Erörterungstermin stattfinden, um die Einwendungen zu behandeln. Die Stellungnahmen der beteiligten Behörden sowie das Ergebnis dieser Anhörung werden meinem Haus zugeleitet. Auf der Grundlage aller während der verschiedenen Verfahrensschritte gewonnenen Erkenntnisse wird dann eine breite abschließende Abwägung stattfinden und der Planfeststellungsbeschluss zu erarbeiten sein.

Das Hearing des Hessischen Landtags ist auch für uns ein Meilenstein auf dem Weg der parlamentarischen Meinungsbildung. Ich hoffe, dass dieses Hearing viel zur Versachlichung der Diskussion beitragen kann. Die Mediation hat ohne Zweifel Weichen gestellt. Auf ihren Empfehlungen können wir heute aufbauen.

Unser Ziel muss es sein, die Rhein-Main-Region und das gesamte Land Hessen auf einen Erfolg versprechenden Weg in das beginnende Jahrtausend zu führen. Die weitere Entwicklung des Frankfurter Flughafens, die Beteiligung der Menschen an der Entwicklung und der nötige Interessenausgleich in der Region werden ein Schlüssel für ihre Zukunftschancen sein.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich habe im Hessischen Landtag damit geschlossen und will das hier wiederholen: Ich bin mir der Tragweite der in Zukunft zu treffenden Entscheidungen bewusst. Ich würde mich freuen, wenn trotz aller Interessengegensätze die Diskussion zwischen allen Beteiligten kooperativ und im Willen zum Konsens geführt werden könnte. – Vielen herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CDU und der F.D.P.)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Schönen Dank, Herr Minister. – Das Wort hat jetzt Herr Dr. Bender, Vorstandsvorsitzender der Flughafen AG.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Frau Präsidentin, Herr Ministerpräsident, meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete, meine Damen und Herren! Im Namen der FAG möchte ich mich zunächst bei Ihnen ganz herzlich dafür bedanken, dass sich der Hessische Landtag so ausführlich mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens befasst. In unseren Augen unterstreichen Sie damit die herausragende Bedeutung des Flughafens für unser Land und den zukunftsweisenden Charakter der anstehenden Entscheidung, die hier vorbereitet wird.

Die FAG hat die Einsetzung des Mediationsverfahrens von Anfang an begrüßt und erklärt auch hier und heute, dass sie mit den Ergebnissen der Mediation weitestgehend übereinstimmt. Seit dem 31. Januar 2000 liegt der Bericht der Mediation vor. Einige Nacharbeiten, die auf Bitte der Mediatoren vorgenommen wurden, konnten der Mediationsgruppe am vergangenen Freitag vorgetragen werden.

Ich möchte auch von mir aus im Namen der FAG allen an diesem Verfahren Beteiligten – natürlich insbesondere den Mediatoren – ganz herzlich für die umfangreiche und, wie ich meine, wegweisende Arbeit danken. Die FAG ist überzeugt, dass dieses Verfahren dazu beigetragen hat, die Debatte um den Ausbau des Frankfurter Flughafens wesentlich zu versachlichen.

Die FAG begrüßt, dass die Untersuchungen der Mediation die Aussagen der am Luftverkehr beteiligten Parteien – einschließlich der unsrigen – bestätigt haben, dass für den Flughafen unter Abwägung aller Gesichtspunkte aufgrund seiner wirtschaftlichen Bedeutung für das Rhein-Main-Gebiet, für Hessen und für die Bundesrepublik Deutschland eine Erweiterung des derzeitigen Bahnsystems erforderlich ist. Wir sind uns bewusst, dass ein Ausbau nur im Rahmen des Mediationspaketes als ein Gesamtpaket erfolgen kann.

Für die FAG möchte ich einige Aussagen des Mediationsberichtes betonen, die für die Zukunft des Flughafens von zentraler Bedeutung sind. Bei allen Beteiligten ist unumstritten, wie hoch die Nachfrage nach Luftverkehr heute ist und dass diese Nachfrage in den nächsten Jahren weiterhin deutlich zunehmen wird. Ebenfalls werden die Kapazitätsengpässe am Frankfurter Flughafen nicht bestritten.

Die Mediation, meine Damen und Herren, hat deshalb festgestellt, dass der Frankfurter Flughafen eine Erweiterung des bestehenden Start- und Landebahnsystems benötigt, wenn er – und das wollen wir – am Wachstum des Luftverkehrs teilhaben und seine Umsteigefunktion behalten soll. Hierzu gibt es keine Alternative, da auch alle Optimierungsmaßnahmen nicht ausreichen werden, um die Position des Frankfurter Flughafens in der Spitzengruppe der internationalen Flughäfen zu halten.

Die Mediation hat ebenfalls nachgewiesen, dass Regionen mit internationalen Drehscheibenflughäfen im Vergleich Spitzenwerte beim Bruttoinlandsprodukt erzielen. Die Attraktivität einer Region wird grundlegend gesteigert. Der Flughafen gibt positive wirtschaftliche Impulse – sowohl direkt als Arbeitgeber als auch indirekt über die Auftragsvergabe an andere Unternehmen. Es konnte nachgewiesen werden, dass der Ausbau zu einer deutlichen Beschäftigungszunahme führen wird.

Diese Ergebnisse der Mediation, meine Damen und Herren, zeigen die Chancen auf, die die FAG hat, als Unternehmen in der Region auch in Zukunft dazu beizutragen, dass die wirtschaftliche Prosperität und die Zahl der Arbeitsplätze weiter wachsen werden.

Was unternimmt die FAG, um die Komponenten des Mediationspaketes in die Tat umzusetzen? Das bestehende Bahnsystem weist auch nach unserer Auffassung noch begrenzte Möglichkeiten der Kapazitätssteigerung auf. Diese wollen wir gemeinsam mit der Flugsicherung und den Fluggesellschaften, insbesondere natürlich der Deutschen Lufthansa, ausschöpfen. Dazu haben wir eine entsprechende trilaterale Arbeitsgruppe eingerichtet, die alle technischen und organisatorischen Verbesserungspotenziale ausschöpfen soll. Wir halten es für möglich, den stündlichen Bewegungseckwert so zu erhöhen, dass unserer Einschätzung nach bis zu 500.000 jährliche Bewegungen realisiert werden könnten.

Auch wollen wir im Verbund mit den Fluggesellschaften den Flugverkehr um denjenigen Verkehr entlasten, der nicht zwingend über den Flughafen Frankfurt abgewickelt werden muss. Dies kann durch Anreize zur Nutzung anderer Standorte oder anderer Verkehrsträger, insbesondere natürlich der Bahn, geschehen. Voraussetzung ist allerdings, dass der Markt entsprechende Konzepte annimmt und dass diese Verlagerung wirtschaftlich darstellbar ist. Wir glauben nicht, dass dirigistische Eingriffe in den Verkehr geeignet sind, die vorhandenen Kapazitätsprobleme zu lösen.

Dieses von der Mediation geforderte Optimierungsprogramm wird aber nur eine kurzfristige Entlastung herbeiführen, sodass der zügige Bau einer neuen Landebahn weiterhin erforderlich ist.

Gleichzeitig haben wir die Untersuchungen für die drei von den Mediatoren empfohlenen Bahnkonfigurationen auf deren Anregung hin weiter vertieft. Die Ergebnisse werden am morgigen Tag Gegenstand dieser Anhörung sein. Ich möchte nur heute schon betonen, dass Überlegungen zur Verschiebung der Südbahn nur im Hinblick auf die von den Mediatoren geforderte Lärmverminderung erfolgt sind. Es sind noch zahlreiche Untersuchungen im Gange. Die FAG wird im Lichte aller gewonnenen Erkenntnisse eine aus ihrer Sicht bevorzugte Bahnkonfiguration zum Gegenstand des von Minister Posch bereits erwähnten Raumordnungsverfahrens machen. Anschließend finden die gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren statt.

Zur Vorbereitung der anstehenden Genehmigungsverfahren führt die FAG – auch das hat Herr Minister Posch erwähnt – eine qualifizierte Umweltverträglichkeitsstudie für die verbliebenen Bahnvarianten durch. Damit wollen wir sicherstellen, dass

alle ökologischen Belange ausreichend gewürdigt werden können. Die Forderung, die auch Herr Ewen eben erhoben hat, wird damit erfüllt.

Zu diesem Zweck haben wir bei allen betroffenen Grundstückseigentümern um eine Betretungserlaubnis nachgesucht. Ich möchte auch von mir aus – genauso wie der Minister – noch einmal an alle appellieren, uns diese Betretungserlaubnis zu geben. Die privaten Grundstückseigentümer haben dies mehrheitlich getan.

Die Ergebnisse der Mediation, meine Damen und Herren, haben erneut deutlich bestätigt, dass die Belastungen der Bevölkerung durch Fluglärm trotz aller erzielten Erfolge sehr hoch sind. Ich betone das auch als Vertreter der FAG. Es muss unser gemeinsames Bestreben sein, diese Belastungen auf ein unvermeidbares Minimum zu reduzieren. Dazu wollen wir ein breites Bündel an aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen initiieren und auch selbst ergreifen.

Auch aus meiner Sicht, aus Sicht der FAG ist der Schutz der Nachtruhe die vordringlichste Aufgabe. Unbestreitbar haben in den letzten Jahren die Bewegungen in der Nachtzeit erheblich zugenommen. Auch wir sehen das als problematisch an. In dieser Zunahme drückt sich aber auch sehr deutlich aus, dass die Kapazitäten des Flughafens nahezu erschöpft sind und letzte Reserven nur noch in den Nachtzeiten vorhanden sind. Deshalb wird ein Ausbau des Flughafens gerade in den Nachtstunden zu einer spürbaren Entlastung führen.

Unser Ziel ist es, bereits heute, also bevor der Ausbau rechtlich verbindlich feststeht, den Fluglärm in der Nacht zu vermindern. Die FAG hat dazu Gespräche mit allen am Luftverkehr Beteiligten initiiert. In diesen Gesprächen wollen wir freiwillige Selbstbeschränkungen vereinbaren. Dadurch vermeiden wir langwierige förmliche Verfahren mit möglichen juristischen Auseinandersetzungen. Die komplexen wirtschaftlichen, logistischen und rechtlichen Fragen, die mit einer Einschränkung des Nachtflugverkehrs oder gar mit einem Nachtflugverbot verbunden sind, lassen sich kurz- und mittelfristig nur im Konsens lösen.

Unser Bestreben ist es, die Flugbewegungen während der Nacht baldmöglichst auf ein Niveau der vergangenen Jahre zurückzuführen. Hierzu streben wir eine Vereinbarung mit den Fluggesellschaften an, in der diese sich zunächst verpflichten, auf geplante Linienflüge in einer Kernnachtzeit zu verzichten und Ferienflüge sowie Frachtflüge auf das notwendige Minimum zu begrenzen.

Besonders in der Diskussion steht der Nachtpoststern der Deutschen Post AG. Hier befinden wir uns ebenfalls in der Diskussion. Wir prüfen gemeinsam, ob es möglich ist, diesen Nachtpoststern langfristig zu unserem Flughafen Hahn zu verlegen. Hierzu ist jedoch auch ein Beitrag der Politik erforderlich, die der Post die erforderlichen Rahmenbedingungen für eine derartige Verlagerung gewähren muss. Dies betrifft vor allem die Verpflichtung der Post AG, das E+1-Prinzip – d. h., Auslieferung nach dem Tag der Einlieferung – für 80 % der Briefsendungen einhalten zu müssen.

Für die verbleibenden Nachtflugbewegungen streben wir die verbindliche Nutzung besonders lärmarmer An- und Abflugverfahren und den Einsatz des leisesten Fluggeräts an. Das bedeutet auch, dass Flugrouten genutzt werden sollen, die vergleichsweise wenig bewohnte Gebiete berühren. Damit soll eine unter Lärmgesichtspunkten optimale Belegung der Bahnen verbunden werden. Hierbei spielt die Startbahn 18 West eine bedeutende Rolle, da sie gerade unter dem Gesichtspunkt der Lärmminimierung gebaut wurde.

Die FAG ist sich bewusst, dass bereits heute einige Gebiete des Umlandes in der Nacht durch Fluglärm intensiv belastet werden. Wir wollen hier unverzüglich mit einem Lärmschutzprogramm Entlastung herbeiführen. Bei der Festlegung der Gebiete werden wir uns an den inzwischen höchstrichterlich entwickelten Kriterien orientieren. Durch den Einbau von Schallschutzmaßnahmen soll sichergestellt werden, dass nachts die Aufweckschwelle nicht überschritten wird. Dieses Programm wollen wir unabhängig von den anstehenden Genehmigungsverfahren baldmöglichst einleiten. Hierdurch werden z. B. die Stadt Raunheim, aber voraussichtlich auch andere Bereiche entlastet.

Mit diesem Programm geht die FAG von sich aus einen ersten Schritt auf dem Weg zum Anti-Lärm-Pakt. Im Kern dieses Paktes steht für uns eine einvernehmliche Grundlage für die Ausweisung von Schutzgebieten. Die Mediation hat aufgezeigt, dass das bestehende Fluglärmgesetz nicht mehr dem Stand der Technik entspricht und dringend novellierungsbedürftig ist. Wir haben die zahlreichen Parameter zur Kenntnis genommen, nach denen im Rahmen der Mediation Fluglärmbetroffenheit ermittelt wurde. Wir haben aber auch klar zum Ausdruck gebracht, dass die im Mediationsbericht ausgewiesenen Fluglärmisophonen, berechnet nach den Verfahren der Landesplanung, nicht Grundlage für die Ausweisung von Schutzgebieten sein können, da sie keinen hinreichenden Bezug zur Realität haben. Wir würden es begrüßen, wenn das Land Hessen eine Initiative ergreifen würde, um auf Bundesebene eine realistische Neuregelung des Fluglärmgesetzes herbeizuführen. Hierdurch würde Rechtssicherheit für alle Betroffenen entstehen.

Landegebühren können durch eine steuernde Wirkung einen Beitrag zum aktiven Schallschutz leisten. Die FAG hat bereits seit vielen Jahren durch die Einführung lärmabhängiger Landegebühren erreicht, dass die Fluggesellschaften leiseres Fluggerät einsetzen. Der Rückgang der Lärmbelastung

trotz gestiegenen Verkehrsvolumens zeigt, dass diese Politik erfolgreich war. Heute sind 98 % der in Frankfurt landenden und startenden Flugzeuge nach Kapitel 3 klassifiziert. Wir wollen diesen Weg konsequent weitergehen und werden daher die Landegebühren an den tatsächlich gemessenen Lärm koppeln. Das Fliegen in der Nacht wollen wir ebenfalls noch stärker als bisher finanziell belasten. Wir streben an, diese Maßnahmen im Rahmen der nächsten Entgeltanpassung zum 1. Januar 2001 umzusetzen. Die erforderlichen Gespräche mit den Fluggesellschaften und der Genehmigungsbehörde haben wir bereits aufgenommen.

Die FAG blickt auf 30 Jahre erfolgreiche Fluglärmüberwachung zurück und erhebt den Anspruch, auf diesem Gebiet eine Vorreiterrolle zu spielen. Diese Rolle wollen wir ausbauen. Deshalb ist aus unserer Sicht eine weitere Verbesserung der Fluglärmüberwachung ein wichtiger Beitrag zum Anti-Lärm-Pakt.

Wir werden unser Messsystem weiter modernisieren und die bereits heute veröffentlichten Daten noch besser aufbereiten. Dadurch soll eine umfassendere Information der Bürger ermöglicht werden. Bereits kurzfristig werden wir ein rund um die Uhr erreichbares Infofon einrichten. Über diesen Service wollen wir den Bürgern nicht nur Informationen zum Thema "Fluglärm", sondern auch über alle Aspekte des Flughafenausbaus zukommen lassen.

Die FAG begrüßt die Einrichtung eines regionalen Dialogforums. Ziele und Arbeitsweise dieses Forums sollen am Freitag näher erörtert werden. Ich habe dann die Ehre, hier noch einmal sprechen zu dürfen. Ich möchte aber bereits jetzt betonen, dass wir in diesem Forum eine Fortsetzung unserer bisherigen Bemühungen sehen, den Dialog mit dem Umland zu suchen.

Wir begrüßen weiterhin die Absicht aller Verantwortlichen, die notwendigen Verfahren zügig voranzutreiben, und werden dies im Rahmen unserer Möglichkeiten unterstützen. Unser Ziel ist es, im Jahre 2006 eine neue Bahn in Frankfurt in Betrieb zu nehmen.

Lassen Sie mich nochmals kurz unser Zehn-Punkte-Programm zusammenfassend nennen, das die FAG möglichst umgehend initiieren möchte, um im Geist des Paketes der Mediation die Belastungen der Region durch den Luftverkehr zu vermindern:

erstens Nutzung anderer Standorte, z. B. unseres Flughafens Hahn im Hunsrück;

zweitens Förderung der Nutzung anderer Verkehrsträger, insbesondere der Bahn;

drittens Selbstbeschränkungen der Fluggesellschaften in der Nachtzeit, Verzicht auf geplante Linienflüge, Begrenzung der Fracht- und Ferienflüge bei Optimierung der Kapazität am Tage;

viertens Prüfung der Verlagerung des Nachtpoststerns zum Flughafen Hahn;

fünftens verbindliche Einführung und Nutzung besonders lärmarmer An- und Abflugverfahren in der Nacht;

sechstens Bereitstellen von Mitteln für ein Lärmschutzprogramm für besonders belastete Gebiete;

siebtens Kopplung der Landegebühren an den tatsächlich gemessenen Lärm;

achtens noch stärkere finanzielle Belastung nächtlicher Flugbewegungen;

neuntens weitere Verbesserung der Fluglärmüberwachung;

zehntens Einrichtung eines Infofons rund um die Uhr für alle Bürgeranfragen zu Lärm und Ausbau.

Wir wollen dieses Ziel im intensiven Dialog mit den Kommunen, den Bürgern und natürlich den Genehmigungsbehörden erreichen. Gemeinsam können wir die Zukunft der Region auch für unsere Kinder sichern, im Ausgleich zwischen Ökologie und Ökonomie. Dafür werben und arbeiten wir. – Ich bedanke mich, dass ich Gelegenheit hatte, den Standpunkt der FAG vorzutragen.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Dr. Bender. – Meine Damen und Herren! Damit haben wir alle Stellungnahmen zu dem ersten Komplex "Einführung in das Mediationspaket" gehört. Es schließt sich jetzt eine Fragestunde für die Abgeordneten an. Jeder Fraktion stehen 15 Minuten für Fragen und Antworten zur Verfügung. Möglichst kurze Fragen und kurze Antworten würden es erlauben, möglichst viele Fragen zu stellen. – Herr Kollege Polster für die SPD-Fraktion.

Abg. **Harald Polster** (SPD): Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben uns verabredet, kurz und prägnant zu fragen, weil die Zeit knapp ist. Ich will mich daran halten.

Prof. Oeser hat vorgetragen, es gibt einen Brief, der ihn unzufrieden gemacht hat. Niemand von uns kennt diesen Brief, der offensichtlich in sachlichem Zusammenhang steht. Ich würde anregen, dass er uns im Laufe des Tages zur Verfügung gestellt wird, damit auch wir die Inhalte kennen.

Zum nächsten Punkt habe ich eine Frage an Herrn Prof. Hänsch. Ich würde Sie bitten – Herr Kessel hat den Umgang mit den Verbänden sehr massiv

kritisiert –, den Umgang mit den Verbänden noch einmal kurz aus Ihrer Sicht darzustellen. Ich wollte noch einmal eine Gegendarstellung hören. Uns liegt die Beteiligung der 29er-Verbände im weiteren Verfahren sehr am Herzen; wir müssen auch in Zukunft miteinander umgehen.

Ich habe mehrere Fragen an die Landesregierung: Nach Vorlage des Abschlussberichts sind in der Zwischenzeit zwei Dinge geschehen: einmal die Nachoptimierung, zu der mindestens ein Mediator seinen Unmut kundgetan hat, dass dies ohne die Mediatoren und ohne die Gruppen gelaufen ist. Zweitens liegt der Entwurf des Landesentwicklungsplans vor. Der Landesentwicklungsplan gibt der Regionalen Planungsversammlung handfeste Vorgaben mit rechtlichen Konsequenzen. Nun haben wir bereits im Vorbericht gehört, dass die Berechnungsgrundlagen für die Isophonen nicht haltbar sein werden, und ich frage die Landesregierung, wie sie mit dieser Tatsache umgeht.

Außerdem haben Sie, Herr Ministerpräsident, das regionale Dialogforum sehr wohl angesprochen, aber Sie haben nicht gesagt, mit welcher Verbindlichkeit Sie mit diesem Dialogforum umgehen und wann Sie es endlich einsetzen. Ich würde Sie bitten, hier zu sagen, wer diese Veranstaltung führt und wann sie endlich kommt. Es wäre vielleicht doch hilfreich – das habe ich den Vorbemerkungen entnommen –, wenn die Einbindung der Mediationsgruppen und auch der Bevölkerung weiterhin erfolgen könnte, um Misstrauen, das offensichtlich besteht, abzubauen.

Herr Dr. Bender, wir stehen jetzt am Anfang von drei Tagen und werden gleich in die Fachblöcke eintreten. Sie sind ein erfolgreicher Manager, und wir haben Sie gerne in diesem Unternehmen. Sie sind auch ein kluger Kopf. Auf zwei Fragen möchte ich am Anfang dieser Fragerunde eine ehrliche Antwort haben. Sind Sie erstens der Auffassung, dass das, was jetzt auf dem Tisch liegt – die Erkenntnisse der Mediation und das, was in Ihrem Unternehmen erarbeitet wurde –, vor irgendeinem Richter am Schluss des Verfahrens, wenn es geprüft wird, bei dem Ausbau, den Sie beantragen werden, haltbar ist? Darauf möchte ich jetzt, zum heutigen Zeitpunkt, eine ehrliche Einschätzung haben. Sind Sie zweitens wirklich der Überzeugung – da habe ich ein paar Abweichungen gehört –, dass das, was im Mediationspaket festgeschrieben worden ist, auch tatsächlich auf der Zeitschiene der nächsten zehn Jahre erreichbar sein wird? Das ist das Thema, das die Region am meisten interessiert.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Polster. – Wer von den Angesprochenen meldet sich zuerst zu Wort? – Herr Dr. Jung für die Landesregierung.

Minister **Dr. Franz Josef Jung:** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Kollege Polster, ich will die Frage zum regionalen Dialogforum, die Sie aufgeworfen haben, beantworten. Wir hatten uns darauf verständigt, dass wir zunächst die Anhörung durchführen und ich am Ende der Anhörung hier eine Vorstellung für das regionale Dialogforum entwickle und dass wir dann unabhängig davon noch einmal gemeinsam im Hauptausschuss darüber beraten, weil es das Ziel der Landesregierung ist, möglichst übereinstimmend mit den Fraktionen im Hessischen Landtag zu einer Konzeption zu kommen, die dem Ziel des regionalen Dialogforums gerecht wird: ein begleitender Prozess in Zusammenhang mit dem Verfahren, das der Wirtschaftsminister durchzuführen hat. Insofern, Herr Kollege Polster, bitte ich Sie um Verständnis, dass ich hier am Freitag nach Durchführung der Anhörung Grundvorstellungen vortrage. Unabhängig davon besprechen wir dann auch im Hauptausschuss und mit den Fraktionen die Fragen, wie die konkrete Umsetzung erfolgt. Ich denke, wir sollten uns einig sein, dass wir relativ zeitnah nach dieser Anhörung das regionale Dialogforum in Vollzug setzen. – Besten Dank.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU und der F.D.P.)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Weitere Antworten? – Herr Dr. Bender.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Herr Abg. Polster hat drei Punkte angesprochen. Einmal hat er nach dem Brief an Herrn Prof. Oeser gefragt. Gegenstand dieses Briefes war das, was ich kurz in meiner Ausführung angesprochen habe. Denn wir meinen, dass Teile der Standpunkte der Mediation zur Lärmmessung für die Landesplanung geeignet sind, aber nicht für die Frage, wie ich auf einer theoretischen Basis den Fluglärm möglichst realistisch abbilde und dass er dann mit dem, was auch messbar ist, übereinstimmt.

Sie hatten weiter gefragt, Herr Polster, ob wir das, was jetzt Gegenstand der rechtlichen Verfahren sein wird, für vor den Gerichten haltbar halten. Selbstverständlich wird es unser großes Bemühen sein, die Unterlagen entsprechend zu erstellen. Ich denke, dass die Mediation sehr wertvolle Vorarbeit mit diesen unabhängigen Gutachten geleistet hat. Nicht die FAG hat ja Gutachten in Auftrag gegeben, sondern die Mediation. Insofern ist der manchmal geäußerte Verdacht, dass hier Ergebnisse beeinflusst wurden, nicht mehr gegeben.

Die nächste Frage von Ihnen, inwieweit ich es als Person für möglich halte, das Paket auf einer Zeitschiene von etwa zehn Jahren durchzusetzen, beantworte ich ganz ehrlich mit einem klaren Ja und verweise auf meine Rede. Im Grunde genommen ist es vor allem natürlich das Nachtflugverbot, über das wir als FAG sprechen, und ich sage ohne jeden Vorwurf, sondern nur als Feststellung: Im Gegen-

satz zu vielen anderen Fragen hat die Mediation die ökonomischen, die logistischen und auch die Standortauswirkungen eines Nachtflugverbots nicht untersucht. Ich betone noch einmal: kein Vorwurf. Aber entsprechend wenig wissen wir alle über die Folgen, und entsprechend fallen unsere Stellungnahmen aus, indem wir nämlich betonen, dass wir erst noch weitere fachliche und sachliche Grundlagen mit allen Beteiligten erarbeiten müssen, um dann hier weitergehen zu können. Noch einmal: Ich habe ein Zehn-Punkte-Programm vorgelegt. Gegenstand dieses Programms ist auch die von uns gewollte möglichst umgehende Verminderung der Zahl der nächtlichen Bewegungen. – Vielen Dank.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön. – Gibt es weitere Antworten? – Herr Prof. Hänsch.

Herr Prof. **Dr. Klaus Hänsch:** Zur Frage, warum Verbänden und Initiativen nicht geantwortet wurde: Das ist nicht ganz richtig. Wir haben ja in der zweiten Augusthälfte 1998 dieses Gespräch herbeigeführt. Im Laufe dieses Gesprächs sind nicht von allen, aber von einigen der dort anwesenden Vertreter zwei Bedingungen für die Teilnahme an der Mediation gestellt worden. Die eine war, dass das Ergebnis des Mediationsverfahrens verpflichtend sein sollte. Das haben wir schon in dem Gespräch abgelehnt, weil wir gar nicht die rechtliche Möglichkeit dazu haben, dass die Mediation das Ergebnis quasi als Gesetz verpflichtend macht. Die zweite Bedingung war, dass sich die Mediationsgruppe vorher auf den Nichtausbau festlegt. Das stand im Widerspruch zu der Forderung, dass das Verfahren ergebnisoffen sein müsste. Auch das haben wir bereits in diesem Gespräch abgelehnt; das konnten wir nicht erfüllen.

Außerdem haben wir nach diesem Gespräch Bürgerinitiativen und Umweltverbände vier Wochen lang weiterhin zu allen Sitzungen und Besprechungen offiziell eingeladen, mit der Möglichkeit, bei diesen Sitzungen das weitere Verfahren in der Mediation mitzubestimmen. Dafür waren sie ja da. Diese Einladungen sind entweder nicht beantwortet worden oder es ist niemand gekommen.

Schließlich hat Ministerpräsident Eichel selber noch eine schriftliche Zusicherung gegeben, dass

> ... das Mediationsverfahren völlig offen ist. Es gibt seitens der Landesregierung keinerlei Vorfestlegungen ... Die Zielbestimmung ist in einer sehr eingehenden Erörterung im Gesprächskreis Flughafen konsensual erarbeitet worden ... Was die Frage der Repräsentanz der Region anlangt, so liegt es nach meinem Dafürhalten in der Kompetenz von Mediatoren und Mediationsgruppe, sofern die eingeladenen Bürgerinitiativen und Naturschutzverbände von dem Angebot zur Mitgliedschaft in der Mediationsgruppe keinen Gebrauch machen wollen, die frei werdenden Plätze durch Kommunalvertreter aus der Region aufzufüllen.

Das heißt also, Ministerpräsident Eichel hat hier die offizielle Antwort gegeben: Es steht Ihnen frei teilzunehmen; das Ergebnis ist offen; und wenn Sie nicht teilnehmen, werden die Plätze nach der Entscheidung der Mediationsgruppe aufgefüllt. Das ist schriftlich so genannt worden, und damit wusste jeder Bescheid.

(Beifall des Herrn Prof. Dr. Kurt Oeser)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Prof. Hänsch. – Gibt es noch jemanden, der antworten möchte? – Herr Minister Posch.

Minister **Dieter Posch:** Herr Abg. Polster, Sie haben auf den Landesentwicklungsplan hingewiesen. Wir haben den Landesentwicklungsplan meines Wissens im Februar in die Anhörung gegeben. Bei der Aufstellung des Landesentwicklungsplans haben wir die Ergebnisse der Beratung des Regionalplans Südhessen berücksichtigt. Hinsichtlich der Werte sind die Ermittlungsverfahren identisch. Das heißt, es gibt keinen Widerspruch zu dem, was die Mediation vorgegeben hat. Der Regionalplan Südhessen hat von 62 gesprochen mit der Maßgabe einer "Verbesserung" auf 60. Wir werden jetzt abwarten, was im Rahmen der Anhörung dazu noch gesagt wird.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Als Nächster, Herr Kollege Boddenberg für die CDU-Fraktion.

Abg. **Michael Boddenberg** (CDU): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Bevor ich einige grundsätzliche Fragen stellen möchte, nehme ich für die CDU-Fraktion die Gelegenheit wahr, den Mediatoren und allen an diesem Verfahren Beteiligten sehr herzlich zu danken. Ich glaube, wenn man Sie und Ihre Arbeit in den letzten Monaten verfolgt hat, einigermaßen einschätzen zu können, welche persönliche Leistung dahinter steht, auch weil Sie in den vergangenen Wochen und Monaten, nachdem das Ergebnis der Mediation feststand, sicherlich vielen persönlichen Angriffen und Vorwürfen ausgesetzt waren. Ich glaube, Sie wussten, auf was Sie sich einließen und haben das mehrfach gesagt, aber am Ende zeigt erst die Praxis, wie ein solches Verfahren verläuft. Insofern möchte ich für die CDU-Fraktion ausdrücklich ein herzliches Dankeschön sagen.

(Beifall bei der CDU)

Ich verbinde das aber auch mit der Feststellung, dass Sie neben dem ursprünglichen Auftrag uns Abgeordneten eine Reihe von äußerst wertvollen Impulsen vermittelt haben – ich nenne beispielsweise die gesamte Thematik der zukünftig mögli-

chen Vernetzung von Verkehrmitteln, von nationalen und internationalen Flughäfen –, wenngleich sie möglicherweise heute noch nicht zur Lösung des aktuellen Problems beitragen, aber immerhin dazu führen, dass wir für die Zeit nach dem Zeitraum, der hier begutachtet worden ist, neue gedankliche Ansätze finden. Das, finde ich, sind wertvolle Beiträge, die wir gar nicht hoch genug einschätzen können.

Am Ende wird die Entscheidung – ich bin gleich mit meiner Vorbemerkung fertig – eine politische Entscheidung bleiben, Herr Kollege Polster. Die Entscheidung wird jeder für sich, werden wir alle vor unserem Gewissen und natürlich in Verbindung mit unserer Verantwortung gegenüber den Wählerinnen und Wählern treffen müssen. Diese politische Entscheidung – das hat der Ministerpräsident heute angesprochen – betrifft unter anderem auch die Frage: Wie gehen wir mit dem Wirtschaftsmotor dieser Region in Zukunft um? Das ist neben allen teilweise auch negativen Auswirkungen einer solchen Entscheidung die große Frage, auf die wir in den nächsten drei Tagen, aber auch in den nächsten Monaten versuchen, eine Antwort zu finden.

Ich möchte einige wenige Fragen stellen. Herr Prof. Oeser, Sie haben, wenn ich es richtig in Erinnerung habe, heute Morgen gesagt, dass Sie über die Verlegung der südlichen Variante um 400 m befremdet seien. Ich frage Sie, nachdem wir nicht nur die letzten Seiten Ihres Berichts, sondern zwischenzeitlich auch die gesamten Berichte gelesen und verschiedene Gespräche mit Ihnen geführt haben: Was ist in diesem Bericht und am Ende in der Empfehlung des Berichts unter "Optimierung" zu verstehen? Ich habe es so verstanden, dass Sie insbesondere dem Thema "Lärm" erste Priorität einräumen wollten. Mit der Verschiebung dieser Variante – das sagen die Berechnungen, die daraufhin erfolgt sind – ist es zumindest bei einer dieser drei Varianten offenkundig gelungen, dass wir eine wesentliche Verbesserung erreicht haben. Was haben Sie konkret unter "Optimierung" verstanden?

Herr Dr. Bender, ich weiß, dass das Stichwort „Nachtflugverbot" – Sie haben es eben selbst angesprochen – ein brisantes Thema ist. Ich würde gerne Ihre heutige Meinung zu diesem Thema wissen. Angesichts der Tatsache, dass es wahrscheinlich eine Reihe von juristischen Problemen geben könnte, wenn man versuchen wollte, es über ein Diktum herbeizuführen, frage ich Sie nach Ihrer Einschätzung bezüglich der Bereitschaft der Airlines, sich auch auf zivilvertragliche Vereinbarungen einzulassen. – Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Kollege Boddenberg. – Herr Prof. Oeser, Sie waren angesprochen.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Herr Boddenberg, ich will versuchen, Ihnen in der gebotenen Kürze zu antworten. Wir haben in unserer Stellungnahme als Mediatoren gesagt: Alle Varianten sind im Hinblick auf Lärmvermeidung und Lärmverminderung noch optimierbar – alle –; das Optimierungspotenzial erscheint uns bei der im Süden am größten. – Das bezog sich also eindeutig auf Lärmoptimierung. Wir haben auch nichts dazu gesagt, dass man an der Nordbahn irgendwo etwas verändern soll, dass man sie an eine der beiden Nordbahnen verlegen soll. Das bezog sich auf Optimierung. Insofern haben wir gedacht, es muss herausgefunden werden, ob es Möglichkeiten gibt – wir sind überzeugt davon –, bei der Bahn, die vorgelegt war und über die wir bei der Variante gesprochen haben, über Flugsicherungsmaßnahmen zu Entlastungen in Neu-Isenburg oder Rüsselsheim zu kommen, weil diese Variante sonst aus unserer Sicht nicht akzeptabel gewesen ist.

Wir haben aber, um den Zusammenhang herzustellen, nicht nur über Lärm gesprochen. Es wird ja oft erwähnt, wir hätten nur über Lärm gesprochen. Das stimmt nicht; natürlich haben wir auch über die anderen Dinge gesprochen. Wir haben z. B. zur Atlanta-Variante gesagt: Sie ist nicht nur aus Lärmgesichtspunkten, sondern auch aus Gründen des Waldverlusts mit die problematischste Lösung. Umgekehrt haben wir gesagt: Die Optimierung der ins Auge gefassten Südbahn plus Rückbau der Startbahn West lässt den Waldverlust gegenüber anderen Varianten erträglich erscheinen.

Es sind also zwei Komponenten; ich darf das wiederholen: Es ist einmal die flugsicherungsmäßige Optimierung der Variante, die wir ins Auge gefasst haben, und nicht eine Optimierung einer um 400 m verlegten Südbahn. Zweitens war der Waldverlust für uns in dem hoch sensiblen Rhein-Main-Gebiet, wo es wirklich auf jeden Hektar Wald ankommt, insgesamt – auch im Kontext der beiden anderen Bahnen – eine ganz wichtige Abwägungsfrage.

Und – ich muss es noch einmal betonen – es gibt gar keinen Zweifel: Wenn Sie die Atlanta-Version herumdrehen, haben Sie das, was mit einer Verschiebung um 400 m nach Süden gegeben ist. Die längere Bahn sitzt dann allerdings mit 3,6 km im Süden, und die kürzere können Sie in die verbleibende Fläche dazwischen bauen. Das ist unsere Meinung. Darüber haben wir uns als Mediatoren noch einmal unterhalten.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Prof. Oeser. – Herr Dr. Bender, Sie waren angesprochen.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Vielen Dank. – Herr Abg. Boddenberg, ich hatte ja schon versucht, deutlich zu machen, dass auch die FAG mit der Entwicklung der Zahl der nächtlichen Bewegungen

alles andere als zufrieden ist. Ich hatte dies als problematisch bezeichnet. Wir wollen also daran arbeiten, die Zahl der nächtlichen Bewegungen möglichst umgehend zu vermindern. Was die Frage angeht, die Sie gestellt haben, welche Bereitschaft bei den anderen am Luftverkehr Beteiligten besteht, mit der FAG an einer freiwilligen Selbstbeschränkung zu arbeiten, so ist diese Bereitschaft, denke ich, hoch. Nicht nur die FAG, sondern nach meinem Eindruck wissen auch die Luftverkehrsgesellschaften genauso wie die Flugsicherung, dass die Akzeptanz dieses Flughafens sehr wesentlich von der Frage abhängt, wie groß der Lärm in der Nacht ist. Von da aus gehe ich optimistisch in die Gespräche, und der bisherige Verlauf hat gezeigt, dass wir eine Bereitschaft finden, hier mit uns an einer Lösung zu arbeiten. Aber selbstverständlich muss auch das geschehen – ich wiederhole, was ich gesagt habe –: Wir müssen die genauen wirtschaftlichen Folgen der Verminderung und des Nachtflugverbots kennen, bevor wir entscheiden können. Das geht jedem so, der Verantwortung für ein Unternehmen trägt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Die SPD hat ihr Kontingent von einer Viertelstunde mit Fragen und Antworten leider schon ausgeschöpft. Wir haben das hier oben festgehalten, Herr Kollege Polster. Sie haben eine lange Frage gestellt und mehrere Antworten bekommen. Das wird mitgerechnet; das tut mir Leid. Gibt es weitere Fragen? – Herr Kollege Denzin für die F.D.P.-Fraktion.

(Zuruf von dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wenn Sie sich melden würden, meine Damen und Herren von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; einigen Sie sich doch bitte. – Herr Kollege Kaufmann für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Präsidentin, ich bitte um Nachsicht, weil wir so orientiert waren, dass fraktionsweise im Viertelstundenrhythmus gefragt wird. Ich war der Meinung, dass die Zeit der CDU noch nicht ganz abgelaufen ist, wenn wir auch politisch daran arbeiten, dass das bald so sein wird, Herr Kollege Grüttner.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Wir haben heute das Mediationsergebnis zu betrachten. Gerade aus unserer Ecke kommt auch eine ganze Menge Kritik am Verfahren. Das hindert uns aber nicht, zu Beginn allen, die an der Arbeit der Mediation mitgewirkt haben, ganz herzlich zu danken;

(Beifall des Abg. Michael Boddenberg (CDU))

denn wir haben ganz ohne Zweifel durch diese Arbeit einen erheblichen zusätzlichen Erkenntnisgewinn, was Fragen rund um den Flughafen angeht.

Aber – damit komme ich zu meiner ersten Frage; die Kollegen aus meiner Fraktion werden anschließend Fragen stellen – wir haben heute auch gehört, dass wir keineswegs ein vollständiges Bild haben, sondern Herr Dr. Ewen hat eine Reihe von Fragestellungen genannt, die nicht beantwortet sind. Das "No-Regret"-Prinzip ist in den Empfehlungen als wichtiges Prinzip hochgehalten worden. Es bedeutet, Entscheidungen erst zu treffen, wenn man ihre Folgen hinreichend übersehen kann, also alle damit verbundenen Fragen auch beantworten kann. Deshalb frage ich Sie, Herr Dr. Ewen, angesichts der von Ihnen aus der Sicht des wissenschaftlichen Begleiters der Mediation dargestellten Lücken: Ist im Augenblick eine Entscheidung für einen Bahnausbau, ohne die Lücken wissentlich gefüllt zu haben, überhaupt verantwortlich zu treffen?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Bitte schön, Herr Dr. Ewen.

Herr **Dr. Christoph Ewen:** Sehr verehrte Frau Präsidentin! Herr Kaufmann, als Wissenschaftler, der bemüht ist, Fragen möglichst exakt zu beantworten, muss man sagen: Alle Fragen, die gestellt wurden, müssten erst theoretisch beantwortet werden, bevor irgendetwas entschieden werden kann. Aber die Wissenschaft wird noch weitere 100 Jahre Fragen stellen und sagen: Es ist nicht alles klärbar. Insofern müssen Sie da pragmatisch herangehen. Dieser "No-Regret"-Grundsatz, den die Mediatoren aus der holländischen Diskussion aufgegriffen haben, versucht einen solch pragmatischen Ansatz. Er besagt, nicht unbedingt heute entscheiden, was ich nicht heute entscheiden muss, sondern die Fragen parallel, während die Entwicklung weitergeht, im regionalen Dialogforum klären, sodass man möglicherweise in zwei, drei, vier Jahren, wenn man Antworten hat, in die laufende Diskussion eingreifen kann. Also: parallel weitermachen, aber gleichzeitig die wissenschaftlichen Lücken klären. Aus meiner persönlichen Einsicht heißt das nicht, man muss jetzt alle Verfahren stoppen, sondern man muss im Verfahren offen für wissenschaftliche Ergebnisse bleiben. Ungeklärtes sollte möglichst sofort zur Untersuchung gegeben werden, damit die Ergebnisse, wenn sie vorliegen, in das Verfahren eingespeist werden können.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön. – Herr Kollege Al-Wazir für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Tarek Al-Wazir** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Dr. Bender, Sie beziehen sich immer auf das Ergebnis der Mediation und reden auch viel vom Geist der Mediation. Sie meiden allerdings das Wort "Nachtflugverbot" in allen Äußerungen wie der Teufel das Weihwasser. Wir haben heute Mor-

gen von Herrn Prof. Hänsch gehört, dass das Fünf-Punkte-Paket in sich unauflöslich ist, und Herr Prof. Oeser hat gesagt, dass bereits mit Beginn der Optimierung die anderen Bedingungen erfüllt werden müssen. Wenn ich mir Ihre Rede noch einmal in Erinnerung rufe, so sagten Sie: Selbstbeschränkungen der Fluggesellschaften in der Nachtzeit, eine Prüfung der Verlagerung des Nachtpoststerns, die Einführung lärmarmer An- und Abflugverfahren in der Nacht. Hierzu merke ich an: Wenn ich ein Nachtflugverbot habe, brauche ich keine lärmarmen An- und Abflugverfahren. Ich frage Sie jetzt mit der Bitte um eine klare Antwort: Gilt für Sie die verbindliche Einführung eines Nachtflugverbots von 23 bis 5 Uhr – einer der fünf Punkte in der Mediation –; ja oder nein?

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Dr. Bender.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Sie erleben, glaube ich, auch in diesem Landtag häufig, dass es Antworten mit Ja und Nein nicht geben kann. Ich bitte um Verständnis, ich hatte mehrfach darauf hingewiesen, dass wir in der Mediation im Gegensatz zu anderen Fragen, die mit äußerster Ausführlichkeit behandelt und auch wissenschaftlich begutachtet wurden, keine Gutachten in Auftrag gegeben haben und damit auch keine Ergebnisse vorliegen, wie sich ein Nachtflugverbot ökonomisch, logistisch und auf den Standort Rhein-Main-Gebiet auswirkt. Dies wurde auch im Laufe des Vortrags der Ergebnisse der Mediation von einem der Herren Mediatoren oder Herrn Dr. Ewen – ich weiß es nicht mehr – betont.

Was Sie zur Optimierung und Prüfung gefragt haben: Das Zehn-Punkte-Programm richtet sich nicht nach dem, was die Mediation gefordert hat, sondern ist das Angebot der FAG, dass wir jetzt unmittelbar tätig werden, um Belastungen für die Bevölkerung zu vermindern. Ich bitte einfach um Verständnis, das ist keine Absage an das Nachtflugverbot. Ich kann doch hier nicht Aussagen für andere Unternehmen mit treffen, was unverantwortlich wäre, weil wir im Moment gar keine Kenntnisse haben, welche Auswirkungen das hätte. Insofern ist das eine Verschiebung der Antwort und keine Verweigerung der Antwort. Wir brauchen einfach noch mehr Fakten.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Frau Kollegin Hammann für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Prof. Oeser, Sie haben eben die Aussagen von Herrn Dr. Bender und vorhin von Herrn Norgall gehört. Wie beurteilen Sie die Ergebnisoffenheit des Verfahrens vor dem Hintergrund der von Herrn Norgall vorgebrachten präzisen Kritik und im Hinblick auf die Aussagen, die Herr Dr. Bender von der FAG zum Nachtflugverbot abgegeben hat?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Prof. Oeser.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Frau Abg. Hammann, ich habe bewusst gesagt, dass es weder rechtlich noch tatsächlich leicht sein wird, diese Forderung umzusetzen; aber wir halten daran fest, und wir lassen von dieser Forderung nicht ab, so schwer das auch sein mag. Deshalb habe ich auf politische und vertragliche Notwendigkeiten zur Lösung hingewiesen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Kollege von Plottnitz für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Rupert von Plottnitz** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke schön. – Ich habe drei Fragen. Die erste richtet sich an Herrn Dr. Bender. Wieso sagen Sie im Januar Ja zu einem Mediationsergebnis, in dem es klipp und klar heißt: Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr, wenn Sie heute, drei Monate später, hier erklären, das sei eine Frage, zu der man nicht einfach Ja oder Nein sagen könne?

Die zweite Frage geht an Herrn Prof. Oeser. Herr Prof. Hänsch hat heute in seinen einleitenden Äußerungen das Stichwort "Akzeptanz" angesprochen. Herr Prof. Oeser, wenn Sie einen Blick auf die jetzigen Auseinandersetzungen und auf die Mediation im Rückblick werfen, würden Sie sagen, dass die Mediation die drei Interessen – die wirtschaftlichen Entwicklungsinteressen des Flughafens, die Arbeitsmarktbelange und die sozialen Belange –, die es untereinander abzuwägen galt, im Ergebnis gerecht abgewogen hat, oder würden Sie Verständnis für den Vorwurf aufbringen können, dass die Mediation einseitig zulasten der sozialen Interessen der Wohnbevölkerung in der Region votiert hat?

Die letzte Frage richtet sich an Herrn Dr. Ewen. Sie haben gerade schon etwas zu den nicht beantworteten Fragen gesagt. Mich würde ein konkreter Punkt genauer interessieren: Ist es nicht doch ein kapitaler Mangel des Verfahrens, das stattgefunden hat, wenn zwar eine Reihe von betriebswirtschaftlichen Fragen in Zusammenhang mit den Renditeerwartungen der FAG geprüft worden sind, aber die externen Kosten, bei denen es gerade um das Geld geht, das im Zweifel von den Steuerzahlerinnen und -zahlern aufzubringen ist, nirgendwo angesprochen worden sind? Ist das nicht doch ein Mangel, der gravierendste Auswirkungen hat?

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Dr. Bender.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Vielen Dank. - Ich habe mich nicht unterschiedlich zu der Frage des Nachtflugverbots geäußert – weder in den ersten Reaktionen im Januar noch heute. Das gilt auch für die FAG. Ich habe im Januar sehr deutlich darauf hingewiesen und bin dafür auch gescholten worden – Herr Prof. Oeser hat es eben genauso gesagt –, dass es ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Flughafen München, glaube ich, gibt, in dem es heißt: Ein absolutes Nachtflugverbot ist mit einem internationalen Großflughafen nicht vereinbar. Ich mache mir das nicht zu Eigen, ich referiere nur darüber. Das heißt, es liegt gar nicht in meiner Macht, jetzt zu sagen: Wir machen das. Genauso wenig habe ich das vor einigen Monaten gesagt, Herr von Plottnitz. Ich habe hier sicher nicht den Anspruch darauf, dass die FAG in diesem Hearing gelobt wird, aber ich möchte doch einmal die Aufmerksamkeit darauf lenken, dass wir hier ein Zehn-Punkte-Programm vorgetragen haben, das uns nicht ganz leicht fällt, in dem wir eben vor der rechtlichen Festschreibung einer Ausbauentscheidung auf die Sorgen und Bedenken der Bürger eingehen und als FAG Vorleistungen ergreifen. Ich bitte, das doch in den weiteren Beratungen zu würdigen. – Vielen Dank.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Prof. Oeser.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Herr Abg. von Plottnitz, Sie hätten mit Ihrer Frage nach der Einseitigkeit Recht, wenn es nur die ersten beiden Punkte – Optimierung und Ausbau – des Mediationspakets gäbe. Wenn dies der Fall gewesen wäre, hätte ich das Mediationsverfahren verlassen. Aber es gibt noch drei andere Punkte, die wir in ihrer Bedeutung nicht unterschätzen sollten. Es wurde darauf hingewiesen, wie schwierig es für einen internationalen Flughafen ist, ein absolutes Nachtflugverbot anzusteuern. Wir haben das gewusst; es wurde uns gesagt, und dennoch haben wir es gefordert. Wenn Sie beim Anti-Lärm-Pakt noch einmal genau hinsehen, erkennen Sie, dass er Dinge enthält, die es an anderer Stelle so nicht gibt. Das haben wir gewollt, und das wollen wir weiterhin. Wir sind ja jetzt Mediatoren außer Dienst, aber alle, die beteiligt waren, wollen das weiterhin. Man sollte auch die Möglichkeiten des Dialogforums nicht unterschätzen. Ich habe dafür geworben. Das ist eine sehr wichtige Chance, die es an anderer Stelle so auch nicht gibt. Diese drei Dinge sind ein deutliches Zeichen dafür, dass von Einseitigkeit wirklich nicht die Rede sein kann.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Dr. Ewen.

Herr **Dr. Christoph Ewen:** Herr von Plottnitz, zu Ihrer Frage, ob die externen Kosten nicht so wichtig gewesen seien. Das ist ein wissenschaftlich relativ neues Feld, und es wäre falsch zu sagen, man könne so etwas wie das, was einmal als sozialer Nettonutzen in der Diskussion war, exakt ausrechnen: betriebswirtschaftliche gegen volkswirtschaftliche Kosten. Ich will ein Beispiel dazu nennen. Es gibt die Diskussion, das Bruttosozialprodukt der Bundesrepublik, erweitert um diese externen Effekte, zu berechnen. Je nachdem, wie Sie da einen Faktor bewerten – wenn Sie etwa die Arbeit von Hausfrauen, die auch nicht monetär betrachtet wird, über den Stundenlohn mit 50 Pfennigen mehr oder weniger bewerten –, kippt das ökologisch und sozial orientierte Bruttosozialprodukt ins Positive oder ins Negative. Da gehen viele Annahmen ein, die es erlauben, beliebige Werte zu rechnen. Insofern haben wir gesagt: Lasst uns das nicht machen! Das ist zwar wichtig, um klarzumachen, dass es auch negative ökonomische Effekte gibt, aber das gegeneinander aufzurechnen und quasi den sozialen Nettonutzen des Flughafens zu berechnen, wäre wissenschaftlich nicht seriös.

Lassen Sie mich aber noch folgende Bemerkung machen: Aus meiner Sicht ist es viel problematischer, dass die Belastung von Kindern, die kumulierte Wirkung von Lärm, Geruch und Schadstoffen nicht betrachtet wurden. Das ging aber in diesem einen Jahr auch nicht. Da kann ich aus wissenschaftlicher Sicht nur sagen – das kam gestern in dem Hearing der Fluglärmkommission auch noch einmal zum Vorschein –: Dieser Punkt sollte unbedingt so bald wie möglich angegangen werden, damit man da in Zukunft belastbare Zahlen hat.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Die CDU hat noch Redezeit. Herr Reif hatte sich gemeldet.

Abg. **Clemens Reif** (CDU): Ich möchte das Thema "Nachtflugverbot bzw. Nachtflug insgesamt" vertiefen. Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Bender. Wir haben am Flughafen Hahn eine so genannte unumstrittene Nachtfluggenehmigung; sie ist sowohl politisch als auch bei der Bevölkerung ziemlich unumstritten. Inwieweit bestehen denn schon jetzt seitens der FAG Möglichkeiten, insbesondere in der Nacht aus den Segmenten Nachtpoststern, Fracht, KEP – Kurier-, Express- und Paketdienste – und mediterrane Ferienflüge erhebliche Verlagerungspotenziale nach Hahn zu nutzen? Aus unserer Sicht bietet es sich geradezu an, diese unumstrittene Nachtfluggenehmigung des Flughafens Hahn auch zukünftig strategisch weitestgehend auszunutzen. Eine zusätzliche Frage: Welche Investitionen wären vor Ort notwendig, um diese Nachtfluggenehmigung des Flughafens Hahn für die FAG auch für die Zukunft strategisch zu positionieren?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Dr. Bender.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Herr Abg. Reif, Hahn gehört uns, wie Sie wissen. Es ist so, wie Sie sagen, es gibt eine rechtlich ausgeklagte Genehmigung zu einem 24-Stunden-Betrieb auf dem Hahn. Ich bin aber immer etwas allergisch gegen das Wort "ver-

lagern", weil es den Eindruck erweckt, als ob irgendjemand – die FAG oder eine Behörde – in der Lage wäre, den Verkehr zu lenken. Dies sind Marktentscheidungen, die wir beeinflussen können, und ich hatte ja in meiner Rede von Anreizen gesprochen, die wir ergreifen wollen. Es besteht sicher die Möglichkeit – ich hatte es erwähnt –, dass wir langfristig mit der Post und dem Carrier zusammen überlegen, ob der Nachtpoststern auf den Hahn verlegbar ist. Das bedeutet, dass auch erhebliche logistische Systeme, die den Nachtpoststern am Boden unterstützen, verlegt werden müssten. Das wäre auch nicht eine Investition des Flughafenbetreibers FAG auf dem Hahn, sondern derjenigen, die als Logistikunternehmen oder als Deutsche Post AG genauso wie der Carrier beteiligt sind.

Bei der Fracht haben wir schon heute eine boomende Entwicklung auf dem Hahn. Wir haben jährliche Steigerungen von mehreren Hundert Prozent. Aber auch hier gilt, dass dann, wenn z. B. Fracht umgeladen wird und die Enddestination nicht das Rhein-Main-Gebiet ist, die Verlagerungsmöglichkeiten auf den Hahn geringer sind, weil dann das Netz des Frankfurter Flughafens für den Weitertransport benötigt wird.

Was die Integrators, die Kurierdienste, angeht, gilt das, was ich auch für den Nachtpoststern gesagt habe: Hier sind erhebliche Investitionen am Boden erforderlich, nicht nur vom Flughafenbetreiber, sondern es sind natürlich im Nachlauf Logistiksysteme notwendig, die die Schnelligkeit, die die Kurierpost in der Luft erreicht hat, nicht am Boden zunichte macht.

Bei den Ferienflügen haben wir eine ähnliche Entwicklung wie häufig bei der Bahn. Ob statt eines Kurzstreckenflugs die Bahn benutzt wird, ist eine Akzeptanzfrage, eine Produktfrage. Wenn die Passagiere vom Hahn aus fliegen wollen, haben sie heute schon die Gelegenheit dazu. Viele wollen aber auch ihren Ferienflug im Umkreis ihres Wohnorts antreten. Das können wir nicht beeinflussen, weil es keine Möglichkeit der FAG gibt zu sagen: Der eine Flieger darf in Frankfurt landen und der andere auf dem Hahn. Es geht nur das Paket mit den Anreizen, das ich vorgetragen habe.

Wenn Sie fragen, was wir investieren müssten, wenn diese Maßnahmen einigermaßen greifen sollen, wird das sicher eine Investition in deutlich dreistelliger Millionenhöhe auf dem Hahn sein, die die FAG auch rechnen müsste.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Eine Zusatzfrage von Herrn Reif.

Abg. **Clemens Reif** (CDU): Herr Dr. Bender, ich gehe doch davon aus, dass sich die FAG nicht aus finanziellen Gründen am Flughafen Hahn beteiligt hat, um eine Finanzbeteiligung wahrzunehmen, sondern aus strategischen Gründen. Wenn Sie sich aus strategischen Gründen an diesem Flughafen beteiligen, muss dahinter eine konzeptionelle Strategie stehen, die man Verlagerung, Verknüpfung, Optimierung oder Kooperation nennen kann. Nennen Sie uns doch bitte einmal den strategischen Hintergrund. Der strategische Hintergrund muss doch der sein, dass Sie diesen Flughafen in Zukunft mit dem Frankfurter Flughafen, den Sie hauptsächlich haben, optimieren, koordinieren und verknüpfen wollen.

Das muss doch auch dazu führen, dass Sie in der Lage sind, Dinge, die Sie in Frankfurt beschweren, nämlich den Nachtflug, in Verknüpfung mit dem Hahn zu umschiffen. Es muss doch für Sie auch möglich sein, uns die Entlastungspotenziale aus dieser privilegierten Situation darzustellen und zusammenzuführen: auf der einen Seite das Erfordernis in Frankfurt, in der Nacht weniger oder gar nicht zu fliegen, und auf der andern Seite eine unbeschränkte Nachtfluggenehmigung auf dem Hahn. Das ist doch das Potenzial, über das Sie verfügen. Mir scheint, dass Sie sich auch deshalb an Hahn beteiligt haben. Wenn es nur um eine Flughafenbeteiligung gegangen wäre, hätte es andere bessere Möglichkeiten gegeben, auch von der Einnahmesituation her.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Bitte möglichst kurz, Herr Dr. Bender.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Ja, gerne. – Herr Reif, es gab zwei Hauptmotive, auf dem Hahn einzusteigen und dort zu investieren. Einmal verdienen wir mit diesem Flughafen ganz normal Geld. Er arbeitet in einer ganz anderen Produktklasse als Frankfurt; es ist in jeder Hinsicht ein Low-Cost-Airport. Zum andern wussten wir, dass sich europäische Konkurrenten anschickten, als Investor auf dem Hahn einzusteigen, um von dort aus dem Frankfurter Flughafen gerade im Frachtsegment Konkurrenz zu machen. Ich habe damals, als wir gekauft haben, in den Pressekonferenzen betont, dass die schon damals vorhandenen Kapazitätsengpässe des Frankfurter Flughafens bei der Entscheidung keine Rolle gespielt haben. Aber Sie haben völlig Recht, wir werden jetzt versuchen – das habe ich auch in meinem Zehn-Punkte-Programm gesagt –, die Möglichkeiten, die wir haben, Verkehr zu verlegen, möglichst zum Hahn hin zu nutzen, weil wir nicht wollen, dass der Verkehr aus dem Netz der Beteiligung der FAG fällt. Aber das ist nicht so einfach; das habe ich versucht darzulegen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Dr. Bender. – Herr Denzin für die F.D.P.-Fraktion.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Ich möchte die Mediatoren auf ein Thema ansprechen, das wir zwar am Freitag noch einmal gesondert erörtern, aber ich weiß nicht, ob sie am Freitag auch zur Verfügung stehen: Wie haben Sie sich den Arbeits-

auftrag, die Arbeitsweise und die Zusammensetzung des Dialogforums vorgestellt? Es geht insbesondere auch um die Frage, die der Ministerpräsident angesprochen hat: Wer sollte nach Ihrer Auffassung den Vorsitz übernehmen, und sollte das Dialogforum seinen Auftrag stärker im Sinne einer langfristigen Zusammenarbeit und Einbindung der FAG in die Region, eines Zusammenlebens der Region mit der FAG sehen oder mittelfristig auf die Vorhaben, die jetzt vor uns liegen, orientiert sein?

Herr Prof. Oeser, es tut mir Leid, ich muss noch einmal auf Ihre Kritik an der Verschiebung der Südvariante zurückkommen. Ich kann nachvollziehen, dass Sie die Befürchtung "Atlanta durch die Hintertür" haben. Aber wenn Sie von den Lärmemissionen ausgehen, bringt die Verschiebung nach Süden nach den Stellungnahmen, die ich gelesen habe, eine deutliche Entlastung, da die Südvariante, wie sie zunächst skizziert war, eine wesentlich stärkere Belastung insbesondere Neu-Isenburgs gebracht hätte.

In diesem Zusammenhang geht meine nächste Frage an die Vertreter der Bürgerinitiativen und der Umweltschutzverbände. Welchen Einfluss würden Sie bei Abwägung der verschiedenen Beeinträchtigungen stärker bewerten: Wald, Lärm, Luftverschmutzung, Verkehrsbelastung allgemein? Wie deutlich sind für Sie die Unterschiede in der Bewertung?

Herr Dr. Bender, in der neuen Studie der FAA zu den Kapazitäten wird sehr deutlich darauf hingewiesen, dass bei einem künftig zu erwartenden Flottenmix die Ausbaukapazitäten, wie sie jetzt zugrunde gelegt werden, den Anforderungen, die wir heute stellen, nicht mehr genügen. Wie bewertet das die FAG?

Wenn es dazu eine Aussage von Herrn Dr. Ewen oder den Mediatoren geben kann – wir haben die neuen Berichte ja erst kürzlich erhalten –: Sehen Sie Ihre Ergebnisse insgesamt oder in wesentlichen Punkten durch diese Neuberechnungen im Rahmen der Optimierung an allen drei potenziellen Standorten infrage gestellt – außer den Bedenken, Herr Prof. Oeser, die Sie schon vorgetragen haben?

Noch zu einer Frage, die wir im Einzelnen noch erörtern, aber mir geht es jetzt um den Grundsatz. Mir ist aufgefallen, dass die schärfste Kritik bei den Stellungnahmen bei der Berechnung der Lärmemissionen ansetzt, und zwar sehr deutlich, bis zu Aussagen, dass die Kriterien nicht haltbar sind. Das ist ja für Wissenschaftler das Schlimmste, was man entgegenhalten kann. Ich will jetzt nicht im Detail darauf eingehen, weil wir dazu noch weiter Gelegenheit haben werden; aber ich frage Herrn Dr. Ewen oder auch die Mediatoren: Wie sind Sie am Beispiel der Lärmuntersuchungen vorgegangen? Haben Sie die Lärmgutachten, die auch für die Raumordnung gelten, übernommen, ohne das zu problematisieren, oder gab es Diskussionen? Sie wissen, dass wir verschiedene Ausgangswerte haben: Wir können etwa das Luftlärmgesetz von 1971 nehmen, wir können den alten Flottenmix oder den neuen Flottenmix nehmen, den LAI-Entwurf. Wurde das bei Ihnen vorher besonders problematisiert, und wie kam diese Grundlage zustande, die sich durch den gesamten Bericht zieht und zu Ergebnissen führt, über die wir heute Nachmittag oder morgen noch intensiv reden werden? Aber hier ist der Ausgangspunkt gefragt. Soweit das für andere relevante Kriterien gilt, Herr Dr. Ewen, wäre ich dankbar, wenn Sie da auch noch einen Hinweis geben könnten.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Eine Reihe von Fragen. Für die Mediatoren hat sich Herr Dr. Niethammer als Erster gemeldet.

Herr **Dr. Frank Niethammer:** Meine Damen und Herren, wir halten das Dialogforum für einen der wichtigsten Bausteine unseres Pakets. Jeder Teil ist dort untrennbar mit den anderen Teilen verknüpft. Zum Dialogforum – das habe ich in der Tagesordnung gesehen – wird ja am Freitag noch mehr gesagt. Aber lassen Sie mich kurz eine Anmerkung dazu machen.

Wir haben im Mediationsverfahren festgestellt, wie abgrundtief doch das Misstrauen ist, das sich in Teilen der Region aufgebaut hat aufgrund der schlimmen Vergangenheit, die wir haben. Dieses Misstrauen abzubauen wird sehr viel Kraft kosten und lange dauern. Aber ich und meine Kollegen sind der Überzeugung, dass wir diesen Weg gehen müssen. Wir müssen die Gespräche zwischen dem Flughafen und der betroffenen Bevölkerung rund um den Flughafen intensiv führen, wie wir das als Aufgabe des regionalen Dialogforums beschrieben haben. Klagen über Belastungen dürfen nicht unbeantwortet bleiben. Es darf nicht sein, dass der Bevölkerung die Möglichkeiten, die der Flughafen überdenkt, nicht bekannt sind. Wir halten das für ganz wichtig.

Wir halten es auch für wichtig – ich möchte das hier nochmals betonen –, dass sich die Bürgerinitiativen und die Umweltverbände an diesem Dialogforum beteiligen. Alle in dieser Region brauchen diesen Dialog, damit dieses Misstrauen, das sich aufgebaut hat, zu Vertrauen wird.

Meine Damen und Herren, die Frage nach der Führung dieses Dialogforums möchte ich sehr zurückhaltend beantworten, aber eins ist klar: Wir Mediatoren sind der Auffassung, dass es keine Partei oder ein starker Staat sein sollte. Es sollte jemand sein, der von allen Seiten so viel Vertrauen genießt, dass er dieses Dialogforum in eine richtige Richtung führen kann.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Dr. Niethammer. – Herr Prof. Oeser, Sie waren angesprochen.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Herr Abg. Denzin, Sie haben deutlich gemacht, dass in unserer Formulierung einiges noch nicht so präzise zum Ausdruck gebracht worden ist, wie es notwendig gewesen wäre. Das habe ich eingangs bereits gesagt.

Deshalb komme ich noch einmal zu Ihrer Frage, die auch Herr Boddenberg gestellt hat. Was haben wir drei unter Optimierung verstanden? Ich habe mich mit meinen beiden Kollegen noch einmal abgestimmt. Wir haben damit keine Verlegung der Südbahn im Auge gehabt, sondern nur – genau wie bei den beiden Nordbahnen – die Frage: Wie lassen sich bestimmte Belastungen vermeiden? Wenn die bei dieser Südbahn in Rüsselsheim oder in Neu-Isenburg nicht zu vermeiden wären, dann kann diese Bahn nicht gebaut werden.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Deswegen wollten wir wissen: Wie können die Flüge geleitet werden, um das zu vermeiden? Es war nichts anderes. Wer immer jetzt etwas anderes ins Auge gefasst hat, muss das seinerseits verantworten. Ich muss an der Stelle noch einmal bedauern, dass zumindest wir drei Mediatoren in diese Überlegungen nicht einbezogen worden sind. Wir hätten das bei der Gelegenheit dort schon deutlich gemacht.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Die nächste Frage ging an die Umweltschutzverbände oder die Bürgerinitiativen. Wer möchte dazu Stellung nehmen? – Herr Kessel, bitte.

Herr **Martin Kessel:** Herr Abg. Denzin, Sie fragen nach der Wertigkeit der Belastungen Lärm, Luft, Waldverlust und nach den übrigen Verkehrsbelastungen und wollen wissen, wie wir sie eventuell unterschiedlich bewerten. Das Problem ist: Man müsste 5 dB mehr gegen 100 ha Wald verrechnen. Solche Rechenbeispiele könnten vielleicht dahinter stehen, um die Varianten an eine Messlatte anzulegen.

Aus unserer Sicht ist das so nicht möglich. Die Summe der Belastungen bringt die Menschen ja dazu, jeglichen Ausbau abzulehnen. Der Verkehrslärm insgesamt ist hoch – Straßenverkehr, Eisenbahn. Das wissen wir. Dem Fluglärm kann man überhaupt nicht entweichen. Der Fluglärm wird auch nicht weniger werden, wenn ausgebaut wird. Das wissen alle Beteiligten. Es gibt keine leisen Flugzeuge. Flugzeuge machen immer Krach. Ein Flugzeug kann nicht ohne Turbinen geflogen werden, sonst bleibt es nicht in der Luft.

Die Lärmbelastung ruft natürlich zunächst das Engagement der Menschen in den Bürgerinitiativen hervor. Die Lärmbelastung ist die Hauptqual, die sie Tag und Nacht erleben, vor allen Dingen in der Nacht. Wer den Wald zerstört, kann nicht mehr die Naherholung genießen und die Luft einatmen. Auch die Luftbelastung ist ein permanentes Problem für den Menschen, weil er den Sauerstoff nicht hat. Die Rhein-Main-Region gilt ja als belastete Region, was erhöhte gesundheitliche Gefahren bedeutet. Alle Menschen mit Atemwegserkrankungen wissen das genau. Von daher sind Lärm- und Luftbelastungen zu vermeiden. Deswegen sagen wir: Es kann kein Ausbau mehr stattfinden.

Lassen Sie mich aufgrund Ihrer Frage noch etwas zur Bahnvariante sagen. Sie hatten selbst gesagt, die so genannte optimierte Südvariante – die 400 m Richtung Walldorf verlegte Variante – würde geringere Lärmwerte haben als die ursprüngliche. Das gilt rechnerisch bis zu einem gewissen Grad, aber für Walldorf bedeutet es wieder mehr. Wenn Atlanta durch die Hintertür kommt, sind Neu-Isenburg und Rüsselsheim voll dabei. Das ist letzten Endes dann reiner Betrug gewesen, wenn irgendwann die 2.800-m-Piste nachgezogen wird. Wir haben die angestrebten Kapazitätszahlen gehört. Dann kommt so eine Debatte irgendwann wieder. Von daher kann man nicht davon ausgehen, dass eine Südvariante, die 400 m verschoben ist, nicht irgendwann zu noch einer Piste führt. Dann haben wir in Neu-Isenburg und in Rüsselsheim doch wieder den Lärm. Von daher sagen wir: Wehret den Anfängen. Lärm- und Luftbelastungen sind die schlimmste Qual, die nicht noch mehr werden darf. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Norgall für die Umweltschutzverbände hat das Wort.

Herr **Thomas Norgall:** Herr Denzin, ich will versuchen, die Frage methodisch zu beantworten. Danach will ich aber auf die rechtliche Implikation eingehen, weil das nach wie vor der spannende Punkt ist.

Methodisch ist es so: Aus den jahrelangen Überlegungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung weiß man, dass es Sinn macht, am Anfang jedes Verfahrens zu fragen: Was sind die Kriterien? Wie gewichte ich die einzelnen Kriterien? Bei dem Hearing, das der Landtagsabgeordnete May vor etwas über einem Jahr, glaube ich, durchgeführt hat, haben wir gesagt, es ist ein entscheidender Fehler, wenn man dies in diesem Verfahren nicht so macht. Ob ich Szenarien mache oder nicht – wenn ich nicht vorher ganz klar sage, wie ich gewichten will, dann sucht sich nachher jeder das Ergebnis heraus, und keiner hat mehr eine Nachvollziehbarkeit für das Ergebnis. Dieses Problem ist jetzt aufgetreten. Einige fragen: Wie kann man überhaupt so ein Ergebnis aus dem Bericht herauslesen?

Lärm oder Wald – Herr Kessel hat es gerade vereinfacht. Sie können schlecht Dezibel mit Hektar vergleichen. Also muss man sich vorher Gedanken darüber machen, wie man das Ganze zusammenbringt. Sie können beim Thema Wald nicht nur über den Waldeinschlag reden, sondern müssen über die Frage reden, was das Ganze eigentlich für den Wald bedeutet. Der Bereich wurde überhaupt nicht beurteilt. Wir wissen, dass die Waldauflösung im Rhein-Main-Gebiet dazu führen wird, dass wir den bei uns bekannten Wald demnächst gar nicht mehr haben werden. Wir bekommen eine Art Savannenlandschaft. Die Landesforstverwaltung hat vor einigen Jahren Alarm geschlagen. Das ist vielen Leuten leider nicht mehr so in Erinnerung. Wenn wir nun durch den Flugverkehr die steigenden Stickstoffbelastungen bekommen, dann stellt sich die Frage, wieweit wir in der Rhein-Main-Ebene überhaupt noch eine existenzfähige Grundlage für Wald haben.

Wenn Sie dies nun sehen, stellt sich die Frage "Lärm oder Wald?" völlig anders, als Sie es gemeint haben. Ich will sie nicht konkreter beantworten, weil ich denke, die von Ihnen vorgenommene Vereinfachung ist nicht richtig. Das kann ich dann nicht durch ein Ja oder Nein auflösen.

Ich will noch etwas zur rechtlichen Situation sagen. Die Umweltverbände haben in den Rechtsverfahren kein umfassendes Mitwirkungsverhältnis. Wir sind eingeschränkt auf das Naturschutzrecht. In dem Fall werden wir gezwungen sein, das Naturschutzrecht und die damit vorhandenen Belange – d. h. den Arten- und Biotopschutz – nach vorne zu stellen. Wir können das, was wir gern würden, leider nicht machen, nämlich etwa Lärm tatsächlich in eine geschlossene Abwägung mit hineinbringen. Sie können das ändern, indem Sie das HENatG erweitern. – Danke schön.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Dr. Bender, bitte. Anschließend ist Herr Dr. Ewen an der Reihe, an den auch noch eine Frage gerichtet wurde.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Herr Denzin hatte zu den Kapazitätsaussagen der FAA, zu den verschiedenen Bahnkonfigurationen etwas gefragt. Wir hatten ja gesagt, Herr Denzin, dass die FAG im europäischen Vergleich einen Koordinationseckwert von 120 Bewegungen pro Stunde benötigt, um als Drehkreuz im europäischen Wettbewerb mithalten zu können.

Diese Kapazitätsaussage der FAG hat die Mediation geprüft und übernommen. Das war dann Gegenstand der Untersuchungen, welcher künftige Flottenmix welche Kapazität bringt. Es macht ja keinen Sinn, das für heute zu betrachten. Es geht um den Zeitraum einer möglichen Inbetriebnahme einer Bahn.

Die klaren Aussagen auch der FAA bedeuten, dass die beiden Nordvarianten die Anforderungen erfüllen, während auch die optimierte Südvariante mit einer Kapazität von 112 diese Anforderungen nicht erfüllt.

Das ist überhaupt keine Stellungnahme der FAG, wohin sie sich bewegt, sondern einfach eine Feststellung. Ich habe deutlich gemacht, dass wir eben heute noch keine Aussage zu treffen in der Lage sind, welche bevorzugte Variante wir vorschlagen werden. Dazu bedarf es vielfältiger Untersuchungen. Der Kapazitätsgesichtspunkt ist nur einer von vielen. – Vielen Dank.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön. – Herr Ewen, bitte.

Herr **Dr. Christoph Ewen:** Herr Denzin, Sie haben völlig Recht. Wenn man eine wissenschaftliche Aussage trifft, muss man sehr genau dazuschreiben, auf welche Parameter sich diese Aussage bezieht. Im Bereich Lärm hatten wir – das hat die Expertengruppe Fluglärm so ausgearbeitet – relativ am Anfang 24 verschiedene Darstellungsformen. 24 Anhänge hatte jedes Gutachten der Hessischen Landesanstalt für Umwelt. Der Arbeitskreis Umwelt, Gesundheit und Soziales hat dann daraus zwei Varianten ausgewählt und den Auftrag vergeben, die Betroffenen zu kartieren – das wird morgen auch Thema sein –, um nicht 24 Berechnungsmethoden zu wählen. Sie sehen daran schon: Es gibt eine Vielfalt von Methoden.

Im Mediationsbericht ist dann nur noch eine Methode dargestellt worden, weil man die Leser nicht verwirren wollte. Aber es steht deutlich im Text, dass jedes Berechnungsverfahren mit den entsprechenden Richtwerten korreliert sein muss. Bei den Ordnern mit der Lärmoptimierung, die von der FAG vorgelegt wurden, wurde ein neues Berechnungsverfahren gewählt. Dann sehen Sie, dass es um einen Faktor 10 weniger Betroffene sind. Dann müssen Sie auch die Richtwerte anders setzen als die Mediationsgruppe. Sie müssen bei einem anderen Berechnungsverfahren, das 2 bis 3 dB günstiger ist, auch die Richtwerte um 2 bis 3 dB absenken. Dann hätten Sie wieder dasselbe Ergebnis. Insofern ist das letztlich egal. Es kommt nur darauf an, seriös damit umzugehen.

Zusätzlich hat die Mediationsgruppe einen völlig neuen Parameter eingeführt, der in der Wissenschaft bis jetzt so noch nicht diskutiert wurde, der aber Konsens gefunden hat, nämlich den NAT 70-Wert. Der Wert reflektiert, dass die Menschen eben nicht vom Dauerschallpegel, sondern von Einzelbelastungen gestört werden. Es ist ein Versuch, das darzustellen. Ich denke, da wird noch weiter experimentiert. Man wird auch NAT 60 und NAT 80

dazunehmen. Das ist ein interessanter Ansatz, den die Mediationsgruppe aufgegriffen hat.

Sie hatten nach anderen Parametern gefragt. Ganz wichtig ist auch die Kapazität pro Stunde. Sie können die Sättigungskapazität angeben. Sie können aber auch die Kapazität angeben, die sich ergibt, wenn Sie vier Minuten maximale Verspätung einkalkulieren. Das war mit ein Grund für diese Irritationen, als zwei Wochen vor Ende des Mediationsverfahrens ein Papier der holländischen Luft- und Raumfahrtagentur auf den Tisch gelegt wurde, das mit einer anderen Methodik gerechnet hatte und deswegen zurückgezogen wurde. Das zeigt sehr deutlich: Man muss sich auf die Parameter einigen. Sie können auch die Kapazität bei Sichtflugbedingungen vergleichen. Dann kommen Sie zu ganz anderen Ergebnissen.

Es ist auch eine Art Parameter, wie man die Unternehmen darauf anspricht, welche Konsequenzen sie erwarten. Wir hatten von Prof. Baum aus Köln ein Angebot, der dort die Unternehmen gefragt hat: Was macht ihr, wenn der Flughafen entweder da ist oder nicht da ist? Das ist eine Schwarz-Weiß-Frage. Die Unternehmen haben dann überlegt, was passiert, wenn das Stückgut mit dem Schiff anstatt mit dem Flugzeug nach Chicago gefahren wird. Mit so einer Frage erzeugen Sie sehr viel mehr ökonomische Betroffenheit als bei der Frage, die hier gestellt wurde: Stellt euch vor, jeder vierte Flug dauert zweieinhalb Stunden länger, weil ihr bei bestimmten Destinationen über Amsterdam oder London umsteigen müsst. Das ist wiederum ein Parameter, der das Ergebnis beeinflusst. Deswegen haben wir in der Diskussion sowohl in den Arbeitskreisen als auch in der Mediation sehr viel Wert darauf gelegt, welche Parameter und warum diese Parameter gewählt wurden. Wir haben das auch mit den Qualitätssicherern diskutiert.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Dr. Ewen. – Die SPD legt Wert auf die eine Minute Redezeit. Wer hatte sich gemeldet? – Herr Pawlik, bitte.

Abg. **Sieghard Pawlik** (SPD): Meine Damen und Herren, die FAG hat am 5. Mai 2000 über eine Pressemitteilung dargelegt, dass sie eine Variantenentscheidung zum derzeitigen Zeitpunkt für nicht realistisch und für nicht treffbar hält. Ich teile diese Auffassung ausdrücklich und frage Herrn Bender, welche wesentlichen Kriterien ihn dazu bewegt haben zu sagen, eine Entscheidung über eine Variante sei jetzt noch nicht treffbar.

Ich frage die Mediatoren angesichts des Pakets der offenen Fragen Wald, Ökologie, Emissionsbelastung, Wirkungen auf Menschen und sensible Gruppen: Was ist aus Ihrer Sicht ergänzend mindestens noch darzustellen, bevor auch der Hessische Landtag zu einer Grundsatzentscheidung kommen kann?

Die daran anschließende Frage geht an die Mediatoren und an die FAG: Wie sind aus Ihrer Sicht diese offenen Fragen noch sinnvoll in das Verfahren einzubeziehen?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Ich bitte um eine ganz kurze Antwort. Herr Dr. Bender, bitte.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Hauptpunkt, Herr Pawlik, sind die noch fehlenden Ergebnisse aus den Umweltverträglichkeitsuntersuchungen. Wir haben heute Morgen schon mehrfach angesprochen, dass wir die Grundstückseigentümer bei allen drei Varianten darum gebeten haben, uns eine Betretungserlaubnis zu geben, damit das beauftragte Institut dort Flora und Fauna beobachten kann. Diese Studien sind eben noch längst nicht abgeschlossen. Wir denken, dass wir daraus noch Erkenntnisse gewinnen müssen, die dann eine Bewertung erlauben. Aber das ist nur ein Punkt für die Frage, wie wir uns dann entscheiden und welche präferierte Variante dann von der FAG in Angriff genommen wird. Ich hatte vorhin erwähnt, dass natürlich auch die Kapazität wie andere Faktoren eine Rolle spielt. Zu Ihrer Frage: Zu den Umweltverträglichkeitsstudien fehlen noch die Ergebnisse.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Hänsch für die Mediatoren, bitte.

Herr Prof. **Dr. Klaus Hänsch:** Die Frage, was aus Sicht der Mediatoren noch untersucht werden müsste, ist sehr einfach und kurz zu beantworten. Wir haben für unser Paket – und das beinhaltet alle fünf Punkte – wie auch unsere Erklärung zu den Bahnen alle Untersuchungen getroffen. Wir glauben nicht, dass es an relevanten Punkten noch zusätzliche Untersuchungsnotwendigkeiten gibt. Nach unserer Auffassung kann man die Entscheidung auf der Grundlage treffen, die wir im Laufe des Mediationsverfahrens erarbeitet haben. Sonst hätten wir Ihnen das Paket nicht vorgelegt.

Was den Zeitraum einer Entscheidung anbelangt, so hängt das von den gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren ab. Dazu haben wir Mediatoren weder gearbeitet, noch haben wir dazu eine Aussage zu treffen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön. – Damit haben wir den ersten Komplex beendet.

Ich rufe jetzt den zweiten Komplex auf:

Optimierung des bestehenden Systems

Die erste Frage lautet: Welche Kapazitätspotenziale des bestehenden Bahnensystems gibt es, und wie weit sind diese ausreizbar?

Dazu spricht als erster Redner Herr Peter Gebauer von der Deutschen Flugsicherung. Er ist Leiter des Betriebs Frankfurt. Herr Gebauer, Sie haben das Wort.

Herr **Peter Gebauer:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Eine fachlich detaillierte Beschreibung aller Aktivitäten zum Thema Kapazitätspotenziale des bestehenden Bahnsystems würde den vorgegebenen Zeitrahmen von zehn Minuten – wie Sie sich denken können – deutlich überschreiten. Deshalb möchte ich mich hauptsächlich auf die nach Auffassung der Flugsicherung markanten Punkte beschränken.

Wichtig für das Verständnis von erreichbaren Kapazitäten im heutigen Bahnsystem ist eine Darstellung der heutigen Ausgangssituation. Der Frankfurter Flughafen hat – wie Sie, denke ich, auch alle wissen – zwei Start- und Landebahnen, die parallel in Ost-West-Richtung verlaufen, und die Startbahn West. Er hat aber gegenüber anderen Flughäfen mit einem Drei-Bahnen-System deutlich weniger Kapazität, weil die beiden Parallelbahnen in einem Abstand von nur 518 m zueinander liegen und gleichzeitig die Startbahn West bekanntermaßen keine Start- und Landebahn im eigentlichen Sinne ist. Sie ist eine reine Startbahn und aufgrund ihrer Widmung auch nur in eine Richtung betreibbar.

Dieses führt dazu, dass wir am Flughafen Frankfurt im Bereich unserer Eckwerte derzeit festgelegt haben, dass der Flughafen Frankfurt planerisch von insgesamt 78 Flugbewegungen pro Stunde angeflogen werden kann. Diese 78 setzen sich zusammen aus maximal 43 Anflügen und maximal 48 Abflügen. Man erkennt auf dieser Folie auf den ersten Blick, dass das Problem des Flughafens eigentlich im Landebereich liegt.

(Anlage 1)

Die mögliche planerische Landerate ist gegenüber der möglichen Startrate deutlich geringer. Das ist für die Flugsicherung ein wichtiger Faktor, wenn man die ICAO-Standardstaffelungswerte zugrunde legt, nämlich die Werte, die die zivile Weltluftfahrtbehörde als Maßstab für einen Staffelungsabstand zwischen Flugzeugen veröffentlicht hat. Sie liegt mit 39 bis 41 Landungen pro Stunde auch noch unter dem heute für den Flughafen geltenden Kapazitätswert für Landungen.

Sie wissen nicht nur als Passagier, sondern auch als Politiker, dass am Flughafen sehr häufig sehr viel mehr Verkehr abgewickelt wird als diese 43 oder auch diese 78. Dies ist aber – das ist wichtig – nur bei so genannten Sichtwetterbedingungen möglich. Dies geht nur, wenn auf die vorgeschriebenen Staffelungswerte, insbesondere auch im Bereich der so genannten Wirbelschleppenstaffelung, in gegenseitiger Absprache zwischen Pilot und Fluglotse verzichtet wird. Nur dann sind an diesem Flughafen Landewerte im Bereich von 43 Bewegungen oder darüber leistbar. In jedem einzelnen Fall ist dies abzusprechen und damit im Grunde genommen für die Kapazitätsplanung des Flughafens nicht einsetzbar. Es hat einen Ad-hoc-, aber keinen planerischen Wert.

Auch im Rahmen der Mediation hat sich herausgestellt – und diese Aussage wird im Grundsatz durch die Qualitätssicherung eindeutig bestätigt –, dass eine Erhöhung der planbaren Landerate letztendlich der wichtigste Faktor ist. Eine Erhöhung dieser Landerate ist nur durch die Reduzierung der heute gültigen Staffelungswerte im Endanflug möglich. Das ist nur möglich, wenn es gelingt, die heute vorgeschriebenen Abstände zwischen zwei Luftfahrzeugen im Endanflug zu reduzieren.

Zusammen mit unseren Partnern und Kunden – mit der Flughafen Frankfurt/Main AG und der Deutschen Lufthansa, aber auch der Vereinigung Cockpit, dem Verband der Deutschen Fluglotsen und anderen – suchen wir seit Jahren nach Optimierungspotenzial für das derzeitige Bahnsystem. Im Hinblick auf den Parameter Staffelungsreduzierung im Endanflug haben wir im Moment insbesondere vier Faktoren, die wir dabei berücksichtigen werden. Es sind vier neue zusätzliche technische Systeme, die es teilweise weltweit noch nicht gibt, die wir teilweise zusammen mit Partnern und Kunden auch entwickeln und die wir hier an diesem Flughafen in Frankfurt für weitere Kapazitätsoptimierungen implementieren wollen.

Das erste System – auch bekannt aus den Medien, insbesondere in den letzten Monaten – ist das System HALS/DTOP, High Approach Landing System, also ein hoher Anflug. Der Name der FAG „Dual Threshold Operations“ bedeutet eigentlich eine zweite Landeschwelle. Dazu komme ich gleich noch einmal.

Das zweite System ist ein Wirbelschleppenwarnsystem, WSWS, das uns zusätzlich ermöglichen soll, auf Wirbelschleppenstaffelung zwischen Luftfahrzeugen zu verzichten.

Hinzu kommt ein 4D-Planer, der dazu führt, dass die Luftverkehrslage deutlich exakter planbar werden soll, als sie es heute ist.

Das letzte System ist das so genannte PRM, ein neues Radarsystem, Precision Runway Monitoring, von dem man in den Medien viel lesen konnte und das letztendlich noch nicht einsatzreif ist und sich in einem absoluten Entwicklungsstadium befindet. Es wird derzeit in den USA erstmals getestet, ist aber noch nicht für die Staffelungserstellung durch die Flugsicherung weltweit zugelassen.

(Anlage 2)

Das Prinzip von HALS – High Approach Landing System – beruht dem Grund nach auf einer Situation, die die Piloten von sich aus anwenden, wenn sie in gegenseitiger Absprache mit dem Lotsen auf die Erstellung von Staffelung durch den Lotsen verzichten und gleichzeitig sicherstellen möchten, dass sie nicht in den Wirbel eines vorausfliegenden Luftfahrzeugs kommen. Sie machen Folgendes: Sie behalten das vorausfliegende Luftfahrzeug im Blick, setzen ihren eigenen Anflugweg leicht über den des vorausfliegenden und stellen auch sicher, dass sie zu einem späteren Zeitpunkt als das vorausfliegende auf der parallelen Bahn landen.

Dieses Verfahren, das Piloten im täglichen Anflug auf Frankfurt anwenden, haben wir in Zusammenarbeit mit Lotsen, Piloten und unseren Partnern versucht, zu einem standardisierten Verfahren zu entwickeln. Das heißt, durch eine versetzte Schwelle auf der südlichen Landebahn und durch einen höher geführten Gleitweg für diese Bahn ist sicherzustellen, dass auf einer Parallelbahn anfliegende Luftfahrzeuge einer geringeren Größe durch Wirbelschleppen eines vorausfliegenden nicht beeinträchtigt werden können.

Auch dies, was wir hier entwickelt haben, ist weltweit neu. Es gibt hierzu keine Vergleiche. Wir haben im Juli 1999 – auch in Abstimmung mit allen Beteiligten – mit einem intensiven Probebetrieb begonnen, und wir gehen davon aus, dass eine Implementierung dieses neuen, weltweit bisher nicht geübten Systems im Jahre 2001 spätestens im Spätsommer möglich sein wird.

Das Wirbelschleppenwarnsystem und das PRM, die Sie auf dieser Folie dargestellt finden,

(Anlage 3)

sind zwei zusätzliche Systeme, die insbesondere dazu führen sollen, dass durch möglicherweise noch einmal stattfindende Radarstaffelung – sprich Reduzierung der Abstände im Endanflug – zusätzliche Kapazitäten am Flughafen geschaffen werden können.

Das Wirbelschleppenwarnsystem sagt mit einer gewissen Prognosegenauigkeit voraus, ob Wirbelschleppen, die im Endanflug auf einer Bahn erzeugt werden, zur anderen Bahn gelangen können. Wenn dies ausgeschlossen werden kann, können Lotse und Pilot auf die so genannte Wirbelschleppenstaffelung – sprich vergrößerte Staffelung hinter großen Flugzeugen – verzichten.

Das PRM – wie ich schon sagte, ein neues Radarsystem, das sich derzeit in den USA in der Erprobung befindet – soll uns die Möglichkeit geben, durch eine deutlich schnellere Zielerneuerung der Radarsymbole auf unseren Radarsystemen die vorgeschriebene Radarstaffelung erneut leicht zu reduzieren.

Zusammen mit den Airlines, aber auch dem Flughafen haben wir im Rahmen unseres gemeinsamen Projektes „Future for Europe“ vorgesehen, die Kapazitätssteigerungen, die diese neuen Tools und Systeme bringen sollen, in einer ersten Annäherung nicht für das Umsetzen zusätzlicher Kapazitäten, sondern erst einmal deutlich für das Optimieren der heutigen Pünktlichkeit zu verwenden. Hier ist ein deutlicher Bedarf gegeben. Die neuen Kapazitätssteigerungen – insbesondere die ersten, die durch HALS möglich sein werden – sollen für die Optimierung der Pünktlichkeit verwandt werden. Erst in einem zweiten Schritt ist an eine Umsetzung zusätzlicher Kapazität im derzeitigen Bahnsystem gedacht.

Ergebnis der Implementierung des Systems wird sein, dass durch die Reduzierung der Wirbelschleppenstaffelung im Endanflug mit dem System HALS/DTOP und dem WSWS ein Zugewinn von ca. zwei bis vier Landungen pro Stunde möglich sein wird. Daraus resultiert – das ist der derzeitige Planungsstand – eine planbare Stundenkapazität von 82 Gesamtbewegungen bei maximal 47 Landungen und maximal 48 Starts im Jahre 2002.

Eine erfolgreiche Zulassung und Implementierung von PRM – einem zukünftigen neuen Radarsystem mit möglichen 1,5 NM Radarstaffelung – lässt eine zusätzliche Kapazitätssteigerung von ca. zwei Landungen pro Stunde erwarten. In Anflugspitzen – und das ist bei der dann doch relativen Enge der Anflüge zueinander anders nicht möglich – ist dann sicherzustellen, dass alle Abflüge ausschließlich von der Startbahn West durchgeführt werden.

Als Fazit ist nach Auffassung der Flugsicherung zum Thema Kapazitätspotenziale des bestehenden Bahnsystems nach heutigen Feststellungen auszusagen, dass nach Implementierung der beschriebenen staffelungsreduzierenden Maßnahmen die planbare Kapazität des heutigen Bahnsystems mit den hier genannten Werten grundsätzlich ausgeschöpft ist. – Danke schön.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU, der SPD und der F.D.P.)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Gebauer. – Jetzt hat Herr Georg Fongern von der Vereinigung Cockpit das Wort.

Herr **Georg Fongern:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich möchte mich kurz vorstellen. Mein Name ist Georg Fongern. Ich bin Flugkapitän auf dem Airbus A 340 und fliege jetzt ungefähr 25 Jahre. Ich habe dabei 13.000 Flugstunden gesammelt und bin Vorstandsmitglied und Sprecher der Vereinigung Cockpit.

Die Vereinigung Cockpit ist der Berufsverband der Verkehrspiloten in Deutschland und hat ca. 6.000 Mitglieder. Die Vereinigung Cockpit war eingela-

den, die Arbeitskreise der Mediation bei verschiedenen Gelegenheiten zu begleiten und zu beraten.

Zunächst möchte ich einleitend die Interessenlage der Vereinigung Cockpit skizzieren. Wir sind – das wissen Sie sicherlich bereits – eine selbstständige Gewerkschaft, was hier allerdings zunächst zweitrangig ist. Wir haben das Ziel der Sicherung der Arbeitsplätze in den Cockpits deutscher Fluggesellschaften und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen unserer Mitglieder immer im Auge. Primär – und deswegen bin ich heute hier – verlangt die Satzung unseres Berufsverbandes die ständige Arbeit an der Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr. Wir werden dabei unterstützt durch die Experten des Weltpilotenverbandes IFALPA.

Meine Damen und Herren, im Wesentlichen beschränkt sich unsere Aufgabe hier und heute auf eine Stellungnahme zu den bereits bekannten Fragen, insbesondere zur Optimierung des derzeitigen Systems.

Allerdings hat der Pilotenverband während des Mediationsverfahrens seine eigenen Gedanken und ein eigenes Denkmodell eingebracht. Es handelt sich hierbei um die bekannte Atlanta-Variante. Wir ahnten bereits damals emotionale Reaktionen, die dieses Szenario bei vielen – so auch bei einigen unserer Kollegen – auslösen würde. Der Grund dafür, dass wir dieses Modell trotzdem öffentlich diskutiert haben, ergibt sich, glaube ich, aus der Unabhängigkeitspflicht eines Experten sowie aus der Glaubwürdigkeit gegenüber der betroffenen Bevölkerung, zu der wir Piloten im Übrigen auch gehören. Ich bin Bürger von Nauheim in der Nähe von Rüsselsheim.

Wir glauben, dass keine denkbare effiziente Lösung des Problems Kapazitätsengpass – auch wenn wir um die Belastungen all dieser Varianten wissen – unter den Tisch gekehrt werden darf. Ansonsten wäre ein so breit angelegtes Mediationsverfahren nur eine Alibi-Veranstaltung.

Wenn wir davon ausgehen, dass sich der Luftverkehr in den nächsten 15 Jahren innerhalb des Prognosekorridors von ca. 5 % bis 7% entwickeln wird – alle seriösen Gutachter und die Entwicklung der letzten 25 Jahre bestätigen dies – und dass es politisch gewollt ist – das ist Ihre Aufgabe, meine Damen und Herren –, dass der Flughafen Rhein-Main in Frankfurt weiterhin an dieser Entwicklung teilhaben soll, dann sind wir überzeugt, dass uns beispielsweise eine Nord-Variante, die nur als Landebahn genutzt würde, in wenigen Jahren erneut mit den heutigen Kapazitätsproblemen konfrontieren würde.

Deshalb wollten wir mit einer anderen im Süden liegenden Variante eine langfristig tragende Lösungsmöglichkeit vortragen, die aus unserer weltweiten Erfahrung die operationelle – ich betone: rein operationelle – Ideallösung ist. Diese Alternative sollte unserer Meinung nach auch der Bevölkerung und den Politikern bekannt sein.

Wir wissen aber auch, dass man in der Politik natürlich nicht immer Ideallösungen durchsetzen und verwirklichen kann. Aber man kann Kompromisse finden, optimieren oder ganz neue Ideen daraus entwickeln. Dies haben Sie ja bereits mit den daraus entstandenen Süd-Varianten getan.

Ich sage Ihnen aber auch, dass wir jederzeit in der Lage sind, alle derzeit in der Diskussion befindlichen Varianten mit entsprechenden Flugzeugtypen anzufliegen.

Sie alle haben unsere Stellungnahme zu den Fragen der Optimierung der derzeitigen Kapazität in der Hand. Ich gehe davon aus, dass Sie sie auch gelesen haben. Ich möchte mich daher wegen der beschränkten Redezeit zu den einzelnen Punkten hier jetzt nicht detailliert äußern.

Lassen Sie mich aber auf einige weitere Fragen zur Optimierung eingehen, wie beispielsweise hausgemachte Engpässe bei den Fluggesellschaften. Alle Gesellschaften unternehmen derzeit größte Anstrengungen, um dieses Problem zu bewältigen. Allein die Lufthansa hat mit ihrem Programm Operational Excellence die Pünktlichkeit auf über 80 % anheben können.

Aber der Haken ist nicht allein der Abflug, sondern vor allem die Landung in Frankfurt. Meistens kommen wir ja pünktlich an. Aber wo? – In der Warteschleife. Dort verbrennen wir unnötig mehr als 25.000 t Kerosin im Jahr, ohne einen Meter weiterzukommen. Hier werden systematisch Kapital und Umwelt zerstört. Diesem Problem müssen wir beikommen.

Die Flugsicherung kann hier sicherlich noch einiges tun, aber auch der Flughafen mit seiner Infrastruktur könnte noch einiges verbessern. Es würde dann auch besser laufen.

Auch die Optimierung der An- und Abflugrouten, die hauptsächlich die Kommunen verschonen, deren Kommunalpolitiker sich am besten durchsetzen können – siehe die ständige Änderung der Abflugroute Richtung Taunus, Richtung Nordwesten –, kann sicherlich noch die eine oder andere Bewegung aus dem System herauskitzeln.

Wir erleben es täglich tausendfach in den Vereinigten Staaten, dass jedes startende Flugzeug von der Flugsicherung seinen jeweils nach dem Start zu fliegenden individuellen Kurs zugewiesen bekommt. Das schafft Luft und kann Lärm verteilen, ohne eine Beeinträchtigung der Sicherheit. Eine leistungsfähige Flugsicherung – wie wir sie hier mit der DFS haben – müsste auch dazu in der Lage sein.

Auf lange Sicht aber hilft eben nur Runway-Kapazität, auch – das sage ich auch als ein betroffener Anwohner – um den Verkehr umweltschonender abzuwickeln. Ich erinnere an die Warteschleife.

Die Vereinigung Cockpit, meine Damen und Herren, macht sich schon lange stark für ein Konzept der Entlastungsflughäfen für die großen Hubs in Deutschland. Ein gutes Beispiel ist hier Düsseldorf und Düsseldorf-Express, d.h. Mönchengladbach. Oder Berlin-Tegel mit Tempelhof und Schönefeld. Denkbar wäre sicherlich auch Frankfurt mit Hahn oder auch Erbenheim. Man muss nur einmal ernsthaft laut denken dürfen. Dann kommen schon einige denkbare und kompromissfähige Ideen heraus.

Man muss es zur Kenntnis nehmen: Mit Flugzeugen wie der Boeing 737 oder dem Airbus A320 wäre Erbenheim anzufliegen – als Übergangslösung oder auch als Dauerlösung. Dies ist für uns kein technisches Problem. Es erfordert zusätzlichen Planungs- und Koordinationsaufwand der Flugsicherung und insbesondere eine politische Entscheidung. Das geht. Das zeigen uns die Erfahrungen aus den Großräumen London mit mehr als drei nahe beieinander liegenden Flughäfen oder auch Paris mit ebenfalls drei Flughäfen im Stadtgebiet.

Wir haben uns natürlich auch mit Vorschlägen anderer am Verfahren Beteiligter befasst. Zunächst ist dabei festzuhalten, dass eine Kapazitätserhöhung unter Zuhilfenahme der Startbahn West als Start- und Landebahn in alle Richtungen prinzipiell natürlich möglich wäre. Die Landung von Norden erfordert dabei sicherlich ein Spezialverfahren, wie wir es in aller Welt – auch an großen Flughäfen, beispielsweise in New York – kennen und auch fliegen können.

Im Gespräch sind außerdem konvergierende Bahnen im Süden gewesen. Auch dies wäre fliegerisch für uns kein Thema gewesen. Wir wissen aber, dass sich der größte Teil der Beinahezusammenstöße im An- und Abflugbereich von Flughäfen mit kreuzenden oder konvergierenden Bahnen zuträgt. Die Unfallstatistiken sprechen eine deutliche Sprache. Deshalb warnen wir dringend vor einer weitergehenden Nutzung der Startbahn West als Landebahn. Genauso halten wir konvergierende Bahnen für sicherheitskritisch. Und das ist, glaube ich, das Letzte, was wir hier wollen und brauchen.

Dies soll aber nicht bedeuten, dass Sie beim Bau einer weiteren Bahn die Startbahn West zurückbauen. Denn die Erfahrung in London beispielsweise zeigt, dass sich eine solche Bahn quasi als Reserve – bei schwierigen Wetterlagen oder bei Bauarbeiten an einer der Hauptbahnen, oder denken Sie an die Folgen des Air-India-Beinaheunfalls in Frankfurt – immer bewährt und die Spitze der dann entstehenden Behinderungen wegnehmen kann. Ich kann nur raten: Lassen Sie die Bahn 18 West weiterhin bestehen.

Meine Damen und Herren, Sicherheit ist das zentrale Thema in der Verkehrsfliegerei. Sie ist eine Herausforderung für alle an der Luftfahrt Beteiligten. Deshalb wurden bereits im Mediationsverfahren die Risiken abgeschätzt, die im Zusammenhang mit dem Betrieb eines großen Verkehrsflughafens entstehen.

Hier stellt sich nun der Ausrüstungsstandard eines Flughafens als das alles entscheidende Kriterium dar. Flughäfen mit einem niedrigen Standard – etwa unter oder gerade am geforderten Minimalstandard – führen die Unfallstatistiken an. Ein gutes Bahnsystem mit guten Anflughilfen und guter Flugsicherung ist sozusagen eine Lebensversicherung. Da spielt das Verkehrsaufkommen eines Flughafens nur eine untergeordnete Rolle.

Ich darf noch einmal kurz die Rolle der Vereinigung Cockpit im Zusammenhang mit der Mediation schildern. Wir wollen unter Berücksichtigung der Belange der Anlieger eine optimale Wachstumschance für unseren Flughafen Rhein-Main, damit unsere Passagiere in Frankfurt, unsere Airlines, unsere Piloten, unser Bodenpersonal, unsere Zulieferer usw. nicht den Anschluss an Europa und die Welt verlieren.

Ich sage noch einmal: Nicht wir, sondern die Airlines und die Flughafenbetreiber definieren den Zielkorridor für unsere Zukunft, über den dann die Politik entscheiden muss. Wollen Sie einen Koordinationseckwert in der vorgelegten Größenordnung von 120 Bewegungen pro Stunde, so bleibt nach unserer Überzeugung nur der Bau einer zusätzlichen Start- und Landebahn. Denn Aspirin ist nichts gegen Migräne.

Meine Damen und Herren, unsere Position ist klar. Wenn Sie sich zum Bau einer zusätzlichen Bahn entschließen, dann muss diese Bahn den höchsten Sicherheitsanforderungen entsprechen. Wir wollen keinen kreuzenden oder konvergierenden Verkehr. Das wäre ein unnötiges und deshalb nicht zu verantwortendes Sicherheitsrisiko.

Ich komme zu dem wichtigsten Punkt, den es bei der Optimierung zu bedenken gibt. Zum Abschluss meiner Erläuterungen möchte ich Sie dringend darauf hinweisen, dass ein noch so ausgeklügeltes System letztendlich dem Menschen dienen muss und vom Menschen bedient werden muss.

Was will ich damit sagen? – Sicherlich kann man mit kreuzenden Bahnen, modernster Technik am Boden, aber auch an Bord der Flugzeuge den Koordinationseckwert des derzeitigen Bahnsystems heute bzw. auch in der Zukunft noch um einiges erhöhen. Aber zu welchem Preis? Ich warne davor, zu versuchen, mit allem, was machbar ist, die al-

lerletzte Bewegung aus dem System herauszuquetschen. Das muss schief gehen.

In der Verkehrsfliegerei gilt die vitale Überlebensstrategie, dass man weder die Menschen noch die Technik an ihre Grenzen führt. Selbstüberschätzung ist dabei unser größter Feind. Bedenken Sie, dass nicht alle Piloten, die in Frankfurt landen, nach 12 bis 16 Stunden Dienstzeit gleich fit sind. Sie haben nicht alle den gleichen Ausbildungsstand. Nicht alle Maschinen haben den gleichen Ausrüstungsstandard, und nicht alle Airlines haben die gleiche Wartungsqualität. Lässt man für diese Faktoren einen genügend großen Sicherheitspuffer, dann ist das System fehlertolerant. Und das muss es auch sein, damit nicht jedes kleinste Versehen oder Versagen unmittelbar in eine Notsituation oder in einen Unfall mündet.

Wenn aber das total optimierte System nur noch funktioniert, wenn Supermänner in unseren Cockpits mit Supertechnik am Boden und in der Luft unter Superbedingungen rund um die Uhr fehlerfrei funktionieren müssen, dann sind die Passagiere und die Menschen in Gefahr. Eine zusätzliche Start- und Landebahn würde uns dort Luft bringen. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit. Vielleicht kann ich Sie einmal bei uns im Cockpit begrüßen.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön. – Das Wort hat jetzt wieder Herr Gebauer zum Thema Optimierungschancen im Luftraum, Anflug- bzw. Abflugkontrolle.

Herr **Peter Gebauer:** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Zum Thema Optimierungschancen im Luftraum hat die Deutsche Flugsicherung auch in schriftlicher Beantwortung der Fragen Stellung genommen. Deshalb möchte ich mich auf einen markanten Punkt des Statements beziehen.

Das ist der Punkt, der uns derzeit zum Thema Restrukturierung des Luftraums am intensivsten beschäftigt: EAM 04, d. h. European Airspace Model. Das beinhaltet eine neue Strecken- und Sektorstruktur und eine Reduzierung der Vertikalstaffelung im oberen Luftraum. Das bedeutet gleichzeitig auch die Einführung der so genannten "Umklappverfahren", die ja in den letzten Jahren schon intensiv, insbesondere in der Lärmkommission des Flughafens, diskutiert wurden. Es geht um "Umklappverfahren" im An- und Abflugbereich des Flughafens Frankfurt.

EAM 04 ist insgesamt ein europäisches Projekt. Wir in der Bundesrepublik Deutschland beabsichtigen, diese neue Struktur bis zum Februar 2002 endgültig eingeführt zu haben.

Die Umklappverfahren – der für den Flughafen Frankfurt wichtigste Teil – bedeuten abgesehen von geringen Kapazitätssteigerungspotenzialen insbesondere das Reduzieren von Flugweglängen durch teilweises Umlegen von Anflugströmen, das Entschärfen von Kreuzungspunkten zwischen An- und Abflügen und eine effizientere Verkehrsabwicklung durch die Optimierung der Verkehrslast durch Verteilen auf zusätzliche Lotsenarbeitsplätze.

Ich habe Ihnen eine Karte mitgebracht, die das heutige Anflugbild darstellt, gelegt auf eine topographische Karte.

(Anlage 4)

Viele von Ihnen werden dieses Bild kennen. Das ist die Anflugrichtung 07, die Ost-Anflugrichtung am Flughafen Frankfurt. Dort führen wir heute sehr viel Verkehr, der den Flughafen von Norden aus dem Bereich Gedener See und aus dem Süden über den Spessart anfliegt, südlich am Flughafen vorbei, südlich der Startbahn West an einem Kreuzungspunkt zwischen den Abflügen der Startbahn West und diesen Anflügen, und dann zum Endanflug auf die Landerichtung 07.

Diese Punkte wollen wir dadurch deutlich entschärfen, dass wir den Gesamtverkehr zukünftig weiter verlagern. Wir nutzen auch die Räume, die wir heute insbesondere nördlich des Flughafens bei Landerichtung Ost noch nicht ausgenutzt haben. Wir planen zukünftig, im Rahmen der so genannten Umklappverfahren den Flughafen bei Ost-Verkehr auch aus Richtung Nordwest anfliegbar zu machen. Das führt dazu, dass insbesondere der südliche Bereich um den Flughafen gegenüber heute deutlich entlastet wird. Es führt gleichzeitig dazu, dass durch deutliche Streckenreduzierungen auch wesentlich weniger Umweltverschmutzung durch Verbrennen von Kerosin entsteht.

Insgesamt ist für uns seitens der Flugsicherung festzustellen, dass die Umklappverfahren, d. h. die Implementierung der neuen Luftraumstrukturen, die wir für die kommenden Jahre planen, dazu führen werden, dass die im Rahmen der Mediation gefundenen Werte seitens des Luftraums grundsätzlich erfüllt werden können. Der Luftraum wird die 120 Bewegungen, die für diesen Flughafen vorgesehen sind, aufnehmen können.

Die Komplexität und die Verfahrensabhängigkeit innerhalb der einzelnen Varianten sind allerdings sehr unterschiedlich. Dies bedeutet für uns, dass die Kapazität, die der Luftraum grundsätzlich zur Verfügung stellt, abhängig von den unterschiedlichen Varianten nicht immer gleich ausgeschöpft werden kann. – Ich danke Ihnen.

(Allgemeiner Beifall)

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Gebauer. – Ich rufe den nächsten Unterpunkt auf: Intermodale Kooperation. Ich erteile Herrn Dr. Schubert das Wort.

Herr **Dr. Markus Schubert:** Meine Damen und Herren! Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs der Bahn und seine Verknüpfung mit den Flughäfen kann neben der Verlagerung von PKW-Verkehr auf die Schiene grundsätzlich zu einer Entlastung des Luftverkehrs führen. Es kann zu einer Verlagerung des Punkt-Punkt-Verkehrs im Kurzstrecken-Luftverkehr auf die Schiene kommen. Ein Beispiel ist ein Geschäftsreisender, der von München – wie ich heute – nach Wiesbaden anreist und das Flugzeug benutzt. Bei entsprechenden Ausbaumaßnahmen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs ist es denkbar, solche Verbindungen auf den Schienenverkehr zu verlagern.

Zweitens kann es zu einer Verlagerung des Luft-Zubringerverkehrs zu Mittel- und Langstreckenflügen auf die Schiene kommen. Letzteres ist insbesondere für einen Hub-Flughafen wie Frankfurt am Main von Bedeutung. Andererseits kann jedoch die Verknüpfung eines Flughafens mit dem Schienenverkehr, insbesondere mit dem Hochgeschwindigkeitsverkehr, zu einer Vergrößerung seines Einzugsgebiets beitragen. In diesem Falle steigt das Passagieraufkommen durch die Verknüpfung der Verkehrsträger.

Diese Effekte zu quantifizieren und zu saldieren ist eines der Forschungsgebiete unseres Hauses. Aufbauend auf zahlreichen Untersuchungen im In- und Ausland über die Wirkungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs im Allgemeinen und die Schienenverkehrsanbindungen von Flughäfen im Besonderen wurde im Rahmen des Mediationsverfahrens eine Untersuchung über die Wirkungen des HGV-Ausbaus und die Verknüpfung der Verkehrsträger Eisenbahn und Flugzeug durchgeführt.

Eingesetzt wurde dabei ein Gesamtverkehrsmodell, bei dem nicht nur der Luftverkehr, sondern auch die Landverkehrsmittel berücksichtigt werden und bei dem alle deutschen und relevanten ausländischen Flughäfen einbezogen sind. Dabei wird zunächst die Luftverkehrsnachfrage weitgehend unabhängig von den Flugangeboten und Flughäfen prognostiziert und in einem zweiten Schritt auf die Flughäfen verteilt. Bei dieser Aufteilung spielt die Angebotsqualität der gesamten Tür-zu-Tür-Wegeketten eine Rolle, einschließlich der Erreichbarkeit und der Umsteigesituation der einzelnen Flughäfen, auch der konkurrierenden Flughäfen.

Die Effekte des HGV-Ausbaus und der Verknüpfung der Verkehrsträger in Bezug auf Frankfurt wurden durch eine stufenweise Modellrechnung herausgefiltert. Der erste Fall ist eine Fluggastprognose 2015, ohne die Verknüpfung der Verkehrsträger und den Bahnausbau zu unterstellen. Es wurde das Wachstum des Luftverkehrs bis zum Jahre 2015 prognostiziert, jedoch hinsichtlich des Bahnverkehrs die Situation von 1997 festgehalten.

Der zweite Fall ist eine Fluggastprognose 2015 mit Berücksichtigung des Bahnausbaus und der Verknüpfung des Flughafens mit dem ICE, aber ohne Berücksichtigung intermodaler Serviceleistungen, z. B. Bahnhofs-Check-In, Gepäckbeförderung im Zug, Durchtarifierung usw.

Der dritte Fall ist eine Fluggastprognose 2015 mit Berücksichtigung des Bahnausbaus und mit Berücksichtigung des Ausbaus intermodaler Serviceleistungen, also einer vollständigen Integration der Verkehrsträger Bahn und Luftverkehr.

Für beide Mitfälle wurden aus der Sicht des Bahnverkehrs und der Intermodalität in Abstimmung mit der Mediationsgruppe sehr optimistische Annahmen getroffen.

(Anlage 5)

Die in der Abbildung gezeigten künftigen Fahrzeiten zwischen Frankfurt und europäischen Hauptzentren sind aus heutiger Sicht langfristig zwar denkbar, entsprechen jedoch nicht den aktuellen Planungsständen, weder des Bundes noch der DB AG. Bei den intermodalen Serviceleistungen ist in diesem Rechenszenario eine mehr oder minder vollständige Integration der Bahn- und Flugdienstleistungen angenommen worden, d. h. Gepäckaufgabe an allen IC-Bahnhöfen, integrierte Bahn-Flug-Preise, Durchchecken, Gewährleistungspflicht, wenn Verspätungen auftreten usw. Die innerdeutschen Flugstrecken Frankfurt – Köln, Frankfurt – Düsseldorf, Frankfurt – Stuttgart und Frankfurt – Nürnberg wurden gemäß diesem Szenario zugunsten der Bahn völlig eingestellt.

Die Einzeleffekte und Gesamteffekte des HGV-Ausbaus und der Verknüpfung der Verkehrsträger auf das Fluggastaufkommen sind in der gezeigten Tabelle dargestellt.

(Anlage 6)

Demnach reduziert sich in diesem Szenario der Punkt-Punkt-Verkehr durch den HGV-Ausbau um 3,4 Millionen Passagiere bezogen auf das Jahr 2015. Eine weitere Reduktion um 3,1 Millionen Passagiere ergibt sich durch die Verlagerung von Zubringerflügen auf den Schienenverkehr. 3,1 Millionen Umsteiger, die zweimal gezählt werden – einmal beim Aussteigen und einmal beim Wiedereinsteigen –, werden zu so genannten Originärpassagieren. Dadurch ergibt sich dieser Effekt von minus 3,1 Millionen Passagieren. Gleichzeitig wird aber durch die bessere Erreichbarkeit das Einzugsgebiet von Frankfurt erweitert, sodass sich per saldo in diesem Szenario ein Minus von 5,9 Millionen Passagieren ergibt.

Die Einbeziehung weit reichender intermodaler Serviceleistungen reduziert den Zubringer-Luftverkehr um weitere 2,6 Millionen Passagiere, denen jedoch eine Attraktivitätssteigerung bzw. Vergrößerung des Einzugsbereichs von Frankfurt um 1,7 Millionen Passagiere gegenübersteht.

Insgesamt ergibt sich in diesem Extremszenario ein Rückgang der Passagiere um 6,8 Millionen. Bezogen auf 2015 würde dies eine Entlastung von 8 bis 9 % bedeuten. Weiterhin findet eine bedeutsame Umschichtung vom Umsteigeverkehr auf den Ein- und Aussteigeverkehr statt.

(Anlage 7)

Bei diesen Ergebnissen – das muss man betonen – handelt es sich um eine Grenzwertbetrachtung, die das maximale Verlagerungspotenzial vom Luftverkehr auf die Schiene unter den aus Sicht des Schienenverkehrs bzw. der Verknüpfung der Verkehrsträger optimistischen Annahmen aufzeigen soll. Für die Diskussion um den Flughafenausbau und für die Frage der Optimierungsmöglichkeiten des bestehenden Systems war dies eine sinnvolle Betrachtung.

Bei aus heutiger Sicht – auch unter Finanzierungsgesichtspunkten des Bahnausbaus – realistischeren Annahmen, die sich mit den aktuellen Planungsvorstellungen der DB AG und des Bundes decken, ergeben sich bei Saldierung der Einzeleffekte – Entlastung des Luftverkehrs im Punkt-Punkt-Verkehr, Entlastung des Luftverkehrs im Zubringerverkehr, andererseits aber Erweiterung des Einzugsgebietes – bezogen auf das Jahr 2015 nunmehr Entlastungswirkungen von rund 1 Million Passagieren. Nach wie vor findet in diesem Szenario eine bedeutsame Umschichtung vom Transfer- zum Originärverkehr statt, der Gesamteffekt jedoch saldiert sich auf, wie gesagt, rund 1 Million Passagiere. Bei 45 Millionen Passagieren im Jahr 1999 ist 1 Million, bezogen auf das Jahr 2015, eine recht kleine Zahl.

(Anlagen 8 und 9)

Unter den vorher gezeigten optimistischen Bedingungen ergibt sich ein Einsparungspotenzial von rund 35.000 Flugbewegungen im Jahr. Dabei wird davon ausgegangen – das ist in den Berechnungen berücksichtigt –, dass die Strecken Frankfurt – Köln, Frankfurt – Düsseldorf, Frankfurt – Stuttgart und Frankfurt – Nürnberg zugunsten der Bahn vollständig sowie die Strecken Frankfurt – Hannover, Frankfurt – Bremen, Frankfurt – Leipzig, Frankfurt – Basel und Frankfurt – Brüssel teilweise zugunsten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs eingestellt werden. Die Aufkommensminderungen bei anderen Zubringerflügen werden durch den Einsatz von kleinerem Fluggerät aufgefangen. Bei weniger optimistischer Betrachtung hinsichtlich des Bahnausbaus ist ein Einsparungspotenzial von höchstens 25.000 bis 30.000 Flugbewegungen durch den Ausbau des Bahnnetzes und die Intermodalität realistisch. – Danke schön.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU und der F.D.P.)

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Dr. Schubert. – Zum gleichen Thema Herr Dr. Göbertshahn von der Deutschen Bahn AG.

Herr **Dr. Rudolf Göbertshahn:** Herr Präsident, Herr Ministerpräsident, meine Damen und Herren! Vorab ein Wort zur grundsätzlichen Position der Deutschen Bahn AG zur intermodalen Kooperation der Verkehrsträger. Ohne Vernetzung der Verkehrsträger lassen sich die gesellschaftlichen Belastungen nicht auf ein vertretbares Mindestmaß beschränken. Die Schiene hat nachprüfbar sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr genug Reserven, um im Verkehrsträgermix eine größere Rolle zu übernehmen. Über die Verteilung des Transportaufkommens muss auch weiterhin der Markt anhand unverzerrter Preise entscheiden. Nur dann wird die politische Forderung und die Kernidee der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, Wirklichkeit.

Nun zum Frankfurter Flughafen. Das Flugzeug ist nach wie vor die schnellste Alternative, wenn auch die Zeitersparnis innerhalb Deutschlands gegenüber dem Schienenhochgeschwindigkeitsverkehr geringer geworden ist und zunehmend geringer wird. Deshalb haben Lufthansa AG und DB AG im Juli 1998 eine langfristige Kooperation beschlossen. Ziel ist es, dem Kunden den nahtlosen Übergang vom Zug zum Flug und umgekehrt zu ermöglichen. Ab 2000/01 sollen bestimmte Flüge der Lufthansa gestrichen und durch Hochgeschwindigkeitszüge ersetzt werden. Natürlich spielt dabei die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln – Rhein-Main eine ganz wesentliche Rolle. Als Vorgriff wurde im Mai 1999 der Bahnhof Frankfurt (Main) Flughafen Fernbahnhof und der südmainische Abschnitt der Neubaustrecke Köln – Rhein-Main in Betrieb genommen. Die Kapazität dieses Bahnhofs liegt bei 9 Millionen Reisenden im Jahr, und diese Zahl wird mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln – Rhein-Main erreicht werden. Die derzeitige Auslastung liegt bei 30 bis 40 %, also etwa 10.000 Reisende pro Tag am Bahnhof Flughafen Fernbahnhof.

Wie sieht die Kooperation im intermodalen Verkehr derzeit aus? Es gibt "Rail & Fly", das es den Fluggesellschaften ermöglicht, ihren Passagieren zu einem einheitlichen Tarif von allen deutschen Bahnhöfen aus eine Kombination mit ihren Flügen anzubieten. Bisher sind etwa 80 Fluggesellschaften an dieser Kooperation beteiligt.

Dann gibt es die Vereinbarung "Good for Train". Bei Flugausfällen werden Flugtickets auch auf der

Bahn anerkannt, und die Passagiere werden dann in denselben Relationen auf der Bahn befördert.

Ferner gibt es das Projekt "AIRail": das Pilotprojekt Stuttgart Hauptbahnhof – Frankfurt Flughafen Fernbahnhof mit den Kooperationspartnern DB, Lufthansa und FAG. Und auf der Pilotstrecke Stuttgart Hauptbahnhof – Frankfurt Flughafen wird ab Frühjahr 2001 ein gemeinsames Produkt "Fly-Gepäck" eingeführt. Das heißt, dann wird ein kompletter Check-in und Check-out – Entgegennahme des Fluggepäcks einschließlich der Zollformalitäten – im Stuttgarter Hauptbahnhof abgewickelt. Der Kundennutzen: Das Produkt bietet eine Bahn-Flug-Verbindung mit gleichem Servicestand wie eine Flug-Flug-Verbindung. Der Kunde reist bequem ohne Gepäck, ohne mehrmaligen Check-in und ohne vielfache Tickets. Die Perspektive ist Ausweitung des intermodalen Produkts mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln – Rhein-Main auf neue Strecken und weitere Airlines.

Was ist zur Verlagerung der Flugverbindungen im Kurz- und Mittelstreckenbereich zu sagen? Ich will Ihnen das an zwei Beispielen erläutern: Die Fahrtzeit von Frankfurt nach Köln beträgt zurzeit 2:15 Stunden. Künftig mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke wird sie weniger als eine Stunde betragen; es sind 58 Minuten geplant. Die Flugzeit beträgt heute 50 Minuten. Die Flugzeit entspricht also etwa der Reisezeit der Bahn.

Bei dem zweiten Beispiel Stuttgart – ich habe es eben erwähnt – fahren Sie heute mit dem ICE 1:18 Stunden. Sie werden 2002 mit dem ICE 1:10 Stunden brauchen, und in der zweiten Hälfte des nächsten Jahrzehnts mit Inbetriebnahme der Strecke Rhein-Main – Rhein-Neckar wird die Bahnfahrt von Frankfurt nach Stuttgart 54 Minuten betragen. Die reine Flugzeit ist heute 40 Minuten.

Daraus können Sie ersehen, dass es wirklich sinnvoll ist, hier Flüge zu ersetzen.

Ein weiteres internationales Beispiel: Die Reisezeit auf der Strecke Paris – London mit dem Eurostar durch den Tunnel beträgt drei Stunden. Die Flugzeit beträgt eine Stunde. Trotzdem fahren 60 % der Reisenden mit der Bahn.

Dasselbe wird sich 2005 abspielen, wenn die Neubaustrecke Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland in Betrieb genommen wird. Dann wird die Fahrtzeit mit der Bahn zwischen Paris und Frankfurt nicht mehr wie heute 6:15 Stunden, sondern nur noch 3:30 Stunden betragen. Die Flugzeit beträgt etwa 1 Stunde; Sie müssen aber immer den Zugang zu den Flughäfen mit berücksichtigen. Das heißt in der Konsequenz, die eben erwähnte Verlagerung von 35.000 Slots pro Jahr – das entspricht ungefähr 100 Slots pro Tag – ist aus unserer Sicht sehr realistisch.

Noch kurz zur Anbindung des Flughafens an den Schienenpersonennahverkehr, weil das im Fragenkatalog stand: Die S-Bahn-Linien S 8 und S 9 zwischen Frankfurt und dem Flughafen fahren im 15-Minuten-Takt, verdichtet durch IC, ICE und Regionalexpress. Nach Wiesbaden fährt die S 8 und künftig ab Fahrplanwechsel die S 9 direkt zum Flughafen. Alle 30 Minuten gibt es also eine Verbindung von Wiesbaden zum Flughafen. Nach Mainz gibt es die S 8, die auch alle 30 Minuten von Mainz zum Flughafen fährt. Es bestehen auch Erweiterungsmöglichkeiten: Sie können die Züge erweitern und Langzüge statt Vollzüge fahren. Nicht zu vergessen: Die Regionaltangente West, wenn sie denn schließlich kommt, wird auch den Flughafen an den Großraum Frankfurt anbinden. – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Dr. Göbertshahn. – Zum gleichen Thema Herr Weinert, Deutsche Lufthansa AG.

Herr **Wolfgang Weinert:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Bei dem schon erwähnten Kooperationsabkommen, das die Deutsche Bahn und die Deutsche Lufthansa im Juli 1998 geschlossen haben, haben wir kommuniziert, dass wir durch Einstellung unserer Kurzstreckenflüge zwischen Frankfurt einerseits und Düsseldorf, Köln/Bonn, Stuttgart und Nürnberg andererseits und Verlagerung des Verkehrs auf den ICE einen Beitrag zur Reduzierung der Slotinanspruchnahme in Frankfurt von ca. 20.000 Bewegungen pro Jahr leisten können.

Ich wollte kurz begründen, warum es nun diese Strecken sind und nicht auch noch zahlreiche andere im deutschen Verkehr wie etwa Berlin – Frankfurt oder Hamburg – Frankfurt, an die man auch denken könnte, wenn es um Verlagerung von Verkehr aus der Luft auf die Schiene geht. Ich habe Ihnen eine Folie aufgelegt, die Ihnen in vielen Einzelheiten zeigt, wie im internationalen Luftverkehr weltweit Umsteigeverbindungen vermarktet werden.

(Anlage 10)

Diese Seite eines Computerreservierungssystems, das jeder Reisebüroagent auf seinem Bildschirm hat, wenn er Verbindungen abfragt, zeigt Verbindungen für die Strecke Chicago – Frankfurt. Das Wichtige an dieser Darstellung ist die letzte Spalte, die ich durch einen Pfeil kenntlich gemacht habe; denn alle Umsteigeverbindungen sind der Hierarchie nach geordnet durch die so genannte Gesamtreisezeit – Total Elapsed Time –, die ein Reisender vom Startbeginn des Zubringerfluges bis zur Landung des Fluges am Endziel zu absolvieren hat. Eine solche Darstellung hat pro Verbindung viele Seiten auf dem Computer. Durch Betätigen der F1-

Taste blättert man von Seite zu Seite. Das ist ziemlich langwierig, und so ist es kein Wunder, dass sich etwa 90 % aller Ticketreservierungen weltweit auf Verbindungen beziehen, die auf Seite 1 angezeigt werden. Das heißt, bei der Flugplangestaltung muss jede Fluggesellschaft daran interessiert sein, ihre wichtigen Verbindungen auf Seite 1 des Computerreservierungssystems zu platzieren und nicht auf den Seiten 2, 3 oder etwa 18, was auch vorkommen kann.

Was passiert nun auf dieser Darstellung im Computer, wenn ich beginne, das Fliegen durch den ICE zu ersetzen? Ich habe hier ein Beispiel für die Verbindung Köln – Frankfurt – Newark.

(Anlage 11)

Der obere Teil der Seite zeigt, wie das im Moment aussieht: Es gibt einen Lufthansa-Flieger Köln – Frankfurt, und nach einer Umsteigezeit von 45 Minuten in Frankfurt beginnt der Flug über den Atlantik. Die Gesamtreisezeit beträgt für den Kunden 10:20 Stunden. Diese Verbindung steht heute im Computer auf Seite 1 an erster Stelle.

Nun kann ich mir unter Ausnutzung der neuen Fahrtzeiten der Bahn von 58 Minuten zwischen Köln und Frankfurt auch einen Plan konstruieren, in dem die Zubringung Köln – Frankfurt durch den ICE vorgenommen wird. Das Ergebnis ist, dass ich damit die Gesamtreisezeit um 12 Minuten auf 10:08 Stunden reduzieren kann. Das bedeutet, der Ersatz des Fluges durch den ICE schmälert die Stellung meiner Verbindung Köln – Frankfurt – Newark überhaupt nicht; im Gegenteil, es gibt noch eine marginale Verbesserung bei Verkürzung der Gesamtreisezeit.

Nun das zweite Beispiel für die Verbindung Berlin – Frankfurt – Newark:

(Anlage 12)

Der obere Teil der Seite zeigt, wie es heute ist. Die Gesamtreisezeit beträgt auch hier zufällig 10:20 Stunden vom Start in Berlin bis zur Landung in Newark. Wenn ich dann den Lufthansa-Zubringerflug Berlin – Frankfurt durch den ICE Berlin – Frankfurt ersetze, der heute eine Reisezeit von 3:30 Stunden hat, ergibt sich eine Erhöhung der Gesamtreisezeit um etwas mehr als zwei Stunden. Die Folge davon wäre, dass die Lufthansa-Umsteigeverbindung Berlin – Frankfurt – Newark, die heute auf Seite 1 auf Position 5 steht, also sehr gut platziert ist, auf Seite 12, Position 3 abrutscht. Sie wird also zu einer Verbindung, die unter Ausschluss der Öffentlichkeit publiziert wird. Kein Agent würde mehr auf die Idee kommen, dem Kunden diese Verbindung anzubieten, weil er sich gar nicht die Mühe macht, sich durch Drücken der F1-Taste bis auf Seite 12 vorzuarbeiten.

Konsequenz: Es bleibt im Prinzip bei dem, was andere hier gesagt haben: Das Sparvolumen an Bewegungen auf dem Flughafen Frankfurt durch intermodale Kooperation zwischen Lufthansa und Bahn liegt in der Größenordnung von 20.000 Bewegungen pro Jahr. Wir reden also über ein Volumen von plus/minus einer Jahreszuwachsrate. Das heißt, die intermodale Kooperation ist keine Alternative zum Ausbau des Start- und Landebahnsystems. – Vielen Dank für die Geduld.

(Allgemeiner Beifall)

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Weinert. – Jetzt spricht Herr Helfer von der Flughafen Hahn GmbH zum Thema: Intramodale Kooperation.

Herr **Andreas Helfer:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Gelegenheit, ein paar Worte zu Ihnen sagen zu dürfen. Ich darf mich zunächst kurz vorstellen. Ich bin Geschäftsführer der Flughaben Hahn GmbH und der Holding Unternehmen Hahn, also des Unternehmens, das den Flughafen Hahn besitzt.

Vielleicht eine kleine Vorstellung dieser beiden Unternehmen: Wir sind ein kleiner Flughafen mitten im Hunsrück. Wir haben eine Start- und Landebahn, die 3.000 m – nutzbar sind 2.700 m – und nicht wie in Frankfurt 4.000 m lang ist. Ein Passagierterminal für maximal 600.000 Passagiere haben wir jetzt im April eingeweiht. Seit vergangenem Jahr haben wir eine Frachthalle mit einer Kapazität von etwa 400.000 t im Jahr. Zwei weitere Frachthallen für 200.000 t Luftfracht im Jahr sind im Bau durch private Investoren, die das Wachstum dieses Standorts sehen und darauf vertrauen und entsprechend investieren.

Wir haben drei Vorfeldpositionen für Großraumflugzeuge. Das heißt, maximal drei Flugzeuge vom Typ 747 können im Hahn gleichzeitig stehen und abgefertigt werden. Wir haben keinen Autobahnanschluss. Wir haben ein Industrieanschlussgleis, aber keine funktionierende Bahnverbindung. Aber im Jahr 1999 haben wir 130.000 Passagiere gezählt, und in diesem Jahr werden wir 400.000 Passagiere erreichen. Wir hatten im vergangenen Jahr 35.000 t Fracht und werden in diesem Jahr 80.000 t Fracht erreichen. Wir hatten – Herr Dr. Bender hat das schon kurz erwähnt – dreistellige Wachstumsraten in allen Marktsegmenten. Natürlich wird das in Prozent betrachtet, zurückgehen, aber wir sind dennoch für die nächsten fünf Jahre der am schnellsten wachsende Flughafen in Deutschland.

Ich habe dies vorausgeschickt, weil ich denke, dass nicht alle schon die Gelegenheit hatten, sich ein Bild vom Hahn zu machen, und ich darf Sie deshalb herzlich einladen, das irgendwann einmal nachzuholen.

Die Fraktionen hatten den Sachverständigen für dieses Hearing einen umfangreichen Fragenkatalog aufgegeben. Drei Fragen beziehen sich auf den Flughafen Hahn. Ich möchte mich auf die Beantwortung dieser drei Fragen konzentrieren.

Die erste Frage lautet: Kann der Flughafen Hahn die Funktion des Frankfurter Flughafens als Luftpostverteilkreuz übernehmen, und, wenn ja, welche Investitionen wären dazu notwendig?

Die Antwort ist Ja. Der Flughafen Hahn kann die Kernfunktion Frankfurts im Nachtpoststern übernehmen, nämlich den schnellen Umschlag zwischen Flugzeugen, die von 13 anderen deutschen Flughäfen zu einem zentralen Ort fliegen, realisieren; denn der Flughafen Hahn verfügt hinsichtlich der Lande- und Startzeiten über eine unumschränkte Nachtfluggenehmigung. Diese ist gerichtlich überprüft, ist fest, und es besteht auch ein weitgehender politischer Konsens mit der Region und mit der Landesregierung Rheinland-Pfalz, dass dies auch in Zukunft so bleiben soll.

Ich habe die Antwort schon etwas eingeschränkt durch das Wort "Kernfunktion". Denn bei all diesen Sätzen, in denen Worte wie "übernehmen" oder "verlagern" vorkommen, gibt es immer zu bedenken: Was ist das Entscheidungskalkül aus der Sicht des Kunden? Der Kunde beim Luftpoststern ist die Deutsche Post; sie schätzt an dem jetzigen Standort Frankfurt insbesondere drei Vorteile:

Erstens. Die zentrale Lage und die hervorragende Anbindung an das Autobahnsystem ermöglichen es ihr, sehr viel Postverkehr nicht mit dem Flugzeug, sondern mit dem LKW zum zentralen Hub zu befördern oder, wenn die Post dort ausgeladen wurde, von dort weiterzubefördern. Das ist ein logistischer Vorteil, den kein anderer deutscher Flughafen bieten kann – auch Hahn nicht.

Zweitens. Der Übergang – das Umladen – vom nationalen System des Nachtpoststerns in das internationale System der Luftpost, der in Frankfurt für ganz Deutschland gebündelt wird, ist wesentlich einfacher und schneller zu organisieren, wenn er an einem Ort und nicht an zweien stattfindet.

Drittens. Frankfurt selbst ist als Bankenplatz und Dienstleistungsmetropole ein sehr wichtiger Aufkommensschwerpunkt der Deutschen Post. Deshalb ist es aus Sicht der Post lukrativ, interessant, Frankfurt zu benutzen, und es führt auch zu einer hohen Dienstleistungsqualität.

Wenn Frankfurt aus irgendeinem Grunde für den Nachtpoststern nicht mehr in Frage kommt, denke ich, dass Hahn ein guter Ersatz ist, mit den Nachteilen, die ich genannt habe, aber mit dem Vorteil der großen Nähe zu Frankfurt und der Zentralität in Deutschland, wenn man die Bevölkerungsschwerpunkte betrachtet.

Zur Realisierung des Nachtpoststerns in Hahn müssten Vorfeldpositionen geschaffen werden, um 13 Flugzeuge gleichzeitig abfertigen zu können. Es müssten Rollwege geschaffen werden, damit diese 13 Flugzeuge in schneller Folge landen und starten können. Denn sie müssen ja nahezu zur gleichen Zeit ankommen und auch wieder abfliegen. Wir schätzen die dafür erforderlichen Investitionen auf etwa 100 Millionen DM. Hinzu kommen Investitionen für Abfertigungsgerät – 13 Flugzeuge gleichzeitig entladen heißt, man braucht alle Geräte zur gleichen Zeit, also 13-fach – von etwa 15 Millionen DM. Daran hängt jetzt in Frankfurt auf der Landseite eine Infrastruktur aus Sortieranlagen, LKW-Be- und -Entladeeinrichtungen, die der Deutschen Post gehört, am Hahn nicht existiert und dort geschaffen werden müsste.

Die zweite Frage lautet: In welchem Ausmaß könnte der Flughafen Hahn die derzeit von Frankfurt ausgehenden Frachtflüge übernehmen, ohne dass die Drehscheibenfunktion gefährdet wird?

Gestatten Sie auch hier den Hinweis, dass die Luftverkehrsgesellschaften und nicht die Flughäfen entscheiden, welchen Flughafen sie anfliegen. Als Flughafen muss ich sehen, welche Luftverkehrsgesellschaft ich denn für den Flughafen Hahn gewinnen könnte. Dazu betrachte ich das Potenzial an Frachtflügen, das derzeit in Frankfurt abgefertigt wird. Von den 500 Flügen – nicht Bewegungen – pro Tag sind etwa 20 Frachtflüge. Wie bei der Passage entfallen auch bei der Fracht etwa zwei Drittel auf die Lufthansa. Die Lufthansa betreibt in Frankfurt einen Hub. Das heißt, das wichtigste Kriterium ist für sie die Umlademöglichkeit von einem Flug in den andern, nicht nur von Frachter zu Frachter, sondern auch vom Passagierflugzeug in den Frachter und umgekehrt. Es gibt also kaum einen Frachtflug, auf dem nicht Fracht befördert wird, die vorher schon in einem Passagierflugzeug geflogen ist, und umgekehrt. Für den Flughafen Hahn bedeutet das, dass die Lufthansa Cargo AG sicherlich nicht das erste Ziel von Akquisitionsbemühungen ist.

Drei Flüge werden von Integrators, von Kurier- und Expressdiensten, angeboten. Diese benutzen Frankfurt nicht als Hub, sondern sie benutzen den Flughafen, um einen schnellen Zugang zum interessanten Markt Frankfurt zu haben. Wie für die Post ist auch für die Integrators Frankfurt wegen der Banken, der Börse, der Messe einer der interessanten Märkte. Sie wollen möglichst nahe dorthin fliegen, und nach meiner Einschätzung werden sie dies auch in einem Szenario mit veränderten Nachtflugbedingungen weiterhin tun, auch wenn sie dann einen Flug etwas weiter aus den Abendstunden in die Tageszeit hinein versetzen müssten. Dabei handelt es sich, wie gesagt, um Flüge, die der Versorgung, dem Angebot von Dienstleistungen am Flughafen oder für die Region selbst dienen.

Dann bleibt ein Potenzial von täglich etwa drei Frachtflügen – lassen Sie es vier Flüge sein, dieses Potenzial wächst natürlich im Laufe der Zeit – internationaler Fluggesellschaften, die meisten aus Asien, die jetzt Frankfurt anbieten und möglicherweise daran interessiert sein können, in Zukunft Hahn anzufliegen. Aber ich sage "daran interessiert"; es ist ihre Entscheidung. Die Entscheidung könnte genauso gut zugunsten von Amsterdam, zugunsten von Paris, zugunsten von Brüssel ausfallen.

Wir könnten Flüge in diesem Umfang im Hahn aufnehmen. Wir würden entsprechende Angebote machen. Wir akquirieren auch im Moment in diesem Markt. Wir haben dabei ein technisches Problem, das lösbar wäre, dass wir aufgrund der eingeschränkten Bahnlänge nicht in der Lage sind, Non-Stop-Flüge über den Atlantik anzubieten, und auch Flüge nach Nordasien, Japan und Korea wären wegen der dann nonstop zu fliegenden Entfernungen ein Problem. Im Falle von Japan beispielsweise über Alaska sind es acht Stunden Flugzeit. Wenn wir die Bahn ausbauen, verlangt das Investitionen von etwa 80 Millionen DM.

Die dritte Frage lautet: Welches Verlagerungspotenzial ergäbe sich durch eine Transrapidverbindung zum Flughafen Hahn?

Der Flughafen Hahn muss wegen seiner Lage nicht auf Umsteige-, sondern auf Punkt-Punkt-Verkehre setzen. Ein Transrapid, der die Flughäfen Frankfurt und Hahn verbindet, würde also keine Umsteiger vom Flughafen Frankfurt zum Flughafen Hahn bringen, aber ein Transrapid oder jeder andere schnelle und komfortable Zug – das muss ich hinzufügen –, der den Flughafen Hahn an die Region Rhein-Main anbindet, und mit einer Fahrzeit von etwa einer Stunde und einer Frequenz von einer Stunde oder, wenn es mehr Passagiere wären, einer halben Stunde, würde dazu führen, dass Frankfurt für viele Passagiere, die innerhalb Europas verreisen, eine interessante Alternative wäre. Dann fliegt man eben meistens über Frankfurt, aber auch, wenn es besser passt, vom Hahn.

Dies haben wir vor Augen, wenn wir die Wachstumsraten für die nächsten fünf Jahre planen. Wir gehen von Wachstumsraten aus, die von den über hundertprozentigen, die wir im Moment haben, langsam auf immer noch 20 bis 25 % im Jahre 2005 fallen. Das bedeutet dann etwa 200.000 Passagiere Zuwachs am Hahn. Das ist für uns sehr viel; für Frankfurt wäre es sehr wenig; es ist etwa ein Sechstel des Zuwachses, den Frankfurt bei sehr vorsichtig geschätzten Wachstumsraten für die nächsten Jahre prognostiziert.

Hahn kann Verkehre übernehmen. Hahn wird in den nächsten Jahren sicherlich wachsen und damit Frankfurt vom Verkehr entlasten, aber nicht in einer Größenordnung, die die Kapazität schafft, über die Sie jetzt zu beraten haben. – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Helfer. – Meine Damen und Herren, es folgt jetzt die Runde der Abgeordneten. Sie dauert eine Stunde: pro Fraktion 15 Minuten. Ich schlage vor, dass die Fraktionen ein Bündel von Fragen stellen, damit die Antworten gezielter gegeben werden, sodass vielleicht mehr Fragen beantwortet werden können, ohne dass die Zeit von 15 Minuten wesentlich überschritten wird. Wenn Sie einverstanden sind, rufe ich zunächst die CDU-Fraktion auf.

Abg. **Rudolf Haselbach** (CDU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Als Abgeordneter des Kreises Groß-Gerau habe ich mit großer Freude und Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass die Überarbeitung der An- und Abflugverfahren durch die DFS insbesondere eine Südumfliegung von Raunheim und Rüsselsheim bei Nordabflügen erbracht hat. Damit kann man nun wirklich etwas anfangen. Es stellt sich für mich die Frage, warum das in den ersten eineinhalb Jahren der Mediation nicht festgestellt worden ist. Warum ist das jetzt in vier Wochen möglich gewesen, und in den eineinhalb Jahren vorher ist man auf diese hochlöbliche Idee nicht gekommen? Was ist der auslösende Faktor gewesen?

Darüber hinaus stellt sich für mich die Frage – das werden wir natürlich von den Bürgern gefragt –: Warum macht ihr das nicht schon seit 20 Jahren, wenn eine Südumfliegung von Raunheim und Rüsselsheim möglich ist? Warum habt ihr uns denn 20 Jahre unter diesen teilweise unerträglichen Lärmbelästigungen leiden lassen, wenn es offenkundig relativ leicht geht? Insbesondere lautet meine Frage: Wie leicht geht es denn, und was war der auslösende Faktor, dass es nun plötzlich geht? Ist das in früheren Jahren überhaupt einmal untersucht worden, oder hat man da keine Veranlassung gesehen?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Haselbach. – Ich darf Herrn Boddenberg bitten.

Abg. **Michael Boddenberg** (CDU): Ich habe einige kurze Fragen und will mit der Frage an Herrn Gebauer von der Deutschen Flugsicherung beginnen. Sie sprachen von der Untersuchung bezüglich des High-Approach-Landing-Systems. Wenn ich es richtig verstanden habe, sind auf der südlichen jetzigen Parallelbahn die etwas kleineren Flugzeuge geplant. Wie ist denn in den nun neu optimierten Berechnungen bezüglich des Mix bzw. der Zuordnung größerer und kleinerer Flugzeuge gerechnet worden?

An Herrn Fongern habe ich drei Fragen: Erstens. Es gibt einen früheren Kollegen von Ihnen – er wird in

den nächsten Tagen oder sogar schon heute hier auftreten –, der nach wie vor der Meinung ist, dass man mit dem bestehenden Lande- und Startbahnsystem durchaus die 120 Flugbewegungen erreichen könnte. Ich hätte hierzu gerne Ihre Meinung gehört. Ich frage Sie das heute schon, da ich nicht sicher bin, ob wir noch einmal die Gelegenheit haben werden, einen der Piloten zu sprechen.

Zweitens. Ein häufiges Thema in der Öffentlichkeit ist, dass Piloten von den vorgegebenen Flugrouten abweichen. Können Sie etwas sagen, wann das passiert, warum das passiert, ob es vonseiten der Piloten fahrlässig oder grob fahrlässig geschieht oder sogar bewusst in Kauf genommen wird?

Drittens. Ebenfalls ein häufiges Thema in der Öffentlichkeit ist: Es wird Kerosin abgelassen. Darf ich Sie fragen, wie oft, unter welchen Umständen und warum das passiert?

Eine letzte Frage habe ich an Herrn Helfer. Er hat die Situation am Hahn mehr von der kapazitären Seite durchleuchtet. Herr Helfer, können Sie auch etwas zu Lärmemissionen und zu dem Dialog zwischen dem Flughafen Hahn und der Bevölkerung sagen? Gibt es auch dort entsprechende Einwendungen, und, wenn ja, in welchem Umfang? – Danke schön.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Boddenberg. – Als Dritten darf ich Herrn Reif bitten.

Abg. **Clemens Reif** (CDU): Ich habe einige Fragen an die Mediatoren:

Erste Frage: Wieso wird die Variante Erbenheim nicht empfohlen, bleibt aber dennoch als Zukunftsoption zusammen mit der Südbahn im Rennen?

Zweite Frage: Welchen Einfluss haben die sich abzeichnenden Allianzen und Fusionen zwischen den Flughafenbetreibern wie beispielsweise Frankfurt und Amsterdam auf das Wachstum des Flughafens in Frankfurt?

Dritte Frage: Wo enden denn die Möglichkeiten des Wachstums des Flughafens, wenn er denn nicht ausgebaut wird? Diese Frage stelle ich wegen des Optimierungscharakters. Ich kann mich erinnern, dass wir vor fünf Jahren, 1995, erfuhren, dass die Kapazitätsgrenze auf jeden Fall im Jahr 2000 mit 40 bis 42 Millionen Passagieren erreicht sein wird. Zurzeit haben wir 45 Millionen Passagiere, und heute Morgen wurde uns vorgelegt, dass der Flughafen in den nächsten Jahren um 1 Million Passagiere jährlich wachsen wird. Wenn ich dies einrechne, haben wir bis 2005 einschließlich des Jahres 2000 einen Zuwachs von rund 6 Millionen Passagieren. Auf der Grundlage der Passagierzahlen von 1999 mit 45 Millionen würde man auf 51 bis 52 Millionen Passagiere kommen, wenn der Flughafen 2006 imstande wäre, sich über ein neues Landebahnsystem zusätzliche Erweiterungsmöglichkeiten zu schaffen. Also: Wo sind die wirklichen Grenzen des Wachstums im bestehenden Bereich des Flughafens, wenn er nicht ausgebaut wird?

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Amt Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Reif. – Ich würde jetzt eine Runde der Experten vorschlagen. Herr Gebauer war angesprochen; ich bitte Sie, sich kurz zu fassen.

Herr **Peter Gebauer:** An die Flugsicherung wurden insgesamt drei Fragen gestellt.

Zur Südumfliegung von Raunheim, warum so schnell nach der Mediation und während der Mediation nicht: Wenn Sie neue Bahnvarianten betrachten, war die Aufgabe, die wir uns von Anfang an gestellt haben, ein unabhängiger Betrieb der Bahnen zueinander. Je nachdem, wie Sie An- oder Abflugströme legen, erzeugen Sie durch Umlegen von Abflugströmen neue Abhängigkeiten. Dies wird auch durch die nun optimierten Varianten deutlich geschehen. Das heißt, wir gehen davon aus, dass die Optimierungen auf jeden Fall dazu führen werden, dass andere größere Abhängigkeiten entstehen, als sie in den Ursprungsvarianten entstanden sind. Welche Konsequenzen das aber auf die mögliche Kapazität hat, wird derzeit untersucht. Für uns bedeutet das: Wir haben durch die Optimierung höhere Abhängigkeiten, und wir haben vom Ansatz her erst einmal Strecken geplant – das war die Aufgabenstellung an die Flugsicherung –, die für die möglichst unabhängige Führung von An- und Abflugstrecken sorgen sollten.

Zur Frage, warum wir das nicht seit 20 Jahren so gemacht haben. Wir diskutieren ja das Thema "Abflugstreckenführung" in der Lärmkommission sehr intensiv. Wir haben in den letzten Jahren – ich habe gerade noch mit Herrn Bruinier darüber sprechen können – viele, viele Abflugstreckenveränderungen im Sinne der um uns liegenden Gemeinden machen können. Wir hatten aber im jetzigen Bahnsystem natürlich wesentlich deutlichere Abhängigkeiten, als wir sie im künftigen Bahnsystem haben werden. Sprich: Aufgrund der beiden eng aneinander liegenden Parallelbahnen und der zu berücksichtigenden Fehlanflugverfahren für die südliche der heutigen Parallelbahnen wäre eine Streckenführung direkt links nach dem Start, südlich an Raunheim vorbei, im heutigen Modell deutlich kapazitätsreduzierend gewesen.

Ihre Frage nach HALS, versetzter Schwelle in Verbindung mit den optimierten Verfahren und dem neuen Bahnsystem, kann man dahin gehend beantworten, dass es Ziel der neuen Bahn ist, unabhängige Landungen zu ermöglichen. Das bedeutet in der Konsequenz, dass wir dann HALS nicht mehr brau-

chen. Denn wir können dann auch ohne HALS und ohne versetzte Schwellen die Anflüge unabhängig voneinander fliegen lassen. Das bedeutet, HALS ist nur ein Interimsystem, bis eine neue Bahn verfügbar ist. – Danke schön.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich danke Ihnen. – Herr Fongern war angesprochen.

Herr **Georg Fongern:** Vielen Dank für Ihre Frage, Herr Boddenberg. Ich habe eben mit dem Kollegen Heldmaier, der ja die Auffassung vertritt, dass man den Flughafen auch ohne einen weiteren Neubau einer Bahn noch auf 120.000 Bewegungen hochfahren kann, Kaffee getrunken. Wir verstehen uns eigentlich ganz gut und haben auch keine Probleme miteinander. Die Angelegenheit ist eigentlich eine Sache der Philosophie, wie man an etwas herangeht. Zum einen habe ich eben versucht deutlich zu machen: Wir wollen keine sich kreuzenden Bahnen. Ich glaube, Kollege Heldmaier geht bei seiner Berechnung davon aus, dass man die Startbahn West für Starts und Landungen mitbenutzt. Dies wollen wir aus grundsätzlichen Sicherheitsüberlegungen nicht. Wenn es andere Möglichkeiten gibt – das wäre für uns der Bau einer zusätzlichen Start- und Landebahn –, sollte man dieses Sicherheitsrisiko nicht eingehen. Das ist unsere Auffassung, gestützt durch Sicherheitsanalysen bzw. Unfallstatistiken.

Die Abweichung von den Flugrouten kann man sicherlich als Kapitän, als derjenige, der letztlich zuständig für die Sicherheit der Flugdurchführung ist, dann vornehmen, wenn ein Notfall oder das Wetter dies notwendig macht. Die derzeitige Wetterlage am Nachmittag lässt sehr häufig das genaue Abfliegen der An- und Abflugrouten nicht zu. Denn wir fliegen nicht in Gewitter; das ist zu gefährlich. Zum Dritten gibt es oftmals auch Anweisungen der Flugsicherung, von einer Abflugroute aus bestimmten sicherheitsrelevanten Gründen abzuweichen. Außerdem gibt es Situationen – wir sind alle nur Menschen, die Piloten ebenfalls –, in denen auch wir Fehler machen. Die Belastungen im Cockpit während der Starts und Landungen sind sehr hoch, und ich bitte Sie, das auch zur Kenntnis zu nehmen. Ich habe eben schon versucht klarzumachen: Ein total optimiertes System lässt keine Fehlertoleranz mehr übrig, und wir glauben, das ist gefährlich. Das ist auch ein Grund, warum hin und wieder Abweichungen vorkommen, weil auch Piloten Fehler machen.

Kerosin lassen wir nur dann ab, wenn wir mit einem großen Flugzeug sofort umdrehen müssen, das aus Sicherheitsgründen nicht mit dem maximalen Startgewicht gleich wieder landen kann. Ich habe mich eben noch einmal erkundigt: Über Frankfurt ist das im letzten Jahr nicht ein einziges Mal passiert.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Fongern. – Von dem Zeitkontigent der CDU-Fraktion sind noch ein paar Minuten übrig. Herr Prof. Oeser war noch angesprochen.

Herr. Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich will versuchen, kurz auf die Frage des Abg. Reif – Stichwort Erbenheim – zu antworten. Herr Abgeordneter, dass Erbenheim nur unter sehr schwierigen Bedingungen zu nutzen sei, war die Aussage der Flugsicherung. Das konnten wir als Mediatoren fachlich nicht widerlegen. Aber wir waren dennoch der Flugsicherung gegenüber sehr skeptisch. Deshalb haben wir die Optimierung gefordert. Allerdings – ich habe es vorhin gesagt – waren wir als Mediatoren in die Optimierung nicht einbezogen. Insofern konnten wir die Frage Erbenheim dort nicht thematisieren. Aber ich bin der Meinung: Das ist ein Thema, das noch zu klären ist.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Prof. Oeser. – Für die Frage an Herrn Helfer bleibt eine Minute übrig.

Herr **Andreas Helfer:** Vielen Dank. – Die Frage war, ob es auch in Hahn Einwände gegen den Flughafen gibt. Ja, es gibt sicherlich auch bei uns Flughafengegner. Ich persönlich habe allerdings noch keinen getroffen; es gibt sehr wenige. Es gibt eine Bürgerinitiative für den Flughafen Hahn. Das ist die größte Bürgerinitiative bei uns. Jetzt haben wir am Flughafen 1.400 Arbeitsplätze; zu Zeiten der Amerikaner hatten wir 800 zivile Arbeitsplätze. Das ist sicherlich ein Grund dafür. Wir haben einen Zweckverband der Kommunen in Gründung, der im Laufe der weiteren Planung diesen Konsens zwischen Landesregierung, Flughafen und Kommunen unabhängig von der politischen Färbung sicherstellen soll.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank. – Ich rufe jetzt die SPD-Fraktion auf. Zunächst hat sich Herr Wagner gemeldet.

Abg. **Ernst-Ludwig Wagner (Angelburg)** (SPD): Ich bitte die Flugsicherung um Erläuterung zu drei Themen – zwei davon sind bereits angesprochen –:

Erstens. Herr Heldmaier hat in seinen Ausführungen dargelegt, dass Anflüge aus Süden auf die Bahn 36 – 18 West – zusätzliche Landekapazitäten schaffen würden und dies ein Vorgang sei, der an vielen Großflughäfen weltweit praktiziert werde. – Herr Fongern hat sich schon dazu geäußert, dass er diese Meinung nicht teilt. Ich bitte die Flugsicherung, dazu Stellung zu nehmen.

Zweitens. Die Vereinigung Cockpit hat in ihrer Stellungnahme gesagt, dass es zurzeit zwar keine veröffentlichten Flugstrecken von der Startbahn West beim Abdrehen nach Norden gebe, aber man könnte durch ein solches Verfahren in Frankfurt weitere Landungskapazitäten schaffen. Auch dazu bitte ich die Flugsicherung um Auskunft, aus wel-

chen Gründen das bisher nicht gemacht wurde bzw. ob das ein Potenzial in der Zukunft ist.

Drittens. Herr Reif hat es bereits angesprochen, Herr Prof. Oeser hat versucht zu antworten, und ich bitte die Flugsicherung noch um Ausführungen dazu: Warum ist Erbenheim von Ihnen in dieser Art und Weise bewertet worden?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank. – Herr Polster, bitte.

Abg. **Harald Polster** (SPD): Eine Frage an die Lufthansa: Wenn durch die Kooperation zwischen Lufthansa und Deutscher Bahn AG tatsächlich z. B. ab dem Fahrplanjahr 2001 Städteverbindungen wie etwa Frankfurt – Köln, Frankfurt – Stuttgart wegfallen können, weil Angebote auf der Schiene existieren, ist dann sichergestellt, dass kein dritter Anbieter auf dem Flughafen diesen frei werdenden Slot besetzt, ja oder nein? Kann also durch unternehmerisches Handeln – Stichwort: Preis und Leistung der Deutschen Bahn – ausgeschlossen werden, dass in Zukunft ein Konkurrenzangebot in der Luft existiert?

Eine Frage an die Deutsche Bahn: Ist schon einmal untersucht worden, ob das Nachtpoststerngeschäft zwischen Frankfurt und dem Hahn auf der Schiene bewältigt werden kann, und, wenn ja, in welcher Art und Weise?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Polster. – Herr Pawlik.

Abg. **Sieghard Pawlik** (SPD): Meine erste Frage richtet sich an die Deutsche Bahn. Aus dem Vortrag der Intraplan Consult GmbH sind mögliche drastische Fahrzeitverkürzungen ersichtlich, vor allem Frankfurt Richtung Fulda bzw. Kassel könnte eine Schlüsselstrecke sein. Aus den beigefügten Planungen ist eine Realisierung dieser Verkürzungen nicht zu ersehen. Sicher ist die Debatte über die Trassenführung – ob eigene Trasse oder drittes Gleis – im Zusammenhang mit dem Main-Kinzig-Tal sehr kompliziert. Mich würde interessieren, welche Überlegungen bei der Deutschen Bahn bestehen hinsichtlich des Aspektes der Fahrzeitverkürzung Frankfurt – Fulda, wie gesagt, eine Schlüsselstrecke für alles, was Richtung Norden geht.

Meine zweite Frage geht an die Deutsche Lufthansa, Herrn Weinert: Gibt es Gespräche mit der KLM über eine Intensivierung der Zusammenarbeit? Falls ja, was könnte dies unter anderem im Hinblick auf eine Abstimmung in einer solchen Zusammenarbeit und damit eventuell auch im Hinblick auf eine Koordinierung von Hub-Funktionen beinhalten?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank. – Mir ist signalisiert worden, dass eine wichtige Frage von Herrn Reif an die FAG, und zwar Grenzen des Wachstums ohne Ausbau, nicht beantwortet worden war. Diese Antwort geht nicht auf Kosten der SPD-Zeit.

Herr **Christian Häfner:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich bin bei der FAG für das Ausbauprogramm zuständig und werde morgen die FAG-Position zur Variantendiskussion präsentieren.

Zu den Grenzen unseres Wachstums. Das vorhandene System, wie es Herr Gebauer vorher erläutert hat, kann von den stündlichen Bewegungen her auf etwa 45 bis 47 Landungen hochgefahren werden; das sind irgendetwas über 80 Bewegungen. Auch die Mediation hat ja festgestellt, dass das ein Jahresbewegungsvolumen von maximal 500.000 Bewegungen bedeutet. Jetzt kann man relativ einfach nachrechnen, wann die Grenzen des Passagierwachstums erreicht sind. Wir hatten letztes Jahr etwa 440.000 Bewegungen und 46 Millionen Passagiere. Jeder kann also nachrechnen: Das sind etwa 102 bis 103 Passagiere pro Bewegung. Wenn man bei konstanter Flugzeuggröße bleiben würde, würde das heißen, dass man mit dem heutigen optimierten System etwa in die Größenordnung von 52, 53, 54, 55 Millionen Passagiere kommt. Bei 55 Millionen Passagiere erhält man 110 Passagiere pro Bewegung gegenüber 102 bis 103 heute. Eine andere Grenze wäre: Wenn wir 60 Millionen Passagiere fahren müssten, würde das 120 Passagiere pro Bewegung bedeuten. Das sind etwa die Größenordnungen. Das heißt – das war auch mit den Airlines in der Diskussion, und das haben wir lange in der Mediation diskutiert –: Wenn wir Obergrenzen mit maximal 120 Passagieren pro Bewegung aufnehmen, endet die Veranstaltung bei etwa 60 Millionen Passagieren. Realistisch sind in der aktuellen Betrachtung etwa 55 Millionen Passagiere.

Vielleicht noch zum Mix; wir werden morgen noch etwas näher darauf eingehen: Der Flugzeugtypenmix spielt bei zwei wesentlichen Betrachtungen eine Rolle, die völlig verschieden sind und oft verwechselt werden. Einmal kommt es bei der Betrachtung der Kapazität darauf an, wie man den Flottenmix umrechnet in die flugsicherungsrelevante Abstandsklasse der schweren Flugzeuge – Heavy –, der mittelgewichtigen – Medium – und der leichten Flugzeuge. Man kann sagen: Die Varianten, die wir durchgerechnet haben, sind für diese Betrachtung relativ wenig anfällig. Wir haben in der Mediation zwei grundsätzlich verschiedene Typenmischungsverhältnisse betrachtet. Das eine Szenario geht etwa von einem Viertel schweren Flugzeugen und drei Viertel leichteren Flugzeugen aus, und das zweite Szenario nimmt an, dass etwa ein gutes Drittel schwere Flugzeuge und zwei Drittel mittlere Flugzeuge in Frankfurt operieren.

Das Grundprinzip ist ganz einfach: Je mehr schwere Flugzeuge Sie haben, umso größer müssen die durchschnittlichen Abstände werden. Deswegen gibt es in der FAA-Kapazitätsbetrachtung immer

zwei Zahlenpaare, nämlich die eine Betrachtung "Welche Kapazität ergibt sich, wenn ein Viertel schwere Flugzeuge im Mix sind?" – das ist heute die durchschnittliche Situation –, und die andere Betrachtung "Welche Kapazität würde sich ergeben, wenn ein Drittel schwere Flugzeuge in Frankfurt operieren? – das ist die langfristige Situation, wie wir sie in 10 bis 15 Jahren sehen.

Allerdings – diese Anmerkung ist wesentlich – haben wir bereits heute in der morgendlichen Anflugspitze teilweise 50 % schwere Flugzeuge und abends nur noch 20 %. Das heißt, diesen Typenmix haben wir bereits heute und müssen damit auch schon jetzt die beiden Kapazitätszahlen anwenden. Die Frage, wie wir das bewerten, ist dann relativ einfach: Man muss wie bei jedem System das schwächste Glied in der Kette berücksichtigen. Um also eine stabile, operationelle, verkaufbare Betrachtung anzustellen, muss ich den unteren Wert nehmen – das ist dann die Betrachtung, die in der Größenordnung von 120 liegt – und nicht den oberen Wert von 139 wie teilweise im Mediationsverfahren. – Danke schön.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich darf mich bei Ihnen bedanken. Die Länge der Antwort zeigt, dass die Frage gut war. – Nun kommen wir wieder in das normale Kontingent. Es war im Besonderen Herr Gebauer angesprochen.

Herr **Peter Gebauer:** Die erste Frage war: Kapazität der Landebahn 36. Die Landebahn 36 gehört zu den vielen, vielen Modellen, die wir in den letzten Jahren auch zusammen mit Piloten und Lotsen untersucht haben. Die Landebahn 36 ist rein vom Grundsatz her eine mögliche Variante, die übrigens auch durch die FAA im Rahmen der Untersuchung im Mediationsverfahren bewertet wurde. Dort war im Ergebnis klar festzustellen – dies entspricht eigentlich auch unseren Ergebnissen –, dass die Nutzung einer Landebahn 36 bei weitem nicht das Potenzial bieten kann, das für die Entwicklung des Flughafens gefordert ist. Meiner Erinnerung nach – ich habe die exakten Zahlen nicht parat – lag das dortige Gesamtergebnis deutlich unter 100 Bewegungen pro Stunde.

Logisch ist, dass die Nutzung der 36 – sprich: 18 – als Landebahn Richtung Norden die Abhängigkeiten insbesondere bei Ostverkehr drastisch erhöht, weil eine direkte Beeinflussung der beiden anderen Bahnen durch Anflüge gegeben ist; es sei denn, sie limitieren die Landestrecke auf der Startbahn 18 – sprich: Landebahn 36 – maximal bis zur ersten Kreuzung mit den Anfliegenden, die von links kommen. Dies verkürzt die Bahn deutlich, und dies hat letztendlich auch dazu geführt, dass die entsprechende Kapazität von der FAA als so niedrig bewertet wurde.

Abflugstrecken nach Norden von der Runway 18 war das zweite Thema. Diese Abflugstrecken gibt es schon. Sie sind vom Grundsatz her erarbeitet. Sie werden mit der Lärmkommission besprochen. Sie sind im Grundsatz dort vorgestellt, und sie werden auch heute, wenn auch recht selten, in ganz besonderen Wettersituationen genutzt, wenn wir nämlich aufgrund von extrem schlechten Sichten am Flughafen nach so genannter Kategorie 3 arbeiten. Und wenn wir in diesen wenigen Stunden alle Abflüge von der Startbahn West abwickeln, haben wir dort auch Abflugstrecken von der Startbahn West, die erst Richtung Süden abfliegen, dann aber nach Norden wegdrehen. Auch auf meinen Karten, die ich eben im Rahmen der Luftraumoptimierung EAM 04 zeigte, finden Sie diese Abflugstrecke nach Norden von der Startbahn West.

Wiesbaden-Erbenheim war ein Thema, das uns als Betriebsverantwortliche und Betriebsdurchführer am Flughafen sehr intensiv beschäftigt hat. Wiesbaden-Erbenheim war das einzige Modell, zu dem wir bisher eine intensive Simulation durchgeführt haben. Das Ergebnis der Simulation haben wir auch in unseren Antworten auf die schriftlichen Fragestellungen hinterlegt. Es ist festzustellen, dass, wie damals in der Mediation vereinbart, die heute dort vorhandenen An- und Abflugverfahren, die eigentlich überwiegend militärische sind, im Sinne einer Kapazitätserhöhung für das Flughafenumfeld insgesamt nicht nutzbar sind. Wir haben dann im Fall Wiesbaden für die Simulation zusätzliche neue Ab- und Anflugstrecken entwickelt. Auch hier konnten wir in der Simulation klar erkennen, dass die Abhängigkeiten, die dort erzeugt werden, teilweise deutlich größer sind, als wenn Sie eine zusätzliche Bahn am eigenen Airport haben. Das ist aber nach flugsicherungsbetrieblichen Gesichtspunkten logisch; denn Sie arbeiten ja mit einem anderen Flughafen in extremer Nähe und das, was Sie z. B. aus einem einzigen Kontrollturm heraus mit vier Bahnen erreichen können, gelingt nicht, wenn Sie es über zwei Flughäfen mit zwei Kontrolltürmen abwickeln müssen.

(Abg. Ernst-Ludwig Wagner (Angelburg) (SPD): Warum bleibt dann Erbenheim in weiteren Betrachtungen Option?)

– Das ist keine Entscheidung der Flugsicherung. Wir als Flugsicherung würden gegen eine Option Erbenheim nichts einzuwenden haben. Wir als Flugsicherung haben doch nicht die Entscheidung gefällt, dass Erbenheim keine Option ist, sondern nur auf Basis der Simulation eine Aussage zum Kapazitätspotenzial des Modells Wiesbaden-Erbenheim gemacht. Wir als Flugsicherung haben Wiesbaden-Erbenheim nicht herausgenommen oder abgelehnt.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermann:** Vielen Dank, Herr Gebauer. – Die Lufthansa ist noch angesprochen worden.

Herr **Wolfgang Weinert:** Die erste Frage betraf das Schicksal der Slots, die in Frankfurt frei werden, wenn wir die Kooperation mit der Bahn umsetzen. Zunächst einmal: Die Slots sind an die Airline gebunden, die sie benutzt, und nicht an eine konkrete Flugnummer. Das heißt, wenn wir Frankfurt – Köln einstellen und die Passagiere an die Bahn transferieren, bleibt der Slot in Frankfurt in unserer Verfügungsgewalt, und wir können ihn für andere Flüge benutzen. Selbst wenn dies nicht so wäre, kann ich mir nicht vorstellen, dass es irgendeine andere Airline gäbe, die uns freiwillig auf eigenes Risiko zubringt.

Die zweite Frage lautete, ob wir mit KLM Gespräche führen. Das tun wir nicht. Es würde auch keinen Sinn machen, sich mit KLM über das Arrangement von Zeitenlagen zu unterhalten, denn wir konzentrieren uns im Moment auf den Ausbau unserer zweiten Drehscheibe in Deutschland, nämlich den Flughafen München.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Weinert. – Die SPD hat noch vier Minuten. Herr Wagner, bitte schön.

Abg. **Ernst-Ludwig Wagner (Angelburg)** (SPD): Ich möchte die FAG fragen – weil es noch gar kein Thema war –, wie sie sich zu der Idee stellt, Frankfurt durch Transrapid mit Hahn zu verbinden. Welche Perspektiven sehen Sie da?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Das war eine Frage an die FAG.

Herr **Christian Häfner:** Meine Damen und Herren! Die Frage, die auch in der Mediation ausgiebig diskutiert wurde, war: Lässt sich durch eine Verbindung von Frankfurt und Erbenheim – das ist praktisch eine Verbindung im 20-km-Bereich – ein Flughafenverbund herstellen, der einen Hubbing-Betrieb, also einen Drehscheibenbetrieb, ermöglicht?

Selbst bei ehrgeizigster Untersuchung mit einer Bahnverbindung war das Ergebnis: Es ist zumindest ein großes Fragezeichen da. Eine Verbindung über einen zweiten Flughafen – selbst mit einem schnellen Bahnsystem – erhöht ganz einfach die Mindestumsteigezeit. Auch bei Erbenheim waren wir zumindest bei ganz optimistischer Betrachtung an der Grenze dessen, was hier zumutbar ist. Hahn würde in jeder Zugverbindung – selbst mit einem Transrapid – heißen, dass wir Umsteigezeiten bekommen würden, die auf jeden Fall weit über 45 Minuten liegen. Sie liegen selbst bei sehr optimistischer Betrachtung eher im Eineinviertel- bis Eineinhalbstunden-Bereich. Das heißt, eine Kombination von Frankfurt und Hahn kommt für das Kerngeschäft des Flughafens, die Drehscheibenfunktion, eigentlich nicht infrage.

Also geht es im Wesentlichen darum, für andere Verkehre zu untersuchen, ob eine Bahnverbindung etwas bringt. Aber das ist das gleiche Thema, wie wir es heute schon haben bei der Kombination von Frankfurt und Köln demnächst. In zwei Jahren haben wir zwischen den Flughäfen Frankfurt und Köln eine ICE-Verbindung im Unter-einer-Stunde-Bereich. Für so eine Verbindung wäre es schon attraktiver, zu gucken, was bei der ICE-Anbindung Frankfurt – Köln oder sogar Frankfurt – Düsseldorf herauskommt. Auch hier wäre eine Kombination von Frankfurt und Hahn selbst mit einem Transrapid immer die schlechtere Lösung.

Allerdings muss man erwähnen: Es gibt bereits eine Bahnverbindung nach Hahn. Das war einer der großen Vorteile, die wir gesehen haben, als wir in Hahn eingestiegen sind. Die Bahnverbindung ist auch wieder aktiviert. Die Bahnverbindung kann für das, was jetzt funktional erforderlich ist, auch schnell wieder hochgefahren werden. Aber dies heißt auf jeden Fall: Wir haben hier mit einer konventionellen Bahn Verbindungszeiten im Stunden-Bereich. Selbst mit einem Transrapid würden wir brutto – mit den Wartezeiten dazwischen – im Halbstunden-Bereich liegen. Für die Kernfunktion des Flughafens sind der Transrapid, ein ICE, eine konventionelle Bahnverbindung sowie auch ein Omnibus nicht die Lösung.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Herr Wagner, bitte.

Abg. **Ernst-Ludwig Wagner (Angelburg)** (SPD): Ich wollte Bezug nehmen auf die Umsteigezeiten, die Sie in der Mediation mit 45 Minuten festgelegt haben. In anderen Unterlagen habe ich gelesen, dass das im Verhältnis zu anderen Flughäfen ein sehr enger Wert ist. In London z. B. gibt es, glaube ich, schon über zwei Stunden. Engen Sie sich nicht selbst ein, wenn Sie immer über die Wettbewerbsfähigkeit von Frankfurt im Verhältnis zu anderen Weltflughäfen reden?

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Herr **Christian Häfner:** Die Umsteigezeit wird nicht vom Flughafen gestaltet. Das ist das, was die Airline braucht, um das Produkt über Frankfurt verkaufen zu können.

Gegenwärtig befinden wir uns vor allem mit der Lufthansa in der Diskussion. Es besteht der dringende Wunsch – und zu 40 % können wir das schon sicherstellen –, die Mindestumsteigezeit auf 35 Minuten zu reduzieren und nicht über 45 Minuten höher zu fahren. 45 Minuten sind seit Jahren unser Standard.

Der Auslöser für die 35-Minuten-Diskussion bei der Lufthansa und jetzt auch die Hereinnahme in das Lufthansa-Produkt war ganz simpel: Paris bietet die 35 Minuten an. Amsterdam bietet dies auch an.

London bietet auch die 45 Minuten an. London bietet sie nicht an im Umsteigen innerhalb von British Airways von Mittel- oder Kurz- auf Langstrecke, wenn man also in das Terminal 4 geht.

Sonst sieht die allgemeine Wettbewerbssituation definitiv so aus: Sie können in diesem europäischen Drehscheibenwettbewerb gegenwärtig mitmischen, wenn Sie im 45-Minuten-Bereich stabil sind und eher anbieten, schneller zu werden. Wenn man wesentlich mehr Zeit braucht, wird das Produkt weniger attraktiv.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich darf mich bei Ihnen bedanken. – Ich rufe den Fragenkomplex von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf. Herr Kaufmann, Sie haben das Wort.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, ich bitte Sie zunächst damit einverstanden zu sein, dass wir nach den Fragen erst die Antworten hören und dann die nächsten Fragen stellen.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Also nicht im Paket?

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nicht im Paket. – Ich habe vier kurze Fragen an Herrn Gebauer von der Flugsicherung.

Erstens. Warum kann Frankfurt keinen Parallelbetrieb realisieren auf zwei Bahnen, so wie John F. Kennedy oder Newark, wo die Bahnen eher enger beieinander liegen, aber höhere Daten möglich sind?

Zweitens. Wie erklärt die Flugsicherung, dass London-Heathrow erheblich mehr Flugbewegungen pro Bahn abwickelt als Frankfurt?

Drittens. Können Sie erklären, warum die Flugsicherung im Rahmen des Mediationsverfahrens bei PRM einen Wert von 96 mitgetragen hat, aber Sie heute hier nur von 84 gesprochen haben?

Die vierte Frage lautet schlicht: Wie hoch ist das Maximum an Flugbewegungen in einer Stunde, das in Frankfurt bisher erreicht wurde?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank. – Herr Gebauer, bitte.

Herr **Peter Gebauer:** Wir haben mit den beiden von Ihnen genannten amerikanischen Flughäfen bisher noch nicht intensiv gebencht. Wir wissen aus unseren Verbindungen zu Newark, dass die Kapazität, die dort abgewickelt wird, nicht über Frankfurt liegt. Aus Untersuchungen im Rahmen von PRM-Implementierung, Radarimplementierung, wissen wir, dass die Bahnabstände in Kennedy deutlich größer sind als in Frankfurt. Das müsste ich aber bestätigen lassen, was telefonisch möglich wäre.

London-Heathrow: Dort haben wir gebencht. Wir haben einen Vergleich der Flugsicherungsverfahren zwischen London und Frankfurt durchgeführt. Das Ergebnis ist, dass die Londoner Flugsicherungsverfahren deutlich konservativer sind als die Frankfurter. Das heißt, die Frankfurter Staffelungsvorgaben, die wir unseren Lotsen machen und die unsere Lotsen durchführen, sind geringer als die Londoner. Der Eckwert ist meines Erachtens entweder gleich oder leicht geringer als der Frankfurter.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Warum bekommen die mehr Flugbewegungen abgewickelt?)

– Das mag sehr wohl möglich sein, wenn man den Gesamttag betrachtet. Das heißt, in einem Jahr, Monat oder Tag mit anderen Nachtflugbeschränkungen ist es sehr wohl möglich, dass deutlich mehr Flugbewegungen abgewickelt werden, als dieses im Durchschnitt in Frankfurt möglich ist.

Die dritte Frage bezog sich auf die 96 oder 84. Meiner Erinnerung nach – ich habe unser Unternehmen in der Mediation nicht vertreten, sondern das wurde durch Herrn Bonneß gemacht – hat die Flugsicherung immer und überall zu Protokoll gegeben, dass wir als DFS die auch von der FAA ermittelten Werte für das jetzige Bahnsystem als deutlich zu optimistisch einschätzen. Wir als DFS haben uns meines Erachtens nie in der Öffentlichkeit dahin gehend geäußert, dass 96 Bewegungen im derzeitigen Bahnsystem möglich sind.

Sie haben gefragt, was wir abgewickelt haben. Wenn ich mich auch hier richtig erinnere, waren es maximal 101 Bewegungen pro Stunde – bei einer optimalen Wetterlage. Dann konnte genau das stattfinden, was ich heute Morgen zu erklären versucht habe. Die Lotsen und Piloten konnten unter Auslassung der vorgegebenen Staffelungswerte – und dies geht nur bei extrem guten Wetterlagen – in freier Vereinbarung miteinander die Staffelungswerte entsprechend reduzieren, und alle Bahnen waren verfügbar. Das hat zu diesem Wert geführt.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich darf Ihnen danken. – Herr Müller, bitte.

Abg. **Alexander Müller** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe eine Frage an Herrn Helfer und eine Frage an Herrn Göbertshahn. Beide drehen sich um die Frage: Wie viele Flugbewegungen können von Frankfurt unter sinnvollen Umständen verlagert werden?

Die Bahn geht davon aus, dass sie als Wettbewerber dem Flughafen 35.000 bis 37.000 Flugbewegungen abnehmen und auf die Schiene verlagern kann. Ich mache eine Vorbemerkung: Wenn die

Bahn so wenig wirtschaftliche Dynamik und so wenig Wettbewerbsgefühl entwickelt, wird es so weitergehen. Ich frage Sie deshalb: Was muss geschehen, damit die Bahn 60.000 oder 70.000 Flugbewegungen ersetzen kann und auf dem Markt der Verkehrsdienstleistungen ein ernsthafter Konkurrent auf den innerdeutschen Strecken und auf den Strecken ins benachbarte europäische Ausland ist? Haben Sie das untersucht? Wie realistisch ist das? Wann kann es umgesetzt werden? Meine Frage ist eine Aufforderung, mehr wirtschaftliche Dynamik zu entwickeln und höhere Kapazitätsverlagerungen anzustreben.

Diese Frage geht auch an den Flughafen Hahn. Nach offiziellen Mitteilungen sagt Hahn, sie könnten in der Nacht 30.000 Flugbewegungen von Frankfurt übernehmen. Ist es richtig, dass es Pläne gibt, in einer Perspektive bis 2010 oder 2015 auch tagsüber im Bereich der Charterflüge 70.000 oder 80.000 Flugbewegungen von Frankfurt übernehmen zu können und so auch am Standort Hahn Dynamik zu entwickeln?

Wenn man beide Potenziale Bahn und Hahn addiert, kommt man dazu, dass von den 660.000 Bewegungen, die Frankfurt als Ziel hat, 100.000 oder 150.000 sinnvoll verlagert werden können. Damit kann die Hub-Funktion in Frankfurt mit all den wirtschaftlichen Potenzialen weiter aufrechterhalten werden, ohne dass es zu einer Ausweitung des Bahnsystems kommen muss.

Die Flugsicherung hat gerade zugegeben, dass schon 101 Flugbewegungen pro Stunde abgewickelt worden sind. Also auch hier gibt es noch weitere Kapazitäten.

Was kann gemacht werden, damit auf dem bestehenden Bahnsystem alles abgewickelt werden kann und gleichzeitig die Verlagerungspotenziale voll ausgenutzt werden?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Müller. – Herr Helfer ist angesprochen worden.

Herr **Andreas Helfer:** Herr Müller, wir sind zu einer dynamischen Entwicklung nicht nur bereit, sondern wir praktizieren diese. Wir hatten im letzten Jahr über 100 % Wachstum. In diesem Jahr sind es 160 %. Wir werden im nächsten Jahr 50 % Wachstum haben. Dann geht es natürlich ein bisschen herunter. Wir denken, dass wir in fünf Jahren immer noch 20 % Wachstum erreichen. Mehr Dynamik verträgt ein Flughafen nicht. Er muss gebaut werden. Es muss Personal aufgebaut werden. Es müssen Strukturen geschaffen werden. Ein schnelleres Wachstum ist nicht möglich.

Dies bedeutet – das hatte ich in meinem Statement ja angeführt –: Wir werden uns bei diesen Wachstumsraten vielleicht in einer Größenordung von 200.000 Passagieren im Jahr entwickeln. Ich will Ihnen keine Zahl nennen, was das im Jahr 2020 bedeutet. Natürlich wird das Wachstum dann weitergehen. Aber auch die Nachfrage in Frankfurt wird natürlich entsprechend weiter gewachsen sein.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Helfer. – Dr. Göbertshahn hat das Wort.

Herr **Herbert Senze:** Mein Name ist Herbert Senze. Ich vertrete Herrn Göbertshahn, der einen anderen wichtigen Termin hat und deswegen schon gehen musste.

Die Frage lautete: Können mehr Slots verlagert werden? Ich glaube, die Aussage hatte Herr Dr. Schubert heute Morgen schon getroffen. Er hat auch die Bedingungen genannt, unter denen Verlagerungen vom Flugzeug auf die Schiene vorgenommen werden können. Hier entscheidet der Markt. Hier entscheiden die Anforderungen der Reisenden. Ich denke, den Ausführungen von Dr. Schubert ist nichts hinzuzufügen.

Ich möchte die Fragen der SPD-Fraktion in meinen Beitrag einbeziehen. Es ist gefragt worden, ob schon einmal untersucht worden ist, ob der Postverkehr nach Hahn verlagerbar ist. Solche Untersuchungen haben bisher nicht stattgefunden. Dabei muss man aber auch berücksichtigen, dass die Strecke zwischen Bad Kreuznach und Morbach – an dieser Strecke liegt der Flughafen Hahn – topographisch sehr schwierig ist und keine Geschwindigkeiten üblicher Bahnstrecken möglich macht. Es gibt außerdem sehr viele Bahnübergänge, die gesichert werden müssen. Insofern sind die Reisezeiten nach Hahn bzw. auf der Hunsrück-Bahn sehr schwierig.

Es ist ferner gefragt worden: Wie entwickeln sich die Fahrzeiten nach Norden Richtung Fulda? Wie Sie wissen, haben wir erste Überlegungen angestellt, die so genannte Mottgers-Spange zu bauen. Es sind verschiedene Varianten im Gespräch, die vor Ort schon vorgestellt worden sind. Wir befinden uns aber erst in den ersten Überlegungen, sodass ich Ihnen noch keine Fahrzeitverkürzungen nennen kann.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich darf mich bei Ihnen bedanken. – Frau Hammann, Sie haben das Wort.

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe eine Frage an Herrn Senze. Herr Göbertshahn hatte vorhin angegeben, dass es zwischen Frankfurt und Hahn keine funktionsfähige Bahnverbindung gibt. Da wir aber alle gehört haben, dass es eine Verlagerung von Flugbewegungen von Frankfurt nach Hahn geben kann, interessiert mich schon, wie weit es da möglicherweise Planungen gibt, um diese Funktionsfähigkeit der Strecke zu erhöhen. Gab es möglicherweise auch schon

Gespräche mit der FAG in dieser Richtung? Ich bitte um eine Stellungnahme dazu.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Frau Hammann. – Bitte schön.

Herr **Herbert Senze:** Es gibt derzeit keine Verbindung im Personenverkehr. Hinter Bad Kreuznach ist auf dieser Strecke im Personenverkehr kein Zug unterwegs. Das ist vor vielen Jahren eingestellt worden. Es ist im Moment auch von den dortigen Gebietskörperschaften nicht daran gedacht, den Personenverkehr zu aktivieren.

Im Güterverkehr wird die Strecke noch betrieben – allerdings nicht von uns. In unserem Auftrag fährt eine private Bahngesellschaft diese Strecke. Das Aufkommen hält sich in Grenzen. In diesem Gebiet ist auch nicht sehr viel Industrie vorhanden, sodass Sie nicht mit einer größeren Verlagerung oder Zunahme des Verkehrs dort rechnen können.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank. – Herr Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte nachfragen: Können Sie erklären, warum sich das Wirtschaftsunternehmen DB AG nicht bemüht, Akquisition zu betreiben, und parallel dazu einen Plan ausarbeitet, diese Strecke zu ertüchtigen, da für diese Verbindung offensichtlich – wie Sie ja hier merken – ein erheblicher Bedarf bestehen könnte und immerhin sechsstellige Passagierzahlen zu erwarten sind, wenn es besser funktioniert? Oder können Sie uns die freudige Botschaft mitteilen, dass Sie in den Planungen schon ziemlich weit vorangekommen sind, und sagen, wann darüber entschieden wird?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Wir wollen mal sehen, wie weit die freudige Botschaft ist.

Herr **Herbert Senze:** Ich kann Ihnen keine freudige Botschaft überbringen. Wie Sie wissen, ist der Transrapid in der Diskussion. Die Prüfungen sind im Gange. Sie werden mit dem konventionellen Verkehr auf der Schiene nicht die Reisezeiten von 35 oder 45 Minuten erreichen, die vorhin genannt worden sind. Insofern muss man die Untersuchungen abwarten, die zum Transrapid derzeit durchgeführt werden. Erste Ergebnisse sollen gegen Ende des Jahres vorliegen.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Danke. – Die GRÜNEN haben noch knapp drei Minuten. Herr Müller.

Abg. **Alexander Müller** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich werde die Frage kurz fassen. Sie geht an den Vertreter der Bahn. Sie sagen, der Markt werde das regeln. Was wird die Bahn machen, um den Markt, der aus Angebot und Nachfrage besteht, auf der Angebotsseite zu verstärken? Es geht mir wirklich nicht in den Kopf,

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

dass ein wachsender Verkehrsmarkt von der Bahn nicht so bedient wird, dass Sie höhere Wachstumsraten haben als andere. Was wird gemacht im Bereich Kofferübernahme am Bahnhof und Einchecken am Flughafen? Was machen Sie zur Verbesserung der Verbindung nach Hahn? Wie wollen Sie Ihren Wettbewerbsvorteil verstärken, den Sie als umweltfreundliches Verkehrsmittel haben? Ich bin ein Freund der Bahn, aber die Bahn muss auch etwas tun, damit diese Freundschaft dauerhaft erhalten bleibt.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Bitte.

Herr **Herbert Senze:** Herr Dr. Göbertshahn hat vorgetragen, was wir alles in Verbindung mit der Lufthansa machen. Dies ist ein Pilotprojekt. Das ist auch deutlich geworden. Um am Markt erfolgreich zu sein, müssen Sie die entsprechenden Reisezeiten bieten. Herr Dr. Schubert hat in der Darstellung seiner Untersuchungen sehr deutlich gemacht, was alles dazu gehört, um überhaupt zu Verlagerungen zu kommen. Die Reisezeiten sind entscheidend.

Herr Dr. Schubert, vielleicht wollen Sie dazu etwas ergänzen?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Noch übergebe ich das Wort. – Herr Dr. Schubert, wenn Sie zur Aufklärung beitragen können, übergebe ich Ihnen das Wort.

Herr **Dr. Markus Schubert:** In den Prognosenetzen, mit denen gerechnet wurde – in den Szenarien –, aber vor allen Dingen in den Planungsnetzen der DB ist eine Verbindung zwischen dem Flughafen Frankfurt und allen wichtigen deutschen und teilweise westeuropäischen Ballungszentren gewährleistet. Das heißt, die Bahn verbindet den Flughafen Frankfurt direkt mit Berlin, Hamburg, München oder Zürich – im Hochgeschwindigkeitsverkehr mit Hochgeschwindigkeitszügen. Die Angebotsvoraussetzungen sind von der Infrastruktur her vorhanden. Das Angebot ist da. Aber dieses Angebot muss auch entsprechend angenommen werden. Dazu reichen die Reisezeiten, die aufgrund des Infrastrukturausbaus angeboten werden können, eben nur in begrenztem Maße aus.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Dr. Schubert. – Die Zeit ist abgelaufen.

Ich rufe für die F.D.P.-Fraktion Herrn Denzin auf. Bitte schön.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ein Skandal ist das! Es werden Fragen beantwortet, die wir nicht stellen! Wo gibt es denn so etwas?)

– Warten Sie ab. Wir sind ja noch nicht fertig. Bis jetzt war es ein ganz ruhiger Tag. – Herr Denzin, bitte.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Meine erste Frage richtet sich an Herrn Gebauer. Herr Gebauer, wenn ich Ihre Antwort vorhin richtig verstanden habe, dann waren das einmal die Optimierungspotenziale aus Verfahrensoptimierungen mit zwei bis vier zusätzlichen Landemöglichkeiten in der Stunde. Dann haben Sie vorgetragen, die einzusetzen. Wenn aber die Kapazität Süd dazukommt, wollen Sie von diesen Möglichkeiten wieder abweichen? Habe ich Sie richtig verstanden? Wenn ich das überschlage, sind das durchschnittlich etwa 30 zusätzliche Landemöglichkeiten pro Tag. Das sind 11.000 im Jahr. Das wäre ja auch etwa die Differenz zwischen der Nachuntersuchung Südbahn und den Anforderungen.

In der Diskussion wird immer behauptet – die Frage richtet sich an die FAG und die DFS –, die Engpässe am Frankfurter Flughafen lägen gar nicht in erster Linie im Start- und Landebahnsystem, sondern es mangele an der Bodenabfertigung, und es liege an den Engpässen in der Luft. Dazu wünsche ich mir eine Stellungnahme.

Ich habe auch eine Frage an Herrn Weinert von der Lufthansa. Diese Frage kann ebenfalls von der FAG beantwortet werden. Herr Weinert, welche Erfahrungen liegen der Lufthansa zur Kooperation mit anderen Verkehrsträgern vor? Man wird ja immer wieder auf Übergangsprobleme angesprochen.

An die Bahn: Wie sieht es mit der Gepäckabfertigung aus? Wie weit sind da die Lösungen? Wie sind die Perspektiven? Wie werden die Übergänge aussehen? Auch das sind ja fast Alltagsbeschwerden.

Im Übrigen: Im Gegensatz zu den GRÜNEN war ich erstaunt darüber, dass Sie von freien Kapazitäten im Güterverkehr gesprochen haben. Ich sehe in der Verkehrsdiskussion leider immer wieder Verkehrsengpässe bei der Bahn, zusätzlichen Güterverkehr aufzunehmen, was uns auch an anderer Stelle entlasten könnte. Vielleicht können Sie dazu etwas sagen?

Herr Fongern hat die Atlanta-Linie angesprochen. Herr Fongern, Sie haben sie einmal aus Kapazitätsgründen angesprochen. Meine Frage betrifft die Kapazitätssicherung über das Jahr 2015 hinaus – oder die bessere Variante der geprüften Varianten für den Kapazitätseckwert 120.000. Mich interessiert die Zielplanung 2015.

Für die Straße wird immer behauptet, dass zusätzliche Straßenkapazitäten zusätzlichen Verkehr anziehen. Gilt das nach Ihrer Erfahrung für den Luftverkehr auch? Sehen Sie – wenn man diesen Ausbau so vornehmen würde, wie Sie ihn vorgeschlagen haben – die Gefahr, dass die 120.000 nicht nur schneller als prognostiziert erreicht, sondern auch deutlich überschritten werden und Frankfurt noch mehr Verkehr anzieht?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Denzin. – Herr Gebauer war angesprochen.

Herr **Peter Gebauer:** Zwei Fragen betrafen, glaube ich, die Flugsicherung. In den Szenarien stellen wir am Flughafen die Möglichkeit bereit, zwei Bahnen unabhängig voneinander anzufliegen. Dies bietet uns nicht nur in der Theorie, sondern auch in der Praxis die höchste Kapazität, die ich bei zwei parallelen Bahnen erreichen kann. Mit HALS wollen wir uns aufgrund der Tatsache, dass diese beiden Bahnen so extrem nah beieinander liegen, durch reduzierten Staffelungsabstand langsam in Richtung der Kapazität einer zweiten, dann aber unabhängigen Bahn bewegen.

Wenn Sie jetzt – das ist auch in einigen Szenarien möglich – hinterlegen, Sie hätten eine dritte Parallele, dann könnte man natürlich rein theoretisch überlegen, man hat dann eine unabhängige zusätzlich, man hat dazu eine andere unabhängige im heutigen Parallelbahnsystem. Man könnte dann auf der zweiten heutigen Parallelen auch noch mit HALS zusätzlich landen.

Dieses haben wir in einer hausinternen Simulation einmal rein von der Kapazität her überprüft. Aufgrund vieler Zusammenhänge, die etwas mit der Abhängigkeit untereinander zu tun haben, ist das Ergebnis in der Kapazität deutlich geringer, als wenn Sie nur die beiden Landebahnen – dann allerdings komplett unabhängig voneinander – nutzen.

Ich komme zum Thema Anteile an Verspätungen. Die Verspätungen sind im Moment an und für sich dadurch begründet, dass in einem bestimmten Zeitraum X im Bereich dieser limitierten Landerate wesentlich mehr Luftfahrzeuge den Flughafen anfliegen wollen, als eigentlich möglich ist. Wir wissen aus Messungen, dass, obwohl eigentlich aufgrund der Vergabe von Slot-Zeiten nur 43 Luftfahrzeuge kommen können, durch weltweite Verschiebungen von Start- und Landezeiten, die sehr wohl auch durch luftraumbezogene Steuerungsmaßnahmen im Ausland erfolgen können, bis zu 65 Luftfahrzeuge in einer Stunde Frankfurt anfliegen wollen. Die befinden sich dann auch tatsächlich im Umkreis von ca. 200 NM um den Flughafen. Da wir diese Kapazität am Flughafen nicht bereithalten können, entsteht gerade in dieser Situation heute teilweise immenses Delay.

Wenn wir – das haben wir in Vereinbarungen auch mit unseren Partnern ab Jahresanfang 2000 so gemacht – den Delay, der am Flughafen entsteht, den Delay-Quellen zuweisen, dann kommen wir gemeinsam zu dem Ergebnis, dass z. B. im Januar 2000 – das habe ich zufällig bei mir – vom gesamten Delay 15,6 % reiner Airport-Kapazität zuzuweisen waren, d. h. tatsächlich rein dem Bahnsystem. 20,4 % waren dem Wetter zuzuweisen. Das verschlechtert sich in Verbindung mit dem Bahnsystem natürlich auch. Bei schlechtem Wetter wird die Situation deutlich schwieriger. Es waren 0,8 % technische Ausfälle, und es waren insgesamt 1,7 %, die etwas mit Flugsicherung, Steuerung und Verfahren zu tun haben. Die Anteile sind aufgrund des sehr komplexen Bahnsystems sehr deutlich spürbar.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank. – Herr Weinert ist angesprochen worden.

Herr **Wolfgang Weinert:** Gefragt war nach den Erfahrungen mit der Kooperation mit anderen Verkehrsträgern. Die Deutsche Bahn AG ist bisher der wichtigste Verkehrsträger, mit dem wir kooperieren. Wenn ich mich in der Welt umschaue, kenne ich eigentlich keinen Fall, in dem die Zusammenarbeit zwischen einer nationalen Bahngesellschaft und einer Luftfahrtgesellschaft weiter vorangekommen ist, als das in Deutschland der Fall ist.

Es gibt in Frankreich den berühmten TGV, der die Fahrzeit zwischen Paris und Lyon – das ist immerhin eine Entfernung wie Frankfurt – Hamburg – auf zwei Stunden gedrückt hat. Gleichwohl finden zwischen beiden Städten bis zum heutigen Tag täglich auch 20 Inlandsflüge statt. Die Gründe habe ich eben versucht zu erläutern: Die Gesamtreisezeit Lyon – Paris – Los Angeles soll minimiert werden.

Der Pilotversuch auf der Strecke Flughafen Frankfurt – Hauptbahnhof Stuttgart, den wir mit der Deutschen Bahn ab März 2001 vorhaben, ist in der Welt bisher auch noch einzig. Es gibt niemanden, der weiter vorangekommen ist.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich darf Ihnen danken. – Herr Denzin hat eine Frage.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Ich habe auch eine Frage zur Kooperation. In der Diskussion wird immer wieder darauf hingewiesen, dass es vielleicht sinnvoller sei, mehrere Hubs an deutschen Flughäfen zu haben und zwischen den Flughäfen zu kooperieren. Das ist die eine Frage.

Perspektivisch wird auch diskutiert, ob die Hubs überhaupt in Zukunft noch eine Funktion haben oder ob man nicht vom Drehkreuz weggeht zu den Direktflügen – also Ziel- und Quellverkehre. Wie sehen Sie das aus der Perspektive der Lufthansa? Wie sehen die Lufthansa-Planungen für die Zukunft aus?

Wie sieht es mit dem Maschinenmix der Zukunft aus? Auch dazu gibt es sehr widersprüchliche Annahmen. Eine Aussage geht hin zum größeren Fluggerät. Mehr und mehr höre ich aber auch, dass es umgekehrt laufen wird. Direktflüge sollen demnach in Zukunft mehr mit mittleren Maschinen durchgeführt werden – von verschiedenen Flughäfen direkt zu verschiedenen Zielen.

Herr **Wolfgang Weinert:** Unser Kooperationspartner in den Vereinigten Staaten, United Airlines, betreibt über die Fläche des Landes gesehen im Moment vier Hubs: Washington, Chicago, Denver und San Francisco. Diese vier verteilen sich über eine laterale Ausdehnung von 4.000 km.

In Deutschland machen wir im Moment eine Operation mit zwei Hubs. Die Entfernung zwischen Frankfurt und München beträgt Luftlinie gerade einmal an die 300 km. Eine Steigerung mit einem weiteren Hub – Hamburg, Berlin oder was immer man sich einfallen lassen kann – wird sich schlicht nicht rechnen. Da ist nichts in Planung. Das ist auch keine Alternative zu unserem Petitum zur Kapazitätserweiterung des Flughafens Frankfurt.

Sie hatten gefragt: Gibt es nicht einen Trend vom Hub weg? Diesen Trend gibt es eigentlich nicht. Immer, wenn es sich wirtschaftlich rechnet, werden aber neue Non-Stop-Flüge zwischen zwei Städten eingeführt. Irgendwann wird es wahrscheinlich auch zweimal am Tag einen Non-Stop-Flug von Hamburg nach Bologna geben.

Was es nie geben wird – zumindest nicht zu unser aller Lebzeiten –, ist ein täglicher Flug von Bologna nach New York. Wer von Bologna nach New York reisen will, muss in einen Hub fliegen. Dafür sind wieder kleine Flugzeuge erforderlich und insgesamt Flugplanstrukturen, die dem entsprechen, was wir heute einen Hub nennen.

Zum Flottenmix: Ich will mich jetzt nicht auf Einzelheiten festlegen lassen. Aus meiner Antwort zur zweiten Frage ergibt sich aber, dass es hier und da immer auch einen Bedarf für größere Flugzeuge geben wird. Märkte wachsen in neue Dimensionen hinein. Andererseits gibt es immer auch neue Marktchancen für kleinere Flugzeuge, weil es Verbindungen geben wird, auf denen erstmals Luftverkehr stattfinden wird. Im Großen und Ganzen wird sich das in einem überschaubaren Zeitraum mehr oder weniger in einer Balance halten.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Weinert. – Ich darf Herrn Senze das Wort erteilen.

Herr **Herbert Senze:** Ihre Frage zu dem Pilotprojekt zielte darauf ab, wie das im Einzelnen abgewickelt wird. Herr Dr. Göbertshahn hat einen groben Abriss gegeben. Ich ergänze das um die zoll- und

sicherheitsrelevanten Anforderungen, die in diesem Zusammenhang eine Rolle spielen.

Da wird das Angebot wie folgt gestaltet: Das Gepäck wird grundsätzlich gleichzeitig mit dem Passagier am Endziel ankommen. Außerdem wird der Passagier sein Gepäck nicht in Frankfurt Flughafen, sondern erst an seinem Zielort entgegennehmen. Das Gepäckhandling in den Bahnhöfen wird durch sicherheitsgeprüftes Personal erfolgen. Das Gepäck selbst wird in verschließbaren Containern untergebracht und während der gesamten Transportkette manipulations- und diebstahlsicher aufbewahrt. Es bekommt eine Verplombung.

Innerhalb des Flughafens gelten die standardisierten Transport-, Sicherheits- und Abfertigungsverfahren von FAG und Lufthansa – einschließlich der Scannung, bevor die Koffer in das Gepäcksystem der FAG gelangen. Der Durchleuchtung und Öffnung des Gepäcks in ihrer Abwesenheit stimmen die Passagiere bereits beim Check-In schriftlich zu.

Es gilt in Deutschland das im Luftverkehr allgemein übliche Zollverfahren, nach dem die Zollkontrolle für aufgegebenes Gepäck am Ziel des Gastes stattfindet. Die Zollabfertigung findet demnach für Incoming-Gepäck am Ankunftsbahnhof und für Outgoing-Gepäck am Zielflughafen statt.

Im Flughafen-Bahnhof wird extra ein so genannter Fly-Gepäck-Raum gebaut, der direkt an die Gepäckförderanlage des Flughafens angeschlossen ist, sodass die entsprechenden Umstiegszeiten gewahrt werden können.

Hinsichtlich Ihrer Frage zum Güterverkehr kann ich nur sagen: Wir sind im Güterverkehr aufnahmefähig – jede Menge. Ich erinnere nur daran, dass wir in den Siebzigerjahren bereits fast 350 Millionen t transportiert haben. Wir liegen heute bei 300 Millionen t. Das war damals bei den fast 350 Millionen t die Bundesbahn alleine. Inzwischen ist die Reichsbahn dazugekommen. Daraus können Sie entnehmen, dass genügend Kapazitäten vorhanden sind.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Senze. – Die Zeit der F.D.P.-Fraktion ist auch abgelaufen.

Wir liegen sehr gut in der Zeit. Da ich nicht im Raum stehen lassen möchte, dass Fragen aus zeitlichen Gründen nicht beantwortet werden – ich spreche insbesondere Herrn Kaufmann an –, will ich die Fraktionen fragen, ob etwas unbeantwortet geblieben ist. Dann können Sie die Frage noch einmal stellen. Ich will Ihnen diese Chance geben. Gibt es Wortmeldungen? – Das ist nicht der Fall. Dann beende ich die Fragerunde zur Optimierung des bestehenden Systems.

15. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Protokoll

Anhörung zum Frankfurter Flughafen

1. Tag, 10. Mai 2000 Teil 2

Themen:

Gesundheit/Ökologie, Auswirkungen des Flugbetriebs auf den Menschen S. 55

Sachverständige zu den Unterthemen:

Fluglärm

Dr.-Ing. Christian Maschke, Robert-Koch-Institut, Berlin
Joachim Hans Beckers, Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V., Bereich Lärm und Technik
Dr. Joachim Kastka, Institut für Arbeit- und Sozialmedizin, Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf
Dr. Ullrich Isermann, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.

Toxikologische und umweltmedizinische Betrachtung von Luftschadstoffen

Dr. Irene Tesseraux
Prof. Dr. med. Thomas Eikmann, Landesärztekammer

Auswirkungen auf den Wald und seine Funktion

Ulrich Köster, Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich rufe den nächsten Komplex auf:

Gesundheit/Ökologie – Auswirkungen des Flugbetriebs auf den Menschen

Zunächst möchte ich Sie über etwas informieren. Im Programmablauf, der Ihnen vorliegt, ist Herr Prof. Dr. med. Thomas Eikmann von der Landesärztekammer zum Thema Fluglärm eingetragen. Richtig ist jedoch, dass er zum nächsten Themenkomplex sprechen wird.

Ich rufe jetzt Herrn Dr. Christian Maschke vom Robert-Koch-Institut Berlin auf.

Herr **Dr. Christian Maschke:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich bedanke mich für die Einladung. Ich möchte einige Ausführungen zum Thema Gesundheitsbeeinträchtigung durch Lärm machen.

Wenn wir über den Begriff Gesundheit reden, müssen wir uns klar darüber sein, was darunter zu verstehen ist. Die Begriffe Gesundheit und Krankheit müssen wir voneinander abgrenzen. In der Zwischenzeit ist es allgemein üblich, davon auszugehen, dass Gesundheit und Krankheit keine gegensätzlichen Begriffe sind. Gesundheit geht nicht schlagartig in Krankheit über. Es gibt vielmehr einen Übergangsbereich, wie Sie auf der Folie erkennen können.

(Anlage 13)

Man muss einfach sehen, dass es Übergangsbereiche von der Gesundheit zur Krankheit und umgekehrt gibt.

Es ist davon auszugehen, dass nicht nur der klassische klinische Befund eine Gesundheitsbeeinträchtigung anzeigt. Auch regulative Störungen – sowohl physiologischer als auch psychologischer Art – sind als Beginn einer Krankheit zu bewerten und damit auch im Hinblick auf die Wirkung von Lärm zu untersuchen.

Als Nächstes lege ich Ihnen eine Folie auf, die vielleicht im ersten Moment sehr unverständlich wirkt.

(Anlage 14)

Ich möchte Ihnen aber erklären, was der Lärm eigentlich bewirkt. Eingezeichnet ist eine Wirkung auf unser Ohr, insbesondere auf das Innenohr. Es ist allgemein anerkannt, dass Lärm Hörverluste hervorrufen kann. Diese Hörverluste können entweder durch eine dauerhafte Belastung oder durch einzelne sehr starke Schallereignisse hervorgerufen werden.

Weniger bekannt ist, dass auf dem Weg vom Innenohr zur so genannten Hörrinde – dort entsteht unser Hörereignis – noch viele Verarbeitungsstationen existieren und Wechselwirkungen mit anderen Systemen. So ist in diesem Bereich eine Wechselwirkung mit der so genannten Formatio Retikularis zu verzeichnen. Dieses Neuronengeflecht steuert unseren Aktivitätsrhythmus, insbesondere unseren Schlaf-Wach-Rhythmus.

Etwas höher im Bereich des Kniekörpers haben wir Abzweigungen zum Hypothalamus. Das ist eigentlich unser Steuersystem für hormonelle und vegetative Reaktionen.

Sie sehen, womit wir uns im Zusammenhang mit Lärm beschäftigen müssen. Wir müssen die Frage stellen: Werden durch Lärm Hörschäden im Innenohr hervorgerufen? Ich kann schon sagen: Das passiert durch Verkehrslärm, also auch durch zivilen Fluglärm, im Allgemeinen nur auf dem Gelände des Flughafens selber.

Die zweite sich daran anschließende Frage betrifft Aktivitätsänderungen. Das führt insbesondere nachts zu unerwünschter Aktivierung und damit zu Schlafstörungen. Demzufolge müssen wir uns auch mit dem Kapitel Schlafstörungen und nächtlicher Lärm auseinander setzen.

Den dritten Bereich hatte ich genannt. Das ist die Aktivierung hormonell-vegetativer Reaktionen. Wir müssen uns also auch damit auseinander setzen.

Außerdem haben wir das Hörereignis. Wenn uns das bewusst wird, haben wir eine Vielzahl von kognitiven Bewertungen in die Richtung Belästigung durch Lärm, die an dieser Stelle eben entscheidend greift.

Wir sind gezwungen, uns mit diesen vier Ebenen auseinander zu setzen. Eine dieser Ebenen habe ich eben schon ganz kurz angesprochen. Wir können sie auslassen, weil sie im Bereich ziviler Fluglärm nicht weiter greift.

Diese Ausführungen zeigen noch nicht: Nicht jede Reaktion, die durch Lärm hervorgerufen wird, ist als Beeinträchtigung der Gesundheit anzusehen. Das wissen wir selbst. Wenn ich hier oben spreche, habe ich mit Sicherheit einen leicht erhöhten Stresshormonspiegel, der mich befähigt, diesen Vortrag konzentriert zu Ende zu führen. Wir unterscheiden deshalb deutlich zwischen so genanntem Eustress und Disstress.

(Anlage 15)

Eustress ist in der Umwelt dadurch gekennzeichnet, dass die gestellte Aufgabe bewältigt werden kann. Nach der Bewältigung tritt praktisch wieder eine Ruhephase ein. So eine Situation ist grundsätzlich als positiv zu bezeichnen und wird im Organismus

dadurch beantwortet, dass wir in der Phase der Aufgabenbewältigung einen Energieverbrauch haben und danach wieder eine Energieauffrischung.

Disstress ist dadurch gekennzeichnet, dass das Individuum nicht in der Lage ist, die ihm gestellte Aufgabe zu bewältigen. Deshalb kommt es zu einer Situation, die zu einer Erschöpfung, zu einer Dysregulation und damit letztendlich zu einer Krankheit führen kann. Dies passiert entweder, wenn der Stressor, der nicht bewältigt werden kann, über lange Zeit anhält – diese Situation haben wir bei Verkehrslärm – oder wenn ein einzelnes Ereignis zwar nur kurz andauert, aber immer wieder auftritt. Das sind die beiden Mechanismen.

Ich sage Ihnen das so ausführlich, weil sich daraus ableitet, dass wir beim Disstress, bei dem wir mit Gesundheitsbeeinträchtigungen rechnen müssen, immer mit zwei Kriterien arbeiten müssen. Ein Kriterium beinhaltet die Dauerbelastung, die auf den Organismus einwirkt. Das andere Kriterium betrifft eine kurzfristige Übersteuerung, eine so genannte Fehlregulation. Wir haben ein Maß für die Gesamtbelastung. Das ist in den meisten Fällen der so genannte Dauerschallpegel L_{eq}. Dann haben wir ein Maß für Fehlregulationen, Übersteuerungen. Das ist in der Regel bis heute der Maximalpegel, kann aber durchaus ein anderes Maximalpegelkriterium sein.

Nach den theoretischen Überlegungen möchte ich zu einigen konkreteren Aussagen kommen.

(Anlage 16)

Aufgezeichnet sind die vegetativ-hormonellen Reaktionen, die durch Lärm auftreten können. Sie sehen Hormonveränderungen. In dem Bereich habe ich relativ viel gearbeitet. Sie sehen aber auch Vasokonstriktionen als vegetative Reaktionen. Die sind z. B. sehr eng mit dem Namen Jansen verbunden. Diese Reaktionen treten beim wachen Menschen in der Regel – immer wieder die zwei Bedingungen genannt – auf, wenn der äquivalente Dauerschallpegel etwa 65 dB(A) überschreitet – jedenfalls ist es dann nicht mehr auszuschließen – oder wenn der Maximalwert deutlich über 90 dB(A) liegt.

Beim schlafenden Menschen sieht die Situation deutlich anders aus. Ich habe Ihnen – ohne in der Kürze der Zeit alles erklären zu können – zwei Schlafprofile aufgelegt.

(Anlage 17)

Das ist einmal ein in Ruhe schlafender gesunder junger Mensch und dann der gleiche Mensch schlafend bei Fluglärm. Sie sehen, dass der zyklische Ablauf eines ungestörten Schlafs bei einer solchen Lärmsituation nicht mehr gegeben ist. Trotzdem kann sich diese Person am nächsten Morgen nicht daran erinnern, aufgewacht zu sein. Diese Beeinträchtigung des Schlafes führt zu Leistungseinbußen und kann langfristig zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen. Deshalb ist es mir ein besonderes Anliegen, darauf hinzuweisen, dass die Störung eines Schlafes und die Gefährdung durch Lärm nicht allein durch ein Vermeiden von Aufwachreaktionen zu beseitigen sind. Der ungestörte Schlaf muss geschützt werden.

Bei welchen Werten ist das etwa der Fall? – Wir wissen, dass ungestörter Schlaf etwa bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 32 dB(A) in der Nacht gewährleistet ist. Eine Übersteuerung ist zu vermeiden, wenn der Maximalpegel kleiner als 55 dB(A) ist. Wir schlagen in aller Regel 52 dB(A) maximale Begrenzung nachts vor.

Kommen wir zur nächsten Kategorie, der Belästigung, der kognitive Bewertung des Lärms, nachdem wir ihn als Hörereignis wahrgenommen haben. Das ist schon mehrfach angesprochen worden.

(Anlage 18)

Im oberen Teil ist die Besonderheit des Fluglärms aufgezeichnet. Sie sehen bei Verkehrslärm einen deutlichen Unterschied je nachdem, ob Sie sich vor dem Haus oder hinter dem Haus befinden. Sie haben die Möglichkeit, individuelle Maßnahmen zu ergreifen. Sie können das Schlafzimmer beispielsweise nach hinten verlegen.

Beim Fluglärm sieht es anders aus. Fluglärm kommt von oben. Sie haben kaum individuelle Möglichkeiten, sich dagegen zu schützen. Das macht die Besonderheit aus. Deshalb entsteht sehr viel Ärger.

Wenn wir in epidemiologischen Untersuchungen die Belästigung bestimmen – so genannte erhebliche Belästigung bei 25 % stark Belästigten –, kommen wir zu einem äquivalenten Dauerschallpegel von etwa 60 dB(A) und zu Maximalpegeln von 83 dB(A).

Das, was ich Ihnen bisher dargestellt habe, ist aber nicht über den ganzen Tag gleich. Die Empfindlichkeit des Menschen ist zu verschiedenen Zeiten unterschiedlich. Das wissen Sie vielleicht selbst. Insbesondere, wenn wir den Tag und die Nacht unterscheiden, ist das positiv. Die Abendstunden sind in diesem Bereich nicht entsprechend den physiologischen und soziologischen Gegebenheiten des menschlichen Daseins angepasst.

In meiner Stellungnahme ist eine Tabelle enthalten, in der aus umfangreicher Literatur Zumutbarkeitsgrenzen bezüglich des äquivalenten Dauerschallpegels und des Maximalpegels dargestellt sind. Das betrifft die vier Kategorien, die wir besprochen haben: Hörminderung, vegetativ-hormonelle Beanspruchung, Belästigung und Schlafstörungen.

(Anlage 19)

Es liegt mir am Herzen, darauf hinzuweisen, dass bei einer lärmmedizinischen Bewertung die Gesamtbelastung für den Organismus im Vordergrund stehen muss und nicht nur die quellenspezifische. Bei den vegetativ-hormonellen Reaktionen schlagen wir vor, eine energetische Addition vorzunehmen.

Das geht bei der Belästigung nicht. Bei der Belästigung gibt es grundsätzlich zwei unterschiedliche Annahmen. Einmal wird angenommen, dass die Belästigung bei nur einer Lärmquelle größer ist, da sich das Geräusch deutlich vom Hintergrund abhebt. Außerdem wird angenommen, dass die Belästigung noch größer wird, weil ja schon eine zusätzliche Belastung vorhanden ist. Zu beidem finden sich in der Literatur – in den Untersuchungen – Beispiele.

Wir haben dazu Modellrechnungen durchgeführt und können zeigen, dass dies tatsächlich kein Widerspruch ist. Aus unserer Sicht ist sogar deutlich zu erkennen, dass es ein Minimum der Belästigung gibt – je nachdem, in welchem Verhältnis Maximalpegel und äquivalenter Dauerschallpegel stehen.

Bei den Kombinationsbelastungen befinden wir uns noch in den Anfängen. Bei diesem Planungshorizont ist eine Bewertung der Kombinationsbelastungen durch Flug- und Straßenverkehr oder Bodengeräusche aber nicht zu umgehen.

Heute Morgen ist von der FAG ein Zehn-Punkte-Programm vorgestellt worden, das ich im Grundsatz begrüße. Leider sind keine konkreten Schutzziele genannt worden, die erreicht werden sollen. Und solange keine konkreten Schutzziele genannt werden, kann auch keine endgültige Stellungnahme dazu erfolgen, ob es sinnvoll ist oder nicht. Die Schutzziele müssen an den Betroffenen orientiert sein.

Sie finden die Zahlen, die ich genannt habe, größtenteils in dem Ergebnisband der Mediatoren. Mit den von den Mediatoren vorgegebenen Werten ist aus meiner Sicht eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch den Fluglärm vermieden. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die vorgeschlagenen Werte nach meiner Kenntnis bisher an keinem anderen Flughafen in Deutschland in dieser Weise verwirklicht wurden. – Ich danke Ihnen.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Ich bedanke mich. – Ich rufe Herrn Joachim Hans Beckers von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm auf. Er vertritt den Bereich Lärm und Technik.

Herr **Joachim Hans Beckers:** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm bewertet das Mediationsverfahren als außerordentlich hilfreich und auch erfolgreich, um alle wesentlichen Aspekte im Genehmigungsverfahren nach allen Richtungen zu behandeln und um zu vernünftigen Ergebnissen zu kommen. Es konnte allerdings bei dem ungeheuren Zeitdruck nicht ausbleiben, dass einige Teilergebnisse nicht ganz ausgereift sind und noch nachgebessert werden müssen.

Als Beispiel nenne ich die von den Wirkungsforschern unrichtig angesetzte Schalldifferenz von 15 dB zwischen Außen und Innen, die im Bericht noch aufgeführt wird, obwohl die Schallschutzexperten den allgemein richtigen Wert von 10 dB angegeben haben. Dieser wird dann im Bericht nur in einer Fußnote versteckt vorkommen.

Warum erwähne ich das? Es geht um 5 dB. Die Konsequenz ist, dass die Schutzzonen damit um das Dreifache falsch ausgerechnet werden. Es kommt nur ein Drittel von dem heraus, was eigentlich sein müsste.

Die Mediation insgesamt ergab jedenfalls einen guten Überblick über den Stand des Wissens zur Sache. Es wurde aber auch deutlich, dass der Schutz der Menschen in Deutschland weit hinter dem Erforderlichen zurück ist und dass hier unter anderem bei der Novellierung des Fluglärmgesetzes ein großer Nachholbedarf an wirksamen Schutzmaßnahmen besteht.

Inzwischen ist auch allgemein bekannt, dass die Bundesrepublik beim Umweltschutz im Luftverkehrsbereich zu den Schlusslichtern gehört. Die vom Fluglärm Betroffenen waren in der Vergangenheit immer in der Minderheit und hatten entsprechend zu wenig politischen Einfluss. Wenn man sich aber jetzt weltweit die Entwicklung ansieht, dann ist insbesondere bei Recherchen im Internet erkennbar, dass sich die Betroffenen inzwischen weltweit immer besser organisiert haben und sehr wirksame Allianzen mit Umweltschutz- und Naturschutzverbänden eingegangen sind.

Insbesondere die Klimaproblematik hat erfolgreiche Aktivitäten in Gang gebracht, die inzwischen auch deutliche Reaktionen in der Luftfahrtbranche zur Folge hatten. Spätestens seit dem IPPC-Bericht 1999 zur Klimalage ist diese Branche sogar erstmals bereit, mit den Betroffenen ernsthaft zu sprechen und auch wirklich zuzuhören. Das ist 40 Jahre lang nicht der Fall gewesen.

Inzwischen hat sogar die ICAO die Nichtregierungsorganisationen – die so genannten NGO – als Beobachter ihrer Veranstaltungen zugelassen. Neuerdings hat sie auch die neue europäische Green Skies Alliance, die im Februar in Frankfurt gegründet worden ist, beim Environmental Committee der ECAC, also der europäischen ICAO-Organisation, als Beobachter zugelassen. Auch die Bundesverei-

nigung gegen Fluglärm ist eng in diese internationalen Aktivitäten eingebunden.

So hat die Klimaproblematik Auswirkungen auf alle Menschen dieser Welt und damit auch Mehrheiten in der Politik für bessere Lösungen im Umweltschutz. Für uns und für den Ausbau in Frankfurt wird die Entwicklung in der Europäischen Union maßgeblich sein. Auch hier ist eine deutliche Bewegung erkennbar. Die Mitteilung der EU-Kommission vom 30. November 1999 kündigt bereits Umweltabgaben im Luftverkehr und erste Schritte zur Beschränkung des Luftverkehrs an besonders belasteten Flughäfen an. Außerdem sind die ersten Ergebnisse der Arbeiten an der neuen EU-Lärmrichtlinie bereits veröffentlicht worden. Endlich ist nun damit zu rechnen, dass ein wesentlich verbesserter Schutz für die Betroffenen in den Gesetzen festgeschrieben wird, weil auch die Bundesrepublik die EU-Maßnahmen in nationales Recht umsetzen muss. Das Ergebnis werden sinkende Flugbewegungszahlen oder wenigstens -zuwächse sein, die bei den Planungen noch nicht berücksichtigt wurden. Insofern ist auch das Mediationsverfahren von dieser Entwicklung beeinflusst oder wird noch beeinflusst werden.

In unserer schriftlichen Stellungnahme zur heutigen Anhörung habe ich nur sechs Punkte herausgegriffen: Fluglärmgesetzgebung; Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse, Dauerschallpegel oder andere Kenngrößen, unzulässige Vergleiche mit anderen Lärmarten, lokale Auswirkungen von Luftschadstoffen, globale Auswirkungen von Luftschadstoffen. Darauf kann ich nicht mehr im Einzelnen eingehen und muss auf die schriftlichen Unterlagen verweisen.

Bitte erlauben Sie mir aber an dieser Stelle noch einen Hinweis auf einen wichtigen Begriff, die Umweltkapazität.

Die Umweltkapazität wird für die Weiterentwicklung von Flughäfen entscheidend sein. Sie sehen, Umweltkapazität ist ein verkürzter Ausdruck für Umweltbelastungskapazität, die man der technischen Kapazität des Flughafens gegenüberstellen muss, und stellt die größte Menge der Umweltbelastung durch den Luftverkehr dar, die der Umgebung nach den Regeln unserer Gesellschaft gerade noch zumutbar ist. Das zur Definition.

Die Europäische Union hat diesen Begriff auch schon seit einiger Zeit aufgegriffen. Beispielsweise im Consultation Paper Air Transport and the Environment von 1998 ist der Begriff schon mit diesem Satz erwähnt.

Die Deutsche Flugsicherung hat bereits 1997 ein Seminar veranstaltet, in dem es um die Entwicklungsmöglichkeiten von Flughäfen ging. Von allen dort bearbeiteten Begriffen wurden zwei als Basisgrößen ausgewählt: die Umweltkapazität der Flughäfen und die Airline-Netzstruktur, ob Hub oder direkte Flughäfen. Sie sehen, die Umweltkapazität wird die entscheidende Größe für die Entwicklung von Flughäfen sein.

Wie sieht das praktisch aus? Es wird vorgeschlagen, die Umweltkapazität an der Erforderlichkeit für passiven Schallschutz zu bemessen und sich im Prinzip einfach an eine technische Regel zu hängen – man kann z. B. die VDI 2719, aber auch die DIN 4109 nehmen –, die sagt, was aus objektiven Gründen an Schallschutz erstellt werden muss. Dann ist einfach nur festzustellen, ob technischer Schallschutz an einem bestimmten Ort notwendig wird. Wenn ja, ist diese Kapazität überschritten. Dann gibt es nur noch zwei Möglichkeiten: Man reduziert entweder den Luftverkehr oder man bessert die Umweltkapazität auf. Das heißt, man verbessert den Schallschutz und bringt das Ganze wieder in die Waage. Details will ich hier nicht bringen; sie ergeben sich aus dem Schrifttum.

Die Umweltkapazität ist jedenfalls eine Größe, die auch mit unserer Rechtsordnung in Übereinstimmung ist. Die Betroffenen haben nämlich keinen Anspruch auf Unterlassung, aber sie haben nach unserer Rechtsordnung einen Anspruch auf Schutz. Wird es also unzumutbar laut, dann sind entsprechend die Schutzmaßnahmen zu vergrößern. Auch die Rechtsprechung hat sich immer stärker in diese Richtung bewegt, sodass es also sinnvoll ist, die Maßstäbe dafür auch praktisch zu verwenden. Man kann dann relativ einfach planen und von vornherein den notwendigen Aufwand klären. Die Dauer der Verfahren wird entsprechend kürzer. Dabei will ich es bewenden lassen. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herzlichen Dank. – Das Wort hat jetzt Herr Dr. Joachim Kastka vom Institut für Arbeits- und Sozialmedizin der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf.

Herr **Dr. Joachim Kastka:** Sehr verehrte Anwesende, meine Damen und Herren! Ich will Ihnen aus der Perspektive der Lärmwirkungsforschung in gekürzter Form einiges über die Ergebnisse vortragen, die wir im Zusammenhang mit dem Mediationsverfahren zum Erweiterungsproblem des Frankfurter Flughafens erarbeitet haben. Wesentliche Grundlage dabei waren Daten, die wir selbst am Flughafen Frankfurt erhoben haben und auf die ich kurz hinweisen will. Im Jahre 1998 haben wir 35 Stichproben in der Umgebung der Flugbahnen befragungsmäßig und messtechnisch erhoben. Das sind die Daten, die über die Wirkung von Lärm am Flughafen Frankfurt die Grundlage darstellen, auf die ich mich jetzt immer wieder beziehen will.

Ich habe drei Themen: Lärmbelästigung und Lärmbelastung; Vergleich der Belästigung durch Flug-

lärm in Zeitscheiben – im Wesentlichen Tag und Nacht –; L_{eq} und Einzelereignisparameter NAT 70.

Den NAT-Wert haben wir hier im Frankfurter Verfahren eingeführt, und er beschreibt die Überschreitung von L_{max}-Werten von Einzelereignissen. Es ist ein Häufigkeitsmaß, das die Menge qualifizierter Flugereignisse angibt, die den Maximalpegel von 70 dB überschreiten und auf den Anwohner einwirken, und zwar an Ort und Stelle, dort, wo er wohnt.

Zunächst zum ersten Thema, den Begriffen Lärmbelästigung und Lärmbelastung: Wir müssen unterscheiden zwischen Betroffenheit, Belästigung und Gesundheitsschädigung.

Betroffenheit ist eine Belastung mit Pegel oder Ereignissen. Zunächst ist keine direkte Beziehung zwischen Belastung und Belästigung vorhanden, da große interindividuelle Unterschiede in der Belästigungsreaktion vorzufinden sind. Das heißt, wenn Sie Menschen Pegel zuordnen, haben Sie noch längst nicht die Wirkung von Lärm auf den Menschen erfasst. Es gibt Menschen, die mehr Lärm vertragen, und andere, die weniger vertragen. Die Summierung von Anwohnermengen innerhalb einer Lärmkontur ist also kein Parameter, mit dem man die Wirkung von Lärm direkt beschreiben kann.

Die Belästigung selbst ist eine subjektive Reaktion, Störung des Wohlbefindens, und – das ist sehr wichtig – sie bezieht sich auf den Wohn- und Wohnumfeldbereich. Dort, wo wir in der Belästigungsforschung, also in der Reaktion auf Umweltimmissionen, die stören, Untersuchungen machen, beziehen sie sich in der Regel ausschließlich auf das Wohnumfeld. Es ist also eine Reaktion, die Anwohner dann aufweisen, wenn sie im Vollzug des Wohnens in irgendeiner Form – da kann auch etwa das Erholen, das Schlafen dazugehören – gestört sind.

Wesentlich ist dabei aber auch, dass diese Belästigungsreaktion nur zu einem bestimmten Prozentsatz, und zwar sind das etwa 30 %, von der Belastungsgröße Schallenergie abhängig ist. Andere Dinge wie Persönlichkeitsmerkmale, die Situation, das Gebiet, in dem man wohnt, spielen ebenfalls massiv in die Ausprägung der Belästigungsreaktion hinein. Gesundheitlich labile Personen reagieren stärker auf dieselbe Belastung als stabile. Das muss man immer im Auge behalten. Es ist praktisch bei jeder Belastung jede Reaktion auffindbar; nur die Wahrscheinlichkeit, dass die negativste Ausprägung auftritt, nimmt zu, aber es ist kein linearer direkter Bezug.

Wo und wie entstehen Belästigungssituationen? Belästigungsdominante Situationen sind offensichtlich der Tag, der Außenbereich und das Wohnen mit offenen Fenstern. Wir haben gerade in der Schweiz eine Studie zu Eisenbahn-, Autobahn- und Stadtstraßenlärm durchgeführt und die Wirkung von Fenstern und Wänden verglichen. Dabei haben wir eindeutig festgestellt, dass die Belästigungsreaktionen – in diesem Fall von Schweizern – im Wesentlichen im Außenbereich und bei Fenster-offen-Situationen gewonnen werden. Darüber muss man sich klar sein, wenn man passiven Schallschutz verordnet.

Die Belästigung wird in der Regel durch Dosis-Wirkungs-Funktionen in ihrer Beziehung nachgewiesen. Wenn man keine Beziehung zwischen einem Schallparameter und einer Wirkungsgröße, also keine Dosis-Wirkungs-Kurve, findet, kann man sagen: Hier ist gar keine Beziehung da. Das sind Wohlbefindensstörungen, die sozusagen im Menschen vorliegen, aber keinen äußeren Anlass haben. In unserem Fall interessieren aber nur die äußeren Anlässe, d. h. die Belastung durch Fluglärm.

Nun komme ich zum Problem Gesundheitsschädigung in Bezug auf Belästigung und Lärmbelastung. Es ist im Prinzip kein direkter kausaler Bezug zwischen Belästigung und Gesundheit nachgewiesen. Ausgeprägte gesundheitliche Befürchtungen sind allerdings in Bezug auf Fluglärm bei allen von uns untersuchten Flughäfen – wir haben in Hamburg, Düsseldorf, Köln und Frankfurt insgesamt 5.000 Menschen untersucht – vorhanden. 75 % der Anwohner der von uns untersuchten Flughäfen nehmen an, dass Fluglärm gesundheitsschädlich ist. Die Frage ist allerdings, da diese Befürchtungen nicht mit den Pegeln korreliert sind, was Fluglärm ist: Ist es ein psychologischer oder ein physikalischer Stressor? Psychologisch hieße, dass die physikalische Seite dabei keine dominante Rolle spielt. Das Wesentliche, das man immer findet, ist, dass gesundheitliche Befindlichkeiten, wie man sie in der Befragung erfassen kann – ich bin krank; ich fühle mich krank; ich bin gesund –, in der Regel nicht mit den Belastungsparametern korreliert sind, auch nicht mit Distanzen zum Flugpfad. Umgekehrt kann man aber, wie gesagt, deutlich zeigen, dass Personen, die labil sind, stärker reagieren als stabile Personen. Zumindest im Augenblick kann man also hier nur von einer Moderatorfunktion gesundheitlicher Befindlichkeit, aber keiner direkten Wirkungsfunktion sprechen.

Schlafstörungen werden ebenfalls kontrovers diskutiert. Wenn man den Belästigungsaspekt betrachtet, kommt eindeutig heraus, dass in den Frankfurter Flughafendaten die Tagbelästigung stärker ist als die Nachtbelästigung.

In Felduntersuchungen in Düsseldorf haben wir auch Stresshormonmessungen durchgeführt und die am stärksten belasteten Gebiete des Flughafens Düsseldorf untersucht. Dort ist in Wohngebieten punktuell eine wesentlich höhere Belastung vorzufinden als in Frankfurt. Wir haben da Wohngebiete mit 74 dB L_{eq} am Tag, und auch nachts in den

Randstunden ist eine entsprechend hohe Belastung vorhanden. Wir haben keine Unterschiede in der Stresshormonbilanz gegenüber Kontrollgebieten gefunden. Das heißt, die Frage, in welchem Umfang im Feld die Stresswirkung von Fluglärm nachzuweisen ist, ist noch immer offen. Man kann sich auf den Standpunkt stellen, der Flughafen Düsseldorf ist kein Nachtflughafen; dabei wird ja immer diese Stresshormonaktivität besonders herausgestellt. Okay, darauf kann man zurückgehen; aber wir haben in der Flughafen-Düsseldorf-Situation auch Belastungen bis 23.30 Uhr nachts im Landebetrieb.

Stellen wir die Flughäfen einmal gegenüber: Hamburg, Frankfurt, Düsseldorf und Köln, jeweils etwa 1.000 Anwohner in den verschiedensten Belastungssituationen. Sie sehen, dass die Anwohner, die hier mit Pegeln charakterisiert sind, im Schnitt bei Tag etwa vergleichbare Belastungen bei 55 dB aufweisen.

(Anlage 20)

Schaut man sich die Nachtbelastung an, so ist die Belastung in Frankfurt in der Tat etwas höher: 45,5 dB gegenüber 41,4 dB in Hamburg und 38,4 dB in Düsseldorf. In Köln haben wir noch nicht gemessen.

Wenn man sich die Belästigungsreaktionen dieser 1.000 Anwohner aus jeder Stadt ansieht, stellt man fest, dass die Frankfurter mit 46,1 % wesentlich höhere Reaktionen zeigen als die anderen Flughafenanwohner. Nachts fühlt sich Köln mit 33,9 % am stärksten belästigt, gefolgt von Frankfurt mit 27,4 %. In Bezug auf die Belastungen scheint also die Frankfurter Bevölkerung sehr, sehr sensitiv zu reagieren, verglichen mit Anwohnern vergleichbarer Belastung; in Köln ist ja die Nachtbelastung auch sehr hoch.

Wir haben uns dann noch einige Moderatorvariablen angesehen, dazu gehört der Protest gegen Fluglärm. Dieser ist in der Frankfurter Situation auch etwas stärker ausgeprägt als in den anderen Flughafenumgebungen. So viel zur Einordnung des Flughafens Frankfurt in Bezug auf die Belästigungs- und Störwirkung.

Jetzt kommen wir zum zweiten Thema: Vergleich der Belästigung durch Fluglärm in Zeitscheiben. Die Belastung Tag und Nacht lässt sich messen; es sind auch Tageszeiträume und Tagesstunden erfassbar. Die NAT-Werte – also die Menge der Bewegungen über 70 dB L_{max} – liegen allerdings im Augenblick nur für Tag und Nacht vor. Man kann hier zeigen, dass die Belästigungsreaktion von Anwohnern im Tagesverlauf in Frankfurt – das ist das Ergebnis der Angaben von 1.147 Frankfurtern – in dieser Form verläuft.

(Anlage 21)

Nachts sind es sehr wenige, die sich gestört fühlen. Zwischen 6 und 8 Uhr beginnt der Fluglärm stärker zu stören. Die stärkste Störwirkung ist in dem Zeitraum von 19 bis 22 Uhr vorzufinden und fällt dann wieder.

Vergleicht man das mit einem nichtnachtflugbetriebenen Flughafen wie Düsseldorf, zeigt sich, dass in Düsseldorf zunächst alles sehr ruhig ist.

(Anlage 22)

Dann allerdings kommt durch die Betriebsaktivität morgens und in den Abendstunden eine sehr hohe Störkapazität des Flughafens zustande. Insgesamt kann man daraus den Schluss ziehen: Wenn Sie den Betrieb nachts einstellen, kann durchaus das eintreten, was in Düsseldorf da ist, dass sich der Belastungseffekt in den Randstunden sogar noch verstärkt. Das hängt natürlich vom Flugbetrieb und seinen technischen Zielen ab. So viel zur Tag- und Nachtbelastung.

Wir sind der Ansicht, dass die Tagesbelästigung auch in Frankfurt die wesentliche Rolle bei der Störwirkung von Fluglärm spielt. Man muss sich überlegen, was passiert, wenn man den Flughafen z. B. nachts schließt. Wenn man integriert und die Gesamtfläche "Belästigung" vergleicht, kommt man für Frankfurt und für Düsseldorf auf etwa die gleichen Werte. Es entwickelt sich nur eine Umverteilung.

Nun zum dritten Aspekt: L_{eq} und Einzelereignisparameter NAT 70. Das Problem des L_{eq} besteht darin, dass er der Charakteristik des Fluglärms nicht ganz gerecht wird. Es handelt sich immer um diskrete Einzelereignisse, zwischen denen Pausen auftreten, und die Menge solcher Ereignisse sind nicht im L_{eq} erkennbar. Wir nehmen an – dabei stützen wir uns auch auf die Analyse von Felduntersuchungen bei Anwohnern bei Einzelereignisüberflügen –, dass eine Störschwelle des Menschen in der Tat bei 70 dB L_{max} vorliegt. Ab dieser Überflugpegelstärke beginnt die negative Reaktion des Menschen kurvenmäßig anzusteigen; vorher ist da nicht viel zu erkennen. Wir nehmen an, dass die Menge dieser Störereignisse ein Parameter ist, der die Situation besser als der L_{eq} beschreibt. Ich will Ihnen das an der Gegenüberstellung von zwei Modellen – L_{eq} Tag und L_{eq} Nacht – beschreiben:

Beim L_{eq} Tag der Frankfurter Stichproben sehen Sie im Bereich ab 55 bzw. 60 dB, dass die Belästigung in den Gebieten, die stark überflogen werden – das ist in Raunheim, Rüsselsheim –, systematisch unterschätzt wird.

(Anlage 23)

Wenn wir den Sachverhalt überprüfen, ist das vermutlich darauf zurückzuführen, dass genau in die-

sem Bereich die Menge an Störereignissen über 70 dB sprunghaft steigt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Darf ich Sie bitten, zum Schluss zu kommen?

Herr **Dr. Joachim Kastka:** Ja, noch zwei Folien. – Der L_{eq} Nacht zeigt ähnliche Ergebnisse.

(Anlage 24)

Die nächste Grafik zeigt den Zusammenhang zwischen dem NAT 70 – der Menge an Überflugereignissen über 70 dB, gemessen durch die Stichprobenwerte – und der Belästigungsreaktion der Anwohner.

(Anlage 25)

Sie sehen, während der L_{eq} wegen des linearen Bezugs in zunehmenden Belastungsbereichen – das ist offenbar zwischen 60 und 70 dB der Fall – die Wirkung unterschätzt, macht das der NAT, dieses Mengenmaß, offenbar nicht.

Wir haben noch eine Menge anderer Daten. Ich stehe Ihnen für Fragen zur Verfügung. – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Jetzt hat Herr Dr. Ullrich Isermann vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt das Wort.

Herr **Dr. Ullrich Isermann:** Sehr geehrte Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Ich möchte jetzt auf einige Themen eingehen, die heute Morgen schon im Zusammenhang mit Fluglärmberechnung, Datengrundlage, Berechnungsverfahren angesprochen wurden, und Ihnen hier eine kurze Übersicht geben.

Fluglärmberechnung wird im Rahmen von Planungsverfahren eingesetzt. Im Prinzip ist es immer die gleiche Handlungskette: Wir benötigen als Grundlage die Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung. Diese definiert uns ein Fluglärmbewertungsmaß, einen Lärmdeskriptor. Dazu muss ein Grenzwert definiert werden – möglicherweise mehrere Deskriptoren, mehrere Grenzwerte über Tag, Nacht –; das geschieht in der Regel in Abstimmung mit dem Gesetzgeber. Gleichzeitig gehen gewisse Anforderungen seitens der Fluglärmprognose ein; denn ein solcher Grenzwert, ein solcher Deskriptor muss berechen- und messbar sein. Die Fluglärmprognose dient dann dazu, ein Immissionsszenario, ein Lärmszenario, zu berechnen, das auf einem Verkehrsszenario beruht, und letztendlich ist sie ein Instrument für den Betreiber und Planer, um Maßnahmen zum Lärmschutz und zur Siedlungsplanung zu ergreifen.

Wie sehen nun die Anforderungen an Lärmdeskriptoren aus? Seitens der Lärmwirkungsforschung muss der Deskriptor problemspezifisch definiert sein – Tag, Nacht –, er muss wissenschaftlich fundiert sein, und er muss sowohl im Feld als auch im Labor validiert sein. Auch seitens der Fluglärmprognose gibt es einige Anforderungen. Die Basisdaten müssen verfügbar sein. Das heißt, ich muss in der Lage sein, das Bewertungsmaß auch durch Verkehrsprognosen umzusetzen. Deskriptoren, die auf 10 oder 12 Zeitscheiben beruhen, sind nicht praktikabel, weil ich dafür keine sauberen Verkehrsprognosen bekomme. Natürlich muss ein Deskriptor auch mess- und berechenbar sein, um die Werte nachzuprüfen. Seitens des Gesetzgebers und des Planers müssen die Grenzwerte umsetzbar sein.

Ich will Ihnen ein Beispiel aus dem Mediationsbericht geben, in dem in mehreren Fällen die so genannten Number-Above-Threshold-Kriterien (NAT-Kriterien) zitiert sind. Ich habe das hier einmal auf der Basis des Ist-Verkehrs Frankfurt im Jahr 1998 für die Nacht zusammengefasst:

(Anlage 26)

Da gibt es zum einen das von Herrn Dr. Kastka im Mediationsbericht ausgewiesene Kriterium "acht Überschreitungen von 70 dB". In der Praxis ist noch das Jansen-Kriterium – sechs Überschreitungen von 75 dB – gebräuchlich. Dann wird im Mediationsbericht eine Schwankungsbreite angegeben: 6 bis 11 Bewegungen über 67 bis 68 dB. Das ist für den Planer nicht handhabbar. Sie sehen, das gibt einen schattierten Bereich, bei dem sich die Fläche seiner äußeren Grenze gegenüber der seiner inneren Grenze nahezu verdoppelt hat. Der Gesetzgeber bzw. Planer braucht ein klar definiertes Kriterium.

Wie sieht nun die rechnerische Fluglärmprognose aus? Zentral ist ein Rechenverfahren. In Deutschland wird die AzB – Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen – benutzt. Vorgabe für das Rechenverfahren ist ein Deskriptor wie z. B. ein exzellenter Dauerschallpegel, ein NAT-Kriterium. Wir brauchen Informationen über den Flugbetrieb, nämlich die Verkehrsprognose und eine Flugstreckenbeschreibung. Das ist alles bekannt. Das wird in Deutschland im Rahmen des Datenerfassungssystems DES realisiert und ist auch in festgeschriebener Form definiert. Die AzB besteht aber eigentlich aus zwei Teilen: dem eigentlichen Berechnungsverfahren, der Berechnungsvorschrift, die auf physikalischen Gesetzmäßigkeiten basiert, und einer Grundlage aus akustischen und flugtechnischen Daten. Das wird häufig in einen Topf geworfen. Hier muss man wirklich separieren. Denn was im Rahmen des Mediatonsberichts immer als neue AzB definiert wird, ist eigentlich nur die Datengrundlage. Das Rechenverfahren selbst ist seit 1971 ungeändert geblieben.

Damit sind wir bei den Anforderungen an die Datengrundlage. Es gibt mehrere. Zum einen werden Flugzeuge in der Regel nach Gewicht, Lärmzulassung klassifiziert. Das muss immer dem aktuellen Kenntnisstand angepasst und für die Verkehrsprognostiker handhabbar sein; sonst ist die Berechnung nicht möglich. Auch die flugtechnischen Daten müssen den aktuellen operationalen Verfahren entsprechen. Die akustischen Daten sollten, soweit möglich, durch Messungen validiert sein. Erfahrungen in der Praxis gerade im internationalen Rahmen beim Vergleich internationaler Fluglärmberechnungsverfahren haben gezeigt, dass Aktualität und Qualität der Datengrundlage im Wesentlichen die Qualität jeglicher Fluglärmberechnung bestimmen.

Damit sind wir jetzt bei dem Problem, das heute Morgen diskutiert wurde. Es wurde angesprochen, dass es zwei Berechnungsverfahren gibt, von denen im Rahmen der Mediation eines gewählt wurde: das Verfahren des Länderausschusses für Immissionsschutz auf der Basis der Datengrundlage der derzeit gültigen AzB.

(Anlage 27)

Das wäre hier – beispielhaft für eine 60 dB(A)L_{eq}-Kontur – die äußere Linie. Legt man nun die zitierten realistischen Daten des AzB-Ergänzungsvorschlags, der vom Umweltbundesamt entwickelt wurde, zugrunde – diese Kurven wurden auch im Rahmen der grundlegenden Gutachten zum Mediationsbericht ermittelt –, so bekommt man nur aufgrund der Aktualisierung der Daten etwa 45 % kleinere Flächen. Das ist unabhängig von der Form des Berechnungsverfahrens und des Deskriptors und hängt nur von der Datengrundlage ab.

(Anlage 28)

Das Berechnungsverfahren selbst kann sich anders auswirken. Hier haben wir noch einmal die äußere Kontur auf der Basis der aktualisierten, realistischen Daten, berechnet nach dem Verfahren des Länderausschusses für Immissionsschutz – 100 % Betriebsauslastung in jeder Betriebsrichtung – und zum andern die innere Kontur, berechnet nach dem Algorithmus, wie er im Fluglärmgesetz vorgeschrieben ist. Man sieht, in der Nebenbetriebsrichtung Osten ergeben sich wesentlich größere Konturen, da die Bewegungszahlen von etwa 20 auf 100 % hochgerechnet werden. Diese Differenzen sind rechenverfahrensbedingt. Insofern könnte man hier unterschiedliche Grenzwerte zugrunde legen; das geht aber nicht, wenn ich das gleiche Rechenverfahren zugrunde lege.

Daher muss ich leider der heute Morgen gemachten Behauptung, dass die Grenzwerte beim Übergang zu einer anderen Datengrundlage abgesenkt werden können bzw. müssen, widersprechen. Das geht nicht. Das ist eine Datengrundlage; sie ist unabhängig vom Berechnungsverfahren.

Zum Schluss zum Berechnungsverfahren selbst: Es muss auf physikalischen Gesetzmäßigkeiten basieren. Die Berechnungsergebnisse müssen messtechnisch überprüfbar sein. Die Rechenvorschrift muss klar definiert sein. Rechenergebnisse müssen also nachvollziehbar sein. Es hat sich im Rahmen der Qualitätssicherung gezeigt, dass die AzB in der Beziehung wirklich sehr gut definiert ist; wir hatten keine Probleme wie das HLUG, identische Ergebnisse mit unterschiedlichen Rechenprogrammen zu bekommen.

Außerdem muss das Rechenverfahren der verfügbaren Datengrundlage angepasst sein. Komplexe Verfahren wie Simulationen, die mittlerweile immer wieder diskutiert werden, erfordern oft Eingabedaten, die in der Qualität überhaupt nicht verfügbar sind. Zudem muss das Berechnungsverfahren dem Anwendungszweck angepasst sein. Hier ist die AzB als konventionelles Verfahren speziell auf Prognosen und Langzeitbetrachtungen ausgerichtet. Modernere Simulationsverfahren, die denkbar sind und auch schon existieren, sollte man eigentlich nur für spezielle Problemstellungen einsetzen. – Damit möchte ich schließen.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herzlichen Dank. – Ich rufe jetzt auf: Toxikologische und umweltmedizinische Betrachtung von Luftschadstoffen. Hierzu wird Frau Dr. Irene Tesseraux vortragen.

Frau **Dr. Irene Tesseraux:** Ich wollte versuchen, Ihnen in Kürze ein ganz schwieriges Thema darzustellen, nämlich die Bewertung von Inhaltsstoffen aus Flugzeugtriebwerkemissionen, anderen Emissionen des Flughafens und der Belastungssituation im Bereich des Flughafens.

Ich möchte betonen, dass ich das zunächst ganz allgemein tun werde. Ich komme aus Hamburg und kenne die örtlichen Verhältnisse hier nicht so genau. Ich habe mittlerweile etliches erfahren, auch über ein Seminar, das am gestrigen Tag von der Flughafen AG zum Thema der gesundheitlichen Wirkungen von Luftschadstoffen durchgeführt wurde.

Wir haben natürlich auf dem Flughafen nicht nur die Emissionen der Triebwerke selbst, sondern wir haben Verdunstungsemissionen, wir haben anderen Verkehr – die Fahrzeuge im Bodenverkehr sind zum großen Teil auch Dieselfahrzeuge –, und wir haben, und das ist ein ganz wichtiger Punkt, den Zubringerverkehr. Diese Größe variiert mit dem Flugverkehr. Je mehr Flugbewegungen stattfinden, umso mehr wird auch der flughafenbedingte Kfz-Verkehr zunehmen und damit die Emissionen aus diesem Verkehr.

Es gibt Kalkulationen über die Emissionen der verschiedenen Emittenten eines Flughafens, und aus diesen Emissionsgrößen kann man eine Emissionssituation berechnen. Das ist insbesondere für Prognosen notwendig, aber ich möchte mich zunächst auf Immissionsmessungen, auf die Ist-Situation beschränken.

Eine sehr hilfreiche Untersuchung für die Bewertung der Triebwerksemissionen wurde von der Hessischen Landesanstalt in Kassel durchgeführt. Die Emissionen der Triebwerke sind analysiert worden. Ich will Ihnen zunächst ganz allgemein zeigen, was Triebwerke emittieren. Sie haben hier die Produkte der vollständigen Verbrennung: Kohlendioxid, Wasser und Schwefeldioxid. Kohlendioxid ist für die Klimabeeinflussung relevant und weniger für die humantoxikologische Betrachtung. Schwefeldioxid ist ein wirklich rückläufiger Schadstoff, mit dem wir auch aus anderen Emissionsquellen nur noch sehr wenig Probleme haben.

Dann haben wir die Produkte der unvollständigen Verbrennung – das spielt immer dann eine Rolle, wenn kein voller Lastzustand da ist, also im Rollverkehr der Flugzeuge –: Kohlenmonoxid; Kohlenwasserstoffe, zu denen ich schon sagte, dass sie jetzt zum großen Teil analysiert sind; Kohlenstoff und Ruß.

Außerdem fallen Produkte der Verbrennung durch Luftbestandteile selbst an. Da sind die Stickoxide und das Stickstoffdioxid ganz besonders wichtig. Das ist eine Komponente, die man auch durch Abgasreinigung, die es bei Flugzeugtriebwerken ohnehin nicht gibt, weniger beeinflussen kann. Das heißt, je effektiver ein Flugzeugtriebwerk den Treibstoff verbrennt, umso mehr müssen Sie mit Stickoxiden rechnen. Das ist natürlich auch keine Größe, die unendlich ausgedehnt wird, aber das ist ein bisschen problematisch.

Überprüft werden in den Emissionstests der Triebwerke nur die Stoffe Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe allgemein, Stickoxide und für den Kohlenstoff die so genannte Smoke Number. Das ist wichtig, weil das die einzige Größe für die Partikelemission ist, auf die ich gleich noch zu sprechen komme.

Es wäre sehr hilfreich gewesen, wenn bei der Untersuchung herausgekommen wäre, dass es eine spezifische Komponente gibt, die nur aus Triebwerken von Flugzeugen kommt und nicht auch aus anderen Quellen wie Kraftwerken, Kfz-Verkehr. Das ist leider nicht der Fall. Wir können also bei allen Immissionsmessungen nicht sagen, woher die Schadstoffe kommen. Ich zeige Ihnen eine Grafik.

(Anlage 29)

Das sind die Emissionen eines Triebwerks, wenn man eine chemische Analyse der Kohlenwasserstoffe macht. Diese einzelnen Spitzen stehen für bestimmte Kohlenwasserstoffe. In Kassel wurden auch die Emissionen von Dieselmotoren untersucht.

(Anlage 30)

Wenn man diese beiden Folien übereinander legt, sieht man, dass sich die Spitzen – die Peaks – an den gleichen Stellen befinden. Sie sind nicht immer gleich groß, aber sie befinden sich an der gleichen Stelle. Der so genannte Finger Print, das Charakteristische bei Emissionen, ist also bei Triebwerken und beim Dieselmotor nicht zu unterscheiden. Das ist auch für Humanuntersuchungen, für ein Human-Biomonitoring von Bedeutung. Man hat immer nach einem Stoff geschaut, der wirklich spezifisch für Triebwerke ist und mit dem man feststellen könnte, ob in der Bevölkerung eine erhöhte Belastung vorliegt, wie das Benzol bei Kraftfahrzeugen mit Ottomotor, das man im Blut nachweisen kann. Bei den Triebwerken haben wir aber einen solchen Stoff nicht.

Die Stoffe, die vom Flughafen und von den Flugzeugen emittiert werden, zeigen allgemeine Wirkungspotenziale. Die akuten Wirkungen sind: Augen- und Atemwegsreizungen, unspezifische Nervensystembeeinträchtigungen wie Kopfschmerzen und Konzentrationsstörungen, Beeinträchtigung der Sauerstoffaufnahme – diese spezifische Wirkung geht vom Kohlenmonoxid aus, aber das spielt kaum eine Rolle –, eine ganz allgemeine Beeinträchtigung der Abwehr durch Stickoxide und Partikel.

Insbesondere möchte ich auf die chronischen Wirkungen hinweisen. Da haben wir neben der Krebs erzeugenden Wirkung auch Beeinträchtigungen des Herz-Kreislauf-Systems, die unter Umständen bis zur Ausbildung eines Herzinfarkts gehen können. Es gibt auch Studien, die belegen, dass einige Schadstoffe wie Partikel oder Stickoxide als Hilfsstoffe zur Förderung von Allergien wirken können; sie sind nicht selbst Allergene, aber sie können eine solche Wirkung unterstützen.

Das sind erst qualitative Äußerungen. Um zu wissen, ob jetzt wirklich eine vermehrte Belastung vorliegt, müsste man die Belastungssituation kennen.

Aber zu den Partikeln möchte ich Ihnen noch eines aufzeigen. Wir haben bislang in Deutschland und auch fast weltweit immer nur den Gesamtschwebstaub gemessen. Der Gesamtfeinstaub besteht aus Fraktionen mit Partikeln bis zu 60 µm Durchmesser. Es gibt eine Reihe von neueren Untersuchungen zu kleineren Partikelgrößen, die so genannten PM10 oder PM2,5, die aus gesundheitlicher Sicht ganz offensichtlich relevanter zu sein scheinen, weil sie auch tiefer in die Lunge eindringen können und länger in der Lunge verbleiben. Weitere Charakteristika der Partikel aus experimentellen Untersuchungen wie die Partikelzahl, -oberfläche und

-volumen scheinen auch eine bedeutende Rolle zu spielen.

Es gibt aber keine Untersuchungen dazu, wie die Belastungssituation ist und schon gar nicht, ob sie am Flughafen besonders erhöht ist. Wir haben, wie gesagt, nur Immissionsmessungen von Gesamtfeinstaub. Das ist dem Flughafen selbst nicht anzulasten; das ist ein allgemeines Forschungsproblem. Aber es gibt mittlerweile aufgrund dieser neuen Wirkungsuntersuchungen in der Europäischen Union neue Grenzwerte für Luftschadstoffe unter anderem für Stickoxide und Partikel. Die Werte beziehen sich jetzt auf PM10, also auf eine kleinere Fraktion.

(Anlage 31)

Wenn ich mir dagegen die Immissionsmesswerte im Bereich des Flughafens anschaue – ich habe hier nur die gemittelten Werte aufgetragen –, habe ich bei NO_2 einen Jahresmittelwert, über die dortigen Stationen gemittelt, von 50 µg/m^3, und die EU wird einen Grenzwert von 40 vorschreiben. Wir haben also bereits in der Ist-Situation die Überschreitung eines zwar künftigen, aber gesundheitlich begründeten Grenzwerts.

Schwieriger wird es bei den Partikeln, hier als Schwebstaub angegeben und gemessen. Ich habe in Klammern die abgeschätzte PM10-Konzentration – ganz grob ist sie das 0,8fache des Gesamtschwebstaubs – eingetragen, und Sie sehen, die Grenzwerte der EU liegen für den Kurzzeitwert bei 50 und für den Langzeitwert bei 30 µg/m^3. Auch da ist vermutlich – ich muss sagen "vermutlich", weil es bisher nicht gemessen ist – vor allem eher bei den Kurzzeitwerten mit einer Überschreitung zu rechnen.

Weitere relevante Stoffe wie der Ruß als Krebs erzeugende Komponente, der insbesondere aus dem Dieselverkehr kommt, ist im Flughafenbereich in Konzentrationen gemessen worden – hier ist nur der Jahresmittelwert interessant –, die noch nicht einmal so hoch sind wie in typischen verkehrsbelasteten Straßen. Dasselbe gilt für Benzol. Hier hat die EU auch einen neuen Grenzwert von 5µg/m^3 vorgesehen. Auch dieser wird im Flughafenbereich bereits jetzt nicht überschritten. Weitere Komponenten, die erfasst worden sind, liegen auch unterhalb von Richt- oder Empfehlungswerten.

Übrig bleibt ein Problem: Wir haben keinen spezifischen Luftschadstoff, der durch den Flughafen erzeugt wird. Wir haben aber verkehrstypische Belastungen und ein besonderes Problem mit den Stickoxiden, wenn wir als Messlatte oder Beurteilungskriterium die zukünftigen europäischen Grenzwerte anwenden. Die jetzigen Grenzwerte werden nicht überschritten, aber bei den zukünftigen ist das für Stickstoffdioxid und vermutlich für die Partikel zu erwarten. Für alle anderen auch in Sondermessprogrammen erfassten Stoffe sind keine auffälligen Konzentrationen vorhanden.

Dennoch gibt es, was die gesundheitlichen Beeinträchtigungen im Bereich des Flughafens angeht, eine Reihe von offenen Fragen, die ich etwas provokant stellen möchte. Wir wissen nicht, wie ich sagte, wie hoch die Belastung mit Feinpartikeln ist. Hierzu tragen nicht nur die Triebwerke bei, sondern auch der Reifenabrieb. Vom Bodenverkehr mit Autos wissen wir, dass es da schon eine Rolle spielt. Bei den Belastungen, die beim Starten und Landen auftreten, ist auch da sicherlich mit einem Reifenabrieb in Partikelgrößen, die gesundheitlich relevant sind, zu rechnen. Wir können nicht abschätzen, wie groß der Faktor ist.

Wir wissen nicht, wie sich Kombinationswirkungen mit Fluglärm oder auch Geruch auswirken können. Wir haben Erkenntnisse, dass die feinen Partikel auch für das Herz-Kreislauf-System relevante Faktoren wie die Blutgerinnung beeinflussen können und damit ähnlich wie Lärm auf lange Sicht möglicherweise ein Herzinfarktrisiko darstellen. Auch die Gesamtheit dieser kombinierten Effekte können wir nicht abschätzen.

Diese offenen Fragen, denke ich, machen es insgesamt ratsam, vielleicht eine solche Untersuchung zu planen, die sich nicht auf eine bestimmte gesundheitliche Wirkung wie z. B. Krebs bezieht – da sind keine erhöhten Raten zu erwarten –, aber auf Faktoren wie etwa Befindlichkeitsstörungen, stressinduzierte Symptome.

Ich komme zur zusammenfassenden Bewertung: Es gibt keinen Stoff, von dem wir sagen können, dass er spezifisch für Triebwerksemissionen ist. Wir haben im Flughafen-, im Anwohnerbereich eine Luftbelastung, wie sie für Verkehr allgemein typisch, also auch erhöht ist. Der Verkehr ist heutzutage auf die Fläche gesehen der größte Verursacher der Luftverschmutzung. Wir haben bei den Triebwerken keine emissionsmindernden Maßnahmen, wie wir sie beim PKW haben. Wir haben immer weiter verbesserte Katalysatoren und Filtertechniken, die die Emissionen im PKW-Bereich, je nachdem, wie sich die Flotte erneuert, auch vermindern werden. Deswegen bedeutet eine Zunahme von Flugbewegungen eine Zunahme an Emissionen insbesondere von Stickstoffdioxid und von Partikeln.

Das Votum auf die Fragen zum Flughafen war, dass es einmal sinnvoll ist, weiter eine immissionsseitige Beobachtung zu machen, dass es aber vielleicht auch zweckmäßig ist, solche Kombinationswirkungen als integrierte Wirkungen zu untersuchen. Solche Untersuchungsansätze gibt es in anderen Ländern, am Flughafen Amsterdam; sie sind aber noch nicht abgeschlossen. Mit dieser Empfehlung möchte ich schließen.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herzlichen Dank, Frau Dr. Tesseraux. – Ich rufe jetzt Herrn Prof. Dr. Thomas Eikmann von der Landesärztekammer auf.

Herr Prof. **Dr. Thomas Eikmann:** Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich bin hier als Vertreter der Landesärztekammer, bin aber gleichzeitig auch wissenschaftlich und ärztlich auf diesem Gebiet tätig, sodass ich meine Kurzstellungnahme aus zwei Perspektiven abgeben kann. Ich möchte nicht wiederholen, was Frau Dr. Tesseraux sehr gut dargestellt hat. Ich stimme voll mit ihrer Einschätzung überein. Es gibt einige Dinge, die man in diesem Rahmen aus Sicht der Umweltmedizin einmal bewerten und kommentieren sollte, die sich in erster Linie für solche Einwirkungen gerade bei Anwohnern im Flughafenumfeld zuständig fühlt.

Ich bin bei der Landesärztekammer Vorsitzender des Ausschusses für Umwelt und Medizin. Wir haben die Lärmproblematik schon wiederholt thematisiert und auch mit einer entsprechenden Presseerklärung dargelegt, dass wir dieses Problem sehr ernst nehmen und dass breitere Datenerhebungen sicherlich sinnvoll sind. Wenn man das generell betrachtet, haben wir in der Umgebung des Flughafens zwar schon seit Jahrzehnten Lärm- und Schadstoffeinwirkungen – wir nehmen das einmal an –, Geruchsempfindungen werden dort gemeldet, aber eigentlich wenig objektive Daten darüber. Wir haben die Beschwerden der Bevölkerung, aber es gibt keine Datenerhebung in dem Sinne, dass man sagen könnte: Wir wissen, was in der Bevölkerung los ist.

Ich war früher in Nordrhein-Westfalen tätig und habe dort auch an solchen Studien mitgewirkt. In den stark verkehrsbelasteten Gebieten, in den stark lärmbelasteten Gebieten wurden dort in regelmäßigen Abständen epidemiologische Untersuchungen durchgeführt, und die Landesregierung war immer auf dem Stand des Wissens, wie es dort aussieht, ob es besondere gesundheitliche Beschwerden gibt und wie der gesundheitliche Status insgesamt ist. Diese Untersuchungen wurden auch wiederholt fortgeführt, und man konnte ganz gut sehen, dass beispielsweise die Minderungsmaßnahmen bei den Schadstoffen sehr gut an den epidemiologischen Daten nachzuvollziehen waren.

Dies fehlt hier. Das ist sicherlich in der Vergangenheit ein erhebliches Defizit gewesen, das man jetzt endlich angehen sollte. Deshalb kann man zu Recht fordern: Wir brauchen in den Gebieten, die tatsächlich erheblich belastet sind, eine Erhebung, eine epidemiologische Studie, um zu sehen, wie der Status der Bevölkerung ist. Hinzu müssen aber gleichzeitig entsprechende Schadstoffkonzentrationsmessungen in der Luft kommen oder auch Lärmmessungen in den entsprechenden Gebieten, wo die Bevölkerung wohnt. Ich bin beispielsweise in Hochrechnungen, Simulationen sehr erfahren, aber deshalb weiß ich auch, dass es sehr wichtig ist, dies vor Ort zu messen, zu objektivieren und zu schauen, was dort tatsächlich passiert. Das ist eine ganz wichtige Forderung, die wir vonseiten der Landesärztekammer aufstellen. Diese Forderung haben wir auch schon früher erhoben; wir erheben sie jetzt noch einmal.

Ein weiterer Punkt, der immer wieder untergeht, Frau Dr. Tesseraux hat ihn aber Gott sei Dank angesprochen: Wir haben keine Einzeleinwirkungen – dort Lärm, da Gerüche und hier Schadstoffe –, sondern es wirkt alles gleichzeitig auf die Menschen ein, die dort leben. Dieses Ganzheitliche muss man endlich ernst nehmen, und auch hier gibt es wissenschaftliche Methoden, um zu sehen, wie man damit umgeht. In diesem Zusammenhang wird gerade beim Lärm, aber auch bei den Gerüchen immer von Belästigungen gesprochen. Die Belästigungen haben nicht nur eventuell, mit vielen Fragezeichen versehen, eine ganz erhebliche Einwirkung auf den Gesundheitsstatus, sondern auch – darin stimmen wir alle überein – auf die gesundheitsbezogene Lebensqualität, die dadurch eingeschränkt wird. Dies kann man sehr gut objektivieren und untersuchen, und auch das ist dringend erforderlich, um zu sehen, wie es hier im Vergleich zu anderen Gebieten aussieht.

Dabei muss berücksichtigt werden, dass das Rhein-Main-Gebiet nicht gerade eine verkehrsberuhigte Zone ist, sondern noch erhebliche Belastungen durch andere Verkehre aufweist. Keiner hat je untersucht, wie es sich etwa mit Bewohnern der Frankfurter City im Vergleich zum Flughafen verhält. Auch dort haben wir sicherlich Einwirkungen, die wir aus umweltmedizinischer Sicht als sehr relevant ansehen.

Dies sind ganz wichtige Forderungen, mit denen sich meines Erachtens auch die Landesregierung auseinander setzen sollte. Denn die Ergebnisse, die dann erhalten werden, haben zwei große Vorteile: Einmal kann man der Bevölkerung objektiv zeigen, wie es um sie steht, wie sie im Vergleich zu anderen Bevölkerungsgruppen belastet ist. Man kann auch sehr gut objektivieren, wenn man die Untersuchungen wiederholt durchführt, ob sich etwas zum Schlechteren oder eventuell zum Besseren verändert hat. Drittens kann man Maßnahmen sinnvoll steuern, indem man sagt: Hier müsste zuerst eingegriffen werden, hier sind zuerst Verbesserungen im Sinne der Gesunderhaltung der Bevölkerung erforderlich.

Ich komme zum Schluss. Wir nehmen die Beschwerden der Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens vonseiten der Landesärztekammer sehr ernst. Wir fordern die Landesregierung auf, hier objektive Verfahren anzuwenden, einen Status zu

erheben, die Beschwerden und auch die Ängste der Bevölkerung ernst zu nehmen, um im Sinne eines objektiven Handelns entsprechende Daten zu erhalten, um wieder eine sachliche Diskussion führen zu können. – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herzlichen Dank, Herr Prof. Eikmann. – Wir verlassen jetzt diesen Abschnitt und kommen zu dem Thema: Auswirkungen auf den Wald und seine Funktion. Dazu hören wir Herrn Köster von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen.

Herr **Ulrich Köster:** Meine sehr geehrten Damen und Herren! Thema meines Vortrags sind die Auswirkungen eines möglichen Flughafenausbaus auf den Wald und seine Funktionen. Zu Beginn finde ich es angemessen, einen kurzen Textauszug aus der Resolution „Wald“ zu zitieren, die der Hessische Landtag am 15. Juni 1994 einstimmig beschlossen hat. Dort heißt es:

> Die Erhaltung des Waldes ist nicht nur für das gesamte Ökosystem von Bedeutung, sondern auch wegen der Schutz-, Nutz- und Erholungsfunktion für die Bevölkerung unverzichtbar ... In besonders stark belasteten und vielfältig in Anspruch genommenen Regionen des Landes (Rhein-Main-Gebiet ...) sind die Auswirkungen als Folge der allgemeinen Umweltzerstörung ... auch für den Laien nicht mehr zu übersehen ... Warnungen und Prognosen bleiben ungehört. Konsequenzen aus dem zerstörerischen Umgang mit unserer Umwelt bleiben aus ... Eine echte Chance zur Revitalisierung hat der Wald nur dann, wenn eine umfassende ressortübergreifende Umweltpolitik in Verbindung mit den europäischen Nachbarn umgesetzt wird.
>
> (Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Das Zitat geht noch weiter. Wenn man zu den Maßnahmen kommt, heißt es dort unter Punkt 4 als eine Maßnahme, um diesen Missstand zu beheben:

> Vermeidung der zunehmenden Zerschneidung und Destabilisierung des Ökosystems Wald sowie Vermeidung des verschwenderischen Flächenbedarfs bei neuen Ansiedlungen durch eine entsprechende Raumordnungspolitik und Regionalplanung.

Dies soll der Leitsatz für meinen Vortrag sein.

Erlauben Sie mir zwei weitere Vorbemerkungen. Zum Mediationsverfahren: Die zentrale Fragen des Wald-, aber auch des Naturschutzes wurden, wie bereits mehrfach betont wurde, stark vernachlässigt. Zum Thema “Wald” wurde nicht ein einziges Fachgutachten vergeben. Auf dieses gravierende Defizit will ich erneut hinweisen, weil es entscheidend für die Bewertung des Ergebnisses des Mediationsverfahrens ist. Auch im Landtagshearing hat meines Erachtens der Wald- und Naturschutz nur relativ wenig Raum. Soweit ich sehe, bin ich heute und an allen drei Tagen der einzige, der zu diesem Thema referieren wird.

Die im Mediationsverfahren nicht ausreichend untersuchten bereits genannten Fragen können demnach in dieser Kürze hier auch nicht ausreichend beantwortet werden, sondern es kann nur geleistet werden, offene Fragen aufzuzeigen, mit dem Ziel, sie im Anschluss an das Hearing zu benennen. Es müssen also aus unserer Sicht weitere Gutachten vergeben werden an Sachverständige, die vor einer Entscheidung über einen Flughafenausbau beendet werden sollten, um überhaupt eine sachlich fundierte Entscheidung über das Ob des Flughafenausbaus zu ermöglichen.

Nun will ich aber zum Kern, der Frage des Waldes, kommen. Warum gefährdet der Ausbau im geschützten Bannwald den Walderhalt im Rhein-Main-Gebiet? Der Mensch gefährdet den Walderhalt im Rhein-Main-Gebiet durch vier Faktoren:

Erstens. Der Kfz-Verkehr und andere Faktoren – Luftschadstoffe – führen zu allgemein bekannten Waldschäden. Im Rhein-Main-Gebiet wurden über diese Waldschäden allgemeiner Art hinaus sehr starke Waldrodungen vorgenommen. In den letzten 100 Jahren wurden 11.500 ha – das entspricht 25 % der vor 100 Jahren vorhandenen Waldfläche – gerodet. Es gibt eine Auflistung, die aussagt, dass mehr als 1.800 ha Wald zu einer Betriebsfläche der Flughafen Frankfurt/Main AG umgewandelt worden sind. Die Zerschneidung der Waldflächen etwa durch Straßen und Energietrassen ist ein weiterer Punkt, der zur Destabilisierung der Wälder beiträgt. Als Letztes ist die Grundwasserversorgung zu nennen, weil gerade in der Rhein-Main-Ebene eine Grundwasserabsenkung stattgefunden hat.

In der Summe führt dies alles zu einer elementaren Bedrohung des Waldes im Rhein-Main-Gebiet, und bedauerlicherweise müssen wir in dieser Region Waldschäden verzeichnen, die erheblich über dem Niveau des Landes Hessen liegen. Selbst der Blattverlust der Eiche, um ein Beispiel zu nennen, ist von 1984 bis 1999 von 14 auf 39 % angestiegen, im Land Hessen allerdings nur von 13 auf 28 %. Das zeigt deutlich, dass die Schere auseinander geht und wir über eine sehr belastete Region sprechen.

All das wurde hervorragend ausgearbeitet durch verschiedene Veröffentlichungen der Hessischen Landesforstverwaltung wie auch durch die jährlichen Waldschadensberichte. Ich möchte noch ein Zitat bringen und berufe mich wieder auf eine Ver-

öffentlichung der Landesforstverwaltung, den Forstlichen Rahmenplan. Er zeigt, dass der Wald im Rhein-Main-Gebiet an seiner Belastungsgrenze angekommen ist:

> Insgesamt sind die Wälder in der Rhein-Main-Ebene im Vergleich zu anderen Regionen somit einer überproportional hohen und erheblichen Gefährdung ausgesetzt. Neben direkten Waldzerstörungen und -zerschneidungen belasten die Grundwasserabsenkungen, die Immissionseinflüsse, das hohe Verkehrsaufkommen mit den Abgasbelastungen, ... der Sekundärbefall der in ihrer Abwehrkraft und Vitalität der geschwächten Bäume durch Insekten ... die Wälder im überproportional hohen Maße. Die Kumulation der verschiedenen Effekte führt mehr und mehr zu Auflösungserscheinungen des Waldes der Rhein-Main-Ebene.

Das ist das, was schon genannt wurde, dass Fachleute sagen, es wird nach und nach, wenn es so weitergeht, zu einer Steppenlandschaft oder savannenartigen Landschaft in Südhessen kommen. Das ist in manchen Gegenden schon zu sehen. In Erkenntnis dieser Bedrohung – das ist das Verständnis unseres Verbandes – hat der Hessische Landtag 1994 die genannte Resolution verabschiedet, hat die Landesregierung 1993 ein Schutz- und Bannwaldkonzept für Südhessen ins Leben gerufen und umgesetzt. Der jetzt diskutierte Ausbau des Flughafens mit seinen gravierenden Auswirkungen auf den Walderhalt stünde aber im diametralen Gegensatz zu den bisherigen Politiken, die gerade genannt worden sind.

Wie also kann man sich vorstellen, dass der Flughafenausbau den Walderhalt gefährdet? Ich möchte es in drei Punkte gliedern:

Erstens. Durch den Ausbau käme es zu direkten Waldschäden und Waldzerstörungen.

Das Mediationsverfahren hat ergeben, dass für eine Landebahn Nord im Schwanheimer Wald mindestens 270 ha, für eine Landebahn Nord im Kelsterbacher Wald mindestens 200 ha und für eine Landebahn Süd mindestens 240 ha Wald gerodet werden müssten. Das sind die Zahlen vor der Optimierung der Trassenvarianten.

Es ist aber klar, dass sich diese Zahlen nur auf die reine Fläche der Landebahnen beziehen und die Waldverluste insgesamt erheblich darüber hinaus gehen werden. Das betrifft zum einen Infrastrukturmaßnahmen auf dem Flughafen selbst, das betrifft die Frage der Regionalentwicklung. Wir gehen davon aus, dass die Erweiterung des Flughafens in der Regionalplanung z. B. zu weiteren Verkehrstrassen, Ansiedlungen führen würde, die weitere Waldverluste nach sich ziehen würden. Wir gehen davon aus, um eine Zahl zu nennen, dass allein durch den Bau einer Startbahn, wenn sie im Schwanheimer Wald liegen würde, 350 ha Wald gerodet würden.

Aber, wie gesagt, all diese Zahlen werden für das, was wir wirklich zu erwarten haben, zu niedrig sein. Langfristig befürchten wir z. B., dass eine Landebahn Süd – wie sie ursprünglich konzipiert war – 180 ha mehr Wald kosten würde. Denn es ist davon auszugehen, dass der Bereich des Waldes zwischen der geplanten Landebahn und dem Flughafengelände der FAG nach und nach in den Betrieb einbezogen würde und entsprechend verloren ginge. Zur optimierten Südbahn-Variante wurde schon mehrfach die Prognose gewagt, dass damit ein Einstieg in das Atlanta-Modell stattfinden würde. Das heißt, die Waldverluste wären an dieser Stelle noch größer.

Durch diese großen Eingriffe in den Wald werden auch – wie Sie alle wissen – sehr lange offene Waldränder entstehen. Diese Waldränder sind gefährdet, weil Wind eingreifen kann. Der Wald weicht mehr und mehr zurück.

Ein gutes bzw. schlechtes Beispiel dafür ist die Startbahn West. Am Ostrand der Startbahn West ist der Wald, seitdem diese Bahn gebaut wurde, um etwa 50 m bis 60 m zurückgewichen. Wir gehen davon aus, dass dieser Prozess mittelfristig weiter voranschreitet. Wenn der Wald 100 m zurückweicht, ergibt sich bei einer Länge von 4.000 m Landebahn an dieser Stelle ein Waldverlust von 40 ha, der früher nirgends kalkuliert war. Damit wollte ich nur ein Beispiel dafür nennen, an wie vielen Stellen Waldverlust hinzukommt.

Zweitens. Zu den direkten Waldverlusten kommen die Waldschäden. Wir haben gerade von Frau Dr. Tesseraux gehört, dass durch den Flugverkehr verstärkte Stickstoffoxideinträge zu erwarten sind. Es ist auch zu erwarten, dass durch den Flughafenausbau verstärkter Straßenverkehr induziert wird. Auch das würde Schadstoffe wie Stickstoff freisetzen. Stickstoff wiederum ist – das ist in der Wissenschaft allgemein anerkannt – der entscheidende Faktor, der in Bezug auf Waldschäden nicht in den Griff zu bekommen ist und zur Destabilisierung des gesamten Ökosystems beiträgt. Diese stärkere Belastung kommt zu der bereits vorhandenen überproportional hohen Schädigung des Rhein-Main-Gebietes hinzu.

Auch das Kleinklima spielt eine Rolle. Die Versiegelung der Flächen nimmt zu. Damit findet eine Erwärmung statt. Die Erwärmung des Klimas in der Region befördert z. B. eine Insektenvermehrung, die das Ökosystem weiter schädigt. Bei diesem komplexen Ökosystem greifen viele Wirkungen wie bei einem Zahnrad ineinander.

Drittens. Die Bannwälder werden immer wieder diskutiert. Wir prognostizieren, dass die Bannwald-

aufhebung für einen Ausbau des Flughafens generell das Schutzinstrument Bannwald und damit auch die so geschützten Wälder gefährden würde. Wie Sie alle wissen, ist der Bannwald das höchste Schutzinstrument des Hessischen Forstgesetzes. Ich denke, es ist sogar das höchste Flächenschutzinstrument, das der Gesetzgeber im Bereich Forsten und Naturschutz überhaupt kennt. Bannwälder werden dann ausgewiesen, wenn sie für das Allgemeinwohl unersetzlich sind. Nicht mehr, aber auch nicht weniger: Sie sind unersetzlich für das Allgemeinwohl. Eine Waldrodung oder Waldumwandlung ist verboten. Der hohe Respekt, den die Bannwälder genießen, beruht darauf, dass die Bannwälder im allgemeinen Konsens ausgewiesen werden und es allgemein anerkannt war, dass es wichtig ist, für die Region diese Bannwälder zu haben.

Bannwald wird aufgrund vieler Funktionen ausgewiesen. Es gibt Klimaschutzfunktionen, Lärmschutzfunktionen, Sichtschutzfunktionen, Wasserschutzfunktionen und andere mehr. Diese Vielzahl der überlappenden Funktionen auf einer Fläche – es sind in der Regel fünf bis sieben Überlappungen auf einer Fläche – war die Begründung für die Ausweisung der Bannwälder im südhessischen Raum. Der Grund für die Unersetzbarkeit ist die Funktion des Schutzes für die Menschen.

Wir gehen davon aus, dass die Entwicklung und Umsetzung der Schutz- und Bannwaldkonzeption Südhessen auf der Erkenntnis beruhte, dass die Entwicklungsfähigkeit der Region Rhein-Main nicht nur von der wirtschaftlichen Entwicklung abhängt, sondern quasi als zweites Standbein auch die ökologische Seite betrachtet werden muss. Das war damals offenbar unumstritten, denn auch die kommunalen Gebietskörperschaften haben diesen Ausweisungen in der Regel zugestimmt.

Damals hätte sich, glaube ich, auch niemand vorstellen können, dass als unersetzbar anerkannte Bannwälder, in denen die Bäume mehr als 100 Jahre alt sind, bereits nach zehn Jahren wieder zur Disposition stehen. Aus unserer Sicht sind die Bannwälder für die späteren Generationen ausgewiesen worden und nicht nur für eine Generation.

(Beifall bei der SPD, dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Die Gründe für die Bannwaldausweisung bestehen heute weiter und haben in ihrer Bedeutung noch mehr zugenommen. Denn – das muss man wissen – ein Bannwald kann nur dann zurückgenommen werden, wenn der ursprüngliche Ausweisungs- und Schutzgrund entfallen ist. Das kann von den Wäldern, die hier in Rede stehen, aber wirklich nicht behauptet werden.

Die Debatte, ob es juristisch möglich und gerechtfertigt scheint, einen Bannwald aufzuheben, will ich an dieser Stelle nicht führen. Wir berufen uns darauf, dass die Unersetzbarkeit dieser Wälder von der Hessischen Landesregierung erklärt worden ist und damit diese Wälder aus unserer Sicht für Planungen nicht zur Verfügung stehen dürfen.

(Beifall bei der SPD, dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Um dieses Gedankenspiel trotzdem aufzunehmen, möchte ich fragen: Welchen Wert wird ein Bannwald in Zukunft haben, wenn es im Falle eines Flughafenausbaus möglich wäre, ihn zu roden? Wie will man der Bevölkerung und der Wirtschaft abverlangen, weiterhin Respekt vor dieser hohen Schutzkategorie zu haben, wenn das für die Lebensqualität der Bevölkerung unersetzbare Gut Bannwald von heute auf morgen als wertlos erkannt wird?

Wir befürchten, dass durch die Aufhebung einer Bannwalderklärung für den Ausbau des Flughafens das gesamte Schutz- und Bannwaldkonzept der Landesregierung Schaden nehmen und das Schutzinstrument Bannwald wertlos werden kann. Es würde sich um einen Präzedenzfall handeln, bei dem ein ausgewiesener und als unersetzlich erkannter Bannwald mit dem Ziel einer Rodung entwidmet wird, ohne dass in diesem höchst belasteten Raum die Gründe für die damalige Bannwalderklärung entfallen wären. Dazu muss man sagen, dass der Bannwald ausgewiesen wurde, um ihn gerade vor dem zu schützen, was ihm jetzt bevorsteht, unter anderem dem Ausbau des Flughafens.

Schon jetzt sind übrigens zahlreiche Begehrlichkeiten für Inanspruchnahmen von Bannwaldgebieten zu erkennen. So hat – das ist von der Reihenfolge her ein ganz interessantes Argument – der Magistrat der Stadt Langen bereits zugestimmt, dass die Firma Sehring 47 ha Wald roden darf für eine Kiesgrubenerweiterung, die als Bannwald ausgewiesen ist. Es liegen weitere Anträge von verschiedenen Firmen und anderen Trägern vor.

Das zeigt eindeutig, dass dann jede Firma mit dem Argument sagen kann, das Recht gelte auch für sie und ihre Interessen, die für die Wirtschaft der Region wichtig seien. Auch diese Firmen werden dann zu Unrecht sagen, der Bannwald sei nicht so wichtig wie ihre Firmenentwicklung und die Arbeitsplätze der Region.

Wir gehen aufgrund der bekannten Fakten davon aus, dass der Ausbau des Flughafens und die dadurch ausgelösten Folgewirkungen mittelfristig und langfristig die Existenz des Waldes im Rhein-Main-Gebiet infrage stellen. Wer den Schutz des Waldes im Rhein-Main-Gebiet ernst nimmt, sollte also die ökologischen Folgewirkungen eines Flughafenausbaus bereits intensiv untersuchen, bevor eine Grundsatzentscheidung in dieser Frage gefallen ist.

Das heute Vormittag bereits mehrfach zitierte „No-Regret"-Prinzip geht in die gleiche Richtung. Es sagt aus – ich möchte es wiederholen –, dass vermieden werden soll, dass eine Entscheidung fällt, deren Konsequenzen man nachher bedauert. Aber man kann nur dann wissen, welche Konsequenzen bevorstehen, wenn man das vorher untersucht hat. Auch in diesem Sinne sollte eine Untersuchung stattfinden, bevor eine Grundsatzentscheidung getroffen wird.

Wer die Position vertritt, dass eine intensive Untersuchung der ökologischen Fragen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ausreichend ist, um zu entscheiden, welche der drei Varianten gebaut wird, nicht aber um die Grundsatzfrage zu klären, sagt damit eindeutig, dass Natur und Wald zweitrangig sind. Von einer gleichrangigen Behandlung und Bewertung ökologischer und ökonomischer Belange kann dann keine Rede mehr sein.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

In der ganzen Diskussion wird oft vergessen: Auch uns geht es nicht nur um Wald und Natur. Auch uns geht es um die Menschen und deren Lebensqualität in der Rhein-Main-Region. Gerade im Rhein-Main-Gebiet ist der Wald für die Menschen unersetzlich. Sie leben und profitieren von den vielfältigen Leistungen. Im Umland von Frankfurt profitieren davon etwa 2 Millionen Menschen. Die Menschen brauchen den Wald für ihre Erholung, für die frische Luft, die sie atmen, für das Klima ihrer Städte. Der Wald schützt sie vor Lärm und Schadstoffemissionen. Er bietet Sichtschutz und bereitet reines Trinkwasser. Bannwald schützt nicht in erster Linie die Natur, sondern die Menschen. Deshalb ist er für das Allgemeinwohl unersetzlich. – Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD, dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Ich bedanke mich bei Herrn Köster. – Damit haben wir die Stellungnahmen zu diesem Thema gehört. Ich eröffne die Fragerunde der Abgeordneten. Herr Kollege Reif von der CDU-Fraktion, bitte.

Abg. **Clemens Reif** (CDU): Es wurde ein überalterter Flottenmix zugrunde gelegt, der zu einer rechnerischen Überschätzung von 2 bis 3dB der Lärmbetroffenheit der Bevölkerung führt. Meine Frage lautet: Wie wirkt sich die Berechnung des Fluglärms aus, wenn der gegenwärtige Flottenmix zugrunde gelegt wird? Wie wirkt es sich aus, wenn der Flottenmix zugrunde gelegt wird, den wir ab dem Jahr 2002 bzw. 2003 zu erwarten haben? Ich wünsche mir das möglichst in Dezibel dargestellt. Die Frage richtet sich an Herrn Isermann.

Ich habe eine zweite Frage. Bei der Berechnung der Lärmkonturen geht man im Mediationsbericht davon aus, dass Westwind und Ostwind zugrunde gelegt werden. Aber bei der Berechnung der Lärmkonturen gehen Westwind und Ostwind jeweils zu 100 % gewichtet in die Berechnung ein. In Wirklichkeit muss die Gewichtung aber so aussehen: 80 % Westwind und 20 % Ostwind. Welche Auswirkungen hat das auf die Anzahl der betroffenen Bevölkerung? Herr Isermann hat das eben einmal kurz dargestellt. Ich möchte doch wissen, ob man dies in Prozenten und möglicherweise auch in Form von Bevölkerungszahlen quantifizieren kann.

Außerdem habe ich eine Frage zu den zumutbaren Mindestüberflughöhen. Diese Mindestüberflughöhen sind ein latentes Problem mit erhöhten psychologischen Auswirkungen auf die betroffene Bevölkerung. Die Frage, die sich stellt, lautet: Warum wurde im Mediationsbericht nicht auf wissenschaftliche Ergebnisse zurückgegriffen, die Mindestüberflughöhen auch wissenschaftlich begründen bzw. vorschreiben? Gibt es solche nicht? Wenn es sie gibt, warum wurden sie im Mediationsbericht nicht übernommen?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Kollege Haselbach, bitte.

Abg. **Rudolf Haselbach** (CDU): Meine Frage bezieht sich auch auf den Lärm. Wir nehmen aus dem Mediationsbericht zur Kenntnis, dass neue Verfahren – Stichwort NAT 70, oder das Ohr des Schläfers sei das Nonplusultra – angesprochen werden. Meine Frage lautet: Wie ist es prozessual zu sehen? Wir müssen damit rechnen, dass, selbst wenn man für die Betroffenen das eine oder andere durchsetzen könnte und wollte, auch dagegen möglicherweise von interessierter Seite geklagt wird. Gibt es eine Rechtsprechung? Wie rechtsrelevant ist dieses?

Mich interessiert auch, warum es möglich ist, dass in den jetzt nachgelieferten Unterlagen die so genannten Sensitivrechnungen, aber auch das Verfahren Landesplanung – zwar in unterschiedlichen Tabellen und sicher mit anderen Zielrichtungen und Schwerpunkten – durchgeführt wurden, aber sie exakt zu den gleichen Ergebnissen kommen, was die Zahl der betroffenen Menschen angeht. Warum ist das so?

Ich bin enttäuscht darüber, dass der Bodenlärm bisher quasi keine oder nur eine sehr untergeordnete Rolle gespielt hat. Für Städte wie Kelsterbach und neuerdings eben auch Mörfelden-Walldorf ist diese Frage sehr wichtig. Ich wünsche mir eine Quantifizierung. Was macht es aus? Wie verändert sich der Bodenlärm z. B. durch die Optimierung in der Frage Nordwest durch die Veränderung der Überführung? Wenn man errechnen kann, was die Flugzeuge in der Luft erzeugen, muss es doch relativ einfach sein, auch den Bodenlärm, der am Flug-

hafen unmittelbar dadurch entsteht und auch vermehrt entstehen kann, zu qualifizieren. Mich würde interessieren, mit welchen Mitteln und Maßnahmen man ihm begegnen will. Vor dem jetzigen Bodenlärm hat die Stadt Kelsterbach z. B. wirksamen Schutz durch eine imposante Schallschutzwand. Wie wird bei der Überführung über die Autobahn der Schutz vor Bodenlärm konkret aussehen? Wie wird sich der Bodenlärm auswirken, wenn eine optimierte Südbahn jetzt 400 m näher an den Stadtteil Walldorf herangeführt wird? Ist dort auch an die Errichtung einer Lärmschutzwand gedacht?

Ich spreche mit meinen Fragen Herrn Beckers an. Herr Dr. Isermann müsste sicher die rechtliche Frage gut beantworten können.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Kollege Boddenberg, bitte.

Abg. **Michael Boddenberg** (CDU): Ich habe eine Frage zu dem Thema, das Herr Reif auch schon angesprochen hat. Gibt es aus Ihrer Sicht heute schon eine mögliche Aussage, inwieweit das, was Clemens Reif angesprochen hat, in den nächsten Jahren justiziabel werden wird – LAI, AzB, usw.? Was halten Sie für justiziabel bei den zu erwartenden Verfahren, Planfeststellung und anderes mehr?

Von Frau Dr. Tesseraux möchte ich wissen, ob es eine Art Ökobilanz bezüglich der unterschiedlichen Verkehrsmittel gibt. Sie haben häufig von einem Mix der Belastungen, die damit verbunden sind, gesprochen. Können Sie etwas zu Verbrauch und Schadstoffemissionen im Vergleich von Flugzeug und Individualverkehr sagen?

Herr Dr. Kastka, habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie beim Störfaktor Fluglärm stark die psychische Empfindung in den Vordergrund stellen? Sie haben angeführt, dass im Bereich Frankfurt im bundesweiten Vergleich von Betroffenen die höchsten Störungsfälle gemeldet werden. Wenn das so ist und ich Sie richtig verstanden habe, würde ich Sie um eine Vermutung dazu bitten, woran das liegen könnte. Ich vermute – damit will ich das gar nicht werten –, dass es unter anderem damit zu tun hat, dass wir seit einem oder zwei Jahren in der Region ganz intensiv über das Thema Flughafenerweiterung sprechen.

Meine letzte Frage richtet sich ebenfalls an Herrn Kastka. Sie haben die unterschiedlichen Beschwerdehäufigkeiten im Tagesverlauf von 24 Stunden aufgezeigt. Die Häufigkeit in den frühen Morgenstunden und in den späten Abendstunden war deutlich wahrnehmbar. Konzentrieren sich nicht bei einem Nachtflugverbot von 23 Uhr bis 5 Uhr gerade auf diese Zeit mehr Flüge? Sehen Sie Lösungsmöglichkeiten, wenn dem so sein sollte?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Isermann, bitte.

Herr **Dr. Ullrich Isermann:** Das Thema Flottenmix habe ich vorhin kurz angesprochen. Basis der Berechnungen war eine Datengrundlage, die 1984 im Rahmen der ersten Überarbeitung der AzB festgesetzt wurde. Diese Datengrundlage ist definitiv veraltet. Es sind neue Flugzeuge auf dem Markt. Ein Vorschlag für eine neue Datengrundlage ist vom Umweltbundesamt in Zusammenarbeit mit der ADV bereits erarbeitet worden. Auch wir vom DLR im Institut für Verströmungsforschung waren maßgeblich daran beteiligt. Diese neue Datengrundlage basiert auf einem Flugzeugmix, auf Flugzeugen, die vermutlich noch 10 bis 15 Jahre am Luftverkehr teilnehmen werden. Sie ist aktuell und wird noch mindestens zehn Jahre aktuell bleiben. Sie liefert im Mittel etwa 2 bis 3 dB niedrigere Emissionswerte als die derzeit in der gültigen AzB festgeschriebene Datengrundlage. Nichtsdestoweniger sollte man immer mit aktuellen Daten arbeiten. Das habe ich vorhin schon ausgeführt.

(Anlage 27)

Sie sehen die Unterschiede in den Konturen, einmal berechnet mit alten Daten, einmal berechnet mit aktuellen Daten. Es ergibt sich in der Fläche eine Reduktion von 45 %.

Zu den Betroffenenzahlen kann ich leider keine Aussage machen. Das wurde von einem externen Büro ausgerechnet. Wir selbst sind dazu nicht in der Lage. Es ist nicht so einfach, Flächen direkt in Betroffenenzahlen zu transformieren, da die Bebauung nicht gleichmäßig ist.

Zur 100-%-Regelung – dazu gab es mehrere Fragen, auch hinsichtlich Prozessfolgen usw. –: Im Eckpunktepapier des Bundesministeriums für Umwelt wird mehr oder weniger explizit ausgeführt, dass keine 100-%-Regelung zugrunde gelegt werden soll. Sie wird meines Wissens derzeit nur in Hessen benutzt. In der letzten Beratung des Umweltausschusses des Bundestages wurde sie meines Wissens auch nicht weiterverfolgt, sondern zunächst auf Eis gelegt, bis die Novellierung des Fluglärmgesetzes beschlossen ist. Im internationalen Rahmen löst die Frage eher Unverständnis aus. Da wird in der Regel mit realen Belastungen, realen Flugbetriebssituationen gerechnet, weil diese messtechnisch nachvollziehbar sind.

Je länger der Zeitraum ist, den man zur Beurteilung wählt, umso stabiler wird ein Bewertungsmaß wie der L_{eq}. Irgendwann kann man die Zeit verlängern, und es ändert sich nichts mehr am Wert. Je kürzer man den Bezugszeitraum wählt – das ist nichts anderes als die 100-%-Regelung, kurze Bezugszeiträume im Osten, kurze im Westen –, umso weniger wird es messtechnisch nachvollziehbar, und umso problematischer wird die Identifikation, wie ich den Zeitraum definiere.

Die Frage zu den Mindestüberflughöhen ist einfach zu beantworten. Meines Wissens gibt es keine wissenschaftlichen Untersuchungen. Es ist etwas problematisch. Ich habe auch in meinem Statement im Internet zu den Fragen darauf hingewiesen. Mindestflughöhen im nahen Startbahnbereich sind im Prinzip durch die Flugverfahren definiert. Da kann man nicht viel machen. Es sei denn, man reduziert Abfluggewichte oder schließt ganze Flugzeuge vom Flugverkehr aus.

Die Bodenlärmuntersuchung ist ein ganz großes Problem. Das tritt mittlerweile immer mehr auf. Die AzB als Berechnungswerkzeug ist eigentlich nicht dazu geschaffen worden. Beim Bodenlärm gestaltet sich die Berechnung wesentlich komplexer als bei Fluglärm. Das ist nicht einfach nachvollziehbar. Es gibt Reflexionen durch Bebauung, Abschattung, Beugung. Wir sind derzeit im Rahmen eines DLR-Projekts dabei, fortschrittliche Berechnungsalgorithmen dafür zu entwickeln und Datensätze zu bekommen. Daten zum Lärm bodengebundener Luftfahrzeuge, also Flugzeuge, gibt es nur in sehr geringem und sehr schlecht validiertem Umfang. Hier ist definitiv noch Arbeit notwendig. Das lässt sich aber nicht aus dem Boden stampfen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Beckers sollte vielleicht die nächsten Fragen beantworten.

Herr **Joachim Hans Beckers:** Ich möchte zu zwei Punkten etwas ergänzen. Es wurde gefragt: Was kommt in den nächsten Jahren als Verfahren, LAI oder andere? Dazu ist zu sagen, dass die nächste Zeit von der EU-Gesetzgebung bestimmt werden wird. Die EU – zumindest die Expertengruppe – hat sich inzwischen auf den L_{eu}, den europäischen Dauerschallpegel, geeinigt, der technisch gesehen ein L_{dn} ist. Das ist ein energieäquivalenter Dauerschallpegel mit Zuschlägen für die Tagesrandzeiten, vier Stunden des Tages mit 5 dB, die acht Nachtstunden mit 10 dB. Zusätzlich wird ein L_{night} berechnet, ein reiner Nachtpegel. Die Frage L_{eq} 3 oder L_{eq} 4 oder so, das ist alles praktisch vom Tisch. Man wird den europäischen Pegel als Basis nehmen.

Übrig bleibt die Frage: Wie berücksichtigt man die Betriebsrichtung? Das ist eine Sache des eigentlichen Rechenganges und nicht der Größe, die die EU schon festgelegt hat. Dazu gibt es verschiedene Auffassungen. Die reinen Wissenschaftler oder Akustiker wollen das bisherige Vorgehen beibehalten: Man berücksichtigt die Betriebsrichtung mit den Anteilen, wie die Wetterlagen auftreten. Das führt aber dazu, dass in den Zeiten, die seltener vorkommen, beispielsweise Ostwind-Wetterlagen, in ganz bestimmten Bereichen Menschen überhaupt nicht geschützt werden. Die Zonen sind dann im Prinzip so zusammengesetzt, dass sie im Landebereich schmal und lang sind und im Startbereich breit und kürzer. Wenn Sie eine Ostwind-Zone mit einer Westwind-Zone überlagern, guckt jeweils an den Zonenenden eine lange Spitze mit schmalen Bereichen heraus von den Landungen und parallel dazu ein breiterer Teil nur von Starts. In beiden Fällen gibt es ziemlich große Zipfel, die den Gesamtpegel, wenn man den darüber legt, überhaupt nicht beinhalten. Das würde bedeuten – ich habe jetzt keine Zahlen vorliegen –, dass je nach Flughafen zwischen 20 % und 50 % aller Leute überhaupt keinem Schutz unterliegen.

Das kann nicht Ziel der politischen Entscheidung sein. Die Politik müsste für alle Leute, die einen Schutzanspruch haben, entscheiden. Der Schutzanspruch besteht, wenn das seltene Ereignis überschritten wird. Er liegt im Planungsrecht bei 4 % der Beurteilungszeit. Wenn Sie die sechs verkehrsreichsten Monate beibehalten würden, dann entspräche das einer Woche. Bei allem, was an mehr als sieben Tagen auftritt – wobei sie nicht hintereinander liegen müssen, sondern insgesamt verteilt sein können –, besteht ein Schutzanspruch.

Die Schlussfolgerung lautet: Man muss die 100-%-zu-100-%-Regelung nehmen, wenn man die verfassungsrechtliche Seite berücksichtigen will. Ich bin mir ganz sicher: Ohne die 100-%-zu-100-%-Regelung wird es eine Normenkontrollklage geben, die das verfassungsrechtlich klären wird.

Jetzt kann folgender Einwand kommen: Wenn man beides einzeln berechnet und dann überlagert – also eine Hüllzone macht –, ist die Zone größer, als sie wäre, wenn man die alte Methode anwendet. Dazu sage ich: Das ist überhaupt kein Problem. Das ist eine Frage der Grenzwertfestsetzung. Natürlich wird die Fläche dann größer. Das kann man im Prinzip dadurch kompensieren, dass man den Grenzwert etwas anhebt. Aus Schutzsicht kommt es nur darauf an, dass alle Leute geschützt werden, bei denen Schutz erforderlich ist.

Deswegen können wir von der Bundesvereinigung nur dringend empfehlen, die 100-%-zu-100-%-Regelung anzuwenden. Alle Immissionsschutzbehörden praktizieren das seit langem. Inzwischen ist die LAI-Leitlinie anzuwenden.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Beckers. – Die den Fraktionen zugedachte Zeit ist schon um fast fünf Minuten überschritten, und es sind noch einige Fragen offen. Ich kann Ihnen nur vorschlagen, dass wir diese Fragen noch beantworten lassen und dann die zusätzliche Zeit auch den anderen Fraktionen zugestehen. Sind Sie mit diesem Verfahren einverstanden? Oder haben Sie einen anderen Vorschlag? – Ich sehe Ihr Nicken. Dann machen wir weiter. Ich erteile Frau Dr. Tesseraux das Wort.

Frau **Dr. Irene Tesseraux:** Es ist gefragt worden, ob wir eine Öko-Bilanz gemacht hätten. Das muss ich erst einmal verneinen. Ich bin auch nur als Ex-

pertin für die Beurteilung von Luftschadstoffen eingeladen worden und nicht, um mich zu konkreten Bilanzen zu äußern. Aus meiner Sicht der humantoxikologischen Bewertung oder gesundheitlichen Bewertung spielt es natürlich keine Rolle, woher ein Partikel kommt oder wer welches Molekül emittiert hat. Wenn es meine Lunge erreicht, wirkt es dort.

Aber Sie haben natürlich völlig Recht, dass man sich, um Maßnahmen entwickeln zu können, fragen muss, was woher kommt. Deswegen habe ich diese Folie aufgelegt.

(Anlage 32)

Am Beispiel der Stickoxide können Sie sehen, welche Emissionsanteile insgesamt vom Flughafen kommen. Das sind die Zahlen in Klammern, für Frankfurt 1996. Rechts sehen Sie den Anteil des Kfz-Verkehrs.

Daneben sehen Sie die Zahlen für Hamburg. In Hamburg sind die Gesamtemissionen geringer als die Kfz-Emissionen des Frankfurter Flughafens. Bei diesem Flughafen nimmt das schon eine immense Dimension an. Über Entwicklungen kann eine solche Darstellung von nur einem Jahr aber natürlich nichts aussagen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke, Frau Dr. Tesseraux. – Herr Dr. Kastka, bitte.

Herr **Dr. Joachim Kastka:** Es sind mehrere Fragen gestellt worden. Zunächst ging es um die Mindestüberflughöhe. Das ergibt sich bei dem Maß NAT 70, das wir entwickelt haben, ziemlich einfach. Beim Landen bleibt die Höhe ja gleich. Mit abnehmender Höhe steigt der Überflugpegel. Wenn man die Daten, die wir in Düsseldorf erhoben haben, als Grundlage nimmt – da ist der Flottenmix etwas anders –, würde man sagen: 500 m Höhe müssten mindestens erreicht sein, damit man praktisch keinen Überflugpegel über 70 dB erreicht. In der Art müssen Sie sich das vorstellen.

Beim Starten ist das allerdings ganz anders. Dabei hängt es von der Lautstärke des Flugzeugs, seiner Emission und seiner Fähigkeit, zu steigen, ab. Wir haben im Sommer in Düsseldorf einmal über acht Tage eine systematische Untersuchung durchgeführt. Dabei haben wir festgestellt, dass moderne Flugzeuge vom Typ des A 340 in die Klasse Chapter II fielen – mit 92 dB am Standardmesspunkt, der in Lohausen im Wohngebiet liegt. Dort liegt der Durchschnitt der 2.400 Überflüge bei 83 dB. Dieses Flugzeug steigt nicht und hat nur eine Überflughöhe von 230 m. Es macht damit Lärm wie eine etwas höhere 727.

Das heißt, dort ist es beim Starten natürlich sehr wichtig, auch auf die Zusammensetzung des Flugzeugtyps zu achten. Das bekommt man schlecht in den Griff. Man kann das Problem eigentlich nur so lösen, dass man, wenn man mehrere Flugpfade hat, den unempfindlichsten und am wenigsten bebauten zwangsweise für schlechte Steiger z. B. als Flugroute vorschreibt.

Zum Belästigungsgrad. Es hat uns in der Tat erstaunt: Frankfurt liegt höher in der ermittelten Belastung bei 1.000 Personen. Wir haben im Prinzip alle Flugpfade berücksichtigt. Das haben wir 1999 wiederholt. Die Diskussion ist ja 1999 noch schärfer geworden. Es waren wieder 1.400 Leute. Das ist noch nicht ausgewertet. Ich habe einmal reingesehen. Die Daten sind ungefähr gleich. Das heißt, die jetzige politische Diskussion dürfte das nicht angeheizt haben.

Wir haben in Düsseldorf schon seit längerer Zeit die Auseinandersetzung um die zweite und zwei Jahre lang nicht in Nutzung befindliche Startbahn, wie Sie vielleicht aus der Geschichte der letzten Jahre wissen. Dort haben wir auch Untersuchungen durchgeführt. Wir haben festgestellt, dass die Belästigungsreaktion der Anwohner im Prinzip davon unabhängig ist. Es sind ja nicht alle Leute Gegner des Flughafens. Der Prozentsatz ist allerdings in Frankfurt höher.

Zur Zeitscheibenverteilung, morgens und abends: Das ist natürlich auch eine Frage der Verbindungsstruktur. Ich hatte Ihnen zu Düsseldorf gesagt, ohne die Nacht werden die Randphasen besonders lästig. Hinsichtlich der psychologischen Verarbeitung von Störungen ist es sicherlich für die Leute – wenn Sie das alles summieren – relevanter, wenn Sie diesen Morgenzeitraum und den sehr empfindlichen Abendzeitraum bis 22 Uhr nehmen. Das hatte ich Ihnen ja gezeigt. Die Daten zeigen, dass der Mensch abends immer schwächer wird. Wenn Sie die Zeit von 18 Uhr bis 22 Uhr nicht schützen, ist das sehr problematisch.

Ich kann nicht beurteilen, wie weit die Nachtflugaktivität, wenn sie ganz geschlossen wird, in die Randstunden übergeht – das ist eine flugtechnische Frage – und die Belästigung erhöht. Aber das könnte so passieren. In Hamburg sind die Belästigungsreaktionen auch morgens und abends am schlimmsten. Dort ist überhaupt keine Nachtflugaktivität im weiteren Sinne zu beobachten.

Zu Lösungsmöglichkeiten: Wenn Sie die Situation insgesamt sehen – auch den NAT 70 –, dann ist eigentlich in der Abstandschaffung das einzige aktive Prinzip zu sehen. Die Menschen – das zeigen alle neueren Untersuchungen – sind nicht darauf reduzierbar, in ihrer Wohnung die Fenster zu schließen. Das funktioniert nicht. Die Leute ziehen offene Fenster vor. Das einzige Mittel, das hilft, sind Abstand und Höhe zwischen Wohngebieten und Flugpfaden.

Die Westseite des Frankfurter Flughafens reagiert am empfindlichsten. In den Ostwind-Phasen laufen dort 500 bis 600 Bewegungen pro Tag über 70 dB über. Dagegen kann man während des gesamten Tages niemanden schützen. Das bedeutete einen Raum mit Schallschutzfenstern, und im Sommer ist es in der Regel warm.

Langzeitplanung würde also bedeuten, dass man den unvermeidlichen Lärm, der beim Landen entsteht – das ist das Raunheimer Problem –, von der Nutzung von Wohngebieten trennen muss. Die Konkurrenz muss aufgehoben werden. Flugpfade können beim Landen kaum variiert werden. Dieser Dauerkonflikt wird bei so hohen Überflugmengen immer existieren. Mehr als 500 Bewegungen pro Tag finden Sie sonst in der Republik nicht. Darauf reagieren die Leute. Das könnte eine der Ursachen dafür sein, dass die Frankfurter Belästigungsreaktionen so hoch sind. Das liegt teilweise im Physikalischen und teilweise im Psychologischen.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Dr. Kastka. Eine Frage an die Mediatoren ist noch offen. Sie sind aber im Augenblick nicht im Saal. Deswegen stellen wir das zurück. – Ich rufe für die SPD-Fraktion Herrn Pawlik auf.

Abg. **Sieghard Pawlik** (SPD): In verschiedenen Stellungnahmen und Beiträgen heute ist weiterer Untersuchungs- und Forschungsbedarf deutlich geworden. Ich begrüße, dass Herr Eikmann von der Landesärztekammer noch Untersuchungsbedarf sieht.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Herr Eikmann, ich bitte Sie, noch einmal deutlich darzustellen, welche Untersuchungen Sie vonseiten der Landesregierung für notwendig halten – etwa für besondere Risikogruppen oder mit Blick auf die Entwicklung von Kindern hier im Vergleich zu gesunden Kindern in anderen Regionen.

Sie haben über bestimmte Belastungswerte gesprochen. Meine Frage richtet sich an Herrn Beckers: Wie ist die notwendige Gesundheitsvorsorge bisher berücksichtigt? Wie würden Sie die Werte differenziert nach Tages- und Nachtzeiten, nach den verschiedenen sensiblen Bereichen des Tages einstufen?

Ich habe auch eine Frage an Herrn Maschke. Die Mediatoren haben in ihrem Bericht geschrieben, dass sie es für nicht vertretbar halten, mehr als sechs- bis elfmal pro Nacht am Ohr des Schläfers 52 bis 53 dB(A) hinzunehmen. In Ihrem Vortrag, Herr Maschke – so habe ich es zumindest verstanden –, haben Sie aber gesagt, jedes Ereignis mit mehr als 70 dB(A) in der Schlafphase führt zu einer Beeinträchtigung und – meine Interpretation – damit langfristig zu entsprechenden Wirkungen.

Herr Beckers, von BUND und NABU kam der Hinweis, der Übergang von berechneten Werten zu den gemessenen Werten führt faktisch, wenn man die gleichen Werte zugrunde legt, zu einer Schlechterstellung von 2 bis 3 dB(A) für die betroffene Bevölkerung. Dazu hätte ich gerne eine Aufklärung, so weit das möglich ist.

Meine letzte Frage richtet sich an Herrn Häfner. Wie sieht die Waldbilanz für die verschiedenen Ausbauvarianten jeweils aus?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Pawlik. – Herr May, bitte.

Abg. **Jürgen May** (SPD): Herr Prof. Eikmann, Sie vertreten einen großen Teil der organisierten Ärzteschaft in Hessen. Sie verfügen über eigene Berufserfahrung, über die Erfahrungsberichte Ihrer Kollegen, Statistiken und empirische Untersuchungen. Haben Sie signifikante Erkenntnisse über die Folgen des Fluglärms hier in der Region Rhein-Main, die Sie zu der Warnung vor den gesundheitlichen Folgen des Fluglärms veranlassen, die Sie heute und auch in der Pressemitteilung im Februar öffentlich abgegeben haben?

Ich habe eine zweite Frage an Sie, Herr Prof. Eikmann. Welche gesundheitlichen Folgen müssen wir befürchten, wenn im Zuge bestimmter Ausbauvarianten ganze Stadtteile völlig neu ganz intensiv von morgens 5 Uhr bis abends um 23 Uhr überflogen werden?

Ich habe eine weitere Frage. Es gibt einmal die Überflughöhe als Parameter für den Fluglärm am Boden. Es gibt aber auch die Folgen von Überflügen allein durch den optischen Eindruck der niedrigen Flughöhe. Das ist wohl auch eine der Fragen, die noch nicht untersucht worden sind. Haben Sie Erkenntnisse darüber, wie dies gesundheitlich oder psychisch zu bewerten ist?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr May. – Frau Hillenbrand.

Abg. **Silvia Hillenbrand** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Köster. Die Landesregierung hat mit der Ausweisung des Bannwaldes der Unersetzlichkeit des Waldes für die betroffene Region Rechnung getragen. Herr Köster, Sie haben ausgeführt, dass die Gründe für diese Unersetzlichkeit eher mehr als weniger geworden sind. Deswegen frage ich Sie, ob Sie der Auffassung sind, dass wir eine völlig neue Risikobewertung des Ballungsraumes brauchen. Wir haben ja heute Morgen gehört, dass eine Gesamtbelastungsstudie fehlt. Das fällt im Grunde in den gleichen Bereich. Ich meine eine Risikobewertung, bei der die Auswirkungen im gesamten Naturhaushalt – also auch die Wechselwirkungen – bei einem Ausbau des Flughafens dargestellt werden.

Meine zweite Frage bezieht sich auf die gesetzliche Regelung des Bannwaldes. § 22 Forstgesetz gibt die Möglichkeit, einen Bannwald auszuweisen. Sind Sie der Auffassung, dass wir dazu eine ordentliche juristische Bewertung brauchen? Wenn es denn möglich ist – wie wir es in den Unterlagen gefunden haben –, die Verfügung durch einen einfachen Verwaltungsakt aufzuheben, dann muss man davon ausgehen, dass der Bannwald in seiner Schutzkategorie, die er eigentlich hat, überhaupt nicht mehr vorhanden ist. Welche Auswirkungen hat das tatsächlich langfristig? Heißt das nicht, dass wir für Wald keine verlässliche Schutzkategorie mehr haben?

In dem Zusammenhang habe ich außerdem die Frage, ob Sie der Meinung sind, dass unsere Datenmaterialien, die wir für den Wald haben, überhaupt nicht ausreichen. Zum größten Teil sind in allen unseren Unterlagen immer nur die Hektar-Größen angegeben. Schutzfunktionen und Erholungsfunktionen fehlen. Welches Instrument haben wir nach Ihrer Auffassung? Kann das im normalen Verfahren innerhalb der UVP geschehen oder im Dialogforum? Wo kann das angesiedelt werden?

Ausgleichsmaßnahmen sind noch gar nicht angeschnitten worden. Wenn wir von einem 1 : 1-Ausgleich ausgehen: Ist das überhaupt möglich? Kann man überhaupt ausgleichen? Ortsnah wird es kaum gehen. In welchem Umkreis wäre eine Ausgleichsmaßnahme überhaupt noch zu akzeptieren?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Frau Hillenbrand. – Herr Schmitt.

Abg. **Norbert Schmitt** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Kastka und Herrn Beckers. Fluglärm wird wenigstens laut Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anders als Straßen- und Eisenbahnlärm beurteilt. Da wird bei Straßen- und Eisenbahnlärm für ungestörtes Schlafen ein Innenpegel von 30 dB festgesetzt. Die Pegelspitzen gehen bis 40 dB. Bei Entscheidungen zum Fluglärm werden erst 52 dB bzw. 55 dB als störend erachtet. Da drängt sich die polemische Frage auf: Ist Fluglärm gesünder? Mir geht es nicht um eine juristische Begründung. Lassen sich diese unterschiedlichen Grenzwerte nach Ihrer Erfahrung mit Gesundheitsrisiken und Gesundheitsvorsorge erklären? Gibt es dafür eine logische Erklärung? Was könnte zu so einer Entscheidung beigetragen haben?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Frau Hoffmann, bitte.

Abg. **Christel Hoffmann** (SPD): Ich habe eine Frage an Frau Dr. Tesseraux. Sie haben als offene Frage die Kombinationswirkungen von Schadstoffen genannt. In Ihrer schriftlichen Stellungnahme haben Sie dargelegt, dass es dazu einige wenige Erkenntnisse gibt. Ich frage: Welche Erkenntnisse sind das? Halten Sie es für erforderlich, im Rahmen der UVP eine ökotoxikologische Untersuchung durchzuführen?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank. – Prof. Eikmann ist angesprochen worden.

Herr Prof. **Dr. Thomas Eikmann:** Drei wesentliche Fragen sind an mich gestellt worden. Ich halte es sicherlich für sinnvoll – ich habe das vorhin auch ausgeführt –, dass wir einen Status erheben über den Gesundheitszustand der Bevölkerung in den belasteten Gebieten des Flughafenbereiches. Das ist sicher sehr sinnvoll. Sie haben ja auch von Frau Dr. Tesseraux gehört, dass eine ähnliche Studie in Amsterdam begonnen worden ist. Außerdem ist in München eine Studie gelaufen. Als man den Flughafen von Riem in das neue Gebiet verlegt hat, hat man Kinder untersucht und entsprechende Wirkungsunterschiede festgestellt.

Bei dieser Studie sollte man nicht nur nach Gesundheitsschäden schauen, sondern man muss sehr viel sensitiver nach den psychosomatischen Wirkungen schauen. Einflüsse aus der Psyche auf den Körper sind zu beobachten. Auch die sozialen Folgen müssen einbezogen werden. Deshalb wäre es sicherlich sehr sinnvoll, diesen Status zu erheben. Wichtig wäre auch, ihn in einer angemessenen Zeit zu wiederholen, um zu sehen, ob eine Veränderung eingetreten ist oder nicht.

Zu den signifikanten Ergebnissen – das habe ich gesagt – haben wir die Studie aus München. Wir kennen natürlich eine ganze Reihe von Ergebnissen vom Arbeitsplatz her, welche Wirkungen Lärm hat. Aber dies ist nur mit Vorsicht auf die normale Bevölkerung zu übertragen, sodass man hier auch mit sehr viel sensibleren Methoden schauen muss, was sich da tut.

Welche Folgen hat die Erweiterung des Flughafens? – Zunächst muss man feststellen, was vorhanden ist. Man muss fragen: Ist das, was eventuell dazu kommt – das wissen wir ja gar nicht –, so relevant, dass sich eine Veränderung ergibt? Das kann man nicht voraussagen. Ich bin bei Prognosen sehr vorsichtig. Man muss schauen, was sich tatsächlich tut.

Wir wissen, dass Lärm auf Herz und Kreislauf wirkt. Wenn neue Gebiete verschallt werden, können wir mit einem höheren Risiko rechnen. Wir können es nicht genau sagen. Wir haben in den äußersten Randbereichen zusätzlich vielleicht auch eine Einwirkung von anderen Schadstoffen bzw. durch den zusätzlichen Kraftfahrzeugverkehr, den wir auch nicht vergessen dürfen. Herz-Kreislauf-Erkrankungen sind zu beobachten.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich darf mich bei Ihnen bedanken. – Herr Maschke war angesprochen.

Herr **Dr. Christian Maschke:** Ich bin zum maximalen Überflugpegel von 52 bis 53 dB(A) nachts gefragt worden, wie oft er stattfinden kann. Im Mediationsbericht steht: sechs- bis elfmal. Ich selber habe in meinem Statement dazu keine Ausführungen gemacht, weil es in zehn Minuten kaum zu bewältigen gewesen wäre.

Wir gehen bei unserer Beurteilung sehr wohl auch von seltenen Ereignissen aus. Das heißt, dass nicht jede Überschreitung dieses genannten Pegels gleich eine Gesundheitsbeeinträchtigung hervorruft. Wir messen das seltene Ereignis daran, dass wir sagen, so ein erhöhter Pegel, der als Übersteuerung zu bezeichnen ist, ist mit einer akuten Erhöhung des Stresshormons Cortisol verbunden. Dieses Stresshormon braucht eine gewisse Zeit, bis es wieder das Normalniveau erreicht hat. Wir möchten vermeiden, dass über die Nacht hinweg eben eine Erhöhung eintritt, d. h., dass ein Ereignis auf das andere aufsetzt, wenn das Normalniveau noch nicht wieder erreicht ist. Das ist, grob geschätzt, bei vier nächtlichen Ereignissen der Fall – wie wir es in Hamburg auch vorgesehen haben.

Zur Überflughöhe wurde noch eine Frage gestellt. Mir liegen keine direkten Untersuchungen zur Überflughöhe als Thema vor. Es liegen aber sehr wohl internationale Studien vor, die zeigen, dass die Belästigung innerhalb von Flugschneisen – also dort, wo die Flieger rübergehen – bei gleichem Pegel wesentlich höher ist als in benachbarten Gebieten, die nicht direkt überflogen werden. Das wird psychologisch so gedeutet, dass mit dem Überflug auch immer die Angst vor einem möglichen Unfall und einer möglichen Betroffenheit verbunden ist. Diese Angst nimmt mit Sicherheit zu je niedriger die Flughöhe ist, d. h., je größer das Ereignis für den Einzelnen erscheint.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich darf mich bei Ihnen bedanken, Herr Maschke. – Herr Dr. Isermann ist angesprochen worden.

Herr **Dr. Ullrich Isermann:** Die Frage betraf auch die Überflughöhe, wozu Herr Maschke schon geantwortet hat. Das ist eigentlich mehr das Fachgebiet von Herrn Kastka. Ich bin Physiker. Insofern kann ich zu psychologischen Einflüssen schlecht etwas sagen. Ich hatte es vorhin schon erwähnt. Mir sind in der Beziehung keine Studien bekannt, da ich im Wesentlichen die physikalischen Aspekte interpretieren muss. Herr Kastka könnte dazu vielleicht mehr sagen.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Herr Kastka, bitte.

Herr **Dr. Joachim Kastka:** Es waren mehrere Fragen. Ich gehe noch einmal auf die Überflughöhenproblematik ein. Wir haben praktisch acht Tage lang an Lohausener Bürgern die Unzumutbarkeit von Geräuschen geprüft. Wir haben ihnen Geräte umgehängt, und sie mussten auf einen Knopf drücken. Wir haben das dann gemessen. Wir haben die Höhe des Flugzeugs mit einem Lasermessgerät gemessen. Dann haben wir festgestellt, was unzumutbar ist. Wir hatten also die Höhe und den Pegel. Wenn die Leute anwesend waren, wussten wir, ob sie sich draußen oder drinnen aufgehalten haben. Sie waren meistens drinnen. Dann haben wir geprüft, ob die Unzumutbarkeit eines Geräusches von der Höhe und dem Pegel abhängig ist.

Es zeigte sich, dass der Pegel alles entscheidet. Die Höhe ist eine Größe, mit der wir die Unzumutbarkeit des Überflugs im Wohngebiet nicht erklären konnten. Die Leute haben sich meistens drinnen aufgehalten. Es waren nur 10 % draußen. Wenn man sich draußen aufhält, spielt es vielleicht eine Rolle. Das kann sein. Das wird wahrscheinlich in Wohngebieten mit sehr niedrigen Überflughöhen möglich sein. In Lohausen ist die Überflughöhe mit 100 m über dem Ort extrem niedrig. Dort spielt es natürlich eine große Rolle. Wenn ein Flugzeug 70 m Spannweite hat, macht das etwas aus.

Wie Herr Maschke schon sagte – auch das haben wir bei den Interviews mit den Anwohnern erfahren –: Natürlich haben die Anwohner das Gefühl, dass das Ganze eine sehr labile Angelegenheit ist. In Lohausen fliegen Steine vom Dach. Ich habe gesehen, wie das geht. Das spielt eine Rolle. Es gibt viele Sekundäreffekte.

Niedrige Überflughöhen haben auch ein ganz anderes Spektrum. Das ist sehr hochfrequent und für den Menschen sehr unangenehm. Das liegt bei 3.000 bis 4.000 Hz. Das stellt, wenn man draußen ist und so etwas erlebt, sicherlich ein hohes Belastungspotenzial dar. Ich glaube aber, darum geht es hier gar nicht. Solche niedrigen Überflughöhen sind hier wahrscheinlich gar nicht vorgesehen.

Das hatte ich Ihnen ja auch gesagt: Die Wechselwirkung zwischen Steighöhe des Flugzeugs, Gewicht und Abstand zum Rollpfad spielt eine Rolle. Darauf kann man Einfluss nehmen.

Warum gibt es diesen Malus für den Fluglärm? – Darüber wird diskutiert. Oliva allerdings gibt ihm für den Innenbereich Wohnung auch einen Bonus von 3 dB gegenüber Verkehrslärm. Warum gibt es den? Was ist mit der Eisenbahn? Ich glaube schon, dass der Fluglärm zwei Probleme aufwirft. Flugzeuge befinden sich in der Luft. Es gibt keine Straße wie eine Autobahn, auf der das Fahrzeug bleibt. Es gibt keine Schiene wie für Züge – wobei wir auch wissen, dass Züge ihre Schienen verlassen und in das Gelände hineinsausen können. In der Regel laufen die Bodenverkehrssysteme auf gebauter Umwelt. In der Luft ist nichts, keine Straße, kein Schild, keine Bemalung, da ist nichts. Flugverkehr prägt eine Gegend visuell oder ästhetisch – wie immer bewertbar – überhaupt nicht. Sie können an der Stärke einer Straße, an ihrer Bemalung usw.

ausrechnen, wie stark die Leute belästigt sind. Das können Sie beim Fluglärm nicht.

Das stellt wahrscheinlich ein Problem des Flugverkehrs schlechthin dar, dass er faktisch nicht in den Lebensbereich integrierbar ist wie eine Straße: Wenn eine Autobahn da ist, findet man sich irgendwann damit ab, oder man zieht weg. Der Flugbetrieb findet in der Luft statt; es ist keine Straße da. Man könnte sich jederzeit vorstellen, dass es auch anders sein könnte. Das ist wahrscheinlich das Problem, dass der Flugverkehr aus der Perspektive des Anwohners gar kein Zubehör seiner Umwelt ist. Er könnte sich ihn auch wegdenken, und wenn das Flugzeug nicht da ist, ist ja auch nichts da. Der Flugverkehr prägt die Umwelt im Gegensatz zur Straße nicht. Insofern ist das immer ein Akzeptanzproblem.

Sie finden z. B. in Düsseldorf hochkarätige Wohngegenden in unmittelbarer Nähe des Flughafengeländes. Meerbusch-Büderich ist eine Superwohngegend; es hat als Wohngebiet eine hohe Akzeptanz, und der Flugverkehr ist oben, aber er prägt den Ort in keiner Weise.

Das ist, glaube ich, ein Problem, das in jedem Fall vorliegt. Wenn Sie den modernen Eisenbahnlärm nehmen, ist das anders. Eisenbahnlärm haben wir auch einmal untersucht, weil uns Flughafenanwohner in der Umgebung von Düsseldorf, in Angermund, fragten, warum wir nur Fluglärm und nicht auch Eisenbahnlärm untersuchten. Sie hatten 400 Vorbeifahrten pro Tag, die Pegel lagen in der Regel zwischen 85 und 95 dB, und sie hatten auch 72 dB L_{eq}. Ich nehme an, das hängt damit zusammen, dass die Eisenbahn praktisch heute noch in ihrer Darstellung und ihrem Image eine positive Ausstrahlung hat, die aus irgendeiner Zeit – ich weiß nicht welcher – stammt. Deswegen ist die Verarbeitung von Eisenbahnlärm anders. Denn die Pegel, die IC-Strecken erzeugen, sind aufgrund ihrer hohen Anstiegsgeschwindigkeit teilweise schlimmer als am Flughafen, wenn Sie 30 m neben so einer Eisenbahnstrecke wohnen und der Zug mit 250 km/h vorbeifährt. Das ist meiner Ansicht nach auch ein sehr wesentliches Problem; es wird bloß in der Öffentlichkeit anders gesehen. Beim Fluglärm ist das aus verschiedenen Gründen offenbar anders.

Amt Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich darf mich bei Ihnen bedanken, Herr Dr. Kastka. – Sie haben sich gemeldet, Herr Beckers.

Herr **Joachim Hans Beckers:** Das waren einige Fragen. Zunächst die Frage, wie Gesundheitsaspekte berücksichtigt sind. Das muss ich aufteilen. Bei allem, was nach dem Fluglärmgesetz geht, sind sie fast nicht berücksichtigt; denn das Fluglärmgesetz enthält keine Grenzwerte und auch nur wenige Punkte, die auf den echten Schutz des Einzelnen abstellen.

Der Mediationsbericht berücksichtigt den jetzigen Stand der Dinge weitgehend akzeptabel und richtig bis auf den Punkt, den ich vorhin gebracht habe: Die Schalldifferenz innen und außen müsste korrigiert werden.

Zu Ihrer Zusatzfrage: Wie sieht das in Zukunft aus, was könnte empfohlen werden? – Dazu kann man nur sagen: In das Fluglärmgesetz müssen erstens Grenzwerte aufgenommen werden. Sie müssen natürlich wesentlich niedriger als bisher liegen. Man muss zweitens beachten, dass sich über die EU-Gesetzgebung die gesamte Strukur verändern wird.

Deswegen können wir jetzt noch keine Einzelwerte nennen, weil wir erst abwarten müssen, was die EU im Detail bringt. Von den fünf Arbeitsgruppen der EU hat bisher erst eine die Ergebnisse bekannt gegeben, nämlich die Größe – den Indicator –, und die Frage der Grenzwerte oder der Dosis ist noch offen. Voraussichtlich wird es noch in diesem Jahr erste Ergebnisse geben. Das heißt: Für die Zukunft haben wir im Moment keine konkrete Empfehlung, weil wir noch von den Vorgaben, die von der EU kommen, abhängig sind. Aber generell können wir sagen, dass die Werte in jedem Fall weitgehend gesenkt werden müssen; denn bisher war der Schutz zu gering.

Ihre nächste Frage bezog sich auf Berechnung und Messung. Bei den Berechnungen sind die Werte größer, als sie sich bei den Messungen herausgestellt haben. Dabei muss man Folgendes berücksichtigen:

Erstens. Die Aufgaben der nach Prognosen berechneten Werte sind völlig andere als die Aufgaben der Messungen. Die Schutzmaßnahmen, die eingerichtet werden, werden nach den Prognosewerten und den gerechneten Werten vorgenommen. Insofern ist eine Überbewertung nicht schädlich, weil das ja nur günstiger sein kann.

Die Messwerte, die es gibt, sind anders aufgenommen. Sie nehmen den tatsächlichen Flugbetrieb auf, während die Prognosen nach Mittelwerten vorgehen, die in alle möglichen Richtungen gemittelt sind, nur um im Prinzip eine langfristige Gesamtbelastung festzustellen. Daraus ergibt sich also, dass für die Messungen auch ganz andere Aufgaben oder Lösungsmöglichkeiten da sind. Man kann mit Messungen ermitteln, wie der Flugbetrieb im Augenblick aussieht; wie es sich z. B. auswirkt, wenn irgendetwas geändert wird, wie man eine Optimierung vornehmen kann. Das sind ganz wichtige Aufgaben, die man damit lösen kann. Da spielt der Unterschied zu den gerechneten Werten im Grunde keine Rolle, weil sich Prognose- und Messwerte auf ganz andere Aufgaben verteilen.

Zur Frage “Straße, Schiene und andere Grenzwerte” haben wir eben schon etwas gehört. Hierzu liegt

die Auswertung vor, die die Holländer gemacht haben. Es werden von verschiedenen Stellen unterschiedliche Maluswerte empfohlen. Die Holländer haben einen Malus von etwa 5 dB empfohlen, andere treten für 10 dB ein – das hat z. B. auch das OLG Koblenz in einer Entscheidung empfohlen –, aber es gibt auch Leute, die einen höheren Malus fordern. Wenn man sich das genauer ansieht, stellt man eine Tendenz fest, die mit der Höhe der jeweils auftretenden Pegel zu tun hat. Das heißt, je höher die Gesamtbelastungen sind, umso höher muss auch der Malus werden. Wenn man das ernst nimmt und auf wissenschaftlicher Grundlage arbeitet, darf man also keinen festen Malus nehmen, sondern muss ihn vom Dauerschallpegel der Flughäfen oder irgendetwas anderem – darüber muss man noch nachdenken – abhängig machen. Das muss wohl noch näher untersucht werden. Aber man sollte wissen: Dieser Malus muss nicht unbedingt für alle gleich hoch sein. Nachzuschieben ist noch: Zur Zeit gibt es gar keine Grenzwerte und keinen echten Schutz für die Gesundheit.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Beckers. – Jetzt habe ich Frau Dr. Tesseraux auf der Liste.

Frau **Dr. Irene Tesseraux:** Es ist nach Kombinationswirkungen von Luftschadstoffen gefragt worden. Das stand nicht in der Kurzfassung meines Referats; ich will Ihnen aber gerne etwas dazu sagen. Es gibt natürlich experimentelle Untersuchungen zu Kombinationswirkungen von Luftschadstoffen. Die einzelnen Stoffe werden kombiniert, und man kann sehen, was dabei herauskommt. Ein ganz einfaches Beispiel: Die Außenluft ist immer eine Kombination von Schadstoffen. Wenn wir im Freiland Ozonuntersuchungen durchführen, wo alle Stoffe gleichzeitig vorhanden sind, aber nur Ozon messen, haben wir z. B. bei niedrigeren Konzentrationen Effekte auf die Lungenfunktion, als wenn wir die gleiche Konzentration in sonst schadstofffreier Luft zuführen. Wir haben also in der Außenluft immer Kombinationswirkungen.

Es gibt noch eine Reihe weiterer experimenteller Untersuchungen zu den Kombinationswirkungen von Luftschadstoffen. Was ich aber gemeint hatte, war – das hat auch Herr Prof. Eikmann angesprochen – die Kombination von Wirkungen psychosomatischer Art: Die somatischen Wege, die etwa durch Geruch, durch Lärm über die Stressbildung gegangen werden, können in die gleichen Effekte münden. Ich hatte in meinem kurzen Vortrag gesagt, dass auch die feinen Partikel im Verdacht stehen – es gibt Untersuchungen dazu –, ähnlich wirken zu können, indem sie Blutparameter verändern, bis hin zu einer Förderung von Herzinfarkten. Das meinte ich mit Kombinationswirkungen, die wir uns vielleicht noch näher anschauen müssten.

Es wurde noch gefragt, ob ich eine ökotoxikologische Untersuchung im Rahmen der UVU für notwendig hielte. Dazu kann ich Ihnen nichts sagen, weil ich überwiegend humantoxikologisch arbeite, aber ich denke, die Schadstoffe, die hier im Flughafenbereich eine Rolle spielen, sind nicht spezifisch für Pflanzen gefährlich. Der einzige herausragende für Pflanzen stärker schädliche Stoff ist das Ozon, und das breitet sich völlig anders aus als die Schadstoffe, die direkt emittiert werden. Diese Frage möchte ich aber nicht abschließend beantworten.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Auch bei Ihnen darf ich mich bedanken, Frau Dr. Tesseraux. – Herr Köster.

Herr **Ulrich Köster:** Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sehr geehrte Frau Hillenbrand, ich will gerne auf Ihre vier Fragen antworten. Die erste Frage war, ob wir eine neue Bewertung der Belastung des Ballungsraum benötigen. Es ist klar, dass die Belastung des Ballungsraums Rhein-Main in den vergangenen Jahren, seit der Ausweisung der Bannwälder, die jetzt in Rede stehen, zugenommen hat. Das betrifft eine Zunahme der Siedlungen, eine Zunahme der Bevölkerung, eine Zunahme des Verkehrs, eine stärkere Luft- und auch Klimabelastung. Das ist unbestritten. Daraus habe ich eben die Folgerung gezogen, dass die Gründe für die Ausweisung der Bannwälder heute noch stärker als vorher gelten.

Die Frage der Komplexität in Bezug auf den Wald stellt sich deswegen so gravierend, weil die Effekte, die man mit einer Rodung hat, mit zusätzlichen Effekten wie weiterer Verkehrszunahme nicht linear sind. Ich möchte ein kurzes Beispiel erwähnen: Es gibt gerade im südhessischen Bereich den Zusammenhang, dass Schadstoffe aus der Luft zu einer Auflichtung der Wälder führen. Das Licht kommt an den Boden; es wächst mehr Gras; der Grundwasserspiegel sinkt ab; das Gras und der trockene Boden führen dazu, dass sich die Maikäfer stärker entwickeln und die Wurzeln der jungen Bäume abfressen. Der Wald lichtet sich wiederum auf, mehr Licht, mehr Gras usw. Das nur als Beispiel eines komplexen Kreislaufs, bei dem sehr viele Dinge zusammenwirken, die man als mögliche Folge der Einzeleinwirkung gar nicht in der Komplexität erkennen kann.

Deshalb ist es erforderlich, die indirekten Auswirkungen eines Flughafenausbaus auf den gesamten Walderhalt im Rhein-Main-Gebiet zu untersuchen. Dazu wäre es erforderlich, die Belange, die der Bannwald schützen soll, wie etwa Klima, exakter zu quantifizieren, in einer vergleichbaren Art, wie es auch bei anderen Belangen der Ökonomie in Untersuchungen im Rahmen des Mediationsverfahrens erfolgt ist. Es ist zu untersuchen, was es z. B. für die Kommunen im Bereich des Bodenlärms, der mehrfach erwähnt worden ist, bedeutet, wenn dort ein großer Waldstreifen entfällt. Was heißt das für den Klimaschutz? Was bedeutet es für die Entstehung von Kaltluft, die in die Städte abfließt? Wie

viele Erholung Suchende nutzen die Wälder? Wo werden sie Erholung suchen, wenn diese Erholungsmöglichkeit entfällt, und zu welcher Verkehrszunahme führt das wiederum?

All diese Dinge müssen intensiver untersucht werden: im Detail und quantifizierbar. Es stellt sich die Frage, wo das geschehen soll. Ich denke, das Dialogforum wäre gewiss nicht der geeignete Ort dafür. Wo auch immer, es sollte aus meiner Sicht auf jeden Fall untersucht werden, bevor eine Grundsatzentscheidung über den Ausbau fällt, wie ich es zu Beginn gesagt habe.

Die Frage der gesetzlichen Behandlung des Themas ist sehr schwierig. Sie wissen alle, dass der Gutachter Dr. Franz zu dem Ergebnis gekommen ist, dass, wenn die Verwaltung nachweist, dass das Allgemeinwohlinteresse an dem Flughafenausbau höher ist als das öffentliche Interesse am Bannwalderhalt, der Bannwald aufgehoben werden könnte. In dem schriftlichen Gutachten von Herrn Rechtsanwalt Möller-Meinecke, das auch im Internet steht, sieht es etwas anders aus. Er sagt, dass nachgewiesen werden müsse, dass der Bannwald nicht mehr unersetzlich sei. Dieser Nachweis werde kaum zu führen sein. – Das leuchtet ein.

Auch die Frage der Rechtsmöglichkeiten ist unklar. Herr Möller sagt z. B., Kommunen – auch betroffene Bürger – könnten gegen eine Aufhebung des Bannwaldes Rechtsmittel einlegen, und sei es über den Umweg einer Ausweisung der Waldgebiete durch kommunale Bebauungskategorien.

All das ist noch unklar. Wichtig ist aus unserer Sicht, aus meiner Sicht, dass der Bannwald als Schutzinstrument weiter ein nicht angetastetes starkes Instrument bleibt. Dazu gehört, den Bannwald nicht aufzuheben und dazu gehört auch, in Fällen wie jetzt bei der Firma Sehring, Magistrat Langen, dass die Landesregierung deutlich macht, dass ein Magistratsbeschluss in dieser Weise zumindest keine verbindliche Rechtskraft für dieses Verfahren erlangen kann.

Die letzte Frage des Ersatzes der Wälder, der Aufforstung: Es ist ganz klar, dass in diesem engeren Bereich Rhein-Main überhaupt keine Flächen zur Verfügung stehen, um Wälder aufzuforsten, um Wälder neu anzulegen. Deswegen ist ein Ersatz dieser Wälder, die auch – ich habe es oft betont – als unersetzlich ausgewiesen sind, nicht möglich. Das ist eindeutig erwiesen, und man wird nicht hoffen können, neue Wälder anzulegen. Es ist auch zu erwähnen, dass in vielen Fällen nicht nur 1: 1, sondern 1: 5 aufgeforstet wird. Man kann höhere Maßstäbe anlegen, und ich denke, das wird man tun müssen. Das heißt, man müsste einmal schauen, wo man die fünffache Fläche Wald, die dort zur Disposition steht, wieder neu anlegen könnte. Das wären 1.500 ha und mehr. Das wird sehr schwer sein. – Vielen Dank.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich darf mich auch bei Ihnen bedanken, Herr Köster. – Damit ist das Kontigent der SPD erschöpft. Ich rufe jetzt BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf. Bitte schön, Frau Schönhut-Keil.

Abg. **Evelin Schönhut-Keil** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Wir hätten wegen des besseren Zusammenhangs die Bitte an Sie, die Antwort direkt nach unserer Frage zuzulassen.

Ich habe eine Frage an Frau Dr. Tesseraux. Sie hat festgestellt, dass die zukünftigen Grenzwerte unter anderem z. B. durch die Stickoxidbelastung überschritten werden und sich die Gesamtheit der kombinierten Effekte hinsichtlich der gesundheitlichen Belastungen heute noch nicht beantworten lässt. Sie haben das als so genannte offene Fragen zusammengefasst. Frau Dr. Tesseraux, haben Sie Erkenntnisse, was die gesundheitlichen Belastungen gerade von Kindern angeht, die eventuell von Geburt an diesen erhöhten Belastungen ausgesetzt sind? – Vielen Dank.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Frau Schönhut-Keil, jede Fraktion ist Herr des Verfahrens. Wenn Sie Einzelbeantwortung wünschen, machen wir das. Das ändert nichts an der vorgegebenen Zeit. – Frau Dr. Tesseraux.

Frau **Dr. Irene Tesseraux:** Es ist ganz schwierig, etwas zu einem Untersuchungsdesign zu sagen, wie man speziell Kinder einbeziehen soll. Diese Fragestellung würde ich gerne an Herrn Prof. Eikmann weitergeben. Ich kann Ihnen nur sagen, dass es aus meiner Kenntnis eine ganze Reihe von Untersuchungen zu verkehrstypischen Belastungen gibt, die gerade bei Kindern durchgeführt worden sind, weil Kinder z. B. nicht rauchen, sodass dieser Störfaktor nicht auftritt, der natürlich sonst bei allen inhalativ wirksamen Stoffen eine große Rolle spielt. Deshalb hat man häufig Kinder untersucht; dazu gibt es eine Reihe von Erkenntnissen.

Es ist sicher richtig, dass Kinder eine höhere Aktivität haben, deswegen mehr atmen und daher auch mehr Schadstoffe aus der Lunge aufnehmen. Ich will nur noch hinzufügen, dass gerade diese strengeren Grenzwerte, die von der EU kommen und die ich zitiert hatte, auf Studien an der Allgemeinbevölkerung basieren, in der alle empfindlichen Gruppen berücksichtigt sind: Kranke, Asthmatiker, Kinder. Insofern haben diese Untersuchungen eine Art Vorsorgecharakter.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich darf mich wiederum bei Ihnen bedanken. – Weitere Wortmeldungen? – Bitte schön, Frau Hammann.

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Prof. Eikmann, Sie hatten dargestellt, dass Sie es für notwendig erachten, epide-

miologische Untersuchungen durchzuführen, auch im Hinblick der Belastungen der Menschen in der Region. Wir wissen, dass Lärm krank macht, dass Emissionen krank machen. Wir wissen, dass es bereits Untersuchungen im Bereich des Münchener Flughafens – die Verlegung von Riem nach Erdinger Moos – gibt, und wir wissen, dass die dortige Untersuchung gezeigt hat, dass die Kinder nach Inbetriebnahme des Flughafens Effekte zeigten. – Halten Sie es nicht für unverantwortlich, wenn eine Ausbauentscheidung kommt, ohne dass Ergebnisse aus epidemiologischen Untersuchungen vorliegen? Wenn möglich, hätte ich gerne eine ganz konkrete Antwort mit Ja oder Nein.

Herr Dr. Kastka, Sie hatten vorhin ausgeführt, dass Frankfurter Bürger und Bürgerinnen untersucht wurden, die nicht in der Einflugschneise leben. Warum hat man nicht bei Bürgerinnen und Bürgern z. B. im Bereich Raunheim Untersuchungen vorgenommen, die tatsächlich auch sehr stark belastet werden? Warum gibt es keine Datenerhebungen für diese speziellen Kommunen mit dieser erhöhten Belastungssituation? Daran schließt sich die Frage an: Gibt es nach Ihrer Meinung im Ballungsgebiet Rhein-Main bereits jetzt Regionen, die aufgrund dieser Belastung keine Lebensqualität mehr haben?

Meine letzte Frage richtet sich an Herrn Köster. Ich möchte von Ihnen noch einmal eine ganz klare Aussage haben, wie Sie die Einwirkung, wenn man den Wald dort fällt – immerhin sind es bis zu 6 Millionen m^2 Wald, die dort fallen sollen –, im Hinblick auf die Auswirkungen auf den restlichen Waldbestandes und auf die Schutzfunktionen, die der Wald für alle zu leisten hat, einschätzen. – Danke.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Frau Hammann. – Herr Prof. Eikmann.

Herr Prof. **Dr. Thomas Eikmann:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Die Frage des Gesundheitsstatus, die Erhebung, halte ich für seinen sehr wichtigen Punkt. Allerdings muss man das im Gesamtzusammenhang auch mit anderen Fragestellungen sehen. Denn es wird zunächst einmal auch darum gehen: Ändert sich denn dieser Status, die Exposition gegenüber Lärm oder gegenüber Schadstoffen durch einen Ausbau? Ist das überhaupt gegeben? Wenn ja, in welchem Fall gibt es eventuell sogar einen gegenläufigen Trend? Wir haben gestern diskutiert, dass bei bestimmten Schadstoffen trotz Ausbaus vielleicht sogar mit einer Reduktion zu rechnen ist. Das heißt, die epidemiologische Studie, dieser Status, hätte einmal den Sinn festzustellen, wie es aussieht, hätte aber auch den praktischen Vorteil, dass man später bei Schutzmaßnahmen entsprechende Kriterien einbringen könnte wie z. B.: In bestimmten Gebieten müssen vermehrt Lärmschutzfenster eingebaut werden. Bei solchen Dingen würde solch eine Untersuchung sicherlich entscheidend weiterhelfen; aber man kann ihre Bedeutung nicht generell reduzieren auf die Frage: Ausbau, ja oder nein? Aber sie hat sicher eine wichtige Funktion in der Bewertung, wie es aussieht, wenn der Flughafen tatsächlich erweitert ist.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich darf mich bei Ihnen bedanken, Herr Prof. Eikmann. – Herr Dr. Kastka.

Herr **Dr. Joachim Kastka:** Sie haben gefragt, ob wir in Frankfurt Leute untersucht haben, die unter Einflugschneisen wohnen. Gerade da haben wir uns besonders bemüht. Das interessierte uns ja, weil wir von Düsseldorf aus kommen und wissen wollten, wie sich der Querabstand zum Flugpfad in der Belästigung auswirkt. Das ist in Frankfurt anders als in Düsseldorf. Dort sind die Flugpfade immer kombiniert und überlagert. In Frankfurt haben wir reine Landepfade in Raunheim und in Offenbach. Wir haben sehr viele Stichproben gemacht.

Wir haben festgestellt, dass man zwischen den beiden Flugpfaden – wo sich meines Wissens gar keine Messpositionen befinden – die höchste Last mitbekommt, weil man von jedem der beiden Flugpfade betroffen ist. Das zeigt sich dann im NAT 70. Sie kommen dann auf 500 bis 600 Ereignisse am Tag – nicht unter einem Flugpfad, sondern akustisch gesehen zwischen zwei Flugpfaden. Zwischen zwei Flugpfaden zu wohnen ist auch aus ökologischen Gründen sehr schlecht. Sie können weder auf die eine Seite noch auf die andere Seite des Hauses gehen, um sich vor Lärm zu schützen. Das war auch eine Düsseldorfer Problematik, die mit der Neueinrichtung des Flugpfads entstand.

Das haben wir getan. Dort gibt es die höchsten Lasten. Sie sind, wie gesagt, aufgrund der größeren Nähe von Raunheim zum Frankfurter Flughafen – das sind 4 bis 6 km – dort am höchsten. Offenbach liegt 14 km entfernt. Da ist der Wert um 10 dB niedriger. Dort sind es 70 dB, wenn ich mich richtig erinnere. Die Gesamtmenge aller Stichproben liegt im Augenblick bei 67 dB.

Wir haben im Rahmen des Gutachtens 1.500 Beschwerden untersucht. Dabei haben wir festgestellt, dass Beschwerde auslösende Flugzeuge mit 81 dB deutlich über dem Durchschnitt liegen.

Die Lebensqualität ist natürlich ein heißes Eisen. Klar ist, dass von Schall ungestörtes Wohnen nach unserer Ansicht in dem Umfang, wie es vom Bürger normalerweise gewünscht und erwartet wird, nicht möglich ist. Wenn ich wohne, will ich meine Ruhe haben und mich erholen. Es gibt aber unvermeidbaren Lärm, den auch vernünftig konstruierte und vernünftig geflogene Flugzeuge erzeugen. Unmittelbar unter Flugpfaden ist das nicht zu vermeiden.

Ungestörtes Wohnen für alle Gruppen ist nicht möglich. Es gibt große Unterschiede in der Verarbeitung von Lärm in Bezug auf Persönlichkeitsmerkmale. Es gibt Leute, die dort wohnen können, und es gibt Leute, die nicht dort wohnen können. Ungestörtes Wohnen unter Flugpfaden ist für empfindliche Leute meiner Ansicht nach nicht möglich. Das wird ein Dauerkonflikt sein.

Deswegen habe ich vorhin gesagt: Im Prinzip muss man Abstandslösungen schaffen. Wir haben in Düsseldorf darüber nachgedacht, im kommunalpolitischen Kreis. Man müsste sogar Fonds schaffen, um Leute in solchen Bereichen ausziehen lassen zu können. Wenn man 500 oder 1.000 m neben dem Flugpfad wohnt, verliert man ja nicht seine Heimat. Das wurde auch in Lohausen teilweise diskutiert. Das ist ein Problem, wie man eine Lösung findet.

Wenn man das NAT 70-Kriterium überschreitet, kann man ungestörtes erholsames Wohnen mit Sicherheit nicht vorfinden. Das ist klar. Die gesundheitliche Seite ist eine andere.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Dr. Kastka. – Herr Köster, bitte.

Herr **Ulrich Köster:** Frau Hammann, Sie fragten nach den verschiedenen Schutzfunktionen des Waldes. Selbstverständlich entfallen die Schutzfunktionen, wenn der Wald gerodet wird. Entscheidend ist, dass wir davon ausgehen, dass sich das aufgrund der Komplexität nicht auf diesen Bereich begrenzen lässt. Es gäbe einen Schneeballeffekt, der den gesamten Bereich Südhessen betreffen könnte. Das gilt es zu untersuchen.

Um Ihnen eine Zahl für eine Funktion zu nennen: Man sagt, dass ein Waldstreifen von 200 m Breite etwa 10 dB Bodenlärm abpuffern kann. Das zeigt, welche Bedeutung der Wald auch im Bereich des Lärms hat.

Ein anderes Beispiel ist der Wald im Bereich Frankfurt, der zur Disposition steht. Im Bereich Schwanheimer Wald wird ein Drittel des Trinkwassers der Stadt Frankfurt gebildet.

Ein weiterer Punkt ist die Erholung. Im Frankfurter Stadtwald sind jährlich 7 Millionen Menschen als Erholung Suchende verzeichnet. Reduziert sich die Waldfläche, konzentriert sich das Übrige auf andere Waldbereiche. Die Erholungsmöglichkeiten werden eingeschränkt.

Es ist ganz sicher davon auszugehen, dass die Funktionen des Waldes beeinträchtigt werden. Das muss exakt untersucht werden, um auf gleicher Augenhöhe einen Vergleich mit den ökonomischen Argumenten vornehmen zu können.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Köster. – Herr Kaufmann, Sie haben sich gemeldet.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe weitere Fragen an Herrn Dr. Kastka. Sie haben den NAT 70-Wert eingeführt und eben auch noch einmal erwähnt. Nach dem, was ich heute insgesamt gehört habe, frage ich: Wäre es nicht sinnvoll und notwendig, um eine differenzierte und vielleicht auch richtigere Betrachtung der Belastung und auch der Belästigung der Menschen zu haben, auch mit einem NAT 60-Wert umzugehen, d. h., die Ereignisse an einer tieferen Schwelle zu beurteilen? Haben Sie sich darüber Gedanken gemacht? Gibt es solche Werte? Wie begründet es sich, wenn man sie nicht für richtig hält?

Meine zweite Frage richtet sich auch an Sie. Es ist sicherlich ein Unterschied sowohl in der Belastung als auch in der Belästigung, ob man 70 % oder nur 30 % des Jahres unmittelbar den Schallereignissen ausgesetzt ist. In der Frankfurter Konstellation ist es je nach Wetterlage doch relativ differenziert. Was haben Sie darüber im Zusammenhang mit Ihren Untersuchungen für Erkenntnisse gewonnen?

Meine dritte Frage an Sie betrifft ebenfalls die Belastung und die Belästigung. Haben Sie Schätzungen, was es bedeuten würde, wenn es zu einem Ausbau, einer weiteren Bahn mit entsprechendem Flugbetrieb käme?

Meine letzte Frage richtet sich an Herrn Isermann. Sie haben vorhin viel über Datengrundlagen und Rechenverfahren in den verschiedenen dB-Bewertungen gesagt. Ich habe ein bisschen den Eindruck gehabt, dass mehr Verwirrung als Klarheit entstanden ist. Für mich muss ich das feststellen. Insbesondere die Menschen, die um den Flughafen leben, empfinden eine starke Belastung. Sie fühlen sich gestört. Sie haben Angst um ihre Gesundheit. Denen kann man nicht mit der Transformation von Datengrundlagen und Varianten im Rechenverfahren helfen. Deswegen wäre ich dankbar, wenn Sie noch einmal klipp und klar – auch für den Laien verständlich – erklären könnten, wie diese Bewertungen zustande kommen und insbesondere, ob bei diesen physikalischen Bewertungen oder bei der Festlegung dieser Verfahren auch die tatsächlichen Belästigungswirkungen, die Herr Kastka untersucht hat, Berücksichtigung finden oder finden können.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Kaufmann. – Herr Dr. Kastka, Sie sind angesprochen worden.

Herr **Dr. Joachim Kastka:** Es waren drei Fragen. NAT 80 ist, glaube ich, heute Morgen auch schon angesprochen worden. NAT 60 – das haben wir alles durchgerechnet, für Düsseldorf und Frankfurt. Frankfurt ist für uns der Gegenstand, wenn wir in Düsseldorf Thesen gefunden haben und sie über-

prüfen wollen. In Düsseldorf hat sich gezeigt, dass der NAT 60 zu niedrig ist. Wir kriegen eine Inflation von Werten. Sie hören sogar – vor allen Dingen wenn man es rechnet, aber auch misst – die andere Seite des Flughafens mit. Wenn ein lautes oder mittellautes Flugzeug startet, hören Sie das auf der Rückseite. Das hört man, aber die Leute stört das offensichtlich nicht. Das haben wir bei den Drückeruntersuchungen festgestellt. Ferne Schalle hören Sie immer. Sie hören ja praktisch in niedrig belasteten Gegenden Ereignisse bis 35 dB aus großen Entfernungen.

Es hat wenig Sinn, unter 70 zu gehen. Wenn wir das berechnet haben, konnten wir die Belästigungsreaktion der Anwohner nicht vorhersagen. Das war in Düsseldorf so, und das ist in Frankfurt auch so. Mit 60 kommen wir nicht weiter. Höhere Werte – also 80er, die sind in Frankfurt ja schon seltener – haben auch keine statistische Kraft. Wir können keine Reaktionsmodelle bauen.

Das Beste, was wir gefunden haben, ist etwas ganz anderes. Wir nehmen den NAT 70 und den L_{eq}. Der L_{eq} erklärt nämlich die Menge der Ereignisse, die im unteren Bereich bis 60 liegen. Es sind ja sehr viele Ereignisse. Das zählt der Mensch auch gar nicht mehr. Wir haben sowieso den Eindruck, dass der NAT 70 nur deswegen seine Bedeutung hat, weil er Pausen differenziert. Wenn die Pausenlänge geringer wird, dann wird es irgendwann zum Dauerbelastungsgeräusch. Wir nehmen an, dass die Pausenlänge die Ursache dafür ist, dass der NAT 70 funktioniert. Für Häufigeres ist der L_{eq} wahrscheinlich in jedem Fall besser. Wenn Sie 60 nehmen, müssen Sie auch jeden vorbeifahrenden PKW berücksichtigen.

Den Verdacht hatten wir aufgrund unserer Düsseldorfer Untersuchungen, dass die kurze Belastung in Betriebphase die die Belästigungsreaktion prägende Größe ist. Das konnten wir aber schlecht nachweisen, weil die immer überlagert waren. In Frankfurt haben wir jetzt den Beweis gefunden aufgrund der Tatsache, dass Startbahn und Landebahn getrennt sind. Die Technik des Flughafens und die Lage der Bahnen ist an sich nicht schlecht. In 80 % der Zeit ist man in Raunheim nicht betroffen. Das ist in Düsseldorf nicht der Fall. Dort ist man aufgrund der Nähe täglich betroffen. Wegen der hohen Dosen pro Tag gibt es dort hohe Belästigungsreaktionen.

Das andere Problem ist – darüber sprach ich vorhin schon –, dass der Mensch sich offensichtlich sehr schlecht einrichten kann. In 80 % der Zeit hat er das Gefühl, da ist nichts. Unkontrollierbar und unvorhersehbar könnte aber wieder etwas kommen. Diese Umstellung vom Leben ohne Schall zu plötzlich hohem Schall – in Raunheim ist er mit 67 dB am Tag pro Messpunkt hier am höchsten – ist am schwierigsten für den Menschen. Dieser Wechsel von Ruhephasen und Belastungsphasen fällt ihm schwer.

Solche Situationen müsste man entschärfen. Ich weiß allerdings auch nicht, wie. Man könnte es z. B. mit Vorhersagen versuchen: Morgen wird es Ostbetrieb geben. – Dann bekommt der Mensch die Möglichkeit, die Situation zu kontrollieren. Die Unvorhersehbarkeit der Lebensbedingungen – vor allen Dingen des Außenbereichs – ist meiner Ansicht nach der größte Stress. Fließender Verkehr, wie z. B. auf der Südbahn, macht wahrscheinlich die Entwicklung eines Lebens in einer definierten und gewählten Umwelt einfacher. Man weiß jeden Tag, was kommt.

Wenn es – wie in Raunheim – an Betriebstagen manchmal nachts lauter ist als tagsüber ohne Betrieb, dann ist das natürlich eine Welt, die für den Menschen schlecht verarbeitbar ist. Das meine ich auch mit der Lebensqualität. Das ist ein gestörtes Wohnumfeld. Man sollte sich überlegen, wie man das langfristig macht. Wenn man den Flughafen betreibt, muss man auch klare Flächenlösungen finden. Denn diese Anpassung und diese Wechselbäder sind meiner Ansicht nach der größte Stress.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich darf mich bei Ihnen bedanken, Herr Dr. Kastka. – Herr Dr. Isermann, bitte.

Herr **Dr. Ullrich Isermann:** Berücksichtigung von Belästigungen in den Berechnungen können wir als Physiker natürlich nicht machen. Wir bekommen unsere Kriterien, das Bewertungsmaß vorgegeben durch die Lärmwirkungsforschung. Insofern muss da die Belästigung enthalten sein. Wir müssen bei einer Berechnung auf der Basis von physikalischen Parametern arbeiten. Diese physikalischen Parameter sind Maximalpegel, die am Emissionsort erzeugt werden, und die typische Geräuschdauer. Daraus lassen sich in der Regel alle Kriterien – L_{eq} oder NAT – ableiten.

Wir haben zur Berechnung dieser Größen Daten, die in der AzB festgelegt sind und 1984 definiert wurden. Ein lauter Flieger heute in der kleinen Flugzeugklasse war damals das Nonplusultra, das leiseste Flugzeug im Bereich unter 100 t. Der ist heute um 5 oder 6 dB lauter als modernere Flugzeuge dieses Typs. Für alle diese modernen Flugzeuge werden derzeit aber immer noch in der alten AzB diese hohen Werte zugrunde gelegt.

Ich werde also definitiv bei einer Berechnung die ganze Sache überschätzen. Das darf sich nicht auf die Grenzwerte auswirken. Die Grenzwerte müssen uns ja von den Wirkungsforschern vorgegeben werden. Wenn sich der Zustand ändert, kann ich das doch nicht auf die Grenzwerte übertragen. Das kann ich doch nur auf der Basis machen, wie die Leute darauf reagieren. – Haben Sie dazu weitere Fragen?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Herr Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Den Menschen, die unter Fluglärm leiden, ist doch nicht damit geholfen, dass man ihnen klar macht, dass die Regeln, nach denen die Messungen in Rechnungen umgesetzt werden, seit 15 Jahren unverändert geblieben sind. Man muss doch versuchen – dafür betreiben wir doch letztendlich die Wissenschaft –, das, was die Wissenschaft ermitteln und bewerten kann, mit dem Empfinden der Betroffenen zumindest Schritt für Schritt in Übereinstimmung zu bringen. Da sehe ich das Problem. Das ist kein Vorwurf an Sie persönlich. Mir hilft es nicht, wenn mir gesagt wird, der L_{eq} sei niedriger geworden, wenn ich trotzdem von der Bevölkerung erfahre, dass die Belästigung wesentlich stärker empfunden wird. Dann stelle ich fest, dass Maß und Empfinden nicht zusammenpassen. Darauf kommt es mir als Politiker aber schon an.

Herr **Dr. Ullrich Isermann:** Das ist korrekt. Das Zusammenpassen von Maß und Empfinden ist Aufgabe der Wirkungsforschung. Wir müssen im Rahmen der Prognose und Rechnungen versuchen, die messbaren physikalischen Effekte so gut wie möglich wiederzugeben. Wir können doch als Physiker keine Aussagen über medizinische und psychologische Effekte machen.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Herr Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich bin früher auch Physiker gewesen. Es hilft mir aber nicht weiter, wenn ich mich über die Physik streite. Zusätzlich zu der Berechnungsprognose, wie sich ein zukünftiger möglicher Zustand mit einer weiteren Bahn physikalisch darstellt, muss ich die Wirkung auf die Menschen berücksichtigen. Das scheint mir zu fehlen.

Da sage ich – dazu bitte ich Sie um eine Stellungnahme –: Dann wird auch der physikalische Wert und letztlich der Physiker missbraucht, indem er zur Beruhigung beiträgt, ohne dass, wenn später auf dieser Grundlage Entscheidungen getroffen werden, die dann eintretenden Belästigungen hinreichend bewertet worden sind. Das ist das Problem. Wir diskutieren das Thema ja auch unter der Perspektive, dass es hier den Wunsch gibt, durch mehr Flugbetrieb über eine weitere Bahn mehr Belastungen zu schaffen. Darauf müssen wir uns auch ausrichten.

Herr **Dr. Ullrich Isermann:** Wir als Physiker sind überprüfbar. Unsere Prognosen können in zehn Jahren überprüft werden. Wir können aber nicht sagen, wie das auf den Menschen wirkt. Wir brauchen die Vorgaben von der Wirkung, von der Medizin, von der Psychologie. Die müssen uns sagen, welche physikalischen Parameter die Belästigungswirkungen verursachen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich will es mit einem Beispiel versuchen. Wir haben heute im Laufe des Tages ja auch gehört, dass sich die Zahl der Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen ohne jegliche Art von weiteren Genehmigungsverfahren in den letzten 15 Jahren etwa verdoppelt hat. Wir sehen ja auch, dass sich die Belästigung und Belastung der Bevölkerung erheblich verstärkt haben. Gleichzeitig bekommen wir aber von der FAG und Interessierten aufgrund physikalischer Daten gesagt, die Flieger seien aber doch leiser geworden, und das Einzelschallereignis sei nicht mehr so schlimm. Eine 707 sei vor 25 Jahren viel lauter gewesen als z. B. eine A 340 heute.

Wir merken doch, dass uns die physikalische Betrachtung nicht weiterhilft, wenn es jetzt um folgende Frage geht: Können wir einen weiteren Ausbau im Hinblick auf die sich daraus ergebende Minderung der Lebensqualität der Menschen im Rhein-Main-Gebiet überhaupt verantworten? Das ist das Thema. Da suche ich den Bogen zwischen den physikalischen Aussagen und den tatsächlichen Auswirkungen, da ich bisher sehe, dass die physikalischen Aussagen und das Empfinden nicht zusammenpassen, sondern eher konträr sind.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Herr Dr. Isermann, Sie haben eine Minute Zeit für die Beantwortung.

Herr **Dr. Ullrich Isermann:** Sie haben Recht. Die Belastung hat abgenommen, physikalisch messbar, die Belästigung hat zugenommen. Den Grad der Belästigung kann ich aber nicht beurteilen. Da müssten andere, neue Grenzwerte her. Dazu kann ich als Physiker nichts sagen.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich darf mich bei Ihnen bedanken. – Nun ist die F.D.P. an der Reihe. Herr Denzin.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.)**:** Herr Dr. Isermann, es tut mit Leid, ich muss noch einmal mit Ihnen anfangen, damit wir den Sachverhalt, der durch Herrn Kaufmann ein bisschen vernebelt wurde, noch einmal klarziehen.

Hinsicht der Werte und ihrer Übertragung in Isophone haben Sie hier schon dreimal ausgeführt, wo die Unterschiede liegen, nämlich in unterschiedlichen Annahmen. Heute Vormittag wurde eine meiner Fragen in der Form beantwortet, dass man von 28 Parametern letztlich bei 2 Parametern geblieben ist, die über die Voruntersuchung der HLfU in die Pläne der Mediatoren eingegangen sind.

Hierum geht es jetzt. Wir haben verschiedene Rechtsgrundlagen. Wir haben eine erhebliche Rechtsunsicherheit. Im Genehmigungsverfahren brauchen wir aber Rechtssicherheit. Deshalb hätte

ich gerne von Ihnen – und von den Kollegen, die dazu etwas sagen können – aus Ihrer Erfahrung heraus eine Antwort auf folgende Fragen.

Erstens. Wo liegen die Unterschiede in den Grenzwerten zwischen dem Entwurf des Bundesumweltministeriums und dem, was im Mediationsbericht zugrunde gelegt worden ist?

Zweitens. Welches sind die Unterschiede zum Entwurf der EU?

Drittens. Welche Empfehlungen würden Sie uns im laufenden Genehmigungsverfahren hinsichtlich der Planwerte geben?

Zweiter Punkt. Das Verfahren wird wohl rechtsanhängig werden. Es wird wahrscheinlich nicht nur vonseiten der vom Ausbau Betroffenen rechtsanhängig, sondern möglicherweise auch vonseiten der von Einschränkungen Betroffenen. Damit kommen wir zu dem Punkt, an dem Herr Kaufmann eben ständig vorbeigeredet oder den er falsch interpretiert hat. Ich denke an den Fall, dass aufgrund der Isophon-Werte Baugebiete nicht ausgewiesen werden, weil, man muss sich das einmal vorstellen, nach diesen Annahmen die Lärmbelästigung in Bergen-Enkheim als genauso hoch bewertet würde wie in Zeppelinheim. Das kann nicht sein. Wenn also jemand in diesem Gebiet bauen will, das aufgrund der Ausweisung von Schutzzonen aber nicht mehr möglich ist, dann wird er dagegen klagen. Ich würde gern einmal von Ihnen hören, wie Sie das bewerten. Haben Sie z. B. aus Ihrer bisherigen Praxis bereits Erfahrungen und Kenntnisse erworben, wie Gerichte in solchen Fällen urteilen? Welche Maßstäbe legen Gerichte an – angesichts einer ansonsten sehr großen Unsicherheit in diesem Bereich?

Ein anderer Fragenkomplex, nur noch ganz kurz. Herr Dr. Kastka, es ist klar, dass wir Flugzeuglärm nicht mit den Emissionen anderer Lärmquellen vergleichen können. Hier haben wir es aber mit einer Kumulation von Lärmemissionen zu tun. An ein paar potenziell betroffenen Orten wäre das in hohem Maße der Fall: Straßen-, Schienen- und Fluglärm. Ich frage Sie: Gibt es aus den Lärmkatastern entwickelte integrierte oder integrative Schutzkonzepte? Gibt es diesbezüglich Erfahrungen?

Konkreter Hintergrund: Raunheim, Flörsheim, Kelsterbach und andere Städte und Gemeinden wollen zugunsten der Bevölkerung die Lärmbelästigung insgesamt, so weit es geht, eindämmen. Gibt es diesbezüglich bereits integrative Lösungsansätze? Herr Dr. Maschke, Sie nicken. Könnten Sie dazu noch etwas sagen?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Denzin. – Zunächst war Herr Dr. Isermann angesprochen.

Herr **Dr. Ullrich Isermann:** Ich möchte zunächst sagen, dass diese ganze Diskussion wahrscheinlich gar nicht aufgekommen wäre, wenn das Umweltbundesamt mittlerweile die novellierten Datensätze herausgegeben hätte, über die es schon seit vier Jahren verfügt. Dann stünde diese Diskussion praktisch nicht mehr im Raum. Es ist aber eine Tatsache, dass hier zwei parallele Sätze grundlegender Daten existieren, von denen ein Satz veraltet und der andere realistisch ist.

(Abg. Michael Denzin (F.D.P.): LAI auch noch?)

– Das hat nichts mit den Daten zu tun. Wir müssen doch das, was wir wissen, an Daten hineinfüttern, um etwas Vernünftiges herauszubekommen. Wir haben alte Daten, und wir haben neue, den aktuellen Flugzeugtypen angepasste Daten. Diese sollten wir eigentlich nehmen.

LAI ist ein Rechenverfahren. Das ist etwas anderes. Dem kann man ohne Weiteres einen anderen Grenzwert zuordnen, wenn man gewisse Parameter ändert. LAI hat auch einen anderen Zweck. Es dient der Raumordnungsplanung. Das muss man unterscheiden.

Grob gesagt: Bei einer Verwendung aktualisierter Daten würden sich um 2 bis 3 dB niedrigere Pegel ergeben. Bei Anwendung eines gleichen Verfahrens, z. B. LAI, würde der Umfang der Schutzflächen um etwa 45 % zurückgehen. Das entspräche einer nachvollziehbaren physikalischen Größe. Das wiederum steht in keinem Zusammenhang mit irgendwelchen Grenzwerten. Diese müssten uns durch die Medizin- und Lärmwirkungsforschung definiert werden.

Unbestritten ist – das habe ich aus der Erfahrung in den letzten 20 Jahren mitbekommen –, dass die Sensitivität der Bevölkerung gestiegen ist. Das muss auch berücksichtigt werden. Zu diesem Zweck soll das Fluglärmgesetz novelliert werden, und auch in internationalem Rahmen sind entsprechende Aktivitäten im Gang.

Thema EU. Die EU äußert sich nicht zu Grenzwerten. Die EU hat bis jetzt nur einen Vorschlag für einen neuen Deskriptor gemacht. Das ist insoweit alles. Grenzwerte sind im Wesentlichen den EU Member States überlassen. Es soll ein harmonisiertes Berechnungsverfahren geben. Dazu ist eine Working Group eingerichtet worden, der ich als deutsches Mitglied angehöre. Innerhalb der nächsten x Jahre wird es ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren für Flugverkehrs-, Schienenverkehrs- und Straßenverkehrslärm geben. Hier ist wiederum darauf hinzuweisen, dass Fluglärm aufgrund seiner abweichenden Eigenschaften etwas anders berechnet werden muss als Schienenverkehrs- und Straßenverkehrslärm. So viel zum Thema EU.

Über gerichtliche Entscheidungen bin ich wahrscheinlich bei weitem nicht so gut informiert wie Herr Beckers von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm. Ich komme mehr aus dem wissenschaftlichen Sektor und habe damit nicht so viel zu tun.

Sie haben das Beispiel Bergen-Enkheim zitiert. Nach meiner persönlichen Meinung sind in Bergen-Enkheim nach dem LAI-Verfahren rechnerisch Belastungswerte zu ermitteln, die Gebieten entsprechen – – Ich weiß nicht, was da jetzt hinkommt.

(Zuruf von der CDU: Zeppelinheim?)

– Zeppelinheim? Das weiß ich nicht. Ich habe das nicht im Kopf. Ich kenne Bergen-Enkheim. Ein Verwandter von mir hat da gewohnt. Ich halte es im Vergleich zu Zeppelinheim und Groß-Gerau für sehr ruhig. Ich weiß nicht, ob man das gleichsetzen kann. Das ist aber nur meine persönliche Meinung. Wissenschaftlich bewiesen werden kann nur durch die Wirkungsforschung, was zugrunde zu legen ist.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Vielen Dank, Herr Dr. Isermann. – Es war eine Frage an Herrn Maschke gestellt.

Herr **Dr. Christian Maschke:** Ich bin der Diskussion gefolgt und denke, dass ein paar klärende Worte ganz notwendig sind, was das Berechnungsverfahren angeht, von dem Sie, Herr Isermann, gesprochen haben, und was Fragen der Lärmwirkungsforschung und der Lärmphysik, wie das immer genannt wird, angeht.

Wir müssen uns darüber im Klaren sein – das weiß auch die Physik –, dass mit den Pegelmaßen, mit denen wir arbeiten, die Gesamtheit eines Geräuschs weder in seiner kognitiven Wirkung, also als Belästigung, noch in seiner vegetativen Wirkung erfasst wird. Das weiß man, seit dem man mit diesen Pegeln arbeitet.

Man ist deshalb dazu übergegangen, Grenzwerte quellenspezifisch zu definieren. Wir haben also einen Grenzwert für Fluglärm, wir haben eine TA Lärm etc. Man hat dabei immer im Hinterkopf, dass diese Quellen hinsichtlich ihrer Struktur in sich vergleichbar sind und man von da aus auch mit einem Pegelwert, der nicht alles erfasst, Grenzwerte definieren kann. Das ist ein ganz sinnvoller Ansatz, solange wir nicht anfangen, verschiedene Lärmquellen miteinander zu verbinden. Dann wird nämlich genau dieser Ansatz in sich ins Gegenteil verkehrt.

Vor diesem Problem stehen wir heute. Wir sind heute in der Situation, dass meistens keine dominante Lärmquelle – wie das vor vielen Jahren der Fall war – vorhanden ist, sondern dass es mehrere, in etwa gleich dominante Quellen gibt, die auf die Menschen einwirken und von daher bewertet werden sollen.

Wie kann eine solche Bewertung stattfinden? Wir haben schon darüber geredet, dass Isophone berechnet werden können. Es ist auch diskutiert worden, nach welchen Regeln sie berechnet werden können. Mit welchen Grenzwerten sollten sie verglichen werden? Die hier entscheidende Frage kann ich ganz klar beantworten. Es kommt darauf an, unter welchen Bedingungen die Grenzwerte ermittelt worden sind. Ein Beispiel: Wenn man in einer epidemiologischen Untersuchung die vegetative Belastung von Personen und die tatsächliche, also die reale Belastung ermittelt und gemessen hat, dann muss die Berechnung bei der Anwendung der Grenzwerte auch mit der realen Belastung übereinstimmen. Man muss die Prognosetechnik ansetzen, die tatsächlich die beste Annäherung an die reale Belastung bringt. Wenn man Leute untersucht und gleichzeitig die Belastung durch irgendein Rechenverfahren errechnet hat und beide Ergebnisse gegenüberstellt – das kann man ja tun, da gibt es genügend Untersuchungen –, dann sind die Grenzwerte, die man dort ermittelt hat, natürlich nur auf dieses Rechenverfahren anzuwenden und nicht identisch mit dem real existierenden Schallpegel.

Deshalb muss man bei Schutzzielen immer sehr genau schauen, wo sie eigentlich herkommen, aus welcher Größe sie abgeleitet worden sind, um die Frage beantworten zu können: Wie muss die Prognose lauten? Das fließt alles mit hinein.

Jetzt kommen wir zum Kombinationslärm zurück. Beim Kombinationslärm haben wir das Problem, das wir verschiedene Lärmquellen haben, z. B. Straßenverkehrslärm, Fluglärm und Bodenlärm, der von einem Flughafen ausgeht. Der Lärm dieser unterschiedlichen Quellen hat völlig unterschiedliche Zeitstrukturen. Fluglärm ist, das kennen wir alle, ansteigend, an- und abschwellend. Wir nennen das „intermittierend“. Verkehrslärm ist in der Regel eher gleich bleibend. Diese beiden Größen haben unterschiedliche Wirkungen. Wir sind aber aufgrund der bisherigen pegelbezogenen Akustik nicht in der Lage, diese unterschiedlichen Strukturen zu berücksichtigen.

Deshalb können wir aufgrund der vorliegenden Situation im Moment eigentlich nichts Besseres tun, als Lärmpegel zu addieren, und machen dabei Fehler. Die Akustik ist deshalb schon seit längerer Zeit auf der Suche nach besseren Deskriptoren, die besser sind als z. B. die Dauerschallpegel. Herr Kastka hat einen Ansatz vorgestellt, die Überschreitung von bestimmten Pegeln, die NAT-Werte.

Es gibt auch andere Ansätze. Es gibt z. B. den Ansatz, der in Österreich präferiert wird, die so genannte Lautheit. Die „Lautheit“ ist nicht gleich dB(A). Die „Lautheit“ von Schallereignissen ist als Vorhersagegröße zu benutzen. Die Informationen, die ich habe, die aber noch unbestätigt sind, lauten, dass eine wesentlich bessere Vorhersage einer Belästigung aufgrund der erfassten „Lautheit“ möglich

ist. Herr Lerche hat mir mitgeteilt, dass eine Determination von bis zu 70 % möglich ist, das heißt, dass 70 % einer Belästigung aus diesen „Lautheits“-Werten berechnet werden können. Aus meiner Sicht steckt das noch in den Anfängen und ist noch nicht ausgereift. Das muss noch überprüft werden. War diese Determination zufällig? Gibt es Größen, die im Hintergrund stehen, die man im ersten Moment nicht sieht?

Die Situation ist klar. Uns allen ist bewusst, dass die Pegelwerte, die wir haben, nicht wirkungsadäquat sind. Wir können damit Lärmwirkungen nicht exakt beschreiben. Aus meiner Sicht können wir aber nicht warten und sagen: In zehn Jahren haben wir vielleicht eine bessere Beschreibung, und deshalb verzichten wir jetzt auf irgendwelche Grenzwertdiskussionen oder Grenzwerte, die wir einsetzen.

Wir müssen aus der Situation, in der wir im Moment leben, die sinnvollsten und angemessensten Schutzziele erarbeiten – und zwar mit den Deskriptoren, die uns zur Verfügung stehen. Das sind Pegelwerte, Dauerschallpegel, Maximalpegel und Überschreitungshäufigkeiten von Maximalpegeln.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Herr Maschke, ich bedanke mich auch bei Ihnen. – Eine weitere Wortmeldung, bitte schön.

Herr **Joachim Hans Beckers:** Es ist um ergänzende Ausführungen gebeten worden. Das Problem, das die Wissenschaftler haben, ist, dass sie nach der Wahrheit streben, dass man damit im Augenblick aber nichts machen kann, weil die rechtlichen Festlegungen in der Schwebe sind und man deshalb nichts konkret ansetzen kann. Deshalb kann man Ihnen noch keinen festen Wert nennen, der sich aus der Entwicklung in der EU ableiten ließe.

Ich hätte für die Politiker einen ganz praktischen Vorschlag. Stellen Sie die Gebiete fest, wo nachts 52 dB und tagsüber 55 dB überschritten werden, nachts sechsmal, tagsüber zwanzigmal, und entschädigen Sie in diesen Gebieten, so viel Sie können. Dann sind Sie auf der richtigen Seite und werden auch künftigen Entwicklungen gerecht werden. Die Mittelungspegel treffen die Verhältnisse sowieso nur sehr unzulänglich, und wir werden diesbezüglich immer in weiteren Diskussionen bleiben.

Die zweite Fragestellung war, wie sich die Auffassung bei den Gerichten entwickelt. Die Gerichte sind in der misslichen Lage, dass sie Recht sprechen sollen, Gesetze und andere Vorschriften diese Dinge aber nicht regeln. Deshalb bekommen wir im Einzelfall Richterrecht, je nachdem, was sich das erkennende Gericht ausdenkt. Die Gerichte schreien danach, eine vernünftige gesetzliche Regelung zu bekommen. Noch ist eine solche aber nicht vorhanden.

Es lässt sich aber ein mittelfristiger Trend feststellen. Die Werte, die von den Gerichten abgesegnet werden, sinken. Ich erinnere z. B. an die Empfehlung, einen Malus einzuführen. Wir können damit rechnen, dass wir bei ungefähr 52 dB in der Nacht und 55 dB am Tag landen werden. Wenn Sie diese Empfehlung befolgen, dann liegen Sie immer richtig und sicher.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns:** Ich darf mich auch bei Ihnen bedanken. – Ich stelle fest, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen. Deshalb kann ich den ersten Tag des Hearings beenden. Ich denke, es war ein guter, ein anstrengender Tag, ein Tag des vielen Zuhörens. Wir sehen uns morgen wieder. Ich wünsche Ihnen einen guten Nachhauseweg. – Vielen Dank.

(Schluss: 17.50 Uhr)

15. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Protokoll

Anhörung zum Frankfurter Flughafen

2. Tag, 11. Mai 2000 Teil 1

Themen:

Ausbau des Bahnensystems S. 1

Sachverständige zu den Unterthemen:

Begründung für Kapazitätszahl 120

Dr. Karl-Friedrich Rausch, Deutsche Lufthansa AG
Dipl.-Ing. Mathias G. Kothe MBA
Dr. Philipp Goedeking, Roland Berger & Partner GmbH

Aspekte der Wettbewerbsfähigkeit

Dr. Wendelin Gretz, HLT Gesellschaft für Forschung, Planung und Entwicklung mbH

Internationaler Wirtschafts- und Finanzstandort

Hans Walter Jakobi, Siemens
Jörg Schiele, Arthur D. Little – International Inc.

Arbeitsplätze – Wachstum durch Flughafenausbau

Prof. Dr.-Ing. Heinrich Beder, Beder Consult
Dr. Karl Otto Schallaböck, Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie
Thomas Schulz, Vereinigung hessischer Unternehmerverbände
Bernd Vorlaeufer-Germer, Deutscher Gewerkschaftsbund
Dr. Wendelin Gretz, HLT Gesellschaft für Forschung, Planung und Entwicklung mbH

(Beginn: 8.36 Uhr)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Am zweiten Tag, meine Damen und Herren, unseres Expertenhearings betreffend den Frankfurter Flughafen darf ich Sie alle sehr herzlich begrüßen. Das gilt natürlich in erster Linie für die Experten, die wir anhören, aber auch für die Zuhörerinnen und Zuhörer im Saal und an den Rundfunk- und Fernsehempfängern. Sie können alle dem Programm entnehmen, dass wir heute den Themenkomplex "Ausbau des Bahnensystems" und das Unterthema "Variantendiskussion" behandeln.

Für alle die, die gestern nicht zuhören konnten, möchte ich zur Erläuterung erwähnen, dass die im Programm aufgeführten Sachverständigen ganz überwiegend bereits eine schriftliche Stellungnahme erarbeitet und vorgelegt haben, die wir natürlich in unsere Betrachtungen einbeziehen. Die heutige Anhörung dieser Experten dient dazu, Ihnen Gelegenheit zu geben, dieses Statement nach aktuellstem Stand zu ergänzen. Die Themenstellung der schriftlichen Stellungnahmen wie auch der mündlichen Statements wurde von den vier Fraktionen erarbeitet und ergibt sich aus dem Strukturvorschlag mit dem Fragenkatalog.

Nach Abschluss eines jeden Themenkomplexes findet eine rund 60-minütige Diskussionsrunde statt, bei die Abgeordneten des Hessischen Landtags – und nur die Abgeordneten – Fragen an die Sachverständigen stellen können. Das haben wir so geregelt, dass jede Fraktion eine Viertelstunde Fragezeit hat und sich überlegen muss, ob sie die Fragen hintereinander stellt oder Frage und Antwort aufeinander folgen sollen, was eher schneller und schöner sein könnte; aber das haben Sie zu beurteilen.

Wir werden heute ohne Mittagspause bis ca. 18 Uhr tagen. Sie haben wie schon gestern Gelegenheit, in den Rhein-Main-Hallen auf eigene Kosten Imbiss und Getränke zu sich zu nehmen. Wenn Fragen auftauchen: Wir haben engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Ihnen helfen. Für die Anzuhörenden ist ein Tagungsbüro eingerichtet. Für die Medienvertreter gibt es ein Pressezentrum.

Ich rufe nun den Themenkomplex

Ausbau des Bahnensystems

auf und bitte alle Sachverständigen, sich an den vorgegebenen Zeitrahmen von zehn Minuten für ihr Statement zu halten. Ich darf nun Herrn Dr. Rausch, Deutsche Lufthansa AG, um sein Statement bitten.

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch:** Herr Präsident, Herr Ministerpräsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte die Gelegenheit nutzen, Ihnen heute Morgen in der Kürze der gegebenen Zeit zum Kapazitätsbedarf und zur Nachfrageentwicklung in Frankfurt aus der Sicht der Deutschen Lufthansa zu berichten.

Ausgehend von unseren Wachstumsplanungen, die auf lange Sicht ein stabiles Wachstum voraussehen, basierend auf Wirtschaftsprognosen, Industrieprognosen, Herstellerprognosen unterstellen wir ein Passierwachstum der gesamten Deutschen Lufthansa in den nächsten Jahren von 4,7 % pro Jahr und ein Bewegungswachstum bei der Anzahl der Flugbewegungen von etwa 3,4 % pro Jahr. Das heißt, im Durchschnitt rechnen wir damit, dass die Größe unserer Flugzeuge langsam, aber kontinuierlich wachsen wird.

Auch Frankfurt wird und soll an diesem Wachstum teilhaben. Von heute etwa 233.000 werden wir auf 365.000 Bewegungen gehen. Das ist ein durchschnittliches Wachstum von etwa 2,9 %. Allerdings verläuft dieses Wachstum nach unserer Planung in Frankfurt nicht linear. Wir werden eine Wachstumsbegrenzung durch den für uns schon jetzt an der Kapazitätsgrenze befindlichen Flughafen Frankfurt haben. Wir werden nach dem Ausbau des Flughafens in eine deutliche Nachholphase der Bewegungen gehen und uns zwei, drei Jahre nach Ausbau wieder mit der Gesamtentwicklung des Marktes weiterentwickeln können.

Die Basis unserer Planungen geht davon aus, dass die Deutsche Lufthansa auch zukünftig in etwa ihren Marktanteil am Flughafen Frankfurt halten wird – als die zentrale Drehscheibe im Lufthansanetz. Wir haben als Lufthansa etwa 53 % Marktanteil; dazu kommen noch unsere Kooperationspartner und Allianzpartner. Wir unterstellen, dass wir im Jahr 2015 einen Marktanteil in der Größenordnung von 55 % haben werden.

Wir und alle Allianzfluggesellschaften brauchen eine starke und konkurrenzfähige Drehscheibe, um im Wettbewerb der Fluggesellschaften und der Allianzsysteme bestehen können.

(Anlage 1)

Die schwarze Linie, die Sie sehen, ist das, was der heutige Kapazitätseckwert bzw. -grenzwert des Flughafens Frankfurt bedeutet, mit 78 Bewegungen – die Summe aus Starts und Landungen – pro Stunde. Das, was die Experten uns sagen, ist, dass man bei Optimierung des Systems auf maximal 90 Bewegungen pro Stunde kommen kann – das Programm "80 plus". Allerdings gibt es noch nicht die einzelnen Maßnahmen, mit denen das erreicht werden kann.

Sie sehen aber, dass unsere wichtigsten Konkurrenten in Europa in den Flughäfen von Amsterdam und Paris bereits heute über dieser Grenze sind. In Amsterdam wird man diese Grenze im Jahre 2003 auf die magischen 120 Bewegungen pro Stunde ausbauen, und in Paris wird man bereits im Jahr

2001 die Zahl von 120 erreichen und sogar überschreiten.

Das heißt, der geforderte Ausbauschritt für Frankfurt bedeutet nicht, dass man leicht an der Konkurrenz vorbeiziehen kann, sondern wir schaffen es damit gerade, die wichtigen Zahlen der Konkurrenz aufzuholen.

Lassen Sie mich kurz das Wesentliche eines Hubs erläutern. Wenn Sie zehn Orte miteinander verbinden wollen und zwischen allen Orten Luftverkehr aufnehmen wollen, dann brauchen Sie etwa 45 Flugzeuge, um von jedem Ort zu jedem Ort zu kommen. Sie haben sehr kleine Flugzeuge, weil das Originalaufkommen dieser Flughäfen relativ klein ist. Sie haben eine hohe Anzahl von Flugbewegungen und einen ökonomisch und ökologisch schlechten niedrigen Sitzladefaktor.

Wenn Sie die Verbindung über eine zentrale Drehscheibe machen, reduzieren Sie die Kapazitätsbindung auf nur noch neun Flugzeuge. Sie haben eine hohe durchschnittliche Flugzeuggröße – das, was wir auch sehen in der Entkopplung von Passagierwachstum und Flugzeugwachstum –, eine geringe Anzahl von Flugbewegungen und einen hohen Sitzladefaktor.

Das sind die beiden Extremvarianten dieses Modells. Wir versuchen so viel wie möglich über unsere Drehscheibe zu steuern. Das hat natürlich dort seine Grenze, wo die Länge der Reisezeit mit dem Umsteigen seitens des Kunden nicht mehr akzeptiert wird. Aber die Drehscheibe bringt einen Vorteil für die Fluggesellschaften, und ich zeige Ihnen gleich auch noch, wie er Vorteile für die Region und für die anderen Beteiligten bringt.

Gestern hat, soweit ich informiert bin, Herr Weinert Sie schon informieren können, wie Fluggesellschaften ihre Tickets verkaufen: über so genannte Computerreservierungssysteme, in denen die Flüge neutral dargestellt sind und über die Länge der Reise sortiert sind. Etwa 50 % aller Flüge werden über die erste Zeile, die Reisezeit, verkauft.

Wir brauchen einen Kapazitätseckwert von 120 Bewegungen, um möglichst kurze und damit konkurrenzfähige Reisezeiten zu erhalten. Um einen Flug nach New York aus Frankfurt wirtschaftlich füllen zu können, haben wir nur etwa 40 % Lokalaufkommen. 60 % der Reisenden müssen wir in Deutschland, in Europa und interkontinental nach Frankfurt zuführen, um von dort nach New York zu fliegen. Das heißt: Unsere Aufgabe besteht darin, die Reisenden aus Berlin, Kairo, Athen, Wien, Tel Aviv und aus vielen anderen Orten relativ zeitgleich nach Frankfurt zu bringen, dann in möglichst kurzer Zeit umsteigen zu lassen und das Flugzeug nach New York abfliegen zu lassen.

Dies gilt für alle unsere Flüge aus der Drehscheibe von und nach New York. Wir haben deswegen in Frankfurt Knotenlagen aufgebaut. Alle internationalen Drehscheiben und Fluggesellschaften organisieren ihre Flughäfen und Flüge nach solchen Knoten. Wir haben in Frankfurt beispielsweise sechs Knoten aufgebaut, wo wir eine hohe Anzahl von Flugzeugen aus dem Interkontinental-Bereich kombinieren mit Flügen aus Deutschland und Europa bzw. in Frankfurt drehen lassen und dann wieder nach Europa bzw. Deutschland wegfliegen lassen.

Die zweite Welle kommt von 8.30 Uhr bis etwa kurz vor 11 Uhr. Es ist das gleiche Muster: sehr viele Flugzeuge in kurzer Zeit in den Flughafen hineinfliegen lassen und in kurzer Zeit wieder hinausfliegen lassen.

Das Problem, das Frankfurt hat, hat zwei Seiten. Einmal sind wir in der Menge der Flugzeuge begrenzt, die wir zur gleichen Zeit starten und landen lassen können. Zum anderen haben wir fast keine Lücken mehr zwischen den einzelnen Knoten. Das heißt, wir haben eine Situation, dass der Flughafen heute nicht nur in der Spitze, sondern auch in der Menge schon an die Kapazitätsgrenze kommt. Das führt auch dazu, dass viele Flugzeuge in schwierigen Situationen – ob das aufgrund des Wetters oder aufgrund von Flugsicherungsverspätungen so ist – ihre Flugzeiten nicht mehr halten können und dann automatisch in Nachtzeiten rutschen, die sie nicht nutzen würden, wenn wir tagsüber ausreichend Kapazitäten hätten.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Blödsinn!)

Wir haben in der Zielsetzung Umsteigezeiten von 45 Minuten zwischen Ankunft und Abflug unserer Flugzeuge. Um unsere Drehscheibe vernünftig darstellen zu können, müssten wir sehr viele Flugzeuge gleichzeitig bringen. Schaffen wir dieses aufgrund der Spitzenbegrenzung nicht, dann werden die Flugzeuge – das ist ein 10-Minuten-Fenster – nur über eine halbe Stunde bzw. eine Dreiviertelstunde ankommen können und die Umsteigezeiten vergrößern sich auf etwa 120 Minuten. Statt einer Dreiviertelstunde kommt man also in eine Größenordnung von zwei Stunden. Die Gesamtreisezeit für den Kunden wird länger, und der Umsteiger kann einen kürzeren Flug finden, der über Amsterdam, über Paris oder über London geht. Das heißt: Unser Flug findet zwar statt, ist aber nicht mehr verkaufbar. Unser Sitzladefaktor sinkt. Gleichzeitig sinkt die Wirtschaftlichkeit, und wir wären gezwungen, uns von diesen Flügen zu verabschieden.

(Anlage 2)

Wenn Sie die Drehscheibe Frankfurt aus der Sicht der Gesamtumsteiger sehen: Nicht nur die Lufthansa hat in Frankfurt einen Umsteigeverkehr mit etwa

47 %. In der Linie sind es etwa 63 % Umsteiger. Also: 63 % der Menschen, die fliegen, fliegen nicht nach Frankfurt, sondern nutzen Frankfurt als attraktiven Umsteigeflughafen.

Was hat das für Frankfurt für eine Bedeutung? Ein kurzer Vergleich der Umsteiger in unserem System, in Frankfurt 63 %. Wir bieten aufgrund der hohen Attraktivität 158 Orte in Deutschland, in Europa, in der Welt an, die man von Frankfurt ohne umzusteigen erreichen kann. Umgekehrt: Aus 158 Orten Deutschlands, Europas und der Welt kann man ohne umzusteigen nach Frankfurt kommen. Das bringt die hohe Attraktivität für den Standort Frankfurt.

Unsere zweite Drehscheibe ist München mit 34 % Umsteigern. Von dort können wir nur 87 Orte weltweit nonstop bedienen. Berlin, unsere Hauptstadt, hat keinen Umsteigeflughafen. Nur 2% sind Umsteiger, nur 21 Orte können Sie von Berlin aus direkt erreichen, und nur aus 21 Orten kommen Sie direkt nach Berlin. Zu allen anderen Orten müssen Sie im Lufthansasystem umsteigen über Frankfurt oder München.

Die große Sorge, die wir haben, ist, dass wir bei einem Wachstum, das unterhalb dessen liegt, was wir prognostizieren, bei einem heutigen Eckwert von etwa 78 schon in den nächsten Jahren in massive Engpasssituationen kommen. Das heißt, dass wir in unserem Wachstum in Frankfurt begrenzt sein werden. Wir müssen verschieben, wir müssen relativ dicht werden, und wir werden in der Qualität in Frankfurt heruntergehen, wenn wir nicht sehr schnell erstens die Optimierungsmaßnahmen umsetzen können und zweitens zu einem sehr schnellen Beschluss über den Ausbau kommen, weil ansonsten die Lufthansa das gesamte System anders darstellen muss, um sich nicht von dem eigenen Wachstum abkoppeln zu müssen.

Selbst ein unrealistisch kleines Wachstum von nur 1 %, was deutlich unter allen Prognosen liegt, wird dazu führen, dass Frankfurt an die Kapazitätsgrenzen kommt. Wir können aber einen Flughafen nicht an der Kapazitätsgrenze fahren. Theoretisch bedeutet die Stagnation, dass wir zurückgehen werden. Wir werden in den nächsten Jahren noch ein bisschen wachsen können.

(Anlage 3)

Sie sehen hier die Verlaufskurve, die wir für Frankfurt erwarten: 100 % im Jahre 1999, bis zum Jahre 2015 erwarten wir 60, 70 oder 80 % Steigerung, folgend dem Marktwachstum. Sollte die Entscheidung fallen, Frankfurt nicht auszubauen, werden wir – schon auf der Suche nach Alternativen – in Frankfurt noch ein oder zwei Jahre wachsen können. Wahrscheinlich 2005, 2006 wird das Szenario kippen. Wir werden uns über eine lange Zeit verlagern müssen, und wir kommen irgendwann zurück auf einen Wert, der etwas über dem heutigen Frankfurter Wert liegen wird, weil das Wachstum von und nach Frankfurt auch zunimmt, aber deutlich vom Markt weg. Die Attraktivität wird sinken und die Anzahl der Direktflüge wird deutlich zurückgehen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ihr Begrenzungsszenario ist an sich schon überschritten. Aber Sie kommen zum Schluss, Herr Dr. Rausch?

(Herr Dr. Karl-Friedrich Rausch: Ich habe noch eine letzte Folie, wenn ich darf!)

– Sie dürfen, natürlich.

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch:** Das ist mein Blick in die Zukunft. Was passiert später?

(Anlage 4)

Wir erwarten mit diesem Ausbau auf 120, dass wir auch langfristig eine engpassfreie Wachstumschance haben werden. Es gibt natürlich auch für uns keine festen Zahlen für die Jahre 2015 und später, dass man sagen könnte, was passiert. Nur gibt es in der Industrie einige Erwartungen. Wir haben einen Nachholeffekt in Frankfurt, sodass die Zahlen nach dem Ausbau sehr schnell hochfahren werden. Dann kommen wir aber auf ein sehr moderates Marktwachstum.

Ab etwa 2010 rechnen wir damit, dass es auch die größeren Flugzeuge mit 500 und vielleicht sogar mehr Sitzen geben wird, weil dann die einzelnen Strecken von Frankfurt in die Zielgebiete diese Flugzeuge erlauben. Zum heutigen Zeitpunkt würde dieses große Flugzeug mehr Slots in Frankfurt verstopfen, als es uns Nutzen bringen würde. Von daher kann man dann die Anzahl der Passagiere von der Anzahl der Flugbewegungen weiter entkoppeln. Die Hubs werden ihre Stärke behalten, aber es wird auch ein dezentrales Wachstum geben, weil der Flugverkehr nicht nur in den Hubs, sondern generell wächst. Wir werden unsere Integration mit Partnern vorantreiben und versuchen, zwischen den Knoten Optimierungen zu erzielen und Synergieeffekte zu gewinnen. Das wird dazu führen, dass man das nicht alles auf eine Spitze bringen muss, sondern ein bisschen verteilen kann.

Grundsätzlich brauchen wir aber ganz dringend die Entscheidung für den Ausbau jetzt, damit wir zukunftsgerichtete Planungen machen können. – Vielen Dank, Herr Präsident.

(Beifall bei der CDU und der F.D.P.)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ganz herzlichen Dank, Herr Dr. Rausch. Das war eine sehr einprägsame Einführung in den Teilkomplex: Begründung für die Kapazitätszahl 120.

Ich sage es einmal an dieser Stelle: Es ist dankenswert, dass die Experten in einem so eng begrenzten Zeitraum uns so viel sagen können und zu sagen haben.

Zu diesem Thema die nächste Wortmeldung: Herr Dipl.-Ing. Matthias Kothe MBA. Ich verweise darauf: Herr Dr. Rausch hat eine Stellungnahme abgegeben für die Lufthansa, und von Herrn Kothe gibt es ebenfalls eine Stellungnahme, die Grundlage seines mündlichen Statements ist. Willkommen am Rednerpult!

Herr **Matthias G. Kothe:** Sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrter Herr Ministerpräsident, sehr geehrte Damen und Herren des Hessischen Landtags! Ich bedanke mich für Ihre Einladung, am Hearing zum Ausbau des Frankfurter Flughafens teilzunehmen.

In meinem Beitrag möchte ich auf drei Themen eingehen: zum einen auf die Fragestellung selbst, die im Rahmen der Mediation behandelt wurde – dies aus dem Gedanken heraus, dass die Fragestellung die möglichen Antworten beeinflusst. Zum Zweiten gehe ich nochmals auf die Annahmen zum Wachstum der Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen und zu den sich daraus ergebenden Konsequenzen ein. Drittens möchte ich verdeutlichen, welche Rolle die modernen Instrumente der Szenarienmodellierung bei der Lösung komplexer und auch politisch umstrittener Themenstellungen wie eben der Frage des Ausbaus am Frankfurter Flughafen spielen können.

Zum ersten Teil meiner Ausführungen, zu der Fragestellung, die im Rahmen der Mediation behandelt wurde. In der Mediation wurde bekanntlich die Frage gestellt: Unter welchen Voraussetzungen kann der Frankfurter Flughafen dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein-Main im Hinblick auf Arbeitsplätze und Strukturelemente dauerhaft zu sichern und zu verbessern, ohne die ökologischen Belastungen für die Siedlungsregion außer Acht zu lassen?

Diese Fragestellung wurde in der Mediation sehr rasch auf eine Kapazitätsfrage reduziert, dergestalt: Wie kann ein Kapazitätseckwert von 120 am Frankfurter Flughafen erreicht werden? Damit war die Themenstellung doch zu sehr eingeschränkt. Denn mit der Fokussierung des Themas auf den Kapazitätseckwert wurde die Gültigkeit zweier grundlegender Annahmen vorausgesetzt: einmal, dass ein freier Wettbewerb zwischen den Drehkreuzflughäfen in Mitteleuropa existiert, und zum Zweiten, dass die Wettbewerbsfähigkeit die Region Rhein-Main weitgehend identisch ist mit der Wettbewerbsfähigkeit des Frankfurter Flughafens.

Ich möchte hier aus verschiedenen Gründen nur auf die erste Annahme eingehen. Diese Annahme übersieht, dass bei allen infrage kommenden Hub-Flughäfen die Kapazitäten für Flugbewegungen ein sehr knappes Gut sind. Ein freier Wettbewerb, wie er in Diskussionen oftmals unterstellt wird, ist de facto deutlich begrenzt. Aufgrund der real existierenden Kapazitätsengpässe erscheint es auch kaum vorstellbar, dass einer der großen Netzwerkknoten – einer der Airlines oder der einer Allianz – von einem Flughafen zum einem anderen Hub-Flughafen in Mitteleuropa verlagert wird. Diesen Kapazitätsengpässen Rechnung tragend hätte die Ausgangsfrage für die Behandlung der vielschichtigen Problematik deutlich offener und auch strategischer gestellt werden müssen. Zum Beispiel: Welche Ansätze gibt es, um den nachfrage- wie auch den angebotsbedingten Kapazitätsbedarf des Luftverkehrs mittel- und langfristig zu lösen?

Selbst wenn es konkret in dieser Anhörung um die Flugbewegungskapazität am Frankfurter Flughafen geht, verdeutlicht eine offene Fragestellung die Zusammenhänge besser, insbesondere, dass sich die Kapazitätsfrage eben nicht nur aus der Wettbewerbstheorie heraus verstehen und beantworten lässt. Möglicherweise sind Kapazitäten eher als ein Thema überregionaler Kooperationen anzusehen.

Zweitens wird eine Antwort auf die Kapazitätsfrage in Frankfurt sicherlich Auswirkungen auf die Flughafeninfrastruktur in ganz Deutschland haben. Drittens ist nicht nur die Bodeninfrastruktur betroffen, sondern auch die Optimierung der Lufträume in der Core Area Mitteleuropas notwendig.

Diese Gründe lassen das der Mediation gestellte Thema zu eingeengt erscheinen. Die Frage muss deutlich offener gestellt werden. Die Empfehlung wäre hier, das bisherige Thema – und das Thema ist tatsächlich mittelfristiger Natur –, den mittelfristigen Kapazitätsausbau in Frankfurt/Main weiter zu fassen und in Richtung langfristiger Lösungsansätze zur Kapazitätsentwicklung in Mitteleuropa zu erweitern.

Das bedeutet, dass mit einer solchen Themenstellung die Notwendigkeit erkannt würde, mögliche Kooperationspartner nach Hub-Flughäfen in Mitteleuropa an einen Tisch zu bringen. Denn solange das nicht geschieht, können Synergien nicht erkannt und schon gar nicht realisiert werden. Die überall in Mitteleuropa begrenzte Ressource Umweltkapazität erfordert jedoch heute schon die Nutzung von Synergien und das Denken in Kooperationskontexten.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Zum zweiten Teil meines Beitrages: die Annahmen zum Wachstum der Flugbewegungen und der Konsequenzen daraus. Herr Dr. Rausch hat ja eben auch dazu vorgetragen.

Die Annahmen zum Wachstum des Luftverkehrs und vor allem der Flugbewegungen in Frankfurt

bilden das Fundament aller Argumentationslinien im Mediationsverfahren. Wenn man hier jedoch eine kleine Modifikation dieser Annahmen völlig im Rahmen der Fehlerbandbreite von Prognosen vornimmt, wird ein nicht gelöstes strategisches Dilemma deutlich. Das möchte ich erläutern. Was soll beispielsweise geschehen, wenn die Flugbewegungen in Frankfurt/Main um mehr als die bisher angenommenen 2,8 % wachsen sollten, z. B. um die 5 % Wachstum der beiden letzten Jahre? Und umgekehrt: Was wären die Auswirkungen eines Trendbruchs des Wachstums im Luftverkehr?

Zur ersten Überlegung. Geht man von einem weiteren signifikanten Flugbewegungswachstum in Frankfurt aus, dann wäre der mögliche Kapazitätsgewinn durch eine weitere Start- und Landebahn in Frankfurt rasch erschöpft, vielleicht schon im Zeitfenster der Inbetriebnahme. Langfristiger sähe es noch viel dramatischer aus. Es ist eine Milchmädchenrechnung. Aber dennoch: Wir müssen mit mehr als 1 Million Flugbewegungen im Jahre 2015 rechnen, wenn sich das Flugbewegungswachstum mit mindestens 5 %, wie in den beiden vergangenen Jahren, am Frankfurter Flughafen fortsetzt. Und es ist ja nicht nur die Lufthansa als der wichtigste Kunde des Frankfurter Flughafens, sondern auch eine Fülle anderer Fluglinien. Somit würde man sich vermutlich nur einige Jahre Zeit kaufen, bevor sich die Kapazitätsfrage in Frankfurt erneut und in vermutlich noch größerer Schärfe stellt.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Die Frage – und dies ist eine politisch zu beantwortende Frage – ließe sich aus der Sicht der Region auch umformulieren und so stellen: Wie hoch darf denn der Preis für das Sich-Zeit-Kaufen sein?

Geht man hingegen von der Annahme aus, dass ein Trendbruch hinsichtlich des Wachstums von Flugbewegungen in Frankfurt am Main nicht völlig ausgeschlossen werden kann – bitte schön, nur als Zitat: Herr Honecker sagte noch im August 1989, die Mauer stehe noch 100 Jahre –, dann kommt der Erarbeitung einer grundsätzlichen Kapazitätsstrategie eine umso größere Bedeutung zu. In diesem nicht aufgelösten Dilemma – wie soll denn eine langfristige, zukunftsweisende Lösung für den Kapazitätsbedarf des Frankfurter Flughafens aussehen? – scheint das größte strategische Problem zu liegen. Eine Antwort hierauf ist mir nicht bekannt. Es wäre möglicherweise durch die Politik bzw. den Hessischen Landtag zu fordern, dass die mittelfristigen Konzepte zur Lösung der Kapazitätsprobleme wie die hier diskutierten Konzepte in Frankfurt stimmig und logisch zu langfristigen Kapazitätsstrategien passen müssen. Es wäre wichtig, dass diese langfristigen Kapazitätsstrategien für Frankfurt viel detaillierter, viel präziser und viel belastbarer dargestellt werden als bisher.

In diesem Zusammenhang ist es auch von zentraler Bedeutung, dass die Kapazitätsbedürfnisse am Frankfurter Flughafen nicht auf die originäre Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen aus der Region zurückzuführen, sondern das Ergebnis von Geschäftsmodellen sind. Ich möchte hervorheben, dass ich diese Netzwerk-Geschäftsmodelle für rational nachvollziehbar und ökonomisch gut begründet halte. Es sind außerordentlich erfolgreiche Geschäftsmodelle, die weltweit Anwendung finden.

Zugleich ist jedoch anzumerken, dass die heutigen Netzwerk-Geschäftsmodelle, die auf zentralen Hub-Flughäfen basieren, offenkundig auch Nachteile haben. Die Frage stellt sich, ob sie morgen noch zukunftsfähig sind. Wir reden hier über einen Zeithorizont von 10, 15, 20 Jahren – vor allem unter den spezifischen Bedingungen hier in Mitteleuropa, Stichwort: große Bevölkerungsdichte. Soweit ich es im Mediationsverfahren verfolgen konnte, wurden die diesbezüglichen wesentlichen Einflussfaktoren in ihren möglichen Schwankungsbreiten nicht hinreichend betrachtet.

Drei kurze Beispiele. Es wurden keine alternativen Netzwerkkonzepte, die ja insbesondere für den Fall eines stetigen Wachstums sehr wichtig sind, berücksichtigt. Meine Damen und Herren, eines ist klar: Sollten die Prognosen zum Wachstum im Luftverkehr so eintreffen, müssen innovative Geschäftsmodelle entwickelt werden, in denen alle denkbaren Modifikationen heutiger Strategien in die Überlegungen einbezogen werden. Ansonsten lässt sich die Befriedigung der Nachfrage nicht realisieren. Zwangsläufig wird man über Hub-Netzwerke mit Dedicated Hubs reden müssen, ebenso über eine Entzerrung von Luftverkehr nach Anspruchsprofilen, spricht: Charter, Fracht, General Aviation. Man muss auch über die schon erwähnten Kooperationsstrategien viel ernsthafter nachdenken.

Zweiter Punkt: Der Anfälligkeit eines stark zentralisierten Systems ist für die Ermittlung der tatsächlichen Verfügbarkeit zukünftiger Kapazitäten unter qualitativen Gesichtspunkten Rechnung zu tragen.

Präsident **Klaus Peter Müller:** Herr Kothe, nur ein Einschub: Eigentlich ist die Redezeit schon abgelaufen. Ich will nicht kleinlich sein, aber Sie müssen es bedenken.

Herr **Matthias G. Kothe:** Okay, ich will es kürzer machen.

Hier lauten die Stichworte: Verlässlichkeit und Pünktlichkeit. Das Thema heutiger und zukünftiger Netzwerkstrategien hat wesentlich mehr Tiefe, als in der Mediation berücksichtigt werden konnte. In den USA ist beispielsweise bereits eine Diskussion zur weiteren Entwicklung der zentralen Mega-Hubs im Gange, und hier wird über Multi-Hubbing nachgedacht.

Es ist somit – und das ist die Empfehlung – zu bedenken, ob das Thema heutiger und zukünftiger Netzwerk-Geschäftsmodelle für die hier anstehende Entscheidung erneut aufgegriffen werden muss. Um den besonderen Rahmenbedingungen der Region Rechnung zu tragen, wären dann alternative Netzwerkmodelle und alle denkbaren Modellmodifikationen der heutigen Netzwerk-Geschäftsmodelle zu überdenken.

Den dritten Teil meiner Ausführungen sehr kurz: Welchen Beitrag kann die Entwicklung von Szenarien bei der Lösung dieser Frage leisten? – Ich möchte hier auch auf meinen im Internet eingestellten Beitrag verweisen.

Szenarien können sehr wohl, wenn sie systematisch angegangen werden, mit schwierigen, komplexen Fragestellungen umgehen. Sie sind auch oftmals das methodische Instrument der Wahl bei politisch umstrittenen Themenstellungen. Diese Methode wurde auch im Rahmen der Mediation genutzt, allerdings sehr verkürzt, und meines Erachtens konnte deswegen dieser Prozess nicht seine volle Wirksamkeit entfalten.

Weiterhin wurden Szenarien zur Entwicklung des Luftverkehrs in verschiedenen Experten-Workshops erarbeitet, ohne dass ein mittelbarer oder unmittelbarer Zusammenhang zum Ausbau des Frankfurter Flughafens bestand. So fanden diese Arbeiten weitgehend in einem politikfreien Raum statt. Hier wurde z. B. vom Zukunftsforum Luftverkehr, einer strategischen Arbeitsgemeinschaft der DASA, der Lufthansa, der Deutschen Flugsicherung und der Frankfurter Flughafen AG ein Expertenworkshop ausgerichtet. Das Ergebnis sind vier Szenarien, die ausführlich dokumentiert, aber bisher noch nicht veröffentlicht wurden. Die Gültigkeit dieser vier Szenarien ist zwar bestätigt worden, aber sie sind noch nicht in die Arbeiten eingeflossen.

Ohne auf Details eingehen zu können, möchte ich sagen, dass diese Szenarien ein wesentlich facettenreicheres Bild vom zukünftigen Luftverkehr im Jahre 2020 zeichnen und Beachtung verdienen, gerade weil sie sich teilweise von den heutigen gängigen Vorstellungen unterscheiden.

Ich möchte mit einer Empfehlung enden. Vor der endgültigen Entscheidung über die Art der Kapazitätserweiterung am Frankfurter Flughafen sollte ein Prozess mit der Aufgabenstellung durchgeführt werden, Szenarien zu langfristigen, d. h. über den Zeithorizont von 2015 hinausgehenden Lösungsansätzen zur Kapazitätsfrage zu entwickeln. Aus diesen Szenarien ließen sich dann sowohl mittelfristige als auch langfristige Handlungsoptionen für den Frankfurter Flughafen ableiten. Von diesen Handlungsoptionen – das wäre dann die politische Bewertung – ließe sich unter Abwägung aller Gesichtspunkte der optimale Weg entwickeln. Die im Rahmen der Mediation erarbeiteten Dokumente können eine Grundlage hierfür bilden.

Meine Damen und Herren, ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Abgeordneten der SPD und den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich bedanke mich bei Ihnen, Herr Dipl.-Ing. Kothe, und erteile jetzt das Wort Herrn Dr. Philipp Goedeking. Er ist Partner von Roland Berger & Partner GmbH, International Management Consultants. Sein Statement basiert ebenfalls auf einem schriftlichen Bericht, der veröffentlicht worden ist.

Herr **Dr. Philipp Goedeking:** Herr Landtagspräsident, Herr Ministerpräsident, meine Damen und Herren! Ich möchte Ihnen eine kurze Analyse vorstellen, in der wir die Anzahl der Flugbewegungen in Europa auf den wesentlichen Verkehrsdrehscheiben oder Hubs ermittelt haben. Diese haben wir aufgetragen gegen die Anzahl der auf den Flughafendrehscheiben umsteigenden Passagiere.

(Anlagen 5 und 6)

Sie müssen dazu wissen, dass das Segment der umsteigenden Passagiere das bei weitem am schnellsten wachsende Segment ist. Das Segment der nonstop, direkt fliegenden Passagiere wächst mit etwa 6,6 % im langjährigen Schnitt, während das Segment der umsteigenden Passagiere fast dreimal so schnell, nämlich um 18 % jährlich, wächst.

Wenn wir uns diese Kurve anschauen, sehen wir einen fast quadratischen Zusammenhang zwischen der Anzahl der Flugbewegungen und der Zahl der auf diesen Flughäfen umsteigenden Passagiere.

Das Rennen wird angeführt durch London-Heathrow, Frankfurt, Amsterdam und Paris-Charles de Gaulle. Dann kommt eine große Lücke und dann der Rest: eine große Gruppe der kleineren Flughäfen in Europa; es sind durchaus auch Hubs dabei. Hier sind die Zahlen für 1998. Wir beobachten diesen Kurvenverlauf, diesen Trend seit vielen Jahren und erkennen für die Zeit folgende Effekte:

Erstens ist ganz auffällig, dass die Gruppe der vier großen europäischen Mega-Hubs – Frankfurt, London, Paris und Amsterdam – sich Jahr für Jahr von dem Rest weiter absetzt. Das heißt, die Schere wird weiter. Auf der anderen Seite gibt es auch unten Verschiebungen, auf die ich gleich noch zu sprechen komme.

Wenn ein solcher quadratischer Zusammenhang besteht, kann man das nur auf folgende Weise erklären: erstens damit, dass die großen Hubs von

einem solchen Mechanismus, den wir selbst verstärkendes Wachstum nennen, profitieren. Denn dieses quadratische Wachstum muss ja irgendwoher kommen. Wenn der Markt konstant ist und der Markt für alle gleich konstant wächst, dann wachsen die Großen automatisch, selbst verstärkend, schneller als die Kleinen, aber eben auf Kosten der Kleinen. Das heißt, die Kleinen laufen immer Gefahr, marginalisiert und immer mehr auf die Rolle von Regionalflughäfen zurückgedrängt zu werden.

Sehen wir uns jetzt einige Veränderungen an, die in der Wolke hier unten stattgefunden haben. Da ist z. B. der Flughafen München, der von 1996 bis 1998 stark gewachsen ist. Wenn man sich die Flugbewegungen ansieht, die München über die Jahre bekommen hat, dann erkennt man das als Overflow aus Frankfurt. Das heißt, der Verkehr fängt an, aus Frankfurt herauszuquillen und z. B. nach München zu fließen.

Eine andere ganz auffällige Bewegung gibt es in Wien: Wien hat sich massiv entwickelt, und zwar dadurch, dass der Flughafen vergleichsweise reiche Kapazitäten hat und solche Spitzen verkraften kann, die Herr Dr. Rausch vorhin beschrieben hat, und dadurch sehr schnelle Verbindungen anbieten kann und einen Wettbewerbsvorteil erzielt.

Eine andere wichtige Veränderung sehen wir bei Malpensa in Mailand. Da möchte ich auch kurz auf meinen Vorredner eingehen. Sie sehen hier Malpensa 1998 ganz am Ende der Liga. Inzwischen ist Malpensa innerhalb eines Jahres, 1999, sehr weit nach oben geschnellt. Da hat es zwei Veränderungen gegeben: Die Alitalia hat tatsächlich ihren Hub von Fiumicino, also Rom, nach Malpensa verlegt. Wenn es strategisch geboten ist, findet es also tatsächlich statt, dass eine Airline ihren kompletten Hub verlegt. Das Zweite: Sie kennen auch die Diskussion um Linate, den anderen Flughafen in Mailand, der faktisch geschlossen wird – bis auf einen Shuttle nach Rom – und nach Malpensa geschoben wird. Diese Bewegungen finden also tatsächlich statt.

Nun ist dieses System, weil es quadratisch ist und weil es die Selbstverstärkung kennt, dynamisch. Es ist nicht möglich, eine Position, die Flughäfen einmal erreicht haben, schlichtweg zu halten. Sondern sie müssen entweder auf dieser Kurve weiter wachsen oder sie fallen zurück. Jede Asymmetrie in diesem System, jede Selbstverstärkung geschieht grundsätzlich immer zulasten eines anderen.

Weiter sehen wir über den Lauf der Jahre, dass diese Kurve anfängt, sich nach rechts zu verschieben. Das heißt, das Wachstum findet nicht immer weiter nach oben statt, sondern die Kurve verschiebt sich weiter nach rechts. Das Gleiche sehen wir in den USA: Die großen Hubs gehen im Vergleich sehr viel weiter nach rechts. Das heißt: Sie brauchen wesentlich mehr Flugbewegungen für dieselbe Anzahl Passagiere. Das ist ökologisch unsinnig.

Wir müssen deshalb ein System für Frankfurt schaffen, das es Frankfurt gestattet, im Wettbewerb der vier großen Hubs weiter zu wachsen und weiterhin seine Hub-Funktion wahrnehmen zu können, damit eben nicht die Zahl der Flugbewegungen in der Fläche und insgesamt so massiv zunimmt, wie das in den USA zu beobachten ist. Die Hub-Funktion ist einer der wirksamsten Mechanismen dafür, die Anzahl der Flugbewegungen zu begrenzen, während gleichzeitig das Passagierangebot trotzdem weiterentwickelt wird.

Eine letzte Anmerkung. Amsterdam hat enorme Kapazitätserweiterungsmöglichkeiten, genauso wie Charles de Gaulle. Demgegenüber ist Heathrow ziemlich am Ende der Kapazität. Wenn das richtig ist, wird sich Charles de Gaulle weiterentwickeln, und dann wird sich auch Amsterdam weiterentwickeln. Wir rechnen sicher damit, dass sich vor allem auch Malpensa weiterentwickeln wird. Wenn dies so ist und Frankfurt in der Kapazität nicht weiterentwickelt wird, wird Frankfurt im Vergleich herunterrutschen. – Danke schön.

(Beifall bei der CDU und der F.D.P.)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Dr. Goedeking. Mit Ihrem Referat verlassen wir zunächst einmal den Teilkomplex „Begründung für die Kapazitätszahl 120“.

Ich leite über zu dem Teilkomplex „Aspekte der Wettbewerbsfähigkeit“. Dazu spricht Herr Dr. Wendelin Gretz von der HLT Gesellschaft für Forschung, Planung und Entwicklung mbH. Dazu gleich noch ein Hinweis: Herr Dr. Gretz spricht außerdem zu dem Komplex: Arbeitsplätze, Wachstum durch Flughafenausbau. Das gibt ihm das Recht, die doppelte Redezeit in Anspruch zu nehmen und so zu verteilen, wie er es für richtig hält. Herr Dr. Gretz, in diesem Sinne Glück auf.

Herr **Dr. Wendelin Gretz:** Herr Präsident, Herr Ministerpräsident, meine Damen und Herren! Ein Satz zu meiner Funktion: Wir haben als HLT-Gesellschaft für Forschung, Planung und Entwicklung im Rahmen des Mediationsverfahrens die Wirtschaftsgutachten inhaltlich begleitet und koordiniert.

Ich werde die Frage der Wettbewerbsfähigkeit etwas anders interpretieren, als es im Fragenkatalog vorgegeben ist. Zu den Fragen nach der steuerlichen Behandlung von Flugbenzin kann ich Ihnen keine kompetente Auskunft geben. Auch zur Wettbewerbsposition der FAG werde ich Ihnen nichts sagen; aber ich möchte etwas zur Frage der Wettbewerbsfähigkeit der Region in Abhängigkeit von der Funktion des Flughafens berichten.

Die Diskussion um die wirtschaftlichen Effekte des Flughafens wird vielfach auf die Frage verkürzt: Wie viele Arbeitsplätze entstehen durch den Flughafenausbau am Flughafen selbst und bei seinen Zulieferern in der Region? So groß dieser Effekt auch sein mag, er ist sicherlich kein hinreichender Grund dafür, den Flughafen zu erweitern.

Ganz anders sieht die Sache aber aus, wenn man den Blick auf die Unternehmen richtet, die den Flughafen als Verkehrsinfrastruktur nutzen, deren Standortentscheidung also möglicherweise sogar vom Flughafen und seiner Funktion als internationaler Hub abhängt. Ich rede also über die Standorteffekte des Flughafens als Faktor der Wettbewerbsfähigkeit der Region.

Die Bedeutung eines Flughafens als Standortfaktor für eine Wirtschaftsregion zeigt ein Vergleich europäischer Regionen mit unterschiedlichen Flughafenfunktionen. In Regionen mit einem Flughafen von nationaler Bedeutung übertrifft die Bruttowertschöpfung deutlich den Landesdurchschnitt. Nationale Spitzenpositionen bei der Bruttowertschöpfung nehmen dann Regionen ein, die einen internationalen Flughafen mit Drehscheibenfunktion, also mit der so genannten Hub-Funktion, besitzen, wie z. B. Paris, London oder Frankfurt. Das ist übrigens das Ergebnis eines Gutachtens über die Bedeutung von Flughäfen für die Struktur und Entwicklung der regionalen Wirtschaft, eine Untersuchung, die vom Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung durchgeführt wurde.

Im Rahmen des Mediationsverfahrens wurde zur Frage der Standorteffekte eine Untersuchung vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln durchgeführt, die sich auf eine Unternehmensbefragung in Hessen und angrenzenden Regionen stützt. Auf die Datenbasis dieser Befragung werde ich noch kurz eingehen, zunächst aber auf einige Ergebnisse, die unterstreichen, wie groß die Bedeutung des Flughafens im Wettbewerb der Regionen ist.

Die Bedeutung des Standortfaktors "Verkehrsanbindung an den Flughafen" wird von allen Unternehmen im Untersuchungsraum Hessen und den angrenzenden Regionen in Bayern, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz auf Platz sieben von 16 Standortfaktoren gesetzt. Wichtiger sind z. B. die Anbindung an die Straße, die Arbeitskosten, lokale Steuern und Abgaben oder das Dienstleistungsangebot in der Region. Betrachtet man dann aber das engere Rhein-Main-Gebiet, dann liegt der Flughafen auf Rang vier der Bedeutungsskala.

Für neu ansiedelnde Unternehmen im gesamten Untersuchungsgebiet steht der Flughafen auf Platz drei der Standortfaktoren. Bei den so genannten luftverkehrsaffinen Betrieben, das sind Betriebe, die europaweit oder weltweit agieren und den Flughafen insbesondere im Geschäftsreiseverkehr oder als Frachtversender nutzen, steht er auf Platz zwei der Rangskala.

Ich denke, die Daten machen deutlich, dass der Flughafen einen wichtigen Faktor für die wirtschaftliche Standortqualität des Rhein-Main-Gebietes darstellt. Insbesondere bei den neu ansiedelnden Unternehmen besitzt die Region hier einen wichtigen Standortvorteil vor anderen Regionen in Europa.

Es ist dann natürlich eine spannende Frage, herauszufinden, was der Verlust dieses Standortvorteils z. B. für die Arbeitsplätze in der Region bedeuten könnte. Die Unternehmen wurden in der Untersuchung gefragt, wie sie auf einen Verlust der Hub-Funktion im Passagierverkehr und/oder auf eine Einschränkung im Frachtverkehr jeweils im Vergleich zur engpassfreien Situation reagieren würden.

Dabei sind folgende Reaktionen möglich: Die Produktionskosten steigen, es gibt Umsatzausfälle, es gibt Standortverlagerungen, etwa Teilausgliederungen von Funktionen aus den Unternehmen, und es gibt Anpassungsreaktionen im Bereich der Produktions- und Vertriebsmethoden, die die wirtschaftlichen Nachteile von Einschränkungen im Luftverkehr gegebenenfalls abmildern können, z. B. Verlagerung auf andere Flughäfen, andere Verkehrsmittel, Einsatz moderner Kommunikationstechniken und Anpassungen von Produktion und Vertrieb.

Betrachtet man die insgesamt betroffenen Beschäftigten, dann liegt bei einem Verlust der Drehscheibenfunktion die Zahl der Arbeitsplätze im Jahr 2015 um rund 100.000 niedriger als bei einem Ausbau des Flughafens. "Ausbau" heißt hier immer: Abwesenheit von Kapazitätsengpässen. Bei einer Einschränkung im Frachtverkehr liegt die Zahl der Arbeitsplätze um etwa 53.000 niedriger.

Die Standorteffekte des Flughafens belaufen sich demnach in dem Szenario "Reduktion der Kapazitäten" im Vergleich zum Szenario "Ausbau mit voller Kapazität" im Jahr 2015 auf eine Differenz von etwa 150.000 Beschäftigten. Berücksichtigt man, dass ein Teil der Entlassenen eine Wiederbeschäftigung finden, dann liegt der Beschäftigungsverlust bei rund 80.000.

Die Darstellung der Standorteffekte des Flughafens ist – und das bitte ich zu beachten – nur als Vergleich zwischen den Szenarien des Jahres 2015 zulässig. Aussagen über die heutigen Standortwirkungen oder über die Beschäftigungsentwicklung im Zeitverlauf bis zum Jahr 2015 sind nicht möglich, einfach deshalb nicht, weil wir die wirtschaftliche Entwicklung bis zum Jahr 2015 nicht kennen.

Vielfach werden die Aussagen als Prognose für 2015 missverstanden. Eine Prognose zu dieser

Frage müsste für realistisch gehaltene Annahmen beispielsweise über die wichtigsten Randbedingungen der wirtschaftlichen Entwicklung machen. Es wären also Aussagen zu machen über Welthandelsströme oder Preisentwicklungen und Ähnliches. Genau dies geschieht hier nicht; denn wir wollen lediglich den Einfluss einer Variablen, nämlich den der Flughafenfunktion, auf die Beschäftigung herausfinden.

Nun noch einige Bemerkungen zur Befragung. In dieser Befragung wurde eine geschichtete Stichprobe bei 7.000 Unternehmen mit mehr als 20 Mitarbeitern im Bereich produzierendes Gewerbe und Dienstleistungen auf der Basis einer schriftlichen Befragung durchgeführt. Mit einer Rücklaufquote von ca. 13 % konnten etwa 20 % der Beschäftigten im gesamten Bereich der Unternehmen in der Region erfasst werden.

Es wird eingewandt, dass damit keine repräsentativen Aussagen möglich seien. Dieses Argument sticht so lange nicht, solange mögliche Verzerrungen in der Datenbasis vermieden werden. Deshalb wurden die Angaben von den Unternehmen regional, sektoral und nach den Unternehmensgrößenklassen gewichtet.

Ich will nur auf eines hinweisen: Im ungewichteten Sample liegt der Anteil der Unternehmen, die den Flughafen für einen weniger wichtigen oder sehr unwichtigen Standortfaktor halten, bei immerhin 30 %.

Ich konzediere, dass die Ausfallquote von fast 90 % beim Befragungsrücklauf sicher ein ernst zu nehmender Einwand gegen die Aussagefähigkeit der Ergebnisse sein kann. Andererseits finden sich aber im Datenmaterial keinerlei Hinweise darauf, dass es systematische Verzerrungen zwischen den antwortenden und den nicht antwortenden Unternehmen geben könnte, die nicht durch das Gewichtungsverfahren kompensiert werden könnten. Bis zum Beweis des Gegenteils, so glaube ich, haben wir hier erstmals eine Grundlage, um die quantitative Bedeutung einer Einflussgröße auf die regionale Wettbewerbsfähigkeit einschätzen zu können.– Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Nach Herrn Dr. Gretz spricht jetzt zum Teilkomplex „Internationaler Wirtschafts- und Finanzstandort“ Herr Hans Walter Jakobi von der Firma Siemens AG und nach ihm Herr Jörg Schiele von Arthur D. Little.

Herr **Hans Walter Jakobi:** Herr Präsident, Herr Ministerpräsident, meine Damen und Herren! Ich möchte das Thema Flughafen Frankfurt in die Tätigkeit unseres Unternehmens einbinden, das international tätig ist. Lassen Sie mich deshalb eingangs einige Bemerkungen zu unserem Haus machen:

Siemens ist ein weltweit führendes Unternehmen der Elektrotechnik und der Elektronik. Wir sehen uns als Global Player. Das Produktspektrum reicht vom Mikrochip über das Handy bis zum schlüsselfertigen Kraftwerk. 80 % des Geschäfts werden mit Investitionsgütern und Infrastruktursystemen generiert. Bei einem Jahresumsatz von fast 135 Milliarden DM ist Siemens in über 190 Ländern präsent. Siemens betreibt weltweit 614 Fabriken, davon 202 in Deutschland. Im abgelaufenen Geschäftsjahr verteilte sich der Umsatz zu 27 % auf Deutschland, 31 % auf Europa, 25 % auf Amerika, 12 % auf Asien/Pazifik und 5 % auf Afrika, Naher und Mittlerer Osten und GUS. Angestrebt wird bei einem weiteren Wachstum zukünftig folgende Verteilung: 20 % Deutschland, 30 % Europa, 30 % Amerika und 15 % Asien. Siemens beschäftigt zum Stand 31. März 2000 insgesamt 425.000 Mitarbeiter, davon 179.000 im Inland.

Lassen Sie mich nun etwas zu unserem Luftfrachtaufkommen sagen. Für Siemens spielt die Nutzung der Luftfracht eine entscheidende Rolle. Im abgelaufenen Geschäftsjahr betrugen die Luftfrachtkosten der Siemens AG – die Kosten, die wir selbst bezahlen, nicht die Fälle, in denen Lieferanten uns frei Haus liefern – weltweit insgesamt 350 Millionen DM. Davon entfallen 200 Millionen DM auf Deutschland, und von diesen 200 Millionen DM sind es 160 Millionen DM, die den Flughafen Frankfurt betreffen. Von den Transportbewegungen – sie bewegen sich im Millionenbereich – entfallen ca. 50 % auf den Flughafen Frankfurt. Von dem Gewicht von 75.000 t entfallen 45.000 t auf Frankfurt. Das Siemens-Luftfrachtaufkommen wird infolge der Globalisierungseffekte um jährlich 5 bis 10 % wachsen.

Die Luftfracht gewinnt für unser Haus weiter enorm an Bedeutung; denn sie wird in immer größerem Maße Raum und Zeit überwindende Vorteile bieten. Diese sind: weltweite Verfügbarkeit und Präsenz auf allen wesentlichen Märkten, Reduzierung der Lieferzeiten durch schnelle Transportleistungen, Verringerung der Kapitalbindung im Sinne eines effizienten und effektiven Asset Managements sowie höchste Transportsicherheit und geringste Schadensquote.

Ein weiterer zu berücksichtigender Aspekt ist die Positionierung von Distributionslägern in Flughafennähe. So verfügt Infineon in Groß-Ostheim über ein Lager zur europäischen Distribution von Bauteilen, die aus Singapur und Malaysia angeliefert werden. In Heusenstamm gibt es ein Lager für den Bereich Medizintechnik. Siemens IT Services hat sich in Flörsheim angesiedelt. An beiden letztgenannten Standorten werden Ersatzteile für die weltweite Verteilung bereitgehalten. Alle drei Läger sind angemietet.

Unser Ziel ist es, durch die räumliche Nähe zum Flughafen Frankfurt die Übergabe von Ersatzteilen

an die jeweiligen Carrier möglichst am Tage des Bestelleingangs zu realisieren.

Neben dem Transportaufkommen und der zu realisierenden Transportleistung haben wir bei 425.000 Mitarbeitern auch eine rege Reisetätigkeit. Obwohl in Bayern 108.000, in Nordrhein-Westfalen 31.000, in Baden-Württemberg 18.800, in Berlin 16.600 Mitarbeiter beschäftigt sind, nutzen viele Mitarbeiter den Flughafen Frankfurt durch Umsteigen als Drehscheibe für Dienstreisen in alle Welt. Die Gesamtzahl der Umsteigevorgänge über Frankfurt liegt für die deutschen Siemens-Mitarbeiter bei 80.345, dies im abgelaufenen Kalenderjahr.

Aber auch die Mitarbeiter von Siemens im Ausland benutzen den Frankfurter Flughafen als Drehscheibe für ihre Dienstreisen nach Deutschland. Im abgelaufenen Kalenderjahr waren dies mehr als 25.000 Dienstreisen, die über Frankfurt abgewickelt wurden, davon 16.000 aus USA, 5.000 aus anderen Kontinenten und rund 5.000 aus diversen Ländern Europas, unter anderem Österreich mit 1.000, Großbritannien mit 1.000, Frankreich und andere.

Auch beim innerdeutschen Luftverkehr nutzen Siemens-Mitarbeiter am effektivsten den Frankfurter Flughafen. Um ein triviales, aber, wie ich glaube, einleuchtendes Beispiel zu nennen: Es gibt in Deutschland 37 Zweigniederlassungen, die über ganz Deutschland verstreut sind – dies auch, um eine optimale Kundennähe zu gewährleisten. Die einzelnen Bereichsleiter kommen mehr oder minder regelmäßig zu Besprechungen zusammen. Ein Treffen aller in Frankfurt und Umgebung ist wesentlich kostengünstiger als ein allgemeines Treffen in Hamburg, Berlin oder München.

Lassen Sie mich nun zu den Folgen des Nicht- oder Teilausbaus und zum Nachtflugverbot kommen. Vorausschicken möchte ich, dass es hier meiner Meinung nach nicht mehr um das "Ob überhaupt", sondern um das "Wie" geht. Zu dem Wie kann und möchte ich mich nicht äußern.

Bei einem Nicht- oder bei einem sehr verzögerten Teilausbau können die sich aus der Nachfrage und den Zuwachsraten ergebenden zusätzlichen Flugbewegungen nicht aufgefangen werden. Dadurch ist eine Abwanderung von Carriern – d.h.: Kapazitätsverluste, ein reduziertes Streckennetz und eine Verringerung der Abflugfrequenzen – zu erwarten. Ladungen müssen auf andere Flughäfen verlagert werden. Das heißt für uns: komplexere Steuerung, Kostennachteile, Verschlechterung der Lieferperformance durch längere Vorläufe, sinkende Liefertreue bzw. Lieferqualität.

Verlagerungen bringen keine zusätzlichen Kapazitäten in Spitzenzeiten. Die in den Integratornetzen benötigten An- und Abflugmöglichkeiten in den Tagesrand- und Nachtzeiten lassen sich nicht mehr realisieren. Ein negativer Einfluss auf das Ersatzteilgeschäft ist die Folge.

Bei den Mitarbeiterflügen würden sich sehr wahrscheinlich Amsterdam, Paris, London und Zürich, aber auch München als neue Drehscheibe anbieten. Für Siemens-Mitarbeiter aus Hessen kommt natürlich hauptsächlich Frankfurt in Betracht. Doch wenn es um Streckenkürzungen geht oder die Flugfrequenzen länger werden, hätte dies nur Nachteile zur Folge.

Kurz: Wir hoffen, dass Frankfurt die nationale Drehscheibe für den Cargo- und Passagierverkehr bleibt und dass die Realisierung zügig vorangetrieben und nicht durch ausufernde Genehmigungsverfahren behindert wird. Sie wissen, dass Siemens hier in Hessen mit diesen Dingen eigene Erfahrungen gemacht hat. – Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU und der F.D.P.)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Jakobi. Zum gleichen Teilkomplex spricht jetzt Herr Jörg Schiele von Arthur D. Little – International Inc.

Herr **Jörg Schiele:** Herr Präsident, Herr Ministerpräsident, meine Damen und Herren! Lassen Sie mich versuchen, in der verständlicherweise sehr kontroversen Diskussion um den Ausbau des Frankfurter Flughafens den Aspekt "Internationaler Wirtschafts- und Finanzstandort" differenziert zu beurteilen, was, wenn man dieses Thema isoliert betrachtet, nicht ganz einfach ist.

Ich möchte die nächsten zehn Minuten nutzen, Ihnen fünf Thesen vorzustellen:

These Nr. 1 – es ist ein Fakt –: Die Luftverkehrsindustrie ist ein weltweit essenzieller Wirtschaftsfaktor.

These Nr. 2: Diese Industrie ist zunehmend geprägt durch Konzentration auf sehr wenige Standorte, und Frankfurt gehört zu diesen Standorten. Wir können es nicht wegdiskutieren.

These Nr. 3: Durch den Ausbau entstehen aus Sicht des Wirtschaftsstandortes positive Auswirkungen, messbar direkt, teilmessbar indirekt und abschätzbar induziert, allerdings – das muss man sehr kritisch sehen – bei deutlich abnehmendem Grenznutzen.

These Nr. 4: Der Finanzplatz Frankfurt wird ohne einen funktionierenden Flughafen deutlich als Standortvorteil verlieren.

These Nr. 5: Aus Sicht des Wirtschafts- und des Finanzstandortes gibt es ein Ausbauparadoxon – lassen Sie es mich so nennen –, nämlich Qualität

des Standortes bedingt Kapazität und Quantität des Standortes.

Ich möchte auf die Thesen im Einzelnen eingehen. – Wir können nicht wegdiskutieren, dass die Luftfahrtindustrie ein wesentlicher weltweiter Industriefaktor ist. Wir reden weltweit über 1.500 Milliarden Euro Wertschöpfung; das entspricht 20 bis 25 % des europäischen BIP. Ein Drittel dieser Wertschöpfung wird in Europa geschaffen, und wir reden in Europa über etwa 7 Millionen Arbeitsplätze im direkten und indirekten Bereich. Ich lasse den induzierten Bereich bewusst außen vor, eben aufgrund der Schwierigkeit der Abschätzung.

Zur These Nr. 2. Wir haben die zunehmende Konzentration. Herr Dr. Goedeking und Herr Rausch haben es festgestellt. Man mag sich trefflich darüber streiten – Herr Kothe hat es gesagt –, ob diese Konzentration sinnhaft und notwendig ist. Ich möchte später auch noch einmal darauf eingehen. Die 20 größten Flughäfen heute jedenfalls bewältigen etwa 53 % des Weltverkehrs von ca. 1.600 Millionen Passagieren, und Frankfurt gehört zu diesen 20 größten Flughäfen.

Die Konzentration nimmt zu. Herr Dr. Rausch hat heute Morgen erklärt, warum aus Sicht einer Airline diese Konzentration zunehmen muss: insbesondere, weil die Bedeutung der Connecting Hubs für den wirtschaftlich effizienten Betrieb eines Flughafens und einer Airline wichtig ist.

Gleichzeitig sehen Sie, wenn Sie sich die 20 größten Flughäfen angucken, dass diese 20 größten Flughäfen immer an sehr großen Wirtschaftsstandorten sind. Es gibt hier eine Wechselwirkung. Ich möchte nicht die Geschichte heranziehen; aber schon immer gab es da, wo Handelsstraßen, Klöster oder Marktplätze waren, auch das größte Verkehrsaufkommen und das größte Wirtschaftsaufkommen. Wir haben es hier ähnlich.

Zweitens. Überall dort, wo Sie die größten 20 Flughäfen haben – oder zumindest bei vielen –, sehen Sie auch die größten Finanzstandorte. Ich nenne nur Tokio, Amsterdam, London, Paris – und eben Frankfurt.

Zur These Nr. 3. Durch einen Ausbau entstehen aus Sicht des Wirtschaftsstandortes positive Auswirkungen durch messbare direkte, indirekte und abschätzbare induzierte Nachfrageeffekte, aber bei abnehmendem Grenznutzen.

Direkte und indirekte Arbeitsplätze, die geschaffen werden, sind auch unstrittig. Hier trifft aber der abnehmende Grenznutzen zu; denn in dem Maße, in dem Sie das Wachstum in Frankfurt an einem Flughafen steigern werden, werden Sie im direkten und indirekten Bereich – auch aufgrund des Kostendrucks – immer weniger Arbeitsplätze schaffen, unmittelbar am Flughafen, aber auch im indirekten Bereich.

Gleichermaßen – Herr Dr. Rausch hat es ausgeführt – wird der Umsteigeanteil zunehmen, weil irgendwo natürlich das Quellaufkommen einer Region erschöpft ist, was die Flugpassagiere betrifft. Auch an diesem Umsteigeanteil wird eine Region nur indirekt partizipieren – also auch hier abnehmender Grenznutzen.

Allerdings – Sie erfahren es, wenn Sie unsere Klienten fragen – gibt es drei wesentliche Faktoren für die Standortentscheidungen: zum einen die Frage der Standortkosten, zum Zweiten die Personalqualifizierung und Personalverfügbarkeit, und das dritte zentrale Kriterium ist die Infrastruktur. Die Infrastruktur muss gegeben sein.

Diese Investitionen – und in Bezug auf die Direktinvestitionen nimmt Hessen einen sehr vorteilhaften Stellenwert in der Bundesrepublik ein – führen insbesondere zu einer Aufwertung des Wirtschaftsstandortes, was Attraktivität, Ausbildung der Menschen, Reinvestitionen, auch Lebensstandard betrifft.

Ich habe gesagt: Grenznutzen nimmt ab, Beschäftigungseffekte nehmen nur noch relativ zu. Kostendruck wird Airlines und Airports zu weiteren Produktivitätssteigerungen zwingen. Und ich sagte bereits, von der steigenden Zahl der Umsteiger profitiert der Wirtschaftsstandort immer weniger. Es ist kein Zweifel: Die Belastung nimmt zu. Ich denke, gerade hier muss ein kritischer Dialog geführt werden, der vielleicht in dem einen oder anderen Punkt auch noch zu wenig kontrovers ist.

An diesem Punkt eine Randbemerkung zur Privatisierung des Flughafens. Ich halte sie in diesem Zusammenhang für sehr wichtig, weil dadurch auch die Hoffnung besteht, Ressourcen effizienter zu allozieren und damit in Zukunft das besser einzusetzen.

Vierte These. Der Finanzplatz Frankfurt verliert ohne einen funktionierenden Flughafen einen wesentlichen Standortvorteil. – Meine Damen und Herren, die meisten von Ihnen und auch ich bin etwas überrascht gewesen, als ich mir diese Zahl zum ersten Mal so richtig vor Augen geführt habe. Der Anteil des Bruttoinlandsproduktes in Hessen, der durch den Finanzsektor geschöpft wird, liegt in etwa bei 10,5 %. Das entspricht demselben Anteil des genannten Finanzstandortes der Schweiz bei annähernd gleichem Bruttoinlandsprodukt. Das heißt, der Finanzstandort Hessen ist, gemessen an dem Bruttoinlandsprodukt, genauso groß wie der Finanzstandort Schweiz.

Sie haben in den letzten Wochen gesehen, dass sich dieser Finanzstandort in einem dramatischen Umbruch befindet. Nicht zuletzt das Volksstück um die

Fusion von Dresdner und Deutscher Bank, die Frage um die Börse oder andere Themen zeigen, dass klassische Retail- und Universalbanken an Bedeutung verlieren, gleichzeitig aber die Themen Investment-Banking, Corporate Finance, Merger and Acquisition als die Wachstumsfelder gelten. Hier, meine Damen und Herren, wird es in den nächsten Jahren ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen dem Standort London und dem Standort Frankfurt geben.

Jetzt kann man trefflich damit argumentieren: Aber dann brauchen wir auch weniger Kapazitäten. – Nein, denn genau dieser Sektor ist in hohem Maße von Mobilität und Bewegungsmöglichkeiten abhängig.

Wir haben einen zweiten Effekt: Nicht der Standort als singulärer Standort ist relevant, sondern wir reden über einen Euro-Raum. Das, was Sie heute teilweise noch als nationale Besitzstände haben – ich spreche Banken in Spanien an, die Banco Santander, italienische Banken, andere Banken –, sind gezwungen zu fusionieren, zusammenzugehen und sich an Standorten wie Frankfurt oder London zu bündeln.

Hier wird die Verkehrsanbindung ein wesentlicher Wettbewerbsfaktor bei der zukünftigen Ausprägung, und zwar in zweierlei Hinsicht: nicht unbedingt, was die Quantität betrifft – das möchte ich ganz deutlich sagen –, sondern einmal, was die Qualität, nämlich Pünktlichkeit – wir alle kennen die Problematik, wenn wir aus Frankfurt fliegen –, und zweitens, was die Frequenzen betrifft, nämlich zu möglichst vielen Zeiten an einem Tag möglichst viele Orte weltweit oder regional zu erreichen.

Damit komme ich zu dem letzten Punkt. Hier entsteht genau ein Ausbauparadoxon, wie ich es eben genannt habe: Aus Sicht des Finanzstandortes ist vielleicht gar nicht so sehr die Quantität und damit die Kapazität gefragt, sondern vielmehr die Qualität. Aber Qualität – und das ist ein echtes Dilemma – benötigt Quantität oder Kapazität, und dies aus zwei Gründen:

Erstens im Sinne der Pünktlichkeit. Es muss Raum geschaffen werden, um den Flugbetrieb – wir haben heute einen sehr hohen Anteil an Bewegungen, die deutlich verspätet sind – wieder ins Lot zu bekommen; denn auch hierdurch entsteht eine nicht unerhebliche Belastung für die Umwelt, aber auch für alle Anrainer.

Zweitens, um die Frequenzen zu erhöhen und damit ein attraktiveres Angebot zu schaffen.

Hier kommen wir natürlich – und können lange darüber diskutieren – an einen Punkt, zu dem vorhin auch gefragt wurde: Warum kann man eigentlich nicht mehr diesen Überquelleffekt nutzen, um in Regionen stärker Flugverkehr aufzubauen? Genau dann werden Sie wieder eines erleben: dass die Zahl der Frequenzen an einem Standort wie Frankfurt zurückgeht und damit die Attraktivität abnimmt.

Abschließend möchte ich auch noch zu bedenken geben: Wenn Sie sich den Wert eines Mercedes im Jahre 1975 ansehen, dann werden Sie feststellen, dass er bei 5.000 DM lag. Er liegt heute bei 50.000 DM. Wenn Sie sich heute ein Flugticket von Frankfurt nach New York kaufen, dann liegt der Preis dafür heute bei 400 DM. Im Jahre 1970 hat er etwa 1.800 DM betragen. Nun können Sie rein theoretisch, wenn Sie Flüge umsonst anbieten, unendlich hohe Nachfrage schaffen. Die Frage ist natürlich: Wollen wir unendlich hohe Nachfrage haben? Ist es notwendig, dass wir für 0 DM auf die Malediven fliegen? Ich persönlich sage: Nein, das ist nicht notwendig.

Ich könnte mir vorstellen, dass es Herrn Dr. Rausch bzw. der Lufthansa oder auch dem Airport deutlich lieber wäre, bei gleich bleibenden Passagierzahlen den Yield, also den Deckungsbeitrag, zu verdoppeln oder zu verdreifachen. Aber wir sind jetzt genau an diesem Punkt: Wenn wir immer weiter in die Region und in dezentrale Knoten gehen, wird das nur mit gleichzeitig immer größerem Wachstum möglich sein, um nämlich Qualität in den eben genannten Aspekten wirklich sicherzustellen. Das heißt: Es bleibt zu überlegen, ob gesamtvolkswirtschaftlich die Belastung dadurch nicht noch mehr steigt oder ob es vielleicht sinnhaft sein kann, eine Belastung an wenigen Standorten, so schlimm es für die Betroffenen ist, zu schaffen. – Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU, der F.D.P. und bei Abgeordneten der SPD)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Schiele, für den sehr praxisnahen Vortrag. Damit verlassen wir den Teilbereich "Internationaler Wirtschafts- und Finanzstandort" und gehen über zum Komplex „Arbeitsplätze – Wachstum durch Flughafenausbau".

Hierzu darf ich Herrn Prof. Dr.-Ing. Heinrich Beder von Beder Consult bitten. Auch hierzu liegt eine schriftliche Stellungnahme bereits vor.

Herr Prof. **Dr. Heinrich Beder:** Herr Präsident, Herr Ministerpräsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zuerst möchte ich mich dafür bedanken, dass ich heute die Gelegenheit habe, zu Ihnen über die wirtschaftlichen Auswirkungen und die Arbeitsplatzaspekte bei einem Ausbau des Frankfurter Flughafens zu sprechen. Wegen der Kürze der Zeit möchte ich mich dabei auf wenige Schwerpunktaussagen zu diesen Themen beschränken, zumal Ihnen, wie erwähnt, meine schriftliche Stellungnahme bereits vorliegt.

Es war wohl jedem unvoreingenommenen Beteiligten von Anfang an klar, dass ein Ausbau des Frankfurter Flughafens neben wirtschaftlichen Vorteilen auch zusätzliche Belastungen für die Region mit sich bringen würde. Für diese einfache qualitative Erkenntnis war meines Erachtens kein Mediationsverfahren erforderlich.

Einer der wesentlichen Teilaspekte der Mediation war jedoch, dass dabei die Gesamtthematik strukturiert und kontrovers diskutierte Probleme durch ausgewählte Fachleute und Wissenschaftler mittels Gutachten untersucht und quantifiziert wurden. Der unbestreitbare Vorteil dieser rationalen Vorgehensweise besteht darin, dass dadurch auf Zahlen gestützte und in der Methodik überprüfbare Ergebnisse vorliegen. Der Zugewinn an gesicherten Erkenntnissen ist deshalb gegenüber dem anderen Zustand erheblich.

Zu den Wertschöpfungs-, Beschäftigungs- und Standorteffekten gab es drei Gutachten von renommierten Instituten und Wissenschaftlern:

erstens eine Bewertung der Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt am Main,

zweitens einen europäischen Vergleich zur Bedeutung von Flughäfen für Struktur und Entwicklung der regionalen Wirtschaft,

drittens: "Bedeutung des Flughafens Frankfurt als Standortfaktor für die regionale Wirtschaft".

Es ist eine gesicherte und allgemein akzeptierte Praxis bei wissenschaftlichen Arbeiten, dass solche Fragestellungen wie die hier vorliegenden auf der Basis der Modellierung von Szenarien behandelt werden und die Ergebnisse dann zeigen, was wäre, wenn dieser Modellfall einmal eintreten würde. Diese Vorgehensweise liefert somit keine punktgenaue Vorhersage für eine reale Zukunft – wäre Zukunft vorhersagbar, dann hätten wir sie nämlich heute schon –, zeigt aber mögliche Entwicklungen auf.

Zur Erinnerung: Seitens der Mediation wurden die Szenarien "Ausbau mit voller Kapazität","Ausbau mit begrenzter Kapazität","Kapazitätsoptimierung ohne Ausbau" und "Reduktion der Kapazität des Flughafens" unterstellt. Gegen diese pragmatische Auswahl aus mehreren denkbaren Szenarien ist aus meiner Sicht nichts Grundsätzliches einzuwenden, da sie die ganze Bandbreite der vorkommenden Möglichkeiten zwischen Engpassfreiheit und Reduktion des Luftverkehrs abdecken.

Anders definierte Szenarien, die ebenfalls zwischen einem engpassfreien Vollausbau und einer Reduktion gegenüber heute liegen würden, würden Ergebnisse in gleicher Größenordnung zur Folge haben, es sei denn, man definiert sie als "Killerszenarien".

Während des Mediationsverfahrens war ich im Auftrag der Mediatoren als Qualitätssicherer tätig. Aus meiner Sicht kann ich festhalten, dass die drei genannten Gutachten, insbesondere die beiden zu den Beschäftigungs- und Standorteffekten, den durch die Mediation vorgegebenen Qualitätskriterien vollauf genügen. Sie entsprechen dem heutigen Stand der Wissenschaft bzw. beschreiten teilweise sogar wissenschaftliches Neuland. Die verwendeten Daten stammen zum größten Teil aus offiziellen Quellen. Ihre Verwendung erfolgte in sachgemäßer Weise.

Gegen die Gutachten und deren Ergebnisse gab und gibt es eine Reihe von Einlassungen. Es werden unter anderem Prämissen infrage gestellt, Ergebnisse von Befragungen hinsichtlich ihrer Repräsentativität angezweifelt, und gelegentlich wird die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen durch den Flughafen einfach bestritten. Hier stehen sich oftmals aus politischer Betroffenheit subjektive Überzeugungen und wissenschaftliche Arbeitsergebnisse in kontroverser und konfliktbehafteter Weise gegenüber. Überzeugungen allein sind jedoch kein hinreichender Ersatz für nüchternes Rechnen, wo immer das möglich ist.

Die Ergebnisse des Mediationsverfahrens sind Ihnen aus dem Abschlussbericht bekannt. Die potenziellen Arbeitsplatzdefizite der verschiedenen Szenarien, immer gemessen an einem Ausbau ohne Kapazitätsbeschränkungen, bewegen sich zwischen minimal 46.000 beim Ausbau mit begrenzter Kapazität und maximal 249.000 Arbeitsplätzen bei einer Kapazitätsreduktion, je nachdem, ob man kompensatorische Einflüsse in Form von anderweitigen Beschäftigungsmöglichkeiten für die Betroffenen unterstellt oder nicht. Die gesamten Wertschöpfungsverluste können Größenordnungen bis zu zweistelliger Milliardenhöhe annehmen.

Auch bei vorsichtiger Betrachtungsweise bleibt also ein genügend großes Potenzial wirtschaftlicher und beschäftigungsmäßiger Art übrig und erfordert bei allen Entscheidungsträgern den sorgfältigen und souveränen Umgang mit diesen Ergebnissen. Kritik an Nebensächlichem macht dabei keinen Sinn.

Die Größenordnung der Defizite bei einem Nichtausbau lässt die Empfehlung der Mediatoren für einen Ausbau des Frankfurter Flughafens verständlich werden. Ein Beispiel: Jede Beräderung einer Boeing 747 oder eines Airbus der Deutschen Lufthansa erfordert für Cockpit- und Kabinenpersonal, Technik und Abfertigung ca. 200 direkt qualifizierte Arbeitsplätze. Die Deutsche Lufthansa hat derzeit 64 neue Flugzeuge bestellt, davon vier Boeing 747 und 23 A 340, die überwiegend von Frankfurt aus zum Einsatz kommen werden. Die Anzahl der Neubestellungen und das dazugehörige

Personal repräsentieren für sich allein schon eine mittelgroße Airline. Diese Neubestellungen machen zusammen den Flottenbestand z. B. einer LTU und Hapag Lloyd aus. Es sind mehr Flugzeuge, als bei der Sabena vorhanden sind, und sie erreichen fast die Größenordnung der Swissair.

Die Frage der Arbeitsplätze ist insbesondere in einer Region von Bedeutung, in der bereits in anderen Industriezweigen, wie z. B. in der Chemie und der Fahrzeugindustrie, ein beträchtlicher Arbeitsplatzabbau stattgefunden hat. Es waren in dem letzten halben Jahrzehnt bereits mehr als 10.000 Arbeitsplätze, die in diesen Sparten verloren gingen. Dieser Prozess ist meines Erachtens mit Sicherheit noch nicht abgeschlossen.

Im Zeitalter von Internet, Online-Banking und E-Commerce werden Strukturveränderungen und Konzentrationsprozesse zu weiteren Rationalisierungsmaßnahmen und Produktivitätsverbesserungen führen. Zukünftig ist also damit zu rechnen, dass neben diesen Industrien auch in Dienstleistungsbereichen wie z. B. bei den Banken – bislang eine der verlässlichsten Arbeitsplatzstützen der Region – zusätzliche Arbeitsplatzverluste drohen.

Lassen Sie mich abschließend festhalten: Der weltweite Luftverkehr ist im Gegensatz zu manchen anderen Industriebereichen nach wie vor eine Wachstumsindustrie. Es gibt keine mir bekannte ernsthafte gegenteilige Prognose. Die Luftverkehrsdrehscheibe Flughafen Frankfurt, die stetig in beträchtlichem Umfang Arbeitsplätze sicherte und neue schuf, ist deswegen auch zukünftig nicht hoch genug in ihrer Bedeutung für den Arbeitsmarkt und die Prosperität der in ihrem Einzugsbereich lebenden Menschen einzuschätzen.

Die oft gestellte Frage – und sie wurde heute auch wieder platziert – nach den zukünftigen Grenzen des Flughafens ist in diesem Zusammenhang aus meiner Sicht deshalb irrelevant. Hier stehen Chancen und Möglichkeiten der Zukunft auf dem Spiel. Ein Votum gegen einen nachfragegerechten Ausbau des Flughafens wäre aus ökonomischer Sicht für die wirtschaftlichen Erfordernisse dieser Region eine schwerwiegende und später in ihren Folgen nicht mehr korrigierbare Fehlentscheidung. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CDU und der F.D.P.)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Prof. Beder. – Das nächste Statement kommt von Herrn Dr. Karl Otto Schallaböck vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie.

Herr **Dr. Karl Otto Schallaböck:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Auch ich möchte mich für die Möglichkeit bedanken, hier einige Sätze sagen zu können. Ich werde mich wie mein Vorredner im Wesentlichen auch nur auf dieselbe Tätigkeit stützen, nämlich als Qualitätsprüfer die Gutachten zu Wirtschaftlichkeit, Arbeitsplätzen usw. kommentiert zu haben.

Anders als mein Vorredner und anders auch, als über die Berichte vermittelt, war mein Gesamturteil daraus, dass die vorliegenden Gutachten nicht in der Lage sind, eine ausgewogene Beurteilung der mit dem geplanten Flughafenausbau verbundenen wirtschaftlichen und Beschäftigungseffekte zu ermöglichen.

Dies liegt zum einen daran, dass die in die Betrachtung eingehenden wirtschaftsstrukturellen Sachverhalte ausgewählter Natur sind, maßgebliche Teile also nicht betrachtet werden, und liegt zum anderen auch an der eingeschränkten Belastbarkeit der in den Gutachten entwickelten Zahlen und an weiteren Ableitungen.

Nicht behandelt werden die wirtschaftlichen und die daraus abgeleiteten Arbeitsplatzeffekte auch regionalwirtschaftlicher Art, die sich durch den luftverkehrsgestützten Transfer von inländischer Wirtschaftsleistung ins Ausland ergeben. Das ist selbstverständlich nicht nur der Tourismus – das ist auch der Geschäftsreiseverkehr, der hier erheblich Kaufkraft ins Ausland abfließen lässt. Das heißt nicht, dass ich dagegen wäre, dass man das täte; nur muss man es halt berücksichtigen.

Nicht berücksichtigt wird ferner die gegenwärtige und in Zukunft nicht unbedingt in gleicher Weise aufrechtzuerhaltende steuerliche und abgabenmäßige Freistellung der Flugturbinenkraftstoffe wie Kerosin, die, allein auf den Standort Frankfurt bezogen, gegenwärtig vielleicht 3 bis 4 Milliarden DM ausmachen können und bei den Planungen, beim Ausbau, bei den Zuwachserwartungen dann innerhalb von 15 Jahren auf das Dreifache anzusetzen sind. Die steuerliche Belastung für die Bodentreibstoffe wird ja als steigend anzunehmen sein.

Auch die vorhin genannten ökonomischen Transfers können gegenwärtig schon in zweistelliger Milliardenhöhe, allein bezogen auf Frankfurt, angesetzt werden. Hier ist von einer Verdoppelung innerhalb von 15 Jahren auszugehen.

Insgesamt ist damit das Feld der nicht betrachteten Strukturen etwa gleich mächtig wie das Feld der betrachteten Strukturen. Es werden in der Regel nur arbeitsplatzschaffende Strukturen analysiert – mit der wesentlichen Einschränkung, dass beim Gutachten Baum Kompensationseffekte betrachtet werden. Umgekehrt wären auch arbeitsplatzstörende Effekte systematisch zu betrachten, einschließlich der dort vorzusehenden Ausnahme, dass die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen für Umwelt- und Sozialbeeinträchtigungen selbstverständlich wiederum Arbeitsplätze schaffen. Insgesamt ist das Feld eben nur zur Hälfte aufgehellt, und deswegen ist es so ein bisschen der Zustand von jemandem,

der 1 Million Mark in einem Koffer bekommt und die ersten 500.000 Mark zählt und sagt: Die erste Hälfte hat gestimmt, jetzt wird die zweite Hälfte auch stimmen.

Die Gutachten sind damit nicht zu belasten. Die Gutachten – auch dazu habe ich mich immer wieder geäußert – sind im Wesentlichen sehr ordentlich. Es liegt nicht allein an den Gutachten. Auch die Tatsache, dass die Mediatorengruppe vier Szenarien bei Gutachten einer Sorte, fünf andere Szenarien bei Gutachten anderer Sorte und bei weiteren Gutachten wieder andere Szenarien formuliert, ist nicht allein den Gutachten anzulasten.

Aber mit dieser Art von unterschiedlichen Szenarien ein einheitliches Ergebnis zu basteln, ist so ohne weiteres nicht möglich. Dazu kommt – das kann man den Gutachten zurechnen –, dass die dort "Szenarien" genannten Ansätze keine Szenarien im üblichen Sinn darstellen. In dem zusammenfassenden Bericht werden die Szenarien der Mediatorengruppe dargestellt mit ihren Rahmenbedingungen, ihren Konsequenzen und ihrem Zusammenhalt. Den Befragten in beiden maßgeblichen Untersuchungen ist lediglich eine Überschrift, ein Stichwort für ein Szenario vorgelegt worden, und das noch in einer durchaus missverständlichen Form. Also etwa: Aus der Anzahl der Flugbewegungen allein kann man die wirtschaftliche Abwicklung des Flughafens überhaupt nicht beurteilen. Ob das 300.000 Cessnas oder 300.000 A3XX sind, ist ein durchaus unterschiedlicher Flugbetrieb. Das sind auch keine Kleinigkeiten. Niemand wird zwar von Cessnas allein ausgehen und niemand wird von A3XX allein ausgehen, aber 20 oder 30 % Unterschiedlichkeit bei den Einschätzungen müssen Folgen für das Ergebnis haben.

Ein Beispiel will ich noch anführen. Ein Szenario hieß: Was passiert, wenn Frankfurt seine Stellung als erster Frachtplatz verliert? – Wie die Zahlen aus der neuesten Statistik zeigen, ist Frankfurt als Flughafen zwar in Europa an erster Stelle; als Platz im Frachtbereich liegt Frankfurt aber eindeutig hinter London. Jetzt ist also zu fragen: Haben denn alle Befragten überhaupt diesen Sachverhalt gekannt? Wussten sie, dass sie einen hypothetischen Zustand beurteilen, der schon eingetreten ist oder dessen Eintreten jedenfalls nicht sehr von dem gegenwärtigen Zustand abweicht? Welche Definitionen sind hier zugrunde gelegt? Alles das ist unklar. Man weiß nicht, worauf die Befragten überhaupt geantwortet haben.

Die Zeithorizonte wurden selbst in dem kürzeren Fall von den Befragten als zu lang empfunden: 2010. Das gilt natürlich für 2015 noch mehr. Dann herzugehen und aus dem einen Gutachten den Zeitraum noch mehr oder weniger freihändig zu verlängern, dazu gehört Mut, aber dazu passt nicht der Anspruch an hohe Qualität.

Bei den Einzeluntersuchungen sind Einwände bezüglich der Stichhaltigkeit der Belastbarkeit der abgeleiteten Ziffern trotz der von mir immer wieder betonten hohen Arbeitsintensität und auch Sorgfalt der Gutachter nicht zu übersehen. In den Gutachten W1 und W2 ist es so, dass die Befragten im Wesentlichen nicht neutrale Personen, sondern interessierte Personen sind. Das ist ganz klar: Die Unternehmen auf dem Flugplatzgelände selbst haben ein Interesse an einer bestimmten Entwicklung und können ihr persönliches, ihr wirtschaftliches Interesse einschätzen. Es ist normalerweise notwendig, diese aufgrund interessengebundener Ansätze geäußerten Urteile einer sachlichen Prüfung zu unterziehen, um die Objektivität sicherzustellen. Dieser Nachweis wurde nicht geführt. Die Möglichkeit strategischen Antwortverhaltens, wie das sehr vornehm ausgedrückt wird, kann hier also nicht ausgeschlossen werden. Damit ist das Ergebnis grundsätzlich zum Scheitern verurteilt. Dass man hinterdrein das Ganze noch mit Multiplikatoren multipliziert, ändert an dem zugrunde liegendenden Sachverhalt nichts. Ungültige Zahlen mit drei multipliziert bleiben ungültige Zahlen.

Auch bezüglich der Multiplikatoren ist durchaus eine gewisse Vorsicht angemessen. Das Verfahren ist wirklich recht grob. Die wirtschaftsstrukturelle detaillierte fachliche Abhängigkeit wird nicht untersucht. Es wird einfach sektoral nach der Zurechnung in der Statistik vorgegangen, und dabei wird auch sehr leicht vergessen, dass fast alles nur modelliert ist und kaum Empirie dahinter steht. Auch da ist die Berichterstattung durch die Mediatoren häufig nicht so ganz klar. Empirisch gesichert ist, soweit ich weiß, eine Bundes-Input/Output-Tabelle und eine sehr viel längere Input/Output-Tabelle von Hessen. Alles andere ist unter Beiziehung einzelner wirtschaftlicher Sachverhalte Modellierung.

Und dieses wird dann bis 2015, also über 18 Jahre, hochgezogen. Zwar werden sektoral unterschiedliche Rationalisierungsansätze eingezurrt; gleichzeitig aber wird im Übrigen ein strukturkonservativer Ansatz gewählt. Das heißt, die strukturellen Verflechtungen zwischen den Wirtschaftssektoren werden schlicht strukturkonservativ über nahezu 20 Jahre hochgezogen. Dies ist gerade im Luftverkehr eine offensichtlich sehr problematische Ansetzung.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Sie müssten zum Schluss kommen, Herr Schallaböck.

Herr **Dr. Karl Otto Schallaböck:** Wie Sie auch für Hessen festgestellt haben, hat es Anfang der Neunzigerjahre einen Switch gegeben: Die Entwicklung von Luftverkehrsleistungen bei Personenkilometern in der Luft und Beschäftigtem im Luftfahrtbereich selbst bildet eine Schere aus. Die über ein Vierteljahrhundert nahezu konstante und richtige Aussage, dass für 1 Million Fluggäste bei Flughäfen und Fluggesellschaften 1.000 Beschäftigte vorhanden sind, ist inzwischen strikt falsch. Inzwischen sind es

etwa nur 500. Entsprechend müssen natürlich die Multiplikatoren zwischen diesen Größen und den wirtschaftlich zugeordneten Größen von Jahr zu Jahr drastisch verändert werden. Sie müssen steigen bei einer gleichen Zahl zusätzlich Beschäftigter außerhalb, aber das ist eine weitere Sache. Jedenfalls kann man nicht den schlichten Ansatz einfach so hernehmen.

(Anlagen 7 und 8)

Das andere Gutachten wurde schon erwähnt: 10 % Antwortquote. Es wurden nicht 10 % der Gesamtheit als Stichprobe ausgewählt, die dann geantwortet haben, sondern es wurde eine Stichprobe von 7.000 gewählt, und von dieser Stichprobe haben sich nur 10, 12 oder 13 % rückgemeldet. Selbstverständlich kann man aus diesen Rückmeldungen nicht ablesen, was denn für die Leute gilt, die sich überhaupt nicht gemeldet haben. Das ist trivial. Deswegen kann man auch nur beschränkte Hochrechnungen machen. Es ist durchaus anzunehmen, dass die Leute, die es nicht angeht, eine solche Befragung locker an sich vorbeigehen lassen.

Letzter Punkt. Das bislang nicht betrachtete Gutachten W3 lag bis zur gemeinschaftlichen Beurteilung in der Qualitätssicherungsgruppe nicht in einer verhandlungsfähigen Form vor. Die daraus in den Gesamtgutachten übernommenen Aussagen zeichnen sich eher durch eine gewisse Trivialität aus. Dass in Europa die großen ökonomischen Standorte gleichzeitig Regierungssitze, gleichzeitig Bevölkerungsballungszentren, gleichzeitig Bankenzentren und gleichzeitig Flughafenstandorte sind, ist klar. Man kann aber nicht gleichzeitig eine schlichte Verknüpfung in der beschriebenen Art herstellen. Dann müsste man sich bei Luxemburg entscheiden, ob sie dort entweder einen ganz anderen Flughafen oder einen ganz anderen Finanzsektor haben dürfen.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Insgesamt meine ich, dass mit dem bisher vorgelegten Zahlenmaterial eine einseitige Darstellung gegeben wird und eine Abschätzung der ausgewogen gesamtheitlichen Effekte nicht möglich ist. Der Fehler dürfte in gleicher Größenordnung vorliegen wie das, was ausgewiesen ist. – Danke schön.

(Beifall bei der SPD, dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Schallaböck. Die Bedeutung dieser Anhörung liegt ja auch darin, dass nicht alle Experten einer Meinung sind. Das macht die Entscheidung nicht leichter, aber die Abwägung.

Es spricht jetzt Herr Thomas Schulz für die Vereinigung hessischer Unternehmerverbände. Die VhU hat auch schon eine schriftliche Stellungnahme vorgelegt.

Herr **Thomas Schulz:** Herr Präsident, sehr geehrte Abgeordnete, meine Damen und Herren! Der Rhein-Main-Flughafen muss seine herausragende Bedeutung als Wirtschaftsmotor und Jobmaschine eigentlich nicht mehr unter Beweis stellen. Er ist bereits seit Jahrzehnten Initiator von Dienstleistungen, aber auch von Handwerks- und Handelsaktivitäten. Dabei erzielen Fluggesellschaften, Flugsicherung, Zoll, Bodenservice, Frachtunternehmen und Speditionen, Reisebüros, Einzelhandel, Hotels und Gaststättenbetriebe direkte Arbeitsplatz- und Umsatzeffekte.

Zusätzliche Wertschöpfung und Arbeitsplätze schafft der Flughafen durch Zuliefererbetriebe aus der gesamten Rhein-Main-Region. Nicht zuletzt aber induzieren die Einkommen all dieser Beschäftigten, die in der Region für den Konsum ausgegeben werden, weiteren Umsatz, erhöhte Produktion und gesicherte Beschäftigung.

Das sind eigentlich alles Fakten, die gar nicht mehr erwähnt zu werden brauchen, die bekannt sind, die wir aus unserer Sicht aber gar nicht oft genug wiederholen können. Die Wertschöpfung geschieht nicht zuletzt in den Unternehmen, deren Interessen von der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände vertreten werden.

Unternehmen bestehen in der Hauptsache aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und jungen Menschen, denen durch qualifizierte Ausbildung eine Zukunft gesichert werden muss. Nicht zuletzt dies ist der Grund, warum die VhU sich schon seit langem für den Ausbau und damit die Zukunftssicherung des Flughafens Rhein-Main einsetzt.

Für die VhU geht es in der Bewertung zwischen der Schaffung von Arbeitsplätzen, wirtschaftlicher und sozialer Entwicklung sowie der Frage nach der Belastung einzelner Bürger um Güterabwägungen. Die von der Mediation angestrebte geringst mögliche Beeinträchtigung von Menschen und Umwelt findet die uneingeschränkte Unterstützung der VhU. Lebenswertes Leben ist nur dann möglich, wenn die Existenzen der Menschen in einem wirtschaftlich und sozial sicheren Umfeld nachhaltig gefestigt sind.

Wir finden es als VhU unerträglich, dass man, wie wir es in vielen Bürgerversammlungen erlebt haben, immer dann Hohn und Spott der Flughafengegner erntet, wenn es um Arbeit, Ausbildung und Wettbewerbsfähigkeit, kurz um unsere Zukunft geht. Das amerikanische Wirtschaftsmagazin "Fortune" diagnostizierte bereits 1997, dass der Rückstand Deutschlands in den neuen Industrien – wörtlich – "Angst erregend" sei. Der Sozialdemo-

krat Bodo Hombach skizzierte Deutschland nach der gewonnenen Bundestagswahl 1998 als Malefiz-Gesellschaft, deren Logik darin besteht, dem anderen möglichst viele Steine in den Weg zu legen, auch wenn dadurch keiner sein Ziel erreicht.

Das ist alles andere als lächerlich. Schon zu Zeiten der Auseinandersetzung um die Startbahn West wurde das Arbeitsplatzargument immer und immer wieder verunglimpft. Heute wissen wir, dass die Prognosen von damals durch die Realität bei weitem übertroffen wurden. Auch heute werden die Argumente der Gegner von Arbeitsplätzen durch ständiges Wiederholen nicht richtiger.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Bitte? Wer hat etwas gegen Arbeitsplätze?)

– Wir haben zig Bürgerversammlungen besucht und das da des Häufigeren erlebt.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Sie können auf Zwischenrufe eingehen, müssen es aber nicht.

Herr **Thomas Schulz:** Ein anderer Punkt. Hessen und insbesondere die Rhein-Main-Region hatte in den vergangenen Jahren lange nicht so stark unter den Folgen des Strukturwandels zu leiden wie z. B. Nordrhein-Westfalen und das Ruhrgebiet. Mit dem internationalen Drehkreuzflughafen Frankfurt wuchs in dieser Region ein Motor des Strukturwandels. Dank der dynamischen Entwicklung des Luftverkehrs und sämtlicher Dienstleistungen rund um den Luftverkehr machte sich der Abbau von Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe kaum bemerkbar.

Im Gegenteil, die Vertreter der Gemeinden im näheren und weiteren Umfeld des Flughafens werden Ihnen bestätigen können, welche positiven Impulse der Flughafen auf die Region ausstrahlte, ausstrahlt und ausstrahlen wird. Kelsterbach verzeichnete durch die Ansiedlung von Transportunternehmen in den Jahren 1987 bis 1997 einen Beschäftigungszuwachs von sage und schreibe 74 %. In Raunheim sind große Teile des ehemals produzierenden Gewerbes abgebaut worden. Trotzdem gab es einen beachtlichen Anstieg der Beschäftigung. Der Rückgang im produzierenden Gewerbe wurde durch die Bereiche Verkehr, Handel und Dienstleistungen aufgefangen, die – für jeden nachvollziehbar – wegen eines leistungsfähigen Flughafens hier und nicht in Köln, in München oder im Hunsrück für Einkommen und Auskommen der Bürgerinnen und Bürger sorgte.

(Zuruf von der CDU: Richtig!)

Die Menschen wägen die wirtschaftlichen Vorteile und die Beeinträchtigungen sorgfältig ab und treffen eine freie Wahl, die sich so darstellt, dass die Grundstücke im Raunheimer Baugebiet der Gemeinde geradezu aus der Hand gerissen werden. Dies ist eine eindeutige Abstimmung mit den Füßen für den Frankfurter Flughafen.

Doch gerade diese Erfolge, die sich rund um das Dienstleistungszentrum Flughafen abspielten, scheinen sich nun zu rächen. Die positiven Auswirkungen des Flughafens wiegen offensichtlich viele Menschen in der trügerischen Sicherheit, auch ohne weitere Initiative sei der Lebensstandard festgeschrieben. Ich erinnere hier an das Zitat eines ehemaligen bayerischen Ministerpräsidenten, der diese satte Zufriedenheit mit den Worten kommentierte: Wer sich auf seinen Lorbeeren ausruht, trägt diese am falschen Körperteil.

Bereits im Februar hatten wir als VhU darauf hingewiesen, dass der Region und dem ganzen Land der Absturz in die Provinzialität droht, wenn es an der Bereitschaft fehlt, an der Dynamik des Luftverkehrs weiterhin teilzuhaben. Wer stehen bleibt, fällt unweigerlich zurück.

Die Mediation spricht in einer vorsichtigen Prognose von 250.000 Arbeitsplätzen in Hessen, die bis zum Jahr 2015 nicht entstehen werden. Für den Fall des Nichtausbaus fragte ein Leserbriefschreiber erst in der vergangenen Woche sehr treffend: Haben wir eigentlich Visionen, haben wir Ideen, haben wir Konzepte, wie wir unser tägliches Brot verdienen werden, wenn der Flughafen den sterbenden Schwan gibt?

Gerade in den vergangenen Monaten haben wir intensiv mit Unternehmen und Betrieben in Hessen über die Bedeutung des Flughafens diskutiert. Für einen überwiegenden Teil gerade der ausländischen Unternehmen fiel die Standortentscheidung für Hessen im direkten Zusammenhang mit der vorbildlichen Infrastruktur zu Land und in der Luft. Aus diesen Gesprächen wissen wir aber auch, dass diese Entscheidungen nicht für alle Ewigkeit getroffen werden. Gerade bei Unternehmen mit globalen Netzwerken steht jeder Standort jederzeit auf dem Prüfstand. Auf schlechter werdende Rahmenbedingungen wird heutzutage umgehend reagiert. Steuern und Abgaben, die viele Unternehmen nach wie vor stark belasten, eine Schul- und Hochschulorganisation, die manchmal den Anforderungen des 19. Jahrhunderts eher gerecht wird als denen des 21. Jahrhunderts – all dies wird nach unseren Gesprächen noch aufgewogen durch ein leistungsfähiges Drehkreuz im Herzen Europas, um schnell weltweit mobil zu sein und um den lebenswichtigen Austausch von Gütern schnell und wirtschaftlich angemessen sicherstellen zu können.

Die Abwanderung eines namhaften Chemieunternehmens nach Straßburg, die Entscheidung der Börse, ihren Sitz in London zu nehmen, sind aber Warnsignale, die wir sehr ernst nehmen. Nach Angaben des “Handelsblattes” wird Frankfurt am

Main durch den Gang nach London ca. 80 % seines Aktienhandels verlieren.

Unser Engagement als VhU für den Ausbau wird von vielen mit Erstaunen quittiert. Das liegt wahrscheinlich daran, dass die beiden hauptbetroffenen Unternehmen gar nicht Verbandsmitglieder sind. Wir wissen aber bei unserem Engagement in erster Linie um die direkten, indirekten und induzierten Effekte, von denen wir alle profitieren, und wir sehen hier auch die Chance der Landesregierung und des Parlamentes, eigenständig Voraussetzungen für neue Arbeitsplätze zu schaffen und somit den Arbeitsmarkt in Hessen unabhängig und eigenverantwortlich zu gestalten.

Jeder, der seine Verantwortung für Arbeit, Ausbildung und Wettbewerbsfähigkeit ernst nimmt, wird den Argumenten der Mediation für den Ausbau folgen müssen und sich umgehend aktiv in die Diskussion um die Gestaltung eines Anti-Lärm-Paktes einbringen müssen. Denn die Belastungen, die das Umland ohne Zweifel zu tragen hat, sind auch aus der Sicht der Wirtschaft keineswegs bedeutungslos. Wir haben aber in vielen Branchen in den vergangenen Jahren über den Dialog mit Selbstverpflichtungen und freiwilligen Vereinbarungen mehr Erfolge zugunsten aller Beteiligten erzielt als durch Konfrontation und kompromisslose Ablehnung.

Bei der Frage des Ausbaus des Rhein-Main-Flughafens und seiner Effekte auf die gesamte Region geht es nicht allein um die Existenzsicherung vieler Familien, sondern vor allem auch um die Zukunft derer, die irgendwann einmal Familien gründen wollen, um die jungen Menschen, denen durch eine Ausbildung überhaupt erst Zukunft gegeben wird. Der Flughafen ist nämlich nicht bloß Jobmaschine und Wirtschaftsmotor, er bietet auch vielen Tausenden Aus- und Weiterbildung. Durch seine Vielfalt der Tätigkeiten vor allem in Bereichen mit Zukunft bietet der Flughafen auch denen eine Chance auf Ausbildung oder Qualifizierung, die ohne Studium oder Studienvoraussetzungen gut gerüstet auf den Arbeitsmarkt gehen sollen.

Abschließend möchte ich vom Austausch der Argumente noch zum Umgang miteinander in der Diskussion kommen. Am heutigen 11. Mai jährt sich der Todestag von Heinz Herbert Karry. Ich wünsche uns allen, dass wir diese Debatte sachlich und fair miteinander führen. Denn nur so können z. B. wir als VhU die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen dafür schaffen, dass auch unsere Mitgliedsunternehmen die Chance bekommen und ergreifen, ihre Gründe zu erläutern, warum der Flughafen von so immenser Bedeutung für den Standort und für den Arbeitsplatz Hessen ist. – Ich danke Ihnen.

(Beifall bei der CDU und der F.D.P.)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Schulz.

Wo die VhU ist, ist an sich der Deutsche Gewerkschaftsbund nicht weit. Der DGB ist auch vertreten. Der vorgesehene Sprecher des Deutschen Gewerkschaftsbundes, Herr Vorlaeufer-Germer, hat mir aber eben gesagt, dass im DGB – und das ist ja auch in der Tagespresse so veröffentlicht worden – die Meinungsbildung noch nicht so weit fortgeschritten ist, dass der DGB hier und heute schon eine Stellungnahme abgeben möchte.

Ich nehme an, dass Herr Dr. Gretz noch einmal das Wort nimmt, und zwar für den zweiten Teil seiner Ausführungen, also zum Teilkomplex „Arbeitsplätze – Wachstum durch Flughafenausbau“.

Herr **Dr. Wendelin Gretz:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich setze jetzt mit einem Gutachten fort, das sich mit den Beschäftigungseffekten des Flughafens befasst. Vorhin wurde es etwas kritisiert von Herrn Schallaböck. Ich werde nicht im Detail darauf eingehen; vielleicht ergibt sich die Möglichkeit, im Rahmen der Fragestunde dazu noch das eine oder andere zu sagen.

Die Wirtschaftsgutachten, die im Mediationsverfahren erstellt worden sind, befassen sich mit der regionalwirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens, also mit den Wertschöpfungs- und den Beschäftigungseffekten, die durch den Flughafenbetrieb und durch die Standorteffekte der Unternehmen in der Region ausgelöst werden. Durch die Tätigkeit des Flughafens und seiner Zulieferer entstehen Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte, die sich in etwa so klassifizieren lassen:

Es sind zum einen die direkten Effekte. Also: Die Unternehmen auf dem Flughafen bieten Arbeitsplätze und erwirtschaften direkte Wertschöpfung. Die direkten Beschäftigungseffekte ergeben sich somit aus der Arbeitgeber- und Auftraggeberfunktion der Unternehmen am Flughafen.

Dann gibt es die indirekten Effekte. Die Unternehmen auf dem Flughafen fragen Güter und Dienstleistungen bei anderen Unternehmen nach. Dadurch entstehen Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekte bei den Zulieferern.

Weiter gibt es die so genannten induzierten Effekte. Die Beschäftigten geben einen Teil ihres Einkommens, das sie auf dem Flughafen bzw. bei den Zuliefererbetrieben erhalten, für Konsumzwecke aus, und zwar in der Region, und dadurch werden weitere Produktions- und Beschäftigungseffekte ausgelöst.

Es gibt darüber hinaus die Standorteffekte. Darüber habe ich vorhin versucht etwas zu sagen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Entschuldigung, wenn ich kurz unterbreche, Herr Dr. Gretz. Die Akustik in diesem Raum ist noch schlechter als im Landtag, und wenn sich Einzelne in Gruppen unterhalten, stört das ganz gewaltig. Wir haben draußen viel Platz.

Herr **Dr. Wendelin Gretz:** Es gibt des Weiteren Verdrängungseffekte. In der Umgebung des Flughafens siedeln sich bevorzugt Unternehmen an, die den Flughafen für ihren Geschäftsreiseverkehr oder als Sender und Empfänger von Luftfracht nutzen. Es ist denkbar, dass bei der Konkurrenz um Gewerbeflächen und qualifizierte Arbeitskräfte diese Unternehmen andere Unternehmen aus der Region verdrängen, die den Flughafen nicht oder nur in geringem Umfang nutzen. Für derartige Prozesse, die über das Maß der für Verdichtungsräume typischen räumlichen Differenzierung wirtschaftlicher Aktivitäten hinausgehen, gibt es gegenwärtig keine Belege.

Sehr wohl gibt es allerdings bei den Arbeitskräften nach Meldung der Handwerkskammer Belege dafür, dass dort ausgebildete Facharbeiter die tendenziell höheren Einkommen im Bereich des Flughafens präferieren und deshalb ihre ursprünglichen Handwerksbetriebe verlassen.

Und es gibt das, was ich als Substitutionseffekte bezeichne: Es wird behauptet, der Luftverkehr zerstöre Arbeitsplätze in anderen Verkehrsbereichen. Beispielsweise würden durch Ferienfernreisen Arbeitsplätze exportiert. Aber dieses Argument bezieht sich ausschließlich auf die Lenkungsfunktion der relativen Preise des Luftverkehrs und nicht auf die Kapazität des Flughafens bei gegebener Verkehrsnachfrage. Mit anderen Worten: Es ist nicht anzunehmen, dass das Wachstum des Luftverkehrs insgesamt geringer ausfällt, wenn Frankfurt nicht ausgebaut würde. Diese Nachfrage besteht also weiterhin.

Ich komme zu den Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekten des Flughafens. Zur Schätzung der Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte wurden 127 Arbeitsstätten von, glaube ich, 470 am Flughafen befragt. Damit wurden insgesamt 93 % aller Beschäftigten am Flughafen ermittelt. Auf dem Flughafen waren nach dieser Erhebung am 31. Dezember insgesamt rund 62.000 Menschen beschäftigt. Der Fairness halber füge ich hinzu, dass diese Zahl um etwa 2.000 überhöht sein dürfte, da aufgrund der Sammelmeldung eines Unternehmens ein Betrieb von außerhalb des Flughafens mit in dieser Rechnung enthalten ist.

Da die zunehmend flughafenbezogenen Unternehmensaktivitäten auch außerhalb des Flughafens stattfinden, das Abgrenzungskriterium "Betriebssitz innerhalb des Zauns" zur Messung der direkten Effekte des Flughafens also fragwürdig wird, wurde die Befragung auch auf so genannte affine Betriebe außerhalb des Zauns ausgedehnt. Es stand aber nicht genügend Zeit für eine gründliche Befragung zur Verfügung. Die Erhebungsergebnisse von außerhalb des Flughafenzauns blieben insgesamt unbefriedigend.

Um eine Vermischung der gesicherten Ergebnisse der Flughafenbefragung mit den ungesicherten Ergebnissen der Betriebe außerhalb des Zauns zu vermeiden, werden im Mediationsbericht lediglich die Ergebnisse dargestellt, die sich auf die Betriebe innerhalb des Flughafens beziehen.

Die Beschäftigtenentwicklung bei der FAG in den letzten Jahren muss häufig dafür herhalten, dass der Flughafen als Jobmaschine ausgedient habe. Tatsächlich ist bei den Beschäftigtenzahlen der FAG seit 1995 annähernd eine Stagnation festzustellen. Aber diese Daten sind weder repräsentativ für die Beschäftigung der übrigen Unternehmen am Flughafen, noch geben sie die tatsächliche Bedeutung der FAG als regionaler Arbeitgeber wieder. Wenn man nämlich unter Einschluss der FAG-Beteiligungen, die gerade in den letzten Jahren unter anderem durch Outsourcing-Prozesse aus der Muttergesellschaft entstanden sind, berücksichtigt, dann stieg die der FAG zuzurechnende Beschäftigtenzahl in Frankfurt von 12.700 im Jahre 1995 auf etwa 15.500 im Jahre 1999.

In der Befragung wurden die Ausgaben der Unternehmen auf dem Flughafen für Investitionen und die Ausgaben zum laufenden Betrieb erfasst. Gleichzeitig wurde nach der regionalen und sektoralen Zusammensetzung der bezogenen Lieferungen und Waren gefragt. Auf diese Weise wurde ein so genannter Beschäftigungsmultiplikator ermittelt, der angibt, in welcher Größenordnung zusätzliche Beschäftigung zu den direkt Beschäftigten auf dem Flughafen hinzukommt.

Im Jahre 1998 hingen in Hessen von jedem Beschäftigten am Flughafen weitere 1,3 Beschäftigte ab. Insgesamt sind es in Deutschland rund 170.000 Arbeitsplätze, die direkt oder indirekt vom Flughafen Frankfurt abhängen. Auf jeden Beschäftigte, der auf dem Flughafen tätig ist, kommen also weitere 1,8 Beschäftigte innerhalb der Bundesrepublik.

Gegen die Multiplikatoranalyse gibt es einige Einwände von Herrn Hausmann, die aber aus meiner Sicht weder inhaltlich noch methodisch haltbar sind.

Ich komme zu den Beschäftigungseffekten in unterschiedlichen Szenarien. Die Unternehmen auf dem Flughafen wurden nach den vermuteten Implikationen der unterschiedlichen Szenarien der Flughafenentwicklung für Beschäftigung und Investitionen befragt. Anhand der Befragungsergebnisse wurden unter verschiedenen Annahmen zur künftigen Produktivitätsentwicklung – nämlich etwa ein mittlerer

Pfad von 2,5 % jährlichen Produktivitätswachstums – die direkt und indirekt Beschäftigten in den alternativen Szenarien ermittelt.

Bei einem Ausbau des Flughafens mit voller Kapazität wird die Zahl der Beschäftigten auf dem Flughafen gemäß den Befragungsergebnissen auf etwa 100.000 steigen. Die Zahl der abhängigen, indirekten und induzierten Arbeitsplätze in Hessen liegt dann bei etwa 100.000. Damit ergibt sich eine Gesamtzahl der direkt und indirekt vom Flughafen abhängigen Beschäftigten von etwa 200.000. Gegenüber dem Jahr 1998 bedeutet dies eine Zunahme um etwa 57.000 Beschäftigte. Der Teilausbau führt gegenüber heute zu einem Beschäftigungsanstieg in Hessen von etwa 32.000.

Eine Optimierung des gegenwärtigen Systems ohne Ausbau bedeutet für 2015 eine Beschäftigtenzahl etwa in der Größenordnung von heute. Eine Reduktion der Kapazität würde im Jahr 2015 gegenüber heute zu einem Minus von etwa 40.000 Beschäftigten führen.

Wir plausibel sind die Ergebnisse? – Ein Maßstab ist die Beschäftigungsintensität. Bei einem Ausbau des Flughafens mit voller Kapazität nimmt die Beschäftigungsintensität trotz Zuwachses des Luftverkehrs von gegenwärtig etwa 1.450 Beschäftigten je Million Passagiere auf etwa 1.350 Beschäftigte je Million Passagiere im Jahr 2015 ab. Dies ist aufgrund der zu erwartenden Produktivitätseffekte plausibel. Bei einer Reduktion der Kapazität sinkt die Beschäftigtenintensität auf etwa 1.240.

So weit zu den Beschäftigungseffekten beim Flughafen. – Vielen Dank.

(Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Dr. Gretz. – Damit, meine Damen und Herren, ist der Komplex der Stellungnahmen zum Ausbau des Bahnensystems abgeschlossen.

Ich eröffne jetzt die Fragestunde für die Abgeordneten. Da wir sehr gut in der Zeit sind, schlage ich vor, dass wir pro Fraktion eine halbe Stunde zur Verfügung stellen. Sie muss nicht, aber sie kann ausgeschöpft werden. Die CDU-Fraktion fängt an. Gemeldet hat sich Herr Kollege Reif.

Abg. **Clemens Reif** (CDU): Frau Vorsitzende, ich habe eine Frage an Herrn Rausch, und zwar hinsichtlich der Hubs. Ich hätte gerne, dass Herr Rausch uns noch einmal darstellt, wann ein Hub wettbewerbsfähig und wann er nicht mehr wettbewerbsfähig ist und weshalb. Ich denke, dass das für die Beurteilung des Koordinationseckwertes für uns wichtig ist.

Eine zweite Frage möchte ich an Herrn Dr. Goedeking von Roland Berger richten. Das Prinzip, dass die Großen zulasten der Kleinen wachsen, ist ja in der Wirtschaft nicht durchgängig. Es gibt auch andere Prinzipien. Üblicherweise wachsen die Kleinen zulasten der Großen, insbesondere wenn man auf den Arbeitsmarkt schaut. Kann dieses Prinzip durchbrochen werden? Und kann es durchbrochen werden durch München? Denn wir gehen einmal davon aus: Dieses Prinzip ist nur deshalb haltbar, weil wir hier von einer Branche sprechen, die sich nur in wirtschaftlichen Großräumen entwickeln kann. Wenn in Europa die wirtschaftlichen Großräume Rhein-Main, Mailand/Turin, Amsterdam, London und Paris sind, dann müsste München im Grunde genommen in eine Schlüsselrolle wachsen können, die den Großraum Mailand/Turin bzw. Südeuropa/Alpenbereich einigermaßen abdecken kann. Ist es möglich, dass München zulasten von Frankfurt dieses Prinzip "Die Großen wachsen zulasten der Kleinen" durchbricht?

Nächste Frage: Ich hätte gerne gewusst, wie sich der Koordinationseckwert von 120 Flugbewegungen pro Stunde halten lässt bei einem künftigen Flugzeugmix. Dieser Koordinationseckwert ist meines Erachtens, so wie ich es verstanden habe, auf dem derzeitigen Fluggerätemix aufgebaut. Wie entwickelt sich das bei dem zukünftigen Flugzeugmix, und welche Qualitätskontrolle gibt es zu diesen Aussagen?

Meine letzte Frage, gerichtet an die Mediatoren: Existieren Prognosen oder Studien, die zu der Schlussfolgerung führen, dass der Flugverkehr stagniert oder sich doch rückläufig entwickeln kann? Wir gehen immer von dem Szenario aus, dass der Flugverkehr zu den in den nächsten 15 Jahren stark wachsenden Branchen gehört, also zu den Branchen, die mit der Informationstechnologie oder der Biotechnologie vergleichbar sind. Gibt es gegenteilige Prognosen? Wie sind sie gegebenenfalls begründet und wo sind sie begründet?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Kollege Boddenberg.

Abg. **Michael Boddenberg** (CDU): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Meine erste Frage geht an Herrn Rausch, und zwar zum Thema der von ihm angesprochenen Veränderungen beim Flugzeugmix; Sie haben von Großraumflugzeugen gesprochen. Es gab beim Bau des Terminals 2 die Überlegung und auch die konkrete Planung bei den Fingern dieses Terminals, dass ab Inbetriebnahme mit Großraumjets mit Passagierzahlen von etwa 800 gerechnet wurde. Das ist offenkundig nicht eingetreten. Sie haben sogar rückbauen müssen. Meine Frage geht dahin: Sind Ihre jetzigen Prognosen auf einer sichereren Grundlage entwickelt worden?

Eine weitere Frage betrifft das Thema Star Alliance und geht dahin: Gibt es Verträge innerhalb dieses Verbundes dahin gehend, dass man sich gegenseitig

verpflichtet, an Wachstumsmärkten teilzunehmen? Das heißt: Gibt es vertragliche Verpflichtungen für die Lufthansa, die prognostizierten Wachstumsraten möglichst auch einzuhalten?

Eine weitere Frage zum Zusammenhang Fracht/ Passagiere. Ich glaube, es ist immer noch nicht so ganz klar geworden, Herr Rausch, dass es hier eine unglaubliche Synergie-Konstellation zwischen Passagieren und der Frachtbeförderung in der gleichen Maschine gibt. Welche Schwierigkeiten sehen Sie, wenn man dies durch die Verlagerung von Fracht verändert?

Meine nächste Frage geht an Herrn Prof. Beder. Ich falle einmal mit der Tür ins Haus: Sie sind hier, wenn ich das richtig verstanden habe – und auch die Gutachten, die Sie qualitätsgeprüft haben –, sehr stark kritisiert worden. Ich frage Sie, ob Sie mit dem, was dazu gesagt worden ist, einig gehen, oder sehen Sie – das vermute ich natürlich eher – die von Herrn Schallaböck vorgebrachten Kritiken völlig anders?

Eine weitere konkrete Frage an Sie: Im Zuge der Mediation ist die Entwicklung bei Cargo City Süd und sind die Arbeitsplatzprognosen bei Cargo City Süd hinterfragt worden. Auch dort gab es mittlerweile öffentliche Kritik dahin gehend, dass die Prognosewerte nicht eingehalten werden. Können Sie auch dazu etwas sagen?

Meine letzte Frage an Sie. Es gibt ja diesen berühmten Faktor: Beschäftigtenverhältnisse auf den Airport unmittelbar, Synergien im Umland und im weiteren Umland, d. h. auf nationaler Ebene. Ein Faktor im Umland lautet, wenn ich das richtig verstanden habe, 1,3, und der nationale Faktor, glaube ich, 1,7. Wie sieht das im internationalen Vergleich aus? Meines Wissens gibt es ja auch dort eine Reihe von Untersuchungen.

Der Letzte, an den ich mit wenden möchte, ist Herr Dr. Gretz. Sie sprachen davon, dass, obwohl nur 13 % der Unternehmen die Fragebögen beantwortet zurückgesandt hätten, die aber 20 % der Beschäftigtenzahl in der Region repräsentierten, davon, dass dies aus Ihrer Sicht ausreiche, weil Sie bei der Hinterfragung der nicht antwortenden Unternehmen festgestellt hätten, dass es zwischen denen, die geantwortet hätten, und denen, die nicht geantwortet hätten, keine eklatanten Unterschiede gebe. Ich frage Sie, wie Sie zu dieser Vermutung kommen. Sie haben das eben nur kurz ausgeführt – vielleicht können sie das noch etwas detaillierter tun.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Keine weiteren Fragen im Moment. Dann hat Herr Rausch das Wort.

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch:** Herr Reif hatte die Frage nach der Wettbewerbsfähigkeit der Hubs gestellt. Wann funktioniert das, wann funktioniert das nicht?

Es gibt für uns zwei Kriterien: die maximale Anzahl der möglichen Umsteigeverbindungen und die Umsteigezeit. Was wir tun im Vergleich mit anderen Fluggesellschaften: Wir messen die Qualität unseres Angebotes, indem wir in die einzelnen Computerreservierungssysteme hineinschauen und unser Angebot sehen. Also: Wie häufig sind wir in der ersten Zeile des Computerreservierungssystems? Und wie häufig ist unser Wettbewerber in der ersten Zeile? Also: Bei wie vielen Verbindungen ist unser Wettbewerber – in Amsterdam, in London und in Paris – besser positioniert in der Reisedauer des Umsteigeverkehrs über seinen Hub, und wie häufig sind wir besser positioniert? Damit haben wir ein Messkriterium, wie hoch die Qualität ist. Je weniger Flugzeuge wir bei dem Wachstum noch auf die Spitze unseres Hubs legen können, umso weiter werden wir in der Angebotsqualität absacken, und dann werden andere Flughäfen an uns vorbeiziehen.

Dann werden wir unser Netz neu positionieren müssen, um diesen Wettbewerbsnachteil einzuholen. Ich kann Ihnen keine absolute Zahl sagen; ich kann Ihnen nur sagen: Wenn wir Tendenzen merken, wenn wir sehen, dass wir in dem Wachstum nicht nachhalten können, dann merken wir, dass unsere Hub-Qualität sinkt, und dann werden wir unsere Hub-Strukturen deutlich verändern müssen, auch mit anderen Standorten. Wesentlich dafür ist auch das Thema Umsteigezeit. Herr Dr. Goedeking hat es schon erwähnt: 45 Minuten, 35 Minuten. Das sind die Wettbewerbsfaktoren, mit denen wir heute umzugehen haben.

Ich hoffe, dass ich die Frage ausreichend beantwortet habe.

(Abg. Clemens Reif (CDU): Vielleicht können Sie das in der Grafik noch einmal darstellen lassen!)

– Ich stelle Ihnen noch eine Grafik über unsere Wettbewerbsfähigkeit zusammen. Das tue ich gern.

Wenn ich dann gleich auf Herrn Boddenberg eingehen darf: das Thema Großraumflugzeuge, das vor vielen Jahren anders beantwortet wurde als heute. Die aktuelle Situation nach unserem Kenntnisstand ist, dass es noch zwei Flugzeughersteller gibt, die sich um ein Großraumflugzeug bemühen, einmal die Firma Airbus mit dem A3XX und die Firma Boeing mit einer gestreckten 747. In der Presse liest man, dass die Launch-Entscheidung, also die Entscheidung, dieses Flugzeug zu bauen, kurz bevorstehen soll. Wir sind natürlich mit beiden Herstellern in engen Gesprächen.

Wir brauchen für uns ein Wachstum in der Größe der Flugzeuge für einige wenige Flugzeuge zum

jetzigen Zeitpunkt. Das ist für die Strecken, die sehr hochfrequente Märkte oder sehr große Märkte bedienen. Die A3XX mit ihrem Sprung auf jetzt 500 Passagiere – das haben wir auch gesagt – ist zum Jahre 2005 zu früh. Wir können sie jetzt noch nicht einsetzen, weil wir die Limitierungen am Flughafen Frankfurt haben. Ich bin sicher: Wenn denn die Entscheidung kommt – und diese Entscheidung macht nicht eine Lufthansa, sondern der Gesamtmarkt; es geht um die Frage, wie viele Wettbewerber sich für dieses Flugzeug entscheiden –, werden wir auch zu einem späteren Zeitpunkt dieses Flugzeug in Betrieb nehmen und dann mit dem Größenwachstum mithalten.

Die zweite Frage, die Sie mir gestellt haben: Gibt es eine Verpflichtung der Lufthansa, in der Star Alliance Wachstumsmärkte zu bedienen? Aus dem Vertrag heraus nein, aber aus unserem Selbstverständnis heraus werden wir natürlich wachsen. Wir werden die Marktanteile mitnehmen, weil wir ansonsten gezwungen werden, von einer globalen Fluggesellschaft in eine regionale Nische zu schrumpfen – und das können wir aus unseren jetzigen Strukturen nicht. Wir suchen die Wachstumsmärkte, wir sind auf den Wachstumsmärkten, und der Wettbewerber ist auf denselben Wachstumsmärkten, sodass wir zwischen den Allianzen dort eine heftige Konkurrenz haben. Und alle unsere Wettbewerber, wenn sie es sich denn leisten können, wenn ihr Wachstum profitabel gestaltbar ist, werden diese Wachstumsmärkte in der gesamten Star Alliance mit bedienen.

In der dritten Frage hatten Sie noch einmal die Kombination Passage und Fracht angesprochen. Das gilt speziell für Lufthansa, die zwei sehr starke Carrier hat, in der Passage und in der Fracht. In der Größenordnung transportiert unsere Schwester Lufthansa Cargo etwa 40 % ihres gesamten Frachtvolumens in den Flugzeugen der Lufthansa-Passage, die auf die Drehscheibe Frankfurt angewiesen sind, sodass wir heute eine sehr enge Verbindung zwischen unserem Passagieraufkommen und unserem Frachtaufkommen haben und eine Trennung zu sehr großen logistischen Problemen führen würde. Sie müssten dann einen Teil mit Extraflügen machen, oder sie müssten sie auf der Straße transportieren. Das ganze Verkehrsvolumen in sich würde also steigen. – Ich hoffe, das ist die Beantwortung Ihrer Fragen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Keine Nachfragen? – Dann hat Herr Dr. Goedeking als Nächster das Wort.

Herr **Dr. Philipp Goedeking:** Frau Präsidentin! "Die kleinen Schnellen schlagen die Großen." Zwei Dinge dazu – Herr Dr. Rausch hat es eben schon angedeutet –: Die vier großen Hubs in Europa spielen ein Volumenspiel. Das heißt, sie hängen davon ab, dass sie viele Verbindungen anbieten können. Die Kleinen, wenn sie erfolgreich sein wollen, müssen ein Geschwindigkeitsspiel spielen. Sie müssen also vor allem schnelle Verbindungen anbieten können; sie können nicht viele Verbindungen anbieten, dafür aber sehr schnelle.

Eine gute Maßzahl dafür ist die so genannte Minimum Connecting Time, die in Frankfurt typischerweise 45 Minuten beträgt. Das bedeutet: Sie kommen an und können frühestens nach 45 Minuten in das abfliegende Flugzeug umsteigen. Eine schnellere Verbindung darf eigentlich gar nicht verkauft werden. Als Vergleich Wien: Dort ist die Minimum Connecting Time 25 Minuten. Damit ist der Benchmark gelegt, was für ein Spiel ich spielen muss, wenn ich klein bin. Ich muss also Umsteigezeiten sehr, sehr kurz halten.

Frankfurt bereitet jetzt seinen Wettbewerbern sehr viel Kopfzerbrechen dadurch, dass sie angefangen haben, diese Umsteigezeiten zu flexibilisieren. Es werden sehr viele Verbindungen kürzer als 45 Minuten angeboten, indem man so genannte Tail-to-Tail-Services anbietet: Sie kommen aus dem Flugzeug heraus, steigen in den Bus und werden mit dem Bus sofort zum abgehenden Flugzeug hingebracht. Dadurch können Sie Umsteigezeiten von sogar weit unter einer halben Stunde erreichen. Frankfurt ist also dabei zu versuchen, das Volumenspiel mit dem Geschwindigkeitsspiel zu kombinieren, was sehr smart ist.

München hat eine Minimum Connecting Time von etwa 35 Minuten und ist dabei, diese deutlich zu verkürzen, und zwar auch auf dem Wege der Flexibilisierung, also nicht alles auf einmal, was sehr viel Infrastruktur bedeutet, sondern vor allen Dingen auf Prozesse zu setzen, auf Geschwindigkeitsvorteile für ausgewählte Verbindungen. Das wird München sehr gut tun, keine Frage.

Die so genannte Catchment Area, das Einzugsgebiet von München, ist aus luftverkehrstechnischer Sicht nicht besonders groß. Aus eigener Kraft hat München also kaum das Potenzial, ein echter Hub zu werden. München lebt davon, dass im Wesentlichen die Lufthansa Verkehrsallokationsentscheidungen trifft und sagt: Dieser und jener Verkehr soll nach München gehen. Eine aktive und besondere Rolle spielt dabei natürlich auch der norditalienische Markt, der aktiv nach München gezogen und von dort wieder verteilt wird.

Wenn München auf diese Weise eine signifikante Größe erreicht haben wird, wird es leichter sein, München zu entwickeln. Aber grundsätzlich gilt das für die Lufthansa wie für die anderen Carrier wegen des quadratischen Zusammenhangs genauso: Wenn ich gezwungen bin, Verkehr abzugeben, weil ich ihn in meinem Heimathafen nicht mehr darstellen kann, dann bin ich in der Situation, dass ich zwei halbe Hubs habe. Die Summe zweier halber Hubs ist aber nur ein Bruchteil eines großen Hubs. Das heißt: Die Entscheidung, Verkehr aus Frankfurt

nach München zu verlagern, hat sehr hohe Opportunitätskosten, die echte Kosten sind.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Als nächsten Befragten hatte ich Herrn Prof. Beder aufgeschrieben.

Herr Prof. **Dr. Heinrich Beder:** Meine Damen und Herren! Die Frage, was ich zu der Kritik meines verehrten Nachfolgers in der Rede zu sagen habe, die habe ich erwartet, Herr Abgeordneter. Da stellt sich auch immer die Frage: Wie übt man Kritik, und wie geht man, wenn man kritisiert wird, mit der Kritik um?

Wie übt man Kritik? Ich glaube, ich habe in meinem Vortrag deutlich zu machen versucht, dass ich ein Freund von Zahlen, Daten, Fakten bin. Ich rechne immer gern. Es liegt in der Natur meiner Ausbildung und auch in meiner Arbeit als Wissenschaftler, dass ich da, wo ich rechnen kann und nicht Vermutungen aufstellen muss, rechne und Fakten zum Vorschein bringe.

(Beifall bei der CDU)

Ich will Ihnen zwei Beispiele nennen, die hier durch meinen verehrten Nachredner angefragt worden sind. Er hat einmal die Befragung der Firmen hier im Umland unter den Aspekt gestellt: Es ist natürlich ganz klar, dass das strategisches Antwortverhalten ist. Wenn ich eine Firma, die sich extra am Flughafen etabliert hat, weil sie auf das Flugzeug angewiesen ist, frage, wie es aussieht, wenn der Flughafen nicht ausgebaut wird, dann ist ganz klar, dass sie sagt: Das ist schlimm. Ich werde hier Arbeitsplätze verlieren. Eventuell muss ich verlagern.

Natürlich wird sie das sagen, und vielleicht ist es auch strategisch gesagt. Aber gerade Sie als Politiker müssten doch wissen, dass jede Meinungsumfrage, die Sie irgendwann durch irgendein Institut anstellen lassen, von strategischem Antwortverhalten behaftet ist. Solche Meinungen sind ja doch auch Dinge, die nachher reales Leben schaffen. Wenn die Unternehmer hier im Raum der Meinung sind, die Zukunft sieht schlecht aus, dann, meine Damen und Herren, sieht sie in der Regel auch schlecht aus, wenn dieser Zeitpunkt herankommt.

(Beifall bei der CDU)

Insofern, so meine ich, ist diese pauschale Infragestellung einer solchen Vorgehensweise, abgesehen davon, dass der Gutachter nachher seitenweise beschrieben hat, mit welchen Methoden und Verfahren er diese Ungenauigkeit zu heilen versucht hat – das ist gar nicht zur Sprache gekommen –, wohl kaum gerechtfertigt.

Das Zweite: Sie haben hier eine Statistik gesehen. Ich habe die Gelegenheit genutzt, mich mit meinem verehrten Nachredner noch einmal auszutauschen. Er hat den Nachweis geführt, dass in Zukunft die Anzahl der Beschäftigten pro 1 Million Passagiere rapide abnimmt.

Wie ist diese Statistik nach den Ausführungen meines Nachredners entstanden? Er hat aus dem Statistischen Handbuch des Verkehrsministeriums für alle dort aufgeführten ausgewählten Flughäfen – das sind 16 oder 17 Verkehrsflughäfen, aber auch solche wie Rostock, Paderborn, Augsburg und andere – die Zahlen genommen und hat sie dann durch die Anzahl der Passagiere dividiert. Darüber reden wir doch hier gar nicht. Wir reden über Frankfurt, wir reden über einen Mega-Hub. Ich kann Ihnen aus meiner beruflichen Praxis sagen, dass dort die Zahlen alle in der Größenordnung so aussehen, wie sie hier in der Studie genannt worden sind, nämlich in der Größenordnung zwischen 1.300 und 1.500 Beschäftigten pro 1 Million Passagiere.

Ob man sie alle in Zukunft noch so braucht, ist eine andere Sache. Aber auch darauf muss man hinweisen: dass in diesen Studien Fortschritte in der Produktivität mit eingerechnet sind. Man hat also schon unterstellt, dass EDV, Elektronik, zukünftige Entwicklungen Produktivitätsfaktoren zustande bringen, die sich abschwächend auf diese Dinge auswirken.

Nun kann ich Ihnen sagen: Wenn ich die Studien gemacht hätte, dann hätte ich wahrscheinlich bei einigen Ansätzen, Prämissen – bei der Hochrechnung, bei Interpolationen – eine etwas andere Vorgehensweise gehabt. Oder, wenn Sie das einem Dritten erneut in Auftrag gegeben hätten – vorausgesetzt, es wäre ein seriöser Wissenschaftler gewesen –, dann hätte er in den Zahlen sicherlich unterschiedliche Ergebnisse gehabt, aber nicht in der Größenordnung. Das ist das, was ich vorhin aussagte: Der souveräne Umgang mit den Ergebnissen bedeutet nicht, dass Sie die Endzahl von 249.000 unbedingt schlucken müssen.

Mein verehrter Nachredner hat die Einlassung gemacht, das könnte um 20 bis 30 % falsch sein. Ich erinnere mich an diese Bemerkung. Ziehen Sie doch 20 oder 30 % von diesen Zahlen des Gutachtens ab. Dann haben Sie aber immer noch genug übrig, um zu sagen: Aus wirtschaftlichen Gründen ist ein Ausbau des Flughafens erforderlich. – So weit aus meiner Sicht zu diesem Thema.

Cargo City Süd! Wenn ich das noch richtig in Erinnerung habe, war die Prognose der FAG im Rahmen des Raumordnungsverfahrens so, dass etwa 6.250 Beschäftigte für das Jahr 2010 vorgesehen sind. Ich habe mir die neueste Zahl für 1999 geben lassen. Es sind Ende 1999 4.529 gewesen. Das ist ein Zuwachs neuer Arbeitsplätze von 13 %. Das mag nicht sehr viel klingen, aber als absolute Zahl sind es 550 Beschäftigte.

Hinzu kommt noch, dass man durchaus unterstellen kann, dass die Cargo City Süd weiterhin neue Speditionen und Anwärter anzieht. Ich bin nicht in den Geschäften der FAG; aber manchmal höre ich auch von hintenherum, was dort abläuft. Es soll also weitere Interessenten geben.

Außerdem ist die Cargo City Süd deswegen gebaut worden, damit die Lufthansa expandieren konnte. Die konnte nämlich auf der Basis ihrer Frachtzentren, die sie dort hatte, nicht mehr die zukünftigen Dinge managen.

Man kann – auch das ist legitim – schlussendlich die Frage stellen: Was wäre aus den Arbeitsplätzen geworden, wenn es die Cargo City Süd nicht gegeben hätte? Denn auch Kelsterbach und die umliegende Region waren im Grunde genommen von der Kapazität am Ende, und der Flughafen war gezwungen, etwas zu tun.

Ich meine also, wenn – was ja oftmals passiert – gesagt wird, das war bezüglich der Beschäftigungsauswirkungen ein Flop, dann ist das unrichtig.

Ein Letztes ist noch zu den Multiplikatoreffekten zu sagen. Mir ist eine Reihe von Studien vornehmlich aus dem deutschen Bereich bekannt. Wenn man solche Multiplikatoren berechnet, muss man immer die spezielle Situation dieses Flughafens und seiner Region kennen. Trotzdem liegen alle diese Multiplikatoren in einer Größenordnung, wie sie auch hier wieder zum Vorschein gekommen sind. Sie sind also durchaus, über alles gesehen, repräsentativ.

Man muss nur auf zwei Dinge achten – manche Multiplikatoren werden so ausgedrückt –: Wie viel Zusätzliches an indirekten und induzierten Arbeitsplätzen entwickelt sich aufgrund eines direkten Arbeitsplatzes? Dann bedeutet ein Indikator 2: ein direkter am Flughafen, zwei zusätzliche im Umland.

Es gibt aber auch Betrachtungsweisen, die sagen: der Multiplikator ist 3. Dann ist es der Multiplikator, aus dem heraus die eine direkte Arbeitsstelle multipliziert wird. Dann kommt man auf 3. Das ist aber auch die Summe von 1 und 2, wo dieser Multiplikator mit 2 definiert war. Man muss also wissen, wie der entsprechende Gutachter diese Multiplikatoren definiert hat. Aber die hier zustande gekommenen sind durchaus relevant.

Ein Hinweis noch in dieser Sache – ich habe es auch in meinem Papier gemacht –: Wenn man Szenarien miteinander vergleichen will, dann nützen sie wenig. Denn wenn ich z. B. den Multiplikator für die Region Hessen über die verschiedenen Szenarien nehme, dann ist er ungefähr immer in der gleichen Größenordnung. Er ändert sich in der zweiten Stelle hinter dem Komma. Also: Multiplikatoren taugen nicht zum Vergleich von Szenarien. Deswegen auch immer mein Hinweis: Dann nehmen Sie besser die absoluten Zahlen. Dann können Sie nämlich einfach durch Abzug voneinander feststellen, was die Defizite sind.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Es gab noch Fragen von Herrn Kollegen Reif an die Mediatoren. Wer würde sie beantworten? Ich habe zwar vorhin Herrn Dr. Ewen hier gesehen, aber im Moment sehe ich ihn nicht. Vielleicht kommt er noch zurück. Dann nehmen wir erst die Fragen an Herrn Dr. Gretz.

Herr **Dr. Wendelin Gretz:** Die Frage bezog sich auf das so genannte Non-Response-Problem. Wir haben einen bestimmten Rücklauf mit einer bestimmten Struktur. Gleichzeitig gibt es die Vermutung, dass möglicherweise erhebliche Unterschiede zwischen den antwortenden Unternehmen und den Unternehmen, die nicht geantwortet haben, bestehen könnten.

Die Erhebung wurde mithilfe der Unternehmenslisten der Industrie- und Handelskammern gemacht, die beispielsweise nach der Wirtschaftszweigzugehörigkeit, nach den Größenklassen und natürlich über die Zugehörigkeit zur jeweiligen Kammer nach der regionalen Zugehörigkeit strukturiert sind. Es stellte sich heraus, dass bei den antwortenden Unternehmen tendenziell die größeren Unternehmen überrepräsentiert waren. Es stellte sich des Weiteren heraus, dass tendenziell mit der Nähe zum Flughafen die Antwortbereitschaft höher war, und es gab gewisse sektorale Ungereimtheiten gegenüber dem Urmaterial.

Ich wies aber vorhin auf die Umgewichtung hin: Dort, wo beispielsweise kleine Betriebe in der Umfrage relativ zum Urmaterial zu gering gewichtet waren, wurde dann eben die Antwort dieser kleinen Unternehmen entsprechend höher gewichtet, und dort, wo beispielsweise in der Region relativ wenige Antworten zurückgekommen sind, wurde die Region entsprechend höher gewichtet, wieder mit dem Gewicht, das sie im Ausgangsmaterial hatte. Man kann also sagen: Insgesamt müssten die Ergebnisse das abbilden, was in der Region an Unternehmen vorhanden ist.

Ich will noch einmal auf eines hinweisen – ich hatte das vorhin kurz gesagt –: Bei den ungewichteten Daten macht die Zahl der Unternehmen, die sagen, der Flughafen ist für sie ein minder wichtiger Standortfaktor bis hin zu “völlig unbedeutend”, immerhin 30 % aus. Man kann also mit Sicherheit nicht davon ausgehen, dass immer nur die Unternehmen geantwortet haben, die am Flughafen ein besonderes Interesse haben.

Ich weise auch auf einen Tatbestand hin: Wir hatten eine ganze Reihe von Rückmeldungen von Unternehmen, insbesondere mittelständischen Unternehmen, die gesagt haben: Wir brauchen den Flugha-

fen. Der Ausbau des Flughafens ist eine Sache der Politik, und dazu brauchen wir keine Untersuchung. Deshalb beteiligen wir uns nicht. – So einfach lief das teilweise. Das war natürlich schade für die Ergebnisse; aber ich denke, wir haben sie trotzdem einigermaßen gut in den Griff gekriegt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Dr. Gretz. – Herr Dr. Ewen ist jetzt da und kann die Frage, die noch gestellt wurde, für die Mediatoren beantworten.

Herr **Dr. Christoph Ewen:** Die erste Frage war, ob der Flugzeugmix qualitätsgesichert wurde. Wir haben ja die drei Qualitätssicherer für das FAA-Gutachten da. Da der Flugzeugmix einen entscheidenden Parameter bei der Frage, welche Kapazität eine Bahn hat, darstellt, wurden die drei sehr intensiv danach gefragt, welcher Flugzeugmix denn nun im Jahre 2015 der richtige sei.

Die Einschätzung ist – das können aber die drei nachher vielleicht noch sagen, wenn sie an der Reihe sind –, dass der Flugzeugmix in Zukunft wahrscheinlich zwischen diesen beiden liegt, zwischen dem heutigen und dem zukünftigen, da sich sowohl die Hub-Struktur verstärken wird als auch der Point-to-Point-Verkehr zunehmen wird. Beide Effekte überlagern sich also. Das war die Einschätzung der Mediationsgruppe, und das hat die Mediationsgruppe auch im Ergebnispapier niedergelegt.

Die andere Frage, Herr Abg. Reif: Gibt es Studien, die die Zukunft des Luftverkehrs als Wachstumsbranche auch anders sehen? Ich muss dazu sagen, dass diese übergeordneten Fragen in der Mediation eigentlich keine große Rolle gespielt haben, dass die Luftverkehrsbranche als Ganzes in ihren globalen Entwicklungsmöglichkeiten nicht behandelt worden ist. Mir sind dazu auch keine Studien bekannt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Dr. Ewen. – Zwei Minuten, Herr Boddenberg, langt das?

Abg. **Michael Boddenberg** (CDU): Für mich ja; ich weiß nicht, ob sie für die Antwort reichen.

Ganz kurz noch zwei Fragen an Prof. Beder. Ich weiß nicht, ob Sie die beantworten können; aber es gibt ein häufiges Argument, dass mit dem Flughafen Arbeitsplätze exportiert würden. Ich frage Sie angesichts der Tatsache, dass meines Wissens die Bundesrepublik einen erheblichen Exportüberschuss hat, ob man diese Meinung aufrechterhalten kann.

Eine zweite Frage: Haben Sie Vergleichszahlen hinsichtlich der Produktivitätssteigerung unterschiedlicher Branchen? Wir haben eben gesehen, dass sich die Produktivitätssteigerung im Flugverkehr in den letzten Jahren schon sehr stark nach oben bewegt hat. Haben Sie Vergleichszahlen anderer Branchen?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Wenn ich um eine kurze Antwort bitten darf.

Herr Prof. **Dr. Heinrich Beder:** Zunächst einmal zu den Produktivitätszahlen, Herr Abgeordneter. Ich habe leider keine Zahlenwerte. In der Luftfahrtbranche war es so, dass die Entwicklung bezüglich der Produktivität zeitlich versetzt in den verschiedenen Branchenteilen liegt. Die Ersten, die durch Liberalisierung "gekniffen" wurden, waren die Fluggesellschaften. Die haben natürlich in dem starken Wettbewerb, dem sie ausgesetzt waren, sehr stark die Produktivität erhöhen müssen, was letzten Endes auch dazu geführt hat, dass man in den Jahren um 1994 bis 1997 einen Knick in den Personalzahlen des Flughafens feststellt.

Als Nächstes kamen die Flughäfen dran – und sie sind noch dran –, als man nämlich die Liberalisierung der Bodenabfertigung in der Europäischen Union festgelegt hat. Auch da werden Produktivitätsfortschritte aus Wettbewerbsgründen notwendig sein. Aber ein Vergleich quantitativer Art zu anderen Industriebereichen ist mir nicht bekannt.

Zum Export von Arbeitsplätzen. Nehmen wir einmal an, es ist richtig, dass durch die Tatsache, dass es Luftverkehr gibt, Arbeitsplätze einfach durch die besseren Transportmöglichkeiten ins Ausland abwandern. Aber wird das dadurch gehindert, dass wir den Frankfurter Flughafen nicht ausbauen? Das ist doch ganz klar: Der Luftverkehr wird doch nicht auf Null gestellt. Er findet statt, und wenn er nicht hier stattfindet, findet er anderswo statt. Dann wird eben der Export von Arbeitsplätzen, wenn es so ist, stattfinden. Auch hier kann man wieder sagen, ob es ein bisschen mehr oder ein bisschen weniger wäre. Aber es ist doch völlig irrelevant, sich darüber zu streiten. Das passiert, und so ist das Leben nun einmal.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Prof. Beder.

Damit ist vorläufig das Kontingent der CDU-Fraktion erschöpft. Ich rufe jetzt die SPD-Fraktion auf. Herr Kollege Polster.

Abg. **Harald Polster** (SPD): Ich habe mehrere Fragen, Herr Dr. Rausch. Zentrale Frage, die sich bei vielen in der Region und auch hier bei uns stellt: Was geschieht, wenn nach Ausbau die Kapazität wieder endet? Bei Ihrer Kurve, die Sie gezeigt haben, endet die Kapazität auch wieder im Jahre 2015. Es gibt ja viele, die sagen, dieser Tatbestand tritt schon früher ein.

Zweite Frage: Gibt es Perspektiven der Lufthansa und anderer Carrier, mit diesen Kapazitätsproblemen, die ja europäisch und auch weltweit offen-

sichtlich existieren, strategisch umzugehen? Welche Rolle spielen denn die unternehmerischen Kooperationen dabei, d. h. Zusammenarbeit der Airlines, aber auch unternehmerische Kooperationen, beispielsweise Bahn und Fluggesellschaften?

Ganz konkrete Frage: Wenn es zu einer Kapazitätsausweitung ohne Ausbau kommen würde, welche Rolle hat die Lufthansa dann noch in Frankfurt ab einem bestimmten Zeitpunkt? Ist der Hub oder Teil-Hub haltbar oder nicht?

Weitere konkrete Frage: Ist in Ihren Szenarien, die Sie vorgetragen haben, das Nachtflugverbot mit berücksichtigt? Denn wir reden über das Ergebnis der Mediation, und dort ist das Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr enthalten. Frage an die Lufthansa: Halten Sie die Umsetzung eines Nachtflugverbotes für realistisch, und gibt es konkrete Aussagen Ihres Unternehmens hierzu, das positiv zu begleiten?

Nächste Frage geht an Herrn Schulz von der VhU. Wenn das alles so ist, wie Sie es vorgetragen haben, d. h. die Bedeutung des Flughafens aus Sicht der Wirtschaftsverbände und -organisationen unstreitig ist, dann frage ich mich, Herr Schulz, und viele mit mir, warum denn die betroffenen Unternehmen es nicht fertig bringen, sich an einer Umfrage zu beteiligen und ihre Betroffenheit der Öffentlichkeit auch ordentlich darzulegen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Nächste Frage, Frau Kollegin Klär.

Abg. **Hildegard Klär** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Jakobi von der Firma Siemens. Sie haben sehr eindringlich geschildert, in welcher Weise ein international agierendes Industrieunternehmen Flugkapazitäten in Anspruch nehmen muss. Meine Frage geht dahin: In welchem Maße war es in der Vergangenheit bereits möglich, aufgrund der Entwicklung moderner Telekommunikationsmittel solche Flugkapazitäten nicht in Anspruch zu nehmen und damit Effizienzreserven zu mobilisieren? Und wie sehen Sie das in die Zukunft hinein: Wird es aufgrund der Entwicklung neuer Medien – Online-Conferencing, und was es derlei Dinge mehr gibt – möglich sein, Flugkapazitäten weniger in Anspruch zu nehmen?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Frau Kollegin Klär, ich höre gerade, dass Herr Jakobi leider nicht mehr im Hause ist. – Herr Kollege Wagner hat die nächste Frage.

Abg. **Ernst-Ludwig Wagner (Angelburg)** (SPD): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Aufgrund der Tatsache, dass der DGB nicht da ist bzw. kein Statement abgegeben hat, die Frage der Arbeitsplätze aber eine wichtige Rolle spielt, würde ich mit Ihrer Genehmigung, Frau Präsidentin, darum bitten, dass ein Vertreter des Betriebsrates bei der FAG zu den Themen Sicherheit der Arbeitsplätze am Flughafen und Entwicklung der Arbeitsplätze am Flughafen eine Aussage über das hinaus macht, was in der Resolution des Betriebsrates enthalten ist, die uns als Unterlage zugegangen ist.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Ich sehe allgemeines Nicken. Ich denke, damit sind wir einverstanden. – Frau Kollegin Ypsilanti hat die nächste Frage.

Abg. **Andrea Ypsilanti** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Gretz. Wenn ich das bestmögliche Szenario für die FAG zugrunde lege und damit die Schaffung vieler Tausend Arbeitsplätze annehme, ist meine Frage: Gibt es Erkenntnisse darüber, inwieweit die neu entstehenden Arbeitsplätze aus der unmittelbaren Region gedeckt werden können oder inwieweit mit großen Pendlerströmen bzw. auch mit einem überdimensionalen Zuzug ins Rhein-Main-Gebiet zu rechnen ist?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Kollege Reichenbach.

Abg. **Gerold Reichenbach** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Schallaböck, Herrn Gretz und Herrn Ewen. Es geht noch einmal um die Frage des Arbeitsplatzeffektes und die Erhebung. Nach meinem Kenntnisstand ist in der Meinungsforschung der Rücklauf bei Umfragen ein Indikator dafür, wie hoch das jeweilige Thema von den Befragten gewertet wird. Meine Frage: Ist das so, und welche Rückschlüsse sind dann aus dem Rücklauf von 10 % zu ziehen?

Die zweite Frage, die sich auch darauf bezieht: Wurde denn bei der Frage die Qualität des Flughafens gewichtet, oder wurde nur nach dem Flughafen gefragt? Denn wir diskutieren nicht über die Frage, ob der Flughafen zugemacht wird, sondern über die Frage, ob er eine zentrale Hub-Funktion hat oder nicht. Also: Ist bei den Unternehmen in die Befragung eingegangen, ob die zentrale Hub-Funktion das Entscheidende ist oder ob nicht eine Anbindung an den Luftverkehr das Entscheidende ist? Denn solche Ergebnisse könnten Sie dann auch im Umfeld von München oder Stuttgart bekommen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Kollege Pawlik.

Abg. **Sieghard Pawlik** (SPD): Herr Rausch hat in seiner Darstellung für die Lufthansa am Schluss ausgeführt, dass eine zunehmende Zusammenarbeit zwischen den Partnern der Star Alliance bei der Ausübung der Hub-Funktion die Zukunft bestimmen wird. Meine Frage, Herr Rausch – ich hätte gern von Ihnen dies noch etwas vertieft dargestellt –: Was bedeutet das für die Hub-Funktion der einzelnen beteiligten Partner? Welche Auswirkungen haben diese von Ihnen angesprochenen Synergieeffekte und die Arbeitsteilung dann zwischen einzelnen Hub-Funktionen für einen Flughafen

Frankfurt? Was liegt darüber an Einschätzungen bei der Lufthansa vor?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Das sind sehr viele Fragen an Herrn Rausch. Sie haben auch gleich das Wort.

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch:** Die erste Frage von Herrn Polster ging in die Richtung: Wenn der Ausbau kommt, was passiert, wenn die Kapazität wieder erschöpft sein wird? Ich muss gestehen, dass ich nicht die absolute Antwort darauf habe. Das ist hinter unserem Planungshorizont, hinter 2015.

Zunächst einmal wird uns dieser Ausbau große Entwicklungsmöglichkeiten geben. Ich habe vorhin in meinem Vortrag versucht, ein paar Szenarien aufzuzeigen, was sich entwickeln könnte. Es wird das größere Flugzeug kommen.

Ich springe jetzt ein paar Fragen weiter, weil die zusammengehören, und beziehe die Frage Ihres Kollegen Pawlik ein: Wie wird denn die Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Hubs sein? – Wir werden in der Lage sein, zwischen den einzelnen Partnern unserer Allianz auch Spitzen zu verschieben. Wir werden versuchen, ein ausgewogenes und für den Kunden besseres Angebot zu machen, was unabhängig davon ist, dass man in Frankfurt den wichtigen und großen Schritt tun muss.

Ich darf gleich ergänzen und Ihre zweite Frage mit einbinden: die Strategien, Kooperationen von Bahn und Fluggesellschaften. Das wird für uns ein ganz wichtiger Schritt sein. Wir unternehmen große Anstrengungen, um uns mit der Deutschen Bahn AG über ein Memorandum of Understanding zu helfen, Zubringer auf der Ultrakurzstrecke im innerdeutschen Bereich zum Flughafen Frankfurt aus der Luft auf die Schiene zu nehmen. Es wird ab Mai nächsten Jahres, nachdem die Expo zu Ende ist und nachdem die Deutsche Bahn AG einige Züge umgebaut hat, ein Pilotprojekt geben, unsere fünf Knoten nach Frankfurt aus Stuttgart mit dem Einchecken des Passagiers und dessen Gepäck in Stuttgart, mit einem Flugticket auf der Flughöhe Null als Ersatz für den Luftverkehr zwischen Stuttgart und Frankfurt zu testen.

Die wichtigste Frage für uns ist: Akzeptiert der Kunde das Angebot? Wenn er das tut, werden wir in den nächsten Jahren auch andere Angebote in den Zubringer nach Frankfurt aufnehmen können. Wir denken – und haben das auch schriftlich mit der Deutschen Bahn AG fixiert – über die Strecken von Düsseldorf nach Frankfurt, von Köln nach Frankfurt und von Nümberg nach Frankfurt nach.

Insgesamt – ich glaube, das ist von Herrn Weinert gestern schon dargestellt worden – ist das eine Größenordnung von bis zu 20.000 Flügen im Jahr. Das entlastet Frankfurt sehr stark, und wir drängen deswegen sehr stark.

Was wir nicht akzeptieren können, ist, dass wir, wenn der Kunde das nicht akzeptiert, den Luftverkehr auf diesen kurzen Strecken einstellen und die Passagiere dann in der Luft den Weg nach Paris, Amsterdam oder Zürich nehmen und an unserer Drehscheibe Frankfurt vorbeifliegen, weil das unsere Wirtschaftlichkeit maßgeblich negativ beeinflussen und die Hub-Funktion in Frankfurt infrage stellen würde.

Die dritte Frage, die Sie gestellt haben, ist: Was passiert in Frankfurt, wenn wir an die Auslastungsgrenze kommen? Ich hatte das am Ende meiner Ausführungen heute Morgen kurz darzustellen versucht: Dann bricht der Flughafen nicht schlagartig zusammen, sondern er koppelt sich von dem Wachstum ab, und die interessanten Weiterentwicklungsmöglichkeiten bleiben dem Flughafen verschlossen. Er wird nach dem Aufkommen in der Region ein starker Flughafen bleiben, nach dem heutigen Stand etwa mit der Rolle von Düsseldorf zu vergleichen. Aber die Weiterentwicklung, neue Destinationen, neue Flugverbindungen werden an anderen Flughäfen stattfinden. Es wird sogar so sein, dass wir – ich spreche jetzt nur für Lufthansa – einige Verbindungen aus Frankfurt zu anderen Flughäfen wegverlagern müssen, weil wir dort ein besseres Angebotsbild machen können. Das heißt: Die Anzahl der Orte, die man von Frankfurt aus direkt erreichen kann, wird sich mittel- bis langfristig reduzieren. Damit sinkt auch ein Stück Attraktivität in der Region.

Die letzte Frage: Ist das Nachtflugverbot in unseren Szenarien schon berücksichtigt? – Diese Frage muss ich mit einem “Ja und Nein” beantworten. Man muss das Thema Nachtflugverbot aus Lufthansa-Sicht in mehrere Kategorien aufteilen. Sie bekommen ja morgen noch einmal detaillierte Ausführungen dazu.

Aus der Konzernsicht – und ich kann nur für Lufthansa-Fluggesellschaften sprechen – gibt es zwei unterschiedliche Sichtweisen. Ich fange bei der Passagierlinienfluggesellschaft an. Dort ist es so, dass wir heute deswegen Flüge in der Nacht in diesem Zeitraum von 23 Uhr und ein bisschen später haben, weil die Kapazitäten am Tage erschöpft sind. Nach einer Erweiterung der Kapazitäten werden wir durchaus in der Lage sein, diese geplanten Flüge auch wieder in Zeiten zu nehmen, die früher liegen als heute. Und wir haben – ich spreche wieder nur für den Passagelinienluftverkehr – relativ wenige Passagiere, die daran interessiert sind, in diesen Zeiten zu fliegen.

Wir haben aber ein ganz anderes Thema, und deswegen kann ich gleich die Frage beantworten: Kann Lufthansa mit einem absoluten Nachtflugverbot leben? Dazu kann ich klar Nein sagen, weil wir eine ganze Reihe von Störungen in dem ganz normalen Luftverkehr haben. Nehmen Sie das Wetter, nehmen Sie beispielsweise die Überfüllung des Luft-

raumes. Bei einem in der Kapazität hoch ausgefahrenen Flughafen kommt es immer wieder vor, dass wir die geplanten Zeiten leider nicht einhalten können. Dann rutschen uns Flüge, die wir gern bis 23 Uhr abgewickelt hätten, in spätere Zeiten.

Wenn wir uns jetzt ein Szenario vorstellen, dass wir ein absolutes Nachtflugverbot hätten – d. h., ab 23 Uhr geht kein Flugzeug mehr nach Frankfurt rein oder aus Frankfurt raus –, dann werden wir in Situationen kommen – wir wissen nicht, an welchen Tagen, und wir wissen nicht, wie häufig –, dass wir kurz vor 23 Uhr noch fünf Langstreckenflugzeuge in Frankfurt stehen haben, die planmäßig nach Südamerika oder planmäßig nach Südafrika starten müssen. Wenn wir das nicht mehr schaffen, dann haben wir fünf volle Jumbos mit 2.000 Menschen hier stehen, die wir in Frankfurt und Umgebung in Hotels bringen müssen. In Messezeiten in Frankfurt ist das immer so. Wenn wir vor eine solche Planungssituation gestellt werden, dann werden wir sagen: Das werden wir nicht akzeptieren können. Damit ist unsere Drehscheibenfunktion massiv gefährdet, weil wir die Qualität für den Kunden nicht mehr darstellen können.

Das heißt: Wir brauchen, wenn wir auch auf der planmäßigen Seite beim Passagierdienstluftverkehr deutliche Entlastungen in die Nacht bringen können, eine so genannte Home-Carrier-Regelung, die es uns erlaubt, für ungeplante Flüge, die aus Störungen resultieren, den Flughafen noch zu erreichen oder zu verlassen. Das gilt vor allen Dingen auch für die Maintenance, die im Wesentlichen hier in Frankfurt konzentriert ist.

Etwas anderes sind die Geschäftssysteme der Cargo- und der Charterfluggesellschaften. Ich spreche auch nur von Lufthansa-Gesellschaften in diesem Konzern. Die Cargo hat neben dieser Home-Carrier-Regelung – weil auch sie ihre Maintenance in Frankfurt hat, muss sie diesen Flughafen auch erreichen können, um Störungen aufzufangen – aus ihrem Geschäftssystem heraus das Bedürfnis, in der Nacht Langstreckenflugzeuge zu starten, um das, was am Tage hier produziert wird, am nächsten Morgen in die Produktionsorte in den USA zur Weiterverarbeitung zu bringen. Detailliertere Informationen hierzu wird sicherlich morgen Herr Dr. Jansen geben, der das Thema einbringen wird.

Die Geschäftstätigkeit der Charterfluggesellschaften sieht so aus, dass sie es schaffen müssen, die Flugzeugnutzung so einzusetzen, dass sie dreimal am Tag in den Mittelmeerraum kommen. Das bedeutet Ausbleibezeiten von Flugzeugen in der Größenordnung von 18 bis 19 Stunden. Wenn man dann am Anfang eine Stunde wegen eines Nachtflugverbotes abschneidet, dann stört man nicht nur die letzte Stunde, sondern den gesamten letzten Umlauf, d. h. fünf oder sechs Stunden Flugzeugnutzung, was einen massiven Eingriff in die Wirtschaftlichkeit dieser Geschäftssysteme darstellt.

Für die Condor gilt genauso wie für uns: Home-Carrier-Regelung. Die Technik ist hier in Frankfurt, und diese Technik muss erreichbar sein und muss für die Störungen auch einsetzbar sein.

Herr Pawlik, ich denke, die Frage zur Zusammenarbeit mit den Hubs habe ich erläutert.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Die nächsten Fragen gingen an Herrn Schulz von der VhU. Vielleicht könnten Sie auch die ursprünglich an Herrn Jakobi gestellte Frage mit beantworten, Herr Schulz.

Herr **Thomas Schulz:** Frau Präsidentin! Ich hatte ganz zum Schluss meines mündlichen Statements vorsichtig darauf hingewiesen, dass aus unserer Sicht erst noch die Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, dass sich Unternehmer auch in der Öffentlichkeit für den Flughafen aussprechen. Mir wurde gerade eben von einigen unterstellt, es sei mehr eine Blut-und-Tränen-Rede gewesen als Substanz.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): In der Tat!)

Das ist mitnichten der Fall. Es gibt zwei Gründe, warum Unternehmen sich im Moment in der Tat zurückhalten, sich öffentlich für den Flughafenausbau hinzustellen: Sie fürchten zum einen wirtschaftlichen Schaden, wenn man sich heute für den Ausbau ausspricht.

(Zuruf des Abg. Armin Clauss (SPD))

Wir haben sehr viel herumtelefoniert, und ich will Ihnen ganz allgemein einige Beispiele nennen. Wir haben ein Hotel- und Gaststättengewerbe, das uns sagt: Wir brauchen dringend diesen Ausbau, aber verlangt von uns bitte nicht, dass wir uns an vorderste Front begeben.

(Zurufe von der SPD)

– Moment. Ich gebe Ihnen doch nur weiter, was uns Unternehmen sagen. – Das Hotel- und Gaststättengewerbe fürchtet z. B. Sachbeschädigungen und fürchtet Schmierereien.

Speditionen sagen uns: Wenn wir uns vorwagen, fürchten wir Anschläge auf unsere LKWs, und die brauchen wir zurzeit, weil die Konjunktur wieder anzieht.

(Abg. Barbara Weitzel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist doch Blödsinn!)

– Das ist kein Blödsinn. – Natürlich wären Aussagen der Wirtschaft noch glaubwürdiger, wenn wir z. B. Einzelhändler aus den Gemeinden rund um den Flughafen dafür gewinnen könnten, sich für den Ausbau auszusprechen; aber die fürchten Boy-

kottaufrufe, und an diesen Boykottaufrufen bleibt immer etwas hängen.

(Abg. Armin Clauss (SPD): Vielleicht sind Sie bereit, einmal einen zu nennen!)

Die bewegen sich in einem Umfeld, wo Gemeinden deren Gewerbesteuereinnahmen nehmen, um Kampagnen gegen den Ausbau zu fahren.

Ich hatte gestern die Möglichkeit, mit dem Abg. Willsch zu sprechen, der sich für die Bürgeraktion "Pro Flughafen" stark gemacht hat. Der Gastwirt des Gasthofes, in dem die erste Pressekonferenz stattfand, hat noch während der Pressekonferenz telefonisch Drohungen von Gegnern bekommen.

Das heißt zusammenfassend: Dieser letzte Appell von mir in der mündlichen Stellungnahme, dass wir tatsächlich erst die Rahmenbedingungen schaffen müssen, damit ein Klima hier in der Region und in Hessen herrscht, dass man sich gefahrlos zu diesem Ausbau bekennen kann, der ist sehr ernst gemeint. Und natürlich ist es unser Job als Interessenvertretung, uns dann vorn hinzustellen und das, was wir aus den vielen Gesprächen, aus den täglichen Kontakten wissen, weiterzugeben.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN): So ein Schwachsinn!)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Schulz, darf ich Sie einmal unterbrechen. Herr Clauss möchte Ihnen eine Zwischenfrage stellen.

(Abg. Clemens Reif (CDU): Herr Clauss merkt jetzt, dass der DGB nicht da ist!)

Abg. **Armin Clauss** (SPD): Herr Schulz, ich wollte Sie schlicht fragen, ob Sie vielleicht einmal darüber nachdenken, dass es in der Zwischenzeit moderne Unternehmer gibt – das ist eine Vielzahl –, die sich überlegen, warum sie überhaupt noch IHK-Beiträge bezahlen sollen

(Beifall bei der SPD)

und Beiträge an Verbände, wenn hier solche Reden gehalten werden.

Herr **Thomas Schulz:** Warum er seinen Verbandsbeitrag zahlt, weiß er bei unserer deutlichen Positionierung zum Flughafenausbau ganz genau. Das ist das Feedback, das wir bekommen. Und es ist unser Job, die Interessen dieser Unternehmen wahrzunehmen.

(Beifall bei der CDU)

Der zweite Punkt ist vielleicht sogar noch wichtiger, warum Unternehmer im Moment mit ihrer deutlichen Positionierung sehr zurückhaltend sind. Das hängt unmittelbar damit zusammen, dass der DGB hier und heute nicht erschienen ist.

(Zuruf von der CDU: Merkwürdig!)

Wir haben es in der Tarifrunde durch einen vernünftigen Kompromiss am 9. Januar im Bündnis für Arbeit, Ausbildung und Wettbewerbsfähigkeit geschafft, dass teure und langwierige Streiks vermieden wurden, dass wir vernünftige Tarifabschlüsse hinbekommen haben, dass wir Betriebsfrieden sicherstellen konnten.

Wer sich die Reden von einigen Gewerkschaftern zum 1. Mai anhört, das Arbeitsplatzargument sei ein plumper Arbeitgebertrick, und erkennt, dass die nicht bereit sind, sich ebenfalls mit uns im Schulterschluss deutlich für die Arbeitsplätze hier in Hessen auszusprechen, der kann ungefähr erahnen, was selbst eine kleine Minderheit in den Unternehmen an Betriebsfrieden zerstören kann.

(Zuruf des Abg. Michael Boddenberg (CDU))

Das ist mit ein wesentlicher Grund, warum sich die Unternehmen öffentlich nicht bekennen wollen. Sie fürchten um ihren Betriebsfrieden, und der ist im Moment Gold wert.

Zu der Frage, die Herrn Jakobi gestellt wurde, die sich im Wesentlichen auf moderne Kommunikationstechniken bezog: Wir wissen aus unseren Gesprächen auch, dass Videokonferenzen und die modernen Kommunikationstechniken eher noch verstärkt dazu führen, dass dann auch irgendwann der Wunsch besteht, sich einmal persönlich zum Gespräch zusammenzusetzen. Wir wissen vor allem von den jungen Internet-Unternehmen – das ist der Öffentlichkeit weitgehend unbekannt –, dass Frankfurt zur heimlichen Internet-Hauptstadt Deutschlands aufgestiegen ist.

(Abg. Hildegard Klär (SPD): Das ist uns nicht unbekannt!)

– Ich sagte: der Öffentlichkeit weitgehend unbekannt. Ich wollte Ihnen nicht zu nahe treten.

Diese Unternehmen sind für die Anbahnung ihrer Geschäftsbeziehungen in den ersten Phasen ganz wesentlich auf den direkten Kontakt angewiesen, sodass auch deshalb der Flugverkehr und die Bedeutung eines Flughafens für diese Unternehmen trotz moderner Kommunikationstechniken eher wächst als abnimmt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Es war der Wunsch, jetzt den Vertreter des Betriebsrates der FAG, Herrn Sauer, zu hören.

Herr **Toni Sauer:** Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, verehrte Anwesende! Ich glaube, die letzten Minuten haben eines

sehr deutlich gezeigt, jedenfalls für mich: wie wichtig es war, dass es bei diesem Projekt Flughafenausbau die Mediation gab, und wie wichtig es ist, dass wir hoffentlich morgen beim Thema Dialogforum einvernehmlich zu dem Ergebnis kommen, dass das fortgesetzt werden muss. Denn bei all diesen Dingen gilt – ich bin ein Mann der Praxis, ich will das einmal so sagen – das Prinzip: Information tötet das Gerücht.

Kurz etwas zu meiner Person: Ich bin stellvertretender Betriebsratsvorsitzender bei der FAG und seit 30 Jahren in dem Unternehmen tätig. Ich habe dort 1971 angefangen, verfüge also über ausreichende Jahre Kenntnis, was die Entwicklung des Flughafens betrifft, auch aus Gremien, sowohl Betriebsrat wie auch Aufsichtsrat.

Ich habe seit 20 Jahren auch noch eine andere Funktion, und die will ich hier einmal einspielen: Ich bin ehrenamtlicher Arbeitsrichter. Da haben wir auch häufig das Problem, dass wir Fachleute, Gutachter und Gegengutachter haben. Man hört Meinungen und muss dann zu einem Ergebnis kommen. In dieser Funktion gilt ein Grundsatz – das ist auch im gesetzlichen Auftrag nachzulesen –: Der gesunde Menschenverstand soll letztendlich eine Rolle spielen. Sie haben hier vieles kontrovers gehört, was Sie wahrscheinlich kaum bewerten können: Ist es ein Dezibel mehr oder weniger? Sind es 500 Arbeitsplätze mehr oder weniger? Ist die Entwicklung bis 2010 noch halbwegs sicher? Ist sie bis 2015 schon nicht mehr sicher? Und dann gibt es eine Frage, da will jemand sogar bis 2030 etwas wissen.

Nehmen Sie einfach einmal folgenden Grundsatz mit auf den Weg. Ich will eine neue Zahl einbringen, die sich bei allen Prozessen, über die wir reden müssen, auch in der intensiven Auseinandersetzung zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat oder Geschäftsleitung und Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat und im Wirtschaftsausschuss immer wieder herausgestellt und bewährt hat. Es wird hier sehr viel von Planung geredet. Sie ist auch notwendig. Aber man muss bei einem Dienstleistungsbetrieb wie dem unseren sehen, dass es sich nicht um eine Planung von Produktion handelt wie beispielsweise bei einer Autoproduktion. Sondern, unsere Leistung wird unmittelbar in dem Moment, wo wir sie erbringen, entweder vom Kunden abgenommen und bezahlt und verbraucht, oder sie ist nutzlos erbracht. Das heißt, sie kostet Geld und bringt auf der anderen Seite nichts. Deshalb gilt bei uns der Grundsatz: 80 % sind planbar und 20 % sind nicht planbar. Wenn wir eine Wetterlage haben wie beispielsweise Nebel, können wir unsere gesamte Planung vergessen.

Wenn ein Kunde wie die Lufthansa von heute auf morgen überraschend entscheiden sollte, irgendetwas zu ändern, stimmt unsere Personalplanung nicht mehr, obwohl die Personalplanung ein halbes bis dreiviertel Jahr Vorlaufzeit braucht. Das heißt: Wir können nicht von heute auf morgen auf der einen Seite 500 Leute einstellen. Das dauert Wochen. Wir wollen und können aber auch nicht auf der anderen Seite, wenn ein Kunde seinen Vertrag beendet und von uns nicht mehr abgefertigt werden will, vielleicht einige Hundert Kollegen rauswerfen. Es gab in den letzten 30 Jahren bei der FAG keine einzige betriebsbedingte Kündigung. Das ist auch ein Ergebnis entsprechender Zusammenarbeit zwischen Betriebsrat und Unternehmensleitung.

Die Frage war: Sicherheit der Arbeitsplätze, Entwicklung der Arbeitsplätze. – Alles das, was im Mediationsbericht zu diesem Thema ab Seite 64 steht, kann ich aus meiner betrieblichen beruflichen Erfahrung als richtig bezeichnen. Herr Prof. Beder als Qualitätssicherer hat zweimal dazu Stellung genommen. Auch dazu kann ich sagen: absolut richtig.

Wenn Sie das mit dem Prozentsatz 80 %/20 % nehmen, haben wir die Situation: Wenn die Prognosen sagen, in 10 bis 15 Jahren haben wir eine Steigerung von um 100 %, und das auf der Basis von 60.000 Arbeitsplätzen, dann wären es 120.000. Und wenn ich sage, 20 % plus/minus, dann heißt das: Alles, was zwischen 100.000 und 140.000 liegt, wäre im Sinne der Aussage – ich benenne einen Wert, aber er kann sowohl nach oben wie nach unten variieren – richtig. Es würde erst dann anfangen, unrichtig zu werden, wenn es deutlich mehr davon abweicht.

Das heißt: Wir haben bei allen Planungsprozessen, egal ob beim Personal, beim Gerät oder bei sonstigen Dingen, einen Korridor. Wir haben nicht einen Punkt, über den wir reden, sondern einen Korridor. In diesem Zusammenhang sind die Arbeitsplätze bei uns natürlich auch nur sicher, wenn sich das Unternehmen in diesem Korridor entwickeln kann. Wenn eine Entscheidung getroffen wird, die eine Entwicklung nicht zulässt, ist eine Arbeitsplatzsicherheit natürlich nicht gewährleistet.

Ich kann noch zwei aktuelle Beispiele nennen, die von außen kommen – eines wurde vorhin von Herrn Beder schon erwähnt –, wie wir manchmal auch als Betriebsrat mit Dingen zu kämpfen haben, die sich natürlich auf die Arbeitsplätze auswirken, die aber beim besten Willen mit den Bemühungen bei der FAG nichts zu tun haben.

Erstes Stichwort: Sicherheitskontrollen, Fluggastkontrollen. Hier haben wir die Situation, dass zurzeit potenziell rund 1.000 Arbeitsplätze bedroht sind. Sie sind deshalb bedroht, weil die Bundesregierung etwas möchte, was wir eigentlich nicht wollen. Der Bundesrechnungshof hat nämlich festgestellt, dass die Frankfurter Arbeitsplätze – nicht, weil sie schlecht sind, sondern weil sie so gut sind – so bezahlt werden, dass er sagt: Der BGS macht das auf anderen Flughäfen wesentlich billiger, und

deshalb müsst ihr auch billiger werden. Wenn ihr das nicht bis zum 1. April dieses Jahres hinbekommt – wir haben ein bisschen Zeit gewinnen können –, dann nehmen wir euch zum nächsten Kündigungstermin diesen Auftrag weg. Dann sind bei der FAG diese 1.000 Arbeitsplätze weg; sie sind zwar noch am Standort Frankfurt, aber nicht mehr unter dem Logo FAG, sondern das macht dann jemand anders, und zwar zu schlechteren Konditionen.

Der Bundesrechnungshof hat diese Kritik massiv vorgebracht; der Haushaltsausschuss des Bundestages hat sich dem angeschlossen, und wir stehen unter dem Druck, dass wir reagieren müssen. Die aktuelle Situation ist ganz konkret die: Wir müssen, egal woher, 10 Millionen DM einsparen. Das heißt: Personalkosten herunter.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Sauer, ich darf Sie bitten, zum Schluss zu kommen.

Herr **Toni Sauer:** Ja. – Zweites Beispiel: EU-Liberalisierung. Von 1993 bis 1997 haben sich die gewerkschaftlich organisierten Kollegen mit Demonstrationen, Betriebsversammlungen und Gang nach Brüssel dagegen gewehrt, dass wir ein Monopol aufgeben müssen, das einen gewissen Komfort vorgesehen hat. Wir mussten dieses Monopol aufgeben; seit dem 1. April haben wir in Frankfurt den Drittabfertiger.

Die Delle in der Personalentwicklung, die hier kritisiert wird, hat genau damit etwas zu tun, nämlich mit der Ungewissheit über die weitere Entwicklung des Unternehmens. 6.000 von 12.000 Arbeitsplätzen sind in dem betroffenen Bereich angesiedelt. Diese Ungewissheit hat zu einer vorsichtigen Haltung geführt, hat dazu geführt, dass ein Teil der Arbeitsplätze heute in einem Tochterunternehmen und nicht im Stammunternehmen FAG sind. Auch dies ist eine im Grunde genommen politisch induzierte Schwierigkeit neben den vielen anderen Schwierigkeiten, die es ohnehin gibt. Ich habe die herzliche Bitte an Sie als Abgeordnete: Machen Sie uns nicht noch mehr Schwierigkeiten. – Danke.

(Beifall bei der CDU und bei Abgeordneten der SPD)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Ich habe jetzt noch Fragen an zwei Herren, Herrn Dr. Gretz und Herrn Schallaböck. Wenn es zu leisten ist, bitte kurz. Herr Dr. Gretz, bitte.

Herr **Dr. Wendelin Gretz:** Zunächst zur Frage nach Pendlerströmen und Zuwanderung in Abhängigkeit von potenziell mehr Arbeitsplätzen im Rhein-Main-Gebiet. Dazu konnte in den Untersuchungen nichts gesagt werden, einfach deshalb, weil dies mit von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängig ist, in deren Rahmen wir uns bewegen. Wenn wir beispielsweise in eine Situation relativer Vollbeschäftigung hineinlaufen, dann wird dies mit Sicherheit zu zusätzlichen Pendlerströmen oder Zuwanderung führen. Wenn wir aber ein gravierendes Unterbeschäftigungsproblem haben sollten, kann das ganz anders aussehen. Dazu wurden aber keine Aussagen gemacht.

Zu der Frage des Non-Response lese ich Ihnen kurz ein Zitat von jemandem vor, der auf dem Gebiet eine höhere Autorität genießt als ich. Das ist Reiner Schnell. Die Publikation heißt: "Non-Response in Bevölkerungsumfragen – Ausmaß, Entwicklung, Ursachen", Opladen 1997. Das Zitat lautet folgendermaßen:

> Aus diesem Grund ist das gelegentlich zu findende Argument, dass das vermeintlich hohe Ausmaß an Non-Response in Zufallsstichproben so große Unsicherheit bedinge, dass keine statistisch begründeten Aussagen mit solchen Stichproben mehr möglich seien, unzutreffend. Nur wenn man kein solches Modell des Auswahlprozesses besitzt, ist die Folge von Non-Response eine deutlich erhöhte Unsicherheit in den statistischen Aussagen.

Insofern ist das, denke ich, von der methodischen Seite her hinreichend behandelt.

Zur Frage der Hub-Funktion in Verbindung mit den Standorteffekten: Die Unternehmen wurden mit zwei Fragestellungen konfrontiert, zum einen mit der Frage: "Was bedeutet für Sie die 'engpassfreie Entwicklung' des Flughafens?" Und dann die Gegenposition als Fragestellung – und die lese ich Ihnen jetzt vor –:

> Stellen Sie sich bitte vor, der Flughafen Frankfurt würde seine Drehkreuzfunktion (Hub) verlieren. Die Drehkreuzfunktion würde denn von anderen internationalen Verkehrsflughäfen übernommen. Dies hätte zur Folge, dass durchschnittlich jeder vierte Flug an/ab Frankfurt durch Umsteigevorgänge zweieinhalb Stunden länger dauert. Ferner wäre die Taktdichte an/ab Frankfurt bei häufig angeflogenen Zielen halbiert. Vergleichen Sie bitte diese eingeschränkte Verkehrsanbindung mit der engpassfreien Situation.

Die analoge Fragestellung im Falle der Frachtflüge lautet, dass der Nachtsprung nicht mehr möglich sein werde gegenüber der Situation, in der er weiter realisiert werden kann.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herzlichen Dank, Herr Dr. Gretz. – Herr Dr. Schallaböck, bitte. – Ich sehe ihn nicht. Wir können vielleicht in der nächsten Runde, falls sich noch eine anschließen sollte, noch einmal versuchen, ihn zu erreichen. Jetzt ist die Redezeit für die SPD-Fraktion abgelaufen. Als Nächstes fragt die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Damen und Herren! Was wir gerade gehört haben, würde vielerlei Anlass zu Kommentaren geben. Allein das ist jetzt nicht unsere Aufgabe. Hier und heute wollen wir Fragen stellen. Aber eine kurze Bemerkung sei mir dennoch erlaubt.

Als wir gerade die Fragestellungen von Herrn Gretz präsentiert bekommen haben, habe ich mich gewundert, warum nicht die Frage dabei war: "Was bedeutet für Sie und Ihr Unternehmen eigentlich die ungebremst fortschreitende Verlärmung des Gebietes?" Denn wenn man so viel Ideologie in die Fragestellung hineinpackt und Unterstellungen macht, die durch nichts, aber auch gar nichts bewiesen sind, braucht man sich über die Ergebnisse auch nicht zu wundern.

Meine Damen und Herren, ich will zurückkommen auf die Fragestellungen, die mit der Strategie zu tun haben. Wir haben von Herrn Rausch schon gehört, dass sein Planungshorizont vorzeitig endet und er ganz offensichtlich keine langfristige Strategie hat. Deswegen will ich die Frage nach der langfristigen Perspektive noch einmal an die FAG richten, und ich wäre Herrn Prof. Schölch dankbar, wenn er dazu etwas sagen könnte.

Die Frage steht vor folgendem Hintergrund: Wir alle wissen, dass bei der Planfeststellung für die Startbahn 18 West damals festgelegt wurde: Eine weitere Bahn wird auf keinen Fall genehmigt. – Ich stelle mir vor, dass das damals die Überzeugung aller Personen war. Da die Bahn noch keine 20 Jahre in Betrieb ist und jetzt wieder diskutiert wird, dass wir angeblich eine weitere Bahn brauchen, wird man doch die Feststellung treffen müssen: Damals war offensichtlich keine langfristige Strategie vorhanden. Deswegen ist es umso wichtiger, jetzt der Frage nachzugehen, wenn man wieder in die gleiche Richtung denken will: Welche langfristige Strategie steht diesmal dahinter? Insoweit wäre ich Ihnen, Herr Schölch, sehr dankbar, wenn Sie mitteilen könnten, welche langfristige Strategie die FAG verfolgt.

Herr Dr. Rausch, vielleicht könnten Sie noch die umgekehrte Frage ergänzen: Können Sie ausschließen, dass die Diskussion für den Bau einer weiteren – der dann fünften – Bahn von Ihnen im Jahre 20xx angestoßen wird?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Ich gehe davon aus, dass Sie die Fragen wie gestern sofort beantwortet haben wollen. Dann hat Herr Schölch das Wort. – Ich habe Sie zwar etwas überrascht, Herr Schölch, aber die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN möchte immer gleich die Antwort auf ihre Frage haben. Also haben Sie jetzt das Wort.

Herr **Prof. Dr. Manfred Schölch:** Meine Damen und Herren! Der Kern der Frage war: Wie lange reicht jetzt diese Maßnahme, über die wir hier diskutieren? Und an welchem Punkt stehen wir dann in 10, 15 Jahren erneut? Fängt das dabei wieder neu an?

Ich bin da eigentlich ganz kongruent mit dem, was Herr Dr. Rausch heute Morgen sagte: Es wird sich natürlich nach Aufbrauch der neu geschaffenen Kapazitäten für diesen Raum, diese Region erneut die Frage stellen: Wie geht es weiter? Diese Frage muss dann, vermutlich wieder in ähnlichem Rahmen, beantwortet werden. Wir werden dann neue Betrachtungen haben: Was ist der Region noch zuzumuten und was nicht?

(Buh-Rufe von Zuhörerinnen und Zuhörern)

Es ist durchaus möglich, dass man in 15 Jahren die Antworten vielleicht anders findet als heute.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Warum nicht schon heute?)

– Natürlich ist die Frage gestellt: Warum nicht heute schon? Das ist der Sinn dieser Veranstaltung. Nur: Heute eine negative Entscheidung zu treffen wäre eine Vorentscheidung für die gesamte Zukunft. Eine Negativentscheidung heute würde von vornherein die kommenden Generationen belasten. Und da ist die Frage zu stellen: Haben wir dazu das Recht? Oder müssen wir nicht verantwortlich entscheiden, um die Zukunft offen zu halten?

Unsere Aussage ist also: Die Tatsache, dass sich in 15 Jahren eine solche Fragestellung wieder ergibt, kann keine Begründung dafür sein, heute die sich stellende Frage nicht zu beantworten – unter Berücksichtigung aller Erkenntnisse, die wir haben, im wirtschaftlichen Bereich, im verkehrlichen Bereich, im Umweltbereich und in der Abwägung all dieser Aspekte.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Schölch. – Herr Rausch, möchten Sie das noch ergänzen?

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch:** Herr Kaufmann, Sie haben uns nach der Langfristigkeit unserer Strategie gefragt, was wir ausschließen können und was wir nicht ausschließen können.

Was die Langfristigkeit der Strategie angeht, sind wir leider auch nicht schlauer als alle anderen großen Ökonomen dieser Welt. Wir hängen uns an Trends an und sehen Erwartungen. Vor 20 Jahren gab es eine Entscheidung für die Startbahn West mit bestimmten Rahmenbedingungen. Danach hat die Politik unsere Rahmenbedingungen in der Industrie verändert. Sie hat ganz einfach entschieden, dass es nun Wettbewerb gibt. Früher war es alles ganz einfach. Da hatten wir keinen Wettbewerb, da ging es den Passagieren schlecht und uns gut. Heute, nach der Entscheidung der Politik, uns in den

Wettbewerb zu stellen, hat man Wachstum stimuliert, hat man bessere Produkte für die Kunden erzeugt, und wir müssen uns mehr um die Wirtschaftlichkeit kümmern als damals. Ohne diese Veränderung der Rahmenbedingungen würde Frankfurt meiner Meinung nach heute noch nicht an der Kapazitätsgrenze sein.

Wir können nur so weit planen, wie wir fixe Bedingungen haben. Aus der heutigen Sicht kann ich nicht ausschließen, dass wir in irgendwelchen Jahren wiederkommen und sagen: Wir sind am Ende. Aber ich glaube, dass wir ausreichend Fantasie haben, um in der Zwischenzeit andere Trends zu entwickeln und zu sagen: Es gibt größere Flugzeuge, es gibt Intermodalität, es gibt Verbindungen zu Flughäfen. Ich bin davon überzeugt, dass unter den heutigen Rahmenbedingungen die Bahn lange reichen will. Aber ausschließen, dass wir irgendwann wieder hier sind – das vermag ich heute nicht und kann ich auch nicht.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Rausch. – Nächste Frage, bitte schön, Herr Kollege.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte jetzt einmal Herrn Kothe bitten, uns zu sagen, welche Möglichkeiten es denn aus seiner Sicht gibt, langfristige Strategien tatsächlich einzuschätzen und zu Antworten zu kommen, wo mit hoher Wahrscheinlichkeit die Entwicklung hingehen wird.

Ich erinnere daran, meine Damen und Herren: Wir haben auch in unserem Rahmen ein Stück weit über das diskutiert, was das Zukunftsforum Luftverkehr an Szenarien behandelt und an denkbaren Lösungen gesehen hat. Wenn ich es recht sehe, basiert die augenblickliche Debatte darauf, dass die Luftverkehrsunternehmen alle bestimmten Geschäftsmodellen nachkommen. Alternative Geschäftsmodelle sind ja nicht nur denkbar, sie sind weltweit an anderen Stellen auch durchaus realisiert.

Deswegen würde ich als Letztes von mir aus Herrn Ewen fragen: In welchem Maße sind denn im Rahmen der Mediation diese Geschäftsmodelle betrachtet und in ihren Folgen untersucht worden? Wie tief gehend wurden diese Alternativen tatsächlich erörtert?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Kothe.

Herr **Matthias G. Kothe:** Herr Kaufmann, Sie fragten zuerst, welche langfristigen Strategien denn vorstellbar seien. Das weiß ich natürlich nicht, was FAG oder Lufthansa planen. Es ist sicherlich – und das wird aus der Diskussion deutlich – unbefriedigend, jetzt eine mittelfristige Perspektive aufzuzeigen, aber nicht zugleich aufzuzeigen, wie diese mittelfristige Perspektive in langfristige Konzepte passt. Das habe ich heute Morgen ausgeführt. Es ist schon wichtig, auf die Frage, zu der Herr Prof. Schölch schon Stellung genommen hat, mehr zu antworten als nur: Wir wissen das nicht, und es kann sein, dass sich die Frage noch einmal stellt.

Zu den Szenarien. Das Wort gebrauche ich in einem anderen Kontext, nämlich als sehr rigiden systematischen Prozess, der in der strategischen Planung, vor allem in der Strategieentwicklung, zunehmend an Bedeutung gewinnt und langfristige Zeithorizonte bearbeiten kann, dass diese durchgeführt werden. Ob das jetzt ein Unternehmen macht, ist eine Sache – aber für die Region, die ja zunehmend auch strategischer denken muss, wären solche Prozesse durchaus zu bedenken.

Es gibt eine Fülle von Beispielen, dass Szenarien-Modellierungen erfolgreich mit größeren Zeithorizonten bearbeitet wurden, im politischen Bereich und im Unternehmensbereich. Beispielsweise hat die DASA, also DaimlerChrysler Aerospace, eine Fülle von Szenarien gemacht. Der Shell-Konzern ist berühmt für seine Kapazität und für seine Fähigkeit, über lange Jahre hinweg solche Planungen nicht nur durchzuführen, sondern Konsequenzen daraus zu ziehen und damit einen signifikanten Wettbewerbsvorteil über die Jahre zu erwerben. Das ist belegbar.

Was das Zukunftsforum Luftverkehr anbelangt, war dies eine strategische Arbeitsgemeinschaft – "war" sage ich deshalb, weil ich nicht weiß, ob sie noch existiert – der DaimlerChrysler Aerospace, der Lufthansa, der Flughafen Frankfurt AG und der Flugsicherung. Hier wurden zum ersten Mal mit einem längeren Zeithorizont Szenarien unter sehr fachkundiger Leitung und mit großer Vorbereitung entwickelt.

Die vier Szenarien, die dabei herausgekommen sind und über die ich inhaltlich nur bedingt etwas sagen kann, zeigen, dass die Zukünfte – bewusst gesagt nicht als eine Zukunft, sondern "Zukünfte"– doch deutlich facettenreicher sind. Es scheint so zu sein – und das kommt auch aus den Antworten von Herrn Schölch und Herrn Dr. Rausch heraus –, dass man schon über alternative Geschäftsmodelle nachdenken muss. Sie reichen mittelfristig – und sechs, sieben Jahre ist nicht mehr als mittelfristig– sicherlich aus. Sie sind auch das, was heute überwiegend angewandt wird. Aber es gibt gerade in den USA eine beginnende Diskussion, die dem Rechnung trägt, dass es eben nicht bis Ultimo weitergehen kann.

Punkt zwei. Es gibt sehr erfolgreiche Airlines in den USA – darunter South West Airlines, eine der wirtschaftlich erfolgreichsten -, die ohne ein Hub-Modell auskommen, die hauptsächlich auf Direktverbindungen aufbauen. Das muss nicht auf Mitteleuropa übertragbar sein, aber es muss über Alternativen und Modifikationen nachgedacht werden,

konkret z. B. darüber, dass verschiedene Hubs und nicht nur Airlines kooperieren, sodass sich dann – den Begriff Dedicated Hubs habe ich heute Morgen schon einmal in die Debatte geworfen – ein Flughafen München beispielsweise auf Fernostflüge, ein Flughafen Frankfurt auf den amerikanischen Kontinent und vielleicht ein Flughafen Kopenhagen auf andere Regionen dieser Erde spezialisiert.

Die heutigen Geschäftsmodelle vernachlässigen und ignorieren in gewissem Sinne, dass es tatsächlich Engpässe gibt, zumindest bei dem Thema Umweltkapazität. Bei den ganz großen Mega-Hubs in den USA sind es mehr logistische Probleme. Den Problemen tragen die heutigen Planungen und Konzepte – soweit mir bekannt ist; es wäre interessant, darüber mehr zu erfahren –, auch die heutigen Darstellungen im Rahmen der Mediation überhaupt nicht Rechnung. – Ich hoffe, ich habe die Frage beantwortet.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Kothe. – Herr Ewen war als Nächster angesprochen worden.

Herr **Dr. Christoph Ewen:** Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Zur Frage, Herr Abg. Kaufmann, ob die Geschäftsmodelle der Airlines Gegenstand der Mediation waren, und gegebenenfalls in welcher Form: Wir hatten ein Arbeitspaket, ein Arbeitsprogramm mit 43 Unterthemen. Eines dieses Unterthemen war "Strategie und Wettbewerb der Airlines", also genau das Thema. Im Zusammenhang damit gab es noch die Frage: Wie wird sich die Liberalisierung des Flugverkehrs weiter fortsetzen? Das spielt ja auch dabei eine Rolle.

Dies ist behandelt worden im Rahmen eines Recherche-Papiers, das die wissenschaftliche Begleitung, das Öko-Institut, geschrieben hat, in dem unter anderem auch die von Herrn Kothe angesprochene Beispiel-Fluglinie South West Airlines, die eben auf Point to Point setzt, beschrieben wurde. Dort wurden sehr genau Vor- und Nachteile der Geschäftsmodelle beschrieben, und dort wurde auch die Diskussion aus den USA abgebildet, die in dieser Frage schon ein paar Jahre weiter ist als die in Europa.

Auf der Basis dieses Recherche-Papiers wurde ein Hearing veranstaltet, bei dem Fachleute aus Deutschland anwesend waren. Es waren auch Holländer eingeladen, die leider nicht gekommen sind. Das Ergebnis war sehr klar, dass gesagt wurde: Auf die mittelfristige Distanz ist Hub and Spokes die dominierende und den Weltluftverkehr strukturierende Geschäftsorganisation.

Daraufhin wurde ein Ergebnispapier formuliert, das auch im Endbericht wieder gefunden werden kann, mit dieser Aussage, die im Laufe der Diskussion aber ein bisschen abgeschwächt wurde. Dann kam nämlich die neueste Boeing-Studie heraus, wodurch deutlich wurde, dass viel mehr kleine Flugzeuge produziert werden, als zuvor abgeschätzt wurde. Man hat sich dann darauf geeinigt, dass man sagt: Es gibt ein Nebeneinander von Hub and Spokes und Point to Point. Aber bis zum Jahre 2015 wird das Hub-and-Spokes-Modell das strukturierende Element bleiben.

Zu der Frage des Szenario-Prozesses: Ich bin selber als externer Fachmann auch bei dem Szenario-Prozess des Zukunftsforums Luftverkehr anwesend gewesen. Dort wurde frei von tatsächlichen Trends spekuliert, wie es langfristig aussehen könnte. In der Mediation war eigentlich einhellig die Meinung: Bis zum Jahre 2015 kann man relativ klar sehen, aber was danach kommt, ist offen. Da, finde ich, ist auch der Platz dieser vier Szenarien, die dort entworfen wurden: einmal langfristig zu spekulieren, wo es denn generell hingehen kann.

Im Mediationsverfahren ist lange diskutiert worden, ob man über 2015 hinaus diskutieren sollte. Man hat es nicht gemacht. Ich kann nur aus den Erfahrungen aus den Niederlanden berichten. Die wissenschaftliche Begleitung hat damals eine Exkursion nach Schiphol gemacht und sehr genau mit den Leuten diskutiert, die die dortigen Diskussionsprozesse führen. Dort hat man das getrennt. Man hat einmal die fünfte Bahn dort diskutiert – die kurz- und mittelfristige Problemlösung –, und unabhängig davon hat man die Langfristdiskussion geführt. Sie kennen vielleicht aus der Presse die Frage: Nordseeinsel oder Vergrößerung des Flughafens in Amsterdam.

Es war also die Frage: Wie kann langfristig ein Großflughafen in einer Ballungsregion wachsen? Die Holländer haben das lange diskutiert und irgendwann gesagt: Wir kommen nicht weiter, aber wir müssen das heute gar nicht entscheiden. Sie haben das quasi auf das Jahr 2003 verschoben und zur Wiedervorlage hingelegt. Aber sie haben einen permanenten Prozess, bei dem sie diese Frage weiter diskutieren. Das, denke ich, könnte das regionale Dialogforum anbieten, dass man diese langfristige Diskussion weiterführt.

Also, das Mediationsverfahren hat für die kurz- bis mittelfristige Planung bis 2015 gesagt: Hub and Spokes bleibt das dominierende Geschäftsmodell. Langfristig muss man natürlich diskutieren: Was kommt auf die Region und die Luftverkehrsgesellschaften zu?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Dr. Ewen. Gibt es weitere Fragen? – Frau Kollegin Hammann.

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe zwei Fragen an Herrn Dr. Schallaböck. Aus den Diskussionen ist erkennbar

geworden, dass die empirische Grundlage sehr gering ist, und man hat angegeben, damit es zu keinen Verzerrungen kommt, dass Filter eingebaut wurden. Ich hätte gerne eine Aussage von Ihnen, wie Sie diese Filterwirkung einschätzen.

Daran anschließend die Frage: Wenn die Ausgangsbasis gering ist und fraglich ist, wie kann man denn dann zu dem Ergebnis kommen, dass das Ergebnis richtig ist? Müsste nicht vielmehr gesagt werden, wenn die Ausgangslage falsch oder fraglich ist, dass dann auch das Arbeitsplatzergebnis am Ende in Frage zu stellen oder unrichtig ist?

Der zweite Teil betrifft die negativen Arbeitsplatzeffekte. Sie hatten das deutlich ausgeführt. Ich möchte Sie bitten, darzustellen, ob Sie mit mir darin übereinstimmen, dass die von Ihnen genannten negativen Arbeitsplatzeffekte im Grunde genommen noch zu wenig sind, dass es also noch mehr negative Arbeitsplatzeffekte gibt, beispielsweise im Immobilienmarkt oder bei der Verlagerung gerade hochwertiger Arbeitsplätze – ich denke nur an Neu-Isenburg –, oder dadurch, dass bestimmte Flächen nicht mehr so genutzt werden können, wie sie ohne einen Ausbau hätten genutzt werden können. Ich möchte Sie auch dazu um eine Stellungnahme bitten.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Dr. Schallaböck, Sie haben das Wort.

Herr **Dr. Karl Otto Schallaböck:** Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Ich darf vielleicht mit den Arbeitsplatzeffekten anfangen. Selbstverständlich ist das ein breit zu entwickelndes Feld. Ich kann das aber hier nicht sozusagen gegengleich zu den dicken, mit sehr viel Manpower und sehr viel Hirnschmalz entwickelten Gutachten auf die Schnelle hinlegen. Dafür wäre genau der gleiche Aufwand wie für die vorgelegten Gutachten notwendig, das auszubreiten.

Ich habe nur ein paar Stichworte gegeben. Es ist nicht so, dass ich gegen Tourismus wäre, weil ich gesagt habe, man müsse den Faktor berücksichtigen. Selbstverständlich brauchen wir auch ein außenwirtschaftliches Gleichgewicht: Wenn wir Güter exportieren, müssen wir auch schauen, dass Kaufkraft dorthin kommt. Trotzdem bleibt der Befund für die Arbeitsplatzbilanz bestehen.

(Abg. Michael Boddenberg (CDU): Keine konkreten Aussagen! Keine Zahlen, keine Fakten!)

Ich habe vorhin gesagt, dass ich für Frankfurt abschätze, dass der touristische Export, der mit den Reisen verbundene Export inländischer Kaufkraft im zweistelligen Milliardenbereich liegt und sich innerhalb von 15 Jahren verdoppeln wird. Sie können sich dann ausrechnen, wie viele Arbeitsplätze in der einen oder anderen Branche für dieses Geld denkbar wären.

(Zuruf von der SPD: Wenn ich also die Bahn in Frankfurt nicht baue, bleiben die hier? Das wäre ja offensichtlich die wirtschaftliche Konsequenz!)

– Es ist so, dass wir empirische Befunde haben, dass das Angebot an Luftverkehr, schon das Angebot eines Flughafens überhaupt, in der Region die Häufigkeit der Luftverkehrsnutzung massiv beeinflusst. Es gibt für das Bundesverkehrsministerium mit etwa fünf Jahren Abstand von Aachener Kollegen gemachte Verkehrsmodelle und Verkehrszählungen, wonach im Schnitt die Raumordnungsregionen mit internationalem Verkehrsflughafen die doppelte Flugverkehrshäufigkeit der Bevölkerung aufweisen als der Durchschnitt und die Regionen ohne einen solchen Flughafen nur die halbe Flugverkehrshäufigkeit im Vergleich zum Durchschnitt der Gesamtbevölkerung ausmachen. Das ist also ein Faktor 1 : 4. Frankfurt liegt hier an der Spitze. Damals, 1990/91/92, war das Angebot in Münster noch so schlecht, dass die Häufigkeit so war, als wäre dort kein Flughafen gewesen.

Aber im Grundsatz ist dies alles selbstverständlich gestaltbar. Es geht nicht um schwarz-weiß. Wenn wir die Kosten des Fliegens variieren, dann schaffen wir damit den Flugverkehr nicht ab, aber die Häufigkeit des Flugverkehrs wird dadurch beeinflusst. Die Distanzwahl wird dadurch beeinflusst, ob wir, wie beim Bodentreibstoff, 1,50 DM pro Liter Abgaben drauflegen oder der Klimaschädigung entsprechend 4 bis 5 DM drauflegen. Das hat selbstverständlich unterschiedlich starke Auswirkungen. Den Umfang der Auswirkungen muss man genauer untersuchen. Man kann nicht so tun, als hätte es keine Wirkungen und als fiele der Verkehr einfach vom Himmel herunter und fände statt.

Würden wir den Verkehr mit Autos abwickeln, ginge das auch nicht so einfach. Aber als Denkvorstellung – und zum Teil geht es auch praktisch – gilt, dass wir dann den Automobilabsatz deutlich erhöhen. Das würde natürlich auch Arbeitsplatzeffekte auslösen.

Die Grundlage der empirisch gestützten Prognosen ist tatsächlich relativ schwach. Man gibt es sehr ungenaue Vorgabe.

(Zurufe von CDU und SPD)

– Entschuldigung, ich war nicht beauftragt, für einige 10.000 DM ein dickes Gutachten dazu zu machen.

(Zuruf des Abg. Michael Boddenberg (CDU) – Gegenruf von dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Meine Damen und Herren, am besten hören Sie dem Redner zu. Es gibt dann noch Gelegenheit, Fragen zu stellen.

Herr **Dr. Karl Otto Schallaböck:** Ich weiß nicht, ob Sie die Gutachten im Einzelnen kennen. Es ist jeweils als Szenario nur ein Schlagwort vorgegeben. In den Gutachten W1 und W2 ist ausdrücklich das Schlagwort nur die Überschrift, und im Gutachten W4 sind kurze Erläuterungen, die schon eine gewisse Verbesserung darstellen, aber eben auch keine wirklich genaue Szenario-Darstellung abgeben, wie sie die Mediationsgruppe entwickelt hat oder wie sie mein Vorredner vorgestellt hat und wie wir sie auch bei uns im Hause machen. Wir sind auch mit Stellen in Kontakt und machen das regelmäßig.

Das ist nicht wirklich operationalisierbar. Wenn ich jemandem eine Vorgabe mache: "Wenn du in 20 Jahren nicht mehr so mobil bist ...", dann kann er für sich selbst noch eine Abschätzung machen, weil er vom eigenen Gesundheitszustand eine Vorstellung hat. Aber wenn man jemanden spekulieren lässt: "Angenommen, die Kollegen in Ihrer Firma sind in 20 Jahren nicht mehr so mobil, was werden die dann machen?", dann ist das doch ohne Grund. Und auf dieser weichen Grundlage Arbeitsplatzeffekte in Unternehmen in dem Bericht als "Planung" hinzustellen, Arbeitsplätze im Jahr 2010 auf der Grundlage zu planen – welcher Unternehmer tut das? Sind die bei Ihnen in der Partei? Das würde mich wundern. Ich kenne keinen seriösen Unternehmer, der auf der Basis schlichter Spekulation Arbeitsplätze des Jahres 2010 in diesem Jahr plant.

(Abg. Michael Boddenberg (CDU): Dann kennen Sie die Unternehmer aber schlecht! Ich gehöre zu denen!)

– Gut. Sie machen das. Das ist ja auch ganz hervorragend. Ich bin jetzt nicht als Politiker angesprochen, sonst wüsste ich, was ich antworten sollte.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Dieses Problem, das wir hier vorfinden, ist zum Teil sicherlich unvermeidlich bzw. nur mit sehr, sehr großem Aufwand noch nicht einmal ganz wegzubekommen. Deswegen stimme ich auch Herrn Prof. Beder zu, dass man hier doch mit dem großen Blick herangehen sollte. Nur darf man dann nicht in der Öffentlichkeit diese wirklich sehr freien quantitativen Schätzungen, die zirkulieren, als Wahrheit verkaufen. Ob das nun 30.000 oder 100.000 sind – wer will es wissen?

(Zuruf von der CDU: 30.000?)

– Ja, 30.000, gegenübergestellt denen, die wir nicht realisieren, weil wir uns eben lieber den Flughafen leisten. Dies ist eben nicht sehr sicher. Man kann nicht aus dem Trüben etwas ganz Präzises beobachten. Und wenn man in das Tabellenprogramm eine Zahl einfügt und mit einer anderen Zahl multipliziert, ist das Ergebnis selbstverständlich präzise. Da gibt uns die Mathematik nicht viele andere Möglichkeiten. Trotzdem ist das aber nicht so zu bewerten, als wäre es so präzise, wie es ausschaut. Ich glaube, da gibt es in der Sache nicht viel zu streiten.

Ich habe auch nicht gegen die Grundorientierung zu polemisieren versucht. Das wäre ja völlig unvernünftig. Selbstverständlich erhöht ein expansiver Kurs im Flughafen in diesem Bereich die Beschäftigung. Nur, das ist ja nicht im luftleeren Raum, was dort passiert. Wir müssen versuchen, das komplett in den Griff zu bekommen. Ich glaube, das ist es im Wesentlichen.

Wenn ich noch zurückkommen kann auf das, was vorhin schon gesagt wurde: Selbstverständlich ist die geringe Rücklaufquote in aller Regel ein Zeichen dafür, dass ein geringes Interesse besteht. Aber auch das ist quantitativ nicht zu fassen. Die Annahmen zur Rationalisierung, die eingegangen sind, treffen nicht den Trend der letzten Jahre. Wir haben ausweislich Mediationsbericht, Seite 76, in Frankfurt in den letzten sieben Jahren ein Minderwachstum der Beschäftigung um 30 % gegenüber dem Aufkommen bei Passagieren gehabt. Und jetzt sollen wir in den nächsten 17 Jahren nur 7 % Rationalisierung realisieren? Das ist halt doch etwas getönt, um ein bestimmtes Ergebnis herauszubekommen.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Dr. Schallaböck. – Die nächste Frage, Herr Kollege von Plottnitz.

Abg. **Rupert von Plottnitz** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe zunächst eine Frage an Herrn Schulz von der VhU. Herr Schulz, Sie haben mich etwas mit der Erklärung zu den Ursachen der Tatsache überrascht, dass sich so wenig Unternehmer in der Region zum Flughafenausbau bekennen. Wenn es richtig ist, dass so viele Unternehmerinnen und Unternehmer aus Angst vor wirtschaftlichen Verlusten im Falle eines Bekenntnisses sich nicht bekennen, heißt das nicht – die Unternehmen denken ja wirtschaftlich –, dass sie davon ausgehen, dass der wirtschaftliche Nutzen im Falle eines Ausbaus sehr viel geringer ist als der wirtschaftliche Schaden im Falle eines Bekenntnisses zum Ausbau?

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Dann noch eine Frage an Herrn Dr. Schallaböck zu dem, was Herr Beder hier ausgeführt hat. Herr

Beder hat, wenn ich ihn richtig verstanden habe, gesagt, wenn Leute auf entsprechende Befragungsaktionen hin strategische Antworten gäben, dann besagte das nichts über die Stichhaltigkeit und Tauglichkeit dessen, was ihren Antworten zu entnehmen sei. Herr Dr. Schallaböck, übersetze ich für mich den Begriff "strategische Antwort" richtig, wenn ich davon ausgehe, dass auf die Frage nach der Generierung von Arbeitsplätzen in einem Sinne geantwortet worden ist, der nicht von Arbeitsplätzen ausgeht, wenn er Ja sagt, sondern von anderen Interessen ausgeht, wenn er sich für die Flughafenerweiterung ausspricht?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Zwei, wenn ich bitten darf, kurze Antworten. Zuerst Herr Schulz.

Herr **Thomas Schulz:** Ich habe nicht von wirtschaftlichen Verlusten, sondern von wirtschaftlichen Schäden gesprochen. Und um das auf den Punkt zu bringen: Ich spreche von wirtschaftlichen Schäden durch kriminelle Aktionen. Das sind die Erfahrungen, die viele noch aus der Diskussion und den Auseinandersetzungen um die Startbahn West mitgenommen haben. Ich möchte Ihnen nur ein Beispiel aus der letzten Woche geben: Eine Sitzung der Bürgerinitiative wird eröffnet mit der Einleitung, der Begriff "Lärm" komme aus dem französischen "l'arme", und das würde bedeuten "Zu den Waffen!", und damit würde zum Kampf gegen den Flughafenausbau aufgerufen. In diesem Klima möchten sich die Unternehmer nicht hinstellen und wirtschaftliche Schäden in Kauf nehmen.

(Zuruf von der CDU: So ist es!)

Das ist schlicht und ergreifend die Realität, in der wir uns im Moment bewegen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Schulz. – Prof. Schallaböck noch einmal, und bitte auch kurz.

Herr **Prof. Dr. Karl Otto Schallaböck:** In dem Gutachten von Baum wurde versucht, die strategischen Antworten zu prüfen, ob sie denn zu strategisch seien. Im anderen Gutachten habe ich das nicht wahrgenommen. Insofern weiß ich nicht, ob wir da Unterschiedliches gelesen haben, Herr Prof. Beder. Tatsächlich ist das Problem auch nicht so ganz zu umgehen. Selbstverständlich sind die Unternehmen am Flughafen die Kompetentesten, um zu beurteilen, was dort los ist. Gleichzeitig sind es auch Interessierte, die ihre eigenen Interessen verständlicherweise wissentlich, absichtlich, selbstverständlich in den Prozess einbringen.

Diese interessengebundenen Antworten mit 4 oder mit 1,2 zu multiplizieren, hebt die Interessensbindung nicht auf. Würde man die gesamten Zahlentableaus, die vorliegen, daraufhin charakterisieren, dass man sagt, es sind entsprechend multiplizierte Interessenbekundungen, dann wäre schon viel für die Klarheit der Sache getan. Das nicht herauszustellen, das ist, glaube ich, zu beanstanden.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Kaufmann, wir könnten vielleicht im Anschluss etwas anfügen. Ich denke aber, wir sollten jetzt die F.D.P.-Fraktion aufrufen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es dauert keine 30 Sekunden.

Meine Damen und Herren, ich will einen Satz klarstellen. Herr Schulz hat hier behauptet, der Wirt, wo sich die Pro-Initiative für den Flughafenausbau in Neu-Isenburg getroffen hat, habe Drohanrufe bekommen. Wir haben diese Aussage gerade checken lassen. Der Wirt dieser Gaststätte "Zum grünen Baum" erklärt, er habe zu keinem Zeitpunkt Drohanrufe bekommen. – So viel zur Wahrheit der Aussage der VhU. – Vielen Dank.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Zuhörerinnen und Zuhörern – Zuruf: Lügner!)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Das war keine Frage, sondern eine Feststellung.

Als Nächstes rufe ich jetzt die F.D.P.-Fraktion auf. Bitte schön, Herr Denzin.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Kehren wir zurück zum Sinn dieser Veranstaltung, nämlich Fragen zu stellen.

Meine ersten Fragen richte ich an Herrn Rausch. Herr Rausch, im Mittelpunkt der Vorträge und der Betrachtungen stand immer die Hub-Funktion, wenn es um die Kapazitätsnotwendigkeiten ging. Können Sie vielleicht noch einmal etwas zum originären Fluggastaufkommen sagen, bezogen auf die Erfahrungen aus Ihrem Unternehmen? Wie haben die sich aus der weiteren Region Rhein-Main entwickelt?

Dann im Zusammenhang mit der Aussage, dass Sie in Kooperation Schiene/Luft bis zu 20.000 Flüge im Jahr – so war meiner Erinnerung nach die Zahl – in einem Zubringersystem nach Frankfurt auf die Schiene bringen können: Generieren Sie mit einer, wie ich hoffe, immer verbesserten Schienenanbindung dann nicht noch zusätzlich Fahrgastaufkommen für den Flughafen Frankfurt, das möglicherweise ansonsten von woanders abgeflogen wäre?

Vielleicht könnten wir von Ihnen auch noch eine kurze Aussage zu Auslagerungsmöglichkeiten nach Hahn hören. Die sehe ich bei Ihrem Unternehmen weniger, aber vielleicht können wir da noch etwas lernen.

Dann hat Herr Kothe vorhin den so genannten Dedicated Hub mit dem Beispiel München vorgetragen. Vielleicht gibt es auch dazu noch einmal Aussagen von der Lufthansa, Herr Rausch.

Letzte Frage an Sie nochmals zum Nachtflugverbot bzw. zur Nachtflugbeschränkung. Sie haben vorhin ausgeführt, dass sich das in der Konsequenz für die Lufthansa und die Allianz wohl so nicht durchhalten lässt und dass Sie eine Art Home-Carrier-Status begehren. Frage: Mit wie vielen Flügen aus dem Passagierbereich, den Fernflügen, die Sie ja geschildert haben, und Cargo, soweit denn unvermeidbar, müsste man im Durchschnitt rechnen, und wo könnte da die maximale Spitze liegen? Sie wissen, dass wir alle darum ringen, den Nachtflugverkehr weg oder so weit weg wie möglich zu kriegen. Insofern bin ich sehr an dieser Aussage interessiert.

Dann hätte ich eine Frage an Herrn Schallaböck gehabt; aber das erübrigt sich nach den bisherigen Aussagen. Ich hatte gehofft, Herr Schallaböck – Sie hatten ja auch zwei Kritikpunkte konkret genannt: den Kaufkraftabfluss durch Urlauber und die Kerosinsteuer –, dass Sie das dann auch ein bisschen quantifiziert hätten und das vielleicht die Aussage, die Sie kritisiert haben, konkret korrigiert hätte. Aber das bringt nichts mehr, wenn wir uns das jetzt noch einmal so anhören wie eben. Insofern verzichte ich darauf.

Herr Schiele und vielleicht Herr Prof. Beder: Gibt es sichere Erkenntnisse über die unterschiedliche Mobilität in den unterschiedlichen Branchen? Hintergrund: Wir haben im Rhein-Main-Gebiet, schon fast abgeschlossen, eine sehr starke Entwicklung hin zum Dienstleistungsbereich mit über 65 % Anteil; aber wir haben innerhalb des Dienstleistungsbereichs eine enorme Verschiebung. Es wurde vorhin schon angesprochen: Rückgang z. B. bei den Banken, was die Arbeitsplätze angeht, aber trotzdem insgesamt ein Zuwachs. Einer der Zuwachsfaktoren ist sehr stark in dem Bereich neue Medien/Internet. Dort haben wir allein im letzten Jahr eine Entwicklung von 1.300 selbstständigen Firmen auf 1.800 kleinere Einheiten, die Mobilität verlangen.

Die Frage ist: Gibt es bei Ihnen Erkenntnisse über branchenspezifisches Mobilitätsverhalten, die man in einer solchen Perspektive mit berücksichtigen müsste, wenn wir so eklatante Veränderungen haben, wie wir sie gerade im Rhein-Main-Gebiet feststellen?

Dann hätte ich an Herrn Sauer, dem ich sehr dankbar bin, dass er für den DGB eingesprungen ist, eine Frage, die aber damit zusammenhängt. Herr Sauer, wir hatten im Vorfeld zu diesem Hearing schon Auseinandersetzungen im DGB, zumindest sind sie uns so bekannt geworden, wer hier teilnimmt. Sehen Sie eine Gefahr, dass der DGB in seiner Gesamthaltung zu der bisher ja sehr eindeutigen Position, was den Flughafenausbau angeht, schwankend wird? Wenn Sie das vielleicht kurz beantworten können. – Frau Vorsitzende, das war es zunächst.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Dann ist als Erster wieder Herr Rausch gefragt. Bitte schön.

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch:** Herr Denzin, ganz kurz die Antworten auf Ihre Fragen.

Zunächst die Frage: originäres Fluggastaufkommen von und nach Frankfurt. Frankfurt ist – und wird auch in der Zukunft sein – eine der wichtigen Wirtschaftsregionen und eine der großen Regionen mit großem Fluggastaufkommen. Das ist gar keine Frage. Sie liegt in Deutschland – darüber streiten wir uns immer – an Nummer 1 oder Nummer 2. Sie streitet sich im Prinzip mit dem Rhein-Ruhr-Gebiet in Düsseldorf. Aber da haben wir überhaupt keine Chance, Fluggastaufkommen – –

Diese Ratio "40 % Originäraufkommen und 60 % Umsteigeverkehr" haben wir in unseren Prognosen fortgeschrieben. Herr Dr. Goedeking sagte ja, dass die großen Hubs noch mehr Verkehr generieren. Das sind Prozentverschiebungen, die aber im Gesamtwachstum das stärken, und ich sehe auch ein Wachstum in dieser Region.

Die zweite Frage: Verbindung Schiene/Luft. Gibt es dort zusätzliche Effekte im Bodenverkehr? – Eindeutig ja. So unterstellen wir das. Wir haben bei dem Test, den wir ab Mai im nächsten Jahr auf Stuttgart – Frankfurt laufen lassen wollen, in unserer Wirtschaftlichkeitsrechnung unterstellt, dass wir zwar eine Reihe von Gästen auf unseren Flügen Stuttgart – Frankfurt verlieren werden, dass wir aber mehr als das Delta, das wir verlieren, auf der Strecke Stuttgart – Frankfurt dazubekommen werden. Diese werden dann in dieses andere Luftverkehrssystem eingeschweißt, was dazu führt, dass wir eine hohe Attraktivität am Boden haben plus eine bessere Auslastung unserer Flüge in den Intercont-Bereichen und den fernen Europastrecken.

Voraussetzung ist, das System funktioniert nahtlos und stressfrei für den Passagier. Das muss unsere Sorge zusammen mit der Deutschen Bahn AG sein. Von daher bin ich überzeugt, dass wir die Attraktivität der Drehscheibe Frankfurt über eine Verlagerung hinaus noch weiter steigern können.

Die dritte Frage war: Wie kann man Hahn besser anbinden? – Wir sehen keine Chance, aus dem Lufthansa-Drehkreuz Teile nach Hahn zu verlagern. Ich kann mir sehr gut vorstellen – ich kann aber nicht für andere Fluggesellschaften sprechen –, dass man originäres Aufkommen von und nach Hahn bringen kann. Es gibt Beispiele. Ich glaube, Hahn – wenn ich die Statistiken, die ich von der FAG kenne, richtig interpretiere – ist der am schnellsten wachsende Flughafen in Deutschland, der sehr

klein angefangen hat, mit einem heftigen Wettbewerber von uns, der aus England direkt nach Hahn fliegt. Natürlich gibt es Verkehre; aber unser System ist nun einmal an die eine Scheibe gebunden, und wir können einen Hub nicht in Teilsegmente aufgliedern.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Es gibt eine Nachfrage, Herr Rausch – oder hat Herr Rausch etwas vergessen?

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Herr Rausch, ich hatte noch eine Frage zum eingeschränkten Nachtflugverbot gestellt. Nachdem Sie vorhin vorgetragen hatten, dass Sie einen Status als Home Carrier beanspruchen, die Frage: Wie viele Nachtflüge brauchen Sie dann im Schnitt, wie können die Spitzenwerte sein, und wie weit kann man das aus Ihrer Sicht herunterfahren?

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch:** Entschuldigung, dass ich nicht ganz aufmerksam war.

Im Lufthansa-Passagierlinienluftverkehr brauchen wir planmäßig keine Flüge in dieser Nachtzeit. Der Anteil der ungeplanten Flüge ist sehr stark abhängig von Wetter, von Verstopfung der Luft – Flugsicherungsthemen, wenn wir nicht hineinkommen – und von anderen Unregelmäßigkeiten. Ich kann die Prozentzahl nicht sagen. Ich kann Ihnen aber gern nachliefern, wie es in der Ist-Situation war.

Wir haben in den Flügen, die wir tatsächlich in der Nacht durchgeführt haben – das ist heute Morgen schon diskutiert worden –, eine starke Steigerung in den letzten Jahren gehabt, und zwar auch deswegen, weil die Tage ausgeschöpft waren, weil wir im letzten Jahr das Kosovo-Problem hatten, wodurch uns sehr viele Flugbewegungen in den Flugplan hineingekommen sind, die einfach die Bewegungen in die Nacht verdrängt haben. Das wird wieder in den Tag zurückgehen, wenn wir da die Kapazitäten haben.

Es wird für die Carrier Cargo und Charter neben den wenigen Flügen, die sie unregelmäßig brauchen, ein größerer Anteil von planmäßigen sein, weil das deren Geschäftssystem mit sich bringt. Aber ich bin gern bereit, Ihnen das mit den Ist-Zahlen, Status 1999, nachzuliefern. Da haben Sie genau ein Bild über die von uns geplanten und die von uns ungeplanten Zahlen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Rausch. Herr Kothe war als Nächster angesprochen. – Nein? Dann Herr Schiele!

Herr **Jörg Schiele:** Herr Denzin hatte die Frage, wenn ich sie richtig verstanden habe: Gibt es klare Hinweise darauf, dass die Dienstleistungsindustrie höhere Mobilität erzeugt? – Ich kenne direkt keine Studie, die das nachweist; aber es gibt einige Indikatoren, und ich glaube, es ließe sich sehr leicht nachweisen.

Ein Indikator ist, wenn Sie sich die derzeitigen Strategien vieler Airlines ansehen: Es ist eine sehr klare Betonung auch wieder des Businessreiseverkehrs, nicht nur, weil hier die Deckungsbeiträge sehr gut sind, sondern schlicht und einfach, weil eine sehr hohe Nachfrage besteht.

Zweitens. Wenn Sie sich einen Finanzstandort wie Frankfurt und andere auch anschauen, zieht dieser Finanzstandort sehr viele Dienstleistungen nach sich. Ich habe vorhin gesagt, es gibt eine Veränderung eines traditionellen Retail- oder Universalbankengeschäfts zu einem sehr starken Investment-Bankengeschäft.

In diesen Dienstleistungsbranchen gibt es zwei Trends, einmal: Euro-Raum. Ich kann es nur wiederholen: Sie werden Plätze brauchen. Ähnlich wie das Hub-System bei Airlines gibt es auch "Kommunikation Hubs" – ich möchte sie so nennen –, dass sich nämlich Geschäftspartner an bestimmten Standorten treffen, um dort ihre Geschäfte abzuwickeln. Diese Standorte werden London, Frankfurt und andere Hubs sein, also auch als Begegnungszentrum etc.

Drittens. In diesem Kontext werden sich mit Sicherheit neue große Dienstleister hier ansiedeln.

Viertens. Diese Dienstleister haben das Bedürfnis, sowohl international sehr mobil zu sein als auch innerhalb von Regionen sehr schnell mit hohen Frequenzen zu ihren Klienten zu kommen.

Das alles spricht dafür, dass es eine Mobilität bringt.

Ich sagte es vorhin schon und möchte es noch einmal betonen: Genau hier liegt sicher ein Dilemma; denn diese Dienstleistung allein rechtfertigt sicher noch nicht die Erweiterung eines Flughafens. Wir haben gehört: 60 zu 40 % Umsteiger zu Direktanbindung. Aber nur wenn ich genau diesen Umsteigeranteil habe und wenn ich Kapazität an einem Flughafen habe, kann ich mehr Frequenzen schaffen, ich komme öfter an einem Tag zu verschiedenen Standorten, und ich kann genau diese Mobilität sicherstellen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Schiele. – Herr Prof. Beder war der Nächste, der gefragt war.

Herr Prof. **Dr. Heinrich Beder:** Herr Abgeordneter, ich kann Ihnen leider auch keine branchenspezifischen Zahlen liefern. Aber etwas artverwandt mit diesem Thema ist ja immer die Frage: Was kann die Telekommunikation leisten, z. B. Mobilität zu reduzieren oder zu verhindern? Die Erfindung des Telefons hat nicht verhindert, dass der Autoverkehr

gestiegen ist. Ebenso wenig werden die neuen Medien die Nachfrage nach Mobilität verhindern. Selbstverständlich treten Substitutionseffekte auf; aber die sind nach beiden Seiten hin so überlappend förderlich oder hinderlich, dass dies kaum auseinander zu dividieren ist.

Das Problem mit unserer Mobilität ist ja ein ganz simples: Nachdem wir sesshaft wurden, haben wir die Bedürfnisse – und daran ändert sich bis heute nichts. Ich bin sicher, dass es branchenspezifische Entwicklungen vor allem für neue Unternehmen geben wird, die sich erst einmal etablieren wollen. Aber leider ist mir dazu nichts bekannt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Prof. Beder. – Jetzt habe ich noch Herrn Sauer auf meiner Liste. Bitte schön.

Herr **Toni Sauer:** Herr Denzin, Sie haben eine Bemerkung gemacht, die ich einfach fürs Protokoll klarstellen möchte. Sie haben gesagt, ich sei für den DGB eingetreten. Das habe ich natürlich nicht getan. Das kann ich auch nicht; dazu habe ich kein Mandat. Ich wurde gebeten, mich als präsenter Vertreter, der im Hause FAG sein Geld verdient, zu äußern. Es gibt aber für den DGB eventuell die Möglichkeit, wenn Sie es wünschen – ich habe den Hinweis bekommen –, dass Gerold Schaub, der Bezirksvorsitzende der ÖTV Hessen, der hier für den DGB eine Funktion wahrnimmt, sich zu diesem Thema äußern könnte.

Eine Bemerkung nur! Es ist sicherlich in allen Gremien – nicht nur bei den Gewerkschaften, sondern auch beim Städtetag, beim Gemeindetag usw. – so: Dieses Thema ist ein kontroverses Thema. Von daher ist es meines Erachtens gar nicht schlecht oder schädlich, wenn diejenigen, die in ihren Gremien solche unterschiedlichen Meinungen haben, dies auch kundtun und dann sagen: Wir sind nicht einstimmig sprechfähig. Das ist einfach ein Tatbestand, den man in die weitere Diskussion mitnehmen muss.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Sauer. – Herr Denzin, weitere Fragen? Bitte schön.

(Abg. Michael Denzin (F.D.P.): Frau Präsidentin, habe ich noch Antwortzeit?

– Eine Viertelstunde noch!

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Wunderbar. Dann übernehme ich auf meine Fraktionszeit, dass wir Herrn Schaub auch noch hören.

Ich habe aber vorher noch eine Nachfrage, die relativ kurz ist. Es ist die Frage nach dem Dedicated Hub München, die vorhin von Herrn Kothe angesprochen wurde. Ich weiß nicht, ob Sie es verfolgt haben, Herr Rausch. Herr Kothe hat als eine der Möglichkeiten, aus dem Frankfurter Druck herauszukommen, den Dedicated Hub angesprochen und meinte, man könnte das z. B. mit München, aber dann entsprechend auch mit anderen Flughäfen, teilen.

Dann fiel heute Morgen im Zusammenhang auch mit der Kapazitätsfrage das Stichwort: Qualität braucht auch Quantität. Dazu würde ich gern einmal von Ihnen hören: Wie sehen Sie als Fluggesellschaft die optimale Auslastung von Kapazitäten? Es kann ja kein Optimum sein, wenn wir immer bei 100 % sind. Wo liegt das unter all den Bedingungen, die Sie eben auch im Zusammenhang mit Nachtflug schon angesprochen haben: bei 70 %, bei 80 %?

Dann, Herr Präsident, bitte ich Herrn Schaub, einfach einmal die Position des DGB vorzutragen.

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch:** Zum Thema Dedicated Hub München: Wir versuchen schon, die beiden Hubs in unserem System zu koordinieren. Nehmen Sie ein Beispiel – ich mache es plakativ –: Fluggäste, die von Istanbul nach Manchester wollen, haben jetzt die Chance, statt fünfmal am Tag über Frankfurt zu gehen, sogar achtmal zu gehen, nämlich dreimal über München. Das heißt: Wir verbessern das Angebot für unsere Gäste im Transversalen.

Oder nehmen Sie das Beispiel Wien – New York. In dem System, nachdem die AUA der Star Alliance beigetreten ist, hat man nun aus Wien die Chance, in dem Lufthansa-System dreimal am Tag über Frankfurt zu gehen, einmal am Tag über München, einmal am Tag über Düsseldorf. Wir machen also das Angebot wesentlich attraktiver; aber wir müssen aus jedem Ort – und da kennen wir noch kein besseres System – weltweit oder zumindest europaweit und im nächsten Schritt weltweit anbieten. Zu sagen, all das, was aus Frankfurt fliegt, fliegt nach Westen, und all das, was aus München fliegt, fliegt nach Osten, würde dazu führen, dass Sie aus dem One-Stop-Verkehr einen Two-Stop-Verkehr machen: Die Gäste, die von Westen kommen, die nach Osten weiter müssen, würden in Frankfurt landen und müssten nach München weitergehen und von dort weiter verteilt werden.

Dort gibt es Optimierungsmöglichkeiten, und die werden wir mit Sicherheit auch nachvollziehen; aber Sie werden nicht eine starre Trennung zwischen unterschiedlichen Hubs haben können, sondern Sie werden immer stärker integrieren und zum Nutzen der Fluggäste ein immer dichteres Netz weben, sodass wir auch beide komplementär entwickeln können, Frankfurt wie München. Auch München ist heute, zumindest was die Zusteiger in dem Terminal angeht, an einer Kapazitätsgrenze. Wir wollen im Jahre 2003 ein neues Terminal dort eröffnen, weil wir an der Kapazitätsgrenze angelangt sind.

Das leitet direkt zu Ihrer zweiten Frage über: Quantität und Qualität. Die Aussage ist vollkommen richtig: Wir brauchen Quantität, um die Qualität darstellen zu können. In unserem Szenario, wenn die Bahnerweiterung in Frankfurt kommt, werden sich als Erstes drei, vier Spitzen ausbilden, wo genau die 120 Bewegungen abgefahren werden. Dazwischen wird es viele Täler geben. Dort können Sie auch puffern, wenn Sie in irgendwelche Verspätungssituationen hineinkommen.

Wenn Sie dann diesen Flughafen – ich weiß keine Jahreszahl – wieder an die Randkapazitäten voll laufen lassen, dann sinkt die Qualität, weil wir das versprochene Produkt nicht mehr so abliefern können, sei es Wetter, seien es andere Störungen.

Nehmen Sie eine Zahl von 80 %. Das ist etwas, was man sehr häufig liest. Dort können Sie das noch sehr stabil fahren und können noch Täler auspuffern und Verspätungen innerhalb Ihres Systems auffangen. Wenn Sie über die 80 % hinausgehen, wird es immer schwieriger. 80 % sind eine Art goldene Regel.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich möchte zunächst einmal – Frau Kollegin Klär hat mir diesen Brief gerade gegeben – einen Brief des Deutschen Gewerkschaftsbundes, Landesbezirk Hessen, mit Datum vom 5. Mai verlesen, der kurz ist:

> Sehr geehrte Damen und Herren!
>
> Zu der Anhörung des Hessischen Landtags zum möglichen Ausbau des Rhein-Main-Flughafens in Frankfurt vom 10. bis 12. Mai 2000 wurde ich ohne Rücksprache als Arbeitsmarktexperte eingeladen. Der DGB-Landesbezirk Hessen und seine Gewerkschaften befinden sich zurzeit noch in einem intensiven Diskussionsprozess zu diesem Themenkomplex. Deswegen ist der hessische DGB zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in der Lage, eine abschließende Stellungnahme in der Anhörung vorzutragen.
>
> Ich bitte daher um Verständnis, dass ich meine Teilnahme als Experte in der Anhörung absagen muss.
>
> Mit freundlichen Grüßen
>
> Hans Schwarz

Ich hatte das ja auch schon aus der Presse ähnlich referiert.

Es wurde gewünscht, dass Herr Schaub von der ÖTV hier das Wort nimmt. Wenn Herr Schaub das will, ist er jederzeit willkommen.

Herr **Gerold Schaub:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich bin dankbar, dass ich hier einmal etwas klarstellen kann, was das Verhältnis des DGB zur Mediation anbelangt. Es war der DGB-Landesvorsitzende, der mit im Gesprächskreis des Ministerpräsidenten war und dieses Mediationsverfahren mit angeregt hat. Der DGB hat von Anfang an dieses Mediationsverfahren begrüßt, und der DGB hat auch in diesem Mediationsverfahren in meiner Person mitgearbeitet. Auch die Deutsche Angestelltengewerkschaft hat von Anfang an in diesem Mediationsverfahren mitgearbeitet. Beide Organisationen haben auch den Schlussbericht der Mediation zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Schlussbericht ist Grundlage der Diskussion, die jetzt in den Einzelgewerkschaften und den Gliederungen des DGB stattfindet. Selbstverständlich gibt es unterschiedliche Betroffenheiten, unterschiedliche Reaktionen zur Bewertung dieses Schlussberichtes. Das ist in einer so großen Organisation auch nur natürlich.

Mir ist allerdings im DGB keine Diskussion bekannt, die insbesondere die Frage der Arbeitsplatzeffekte bei Kapazitätsausbau infrage stellen würde. Die Ansichten, welche Konsequenzen aus den einzelnen Ergebnissen gezogen werden, sind in der Tat unterschiedlich. Aber insbesondere die Tatsache, dass es einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen Arbeitsplätzen und Kapazitätserweiterung gibt und dass die Ergebnisse der Mediation zu diesem Punkt auch von den Gewerkschaften mitgetragen werden, sind eindeutig.

Wann letztendlich der DGB eine abschließende Stellungnahme abgeben wird, kann ich im Moment nicht einschätzen, weil unterschiedliche Konferenzen der Einzelgewerkschaften stattfinden. Aber der DGB wird, so denke ich, in absehbarer Zeit dazu kommen müssen, weil, wie gesagt, auch unterschiedliche Diskussionsstränge vorliegen.

Ich wollte das klarstellen, damit es hier keine Irritation über die Mitarbeit und die Bewertung hinsichtlich des Mediationsverfahrens durch den DGB gibt.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich danke auch. Hat die F.D.P. noch Fragen? Gibt es aus dem Kreis der Abgeordneten fraktionsübergreifend noch Fragen? Wir haben noch etwas Zeit, aber wir können auch in der Diskussion weitermachen. – Keine Fragen.

15. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Protokoll

Anhörung zum Frankfurter Flughafen

2. Tag, 11. Mai 2000 Teil 2

Themen:

Variantendiskussion S. 42

Sachverständige zu den Unterthemen:

Vorstellung der Varianten, Belastbarkeit der Annahmen, FAA-Kapazitätsgutachten

Dipl.-Ing. Christian Häfner, Flughafen Frankfurt am Main AG
Dr. Carl Oliva, Büro für Soziologische Grundlagenforschung und Entwicklungsplanung

Optimierung der drei Varianten (Flugrouten, Bahnlage, Lärm etc.)

Peter Gebauer, Deutsche Flugsicherung,
Kurt Müller, Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie

Dr. Carl Oliva, Büro für Soziologische Grundlagenforschung und Entwicklungsplanung
H.A.J.M. Offerman, National Aerospace Laboratory
Dr. Johannes Reichmuth, Deutsches Zentrum für Luft und Raumfahrt e.V.
Johann Bruinier, Fluglärmbeauftragter der Hessischen Landesregierung
Harm Heldmaier, Flugkapitän a. D.
Prof. Dr. Hans-Reiner Böhm, Prof. Böhm und Partner Infrastruktur & Umwelt

Start- und Landeverfahren

Jürgen Raps, Chefpilot der Deutschen Lufthansa AG

Technische Innovationen

Dr. Volker Heil, Deutsche Flugsicherung

Lärmbelastung der einzelnen Varianten bei einem Nachtflugverbot

Kurt Müller, Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie

Lärmbelastung der Süd-Variante bei Erhalt der 18 West (Schiphol-Lösung)

Dr. Ullrich Isermann, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich rufe das Unterthema

Variantendiskussion

auf und davon den ersten Abschnitt: Vorstellung der Varianten, Belastbarkeit der Annahmen, FAA-Kapazitätsgutachten

Das Wort hat zunächst Herr Dipl.-Ing. Christian Häfner, der Leiter des Ausbauprogramms Flughafen Frankfurt, Flughafen Frankfurt am Main AG. Von ihm liegt bereits eine schriftliche Stellungnahme vor, auf die verwiesen wird. Diese Stellungnahme kann jetzt auf Wunsch ergänzt werden.

Herr **Christian Häfner:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir hatten zu dem Zeitpunkt, als die Startbahn West im Auswahlverfahren war, eine ähnliche Auswahldiskussion wie heute. Zur Einführung wollte ich hier nur noch eine Übersicht zeigen, welche Vielzahl von Varianten damals auch im Auswahlverfahren war. Schließlich und endlich wurde daraus dann die Bahnkonfiguration mit der Startbahn West ausgewählt.

(Anlage 9)

Ich möchte als Ergebnis des Auswahlprozesses aus dem Planfeststellungsbeschluss zitieren; denn auch im jetzigen Verfahren, und zwar in der Diskussion, die die Mediatoren angeregt hatten, ist die Startbahn West ja auch für die Zukunft wieder in die Diskussion gekommen. Hier heißt es:

> Demgegenüber ermöglicht die geplante Startbahn 18 West nicht nur eine Erhöhung der Kapazität ..., sondern bietet außerdem durch ihre Lage und Richtung die Gewähr, dass die Lärmbelästigung auf ein Mindestmaß beschränkt bleibt.

Ich glaube, wir müssen für die künftige Diskussion um die Auswahl der jetzigen Varianten dies im Kopf behalten.

Das Ergebnis, das wir nunmehr haben, ist das sich aus der damaligen Entscheidung ergebende Kapazitätssystem.

(Anlage 10)

Dies heißt in der Beurteilung der FAA, die ja auch die Kapazität des vorhandenen Systems bewertet hat – sehen Sie hier die Zahlen –: Das heutige System könnte 37 Landungen und 80 Bewegungen ermöglichen. Der Koordinierungseckwert liegt heute bereits bei 43 Landungen. Das heißt: Man kann eigentlich nur ein Kompliment an die Deutsche Flugsicherung machen, dass es hier ein ganzes Stück jenseits dessen, was die FAA unserem System zutraut, heute bereits auf einem Niveau von 43 Landungen betrieben wird.

Für die Auswahl dessen, was wir jetzt diskutieren, hat die Mediation diese insgesamt 21 Varianten betrachtet. Als Ergebnis kam die Empfehlung der Mediatoren in Kapitel 6 des Mediationsberichts heraus.

(Anlagen 11 und 12)

Das sind die drei Varianten und Kombinationen, nämlich die Landebahn im Schwanheimer Wald, die Landebahn im Kelsterbacher Wald und eine Start- und Landebahn im Süden. Die Mediatoren sind davon ausgegangen, dass damit die Startbahn West entfällt. Aus diesem Grunde hatte ich eingangs auch gefragt: Was sagt der Planfeststellungsbeschluss zur Funktion der Startbahn West?

Wir haben den Bericht der Mediatoren zum Anlass genommen, wie wir das auf Einladung des Herrn Ministerpräsidenten am Freitag auch in der Mediationsrunde noch einmal vorgetragen haben, nach den Empfehlungen der Mediatoren uns die Varianten noch einmal zur Optimierung anzusehen.

(Anlage 13)

Das ist das Ergebnis: Die Variante im Schwanheimer Wald sehen wir unverändert. Bei der Variante im Kelsterbacher Wald haben wir das Rollverkehrsystem etwas vereinfacht: Ein geplanter Rollweg in Richtung Kelsterbach entfällt. Er sollte dazu dienen, genügend Anlaufstrecke zu bekommen, dass man die Höhe über die Autobahn erreicht. Das haben wir jetzt etwas besser gemacht. Die Landebahn im Süden haben wir um 400 m nach Süden verschoben mit dem Effekt, dass, wie Sie es hier sehen, an Zeppelinheim seitlich vorbeigeflogen wird – es muss ja nicht mutwillig genau überflogen werden –, dass wir allerdings den Nachteil haben, um 400 m näher an den Nordrand von Walldorf zu kommen. Die Bewertung werden wir im Laufe des Nachmittags hier noch hören. Ich sage jetzt nichts zu dem Thema Lärmbewertung.

Die vierte Version wäre dann die frühere Version 3 im Mediationsbericht: Was passiert, wenn wir bei dieser Konfiguration die Startbahn West in Betrieb lassen?

Bevor ich jetzt etwas zu den Kapazitätszahlen sage, möchte ich Ihnen einfach noch einmal illustrieren, was einer der Schlüsselpunkte in der Betonkapazitätsbetrachtung ist. Wir reden dauernd vom Flottenmix. Da werden auch wilde Vermutungen angestellt. Hier ist einmal ganz einfach versucht zu visualisieren, wie die wesentlichen Zusammenhänge sind:

Je größer das Flugzeug, umso mehr Zeit braucht das Flugzeug zum Landen, umso mehr Zeit braucht ein schweres Flugzeug beispielsweise auch, am Boden abzubremsen. Das ist wie beim PKW und LKW.

Wenn ich also eine Mischung mit mehr großen Flugzeugen habe, dann heißt das: Die einzelnen Flugzeuge brauchen im Durchschnitt mehr Zeit, und in einer gegebenen Zeit gehen dann natürlich weniger Flugzeuge herein.

Wir hatten einfach zu betrachten: Was passiert mit einem Flottenmix, wenn, wie heute, im Durchschnitt 25 % der Flugzeuge schwere Flugzeuge sind und wenn in Zukunft, weil mehr Passagiere pro Bewegung befördert werden müssen, 33 %, 34 % oder 35 % große Flugzeuge wären?

Dabei muss man auch anmerken: Bereits heute ist es so, dass in der Früh- und Morgenspitze 50 % der Flugzeuge große Flugzeuge sind, und abends, um 18 Uhr beispielsweise, sind es nur 20 %. Es gilt auch hier die Regel: Das System ist so stark wie das schwächste Glied in der Kette. Wir müssen in der Auswahl nun einmal darauf achten, dass die Kapazität, die wir bekommen, wenn die größte Belastung mit großen Flugzeugen stattfindet, wenn in der Morgenspitze vor allem vom Nordatlantik alle großen Flugzeuge hereinkommen, dann auch funktioniert.

Das ist genau die Erfahrung, die wir nachträglich heute machen: Wenn uns im Morgenknoten mit dem großen Anteil von großen Flugzeugen die Qualität kaputtgeht, zieht sich das über den ganzen Tag hin, und wir haben den ganzen Tag über Probleme. Deswegen müssen wir bei der Auswahl sehr darauf achten, dass auch das System genügend Kapazität bringt, wenn im Flottenmix der Anteil der Großraumflugzeuge relativ groß ist, also auf jeden Fall mehr als ein Viertel.

Für die einzelnen Varianten ergab die Bewertung dann das Folgende:

Die Variante im Schwanheimer Wald ist, technisch gesehen, unverändert geblieben. Die Kapazitätszahlen nach FAA: Untergrenze 120 Bewegungen, Obergrenze bei relativ wenig großen Flugzeugen 139 Bewegungen. Gestern hat auch der Experte von der Waldseite etwas zum Waldverbrauch gesagt. Das sind die definitiven Zahlen für den Waldverbrauch: In dieser Variante macht der Waldverbrauch 281 ha aus, also knapp 3 km².

Wenn wir uns die Variante im Kelsterbacher Wald ansehen, dann sieht das so aus: Wir haben ein Stück Rollbahn verändert. Die Kapazität ist gleich geblieben. Der Waldverbrauch ist 162 ha, also mehr als 1 km² weniger Waldverbrauch als beim Schwanheimer Wald.

Wir schauen uns dann die dritte Variante an, die etwas veränderte Südbahn ohne Startbahn West. Die Kapazität ist in der Beurteilung gleich geblieben wie im Mediationsbericht, nämlich bei 109 bis 116 Bewegungen. Wenn wir stabil 120 brauchen, würde die Version die Kapazitätsanforderung von 120, die Herr Dr. Rausch gefordert hat, nicht erfüllen. Der Waldverbrauch liegt bei 292 ha. Dies ist übrigens über 60 ha weniger als in der Version des Mediationsverfahrens. Das ist auch relativ einfach zu erklären: Wir haben die Bahn weiter nach Süden geschoben. Der Eingriff in die Cargo City Süd war 60 ha weniger, und dadurch brauchen wir 60 ha weniger Fläche als Ersatz woanders zu nehmen; denn die 60 ha Cargo City Süd hätten wir woanders wieder ersetzen müssen.

Insofern hat also entgegen den Aussagen von Prof. Oeser gestern die Modifikation auch 0,6 km² weniger Waldverbrauch erbracht. Das muss man einmal so deutlich sagen. Das Gleiche gilt für den Waldverbrauch im Übrigen natürlich auch für die Version mit der Startbahn West; denn in beiden Versionen gehen wir nicht davon aus, dass, selbst wenn die Startbahn West nicht mehr beflogen würde, sie zurückgebaut und aufgeforstet wird. Das geht betrieblich nicht.

Wir haben hier etwas mehr Kapazität, weil wir inzwischen mit der Flugsicherung einen Weg gefunden hatten, wie man die Startbahn West zumindest in Zeitnischen besser nutzen kann. Die Kapazität ist hier doch leicht nach oben gegangen, aber auch die Bandbreite der Kapazität liegt zwischen 112 und 121. Und wenn wir uns erinnern, dass das schwächste Glied in der Kette das Problem ist, dann reicht dies zunächst nicht aus. Waldverbrauch: wie vorher dargestellt.

Was fehlt uns jetzt noch? Wir haben in der Kapazität eigentlich nur die so genannte Betonkapazität überprüft, und die Kapazität ist eine Kette aus einer Reihe von Überprüfungen. Hier ist kurz einmal skizziert, was wir alles angucken müssen:

Natürlich müssen die Passagiere in ausreichender Menge befördert werden können. Wir brauchen ausreichend Terminals und Abfertigungspositionen. Die Airlines wollen ja eigentlich nicht Bewegungen produzieren, sondern Passagiertickets verkaufen.

Das Start- und Landebahnsystem muss angeguckt werden. Das ist das Einzige, was die FAA gemacht hatte.

Wir müssen uns auch die Rollwege und die Bodenabfertigung ansehen, d. h. auch die Positionen.

Der Luftraum ist inzwischen nur teilweise untersucht und simuliert. Dazu sagt vielleicht Herr Gebauer noch etwas.

Bevor Sie von uns eine abschließende Positionierung der FAG erwarten können, gehen wir davon aus, dass diese wesentlichen Prüfkriterien im Einzelnen in genügender Tiefe abgearbeitet sein müssen. Wir müssen uns also, wie ich es gerade dargestellt habe, in der Kapazitätsbeurteilung die gesamte Prozesskette anschauen, nicht nur das Start-

und Landebahnsystem, sondern die übrigen Komponenten auch. Daran arbeiten wir heftig; aber das wird noch zwei bis drei Monate dauern, bis man dann etwas abschließend sagen kann.

In der ökologischen Bewertung haben wir gestern gelernt: Nach wie vor sind einige Fragen der Bewertung der Lärmsituation noch nicht so weit klar, dass man endgültige Zahlen nennen kann. Wir haben weiter, wie Herr Ewen gestern vorgetragen hat und auch Herr Dr. Beder schon spezifiziert hatte, die ökologische Bestandsaufnahme noch nicht abgeschlossen. Wir sind mitten in den Arbeiten mit den Hindernissen, die gestern auch bereits diskutiert wurden.

Was ganz wichtig ist, ist natürlich – das ist in der Mediation überhaupt nicht diskutiert worden –: Das Ganze muss auch wirtschaftlich sein; denn unsere Kunden nehmen das Produkt am Schluss nur, wenn sich dieses Produkt für sie auch rechnet. Da muss es auch noch umfangreiche Bewertungen geben, und die beziehen sich nicht nur auf den Komplex "Start- und Landebahn", sondern auf die Erweiterung des Gesamtsystems.

Wir haben dann noch etwas dazu zu sagen, was hier und heute schon diskutiert wurde, auch gestern angedeutet wurde: Wie lange hält das? Wie sieht es mit der Zukunftssicherheit dieser Variantendiskussion aus?

(Beifall bei Abgeordneten der CDU)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich bedanke mich bei Herrn Dipl.-Ing. Häfner und erteile jetzt Herrn Dr. Carl Oliva, Büro für Soziologische Grundlagenforschung und Entwicklungsplanung, zum gleichen Teilkomplex das Wort.

Herr **Dr. Carl Oliva:** Herr Präsident, sehr verehrte Damen und Herren! Ich möchte zum Thema der Belastbarkeit der Annahmen, die durch das FAA-Gutachten präsentiert worden sind, kurz sprechen. Dafür steht uns das Gutachten zur Verfügung.

Das erste Gutachten wurde uns 1999 im Rahmen des Mediationsverfahrens zur Verfügung gestellt. In der Zwischenzeit ist noch eine Ergänzung 3 geliefert worden.

Wer war an diesem Qualitätssicherungsprozess beteiligt? Es waren die DLR, Institut für Flugführung in Braunschweig, mit Herrn Dr. Reichmuth, dann die NAL aus Amsterdam mit Herrn Offerman, und unser Büro.

Ich möchte Sie ganz kurz informieren, was die Qualitätssicherung umfasste: Es wurde die Auswahl der Varianten diskutiert, die uns zur Verfügung gestellt wurden. Es wurde das Modell besprochen. Sie wissen, es gibt verschiedene mögliche Modelle, wie man Kapazität untersucht. Die Modellierung der Rahmenbedingungen wurde nachvollzogen. Bei der Modellierung der Rahmenbedingungen sind die verschiedenen Parameter untersucht worden. Zum Beispiel wurde eine Zeitverzögerung von vier Minuten festgelegt. Es wurden der Flottenmix diskutiert, die Abhängigkeiten usw.

Es wurden zwei Faktoren im Modell variiert: einerseits der Flottenmix und dann das Anflugleitsystem. Einmal hat man mit einem technisch verbesserten Modell analysiert, das heute noch nicht existiert; aber man hat simulative Annahmen getroffen. Andererseits hat man das aktuelle Verfahren gewählt.

Man hat auch die Sensitivität der Bahnpositionierung untersucht, und am Schluss wollte man auch eine Vorstellung haben: Wie groß ist die Fehlerbandbreite? Das ist quasi eine Prognose, die da gemacht wird: Wie groß ist die mögliche Streuung, die damit verbunden ist? – Das war in etwa der Katalog, den wir untersucht haben.

Sie wissen, die eigentliche Problemstellung war die Frage: In welcher Variante können die vorgegebenen Werte von 120 Flugbewegungen pro Stunde, und zwar jetzt nur Pistenkapazität gemeint, bewältigt werden? Das war die ursprüngliche Fragestellung. Resümierend kann man sagen, wenn wir die Plausibilität der Annahmen geprüft haben, dass eine der Konsequenzen für die Qualitätssicherung sicher die ist: Einerseits ist die Vergleichbarkeit zwischen den einzelnen Varianten gegeben, d. h., sie sind vergleichbar. Wenn wir also eine Auslegeordnung verschiedener Varianten haben, können wir sie in eine gewisse Reihenordnung bringen. Ich denke, auch die Entscheidbarkeit, ob eine Variante geeignet ist, 120 Bewegungen zu vollziehen, ist gegeben.

Das heißt für mich auch: Man kann jetzt nochmals über verschiedene mögliche Modelle diskutieren. Auf jeden Fall lässt sich dieses Modell dazu benutzen, um solche Entscheidungen zu fällen. Das, denke ich, ist eine wichtige Konsequenz.

Daraus kann man verschiedene weitere Ergebnisse ableiten: Die Qualitätssicherung stützt die Aussage der FAA-Studie bezüglich der Reihenfolge der Varianten und der gegebenen Abschätzung des jeweiligen Potenzials. Man kann also aufgrund der Angaben der FAA entscheiden, ob eine Variante geeignet ist, die 120 Bewegungen zu erreichen oder nicht.

Man kann auch sagen, dass die ausgewählten Varianten in der Studie einen weiten Bereich von möglichen Bahnkonfigurationen abdecken. Es sind wirklich die verschiedensten denkbaren Varianten analysiert worden.

Das verwendete Verfahren: Es wurde das RDSiM verwendet, das Runway Delay Simulation Model mit abschließender Kapazitätsberechnung. Das ist

bei der FAA allgemein üblich, und es ist ganz sicher der gestellten Frage angemessen.

Die in die Studie eingegangenen Parameter zur Modellierung des Flughafensystems sind bezüglich der Verkehrszusammensetzung und -staffelung nachvollziehbar. Man kann höchstens sagen, dass hinsichtlich der Anflugsgeschwindigkeiten diskutiert werden kann, ob man die 160 Knoten verwenden soll oder, wie zum Teil in die Diskussion eingebracht, mit 140 Knoten anfliegen soll im Simulationsmodell. Aber das sind Feinheiten, die für die Entscheidungsgrundlagen, die uns vorgelegt worden sind, nicht entscheidend sind.

Wir haben aus der Qualitätssicherung Empfehlungen abgeleitet. Wir sind aufgrund des vorgelegten Materials zu der Einsicht gelangt, dass die Varianten 9 a, 9 b, 11, 11 a, 12 und 14 detaillierter untersucht werden sollten. Wir haben uns einfach aufgrund der Kapazitätswerte für diese Empfehlung entschieden. Wir haben dann gesagt, dass man, um Genaueres erfahren zu können, den umgebenden Luftraum untersuchen soll, den Rollverkehr, die Bodeninfrastruktur usw.

Sehr wichtig ist aber, dass man Kriterien verwendet – das war auch eine Empfehlung –, die aus den Bereichen Sicherheit, Umweltkapazitäten, aber auch Kosten/Nutzen stammen. Man sollte die einzelnen Varianten, die empfohlen worden sind – Stand vom letzten August –, mit einer Simulation weiter untersuchen.

Das sind knapp zusammengefasst, ohne auf die technischen Details einzugehen, die Erkenntnisse aus der Qualitätssicherung. Wesentlich ist, dass die Werte oder die Varianten, die man jetzt herausgearbeitet hat und die man weiterverfolgen soll, tiefer untersucht werden müssen. Hier haben wir einfach die so genannte Deckelkapazität untersucht; das ist ein möglicher Wert, aber um den herum gibt es, wie mein Vorredner auch angekündigt hat, eine ganze Verkettung von Zusammenhängen, die erst untersucht werden müssen. Erst dann kann man entscheiden. – Besten Dank.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Dr. Oliva.

Wir begeben uns jetzt in den Teilkomplex Optimierung der drei Varianten, also: Flugrouten, Bahnlage, Lärm etc.

Das erste Statement dazu kommt von Herrn Peter Gebauer, Deutsche Flugsicherung, Leiter des Betriebs Frankfurt. Davon gibt es auch eine schriftliche Stellungnahme, an die anzuknüpfen ist.

Herr **Peter Gebauer:** Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten! Der Auftrag zur Lärmoptimierung der zielführenden Varianten – dieser drei Varianten, die Herr Häfner seitens der FAG eben erläutert hat –, nämlich der Varianten 9 a, 9 b und 13, sprich der beiden Nordbahn-Varianten und der Südbahn-Variante, erfolgte gegenüber der DFS durch die Mediationsgruppe, und zwar am Ende des Mediationsverfahrens, und wurde durch den Ministerpräsidenten des Landes Hessen bestätigt.

Während im Rahmen der Mediation – und das ist sehr wichtig für das Verständnis – die DFS den Auftrag hatte, zur Kapazitätssicherstellung möglichst unabhängige Verfahren zu entwickeln, wie ich gestern schon darstellen konnte, nämlich die Frage zu beantworten, ob die von der FAA ermittelten Bahnwerte luftseitig überhaupt umsetzbar sind, wurde beim Optimierungsvorgang schwerpunktmäßig nach Lärmgesichtspunkten gearbeitet.

Die DFS hat hierbei ein System von An- und Abflugstrecken erarbeitet, welches Grundlage für die Ihnen vorliegenden und im Rahmen dieses Tagesordnungspunktes noch zu erläuternden Berechnungen waren. Diese optimierten Varianten werden ich Ihnen nun noch einmal mittels Folien erläutern.

(Anlage 14)

Bei der FAA-Variante 9a, sprich die so genannte Schwanheimer Variante, und der FAA-Variante 9 b kommen wir im Bereich des Luftraums zu nahezu identischen Optimierungsmaßnahmen. Wir haben hier im vorliegenden Flugwegführungssystem Folgendes gemacht: Wir haben einen Teil der Abflüge nach Norden, die in der Ursprungsvariante wegen Unabhängigkeit erst einmal geradeaus geführt werden, wieder auf die alten, heute schon bekannten Nordabflugstrecken verlegt, und zwar eine Größenordnung von insgesamt 8 % aller Abflüge, und haben, da ja insgesamt 34 % aller Abflüge nach Norden gehen, 26 % dieser 34 % auf eine Abflugstrecke gelegt, die nach dem Start erst einmal nach links weggeht.

Durch diese Flugführung wird ein Überfliegen von Raunheim und Rüsselsheim vermieden. Das heißt, wir führen mit diesen Strecken die Abflüge nach Norden links und rechts, also südlich bzw. nördlich an Raunheim und Rüsselsheim vorbei.

Gleichzeitig gehen vom Parallelbahnsystem 10 % aller Abflüge in südliche, westliche und südöstliche Richtung. Die Startbahn West wird insgesamt noch zu einem Prozentsatz von 56 % aller Abflüge genutzt.

In dieser Variante landen die Luftfahrzeuge einmal auf einer der beiden neuen Bahnen, sprich entweder auf der Kelsterbacher oder der Schwanheimer Vari-

ante, und als zweite Landebahn wird dort die heutige südliche Parallelbahn genutzt.

Im Bereich Landerichtung Ost, Landerichtung 07, sind die Optimierungsvarianten leicht unterschiedlich. In der Variante 9 a landen wir auf der neuen Bahn und landen gleichzeitig auf der heutigen südlichen Parallele. Wir haben dort zur Optimierung die kurzen Abflugstrecken nach Norden wieder eingeführt.

(Anlage 15)

Ansonsten werden die Abflüge bei Startrichtung 07 und der Variante 9 a wie in der Ursprungsvariante geradeaus geführt, und zwar zu einem Punkt 11 Nautische Meilen östlich des Flughafens, und werden dann nach links und rechts weggedreht. Die Nutzung dieser kurzen Abflugstrecke nach Norden ist im Optimierungsverfahren deutlich geringer vorgesehen als heute, nämlich mit 3 %.

(Anlage 16)

In der Kelsterbacher Variante wurde – einfach aufgrund der größeren Entfernung zu den Abflügen nach Norden – der Anteil auf der kurzen Nordabflugstrecke gegenüber der Variante 9 a um weitere 5 %, d. h. auf 8 % insgesamt, erhöht. Die Geradeaus-Streckenführung nach dem Start ist auch nicht so lang wie bei dem anderen Modell mit 11 Meilen, sondern geht nur bis zum heutigen Funkfeuer FR, welches sich in einer Entfernung von ca. 4 Nautischen Meilen zum Flughafen in Richtung Osten befindet. 56 % fliegen selbstverständlich auch in dieser Variante von der Startbahn West.

(Anlage 17)

In der von uns benannten Variante 13-2 – das ist die von Herrn Häfner beschriebene Variante einer Südbahn ohne Nutzung der Startbahn West – haben wir von der Widmung her vorgesehen, auf der südlichen Parallelbahn des heutigen Bahnsystems zu landen und gleichzeitig wegen der erforderlichen Unabhängigkeit bei Landungen untereinander die neue Südbahn zu nutzen.

Die Abflugstrecken, die Sie hier dargestellt sehen, beinhalten ähnliche Maßnahmen wie bei den beiden Nordvarianten – mit dem Unterschied, dass wir hier planen, alle Nordabflüge, nämlich in einer Größenordnung von 34 % aller Abflüge, auf den heute schon vereinbarten, mit der Lärmkommission in Übereinstimmung festgelegten Abflugstrecken zu führen.

Einen Teil der Westabflugströme auch vom heutigen Parallelbahnsystem abzuwickeln, ist ganz einfach deshalb notwendig, weil in diesem Modell die Startbahn West nicht mehr vorhanden ist. Ansonsten ist vorgesehen, die neue Südbahn für Abflüge nach Süden, nach Südosten und in den Westen hinein zu nutzen.

(Anlage 18)

Bei dieser Variante sind im Bereich Ostverkehr, sprich bei Startrichtung 07, beide kurzen Abflugstrecken, wie wir sie benennen – kurz nach dem Start nach Norden weg und nach Süden weg – wieder implementiert worden: nach Norden weg in einer Größenordnung von 11 %, nach Süden weg abhängig vom Leistungsvermögen der Luftfahrzeuge, weil durch das direkte kurze Wegdrehen nach rechts möglicherweise eine Beeinträchtigung der Nutzbarkeit des Flughafens Egelsbach erfolgen kann. Deshalb ist es notwendig, dass die Luftfahrzeuge, die für eine solche Abflugstrecke freigegeben werden, in bestimmter Weise steigen können, um frühzeitig einen Wert zu erreichen, der oberhalb der Grenze der Kontrollzone des Flughafens Egelsbach ist.

(Anlage 19)

Die Variante 13-3 hat uns als Flugsicherung, was die luftseitige Kapazität angeht, sehr viel Arbeit gemacht und ist nach unserer Meinung auch die mit Abstand komplexeste Variante, insbesondere dann, wenn alle vier Bahnen gleichzeitig genutzt werden sollen. Sie zeigt im Optimierungsplan ähnlich wie die reine Südbahn-Variante: 34 %, nämlich alle Abflüge – wie heute – nach Norden, gehen über die heute gewohnten Abflugstrecken, 17 % wiederum nach Westen, und zwar aufgeteilt auf eine der beiden heutigen Parallelbahnen und die zukünftige Südbahn, und 18 % aller Abflüge von der Startbahn West – ein höherer Prozentsatz wäre wegen der immens hohen Abhängigkeiten ohnehin nicht möglich – sowie 31 % in Richtung Südost auch von der neuen Bahn.

(Anlage 20)

In Startrichtung 07: Für Landungen nutzen wir in der Variante 13-3 die heute südliche Parallelbahn und die dann neue Südbahn. Nach Osten haben wir auf den kurzen Abflugstrecken, die wir auch hier wieder eingeführt haben, eine Gesamtverkehrsmenge von 11 % in Richtung Norden untergebracht. 23 %, nämlich der Restverkehr nach Norden, gehen etwas länger geradeaus, bevor sie dann nach Norden wegfliegen. Wir haben auch in dieser Variante die so genannte HP-Route, d. h. die High-Performance-Route, hinterlegt mit 12 %. Das heißt, diese Route wird nur von Flugzeugen fliegbar sein, die ein entsprechendes Steigverhalten haben.

Fazit: Auffassung der Flugsicherung – und hier ist wichtig festzuhalten, dass wir eine luftseitige und nicht eine bodenseitige Betrachtung machen – ist, dass grundsätzlich alle optimierten Modelle unserer Meinung nach die Abhängigkeiten gegenüber den Ursprungsvarianten, die nicht lärmoptimiert waren,

teilweise deutlich erhöhen. In welchem Umfang dies geschieht, müssen wir intensiv untersuchen. Wir gehen heute davon aus, dass der Umfang der Abhängigkeit sehr unterschiedlich ist. Es gibt erste Gutachten, die aussagen, dass insbesondere bei einer Nordvariante nach Optimierung auch der angestrebte Kapazitätswert erreichbar ist. Das wird gerade von uns untersucht. Für alle anderen Varianten liegen noch keine Ergebnisse vor. Das heißt, wir müssen noch intensiv untersuchen: Können mit diesen optimierten Varianten luftseitig tatsächlich die Kapazitäten erreicht werden, die vorgegeben wurden?

Detailliertere Ausführungen zu diesem Sachverhalt finden Sie, wie vom Herrn Präsidenten schon gesagt, in den Unterlagen. Dort sind auch Karten vorhanden, die die Flugverläufe auf einer topographischen Karte zeigen, sodass Sie sehen können, wie der Flugverlauf in Bezug auf die Ortschaften ist. Eine solche Karte kann man leider nicht mittels Folie hier zeigen. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich bedanke mich bei Ihnen, Herr Gebauer, und erteile jetzt Herrn Kurt Müller, der für das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie spricht, gleichfalls auf der Grundlage einer bereits vorliegenden Stellungnahme, das Wort.

Herr **Kurt Müller:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wie ich schon am Freitag vor der Mediationsrunde vorgetragen habe, möchte ich Ihnen die Ergebnisse der Lärmberechnungen hier noch einmal vorstellen. Die Berechnungen sind durchgeführt worden, um einen Vergleich der Bahnvarianten vornehmen zu können. Mit diesen von mir errechneten Isophonen hat das Institut für Infrastruktur & Umwelt – Herr Prof. Böhm wird die Ergebnisse nachher darstellen – die Anzahl der in den einzelnen Isophonen wohnenden und arbeitenden Menschen ermittelt. Ich stelle Ihnen hier nur die Isophonen vor, wie sie auch in dem Mediationsbericht nach dem LAI-Verfahren ermittelt worden sind und wie sie auch Grundlage für die Definition des Vorsorge-, Schwellen- und Alarmwertes sind.

Ich stelle Ihnen hier allerdings nicht die 62- und 65-dB(A)-Isophonen vor, weil die Definition des Schwellenwertes erst zum Ende des Mediationsverfahrens bekannt wurde und wir vorher schon eine andere Reihung vorgenommen haben: Wir haben die 67-, 62- und 60-dB(A)-Isophonen ermittelt, die auch von Herrn Prof. Böhm ausgewertet worden sind.

Vielleicht zuerst einmal, was Herr Gebauer schon beschrieben hat: die Führung der Flugrouten, aber jetzt hinterlegt mit der Siedlungsstruktur.

(Anlage 21)

Dies ist die Variante 9 a, die Variante mit der Nordbahn im Schwanheimer Wald. Sie sehen hier die von Herrn Gebauer vorhin beschriebene Abflugroute in Richtung Norden, die im Wesentlichen die heutige Abflugroute beibehält, und die neu geschaffene Flugroute Richtung Norden, die über den Bereich Raunheim/Königstädten führt. Bei Betrieb 07, Abflüge in Richtung Norden, hat sich nur die lange Abflugroute, die heute im Bereich Bergen-Enkheim in Richtung Norden geht, nach Osten herausgeschoben.

(Anlage 22)

Die Variante 9 b, also die Nordbahn im Kelsterbacher Wald, hat in dem Bereich die gleichen Abflugrouten wie heute und wie die nach Norden geführte Route, die ich vorhin schon beschrieben habe.

(Anlage 23)

Dann zur Variante: Südbahn ohne 18 West. In diesen Bereichen sind die Abflugrouten auch geblieben. Hier sehen Sie die Abflugroute der Flugzeuge von der Südbahn, die vor Königstädten/Nauheim noch in Richtung Süden herumfliegen.

(Anlage 24)

Ähnlich ist es auch bei der Variante Südbahn mit 18 West. Zusätzlich zu den Abflügen der 18 West werden die Abflüge von der Südbahn im Bereich Königstädten vorbeigeführt.

Nun zu den Ergebnissen der einzelnen Varianten, wie sie nachher von Prof. Böhm in Form der Zahl der in den einzelnen Isophonen lebenden und arbeitenden Menschen dargestellt werden.

(Anlage 25)

Hier sind die 67-, 62- und 60-dB(A)-Isophonen. Zunächst zu Variante 9 a im Schwanheimer Wald: Sie sehen, die Lage der Bahn bekommt hier diese Ausbuchtung gegenüber der Isophone, die bedingt ist durch die Anflüge auf das heutige Bahnsystem.

(Anlage 26)

Bei der anderen Nordbahn-Variante – 9 b, im Kelsterbacher Wald – ist es natürlich umgekehrt: Die Ausbuchtung ist in dem Bereich in Richtung Mainz. Hier ist noch die Keule, die nach Norden führt, zu beachten. Das ist die Abflugroute Bergen-Enkheim, die bei dieser Variante beibehalten ist, während ja bei der Variante 9 a weiter nach Osten heraus geflogen wird, bevor nach Norden abgedreht wird.

(Anlage 27)

Kommen wir jetzt zu der Südbahn-Variante 13 ohne 18 West. Sie sehen: Hier wirkt sich sehr stark die Abflugroute in Richtung Süden aus, und hier werden natürlich gegenüber dem heutigen Zustand die Isophonen weiter in Richtung Nauheim/ Königstädten getragen.

(Anlage 28)

Die entsprechende Variante Südbahn mit 18 West sieht vergleichsweise ähnlich aus. Auf den ersten Blick sind keine großen Unterschiede zu erkennen. In der zusammenfassenden Darstellung werden Sie sehen, dass im Südbereich schon einige Unterschiede vorhanden sind.

(Anlage 29)

Ich habe Ihnen einmal in einer Folie nicht alle vier Varianten dargestellt – das wäre in einer Folie zu unübersichtlich gewesen –; sondern ich habe Ihnen hier für die 60-dB(A)-Isophone den Istzustand, die Variante 9 b, Kelsterbacher Wald, und die Variante 9 a, Schwanheimer Wald, dargestellt. Sie sehen hier ganz deutlich die Unterschiede: Beim Kelsterbacher Wald ist hier die Zunahme, beim Schwanheimer Wald dort die Zunahme. Gegenüber den ursprünglichen Isophonen gibt es eine Ausweitung in Richtung Westen; das ist die Abflugroute, die vom Parallelbahnsystem hier herausgeführt und dann nach Norden geführt wird. Herr Gebauer hat Ihnen vorhin schon die Belastungszahlen auf dieser Variante dargelegt.

(Anlage 30)

Jetzt zu den Südbahn-Varianten mit und ohne 18 West im Vergleich zu heute. Sie sehen ganz deutliche Zunahmen im südlichen Bereich, im Bereich Dreieich, Zeppelinheim und im Süden von Neu-Isenburg. Im Bereich Darmstadt sieht man, dass die Abflugroute oder die Keule, die heute über Darmstadt geht, nach Süden verschoben ist.

Herr Prof. Kastka hatte gestern auch eine Bewertung des so genannten NAT 70 dargestellt. Ich möchte Ihnen hier auch eine solche Auswertung, allerdings in Tabellenform, darstellen.

(Anlage 31)

Ich habe einzelne Punkte für diese Berechnung herausgesucht, die ich natürlich nicht so gelegt habe, um extreme Werte zu bekommen, sondern so in die Ortschaften gelegt habe, um damit zu versuchen, möglichst das Zentrum der Bebauung zu treffen. Sie sehen in dieser Darstellung die Lage der einzelnen Punkte.

(Anlagen 32 und 33)

Hier die tabellarische Zusammenstellung der NAT 70-Werte. Außerdem sind noch die Gauß-Krüger-Koordinaten angegeben, um diesen Rechenpunkt genau auf entsprechenden Karten positionieren zu können. Die erste Ortschaft – Hofheim-Wallau – ist noch aus dem Mediationsverfahren übrig geblieben, als wir auch noch über eine Variante Erbenheim diskutiert haben.

Fangen wir bei Kelsterbach an: Die größte Belastung bekommt Kelsterbach bei der Variante 9 a; das ist die Variante im Schwanheimer Wald. Dort haben wir ganz beachtliche NAT-Werte über 300 bei Ostbetrieb. Bei Sachsenhausen, dem südlichen Stadtteil von Frankfurt, ist es natürlich umgekehrt: Da bringt die Variante 9 a eine höhere Belastung. Für den Punkt in Offenbach, den ich untersucht habe, sind keine großen Unterschiede bei diesen Varianten zu finden.

Für Dreieich-Sprendlingen ist natürlich klar, dass die beiden Süd-Varianten die höchsten NAT-Werte ergeben. In Neu-Isenburg ist es ebenso, in Zeppelinheim sogar mit 281 bei Ostbetrieb.

Mörfelden-Walldorf bekommt natürlich die höchsten Belastungswerte durch die beiden Südbahnen, gerade dadurch, dass bei der Optimierung die Südbahn näher an Walldorf herangerückt worden ist. Im Bereich Mörfelden gibt es keine großen Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten. Das Gleiche gilt für Königstädten. In Rüsselsheim-Haßloch sind es zwangsläufig wieder die beiden Süd-Varianten, die dort die höchste Belastung bringen.

Flörsheim bekommt bei der Variante 9 b die höchsten NAT-Werte. In Raunheim haben wir bei Westwind gegenüber dem heutigen Zustand eine leichte Abnahme bei den Varianten 9 a und 9 b, bei den Varianten 13 und 13 plus 18 West allerdings eine Zunahme. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Auch an Sie vielen Dank, Herr Müller. – Jetzt ist wiederum Herr Dr. Oliva gefordert.

Herr **Dr. Carl Oliva:** Sehr verehrte Damen und Herren! Ich komme nochmals auf einen Punkt des FAA-Gutachtens zurück. Es gibt in der Zwischenzeit einen Anhang 3. Das heißt, es sind neue Berechnungen angestellt worden. Sie sind eigentlich aus der Logik des Mediationsverfahrens entstanden, weil die Empfehlung geheißen hatte, man solle bestimmte Varianten neu und vertieft untersuchen.

Kurz: Wie ist das entstanden? Ursprünglich wurden von der Qualitätssicherung des FAA-Gutachtens, wie vorhin schon erwähnt, die Varianten 9 a, 9 b, 11, 12 und 14 empfohlen. In der anschließenden Diskussion in der Mediation hatte man auch die Variante 14, die Atlanta-Variante, genauer be-

trachtet und ist zu dem Schluss gekommen, obwohl eine sehr hohe Pistenkapazität vorhanden ist, dass sie zu den höchsten Belastungen für Mensch und Ökosystem führen dürfte.

Trotzdem haben die Mediatoren in der Gesamtschau aller Wirkungsfaktoren die Vermutung geäußert, dass die Optimierungsmöglichkeiten beim Einbezug einer Südbahn am größten ausfallen würde. In der Folge hat dann die Flughafen AG den Auftrag an die FAA erteilt, nochmals eine Modifikation der Südbahn-Varianten zu untersuchen. Der Resultate liegen nun vor. Ich habe sie mit Herrn Offerman von der NLR abgesprochen und spreche auch in seinem Namen; er wird sich aber an der Diskussion nachher ebenfalls beteiligen.

Was kann man jetzt herauslesen, wenn wir das mit den anderen vorliegenden Berichten vergleichen? Genau genommen ändert sich nichts an den grundlegenden Aussagen, weil die neue Variante in derselben Logik wie die anderen untersucht worden ist. Modellimmanent hat sich also nichts geändert.

Erneut kann allgemein festgehalten werden, dass unter den verschiedenen Einflussfaktoren, welche die Pistenkapazität verursachen, vor allem einer vorherrscht, der nachhaltig die Kapazität beeinflusst. Das ist wiederum die Separation zwischen einander nachfolgenden Flugzeugen. Es kommt also auf die Mischung an: Sind es Großraumflugzeuge, die aufeinander folgen, oder ist es eine Mischung von großen und kleinen Flugzeugen, bzw. sind es nur kleine Flugzeuge, die aufeinander folgen? Je nachdem muss die Separation größer oder kleiner sein. Das ist auch der entscheidende Faktor, aus dem dann die Kapazitäten resultieren.

Die nun vorgelegte Variante 3 – neu – ist unter den gleichen Rahmenbedingungen wie die früheren untersucht worden. Es sind im Prinzip zwei Parameter verändert worden: die Lage der Piste und die Verteilung der Flugzeugkategorien auf die einzelnen Pisten. Also, die Pistenbenutzungsstrategie wurde verändert.

Die Lage der zusätzlichen Piste im Süden hat natürlich keinen Einfluss auf die Pistenkapazität. Sie ist in dem Sinne für die Kapazitätsfrage kein entscheidender Faktor, wohl aber für die Frage anderer Auswirkungen des Verkehrs. Ich denke z. B. an die Lärmbelastung, die von der Lage der Piste abhängt.

Die stündlichen Kapazitätswerte unterscheiden sich wie folgt: Bei der Variante 3 hatte man 112 im aktuellen Mix gegenüber 99 im zukünftigen Mix. Jetzt hat man mit dieser veränderten Pistenbenutzungsstrategie 121 Bewegungen pro Stunde. Dieser Unterschied lässt sich vermutlich auf die veränderte Verteilung der Flugzeugtypen zurückführen, denn auf Piste 18 werden insgesamt 18 % der Starts vollzogen.

Man kann sagen: Im Prinzip ist das vergleichbar kompatibel mit dem schon Gesagten, was wir in den Kapazitätsgutachten festgestellt haben, und zwar bei einer Gruppenbewertung. Eine ganz genaue, detaillierte Auswertung steht noch aus. Herr Reichmuth wird Sie nachher noch darüber informieren.

Wesentlich ist festzuhalten, dass die Variante 3 – neu – die 120 Bewegungen pro Stunde im aktuellen Flottenmix erreicht, aber nicht im zukünftigen. – Besten Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich bedanke mich gleichfalls und greife auf, was Sie sagten, Herr Dr. Oliva, dass Herr Offerman, der nun für ein Statement vorgesehen war, sich nicht in Form eines Statements äußern möchte, aber bereit ist, an der Diskussion mitzuwirken.

Das würde bedeuten, das der Nächste, der ein Statement abgibt, Herr Dr. Johannes Reichmuth, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., ist, auch basierend auf einer schriftlichen Äußerung.

Herr **Dr. Johannes Reichmuth:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Viele der aufgeworfenen Fragen zu den Kapazitätspotenzialen erfordern detaillierte Untersuchungen, die noch nicht durchgeführt wurden oder noch nicht abgeschlossen sind. Damit kann ich heute auch noch keine über den Abschlussbericht zur Qualitätsbeurteilung des FAA-Gutachtens hinausgehende Aussagen machen. Die Aussagen, die ich mache, geben meine subjektive Einschätzung wieder. Sie sind nicht durch zusätzliche Berechnungen verifiziert und haben deshalb nur eine begrenzte Belastbarkeit.

In Reaktion auf die Empfehlungen der Mediation wurde das DLR Institut für Flugführung von der Flughafen AG Frankfurt beauftragt, detaillierte Kapazitätsuntersuchungen zu den von der Mediationsgruppe empfohlenen Ausbauvarianten durchzuführen. Die Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen und werden in meiner Abteilung – Verkehrssystemtechnik – durchgeführt.

Lassen Sie mich auf die Frage im Bereich der Optimierung eingehen, welche Kapazitätspotenziale es im bestehenden und im künftigen Bahnsystem gibt. Dazu ist es vielleicht hilfreich, dass ich noch einmal auf Kapazitätsdefinitionen eingehe.

Die Kapazität eines Flughafens ist eine Untermenge der Gesamtkapazität des Luftverkehrssystems. Sie bezeichnet allgemein die Verkehrsmenge, die unter akzeptierten Qualitätskriterien über einen definierten Zeitraum bedient werden kann. Die Bahnkapazität wird gewöhnlich in Luftfahrzeugen pro Zeiteinheit angegeben, weil die funktionalen Abläufe der Bahnoperationen auf der Verkehrseinheit Luftfahrzeuge basieren.

Für die Bewegungen pro Stunde werden zwei Definitionen verwendet, die tunlichst nicht zu verwechseln sind: einmal die "Sättigungskapazität", die die Anzahl der Landungen, Starts oder Gesamtbewegungen ohne Berücksichtigung von eventuellen Verspätungen auf einem Flughafen in einem bestimmten Zeitraum beinhaltet.

(Anlage 34)

Auf der dargestellten Kurve kann man sie erreichen, indem man den Verkehrsfluss – Flow – so weit steigert, bis man in die Verstopfung des Systems hineinkommt. Das sieht man daran, dass das Verspätungsniveau ansteigt. Die Punkte, die Sie hier eingezeichnet sehen, kann man entweder aus Simulationen oder aus Messungen am realen System gewinnen.

Als praktische Kapazität dagegen bezeichnet man den Verkehrsfluss, der bei einer akzeptablen durchschnittlichen Verspätung erreicht wird. Diese liegt unter der Sättigungskapazität. Wir haben hier zwei eingezeichnet, nämlich für acht Minuten und für vier Minuten.

Diese beiden Kapazitätsbegriffe darf man nicht mit der für die Vorausplanung des Verkehrsablaufs am Flughafen verwendeten Kapazitätsangabe verwechseln, nämlich dem Koordinationseckwert. Die Koordinationseckwerte sind in diesem Sinne durchschnittliche Kapazitäten des Flughafens für Spitzenverkehrsstunden. Sie sind keine Sättigungskapazitäten, sondern eher praktischen Kapazitäten vergleichbar, wobei – und das ist jetzt wichtig – der Wert der akzeptierten durchschnittlichen Verspätung meist nicht als Zahl angegeben wird oder angegeben werden kann, sondern im Rahmen eines Einigungsprozesses der beteiligten Flugsicherung, Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften als voraussichtlich akzeptabel eingestuft wird.

(Anlage 35)

Welche Faktoren determinieren nun so einen Kurvenverlauf? Ich habe einmal zwei Kurven eingetragen: eine, die einer niedrigen Kapazität entspricht – als “heutige” Kapazität bezeichnet –, und eine, die einer zukünftigen, erhöhten Kapazität entspricht. Man sieht, dass man den Kapazitätsgewinn auf dieser Kurve benutzen kann, indem bei gleichem Verspätungsniveau der Verkehrsfluss erhöht wird oder indem das Verspätungsniveau gesenkt wird, oder man erhält einen Wert dazwischen.

Das Kapazitätspotenzial des Bahnsystems ist unter der Voraussetzung, dass es im Luftraum, auf dem Rollbahnsystem, auf dem Vorfeld sowie an den Abstellpositionen zu keinen Behinderungen kommt – eine wesentliche Einschränkung in den bisher vorliegenden Informationen –, von den benötigten räumlichen oder zeitlichen Staffelungen zwischen anfliegenden und abfliegenden Luftfahrzeugen untereinander sowie zwischen an- und abfliegenden Luftfahrzeugen abhängig.

Es gibt im Prinzip zwei Sorten von Staffelungen. Die eine Staffelung dient der Kollisionsvermeidung und ist hauptsächlich von der Genauigkeit der Information über die Position und der Möglichkeit, noch korrigierend einzugreifen, abhängig. Das entspricht zwei bis drei nautischen Meilen in diesem Bereich; sie werden als Radarmindeststaffelung bezeichnet und sind im Prinzip vom Flugzeugtyp unabhängig.

Die weitere Kategorie ist die Wirbelschleppenstaffelung, wobei es drei Klassen von Flugzeugen gibt: heavy, medium und light, die vier, fünf oder sechs Meilen voneinander Abstand halten müssen, wenn zwei Heavy-Flugzeuge hintereinander fliegen oder wenn sich eine leichtere Gewichtsklasse hinter einer schwereren Gewichtsklasse befindet. Das ist auch der Grund, weshalb die Bahnkapazität pro Stunde abhängig ist von dem jeweiligen Verkehrsmix an Gewichtsklassen. Dieser schwankt im Laufe des Tages je nach Verkehrsangebot, und er schwankt natürlich auch im Laufe des Jahres.

Vielleicht ist es an der Stelle hilfreich, auf eine Frage zur Entwicklung des Verkehrsmixes einzugehen: Wie begründet ist der von der FAG gesetzte Kapazitätswert, und wie haltbar ist der von der FAG angenommene künftige Flugzeugmix? Welche Qualitätskontrolle gibt es zu diesen Aussagen? – Ich zitiere jetzt einmal aus dem technischen Anhang des Abschlussberichtes zur Qualitätsbeurteilung:

> Die Simulationen wurden mit zwei Verkehrszusammensetzungen durchgeführt. Zum einen wurde die Zusammensetzung von 1998 mit einem Heavy-Anteil von 26 % als Present Mix verwendet und zum anderen eine mögliche zukünftige Entwicklung im Future Mix ... berücksichtigt.

Der Future Mix hat einen erhöhten Heavy-Anteil. Wie man an der Historie sieht: Zwischen diesen beiden Werten schwankt die Entwicklung, und sie schwankt auch im Laufe des Tages und im Laufe des Jahres. Es ist also fatal, sich nur auf eine einzige Zahl zu konzentrieren und zu sagen: 120, das ist es. – Man sollte das etwas differenzierter sehen. Es gibt eine Streubreite, die man da beachten muss. Verkehrsmix und Verspätungsniveau sind dort die entscheidenden Kriterien.

Welche möglichen Verbesserungsmaßnahmen gibt es? – Im Prinzip gibt es drei Sorten von Verbesserungsmaßnahmen. Die einen zielen auf die Reduzierung der Radarstaffelung. Das kann man durch die Einführung von Radarsystemen höherer Genauigkeit, z. B. durch einen Precision Runway Monitor, erreichen. Die andere Kategorie ist die Reduzierung der Anwendung erweiterter Wirbel-

schleppenstaffelung durch Einführung von Wirbelschleppenvermeidungssystemen, z. B. durch das HALS/DTOP-System, das sich jetzt in der Einführung befindet, oder durch ein Wirbelschleppenwarnsystem, was bei der DFS entwickelt wird.

Um die vorhandene Kapazität optimal zu nutzen, empfiehlt es sich, den Gesamtprozess zu optimieren. Das kann man machen, indem man den Menschen, die diesen Prozess optimieren, Unterstützung gibt, nämlich durch Unterstützungssysteme für Fluglotsen oder Piloten. Hier sind als Beispiele zu nennen: 4D-Planer für eine zeitlich genaue Anflugplanung am Boden, ein 4D-FMS, ein Bordcomputer, mit dem man zeitgenaue Anflüge vornehmen kann, verbunden mit einem Bord-Boden-Datalink, oder auch eine Hilfe für Piloten, auch unter Schlechtwetterbedingungen eine bessere Außensicht zu bekommen.

Alle diese Unterstützungssysteme werden bei steigendem Verkehr in Zukunft vernetzt werden müssen, sodass eine Optimierung der Gesamtbahnnutzung, der Bahnzuordnung und Nutzungsreihenfolge durch die vernetzten Unterstützungssysteme erfolgen muss.

Man muss dazu sagen, dass diese Systeme für Instrumentenflugbedingungen ausgelegt sind. Sie versuchen also auch, unter Kategorie-1-Bedingungen wirksam zu werden. Das bedeutet, dass in einer Situation, wo schönes Wetter ist und der Pilot seine Umgebung beobachten kann, andere Staffelungen eingestellt werden können als bei schlechten Wetterbedingungen. Deshalb ist das Verbesserungspotenzial dieser Maßnahmen, die hier aufgeführt sind, in Konkurrenz zu dem heutigen, schon durch enge Koordination zwischen Flugsicherung und Piloten möglichen Verfahren zu sehen.

Es ist trotzdem vorzuziehen, bei der Planung auf Instrumentenflugbedingungen zu setzen, weil dort die verlässlicheren Werte unter allen Wetterbedingungen erreicht werden können. Es nützt Ihnen ja nichts, wenn Sie ein System haben, das unter schönem Wetter erlaubt, in diesem Bereich zu arbeiten, und bei einem Landebahnrichtungswechsel plötzlich über die Sättigungskapazität hinausgeht. Das erzeugt dann sehr hohe Delays. Deshalb ist bei der Planung tunlichst immer zu versuchen, für die Spitzenwerte in diesem Bereich zu bleiben.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Reichmuth. – Der Nächste, der hier spricht, ist Herr Johann Bruinier, Fluglärmschutzbeauftragter der Hessischen Landesregierung.

Herr **Johann Bruinier:** Sehr geehrter Herr Präsident, sehr verehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr verehrtes Publikum! Ich danke für die Möglichkeit, die Dinge aus Sicht der Fluglärmkommission hier vortragen zu können. Ich beziehe mich außerdem auf meine nunmehr siebenjährige Erfahrung als Sitzungsteilnehmer der Fluglärmkommission und auf den Umgang mit Tausenden von Beschwerdeführern und Fragestellern aus dem Flughafenumfeld.

Unabhängig von der Variantendiskussion gibt es für die Kommission zur Abwehr des Fluglärms die im Folgenden darzustellenden Schwerpunkte, die mit steigenden Bewegungszahlen und einem etwaigen Ausbau an Bedeutung gewinnen werden:

Erstens: Abflugstrecken. Die Konstruktion von Abflugstrecken obliegt gemäß § 27 c Luftverkehrsgesetz der Deutschen Flugsicherung GmbH unter beratender Einbeziehung der Kommission. Das Konzept ist dabei: sicher, praktisch fliegbar und lärmmindernd, also möglichst zwischen Kommunen hindurch und nicht über dieselben hinweg.

Die derzeitige Konstruktion dieser Abflugstrecken basiert auf konventionell navigierendem Fluggerät, Flugzeugen also, die auf Bodennavigationshilfen angewiesen sind. Eine Abflugstrecke geht im simpelsten Fall nach dem Start geradeaus bis zu einem Punkt X, wo eine Kurve eingeleitet wird. Nach dieser Kurve wird ein neuer Kurs aufgenommen, der geradlinig über eine mehr oder weniger große Distanz läuft, so einfach wie möglich, so fehlerfrei wie möglich und so gebündelt wie möglich.

Der Kurs, der nach der Kurve folgt, wird durch einen Leitstrahl oder eine Peilung von bzw. zu einer Navigationshilfe definiert. Auf diesem letzten Segment muss mehr oder weniger lange geradeaus geflogen werden. Das führt im eng besiedelten Umfeld des Flughafens zwangsläufig zu unerwünschten Annäherungen bzw. sogar Überfliegungen von Kommunen. Als Beispiele: Frankfurt-Oberrad, der Darmstädter Norden, Wixhausen/Arheilgen, Bergen-Enkheim. Die Bündelung über Flörsheim-Wicker hat einen anderen Hintergrund.

Konventionell navigierendes Gerät hat einen Verkehrsanteil von weniger als 15 %. Die 85 % modernen Flugzeuge, die mit Flight Management Systemen ausgerüstet sind, also modernen Flugführungsrechnern, können unabhängig von Bodennavigationshilfen navigieren, müssen derzeit jedoch den konventionellen Routen folgen.

Würde man von diesem in den derzeit einschlägigen internationalen ICAO-Richtlinien vorgegebenen Konvoiprinzip abgehen können, so könnte man zweifellos bestimmte Brennpunkte entschärfen, indem man leichte Kursänderungen – natürlich nicht rodeoartig – in einer gewissen Abfolge ermöglichte. Zickzackfliegen über Wiesen oder Golfplätze wird es aus technisch-flugphysikalischen Gründen zwar nie geben; jedoch würde das Umfliegen eher möglich bzw. könnten auch Routen

hinsichtlich des Lärmminderungsprinzips verbessert werden. Das heißt: Der geographische Verlauf könnte optimiert werden.

Zweitens: Anflugrouten. Früher gab es breite homogen belegte Bereiche der so genannten Gegenanflüge. Ein Gegenanflug ist praktisch das – wenn man einmal eine Ostwetterlage nimmt –, was aus dem Osten entgegen der Landerichtung zunächst – im Frankfurter Fall – südlich am Flughafen vorbeifliegt und dann von den Fluglotsen auf den Endanflugkurs gedreht wird.

Die Entwicklung der letzten drei Jahre weist jedoch eine zunehmende Konzentration im Bereich dieser Gegenanflüge auf – Beispiele: über Dietzenbach, Waldacker, Dreieich und Langen –, die einer Gegenanfluglinie folgen, die man sich von Dietzenbach bis Bad Kreuznach vorzustellen hat. Hier bestimmt nämlich modernes Gerät das Geschehen. Älteres Gerät wird von den Fluglotsen nach wie vor unter speziellen Kurszuweisungen konventionell geführt – also genau das Gegenteil von dem, was sich auf den Abflugstrecken tut.

Diese Konzentration auf den Gegenanflügen bereitet bereits heute Probleme. Geboten sind künftig Definitionen unter Einbeziehung der Fluglärmkommission. Herr Gebauer hat gestern auch schon einen positiven Ausblick mit dem Hinweis auf das European Airspace Model EAM 04 geboten. Auch da eröffnen sich neue Möglichkeiten, die aber im Detail zu diskutieren wären.

Drittens: Abflugstrecken mit großen Richtungsänderungen. Untersuchungen von meiner Seite und Sammelaufzeichnungen der Radarspuren beweisen, dass schwere Langstreckenabflüge häufig größere Kurvenradien fliegen, als sie bei der Konstruktion der Abflugstrecken angenommen wurden. Hinzu kommt auch häufig die späte Kurveneinleitung. Die Folge sind Kursabweichungen weiter nach Osten hinaus – also z. B. über Dietzenbach statt zwischen Götzenhain und Offenthal hindurch – bzw. Kursabweichungen über Hassloch, Königstädten oder gar Raunheim anstatt ein ganzes Stück – 2 bis 3 km – östlich davon in Richtung Südosten.

Das sind Dinge, die mich und die Kommission mit Sicherheit besorgt machen, ganz zu schweigen von der betroffenen Bevölkerung.

Es muss also so sein – und es gibt technische Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder andere Vorgaben –, dass die hier auch von Herrn Müller soeben dargestellten Abflugrouten nach Süden, insbesondere die hier gezeigten, genau eingehalten werden bzw. die Konstruktion dieser Routen der technischen Wirklichkeit angepasst wird. Ich weise noch einmal darauf hin, dass gerade dieser Punkt für die Bereiche Rüsselsheim und Raunheim von sehr großer Bedeutung sein wird.

Viertens: die Streckenbelegung. Hier wurden für die verschiedenen Varianten Prozentzahlen genannt. Unser Ziel seitens der Kommission – wir haben eine Arbeitsgruppe unter dem Titel "Lärmlastenausgleich" – wäre, eine faire Verteilung auf die verschiedenen Strecken anzustreben, und zwar nicht nur von der Bewegungszahl her, sondern auch unter Beurteilung der Lautstärke des jeweils dort fliegenden Geräts. Dazu gehört auch die Definition von so genannten Nachtabflugstrecken unter gleichen Prämissen, nicht einfach nur nach Bewegungszahlen, sondern danach, wie laut dann das Gerät in einer Anzahl auf solchen Strecken ist – und dabei selbstredend in einer kompletten Nacht von 22 bis 6 Uhr.

(Beifall bei der SPD, dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Als Voraussetzung möchte ich kurz nennen: Selbstverständlich muss schon vor dem Hintergrund einer Lärmkontingentierung, wie sie im Anti-Lärm-Pakt formuliert ist, die Startbahn 18 betriebsbereit gehalten werden. Das ist eine Voraussetzung für jegliche künftige Lärmkontingentierung. Näheres finden Sie in meiner schriftlichen Stellungnahme.

Die bisherige Zusammenarbeit zwischen Kommission und der Deutschen Flugsicherung war sehr eng und gut. Wir haben gemeinsam viele kleine, im Rahmen des Möglichen zu erzielende Erfolge gehabt, zuletzt zu nennen der im September beginnende Probelauf einer speziellen Strecke zur Entlastung des schwerbelasteten Ortsteils von Flörsheim, nämlich von Wicker, der letzte Erfolg in Zusammenarbeit mit der DFS.

Jedoch ist künftig noch mehr Kreativität, noch mehr Flexibilität seitens der ICAO, der Internationalen Zivilen Luftfahrtorganisation, und selbstverständlich in der Mitfolge auch seitens der DFS geboten. Die Bereitschaft der Airlines, modernste Navigationsausrüstungen zumindest nachzurüsten – besser wäre noch, modernstes Gerät fliegen zu lassen, wie wir es bei der Lufthansa sehen –, ist gefragt. Dies alles wird letztlich zu Kosten führen, die allerdings aus der Sicht der Kommission, die sich ja für die lärmbelasteten Menschen einsetzt, sinnvoll eingesetzt wären. Hingegen habe ich an der Bereitschaft der Flugbesatzungen, gegebenenfalls kompliziertere Flugverfahren anzuwenden, z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder spezielle Dinge in Phasen hoher Arbeitsbelastung, keinen Zweifel.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Bruinier. – Das nächste Statement kommt von Herrn Harm Heldmaier, Flugkapitän a. D. Auch hierzu gibt es schon eine schriftliche Stellungnahme in den Unterlagen.

Herr **Harm Heldmaier:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich freue mich, dass ich hier zu der Thematik auch Stellung nehmen darf, und möchte mich dafür recht herzlich bedanken.

Gestern hat mein Kollege Fongern von der Vereinigung Cockpit zu dem Thema auch Stellung genommen. Ich schätze ihn sehr und muss sagen, dass ich die Meinung von Herrn Fongern teile: Die beste Lösung für Frankfurt und der effektivste Flughafen ist das Atlanta-Modell. Aber das war nicht die Fragestellung. Die Fragestellung war nicht: Welcher Flughafen wäre euch am liebsten? Wenn Sie hundert Piloten ein leeres Blatt Papier vor die Nase halten, dann werden 99 vier gerade Striche aufmalen – einer wird vielleicht auch einen Kreis machen; aber den wird man auch nicht so ernst nehmen –; denn das ist das ideale Modell: das Atlanta-Modell.

Aber das ist nicht gefragt, und nur an dem Punkt muss ich meinen Kollegen Fongern kritisieren. Wir sollen die Frage beantworten: Kann das bestehende Bahnsystem das leisten, was die FAG möchte? – Zum bestehenden Bahnsystem gehört nun auch einmal die Bahn 18 West. Dass die quer läuft, liegt in der Natur der Sache, und es ist nicht unanständig zu fragen: Was kann man mit dieser Bahn 18 West, die meines Erachtens völlig unterfordert ist, weil es ja nur eine Startbahn in einer Richtung ist, leisten, wenn man sie zusätzlich als Landebahn freigibt? Da, so behaupte ich, sind die 120 Flugbewegungen pro Stunde möglich. Ich werde auch versuchen, Ihnen das nachzuweisen.

Jetzt möchte ich aber mit der Betrachtung des Mediationsergebnisses und dessen, was die Mediation hinterfragt hat, fortfahren. Die Mediation hat nicht gefragt, welches Bahnsystem in Frankfurt was leisten könnte, sondern sie hat gefragt: Sind 120 Flugbewegungen möglich oder nicht? Da ist der Ansatz meines Erachtens schon falsch. Die Kapazität eines Flughafens richtet sich nicht unbedingt nach der Anzahl der Flugbewegungen. Flugbewegungen allein sind eine Kapazitätsgröße an einem Flughafen. Es gibt aber auch andere Kapazitätsgrößen: Das ist der Rollverkehr, das ist der angrenzende Luftraum, und das ist auch die Terminalkapazität.

All diese Punkte sind nicht im Ergebnis der Mediation nachzulesen. Selbst heute haben Sie nicht erfahren, ob die 120 Flugbewegungen pro Stunde im lokalen Luftraum abgearbeitet werden können oder nicht. Sie haben nicht erfahren, ob die FAG den Rollverkehr für 120 Flugbewegungen pro Stunde am Boden abfertigen kann oder nicht, und Sie haben von der FAG auch nicht erfahren, ab wie vielen Passagieren – man möchte ja später 72 Millionen Passagiere transportieren – ein neues Terminal notwendig ist.

Und jetzt wird das Ganze grotesk: Die Frage nach einem neuen Terminal ist nicht gestellt, Sie wissen auch nicht, wohin es kommt, aber Sie wollen die Bahn irgendwohin platzieren. So kann man natürlich nicht planen. Ich habe zwar gelesen, und es macht auch Sinn, dass das im Süden des Flughafens hinkommen soll – gut, das nehme ich zur Kenntnis.

Ich möchte nun zur Leistungsfähigkeit des Frankfurter Flughafens kommen. Die Leistungsfähigkeit eines Flughafens – und das ist eine primäre Leistungsgröße, das ist auch die Größe, die für die Arbeitsplätze verantwortlich ist –, das sind die Passagiere, die Fracht, die Post, die von einem Flughafen befördert werden können. Da habe ich mich an dem Konkurrenten orientiert, den die FAG auch immer ins Feld führt – und man sollte sich auch am Stärksten orientieren, wenn man besser werden möchte –, dem Flughafen London-Heathrow.

Jetzt nenne ich Ihnen einmal eine Zahl, die ganz wichtig ist. Das ist die Zahl: Wie viele Passagiere pro Start- und Landebahn – es geht hier um eine Start- oder Landebahn – werden in London-Heathrow transportiert? Die Zahlen stammen von der FAG aus ihrem Airportvergleich aus dem Jahre 1999, im Oktober herausgekommen. Diese Zahlen lauten wie folgt: London-Heathrow hat entgegen allen Beteuerungen nur zwei Bahnen. Es gab einmal drei Bahnen, nämlich noch eine kleine quer laufende Bahn 23, die man vor ca. zehn Jahren dem Rollverkehr zugeordnet hat, um die Kapazitätsgröße – der Rollverkehr gehört dazu – wieder harmonisch in das System dieses Flughafens London-Heathrow einzugliedern. Man hat vielleicht auf die eine andere Flugbewegung am Boden sogar noch verzichtet.

Diese beiden Bahnen leisten an diesem Flughafen, auf Passagierzahlen bezogen, pro Bahn 30,2 Millionen Passagiere im Jahr 1998. Ich habe der FAG nicht drei Bahnen angerechnet, sondern nur zweieinhalb, weil die 18 West eine Nur-Startbahn in nur eine Richtung ist. Wenn man das zugrunde legt, dann kommen in Frankfurt 16,8 Millionen Passagiere pro Bahn heraus. Das heißt: Die Leistungsfähigkeit, bezogen auf die Passagierzahl und auf die Fracht, was transportiert wird, ist gerade einmal etwas mehr als 50 % dessen, was man in London leistet.

Nun drängt sich natürlich die Frage auf: Was tut man da besser, was macht man in Frankfurt nicht so gut, was könnte man in Frankfurt tun? In London-Heathrow möchte man nach Möglichkeit kleines Fluggerät von dem Flughafen fern halten. Die kleineren Passagierflugzeuge – sie fressen genauso viel Kapazität in der Luft, auf der Bahn sogar mehr; 30 Sitze, 70 Sitze fressen aus staffelungstechnischen Gründen mehr Kapazität als ein großer Jumbo – hat man in der Region – das betone ich: in der Region – anders zu platzieren versucht. Dadurch ist natürlich die Leistungsfähigkeit des Hubs London drastisch gestiegen, weil die originäre Aufgabe, die man sich

dort gestellt hat, nämlich ein großes Drehkreuz zu werden, dadurch besser erfüllt werden konnte.

Man hat diese Flughäfen – Stansted, Gatwick, City Airport – nicht als Konkurrenten verstanden, sondern es sind ergänzende Flughäfen zum Hub London-Heathrow. Man hat in London z. B. – ich habe es schon gesagt – den Rollverkehr harmonisiert. Man hat in London ein fünftes Terminal geplant, das im Jahre 2006 fertig sein wird, und man wird ein sechstes Terminal bauen.

Nun kommt eine verblüffende Zahl. Die FAG hat sie selbst in dem vorhin erwähnten Bericht publiziert. Der Flughafen London-Heathrow gibt an: Ich kann keine Bahn bauen. Ich kann nur 84 Flugbewegungen pro Stunde machen. Aber ich werde meine Leistungsfähigkeit von jetzt bis zum Jahr 2015 von 62 Millionen Passagieren auf 80 Millionen Passagiere steigern. Das können Sie in dem Bericht "Vergleich der Airports in Europa" der FAG selbst nachlesen.

Lassen Sie mich noch einen Satz zu dem sagen, was Frankfurt macht. Frankfurt ist immer noch überzeugt davon, dass die lokale Lösung die Wettbewerbsfähigkeit verbessert. Das ist nicht der Fall. Und das braucht man nicht gutachterlich prüfen zu lassen, sondern das kann man anhand der Zahlen, wie ich es gerade getan habe, nachweisen. Frankfurt hat einen besonderen Ehrgeiz: Frankfurt möchte einerseits die größte Drehscheibe Europas werden und gleichzeitig der größte deutsche Regionalflughafen bleiben. Das zusammen aber funktioniert nicht. Das haben andere gezeigt, dass das nicht die Lösung ist.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Nun möchte ich noch auf die Rolle der Deutschen Flugsicherung eingehen. Auch für die Flugsicherung würde es sich lohnen, einmal über den Tellerrand hinaus nach London zu gucken und zu überlegen, warum man dort im engen Luftraum London vier Flughäfen mit 900.000 Flugbewegungen bedient, und bei uns kriegt man im lokalen Luftraum 450.000 nicht platziert.

Man muss auch wissen, dass die Flugsicherung ein komplexes System ist. Es besteht aus der Technologie, es besteht – darüber ist noch gar nicht gesprochen worden – aus der Befähigung der Lotsen, und es besteht auch aus dem Regelwerk, nach dem die Lotsen arbeiten müssen. Sie werden eines nicht erleben: Sie werden keinen Londoner Controller nach Frankfurt holen und dann hoffen können, dass dort eine Flugbewegung mehr gemacht werden kann. Denn wenn sich der Londoner Controller mit dem deutschen Regelwerk herumschlagen muss, dann wird er nicht effizient arbeiten können. Holen Sie also keinen Lotsen aus London, sondern holen Sie nur das Regelwerk, und geben Sie es Ihren Lotsen an die Hand; denn die Befähigung unserer deutschen Fluglotsen ist nicht schlechter als die der Londoner Lotsen.

Ich möchte noch eine Bemerkung machen, und zwar steht sie im Zusammenhang mit dem Flughafen London. Ich gehöre nicht zu denjenigen, die meinen, dass Frankfurt all das machen soll, was in London gemacht wird; aber es wurde dort mit Erfolg getan. Ich bin allerdings der Auffassung, dass man dort hinschauen muss. London – das ist das Phänomen, und ich möchte darauf ganz stark meinen Finger legen – ist flächenmäßig der kleinste europäische Großflughafen: 11,6 km² – die FAG hat meines Wissens 15,9 km² – mit den wenigsten Bahnen, und ausgerechnet dieser Flughafen ist der leistungsfähigste Flughafen Europas. Das muss einem doch zu denken geben.

Lassen Sie mich noch etwas sagen. Wir haben gerade Herrn Bruinier als Lärmschutzbeauftragten gehört. Meine Damen und Herren von der FAG, das beste Lärmschutzprogramm, das Sie auflegen können, wäre, die Flugbewegungen in Frankfurt leistungsfähiger zu gestalten – gestern ist die Zahl 120 Gäste pro Flugbewegung genannt worden; das reicht nicht –; damit würden Sie auf jeden Fall das beste Lärmschutzprogramm für die Region Rhein-Main erreichen. Man muss nicht jeden Flieger, der sich im Raum Frankfurt aufhält, bitten, in Frankfurt auch zu landen. Nicht jeder Flieger passt dahin.

Zum Schluss möchte ich nun etwas sagen, was an das anknüpft, was gestern von der Flugsicherung vorgetragen wurde. Es ist natürlich einfach, wenn man sagt: Das geht nicht, das ist nicht sicher. Ich kenne diese Denkweise. Ich habe über 30 Jahre meine Flugzeuge sicher fliegen müssen. Das habe ich auch geschafft. Nicht jede Meile Abstand, die Sie zwischen zwei Flieger stecken, dient der Sicherheit – genauso wenig, wie die Piloten fordern: Nun bringt endlich einmal das sechsmotorige Flugzeug. Nein, wir fliegen heute auch mit zwei Motoren sicher. Auch wir mussten umdenken. Das muss man der Flugsicherung auch sagen: Hier ist ein Fehler im Regelwerk.

Deshalb weise ich darauf hin: Lassen Sie sich mit diesem Argument nicht alles abkaufen. Nicht jede Meile, die zwischen zwei Flieger gesteckt wird, ist eine Meile, die der Sicherheit dient.

(Beifall bei der SPD, dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat Herr Professor Dr.-Ing. Hans-Reiner Böhm vom Institut Infrastruktur & Umwelt, Prof. Böhm und Partner. Auch Herr Prof. Böhm kann zunächst auf eine schriftliche Stellungnahme verweisen, die Ihnen vorliegt.

Herr Prof. **Dr. Hans-Reiner Böhm:** Herr Präsident, meine Damen, meine Herren! Unsere Aufgabe war es, der Frage nachzugehen, wie viele Menschen in der Umgebung des Flughafens durch die Ist-Situation, aber auch durch die angestrebte Erweiterung betroffen sein können. Deswegen bedaure ich es eigentlich, dass das Statement von Herrn Müller so weit zurückliegt. Es hätte sich angeboten, dass wir das in unmittelbarer Nachbarschaft gemacht hätten. Das wäre vielleicht für Sie aufschlussreicher gewesen.

Aber ich kann mir wohl sehr detaillierte Ausführungen deswegen ersparen, weil einmal die schriftliche Stellungnahme vorliegt und weil unsere Arbeitsergebnisse an zahlreichen Stellen des Berichts der Mediationsgruppe publiziert sind.

Ich möchte ganz kurz noch einmal darauf eingehen, was die wesentlichen Aufgaben waren, die wir zu erfüllen hatten, und wie wir das gemacht haben. Ich will aus der Fülle des Datenmaterials einiges herausnehmen, um es Ihnen zu verdeutlichen. Hinzu kommt noch etwas: dass wir nicht nur im Rahmen des Mediationsverfahrens Ergebnisse zu produzieren versucht haben, sondern auch danach bezüglich der optimierten Varianten, was wegen der zeitlichen Abfolge nicht Gegenstand des Berichtes sein konnte.

Unsere Aufgabe bestand also darin, die notwendigen Sachinformationen zusammenzutragen, damit die Konflikte, die in den benachbarten Gemeinden auftreten können, identifiziert, beschrieben und bewertet werden können.

Was haben wir im Einzelnen gemacht? Zunächst haben wir die Informationen, die in digitaler Form im Umfeld vorlagen, zusammengetragen und aufbereitet. Danach haben wir die einzelnen potenziell betroffenen Kommunen hinsichtlich der Flächennutzung und der Einwohner in den Gebieten befragt, dann die Daten zusammengeführt und aufbereitet und in ein Geographisches Informationssystem eingeführt, damit sie dann – hier komme ich wieder auf Herrn Müller zurück – mit den Isophonen, errechnet durch das HLUG, zusammengeführt werden können. Das führt dann durch Verschneidungen zu den Informationen, die unter anderem im Bericht der Mediationsgruppe vorhanden sind.

Welche Informationen haben wir zusammengetragen, um Ihnen einen Überblick zu geben, welche Erkenntnisse gewonnen werden können? Zunächst die Siedlungsbereiche und Bereiche für Industrie und Gewerbe hinsichtlich des Bestandes sowohl in physischer Hinsicht als auch planungsrechtlich gesichert durch B-Pläne, aber auch solche, die durch die Regionalplanung als Zuwachsflächen gekennzeichnet worden sind.

Wir haben versucht, die Größe der Wohnbevölkerung in den jeweiligen Flächen bzw. den potenziellen Zuwachs herauszufinden, Gleiches für die Arbeitsplätze, d. h. für die Beschäftigten (Bestand und Zuwachs), öffentliche Einrichtungen, die besonders sensibel gegen Lärmeinwirkungen sind, Krankenhäuser, Uni-Kliniken, Universitäten, Schulen usw. bis hin zu Erholungsgebieten in den Freiräumen.

Wir haben im Rahmen des Mediationsverfahrens für die Varianten, die angedacht waren, auf diese Art und Weise die entsprechenden Informationen ermittelt. Ich nehme aus der Vielzahl der Tableaus, Tabellen und Grafiken eine heraus, die für die Variante 9 a und die Szenarien C und D für die betroffenen Menschen die Ist-Situation für die drei Isophonen 60 dB(A), 62 und 67 dB(A) wiedergeben. 65 dB(A) konnten, weil der Beschluss durch die Mediationsgruppe sehr spät gefasst wurde, nicht berechnet werden.

Sie sehen hier z. B. 9 a und 9 b, d. h. Schwanheimer Wald und Kelsterbach, oder hier unten 13, die Südvariante bzw. die beiden Varianten, die durch die Optimierung innerhalb des Zauns zustande gekommen wären. Rosa hier unten die Werte für die Fläche, die innerhalb der 67 dB(A)-Isophone liegen. Sie sehen hier die 14; das ist die Südbahn ohne Startbahn West, aber Erbenheim "klein" oder hier die 12, die Atlanta-Variante. Das sind neben der Südbahn die höchsten Werte der Betroffenen in der 67 dB(A)-Isophone.

Insgesamt gesehen, wenn Sie bis an die 60 herangehen, stellen wir fest, dass die Atlanta-Variante die ungünstigste ist. Sie liegt nämlich bei über 500.000 Betroffenen allein in der Ist-Situation. Das können Sie aber alles sehr detailliert dem Mediationsbericht entnehmen.

(Anlagen 36, 37 und 38)

Nun aber einige Informationen über die Bewertung der optimierten Varianten, was erst danach geschehen konnte, d. h. in den letzten Wochen. Das können Sie dieser Grafik entnehmen. Wir haben links den Istzustand, d. h. also auch die Einwohnerzahlen Ende 1998. Dann haben wir die optimierte Nordbahn, also Schwanheimer Wald. Dann haben wir hier Kelsterbach, und zwar jeweils neu optimiert, und die alten Versionen, die im Rahmen des Mediationsverfahrens behandelt wurden. Sie sehen also auch hier wieder 60, 62 und 67 dB(A). Hier eine leichte Veränderung, insbesondere was die 62 dB(A)-Linie anbetrifft. Das ist eine Verbesserung bei der Bahn Schwanheimer Wald.

Hier sehen Sie noch Nordbahn Ost, Kelsterbach. Im Bereich der 67 dB(A) liegen praktisch keine Veränderungen vor, aber im Bereich der 62er-Linie und insbesondere der 60er-Linie eine Verbesserung bezüglich der potenziell Betroffenen.

Wir sehen dann die Südbahn optimiert und nicht optimiert. Hier ist sehr auffällig eine erhebliche

Verbesserung im Bereich der Betroffenheit innerhalb der 67 dB(A)-Linie, immerhin eine Veränderung von 84.000 auf 31.000 betroffene Bürgerinnen und Bürger.

Schließlich sehen Sie die Südbahn optimiert mit Erhalt der Startbahn West, die natürlich in etwa das Gleiche wiedergibt wie hier in optimierter Form.

Diese Zahlen, die hier genannt sind, sind die Gesamtzahlen, d. h. die Summen, die insgesamt betroffen sind. Das gibt noch kein Bild über die räumliche Verteilung. Das können Sie dieser Grafik entnehmen. Bitte ersparen Sie mir aber, damit ich Ihre Zeit nicht zu sehr in Anspruch nehme, das im Detail zu erklären. Sie sehen also hier einmal die räumliche Verteilung der Variante 9a, Schwanheimer Wald, und zwar grün die 60 dB(A)-Linie, blau die 62er- und lila die 67er-Linie.

Wir können gern nachher in der Diskussion, wenn Sie das wünschen, auf einzelne Punkte und einzelne Fragen eingehen.

Des Weiteren sehen Sie hier Kelsterbach, ebenfalls 60, 62 und 67 dB(A).

Was von besonderem Interesse ist, ist dann auch die 13, d. h. die Südvariante, ebenfalls gegliedert von 60 bis 67 dB(A).

Schließlich sehen Sie hier die Variante mit dem Erhalt der Startbahn West. Wir können eine ähnliche Verteilung feststellen, wie es bereits in der gegebenen Situation ist, allerdings kommen erhebliche Belastungen im Osten und im Westen dazu.

Eine ganz andere Sichtweise erlaubt eine Berechnung nach der AZB (neu). Bei 60 dB(A), 62 und 67 dB(A) sehen wir eine relative Verteilung, die ähnlich ist wie bei den anderen; aber wir haben in absoluten Zahlen eine ganz andere Dimension, d. h. wesentlich geringer.

Ich will zur Verdeutlichung noch einige Zahlen nennen. Bei der Variante Schwanheimer Wald haben wir z. B. in Neu-Isenburg im Bereich der 60er-Linie eine Reduzierung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger um 12.000 und bei 62 dB(A) um 15.000. Allerdings gibt es auch Nachteile: dass es Gemeinden gibt, in denen die Belastung z. B. bei der 67er-Linie zunimmt.

Ganz auffällig ist: bei 13 mit Erhalt der Startbahn West erhebliche Reduzierungen, aber natürlich auch erhebliche Mehrbelastungen. Das bedürfte einer detaillierten Betrachtung.

Ich möchte es dabei bewenden lassen. Ich könnte mir vorstellen, dass es bei der Diskussion nachher für den einen oder anderen Abgeordneten, je nachdem, welchen Wahlkreis er vertritt, Nachfragen im Detail geben könnte. Wir haben zahlreiche Informationsunterlagen dabei und könnten gern darauf antworten.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Prof: Böhm.

Wir kommen jetzt zum Unterabschnitt „Start- und Landeverfahren“. Dazu gibt es eine schriftliche Unterlage der Deutschen Lufthansa AG, und dazu spricht jetzt der Chefpilot der Lufthansa, Herr Jürgen Raps.

Herr **Jürgen Raps:** Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Bevor ich auf die Details der Start- und Landeverfahren oder auf Anflugverfahren eingehe, gestatten Sie mir einige Grundsatzerklärungen aus Pilotensicht vorweg.

Die Start- und Landeverfahren sind unabhängig von den Varianten zu sehen, die hier diskutiert werden. Sie sind internationaler Standard, zum großen Teil festgelegt von den Flugzeugherstellern – die Flugzeuge werden nach den von den Herstellern vorgelegten Grundsätzen betrieben –, festgelegt nach internationalen Standardkriterien, die durch die ICAO, die International Civil Aviation Organisation, festgelegt sind, und durch die Flugzeugbetreiber, sprich: durch die Airlines, optimiert und standardisiert. Sie sind auch – mit kleinen Abweichungen – an allen Airports in dieser Welt, an allen Luftverkehrsflughäfen mehr oder weniger gleich.

Ziel und Zweck eines erfolgreichen Anflugverfahrens ist es, aus relativ großer Höhe und relativ großer Distanz ein relativ kleines Stückchen Asphalt oder Beton, das im Normalfall 45 m breit und 3.000 m lang ist, bei minimalen Wetterbedingungen 300 m nach Beginn der Landebahn und genau in der Mitte der Landebahn zu treffen, und zwar sicher, komfortabel für die Passagiere, unter Vermeidung unnötigen Lärms und unter Beachtung der Leistungsgrenzen der Flugzeuge, die wir operieren. Das gilt in ähnlicher Weise auch für die Abflugverfahren, bei denen wir bemüht sind, so schnell, so zügig und so ökonomisch wie möglich auf wirtschaftliche Reiseflughöhen zu kommen.

Ich beginne mit dem Anflugverfahren. Ich habe als Beispiel den Airbus A 340 gewählt. Es ist im Moment sicherlich eines, wenn nicht das modernste Verkehrsflugzeug auf dem Weltmarkt, ein Technologieträger, so würde ich ihn bezeichnen, nicht zuletzt auch deswegen, weil ich das Flugzeug selbst fliege.

Der normale Anflug sieht folgendermaßen aus, und dabei ist es, wie gesagt, relativ unabhängig davon, ob ich mich in Frankfurt, in New York, in Chikago oder sonst wo befinde: Wir werden von der Flugsicherung mit festgelegtem Kurs, mit festgelegter

oder zugewiesener Höhe und mit zugewiesener Geschwindigkeit relativ weit von der Landebahn entfernt, nämlich 12 Nautische Meilen, das sind 22 km – das ist hier das Beispiel Frankfurt –, auf die verlängerte Landebahn-Längsachse geführt und bewegen uns auf dieser verlängerten Landebahn-Längsachse auf einem so genannten Gleitpfad.

(Anlage 39)

Die Konfiguration, die wir fliegen, ist folgende: Hier steht "Flaps I", d.h., wir haben die Landeklappen ein bisschen ausgefahren, das Fahrwerk ist eingefahren, die Geschwindigkeit beträgt ca. 330 km/h, und der Triebwerkschub beträgt ungefähr 50 % der Leistung, die Höhe 4.000 Fuß, das sind 1.200 m. In dieser Konfiguration kommen wir auf den Gleitpfad und verlassen diesen, indem wir die Landeklappen weiter ausfahren. Dies dient dazu, die Geschwindigkeit verringern zu können. Es wird weiterhin die Geschwindigkeit auf 300, 290 km/h reduziert, und der Triebwerkschub befindet sich zu diesem Zeitpunkt im Leerlauf, Standardbedingungen vorausgesetzt.

Kurz vor dem Haupteinflugzeichen, was hier mit OM – Outer Marker – bezeichnet ist, das sich bei 4 Nautischen Meilen befindet, wird die Geschwindigkeit weiter reduziert. Der Triebwerkschub befindet sich noch immer im Leerlauf, und das einzige Geräusch, das zu diesem Zeitpunkt zu hören ist, sind nicht die Triebwerke, sondern die aerodynamischen Geräusche.

In der Höhe von 1.000 Fuß oder 300 m AGL, d.h. Aerodrome Ground Level, also über dem Flughafen, sind die Landeklappen voll ausgefahren. Das brauchen wir, um eine langsamere Anfluggeschwindigkeit fliegen zu können. Die Triebwerksleistung entspricht in etwa 60 % der maximalen Leistung. Das ist grundsätzlich ein bisschen davon abhängig, wie schwer das Flugzeug ist und wie die äußeren Bedingungen sind, ob es z. B. sehr kalt oder sehr warm ist. Und natürlich sollte man zur Landung das Fahrwerk ausgefahren haben. – Das war der Anflug, der normalerweise durch eine erfolgreiche Landung gekrönt wird.

(Heiterkeit)

Unsere Vorgaben nach der Landung sehen vor, dass wir den Triebwerksumkehrschub im Leerlauf benutzen, d.h. nach der Landung, sodass wir zur Triebwerksumkehr mit dem Umkehrschub keinen Lärm verursachen.

Auch das Abflugverfahren ist standardisiert, weltweiter Standard, auch von den Flugzeugherstellern festgelegt. Dabei ist wichtig zu erwähnen, dass wir – ich spreche jetzt nur für die Deutsche Lufthansa Passage Airline; aber bei den modernen Flugzeugen ist das immer möglich – die Triebwerksleistung abhängig vom maximalen Startgewicht reduzieren. Das heißt: In dem Moment, in dem ich aus den Leistungsgrenzen des Flugzeuges die Möglichkeit ersehe, nicht mit vollem Triebwerksschub starten zu müssen, reduziere ich diesen. Erfreulicherweise verursacht dies weniger Lärm, bis zu 15 % unter dem maximalen Startschub beim Airbus A 340.

(Anlage 40)

Der nächste Punkt, an dem sich wieder etwas ändert, ist beim Abflugverfahren ein so genanntes Gate, wie wir es nennen, welches sich 1.500 Fuß, also in knapp 500 m Höhe, über dem Boden befindet. Bis dorthin steige ich ganz normal mit einer bestimmten Geschwindigkeit. An diesem Punkt wird dann die Beschleunigung begonnen. Es werden die Auftriebshilfen, sprich: die Landeklappen, die man zum Start braucht, um das Flugzeug mit niedrigen Geschwindigkeiten überhaupt in die Luft befördern zu können, geschlossen und der Schub reduziert. Es werden die Spitzen auf Steigleistung weggenommen, was sich in der Größenordnung von ungefähr 10 % unter normalen Bedingungen bewegt. Es wird dann weiter beschleunigt. Der vertikale Flugweg wird an dieser Stelle natürlich flacher.

Wir beschleunigen dann weiter bis auf 250 Knoten, bis alle Auftriebshilfen eingefahren sind und halten diese 250 Knoten bis zu einer Höhe von 10.000 Fuß, sprich 3 km, bei. Ab 3 km Höhe beschleunigen wir dann auf eine höhere Steigfluggeschwindigkeit, die sich in der Größenordnung von 300 Knoten, das sind 540 Stundenkilometer, bewegt. 250 Knoten sind 450 Stundenkilometer.

In dem Fragenkatalog wurde eine Auskunft zu dem so genannten Continuous Descent Approach erbeten. Auch darauf möchte ich an dieser Stelle eingehen. Ein Continuous Descent Approach ist ein Anflug, bei dem man sich aus relativ großer Höhe im konstanten Sinkflug befindet – abgesehen von diesem Gleitpfad, von dem ich vorhin gesprochen habe - und dann diesem Gleitpfad bis zur Landung folgt, also kein Zwischenstück fliegen muss, welches einen Teil Horizontalflug beinhaltet, sondern im Idealfall aus 10 km Höhe bis zur Landebahn kontinuierlich sinkt.

(Anlage 41)

Ich habe versucht, das so darzustellen. Das horizontale Teilstück des Standardanfluges, das sich hier befindet, würde wegfallen. Man würde sich kontinuierlich auf diesem Gleitpfad befinden. Das würde an dieser Stelle – nur an dieser Stelle – zu einer Lärmverminderung in einer Größenordnung von 5 dB(A) führen. Diese Werte sind vom Flugzeughersteller berechnet und von uns gemessen, allerdings nicht in Frankfurt, sondern in Düsseldorf.

Eine weitere Optimierungsmöglichkeit – auch das war, wenn ich mich richtig erinnere, eine Frage, die

in den Papieren gestellt wurde – ist eine veränderte Anfluggrundlinie aufgrund anderer moderner Navigationssysteme. Dies ist auch von Herrn Bruinier angesprochen worden. Es ist durchaus nicht nötig, dass man sich im Anflug auf einer Grundlinie befindet, welche die verlängerte Landebahnachse ist, sondern unter gewissen Wetterbedingungen – das muss man an dieser Stelle ausdrücklich dazu sagen – ist es möglich, eine verbogene Anfluggrundlinie zu fliegen.

(Anlage 42)

Wir nennen das einen Offset Approach. Die internationale Kriterie dafür ist im Moment eine Variable von plus/minus 5 Grad von der verlängerten Landebahnlängsachse. Das ist eine Möglichkeit, die man durchaus in Betracht ziehen sollte, wenn man über Lärmvermeidungsszenarien diskutiert.

Aufgrund der modernen Navigationssysteme, die wir inzwischen an Bord haben, sind wir auch navigatorisch und von der Seite der Flugzeuge her in der Lage, auch andere Anfluggrundlinien als diese 5-Grad-Anfluggrundlinie zu fliegen. Hierfür steht der Begriff GPS Approach. GPS ist das Synonym für Satelliten-Navigation mit einer ungeheuren Präzision, welche es erlauben würde, unabhängig von Bodennavigationsmitteln eine andere als diese dargestellte Anfluggrundlinie zu fliegen. Man muss dazu sagen: nur bei gewissem Wettermindestbedingungen und nicht bei Nebelsituationen, wenn die Entscheidungshöhe 60 m oder weniger beträgt und die Sicht am Boden 600 herunter bis auf 125 m. Dann werden solche Anflüge mit absoluter Sicherheit nicht möglich sein.

Kurz zusammengefasst: Unsere An- und Abflüge erfolgen nach internationalem Standard nach dem so genannten Low-Drag-, Low-Power-, Low-Noise-Verfahren. Low Drag heißt geringer Widerstand. Geringer Widerstand bedeutet niedrige Motorentriebwerksleistung, und niedrige Motorentriebwerksleistung bedeutet niedriger Lärmpegel. Bei den An- und Abflügen sind wir grundsätzlich bemüht, in Zusammenarbeit mit der Deutschen Flugsicherung und der zuständigen Lärmflugkommission den Lärmpegel so niedrig wie möglich zu halten.

Das ist der letzte Anstrich: Die Änderung der Flugrouten erfolgt grundsätzlich in Absprache mit den Kommunen und mit der Deutschen Flugsicherung. Von der Seite der Piloten und technologisch – Ausrüstungsstand der Flugzeuge – sind wir schon heute in der Lage, unter Beachtung der Sicherheitskriterien und der Betriebsgrenzen eines Flugzeuges fast jede denkbare An- und Abflugstrecke zu fliegen.

Ich hoffe, dass dieser komplexe Zusammenhang, der mit viel Aviation-Englisch gespickt war, verständlich war. Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Raps, herzlichen Dank für den, ich denke, für viele sehr informativen Vortrag.

Wir haben jetzt das Thema „Technische Innovationen“ auf der Tagesordnung. Hierzu rufe ich Herrn Dr. Volker Heil auf. Er ist Mitglied der Deutschen Flugsicherung und Leiter für Forschung und Entwicklung in diesem Institut.

Herr **Dr. Volker Heil:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Wenn ich hier stehe, stehe ich natürlich als Flugsicherer und rede nicht allgemein über technische Innovationen. Ich glaube, es ist uns allen klar, dass technische Innovationen ohne Zweifel eine wichtige Voraussetzung sind, um den steigenden Luftverkehr auf Dauer zu bewältigen. Technische Innovationen an sich sind jedoch nutzlos. Sie werden erst dann wirkungsvoll, wenn sie sich im Rahmen definierter Konzepte, Vorgehens- oder Arbeitsweisen sinnvoll in der Praxis einsetzen lassen. Unter diesem Aspekt des Nutzens betreiben wir bei der Deutschen Flugsicherung Forschung und Entwicklung.

Es gehört zwar nicht in den Bereich der Forschung, es ist aber selbstverständlich, dass die DFS ihre technischen Systeme rechtzeitig und bedarfsorientiert regelmäßig erneuert. So haben wir unsere Datenkommunikations- und Radarsysteme auf den neuesten Stand gebracht. Seit Dezember haben wir für die Zentrale in Langen ein neues Flugsicherungssystem im Einsatz und werden dies auch in alle anderen Zentralen bringen. Wir werden schließlich alle Towersysteme durch ein neuartiges integriertes Towersystem ersetzen. Dies ist technische Innovation in der Praxis in kontinuierlicher Form.

Darüber hinaus liegt bei unserem Ressort Forschung und Entwicklung ein Schwerpunkt in der Kapazitätssteigerung im Flughafenbereich; wir beschäftigen uns ganz speziell mit Frankfurt. Die Folie, die neben mir liegt, gibt hierzu einige Beispiele, auf die ich im Einzelnen eingehen möchte.

(Anlage 43)

Eine Kapazitätssteigerung im Flughafenbereich gelingt nur, wenn Flugzeuge möglichst kurz hintereinander und unabhängig vom Wetter starten und landen können. In unserem Einflussbereich können verbesserte Sensoren für Ortung und Umgebungsbedingungen, verbesserte Übertragungstechnik – dazu gehört auch Data Link, das Schlagwort taucht verschiedentlich in den Stellungnahmen auf – und verbesserte Informationstechnik, wie überall in unserer heutigen Zeit, helfen. Die Vernetzung der Informationssysteme muss dabei alle Partner und ihre technischen Systeme, insbesondere auch die Flugzeuge, einschließen.

Einige konkrete Beispiele – ich beginne unten auf der rechten Seite: die Reduzierung der Radarmindeststaffelung. Wir untersuchen zurzeit, wo die Grenze für die Radarstaffelung im Zusammenspiel heutiger Radar- und Informationssysteme liegt. Keines der beiden Systeme allein bestimmt die Staffelungsgrenzen. Zusätzlich studieren wir Möglichkeiten, andere Ortungstechniken als Radar zu benutzen. Die so genannte Multilateration, die im Wesentlichen die Position des Flugzeuges von verschiedenen Standorten anpeilt, ist im Flughafenbereich viel versprechend.

Im Mittelpunkt der weltweiten Überlegungen steht jedoch die Positionsübermittlung mit Hilfe von Satelliten und die Übertragung der Positionsdaten über moderne Übertragungsverfahren direkt aus dem Flugzeug und die Nutzung auch für die Flugsicherung. Eine aktuelle Anwendung in diesem Zusammenhang – auch dies ist aus den Unterlagen bekannt, die Ihnen vorliegen – ist das so genannte Automatic Dependent Surveillance, abgekürzt ADS: die Ortung unter Nutzung von Informationen aus dem Flugzeug und nicht mehr durch Nutzung des aus der Sicht vieler Kollegen veralteten Radars.

Diese verschiedenen technischen Varianten werden auch im Zusammenhang mit einer besonders präzisen Überwachung diskutiert. Hier ist das Stichwort Precision Runway Monitoring, PRM – das auch auf der Folie steht –, des Verkehrs im Flughafen-Nahbereich sowie des Rollverkehrs. Leider ist PRM aufgrund der technischen Gegebenheiten und der Vorschriften für die internationale Luftfahrt für Frankfurt aber nicht direkt anwendbar.

Das Zweite, wenn ich in dem Kreis auf der Folie weitergehe, sind effizientere Start- und Landesysteme. Seit einiger Zeit unternehmen wir intensive Anstrengungen für effizientere Start- und Landesysteme. Das für das Ihnen schon bekannte oder Ihnen mehrfach vorgestellte HALS/DTOP notwendige technische System ist zwar nicht neu, der spezielle Einsatz für dieses Verfahren ist aber sehr wohl innovativ.

In Zukunft wird es jedoch verstärkt darum gehen, neue Verfahren zu finden, um möglichst bei jedem Wetter Flugzeuge in enger Folge starten und landen zu lassen. Dabei werden langfristig auch die heutigen Instrumentenlandesysteme und ihr Zusammenwirken mit der Ortung durch Radar infrage gestellt werden. Ein heißer Kandidat ist natürlich auch hier die satellitengestützte Positionsbestimmung der Flugzeuge, mit deren Hilfe und deren Übermittlung die An- und Abflüge gesteuert und überwacht werden – also auch hier wieder der bereits erwähnte Data Link oder das ADS.

Für eine verbesserte Planung und Steuerung der Anflüge in Frankfurt gibt es bereits einen konkreten Prototyp, den so genannten 4D-Planer. Dieses System hat in Simulationen seine Praxistauglichkeit gezeigt und muss nun für einen ersten operationellen Einsatz zu einem echten Produkt, das allen Sicherheitsanforderungen genügt, gemacht werden.

Ein weiterer Punkt aus dem Kreis, der auf der Folie aufgezeigt ist, ist die Begrenzung der Wirbelschleppenstaffelung. Die von jedem Flugzeug generierten Wirbelschleppen stellen potenziell eine Gefahr für den nachfolgenden Verkehr dar und machen höhere Staffelungsabstände erforderlich. Wirbelschleppen können leider nicht grundsätzlich vermieden werden, denn sonst würden die Flugzeuge nicht oder nur unter ganz bestimmten Bedingungen fliegen. Der Einfluss kann jedoch durch organisatorische Verfahren wie das bereits erwähnte HALS/DTOP reduziert werden oder alternativ: Man kann das seit einigen Jahren in Entwicklung befindliche Wirbelschleppenwarnsystem dazu nutzen, um den Lotsen anzuzeigen, mit welchem Wirbelschleppenverhalten zu rechnen ist und ob sie darauf Rücksicht nehmen müssen oder ob die Wirbelschleppe von allein, beispielsweise vom Wind, weggetrieben wird. Leider ist dies so etwas wie eine Wettervorhersage für einen ganz speziellen Bereich und auch ähnlich schwierig. Wir alle wissen, was passiert, wenn wir morgens den Wetterbericht hören, und was dann ist, wenn wir draußen sind.

Zurzeit können wir die Gefahr durch Wirbelschleppen in Bodennähe bereits in praktikabler Weise vorhersagen. Die Erweiterung auf den Luftraum – den Anflugbereich, von dem wir gerade im vorhergehenden Vortrag gehört haben – wird zurzeit untersucht. Wir sind zuversichtlich, auch hier zu vernünftigen Aussagen zu kommen.

Ein weiterer wichtiger Punkt in dem Kreis ist schließlich die effizientere Nutzung des Luftraums. Es sieht erst nicht so aus, als ob man dafür technologische Innovationen bräuchte, aber bei wesentlichen Veränderungen der Luftraumnutzung werden neue Hilfsmittel, d. h. Informationstechnik, für die Lotsen benötigt, um den Verkehr weiterhin sicher steuern und überwachen zu können. In technischer Hinsicht fallen in dieses Gebiet auch wieder der Data Link mit den Flugzeugen, aber auch Warnsysteme, die mittelfristig auftretende Konflikte von Flugzeugen rechtzeitig aufzeigen und damit erlauben, sie planerisch zu umgehen.

Im Zentrum des Geschehens – und deswegen auf der Folie in der Mitte des Puzzles aufgezeigt – stehen Verbesserungen im Luftverkehrsmanagement. Die zahlreichen Systeme und die unterschiedlichen Beteiligten müssen sinnvoll zusammenarbeiten. Technische Systeme tun dies von allein, auch wenn sie innovativ sind, nicht so ohne Weiteres.

Wir untersuchen zurzeit sehr intensiv in Kooperation mit den Partnern hier am Standort, wie durch vernetzte Informationssysteme und mehr Koopera-

tion aller Beteiligten – das Stichwort ist hier wieder einmal englisch, nämlich Cooperative Decision Making, also ein gemeinsames Finden von Entscheidungen – von der Planung bis zur Ausführung Verbesserungen möglich sind. Bei der Vernetzung wird auch hier wieder der Data Link eine Rolle spielen, um zeitnähere Informationen auszutauschen und Piloten und Lotsen zu entlasten. Ein erster Prototyp eines solchen Systems, das durchaus weltweit innovativ ist, wird zurzeit in Frankfurt aufgebaut und geht in diesen Tagen in die Erprobungsphase.

Die DFS untersucht diesen gesamten Komplex nun seit vielen Jahren in weltweiter Kooperation. Dabei ist es sehr erfreulich, dass Deutschland in Teilbereichen weltweit an der Spitze der Forschung steht, etwa bei der praktischen Funktionalität des 4D-Planers oder bei dem Wirbelschleppenwarnsystem. In der vergangenen Woche waren zum Thema Wirbelschleppenwarnsystem wieder alle weltweiten Experten bei uns. Sie waren begeistert von dem, was hier möglich ist. Leider reicht dies nicht, um zu riesigen Fortschritten zu kommen. Das sei hier gleich gesagt. Dennoch ist die gute Botschaft, dass wir in Teilbereichen an der Spitze der weltweiten Forschung stehen.

Die schlechte Botschaft ist, dass alle diese Systeme unter den in Frankfurt gegebenen Bedingungen und den gesetzlichen Auflagen nach den vorliegenden Schätzungen und Simulationen jeweils nur wenige zusätzliche Bewegungen pro Stunde erwarten lassen. Außerdem dürfen diese zusätzlichen Bewegungen nicht einfach addiert werden. So kann z. B. der 4D-Planer nur dann seine volle Leistung erbringen, wenn diese nicht durch Wirbelschleppenstaffelung behindert wird. Wenn das PRM in Frankfurt zur Anwendung kommen könnte, so würde es nur in den Fällen helfen, wo die Wirbelschleppenstaffelung nicht ohnehin eine weitere Staffelung vorschreibt, wo die Piloten nicht sowieso auf Sicht Abstand halten und wo das Wetter nicht so schlecht ist, dass das Instrumentenlandesystem zu viel größeren Staffelungsabständen zwingt. Diese Beispiele mögen in Anbetracht der kurzen Zeit und um Sie nicht zu sehr mit technischen Einzelheiten zu belästigen, ausreichen.

Zusammenfassend: Die primäre Stoßrichtung der innovativen Technik ist, die Abhängigkeit, die wir alle kennen – je schlechter das Wetter und je ungünstiger der Flottenmix, desto geringer ist die Kapazität des Flughafens –, etwas günstiger zu gestalten. Wenn wir über innovative Technik sprechen, dann geht es also darum, die heutige Kapazität möglichst auch unter ungünstigen Bedingungen aufrechtzuerhalten. Deutliche Verkehrssteigerungen allein sind – mein Forscherherz blutet bei dieser Aussage – mit innovativen technischen Systemen für den Frankfurter Flughafen in seiner derzeitigen Konfiguration nicht vorherzusehen. Aus meiner Forschersicht erwarte ich deshalb auch keinesfalls die für mich sehr optimistischen Steigerungsmöglichkeiten, die die FAA in ihrem Gutachten dargestellt hat. – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Heil, schönen Dank.

Unser nächstes Thema: Lärmbelastung der einzelnen Varianten bei einem Nachtflugverbot. Hier trägt Herr Kurt Müller vom Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie vor.

Herr **Kurt Müller:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich hatte Ihnen vorhin die Isophonen nach dem LAI-Verfahren für den heutigen Zustand und für die Ausbauvarianten vorgestellt. Ich habe es in meiner schriftlichen Stellungnahme ausgeführt und vorhin vielleicht vergessen zu erwähnen: Bei diesen Berechnungen ist ein Nachtfluganteil, so wie er 1998 in Frankfurt gegeben war, von 9 % angesetzt gewesen. Die dort dargestellten Isophonen sind Mittelwerte – wir haben uns gestern über die einzelnen Verfahren unterhalten – aus den Tag- und Nachtwerten, wobei die höhere Störwirkung in der Nachtzeit dadurch berücksichtigt wird, dass zu dem Nachtwert ein Zuschlag von 10 dB(A) gegeben wird. Ich will Ihnen das einmal an einem Beispiel darlegen.

Hier sind drei Isophonen gezeichnet, eine rote, das ist eine 50 dB(A)-Nacht-Isophone, eine grüne, das ist eine 60 dB(A)-Tag-Isophone, und die schwarze Isophone in der Mitte ist der Mittelwert unter dem eben von mir beschriebenen Verfahren.

Ich bin mir der Problematik einer solchen Mittelung durchaus bewusst, denn in anderen Vorschriften haben wir getrennte Tag- und Nachtwerte und so, wie die Eckpunkte eines künftigen Fluglärmgesetzes aussehen, wird es vielleicht auch in einem novellierten Fluglärmgesetz einen getrennten Tag- und Nachtwert geben. Ich habe die Isophonen aber nach dem LAI-Verfahren, nach dem hier aufgezeigten Verfahren ermittelt. Deswegen will ich jetzt auch die Auswirkungen eines Nachtflugverbots unter den gleichen Voraussetzungen ermitteln.

In dem Mediationspaket in Frankfurt ist das Nachtflugverbot in der Zeit von 23 bis 5 Uhr angegeben. Das heißt, es sind noch zwei Nachtstunden offen, in denen geflogen werden kann. Wenn man sich den heutigen Flugplan im Mediationsverfahren zur Beurteilung der einzelnen Nachtzeitscheiben ansieht, dann kann man ganz grob abschätzen, dass in diesen zwei Nachtstunden ungünstigstenfalls die Hälfte des heutigen Nachtverkehrs abzuwickeln wäre, d. h. also eine Reduzierung der Nachtflugbewegung um mehr als die Hälfte. Wenn man das in Pegeln ausdrückt und das Tag-Nacht-Mittlungs-Verfahren benutzt, dann hat das zur Folge, dass der

Nachtanteil keinen Beitrag mehr zu dem Tag-Nacht-Mittelwert leistet.

Ich bin mir durchaus der Problematik bewusst, dass man Schallschutz, wenn man ihn passiv an den Häusern betreibt, sehr sorgfältig abstimmen muss. Ob dann die Mittelung über die acht Nachtstunden so sinnvoll ist, das wage ich zu bezweifeln; man wird sich vielleicht die einzelnen Nachtstunden von 22 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr genauer ansehen müssen.

Zur Erinnerung lege ich Ihnen noch einmal die Folie mit den beiden Nordbahnvarianten und mit dem Istzustand, wie ich ihn vorhin dargestellt habe, auf.

(Anlage 29)

Zum Vergleich will ich Ihnen jetzt die Folie auflegen, wie der 60 dB(A)-Wert, also der so genannte Vorsorgewert aus dem Mediationsbericht, aussehen würde, wenn das Nachtflugverbot greift.

(Anlage 44)

Sie sehen hier im Bereich Darmstadt die Reduzierungen, die sich durch das Nachtflugverbot ergeben würden. Wie ich vorhin bei der 9a und 9b angesprochen habe, haben wir in diesem Bereich die Abnahme und in diesem Bereich die Zunahme. Betrachten Sie sich aber diesen Bereich hier unten. Da könnte durch das Mediationspaket mit dem Nachtflugverbot durchaus eine Isophonlage erreicht werden, wie sie 1998 gegeben war. Das war die Isophondarstellung für den Vorsorgewert.

(Anlage 45)

So würde es für den Schwellenwert aussehen. Der Schwellenwert beträgt 62 dB(A). Natürlich sind die Isophonen kleiner. Sie sehen, die Tendenz ist die gleiche. Auch hier gibt es in diesem Bereich wieder die Zunahme.

(Anlage 46)

Last, not least, das Gleiche für den Alarmwert von 65 dB(A). Sie sehen, in der Zone 65 dB(A) liegen dann noch Raunheim, der Nordrand von Zeppelinheim und Teile von Flörsheim.

(Anlage 47)

Wie sieht das jetzt bei den Südbahnvarianten aus? Auch die habe ich wieder jeweils in einer Folie zusammengefasst. Die Südbahn ohne 18 West ist blau und die Variante mit 18 West ist rot gegenüber dem Istzustand, der grün dargestellt ist. Wie auch bei den übrigen Isophonen sehen Sie die gewaltige Zunahme in diesem Bereich. Für den Schwellenwert von 62 dB(A) würde sich in dem Bereich eine Verlagerung der Abflugroute nach Westen in Richtung Königstädten, Nauheim ergeben.

(Anlage 48)

Für den Alarmwert von 65 dB(A) sieht das Szenario so aus. Wir sprachen gestern auch über den NAT 70-Wert. Herr Dr. Kastka gab als Grenzwert für seine 50 % hoch belasteter Gebiete einen NAT 70, für die Tageszeit von 60 und für die Nachtzeit von 8 an. Das Szenario Istzustand mit 9 % Nachtfluganteil und künftig reduziert auf die Hälfte, also 4,5 bis unter 5 %: Sie sehen, der Verlauf dieser Kurven ist durchaus mit den 62 dB(A) des Schwellenwertes vergleichbar. An einzelnen Ecken sind kleine Änderungen, im Prinzip sind die Lage und die Größe aber ähnlich.

(Anlage 49)

Zum Schluss, als letzte Folie: Die NAT 70-Werte für die Südbahnvarianten im Vergleich zu dem Istzustand. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Müller, herzlichen Dank. – Wir haben jetzt das Thema: Lärmbelastung der Südvariante bei Erhalt der 18 West, die Schiphol-Lösung. Dazu hören wir Herrn Dr. Ullrich Isermann vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt.

Herr **Dr. Ullrich Isermann:** Verehrte Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Ich habe den Ablaufplan Ihrer Veranstaltung durchgesehen und festgestellt, dass mir möglicherweise gar nicht so viel zu sagen bleiben würde, weil mein Vorredner, Herr Müller, ein sorgfältiger Mensch ist und als solcher wahrscheinlich auch auf die Unterschiede zwischen den beiden Varianten Ausbaustufe 13 oder 13 plus Westbahn eingehen würde. Da hatte ich auch Recht.

Dementsprechend habe ich mich vorbereitet. Ich möchte Ihnen einen Blick in die politische Zukunft geben, die auf folgenden Annahmen beruht: Wir haben derzeit mehrere politische Aktivitäten in Vorbereitung. Das ist zum einen die Novellierung des Fluglärmgesetzes. In einem Eckpunktepapier sind – wie Sie alle wissen – schon Grenzwerte definiert worden, und zwar für einen äquivalenten Dauerschallpegel von 65 dB(A) in der Schutzzone 1 und von 60 dB(A) in der Schutzzone 2. Gleichzeitig gibt es ein Positionspapier der Europäischen Union, in der als harmonisiertes Bewertungsmaß ebenfalls ein energieäquivalenter Dauerschallpegel definiert worden ist, der innerhalb der nächsten Jahre für alle Mitgliedstaaten verbindlich eingeführt werden soll. Diesen Schallpegel möchte ich in Folge als L_{eu} bezeichnen. Er wird offiziell zwar als L_{den} bezeichnet, dies führt aber zu Verwir-

rung mit anderen international gebräuchlichen Namen für äquivalente Dauerschallpegel.

Das Dritte – ein Thema, auf das wir gestern schon eingegangen sind – ist der derzeitige Entwurf des Umweltbundesamtes für eine novellierte Datengrundlage zur Berechnung.

Ich gehe jetzt davon aus, dass in einigen Jahren alle drei Effekte eingetreten sind: Das Fluglärmgesetz ist novelliert, die Datengrundlage ist überarbeitet, und der L_{eu} ist das verbindliche Bewertungsmaß für Fluglärm und andere Lärmarten. Auf der Grundlage dieser Annahme habe ich jetzt einmal verglichen, wie die Lärmkonturen im Vergleich zwischen den Varianten 13 und 13 plus Westbahn aussehen würden.

(Anlage 50)

Die gestrichelten Konturen sind die Konturen des L_{eu} mit den Werten 60 dB, d. h. die Lärmschutzzone 2. Die durchgezogenen Konturen entsprechen der Lärmschutzzone 1 mit dem Wert von 65 dB. Rot sind die Kurven für die Variante 13 plus Westbahn, blau die Kurven für die Variante 13 allein, die optimierte Variante, die schon mehrfach diskutiert wurde, inklusive eines Nachtfluganteils von 9 %.

Der L_{eu} unterscheidet sich hinsichtlich des Bewertungsmaßes, das im LAI-Verfahren benutzt wird, durch eine zusätzliche Bewertung der Tagesrandzeiten, vier Stunden, in der Regel von 19 bis 22 Uhr und morgens von 6 bis 7 Uhr, durch einen zusätzlichen Pegelmalus von 5 dB. Das kann man nun mit den 10 dB Malus für die nächtlichen Bewegungen – das ist alles relativ schlecht einsichtig, auch für mich – in äquivalente Bewegungen umrechnen. Das hieße dann, diese Gewichtungsfaktoren von 5 und 10, bezogen auf das Szenario mit 660.000 Flugbewegungen, entsprechen etwa 1,5 Millionen reinen Tagesbewegungen im Jahr.

Ich möchte nun näher auf diese Kurven eingehen. Die Effekte sind klar ersichtlich. Wir haben zum einen die rote Kurve, die sich in Form eines Fingers ausbildet. Das ist der Einfluss der Abflüge auf der 16. Bei der Variante ohne die Startbahn West erfolgen alle Abflüge in diese Richtung, das ist schlicht und einfach eine andere Form. Die Flächen sind vergleichbar; für die Variante 13 plus Westbahn sind sie geringfügig größer. Allerdings ist das relativ wenig aussagekräftig. Man müsste dann die betroffenen Gebiete hinsichtlich der betroffenen Bevölkerung auszählen.

Durch Hinzunehmen der Westbahn ergeben sich im Bereich Dreieich leichte Gewinne. Verschiebungen ergeben sich in den Bereichen Worfelden, Groß-Gerau, Büttelborn. Wird die Westbahn in das System eingebunden, werden sich die Konturen leicht in Richtung auf Mörfelden verschieben. Mörfelden wird allerdings weiterhin außerhalb der 60 dB-Kontur bleiben. Im Bereich Walldorf ergibt sich am Nordrand eine geringe Verbesserung, aber die ist eigentlich nicht bedeutsam. In den übrigen Bereichen ergibt sich praktisch keine Änderung.

Vorhin wurde in mehreren Fällen auch über Optimierung von Flugverfahren und Streckenführung gesprochen. Wenn ich mir das so anschaue, ist es meine Meinung aus der Praxis der Berechnung, dass hier noch Potenziale bestehen, insbesondere durch engere Bündelung. Denn in diesen Bereichen betragen die Streubreiten der Flugkorridore, wie sie der Berechnung zugrunde gelegt wurden, größenordnungsmäßig 2 km. Eine engere Bündelung, wenn sie denn technisch möglich wäre, würde hier möglicherweise noch zur Vermeidung des Überfliegens von gewissen Gebieten führen können.

Im Eckpunktepapier der Bundesregierung ist auch ein Kriterium für nächtliche Fluglärmbewertung ausgewiesen worden, Grenzwerte sind angegeben. Hier wurde ein rein energieäquivalenter Dauerschallpegel über acht Stunden zugrunde gelegt, wobei als Grenzwert 50 dB angegeben wurden. Auch das habe ich einmal nachvollzogen. Die EU spezifiziert im Übrigen auch einen energieäquivalenten Dauerschallpegel für die Nachtperiode.

Hier sind die Effekte deutlicher hinsichtlich der Unterschiede zwischen den beiden Bahnvarianten, weil die Konturen schlicht und einfach größer sind, weiter in die betroffenen Gebiete hineinragen. Sie ändern sich hinsichtlich der Fläche nicht wesentlich, aber hinsichtlich der Lage der betroffenen Gebiete. Auch hier zeigt sich deutlich, dass man insbesondere nachts durch engere Bündelung möglicherweise noch Optimierungspotenziale hat.

Hinsichtlich des Nachtflugverbots hätte ich gern noch etwas ausgelegt. Meines Erachtens wäre es aber nicht sinnvoll gewesen, einfach nur die Nachtbewegungen wegzulassen; denn bei einem Nachtflugverbot müssen zwangsläufig Umschichtungen des Verkehrs auf andere Bahnen, andere Streckenführungen erfolgen. Diese Informationen stehen mir schlicht und einfach nicht zur Verfügung. Da müssen die Flugbetriebsleute ran. Das ist wahrscheinlich nicht einfach durch Weglassen der entsprechenden Nachtbewegungszahlen möglich.

Da durch meine Kollegen viel Vorarbeit geleistet wurde, kann ich hiermit meinen Vortrag abschließen. – Vielen Dank.

(Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herzlichen Dank, Herr Dr. Isermann.

Damit ist die Reihe der Stellungnahmen beendet, und ich rufe die Fragestunde auf. Wir sind gut in der Zeit und brauchen uns mit der Viertelstunde

nicht zu sehr einzuengen. Ich schlage Ihnen vor, dass die CDU anfängt, wir gucken, wie lange sie braucht, und das dann auch für die anderen Fraktionen gilt, wenn sie das ausschöpfen wollen. Sind Sie damit einverstanden? – Gut. Dann Herr Hermanns für die CDU-Fraktion.

Abg. **Rüdiger Hermanns** (CDU): Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich versuche trotz Zeitgewinn die Fragen so kurz wie möglich zu halten und habe an die Mediatoren die Frage, warum die Variante 2 der Südbahn erst so spät untersucht worden ist. Das soll heißen, dass das, was im Augenblick so heiß diskutiert wird, eigentlich bei den 21 Varianten mit hätte untersucht werden können. Ich glaube, das hätte uns manche Diskussion erspart.

Die gleiche Frage hätte ich auch gern Herrn Bruinier gestellt.

Die zweite Frage betrifft die Zahl 112 Flugbewegungen, wiederum was die Südvariante betrifft. Auch hier ist festgestellt worden, dass die Zahl 112 die endgültige Lösung ist. Ich frage, ob es hier und heute Bestrebungen gibt, die Zahl 112 auf die Wunschzahl 120 zu bringen. Wenn das der Fall ist, warum ist es bis heute nicht passiert? Wenn es nicht der Fall ist, kann man davon ausgehen, dass die Zahl 112 dazu führt, dass diese Bahn eben nicht von Interesse ist?

Ein dritter Punkt, der mir wichtig erscheint. Auch in den Nachuntersuchungen der Variantenveränderungen wurde festgestellt, dass über andere Abflugrouten diskutiert wurde, die immerhin dazu geführt haben, dass in der Region erhebliche Verbesserungen eingetreten sind. Hierzu meine ganz bescheidene Frage: Warum ist man erst heute dazu gekommen und hat nicht über die vielen Jahre schon darüber nachgedacht? Ich denke hier besonders an Rüsselsheim, weil es meiner Ansicht nach den Menschen sehr viel Schaden erspart hätte.

Dann eine Frage an Herrn Dr. Isermann. Habe ich das richtig verstanden, dass Sie sagten, bei der Variante 2 Südbahn wäre der Bereich, ich will jetzt einmal sagen, um Isenburg und Dreieich nicht mehr betroffen? Oder ist es richtig, dass gerade Dreieich mit 7.500 bis 8.000 Bewegungen mehr belastet würde? – Vielen Dank zunächst.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Hermanns, darf ich einmal nachfragen: Ihre Fragen gehen an die Mediatoren und an Herrn Bruinier?

(Abg. Rüdiger Hermanns (CDU): Die Fragen zwei und drei an Herrn Gebauer!)

– Und an Herrn Gebauer. Danke schön. – Dann Herr Wintermeyer.

Abg. **Axel Wintermeyer** (CDU): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich habe zunächst eine Frage an Herrn Müller bezüglich der Nordwestvariante. Ich konnte feststellen, dass bei dieser NAT 70-Beurteilung zuvor 471 Überflüge und nach der Optimierung 431 Flüge angenommen wurden. Ich möchte deshalb fragen, ob die Zahl der geplanten Landungen auf dieser Bahn deshalb zurückgegangen ist, weil sich der Flottenmix zugunsten größerer Flugzeuge verändert hat, und wenn diese Frage mit Ja zu beantworten ist, welche Auswirkungen das auf das so genannte Lärmgebirge hat.

Eine zweite Frage an Herrn Häfner von der FAG, ein bisschen an das anschließend, was Herr Heldmaier gesagt hat. Gibt es nicht am Flughafen ein weiteres Kapazitätsproblem außer in der Luft, nämlich das so genannte Vorfeldproblem, Rollverkehr und Terminalkapazität? Wir wissen alle aus eigener Erfahrung, dass wir am Frankfurter Flughafen bei fünf Landungen mindestens viermal irgendwo auf dem Vorfeld stehen. Wird dieses Problem nicht durch eine Nordbahn, ob die jetzt bei Schwanheim oder auch im Nordwesten bei Kelsterbach wäre, durch größere Rollwege und Querungen noch zusätzlich befördert?

Eine weitere Frage an Sie. Plant die Flughafen AG ein neues Terminal im Süden, und, wenn ein solches Terminal geplant ist, hat dieses Terminal schon Auswirkungen bei der Bewertung der Berechnung der Kapazität der Südbahnvariante gehabt? Denn das Problem der jetzigen Bahnen am Frankfurter Flughafen ist offensichtlich, dass ein erheblicher Kreuzungsverkehr die Kapazität relativ minimiert. Also einfache Frage: Bei einem Südterminal und einer Südbahn wäre praktisch kein Kreuzungsverkehr mehr nötig und dadurch auch eine Kapazitätserhöhung möglich?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Nächste Frage, Herr Haselbach.

Abg. **Rudolf Haselbach** (CDU): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich muss meine Frage von gestern nach dem Bodenlärm wiederholen. Ich hoffe, dass heute eine Antwort darauf gegeben werden kann. In den Ergebnissen der Mediation erkenne ich darüber keine signifikanten Aussagen. Was wird sich z. B. für Kelsterbach bei der Nordwestvariante, was wird sich für Walldorf bei einer Südvariante an Bodenlärm ergeben? Wie wird man diesen bekämpfen können? Also zunächst einmal überhaupt die Quantifizierung und dann die Frage: Mit welchen Mitteln wird man dem begegnen können? Ich richte die Frage insbesondere an Herrn Müller vom hessischen Landesamt.

Dann fällt mir auf, dass die Variante Erbenheim oder die Nutzung von Erbenheim schlechthin in dem Bericht mit eineinhalb Sätzen aus Gründen der Flugsicherung verworfen worden ist. Ich denke, das ist bei einer so wichtigen Frage sehr dünn ausge-

fallen, und bitte deshalb Herrn Gebauer, hier einmal etwas ausführlicher zu begründen, woran es denn scheitert, dass es, wenn man einmal weltweit guckt – wir haben heute auch den Chefpiloten gehört –, überall hervorragende Möglichkeiten im Luftraum gibt und dass es ausgerechnet zwischen Erbenheim und Frankfurt zu so erheblichen Schwierigkeiten kommen könnte, dass alles zusammenbricht. Das ist bisher jedenfalls nicht erläutert worden. Ich lege Wert darauf, einiges darüber zu erfahren. – Danke schön.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Boddenberg.

Abg. **Michael Boddenberg** (CDU): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Wenn ich heute erstmals Herrn Heldmaier gehört hätte oder über seine Meinung gelesen hätte, dann müsste ich sehr erschrecken und, ich glaube, auch meine grünen Kollegen müssten sehr erschrecken. Denn wenn ich das richtig verstanden habe, sagt Herr Heldmaier, dass das, was die FAG will, ohne den Ausbau möglich ist. Aber auch das hieße natürlich irgendwo um 110, 120 Flugbewegungen, wie Sie es zwar nicht als Optimierungspotenzial sehen; aber auch Sie sagen in Anträgen, die Sie im Landtag stellen, die FAG soll optimieren. Das passt für mich nicht ganz zusammen. – Das will ich nur kurz als Vorbemerkung machen.

Ich frage dann doch in Richtung FAG, und jetzt nehmen Sie mir die Ironie der Frage nicht ganz übel: Wenn das stimmte, was Herr Heldmaier sagt, dann hieße das mit anderen Worten, dass wir hier völlig umsonst sitzen. Dann müssten wir Sie heute natürlich fragen: Wozu machen wir denn diese Veranstaltung?

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Ich gehe aber davon aus, dass die FAG ein Unternehmen ist, das wirtschaftlich denkt und nicht umsonst 1 oder 2 Milliarden DM investieren will, um diese Kapazitäten zu schaffen. Es sei denn – und das will ich jetzt ein wenig kritisch sagen –, dass die FAG insgeheim wesentlich höhere Kapazitäten anstrebt.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Wenn ja, dann sollten Sie das an der Stelle sagen. Aber wir sind bis jetzt davon ausgegangen und ich gehe auch weiterhin davon aus, dass wir von 120 Bewegungen sprechen.

Ich will ganz kurz noch eine Frage an Herrn Raps als Pilot stellen. Sie haben ausgeführt, dass dieser sehr lange Geradeaus-Anflug auf die Landebahn von 22 km, wenn ich es eben richtig übersetzt habe, möglicherweise um 5 Grad verschoben werden könnte. Frage in die Zukunft: Sehen Sie dort künftig größere Abweichungsmöglichkeiten, um optimale Flugrouten im Landeanflug zu finden?

Das Gleiche frage ich auch vor dem Hintergrund des 3-prozentigen Sinkanflugs auf die Landeschwelle. Gibt es möglicherweise in acht, zehn oder fünfzehn Jahren höhere Landeanflüge, die dann zu weniger Belastungen führen?

Die Flugsicherung, Herrn Gebauer, will ich natürlich zu dem fragen, was Herr Heldmaier anspricht. Was sagen Sie zu dem, was dort gesagt worden ist, sicherheitstechnisch, und was sagen Sie beispielsweise zu der Frage des Vergleichs mit London?

All diese Fragen bitte ich Sie jetzt zu beantworten. – Danke.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Das sind im Moment alle Fragen. Wer spricht für die Mediation? – Herr Prof. Oeser.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Frau Präsidentin, als Herr Abg. Hermanns seine Frage stellte, war ich draußen. Ich hoffe, sie richtig verstanden zu haben.

Ich kann nur an das erinnern, was ich gestern gesagt habe. Wir Mediatoren hatten eine solche Verschiebung nicht im Auge. Wir wollten sie nicht, weil der Waldverlust zu groß ist. Wir hatten gesagt, wenn überhaupt eine Südbahn, dann verbunden mit dem Rückbau der Startbahn West, um den Waldverlust einigermaßen erträglich zu gestalten.

Des Weiteren hatten wir gesagt, wenn es bei der Südbahn, die durch die FAA vorgegeben war, zu keinen deutlichen Lärmverbesserungen in Neu-Isenburg und Rüsselsheim kommen kann, kann sie aus unserer Sicht – das war unsere Meinung – nicht gebaut werden.

Aber ich muss noch einmal betonen, wir haben diese 400 m Verschiebung weder gefordert, noch sind wir in die Überlegungen dazu einbezogen worden. Insofern kann ich Ihnen nur Recht geben, diese 400 m bedeuten an anderer Stelle, und da vor allem im Stadtgebiet von Dreieich, erhebliche neue Belastungen. Daran besteht kein Zweifel.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Prof. Oeser.

Jetzt war Herr Bruinier angesprochen. – Er ist im Moment nicht im Raum.

Der Nächste war Herr Gebauer. Ich glaube, Sie haben drei Fragesteller zu bedienen.

Herr **Peter Gebauer:** Danke, Frau Präsidentin. – Es gab drei Fragen.

Die erste Frage behandelte das Thema Optimierung: warum erst jetzt, möglicherweise 20 Jahre anders fliegbar gewesen? Das war gestern schon einmal eine Fragestellung in diesem Hause. Die Auftragstellung, die wir während der Mediation hatten – die begann im April 1999, die Realisierung ab Juli 1999 –, war, wie ich heute Morgen schon sagte, auf Basis der von der FAA ermittelten Kapazitätswerte eine Untersuchung, ob diese Werte luftseitig umsetzbar sind, auf Basis von unabhängigen An- und Abflugverfahren.

Das führte im Ergebnis dazu, dass die DFS versucht hat, diese Verfahren tatsächlich unabhängig voneinander zu machen, mit der Konsequenz, dass insbesondere bei Westverkehr alle Abflüge vom jetzigen Parallelbahnensystem eine relativ weite Strecke geradeaus fliegen mussten. Nach dem Auftrag zur Lärmoptimierung haben wir dies in der Form verändert, wie ich heute Morgen dargestellt habe, allerdings mit der Konsequenz, wie auch heute Morgen deutlich erläutert, dass die Abhängigkeiten der An- und Abflugverfahren zueinander durch die Optimierung deutlich gewachsen sind und hierdurch erneut untersucht werden muss, ob die vorgegebenen Kapazitätswerte, insbesondere bei allen optimierten Varianten, tatsächlich erreichbar sind.

Das Thema Wiesbaden war ein Thema, wo wir als DFS auf Basis der Vereinbarungen in der Mediation mittels der heute in Wiesbaden geflogenen An- und Abflugverfahren in einer Simulation ermittelt haben, ob die Kapazitätswerte, die vorgegeben sind, erreichbar sind. Dies ist mit den An- und Abflugstrecken, die es heute in Wiesbaden gibt, die überwiegend militärisch genutzt werden, nicht möglich.

Wir haben dann darüber hinaus untersucht, mit eigenentwickelten An- und Abflugstrecken, ob Wiesbaden diesen Wert erreichen kann. In allen Randparametern ist in der Simulation ein Wert erreicht worden, der nahe bei dem angestrebten Wert liegt, der allerdings voraussetzt, und das war in der Simulation und in dem vorgegebenen Szenario auch so beschrieben, dass zuzüglich zu Wiesbaden – wir haben die so genannte Lösung Erbenheim „klein“ untersucht – das heutige Bahnensystem am Frankfurter Flughafen optimiert war, sprich: dass Tools wie PRM und anderes mit entsprechenden Staffelungswerten am Flughafen Frankfurt verfügbar sind. Wie gestern erläutert, gibt es diese Tools weltweit noch nicht, sie stehen nicht zur Verfügung. Sie werden entwickelt und sind auch für Staffelungen nicht zugelassen.

Das hat dazu geführt, dass wir der Mediation dieses Ergebnis der Simulation übergeben haben und die Mediation dann auf Basis dieses übergebenen Simulationsergebnisses die Entscheidung gefällt hat, Wiesbaden „klein“ aus den weiter zu untersuchenden Varianten herauszunehmen. Die von uns ermittelten Simulationen gelten natürlich erst recht für die Variante Wiesbaden „groß“, weil die Verkehrsanteile, die dann dort fliegen, deutlich höher sind als in der Verkehrsvariante 1.

Ich bin dankbar für die Frage nach London, weil das ein Thema ist, das uns als Flugsicherung seit vielen Jahren begleitet: Was macht ihr und was macht London? – Ich habe Ihnen, wie gestern zugesagt, zwei Folien zu dem Thema mitgebracht, die ich gern noch auflegen würde.

(Anlagen 51 und 52)

Aber erst einmal ein paar grundsätzliche Zahlen. Der Eckwert in London-Heathrow für Anflüge – das ist eine Auskunft, die meine Mitarbeiter heute Morgen telefonisch von NATS, der englischen Flugsicherungsbehörde, erhalten haben – beträgt 41 bis 43 Bewegungen pro Stunde und liegt damit unter dem Frankfurter Wert. Dies ist aber ganz logisch; denn London nutzt für Starts und Landungen jeweils nur eine Bahn. Sie tun dies nicht, weil sie damit Kapazität erzielen möchten, sondern sie tun dies ausschließlich, weil sie hierzu eine Lärmauflage bekommen haben. Das heißt, London nutzt morgens eine Bahn für Landungen und die andere für Abflüge, wechselt mittags um 12 Uhr das System und nutzt dann die Bahn, die morgens angeflogen wurde, für Abflüge und die andere für Landungen. Das hat mit Kapazität nichts zu tun, ist eine reine Lärmauflage.

Der Gesamteckwert in London ist leicht höher als der Frankfurter, nämlich insgesamt 6. Die Quelle hierfür ist das Capacity Handbook von London. Das ist auch logisch, weil der Abstand zwischen den beiden Parallelbahnen in London 1.420 m beträgt. Damit sind diese beiden Londoner Parallelbahnen zwischen An- und Abflügen untereinander total unabhängig betreibbar. Dies ist in Frankfurt mit 518 m nicht möglich. Logischerweise erreicht man dadurch, weil man An- und Abflüge total unabhängig voneinander betreiben kann, einen Wert im Maximum, der deutlich höher liegt als der in Frankfurt – in der Theorie.

In der tatsächlichen Verkehrsabwicklung, insbesondere bei gutem Wetter – das ist wichtig, weil wir dann auch in Frankfurt höhere Werte erreichen können –, liegt der maximal bisher erreichte Wert nach einer telefonischen Auskunft von British Airways heute Morgen in London-Heathrow bei 44 bis 46 Bewegungen, auch logischerweise damit verbunden, dass sie nur eine Bahn für Landungen nutzen können.

In Frankfurt – das war gestern schon einmal die Frage: wie viel haben Sie denn nun tatsächlich schon geschafft? – haben wir unter solchen Konditionen schon einen Gesamtwert von leicht über 100 erreicht. Es ist in Frankfurt nichts Unübliches, dass wir in diesen Wetterlagen Landewerte, weil wir eben beide Bahnen nutzen können, in einem Be-

reich von 48 bis 51 Landungen pro Stunde erreichen.

Das heißt, wir sind in allen diesen Parametern deutlich besser als London, können allerdings auf Basis des engen Bahnensystems in Frankfurt und des fast dreifachen Abstandes in London-Heathrow in Frankfurt An- und Abflüge nicht getrennt voneinander abarbeiten.

Wenn Sie die direkten Flugsicherungsverfahren miteinander vergleichen – denn da sind die Werte für Radarstaffelung und Geschwindigkeit maßgeblich –, erkennen Sie auf den beiden Folien, wo die direkten Verfahren einfach gegenübergestellt sind, dass auch diesbezüglich in Frankfurt vom Regelwerk her, und das wurde heute Morgen angesprochen, deutlich progressiver gearbeitet wird als in London.

Die Radarstaffelung beträgt in London 2,5 Nautische Meilen – das ist das absolute Minimum; die Wirbelschleppenstaffelung ist hier außer Acht gelassen, die spielt nur im Rahmen des Mischungsverhältnisses eine Rolle, weil man die Staffelung hinter großen Flugzeugen dann entsprechend erhöht –, und zwar von 15 Meilen Endanflug. Der ganz wichtige Parameter ist allerdings der zweite von unten: Dieses Verfahren ist in London nur zugelassen bei einem Sichtwert von mindestens 10 km, bei einer Hauptwolkenuntergrenze von 1.500 Fuß, das entspricht ca. 500 m, bei trockener Bahn, Einsehbarkeit der Abrollwege und bei Minimum 10 Knoten Gegenwind. Auch hier wieder der Gegenwind, weil sie nur eine Bahn nutzen und die Flieger auf einer Bahn herunterkriegen müssen.

(Norbert Kartmann (CDU): Wie oft gibt es das in London?)

In Frankfurt ist der Wert 2,5 Nautische Meilen – bis vor kurzem gewesen zwischen dem Hauptanflugzeichen und der Bahn, seit April dieses Jahres für den gesamten Endanflug. Wir haben in Frankfurt hierfür keinerlei wetterbedingte Auflage – mit Ausnahme, wenn andere Parameter greifen; aber das ist erst bei sehr geringen Sichten der Fall. Das heißt, diese Werte sind in Frankfurt deutlich besser als in London.

Was die Geschwindigkeiten angeht, von denen auch Herr Raps gesprochen hat, werden in Frankfurt wie in London Geschwindigkeiten zugewiesen. Die in Frankfurt zugewiesenen Geschwindigkeiten sind gegenüber London gleich oder leicht höher. Das heißt, wir ermöglichen ein etwas schnelleres Anfliegen. London hat – dies ist auch eine Auskunft, die wir von NATS bekommen haben, von der englischen Flugsicherung direkt – insbesondere in den letzten Monaten Probleme mit dem Airbus 330 und denkt momentan sogar darüber nach, die Anfluggeschwindigkeiten noch einmal leicht zu verringern. Also auch im Bereich der Anfluggeschwindigkeiten, nicht nur der Staffelungen, liegen wir in Frankfurt deutlich besser. – Ich danke Ihnen.

(Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Gebauer. – Die nächste Frage ging an Herrn Müller vom Landesamt für Umwelt und Geologie.

Herr **Kurt Müller:** Es ging Ihnen um die NAT 70-Werte in Flörsheim. Ich kann jetzt auf die Schnelle nicht im Einzelnen aus meinen Excel-Tabellen heraussuchen, welche Klasse wie viel zu dieser Gesamtsumme von 424 beiträgt. Aber für Flörsheim mit einer Überflughöhe von ca. 250 m, wenn ich es richtig in Erinnerung habe, ist praktisch jeder Anflug ein Wert, der über 70 liegt.

Die nächste Frage an mich bezog sich auf den Bodenlärm der Variante 9b, also der Variante im Kelsterbacher Wald. Im Mediationsbericht sind die Ergebnisse eines Gutachtens, das den Bodenlärm untersucht hat, dargelegt. Wie Herr Häfner vorhin sagte, hat sich bei den Abrollwegen eine Veränderung ergeben. Dieses Gutachten wird jetzt überarbeitet. Das ist noch nicht fertig, weil eine Flugzeugklasse in diesen Berechnungen noch nicht enthalten war. Für die Südvariante ist meines Wissens – aber das müsste Herr Häfner besser ausführen können – eine solches Gutachten in Vorbereitung.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Müller. – Der nächste Befragte war Herr Häfner. Auch Sie haben mehrere Fragen zu beantworten.

Herr **Christian Häfner:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich will versuchen, auf die Vielzahl der Fragen und in der Reihenfolge, wie sie vorhin gestellt worden sind, zu antworten. Falls ich etwas vergesse, bitte ich denjenigen, der gefragt hat, noch einmal kurz nachzuhaken.

Zunächst möchte ich noch einmal kurz auf die Antwort eingehen, die Herr Prof. Oeser gegeben hat, warum die Südbahnvariante so spät in die Diskussion kam. Nur zum Verständnis, wie ich vorhin dargestellt hatte: In der Mediation waren insgesamt 21 verschiedene Varianten betrachtet worden. Die Betrachtung bezog sich im Wesentlichen immer auf eine Beurteilung der Kapazität nach den FAA-Spielregeln. Für diese Variantenbetrachtung war damals keine Detailplanung für das Start- und Landebahnensystem vorgelegt worden. Es musste auch sehr schnell gehen. Da war das einzige Kriterium, das für diese Südbahn FAA-maßgeblich war – ähnlich haben wir mit dem Atlanta-Modell operiert –: Ist diese zusätzliche Bahn unabhängig von den vorhandenen Bahnen, ja oder nein?

Da haben wir nur aufgeschrieben, sie hat einen Mindestabstand von 1.525 m. Deswegen haben wir grafisch einfach die Achslage bei 1.525 m eingezeichnet. Nachdem wir in der Mediation gemeinsam festgestellt hatten – Sie haben es verbalisiert –, dass diese Lage vielleicht nicht optimal ist, haben wir diese Übung gemacht und haben geguckt: Wie können wir die Bahnachse so verschieben, dass sie vermutlich lärmmäßig optimiert werden kann?

Dabei hat sich auch ergeben – Herr Prof. Oeser, Sie waren vorhin noch nicht da, als ich vorgetragen habe –, dass diese modifizierte Südbahnvariante auch weniger Waldverbrauch hat. Insgesamt werden 60 ha weniger verbraucht als in der alten Variante. Das ist auch ganz einfach zu erklären. Die Kritik früher war, dass die alte Südbahnvariante einen Teil von Cargo City Süd wieder kaputtmacht und wir einen Teil von Cargo City Süd durch andere Flächen hätten ersetzen müssen.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Warum denn ersetzen? Das wäre ersatzlos weggefallen!)

– Heute früh hatten wir das Thema Nutzung von Cargo City Süd. Wir haben wirklich sauber dargestellt, welche Wirkung Cargo City Süd hat. Wenn wir natürlich argumentieren, wir reduzieren die Fracht, während wir die Kapazität hochfahren, dann hätten wir auch dies machen können.

Aber wir haben in der Betrachtung für die Mediation angenommen, dass die Flughafenfunktionen aufrechterhalten bleiben. Wenn wir in vorhandenen Bestand eingreifen, müssen wir natürlich woanders Ersatzflächen mit hineinrechnen, und dies haben wir fairerweise gemacht. Da durch die verschobene Südbahn praktisch kein Eingriff mehr in Cargo City Süd erfolgt, mit Ausnahme von ein paar Hektar, einem Klärwerk, ist es so, dass dadurch kein Flächenverlust mehr entsteht. So kommt das zustande.

Das ist in den Unterlagen, die wir am Freitag verteilt haben, eindeutig beschrieben und, soweit das in der Kürze möglich war, auch immer von den Qualitätsprüfern eingetütet und bestätigt worden.

Die nächste Frage bezog sich darauf, dass wir angeben, dass die Südbahn mit Startbahn West nach FAA-Überprüfung auf 112 Bewegungen kommt. Nach dem neuen Flottenmix sind etwa – das ist richtig – ein Drittel Großraumflugzeuge. Mit dem vorhandenen Flottenmix kamen wir auf 121. Die Aussage ist definitiv: Nach der Betrachtungsweise der FAA kann die Südbahn mit oder ohne Startbahn West weniger als das System mit den Nordbahnen. Das ist nun einmal so.

Die Abflugrouten hatte Herr Gebauer bereits behandelt. – Ich komme zum Flottenmix. Wir hatten in der Präsentation am Freitag einfach vergessen, auf eine ganze Reihe von Dingen einzugehen, die man natürlich, wenn man das im Detail durchgehen möchte, noch erläutern muss. Zum Beispiel hatten wir keine detaillierten Angaben zur Frage gemacht: Wie sieht es mit einem modifizierten und optimierten Flugplan aus? Vorhin sind wir ja massiv kritisiert worden, dass wir zu wenig Passagiere pro Bewegung haben und dass wir vermutlich viel mehr Passagiere befördern können, als hier diskutiert wurde.

Wir haben beim Flugplan in dem Jahr dazwischen Flugzeuge herausgenommen, die es in 15 Jahren nicht mehr geben wird. Alte Propellerflugzeuge haben wir durch moderne Jets ersetzt, die übrigens lauter als die alten Propellerflugzeuge sind. Das wirkt sich insofern im Hinblick auf unsere Betrachtungen eher negativ aus. Auch haben wir in Bezug auf die durchschnittliche Flugzeuggröße Modifikationen vorgenommen, weil – das ergab sich aus einem Gespräch mit den Airlines – der in der Mediation angenommene Tagesflugplan irreal war. Darin waren beispielsweise zum Teil Ladefaktoren von nur noch 60 % enthalten. Es gibt aber keine Airline, die mit einem solchen Ladefaktor Flüge durchführt.

Wir haben die Zahlen auch erst am Freitag bekommen. Wenn wir uns nun die erste Qualitätsbewertung von Herrn Müller angucken und das einmal bewerten – Herr Müller könnte vielleicht noch etwas dazu sagen, denn das ist nicht kommentiert worden –, dann kann festgestellt werden: Diese Modifikationen im Tagesflugplan – und damit auch in Bezug auf den Flottenmix – haben null Auswirkungen auf die FAA-Kapazitätsbetrachtungen. Denn darin werden die – was weiß ich? – 100 verschiedenen Flugzeugtypen genommen und auf ganze drei Gruppen reduziert, nämlich kleine, mittlere und große Flieger. Dabei haben diese Details überhaupt keine Auswirkungen.

Wir vermuten, dass das eine gewisse Auswirkung auf die Lärmbetrachtung hätte. Aber wir haben bei der Lärmbetrachtung, wenn man das durchrechnen würde, in der Summe mehr Gesamtabfluggewicht. Es würde also lauter werden. Das bedeutet, dass die Lärmkurven, die Sie am Freitag gesehen haben, eher ungünstiger als in der Realität sind. Denn hier handelt es sich bereits um den pessimistischen Lastfall, nämlich hohe Ladefaktoren. Es gibt viel Startgewicht und dementsprechend mehr Lärm. Wenn man hier – was noch nicht gemacht wurde – eine Vergleichsrechnung zur Mediation durchführen würde, würde wahrscheinlich das Ergebnis sein: Hätten wir in der Mediation ganz einfach nach dem alten Flugplan gerechnet, wäre dort weniger Lärm herausgekommen.

Ich will in Bezug auf Herrn Heldmaier nicht das wiederholen, was Herr Gebauer bereits gesagt hat. – Sie hatten vorhin die Frage gestellt: Wie sieht es aus mit Vorfeldern, Rollfeldern, Straßen und Terminals? Das ist geklärt. Ich hatte es gestern schon

angedeutet: Der wesentliche Punkt ist, dass wir inzwischen die 1,5 km² Rest-Airbase gekauft haben bzw. in den nächsten Jahren in unseren Besitz nehmen werden. Es handelt sich um 150 ha sowie um das Terminal mit den dazugehörigen Vorfeldern. Ich gehe einmal davon aus, dass das maximal eine Kapazität zwischen 20 und 30 Millionen haben wird. Das geht aus dieser Fläche ohne Weiteres runter. Das heißt, wir haben weder ein Problem mit den Rollbahnen noch mit den Optionsflächen der Airbase. Auch haben wir kein Problem mit der Terminalentwicklung und damit, dass wir wahrscheinlich 60 bis 70 zusätzliche Abfertigungspositionen brauchen. Das ist inzwischen bewiesen. Wir sind in der Mediation aber nie danach gefragt worden, weil das keine Fragestellung war.

Selbstverständlich werden wir das in Zukunft bei den Planungsanträgen noch detailliert behandeln müssen, weil der gesamte Komplex Bodenverkehrsanbindung nur sehr vereinfacht einer ersten Betrachtung unterzogen wurde. Es fand keinerlei detaillierte Untersuchung statt. Auch gab es keinen Nachweis, dass das jetzt alles ohne Änderung so geht. Herr Heldmaier sagte, es sei nicht überprüft worden, ob die entsprechende Terminalkapazität sichergestellt werden kann. Dazu stelle ich fest: Das haben wir in der Mediation nicht diskutiert. In unseren Planungen ist das enthalten. Man kann eigentlich einen Haken dahinter machen.

Nur noch eine Anmerkung: Wir haben bereits seit April eine Terminalkapazität zwischen 50 und 55 Millionen Passagieren. Im letzten Jahr hatten wir 46 Millionen Passagiere. Zu Beginn des Sommerflugplanes haben wir den verlängerten Flugsteig A in Betrieb genommen. Und unsere einvernehmliche Konzeption mit den Airlines besteht darin, dass das vorhandene Bahnsystem mit allen Optimierungen so betrieben wird, dass die vorhandenen Terminals in der jetzigen Konfiguration vielleicht mit gewissen internen Modifikationen ausreichen. Das heißt, die heutigen Terminals – so wie sie geographisch liegen – haben eine Leistungsfähigkeit in der Größenordnung zwischen 55 und 58 Millionen Passagieren. Das ist bereits der Istzustand. In Bezug auf die Mediationszahl 73 Millionen fehlen uns noch etwa 15 Millionen. Wenn wir den Argumenten von Dr. Rausch folgen, die er heute Morgen vorgetragen hat, müssen wir eher mit einem Passagiervolumen von 80 Millionen rechnen. Das war übrigens die Grenzbetrachtung auch in dem Tagesflugplan, den wir hier eingebracht haben. Von daher kann man sagen: Diese Passagierkapazität ist auf den Zusatzflächen der Airbase ohne größere Detailbetrachtung unterzubringen. Das ist also auch abgehakt.

Da wir gerade bei der Argumentation von Herrn Heldmaier sind, nur noch ein paar grundsätzliche Anmerkungen: Man kann nun einmal nicht London, wie es Herr Gebauer gesagt hat, mit Frankfurt vergleichen. Wenn wir aber ein geldgieriges Unternehmen wären, würden wir natürlich alles tun, um das zu erreichen, was Herr Heldmaier vorschlägt; aber Sie würden uns wahrscheinlich nicht lassen.

Ich komme zum Fluglärm zurück. Die Menge des Fluglärms ist im Wesentlichen davon abhängig, wie viel Gewicht man in die Luft bringt bzw. wie viele Passagiere und wie viel Fracht man befördern will. Er ist zunächst nicht davon abhängig, mit wie vielen Bahnen man das macht. Wenn man nun 660.000 Bewegungen hat bzw. 80 Millionen Passagiere in die Luft bringen und wieder landen lassen will: Es ist egal, ob das mit einer Start- bzw. Landebahn bzw. mit drei oder fünf Start- und Landebahnen gemacht wird. Die Lärmenergie, die dabei entsteht, ist zunächst einmal im Prinzip gleich groß. Je enger das Bahnsystem ist und je größer die Kapazitätsdefizite sind, umso größer ist wahrscheinlich der Lärm, weil dann immer mit angezogener Bremse geflogen werden muss, damit das auch noch irgendwie hinhaut.

Das ist genau die Strategie, welche die Amsterdamer verfolgen und die wir hier auch immer als Vorbild vorgehalten bekommen. In Bezug auf die wirtschaftliche Effizienz ist sicher London-Heathrow das Muster. Was die Lärmeffizienz angeht, ist eher Amsterdam das Vorbild. Amsterdam hat nennenswert weniger Bewegungen als wir. Wir haben im Prinzip zweieinhalb Bahnen, dort hat man inzwischen fünf Start- und Landebahnen. Wir nutzen aber die Start- und Landebahnen mit einer ganz klaren Bahnbenutzungsstrategie zur Lärmvermeidung. Das heißt, je mehr Optionen man hat, um eine Bahn so zu benutzen, dass Lärm vermieden werden kann, umso besser ist es. Beispielsweise muss man dann nicht, abhängig von der Windrichtung, jede abfliegende Bahn benutzen.

Ich nenne ein Beispiel. Wenn wir nachts – Herr Heldmaier, deswegen sind auch die Kurven, die Herr Müller vorhin in Bezug auf die Nacht dargestellt hat, vielleicht demnächst zu bearbeiten – die Strategie verfolgen, Starts nur noch über die Startbahn West erfolgen zu lassen, weil 10 km südlich davon keine Menschen wohnen, ist das natürlich günstiger, als wenn man geradeaus über Rüsselsheim oder Raunheim fliegen lässt. Aber ich muss die Option haben, die zweite Bahn nehmen zu können. Die Amsterdamer leisten sich beispielsweise fünf Bahnen, um Lärm zu vermeiden – nicht um mehr Kapazität zu haben. Das müssen wir abwägen. Wir als FAG haben verstanden, dass der Wunsch unserer Ökonomen, mit möglichst wenig Beton möglichst viel herauszuholen, allein wegen der Ökothemen, aber auch aus lärmtechnischen Gründen nicht zu erfüllen ist. Das ist der große Unterschied.

Selbst wenn wir das tun würden, was Herr Heldmaier vorschlägt, würde das am Lärm nichts ändern. Auch in Bezug auf die wesentlichen Ab- und Anflugrouten, wie sie Herr Gebauer vorgestellt hat,

würde das nichts ändern. Die würden nur anders gebündelt werden. Wenn Herr Müller sich daran begibt auszurechnen, welcher Lärm in Bezug auf welche Gemeinden entsteht, würden, wie ich vermute, keine großen Unterschiede zum Vorschein kommen. Abgesehen davon ist das, was technisch vorgeschlagen wird – so wie wir es gemeinsam mit der Flugsicherung, aber auch mit der Lufthansa sehen –, nicht realisierbar. Als Plan klingt das schön, es ist aber, wie wir meinen, nicht machbar.

Die Nutzung der Startbahn West als Start- und Landebahn ist als eine der Varianten bei der Mediation untersucht worden. Es hat sich ergeben, dass es durch den kreuzenden Verkehr Konflikte gibt. Anfliegender Verkehr auf der Nordbahn muss mit anfliegendem Verkehr von den Parallelbahnen koordiniert werden; man kann immer nur das eine oder das andere. Das führte am Schluss zur sauberen Begründung, dass diese Übung überhaupt keinen Sinn macht. Es ist fachmännisch von der FAA und der Flugsicherung untersucht worden, und das Ergebnis war: Zumindest den Zielwert 120 erreichen wir damit nicht. Deswegen ist diese Variante ausgeschieden.

Die Bodenlärmfrage ist beantwortet worden. Wir haben die Firma Obermayer beauftragt, die modifizierte Kelsterbacher Variante detailliert zu untersuchen. Der Auftrag für die modifizierte Südbahn ist auch heraus. Leider haben wir noch kein Ergebnis. Aber wenn sich – wie früher in Kelsterbach – ergeben sollte, dass eine Lärmschutzmauer erforderlich ist, dann werden wir das Gleiche machen wie damals auch. Es wird dann eben eine Lärmschutzmauer geben, wenn sie hilft. Aber über die fachlichen Details zu diskutieren, dazu ist es noch viel zu früh. Das werden wir hier dann machen, wenn wir im Rahmen der Raumordnung und Planfeststellung mit den dafür notwendigen detaillierten Planungen kommen. Darin wird dieses dann auch enthalten sein. Herr Dr. Bender hatte gestern schon vorgetragen, worüber sich inzwischen ja alle einig sind: Wenn Lärm nicht vermieden werden kann und wenn gewisse Werte überschritten werden, muss man passive Schallschutzmaßnahmen ergreifen. Eine Lärmschutzmauer vor Ort ist eine passive Schallschutzmaßnahme, die wir natürlich auch akzeptieren.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Ich denke, das war eine sehr ausführliche Antwort. Danke schön, Herr Häfner. – Ich sehe gerade, Herr Bruinier ist wieder da. An Sie ging noch eine Frage. Hatte Herr Wintermeyer sie gestellt?

(Zuruf)

– Ist erledigt. – Das Wort hat Herr Raps.

Herr **Jürgen Raps:** Herr Boddenberg, vielen Dank für Ihre Frage. Ich hatte sie schon fast erwartet. Wenn ich es richtig verstanden habe, ging sie in die Richtung, ob es möglich ist, bei dem so genannten Offset-Approach – also bei der Verschiebung der Landebahnlängsachse im Azimut – über die momentan vorhandene 5-Grad-Restriktion hinauszudenken. Das ist möglich, es wird auch gemacht. Selbstverständlich hat das irgendwo bzw. irgendwann seine Grenzen. Es ist durchaus möglich, über 5 Grad hinauszugehen. Auch jetzt schon ist es möglich, mit den bodenunabhängigen Navigationsmitteln – Flight-Management-Systeme, die wir an Bord haben – gekrümmte Anfluggrundlinien zu generieren und diese auch abzufliegen. Allerdings – das habe ich vorhin auch schon gesagt – ist das immer an gewisse Wettermindestbedingungen geknüpft. Das heißt auf gut Deutsch: Je weiter weg ich vom Azimut bin, je größer der Winkel bzw. die Krümmung wird, desto mehr Ansprüche sind an die Wettermindestbedingungen zu stellen, unter denen noch ein Anflug durchgeführt werden kann. Das ist schlicht und ergreifend deswegen so, weil der Pilot gezwungen ist, in relativ niedriger Höhe eine Kurve zu fliegen, um die Landebahn sicher zu treffen.

Zweitens wurde gefragt: Ist es denkbar, den im Moment vorhandenen 3-Grad-Gleitweg nach oben zu versetzen und einen steileren Gleitweg zu fliegen? Das ist aus meiner Sicht keine Lösung. Es ist nicht denkbar, da noch steilere Anflüge zu machen – jedenfalls nicht mit der im Augenblick vorhandenen Generation der Verkehrsflugzeuge. Auch ist keine technologische Entwicklung in Sicht, die steilere Anflüge ermöglichen würde. Steilere Anflüge bedeuten höhere Geschwindigkeiten, und diese haben zur Folge, dass man schneller an die Betriebs- bzw. Sicherheitsgrenzen der Flugzeuge kommt. Da ist also irgendwo eine Grenze gesetzt. Es ist auch so, dass man, wenn man steilere Anflüge durchführt – ich will das einmal verdeutlichen –, relativ spät, wenn überhaupt, die Triebwerke in Bodennähe auf eine gewisse Leistung bringen kann. Die Triebwerke heutiger Generation brauchen zwischen fünf und sieben Sekunden, bis sie aus dem Leerlaufschub in einen Steigflug oder in Startschub-Leistung beschleunigt haben. Das würde z. B. vehement ein Durchstartverfahren beeinflussen und wäre der Sicherheit abträglich.

Also die Antwort auf Ihre Frage lautet: Steiler geht es auf keinen Fall. Es ist auch nicht gesagt, dass ein steilerer Anflug leiser erfolgt, denn der Lärm, der von einem Flugzeug ausgeht, ist ein Mischlärm aus Triebwerkslärm und aerodynamischem Lärm. Wenn man schneller fliegt, ist der aerodynamische Lärm – auch wegen der Auftriebshilfen, die man dann in verstärktem Maße braucht – größer. Und es ist durchaus nicht gesagt – ich habe leider keine Werte zur Hand –, dass der Gesamtlärm dadurch geringer wird. Es kann durchaus sein, dass er sogar größer wird.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Raps. – Für die SPD-Fraktion hat Herr Polster das Wort.

Abg. **Harald Polster** (SPD): Ich habe eine Frage an die FAG und die DFS. In Ihren Vorträgen wurde deutlich, dass noch weitere Berechnungen erforderlich sind. Deshalb habe ich eine konkrete Frage: In welchen Zeithorizonten werden Ihrer Ansicht nach die restlichen Arbeiten aus fachlicher Sicht erledigt werden können?

Meine zweite Frage bezieht sich auf Wiesbaden-Erbenheim. Da ist vorhin schon einmal nachgefragt worden. Ich möchte konkret wissen, ob in dem weiteren Verfahren aus Sicht der FAG und der DFS noch eine isolierte Nachoptimierungsbetrachtung Wiesbaden-Erbenheims – unter den gleichen Berechnungsbedingungen wie bei den anderen nachoptimierten Varianten – als zusätzliche Variante vorgesehen ist.

Die Konkurrenzsituation bezüglich London und Frankfurt ist, glaube ich, aufgeklärt. Im Vortrag von Herrn Heldmaier ist deutlich geworden, dass die deutschen und englischen Regelwerke im Hinblick auf rechtliche Rahmenbedingungen offensichtlich sehr unterschiedlich sind. Vielleicht können Sie sagen, was in Deutschland getan werden muss, um Regelwerke zu verändern. Wo sind da die qualitativen Unterschiede?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Als Nächster hat Herr Pawlik das Wort.

Abg. **Sieghard Pawlik** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Böhm und gegebenenfalls noch an Herrn Müller vom Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie. Wenn man die Zahlen nimmt, die Sie in Bezug auf die Betroffenheit der Bürgerinnen und Bürger hier vorgelegt haben – einmal wurde der Hinweis gegeben, dass das nach LAI berechnet wurde, zum anderen dass die neue Anleitung zur Berechnung des Fluglärms die Grundlage war –, so sind diese dramatisch unterschiedlich. Einmal handelt es sich bei einem Wert von 60 dB(A) und darüber um 287.700 betroffene Bürgerinnen und Bürger, zum anderen um 13.500 betroffene Bürgerinnen und Bürger. Das muss die Menschen in Verwirrung stürzen. Ich kann noch nicht die konkreten Unterschiede in den Berechnungsverfahren erkennen. Man könnte im einen Fall den Vorwurf der Verharmlosung erheben, während man im anderen sagen könnte: Der produziert Zahlen, nach denen das, was da geschieht, nicht zu verantworten ist. Ich glaube, man muss diese Zahlen auch auf dem Hintergrund der gestrigen Diskussion klären, wenn wir Konsequenzen aus dieser Anhörung ziehen wollen. Ich bitte Sie, dies hier eingehend zu erläutern.

Meine nächste Frage geht an Herrn Gebauer. Herr Bruinier hat vorhin gesagt, bei 85 % der Maschinen gebe es modernes Flugleitgerät, mit dem sich praktisch heute schon bestimmte Bewegungen auf der Fluglinie vollziehen lassen. Meine Frage knüpft auch an die Frage an, die vonseiten der Union gestellt wurde: Was hindert die DFS im Grunde genommen daran, schon heute zu solchen Verfahren überzugehen? Denn das wäre doch ein konkreter Ansatz, um Menschen im Hinblick auf Fluglärm zu helfen.

Herr Bruinier hat – so habe ich es mitgeschrieben – gesagt: Große Fluggeräte haben oft größere Flugradien als angenommen. Das führt zu einem deutlichen Abweichen. Es gibt technische Maßnahmen, um dies zu verhindern. – Sie bestätigen damit eine Klage von Bürgerinnen und Bürgern aus dem Umfeld, die sagen: Eine Reihe der "Brummer" fliegt – unabhängig von den ausgewiesenen Fluglinien – über uns hinweg. Ich habe die sehr konkrete Frage an Sie: Was muss getan werden, um diese Abweichungen einzufangen, um damit für die Bürgerinnen und Bürger sowie auch für uns eine Verlässlichkeit herzustellen?

Meine letzte Frage geht an Herrn Raps von der Deutschen Lufthansa. Sie haben die Frage des kontinuierlichen Sinkflugs angesprochen. Ich habe darüber etwas im Rahmen der Diskussion in Amsterdam gehört. Das, was dort gesagt worden ist, wurde aus meiner Sicht durch Sie bestätigt. Das Verfahren des kontinuierlichen Sinkflugs ist geeignet, in einer bestimmten Entfernung vom Flughafen zu deutlichen Lärmreduzierungen zu kommen. Ich frage Herrn Raps bzw. die DFS: Was muss getan werden? Weshalb wird dieses Verfahren nicht zumindest in den lärmsensibleren und verkehrsmäßig nicht so hoch belasteten Abend- und Morgenstunden eingesetzt?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Das Wort hat Herr Reichenbach.

Abg. **Gerold Reichenbach** (SPD): Ich habe die Frage, ob die geänderten Kriterien bzw. Verfahren, die zur optimierten Südvariante geführt haben, auch im Rahmen anderer Varianten – Erbenheim ist schon angesprochen worden –, die nicht mehr den ursprünglichen Bewertungsgründen unterliegen, zu erheblich anderen Kapazitäts- und Lärmwerten geführt hätten.

Die zweite Frage geht in die Richtung, die Herr Heldmaier angesprochen hat. Ich bin ihm dankbar dafür, dass er die Aufmerksamkeit darauf gerichtet hat, dass wir eigentlich nicht über Flugbewegungen reden, sondern letztendlich über die Zahl der Passagiere, die von diesem Flughafen aus transportiert werden. Meine Frage an die FAG lautet deshalb: Trifft es zu, dass es die Geschäftspolitik der FAG ist, nicht nur die Hub-Funktion zu erfüllen, sondern möglichst viele Verkehre – inklusive Geschäftsverkehre – auf dem Frankfurter Flughafen abzuwickeln? Das würde z. B. auch General Aviation und kleinere Maschinen betreffen.

Bei der optimierten ökologischen Bewertung der Südvariante haben Sie darauf hingewiesen, dass der

Waldverlust geringer sei. Sie haben in Bezug auf die Nordvariante folgenden Zusammenhang hergestellt: Ursprünglich geringerer Waldverlust beim Bau der Bahn, aber durch Verdrängung von Cargo City Süd Inanspruchnahme von Austauschgelände. Zunächst stellt sich der Unbedarfte die Frage: Muss denn der Ausgleich unbedingt im Wald stattfinden? Welche Zwänge sehen Sie denn, dass das nur im Wald passieren kann? Etwas hellhörig hat mich allerdings Ihre Formulierung am Schluss gemacht, wo es um einen Terminal Süd geht. Sie kann auch so interpretiert werden – das würde mit dem zusammenpassen, was Herr Heldmaier gesagt hat –, dass Sie auf jeden Fall einen weiteren Terminal im Süden planen, egal wie die Bahnvariante aussieht.

Ich komme zur Frage der Lärmbelastung im Rahmen der einzelnen Varianten bei einem Nachtflugverbot. In dem Zusammenhang frage ich Sie nach der Berechnungsgrundlage. Wenn ich es richtig verstanden habe, hat man einfach die Flugbewegungen genommen und gesagt: Das, was man in der Nacht nicht abwickeln kann, wird am Tag abgewickelt. Dann verschieben sich die Isophonen. Wenn ich aber sowohl die Carrier als auch andere richtig verstanden habe, gibt es eine Reihe von Flügen, die nur in der Nacht abgewickelt werden. Wenn z. B. der Postflug nicht nachts in Frankfurt erfolgen kann, findet er nicht um 13 Uhr am Mittag dort statt. In dem Zusammenhang spreche ich auch die Umlaufzeiten von Chartergesellschaften an. Wenn das nicht am Abend oder in den Nachtstunden stattfände, würde es auch nicht am Tage laufen. Das würde dann woanders laufen. Die Frage lautet: Ist das bei der Berechnung berücksichtigt worden? Oder hat man das einfach nur, obwohl es unrealistisch ist, nach unten gezogen?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Das Wort hat Herr Kollege Wagner (Angelburg).

Abg. **Ernst-Ludwig Wagner (Angelburg)** (SPD): Die DFS hat die Abflugpotenziale bei den neuen Varianten vorgetragen. Dabei haben Sie Prozentzahlen genannt. Ich weiß nicht, ob Sie der Adressat der Frage sind oder ob es die FAG ist: Wie sind die absoluten Zahlen in Bezug auf die Flugbewegungen? Mit der Angabe "8 %" kann ich nicht viel anfangen. Ich möchte gerne wissen, wie viel das tatsächlich ausmacht.

Herr Oliva kommt aus der Schweiz. Auch wir hätten gerne das Wissen, das Sie haben. Wie wird in der Schweiz die Lärmschutzproblematik gelöst? Ich habe einmal irgendwo gelesen, dass es dort Dialogforen gibt. Wenn ja, wie funktionieren diese Dialogforen? Ist in der Schweiz ein Verslumungs-Effekt in hochbelasteten Gebieten auszumachen?

Meine letzte Frage lautet: Wie entwickelt sich die Anzahl der Lärmbetroffenen qualitativ? Das bezieht sich auf diejenigen, die schon bisher betroffen waren, und auf diejenigen, die bei einem Ausbau neu betroffen sind.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Das Wort hat Herr May.

Abg. **Jürgen May** (SPD): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich frage Herrn Müller und Herrn Bruinier: Warum werden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die in Gewerbegebieten tätig sind, welche unmittelbar von Lärm betroffen sind, nicht in die Anzahl der Menschen mit eingerechnet, die letztendlich über die Isophonen-Linien vom Fluglärm betroffen sind, sondern nur die Bewohner solcher Gebiete?

Meine zweite Frage geht an die Deutsche Flugsicherung. Ich sage bewusst "Deutsche Flugsicherung", weil ich vermeiden will, dass hierauf die Flugsicherung für den Rhein-Main-Flughafen antwortet. Wir kennen die Ausbaupläne aller deutschen Flughäfen. Sie kennen sie sicher noch besser als ich, und Sie kennen die Probleme im Luftraum. Wie stellt sich denn bei den Vorstellungen der verschiedensten Flughäfen die Gesamtentwicklung dar, wenn man das, was dort in Bezug auf die Kapazität erreicht werden soll, insgesamt im Hinblick auf den Luftraum der Bundesrepublik Deutschland beurteilt?

Meine dritte Frage geht an die Mediatoren, aber auch an die Deutsche Flugsicherung: Warum wurde – auch nicht im Rahmen der Mediation, soweit ich informiert bin – noch nie der Versuch gemacht, die drei Flughäfen, die bei uns wegen der räumlichen Nähe infrage kommen, über die Länderegoismen hinweg zu einem vernetzten System zu entwickeln und dies auch zu bewerten? Man könnte doch z. B. ein Netzwerk Hahn, Köln-Bonn und Frankfurt im Hinblick auf eine Optimierung berechnen. Dabei könnte festgestellt werden, welche Kapazitäten so für die Gesamtregion abgewickelt werden können.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Es ist an sehr viele Personen eine Fülle von Fragen gestellt worden. Ich möchte an alle den Appell richten, sich möglichst kurz zu halten. Zunächst hat Herr Prof. Schölch von der FAG das Wort.

Herr Prof. **Dr. Manfred Schölch:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Zunächst wurde die Frage gestellt: Welchen Zeithorizonte hat die FAG für noch ausstehende weitere Berechnungen? – Hierzu ist zunächst zu sagen: Wir streben an, alle bis zum Spätsommer zu haben. Sie müssen natürlich dann vorliegen, wenn wir in die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren – dabei geht es um die Raumordnung, die luftrechtliche Genehmigung und die Planfeststellung – hineingehen. Aber ich nehme an, dass im Rahmen dieser gesetzlichen Verfahren noch weitere Untersuchungen durchgeführt werden müssen. Die werden dann natürlich auch – so wie es vorgeschrieben ist – veröffentlicht und öffentlich

diskutiert. Das Verfahren der Mediation kann die gesetzlichen Verfahren nicht obsolet machen. Auch hierbei ist die Bürgerbeteiligung eine ganz entscheidende Sache. Das muss dabei natürlich beachtet werden.

Zweitens wurde gefragt: Warum wird Erbenheim nicht noch einmal unter optimierten Gesichtspunkten betrachtet? – Das Ausscheiden von Erbenheim aus den Möglichkeiten geschah nicht primär unter Lärmgesichtspunkten. Optimiert wurde dabei aber in allererster Linie aus Lärmgesichtspunkten. Wiesbaden-Erbenheim ist primär deswegen ausgeschieden, weil das Umsteigen nicht in der erforderlichen Zeit darzustellen war. Ein Ausbau oder eine Nutzung von Erbenheim wäre also kein Beitrag zur Absicherung der Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt gewesen. Insofern wird Erbenheim nicht als erneute optimierte Variante in den Betrachtungen wieder auftauchen können.

Dann wurde eine Frage zur Geschäftspolitik gestellt: Will die FAG alle Verkehre an sich ziehen, um Umsatz gleich welcher Art zu machen? – Ich denke, eine Betrachtung dessen, was tagtäglich am Flughafen Frankfurt geschieht – sehen Sie sich z. B. unsere Landegebührenordnung an –, zeigt, dass dies nicht der Fall ist. Der Flughafen Frankfurt konzentriert sich auf seine Hub-Funktion. Im Vordergrund stehen die internationalen Langstrecken, die Verbindungen zur ganzen Welt herstellen.

General Aviation hat es aufgrund der Verfahren und der Gebührensituation außerordentlich schwer, in Frankfurt überhaupt anzulanden. Da sind Alternativen zu bieten. Und sie werden auch geboten; dabei denke ich z. B. an Egelsbach.

Dann wurde eine Frage in Bezug auf Cargo City Süd bzw. hinsichtlich eventueller Ausgleichsflächen bei der ursprünglichen Südbahn-Variante gefragt: Muss dieser Ausgleich im Wald geschaffen werden? – Auszugleichen sind unmittelbar luftseits – also vorfeldbezogene – Frachtumschlagsaktivitäten. Und die können nur am Flughafen stattfinden. Die kann man nicht 1, 2 oder 3 km abseits wieder erstehen lassen. Es ist nun einmal ein Fakt, das in diesem Bereich der Wald unmittelbar an den Flughafenzaun heranreicht. Rein faktisch gibt es also gar keine andere Möglichkeit: Wenn man Ausgleichsflächen schafft, geschieht dies unter Inanspruchnahme von Wald.

Weiter wurde gefragt: Wird der Süd-Terminal in jedem Fall gebaut? Es ist in der Tat unabhängig davon, ob wir eine Südbahn bauen oder ob eine Nordbahn-Variante zur Ausführung kommt: Bei der Zahl der Passagiere, die abzufertigen sind, wird ein zweiter Terminal im Endausbaustadium notwendig sein. Dies wird im Bereich der heutigen Airbase angeordnet werden. Da werden also nicht zusätzliche Flächen in Anspruch genommen werden. Die heutige Airbase hat schon einen Terminal. In diesem Bereich muss dann ein zweiter Terminal gebaut werden.

Es wurde gefragt, welche Flüge aus der Nacht in den Tag zu verlegen sind und ob das detailliert untersucht worden ist. – Das ist noch nicht detailliert untersucht worden. Es lässt sich aber ganz klar absehen bzw. einschätzen, dass dies keine Relevanz im Hinblick auf die hier diskutierte Ausbaufrage hat. Im Hinblick auf unser Zehn-Punkte-Programm bzw. auf den Anti-Lärm-Pakt wird das relevant sein. Dabei geht es um die Frage, inwieweit durch detaillierte Untersuchungen nachts Entlastungen durch Verschiebungen in den Tag hinein geschaffen werden können, wenn am Tag genügend Kapazität vorhanden ist. Das ist natürlich eine Grundvoraussetzung, wenn man überhaupt solche Verschiebungsszenarien betrachten will. Ist die Kapazität am Tag ausgelastet, ist jede Überlegung im Hinblick auf Verschiebungen obsolet.

Dann wurde nach der Belegung der Abflugstrecken gefragt. Dazu sind nur Prozentzahlen genannt worden. Die Frage lautete: Wie sehen die absoluten Zahlen aus? Bevor ich Sie jetzt mit einer Fülle von Zahlen überschütte, sage ich Ihnen: Wir haben für alle Varianten die entsprechenden absoluten Zahlen da. Ich werde sie gerne zu Protokoll geben.

(Anlagen 53, 54, 55, 56, 57 und 58)

Die letzte Frage bezog sich auf die Vernetzung von Flughäfen bzw. von Flughafenfunktionen. Diese Frage ist natürlich im Rahmen der Mediation nicht übersehen worden. Im Mediationsbericht finden Sie dazu zutreffende Ausführungen. Auch wenn dem einen oder anderen das Ergebnis nicht gefallen mag: Eine Vernetzung von Flughäfen bzw. von Flughafenfunktionen kann nicht in der Weise erfolgen, dass die Hub-Funktion Frankfurts tangiert oder nicht tangiert wird. Diese Vernetzung strebt die Flughafen Frankfurt/Main AG seit Jahren an. Wie Sie wissen, sind wir an verschiedenen Flughäfen beteiligt. Wir haben die Mehrheit auf dem Flughafen Hahn. Auch in Saarbrücken sind wir beteiligt. Zu einem kleineren Teil sind wir in Hannover beteiligt. Das alles sind Versuche, ein Netzwerk aufzubauen. Das wird von uns gesehen, es wird bei uns in der Geschäftspolitik berücksichtigt. Es ist aber eindeutig und klar: Diese Vernetzung hat keine Relevanz in Bezug auf die Frage: Muss, kann und soll in Frankfurt ausgebaut werden oder nicht?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Prof. Schölch. – Als Nächster hat Herr Prof. Böhm das Wort.

Herr Prof. **Dr. Hans-Reiner Böhm:** Es wurde gesagt, die Zahlen bezüglich der Betroffenheit seien sehr unterschiedlich. In der Tat ist das so: Die Zahlen sind sehr unterschiedlich. Ich muss allerdings ergänzend hinzufügen, dass die niedrigen Zahlen nicht nur darauf zurückzuführen sind, dass die neue

AzB zugrunde gelegt wurde. Zugrunde gelegt wurde auch die Regelung des Fluglärmgesetzes. Daraus ergeben sich erhebliche Unterschiede. Daran wird natürlich auch deutlich, wie wichtig es ist, bei der Ermittlung der Emissionen und Immissionen die Frage zu berücksichtigen, von welchen Annahmen man ausgeht und welche Vereinbarungen man trifft. Ich glaube, dass Herr Müller hierzu kompetenter Stellung nehmen kann.

Zweitens wurde danach gefragt, wie es in Bezug auf die arbeitende Bevölkerung bzw. die Beschäftigten in den betroffenen Bereichen aussieht. Wir haben hierzu entsprechende Erhebungen durchgeführt. Wenn Sie im Mediationsbericht auf Seite 104 nachschauen, werden Sie Ausführungen zu den "Beschäftigten (Bestand ohne Nachverdichtung)" in Bezug auf eine der Varianten finden. Wir haben zu allen Varianten die entsprechenden Erhebungen durchgeführt, weil selbstverständlich auch arbeitende Menschen vom Fluglärm betroffen sind.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Müller, können Sie dazu Stellung nehmen?

Herr **Kurt Müller:** Zu der Differenz zwischen dem von mir angewendeten Verfahren und den Daten, die Herr Prof. Böhm vorhin präsentierte: Ich habe mich streng an das gehalten – und glaube, das auch deutlich gesagt zu haben –, was in dem Mediationsverfahren besprochen wurde. Dort ist die Ermittlung der in den einzelnen Isophonen lebenden Menschen im Rahmen der AzB nach dem LAI-Verfahren durchgeführt worden. Vielleicht kann Herr Prof. Oeser dazu noch ergänzende Ausführungen machen. Ich habe dem Büro Infrastruktur & Umwelt keine Berechnung mit einem AzB-Entwurf gegeben.

Sie sprachen die Nacht-Bewertung an. Es müsste dann ja so sein, dass Flüge aus der Nachtzeit in die Tageszeit gelegt werden. Das habe ich in meiner Bewertung nicht berücksichtigt. Bei 660.000 Flugbewegungen kommt es auf die aus der Nacht herausfallenden Flugbewegungen nicht an. Das würde in der Isophonen-Darstellung eventuell die Strichstärke ausmachen. Ich will das jetzt nicht herunterspielen und verweise auf die anderen Ungenauigkeiten, die in meinen Annahmen enthalten sind, weil ich gesagt habe: Ich nehme einmal an, dass die Hälfte nur noch nachts abgewickelt wird.

Dann ging es um die heute von Lärm Betroffenen und um diejenigen, die später durch Ausbauvarianten zusätzlich belastet werden. Deswegen haben wir nicht nur einige Isophonen ausgewertet, sondern – wie es im Mediationsverfahren immer hieß – ein Lärmgebirge. Wir haben die 60-, 62- und 67 dB(A)-Isophonen ausgewertet. In den Zahlen ist natürlich – weil wir auch die Istzahlen ausgewertet haben – berücksichtigt, dass Betroffene dadurch, dass sie jetzt höher belastet sind, von einer Stufe in die andere aufgestiegen sind. Das ist eben durch diese Auswertung erfasst worden.

Herr **Peter Gebauer:** Es wurde gefragt: Wie lange dauert es eigentlich bei der Flugsicherung? – Wir gehen, wenn im Spätsommer bzw. Frühherbst die entsprechenden Gutachten auf dem Tisch liegen, davon aus, dass wir eine Überprüfungszeit von ca. acht Wochen benötigen, um uns die dann vorliegenden Gutachten noch einmal anzuschauen. Bei einigen Varianten wird es deutlich schneller gehen, weil, wie gestern schon mitgeteilt, die ersten Gutachten bezüglich der Nordvariante schon auf dem Tisch liegen und derzeit überprüft werden. Von daher wird es vonseiten der Flugsicherung bezüglich der Erarbeitung keinerlei Verzögerung geben.

Dann wurde gefragt: Wie sieht es mit Abflügen aus? Warum wird das nicht in Frankfurt gemacht? – Was hat Herr Bruinier gesagt? Wir sind in Frankfurt ganz besonders stolz darauf, dass wir gemeinsam mit Herrn Bruinier und Piloten der Deutschen Lufthansa – übrigens als Erste in Deutschland – ein An- und Abflugverfahren entwickelt haben, das sich NESS nennt: "New SIDs and StArs". Es beruht ausschließlich darauf, dass es Luftfahrzeuge der modernsten Generation gibt, die genau dieses tun können, nämlich exakt bodenunabhängig zu fliegen. Das tun wir schon seit langer Zeit.

Herr Bruinier – auch das ist eine Frankfurter Sonderregelung – ist meines Wissens der einzige Lärmschutzbeauftragte in der Bundesrepublik, der in der Lage ist, mit Genehmigung der Flugsicherung das Einhalten dieser Flugwege eigenständig zu überprüfen. Das heißt, wir stellen Herr Bruinier – er nickt – das System zum Auswerten direkt zur Verfügung; das machen wir nicht selbst.

Wir wissen aus den Untersuchungen, dass das, was Herr Raps heute Morgen vorgetragen hat, sich deutlich bestätigt: Luftfahrzeuge, die mit dieser Technikgeneration ausgestattet sind, fliegen sozusagen wie auf einem Strich. Tatsache ist aber eben auch, dass bisher leider nur 80 bis 85 % damit ausgestattet sind. Das führt dazu, dass man insbesondere in verkehrsstarken Situationen logischerweise nicht akzeptieren kann, dass der eine etwas kann, was der andere nicht kann. Denn man muss alle Flugzeuge über eine ähnliche Strecke auf einen einzigen Punkt, nämlich die Landebahn, bringen. Man hat nicht die Möglichkeit, sie übereinander zu staffeln. Man muss sie also hintereinander herfliegen lassen. Das führt dazu, dass Lotsen ab einer bestimmten Verkehrsmenge diese Eigen- bzw. Flächennavigation aufheben und die Flugzeuge dann wieder – weil es eben nicht alle können – aktiv durch das Zuweisen von Steuerkursen und Flughöhen zum Gleitweg bringen.

In Bezug auf CDA wurde eine Frage an uns und Herrn Raps gerichtet. Meines Erachtens besitzen wir mit den in Frankfurt für Frankfurt veröffent-

lichten so genannten Low-Drag-, Low-Power-Verfahren ein dem CDA sehr ähnliches Verfahren. Weitere Optimierungsmöglichkeiten z. B. durch das Fliegen eines solchen Verfahrens sollte Herr Raps beantworten.

Weiter wurde gefragt: Können denn die deutschen Verkehrsflughäfen bei der Kapazitätsentwicklung aller deutschen Verkehrsflughäfen, die für die nächsten Jahre absehbar ist, das, was an Flugverkehr im deutschen Luftraum zu erwarten ist, überhaupt noch abwickeln? Dazu wird Ihnen Herr Bonneß im Rahmen der Mediation eine Antwort geben.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Das Wort hat zunächst Herr Bonneß und dann Herr Bruinier.

Herr **Rüdiger Bonneß:** Vielen Dank, Frau Präsidentin! Ich war der DFS-Vertreter in der Mediationsgruppe. Wir haben zum Thema deutsche und europäische Luftraumkapazität ein Ergebnispapier vorgelegt. Ausgangspunkt war die Frage: Was nützt es, wenn wir hier in Frankfurt eine Kapazität von 120 Bewegungen in der Stunde schaffen, aber der europäische bzw. überregionale deutsche Raum ist so dicht, dass man das gar nicht abfliegen kann? – Ich möchte meine Antwort zweiteilen. Zunächst komme ich zum deutschen Luftraum. Sie haben schon von Herrn Gebauer gehört, dass wir dabei sind, den deutschen Luftraum nach dem anhand des Beispielmodells EAM 04 durchgeführten Streckenführungssystem einzurichten. Mit diesem System, das bis zum Jahr 2002 eingeführt werden soll, werden wir die noch vorhandenen Schwachstellen, die Sie ja aus der Presse kennen – den Luftraum oberhalb von Frankfurt, den Bereich der Kontrollzentrale Karlsruhe und den Bereich um München –, so weit neu strukturieren, dass der Luftraum der Kapazitätsnachfrage entsprechen wird.

Ferner lesen Sie öfter in der Zeitung, dass es Probleme im europäischen Luftraum gibt. Dort gibt es einmal Kapazitätsprobleme im operativen Bereich. Die werden dadurch gelöst, dass in den anderen europäischen Ländern die von mir schon beschriebene Neustrukturierung durchgeführt wird. Die Schweiz hat im letzten Jahr einen Beitrag dazu geleistet, was zu gewissen Anfangsverlusten geführt hat. Jetzt aber ist der Schweizer Luftraum durchaus aufnahmefähiger, zumal auch die Zahl der militärischen Sperrgebiete reduziert wurde.

Ein wichtiger Punkt in diesem Zusammenhang ist die Tatsache, dass gewisse europäische Verfahren nicht bindend eingeführt werden, sondern die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, Eurocontrol-Vorgaben umzusetzen, noch nicht zwingend ist. Dies strebt die Europäische Kommission an. Sie will das durch ihren Beitritt zu Eurocontrol regeln. Mit diesem Beitritt würde die EU-Kommission die entsprechenden Regelungswerke als eigene Regeln übernehmen, die für die Mitgliedstaaten verbindlich sind. Damit würde die Umsetzungsgeschwindigkeit bzw. der Kapazitätsgewinn für die Luftfahrt beschleunigt werden. Unser Fazit: Der Luftraum wird kein limitierender Faktor für die Entwicklung des Frankfurter Flughafens sein.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Bruinier, bitte.

Herr **Johann Bruinier:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich möchte Sie bitten, Ihren Blick auf diese Folie zu richten. Ich habe den Finger bzw. den Kugelschreiber auf den neuralgischen Punkt gelegt. Es ist in der Tat so, wie Herr Gebauer es gesagt hat: Wir haben hier in Frankfurt als Erste die NESS-Verfahren entwickelt. Ich habe seinerzeit mit einer amerikanischen Gesellschaft nachgewiesen, dass man mit modernen Flugführungssystemen quasi auf dem Strich fliegen kann. Das war der Anstoß, den ich damals gegeben habe. Daraus ist dann mit Lufthansa und Deutscher Flugsicherung dass NESS-Verfahren geworden.

Ich sagte vorhin: Schweres Gerät – also mit maximalem Abfluggewicht – fliegt solche Kurven, wie meine Kugelschreiberspitze es zeigt, meistens nicht in der hier dargestellten Form. Vielmehr werden die Kurven weiter geflogen. Im Fall dieser roten Linien rücken sie dann näher an Raunheim und Königstädten – also an die Südostbereiche von Rüsselsheim – heran. Das ist der eine Punkt: Die Radien sind größer als angenommen. Dies bezieht sich ausschließlich auf schweres, träges Fluggerät. Das System ist zu dem Zeitpunkt noch nicht eingeschaltet, es ist gerade dabei, eingeschaltet zu werden. An dem Punkt, wo die Kurve eingeleitet werden sollte – sie kann in einer Höhe von etwa 120 m über Grund eingeleitet werden –, wird sie häufig nicht eingeleitet, sondern dies geschieht später. Es wird weiter nach Westen heraus geflogen, und das führt dann selbst beim korrekten Kurvenradius zu einer westlichen Kursablage – wieder zuungunsten von Rüsselsheim-Königstädten und Nauheim. In Raunheim werden diese Dinge auch wahrgenommen.

Das Gleiche gilt auch für die blauen Abflugstrecken bei West-Ost-Wetterlage, die nach Süden abdrehen. Da sind auch große Richtungswechsel vorhanden. In den Kurven wird dann auch gestreut – teilweise weit bis an die Korridorgrenzen heran, selten darüber hinaus. Das geschieht also innerhalb der Korridore, aber mit deutlichen Kursablagen, die unerwünscht sind.

Was kann man nun dagegen tun? Wir haben schon Gegenmaßnahmen getroffen: Zum Beispiel hat die Flugsicherung, mit der ich, wie dargestellt, wirklich eng zusammenarbeite, Empfehlungen aufgegriffen und zum ersten Mal Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt. Die reichen aber noch nicht aus. Es gibt immer noch die Phänomene dieser Kursablagen in den Kurven. Gerade weil hier eben auch eine in dieser Form neue Route, z. B. bei dieser Varian-

te, dargestellt ist – sie führt sogar über Königstädten hinweg und liegt noch näher an Rüsselsheim –, ist es aus meiner Sicht in Bezug auf diesen großen Bevölkerungskreis, der ohnehin von den Anflügen in starkem Maße betroffen ist, erforderlich, dass extrem genau darauf geachtet wird, dass künftig nichts schief geht. Die technischen Möglichkeiten und die Verfahrensbeschreibungsmöglichkeiten existieren. Ich möchte nur noch einmal den dringenden Hinweis geben, dass hier – auch schon zurzeit – etwas in jeder Form sehr genau beachtet werden muss.

Ich habe noch eine Ergänzung in Bezug auf den CDA. Herr Raps hat das schon dargestellt. Ich muss ihm das Kompliment machen, dass er das noch klarer gemacht hat, als es bei mir der Fall gewesen wäre.

Es ist hier deutlich zwischen dem Eindrehbereich, in dem der Sinkflug erfolgt – das nenne ich den kontinuierlichen Sinkflug –, und dem Endanflugkurs des Instrumenten-Landesystems ab 10 oder 12 Nautischen Meilen zu unterscheiden, auf dem sich so oder so das Low-Drag-, Low-Power-Verfahren abspielt. In der Tat ist zutreffend, dass für die Eindrehbereiche – wie z. B. Hanau, Mühlheim, Lämmerspiel: alles was seitlich der Anfluggrundlinien liegt; auf der Westseite die südlichen Bereiche von Rüsselsheim, angefangen von den Opel-Werken bis über den Rhein hinweg in den Kreis Mainz-Bingen; auf der Nordseite natürlich die nördlichen Bereiche von Mainz – das einzige Lärmminderungspotenzial in der Anwendung dieser Verfahren besteht. Das Problem besteht allerdings, so wie mir gesagt wurde, darin, dass der Pilot natürlich wissen muss – der Lotse muss ihm die Vorgabe machen –, dass er dort den Endanflugkurs erreicht. Das nimmt dem Lotsen die Möglichkeit der eigenen intelligenten Staffelung in Bezug auf den Endanflug, was natürlich zu Kapazitätseinbußen führt. Diese Verfahren sind ja an verkehrsärmeren Flughäfen wie Stuttgart und Hannover veröffentlicht. In der Tat ist es so: Das kann derzeit in Frankfurt aus Kapazitätsgründen nicht durchgängig durchgeführt werden.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Nach meiner Liste hat jetzt Herr Raps das Wort. Ich glaube aber, das hat sich erledigt.

(Zuruf)

– Danke schön. – Das Wort hat Herr Offerman.

Herr **Hans Offerman** (Übersetzung aus dem Englischen): Wenn ich Ihre Frage richtig verstanden habe, lautete Sie so: Hätte es bei anderen Varianten in Bezug auf eine Kapazitätserhöhung eine Auswirkung, wenn man eine andere Nutzung hätte, als dies für die Variante 3 (revised) durchgerechnet wurde? – Soweit ich das beurteilen kann, ist das nicht der Fall. Die Variante 3 (revised) ist eine ganz spezielle, die wir ausgearbeitet haben. Sie hat auch mit 18 W und der Zahl 25.000 zu tun. Wenn wir die anderen Varianten nehmen, würde eine Reduzierung der Bewegungen auf der 18 West nicht zur gleichen Kapazitätserhöhung führen, wie dies für die Variante 3 (revised) dargestellt wurde. Ich möchte aber hinzufügen, dass ich Ihnen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nichts Endgültiges dazu sagen kann.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Offerman. – Das Wort hat Herr Prof. Oeser.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich muss noch einmal kurz auf die Frage des Abg. Pawlik zurückkommen. Er hat hier natürlich zu Recht die Problematik dargestellt; aber ich fürchte, dass man diese schwierige Frage, die wir lange beraten haben, angesichts der knappen Zeit nicht in drei Sätzen darstellen kann. Ich möchte mich darauf beschränken zu sagen: Es wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass wir nicht von irgendwelchen zukünftigen Fluglärmgesetzen ausgehen können, sondern dass wir uns an den bestehenden Fluglärmgesetzen orientieren müssen. Daraufhin hat die Mediationsrunde bzw. der Arbeitskreis gesagt: Wir können auch nicht von noch nicht gültigen AzBs ausgehen. Wir haben halt noch die AzB aus dem Jahre 1984, an der müssen wir uns orientieren. Aber wir haben, soweit uns Werte bekannt waren – Herr Müller hat das ja gesagt –, diese mit einbezogen. Herr Abg. Pawlik, wenn die AzB schon gültig wäre und wir nur auf dieser Grundlage gerechnet hätten, hätten wir über die Frage unserer Staffelung neu nachdenken müssen.

Eines sollte man aber klarstellen. Um dem Vorwurf zu entgehen, wir hätten schöngerechnet, haben wir gesagt: Wir nehmen den denkbar schlechtesten Fall – den so genannten Worst Case – an. Sonst würde später der Vorwurf kommen: Ihr habt das niedrig angesetzt, um die Bevölkerung zu beruhigen, und wenn dann der Ausbau erfolgt ist, kommen andere Zahlen. Wir haben also den schlechtesten Wert angenommen. Ob er so einmal kommen wird, weiß ich nicht.

Herr May, auf Seite 25 unseres Mediationsberichtes haben wir auf die Untersuchungen zur Kooperation hingewiesen. Dazu gibt es ein eigenes Gutachten aus Aachen. Auch das ist hier erwähnt worden. Ich kann mich darum bemühen, Ihnen das Gutachten zur Verfügung zu stellen. Diese Vernetzungsfrage wurde eingehend erörtert. Es hat sich keine Möglichkeit gezeigt, eine Vernetzung etwa mit Köln und Stuttgart vorzunehmen, wie wir es vielleicht selbst gewünscht hätten. Das schien uns nur im Hinblick auf Hahn möglich. Aber über eine neu definierte Rolle von Erbenheim wurde gemäß den Aussagen der Deutschen Flugsicherung nicht weiter nachgedacht.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat nun Herr Dr. Oliva.

Herr **Dr. Carl Oliva:** Herr Präsident, sehr verehrte Damen und Herren! Besten Dank für Ihr Interesse. Die Schweiz ist wahrscheinlich die einzige Insel auf der Welt, die nicht von Wasser, sondern von Land umgeben ist, und das stellt eine besondere Problematik dar.

Die Frage lautete: Welche Dialogformen gibt es? Was für Mechanismen gibt es bezüglich des Dialogs zwischen Bürgern und der Regierung? – Es gibt bei uns in Zürich den Runden Tisch. Das ist ein Dialogforum bzw. ein konsultatives Forum der Exekutive. Dieses Diskussionsforum hat im Moment zwei große Themengruppen: Es gibt die Diskussion um die Effekte einer Pistenverlängerung, und es steht die Erneuerung des Betriebsreglements an. Dabei geht es um Verfahren des An- und Abfluges, die politisch von großer Bedeutung sind.

Wie wird die Lärmauswirkung quantitativ bewertet? – Unser Büro hat im Rahmen des Runden Tisches den Auftrag, die Lärmbewertung durchzuführen. Grundsätzlich muss man sagen: Eine Lärmbewertung kann man nicht nur energie- bzw. schallmäßig durchführen, sondern man muss notwendigerweise die Korrelation zwischen der Schallbelastung und der Lästigkeit auf der Seite der Bevölkerung kennen.

(Anlagen 59 und 60)

Auf der Folie erkennen Sie den Zusammenhang zwischen Schallbelastung und Lästigkeitswirkung auf Seiten der Bevölkerung. Wir haben versucht, einen Index zu bestimmen. Auf der rechts dargestellten Skala bedeuten die Zahlen 8, 9 und 10 eine starke Störung. Die Menschen, die diese Zahlen gewählt hatten, sagten, dass sie stark gestört würden. Sie sehen, wie die blaue Kurve mit der Schallbelastung L_{eq} korreliert. L_{eq} ist ein sehr gutes Maß. Aufgrund dieser Auswertung hat man in der Schweiz Immissions-Grenzwerte für die Landesflughäfen Zürich und Genf festgelegt. Der Grenzwert ist bei 65 L_{eq} festgelegt worden. Das bedeutet, dass man ab diesem Wert Schall-Isolationen zu verteilen hat.

Ich möchte anhand meiner letzten Folie darstellen, wie es aussehen würde, wenn man die schweizerische Lösung der Grenzwertsetzung auf den Flughafen Frankfurt übertragen würde. Dabei handelt es sich um einen energieäquivalenten Schallpegel von 16 Stunden – so wie wir das in der Schweiz untersucht haben. Der Grenzwert würde jetzt dort sein, wo die blaue Kurve verläuft. Sie sehen, dass die Wohngebiete nicht mehr betroffen sind.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat Herr Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich möchte zwei Vorbemerkungen machen. Mir scheint es sowohl von der Verständlichkeit als auch von der Fairness her sinnvoller zu sein – deswegen würden wir dabei bleiben, so zu verfahren, wie wir es schon gestern und heute Vormittag gemacht haben –, nur wenige Fragen zu stellen, die Antworten abzuwarten und dann mit den nächsten Fragen fortzufahren. Dann ist es insbesondere für die Zuhörerinnen und Zuhörer leichter, den inhaltlichen Zusammenhang im Auge zu behalten.

Ich möchte zu zwei Aussagen kommen, die ich aus den Beiträgen heute Nachmittag herausgefiltert habe. Eigentlich habe ich mich gewundert, dass es darauf keine stärkeren Reaktionen gab. Zunächst hatte Herr Häfner von der FAG den Eindruck erweckt: Je mehr Bahnen, desto weniger Lärm. Dann frage ich mich in der Tat: Warum sitzen wir hier? Und warum baut die FAG nicht zehn Bahnen? Dann müsste es vollkommen still im Rhein-Main-Gebiet sein.

Zweitens komme ich zur Bemerkung von Herrn Bruinier, der – ich habe mich bemüht, das mitzustenografieren – sagte, aus Kapazitätsgründen könnten lärmarme Verfahren nicht durchgängig durchgeführt werden. Meine Damen und Herren, diese Aussage ist meiner Ansicht nach in hohem Maße bedenklich. Denn Politik insgesamt soll doch überwachen, ob das, was technisch abläuft, von den Menschen noch zu ertragen ist. Das heißt doch schlicht: Es müsste so sein, dass die lärmarmen Verfahren die Vorgabe darstellen und dass die technischen Bedingungen sich danach richten, wie viel man abwickeln kann – und nicht umgekehrt. Es scheint so zu sein, dass viel von dem, was wir hier gehört haben, eher nicht der Aufklärung und der Verdeutlichung der Fakten dient, sondern ein Stück weit auch der Verwirrung.

Ich habe mittlerweile diverse Berechnungsverfahren sowie diverse Bewertungsverfahren kennen gelernt, aber ich muss feststellen, dass es überhaupt keine durchgängig gleiche Basis mehr gibt, um die verschiedenen Varianten und Modifikationen beurteilen zu können.

Ich möchte jetzt mit meinen Frage beginnen und Herrn Offerman sowie Herrn Reichmuth bitten, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen: Erstens. Im Qualitätsgutachten zur FAA-Studie – nicht die überarbeitete und ergänzte, sondern die alte – ist von einem Überhang von rund 20 % für Starts die Rede. Das ist insoweit eine Kritik, denn spätestens am zweiten Tag kann keiner mehr starten, weil zwischendurch niemand gelandet ist. Wenn mehr Starts als Landungen stattfinden, gibt es am Boden einen Mangel an Flugzeugen. Das heißt, das ist eine suboptimale Verteilung der Werte. Warum ist das nicht im Rahmen einer realistischen Verteilung

gemacht worden? Wie ist eine solche Annahme insbesondere aus Qualitätssicht zu bewerten?

Zweitens. Das angewendete Simulationsmodell ist im Rahmen der Qualitätsüberprüfung revidiert worden. Es ist total veraltet. Warum sind keine besseren Simulationsmodelle mit neueren Erkenntnissen angewendet worden?

Drittens. Herr Offerman, Sie haben, wenn ich es richtig verstanden habe, festgestellt, dass Ihre Kapazitätsbewertung der Südbahn eine andere als die der FAA ist. Ich hätte gerne einmal die Gründe dafür gehört, weil es mir nämlich in der Tat so zu sein scheint, dass hier im Wesentlichen Verwirrung gestiftet wird, sodass wir keine Klarheit haben. An Letzterem habe ich aber ein Interesse.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat Herr Dr. Reichmuth.

Herr **Dr. Johannes Reichmuth:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die erste Frage bezog sich auf einen Überhang an Departures im FAA-Gutachten. Das bezieht sich wahrscheinlich auf die Kommentare im technischen Bericht. Im technischen Anhang wurde darauf hingewiesen, dass es die Methode der FAA war, ein gleichmäßiges Verkehrsangebot in das Simulationsmodell zu geben, um dann hinterher den entstandenen Verkehrsfluss nach den Verspätungen auszuwerten. Wir haben darauf hingewiesen, dass man bei einem ausgewogenen Verkehr mit genauso viel Starts wie Landungen rechnen müsse, um nicht eventuell zu viele Flugzeuge auf dem Flughafen zu haben. Dazu haben wir ausgeführt, dass dabei einige Varianten – es gibt eine Tabelle, wo wir das einmal aufgeführt haben – nach den FAA-Bewertungen auch unter die 120er-Werte sinken würden, dass sich aber an der Reihenfolge der Varianten nichts ändern würde. Diese Informationen sind im technischen Anhang des FAA-Gutachtens enthalten. Man kann sich diese Informationen also auch besorgen.

Es wurde gefragt, ob die Simulationsmodelle veraltet sind. Von der FAA wurde ein altes Simulationsmodell programmiert. Das ist eine Variante des Programms ADSIM. Es wird aber heute noch in den USA eingesetzt.

> (Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Es gibt aber neuere bzw. bessere!)

– Was heißt "besseres Modell"? Für diese Zwecke ist es sehr gut geeignet, weil es nicht die Rollbahn und den Luftraum mit berücksichtigt und dadurch auch Fehlermöglichkeiten ausschaltet. Es ist auf das Bahnsystem konzentriert und deshalb auch sehr gut für solch eine vergleichende Studie geeignet.

Die dritte Frage habe ich nicht ganz mitbekommen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Können Sie die noch einmal wiederholen? Das wäre sinnvoll.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die dritte Frage ging speziell an Herrn Offerman. Ich fragte ihn, warum er, was die Südbahn angeht, zu einer anderen Kapazitätsbewertung kommt als die FAA. Wenn auch Sie dazu etwas sagen können, würde ich das gerne hören.

Herr **Dr. Johannes Reichmuth:** Ich kann natürlich nichts dazu sagen, weil die Berechnungen dazu von uns noch nicht abgeschlossen sind.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Dann bitte ich Herrn Offerman, die an ihn gestellten Fragen zu beantworten.

Herr **Hans Offerman:** Könnten Sie uns, was die erste Frage betrifft, etwas genauer erklären, welche Berechnungen genau Sie meinen?

Präsident **Klaus Peter Möller:** Sozusagen zum Mitschreiben, Herr Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe das so verstanden, dass bei der Qualitätsbewertung zum FAA-Gutachten davon die Rede ist, dass dort ein Überhang von Starts in Höhe von 20 % eingerechnet wurde, was zu einer nicht optimalen Kapazitätsauslastung führen würde. Ich möchte wissen, wie Sie das beurteilen. Mit welcher Berechnung könnte man da herangehen? Denn ich bin insgesamt daran interessiert zu erfahren – das wird bei späteren Fragen auch noch zum Ausdruck kommen –, welche tatsächlichen Kapazitäten die verschiedenen Varianten ermöglichen. Es verfestigt sich doch der Eindruck, dass die wesentlich größer sind als das, was hier behauptet wird.

Herr **Hans Offerman** (Übersetzung aus dem Englischen): Ich muss Ihre erste Frage so beantworten: Ich weiß es im Moment nicht. Die Einzelheiten – besonders die Zahlen – muss ich mir noch einmal ansehen. Ich habe sie leider nicht hier. *

---

* Nachträgliche schriftliche Antwort von Herrn Hans Offerman (Übersetzung aus dem Englischen):

Die Beobachtung ist korrekt: Im FAA-Gutachten sind für einige Varianten mehr Starts als Landungen angegeben, die erwähnten 20 %. In unserem Abschlussbericht ist klar angegeben, dass bei einem Split von 50 % Starts und 50 % Landungen eine Verringerung der Bewegungszahlen zu beobachten ist. Bei Zugrundelegung dieses Splits für alle Varianten ergibt sich jedoch keine Änderung der Rangfolge. Mit anderen Worten: Für die Varianten mit dem voraussichtlich besten Runway-Layout ergibt sich durch die Veränderung des Splits keine wesentliche Änderung der Rangfolge, sodass die FAA-Ergebnisse dadurch nicht beeinflusst werden.

Bei der zweiten Frage geht es um das Simulationsmodell. Sie sagten, dass das, was hier von der FAA benutzt wurde, vielleicht doch nicht auf dem allerneuesten Stand sei. Es ist nun einmal halt so: Wenn man diese Art von Simulationsmodellen bei der Art von Studien, um die es hier geht, benutzt, muss man sich genau ansehen, was man eigentlich benutzen kann, um überhaupt richtige und gültige Kapazitätszahlen erhalten zu können.

Man musste schnell vorangehen. Auch musste man versuchen, ein Modell auf die Beine zu stellen, das für die große Zahl der Varianten die verschiedenen Kapazitätszahlen angeben kann.

Natürlich ist es schon möglich, ein besseres und leistungsfähigeres Modell zu benutzen. Da gibt es z. B. das Modell, welches auch von der DFS benutzt wurde, nämlich das TAAM-Modell. Was wäre aber die Folge davon? Es würde sehr viel länger dauern, um die Simulationsergebnisse zu bekommen. Ich sagte bereits in meinem Abschlussbericht, dass ich der Meinung sei, es wäre eigentlich gut, andere Varianten für die Studien zu benutzen, um mehr Details zu erhalten.

Drittens wurde gefragt, warum wir höhere Kapazitätszahlen für die Süd-Landebahn haben. Ich weiß nicht genau, auf welche Berechnungen, die wir angeblich angestellt haben, Sie hinweisen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich gehe noch einmal darauf ein. Soweit mir bekannt ist, haben Sie im Januar dieses Jahres Berechnungen angestellt, in deren Rahmen Sie zu einem höheren Ergebnis als die FAA kamen.

Herr **Hans Offerman** (Übersetzung aus dem Englischen): Jetzt weiß ich, worauf Sie anspielen; das war mir eben nicht ganz klar. – Wir wurden gebeten, einmal zu sehen, wie eigentlich die Sensitivität bei der Nutzung dieser Variante ist. Wir haben nun Folgendes gemacht: Wir haben Kapazitätszahlen angegeben, die eigentlich nicht beschränkt waren. Dadurch kommt es, dass wir höhere Zahlen als die haben, die von der FAA für die Bahnbelegung angegeben werden. Wir sollten quasi die Sensitivität zeigen. Das haben wir auch gemacht.

Abg. **Frank Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Damen und Herren, ich möchte mit den Fragen fortfahren und bei diesem Punkt bleiben. Das, was wir gerade gehört haben, möchte ich mit der Einschätzung des Praktikers konfrontieren, der sich auch mit den Unterlagen beschäftigt hat. Deswegen frage ich Herrn Heldmaier, wie aus seiner Sicht die maximalen Zahlen aussehen könnten. Herr Heldmaier hat ja die These vertreten, dass mit dem bestehenden System ein Wert von 120 erreichbar wäre. Deswegen würde ich Sie darum bitten, die unterschiedlichen Bewertungen aus Ihrer Sicht noch einmal darzustellen. Es ist ja Kritik geübt worden. Deswegen verstehen Sie mich nicht so, dass die GRÜNEN hier propagieren wollen, dass die 18 West unbedingt als Landebahn benutzt wird. Wir wollen in der Tat, Herr Schölch, den Punkt herausarbeiten, dass wir Ihnen nicht glauben, dass es das Ziel ist, 120 zu realisieren, sondern dass Sie in Wahrheit ganz andere Ziele haben.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Diese schwierige Frage beantwortet Herr Heldmaier.

Herr **Harm Heldmaier:** Herr Kaufmann, auf Ihre Frage kann ich eingehen, aber wir laufen Gefahr, dass das hier in eine satirische Veranstaltung umschlägt. Das ist nicht so, weil Ihre Frage so ist. Ich kann Ihnen sagen, wie die Vorgaben für die Bahn 36 waren – nämlich genau das Szenario. Das haben die Kollegen von der NLR sowie die Kollegen Reichmuth und Oliva in ihrem Qualitätsgutachten diskret übergangen. Ich glaube auch nicht, dass sie gewusst hätten, was sie da schreiben sollten. Warum ist das, was man da an Vorgaben gemacht hat, grotesk? Grotesk bei diesem Szenario ist Folgendes: Es dreht sich darum, dass man die Frage untersucht, wie viele Flugbewegungen man durchführen kann, wenn man die 18 West von Süden her anfliegt, also von Süden her landet, und gleichzeitig auch das Parallelbahnsystem benutzt. Sie können es – ich habe das FAA-Gutachten dabei – nachlesen: Man hat vorgegeben, dass von Süden her gelandet wird, während zur gleichen Stunde auf der gleichen Bahn in die Gegenrichtung gestartet wird. Das kann man nicht mehr als einen geordneten Flugbetrieb bezeichnen. So etwas kann man auf dem Flugtag in Reichelsheim machen, das kann aber nicht auf einem Verkehrsflughafen als Szenario unterstellt werden. Damit ist dieses System – Nutzung der 18 West als Landebahn von Süden her – natürlich auf 48 Flugbewegungen pro Stunde kollabiert. Deshalb hat es natürlich auch nicht mit den 120 Flugbewegungen klappen können.

Sie brauchen gar nicht zu schätzen, denn das, was Herr Gebauer vorhin sagte, muss man ein wenig relativieren. Ich kann natürlich sagen: In Frankfurt werden so und so viele Landungen durchgeführt, und die Eckwerte sind da. Das hilft aber uns Piloten und den Fluggesellschaften nicht. Auch die Rekorde – was Sie einmal geschafft haben – helfen ihnen nicht. Das, was in London täglich geleistet wird, und das, was bei uns sozusagen die Rekordposition der Frankfurter Flugsicherung ist, sind zwei Paar Stiefel.

Ich kann Ihnen das Folgende belegen. In der letzten Information der Vereinigung Cockpit hat ein junger Kopilot einen sehr schönen vierseitigen Artikel mit der Überschrift "Die Londoner können es doch auch" geschrieben. Die Londoner sind stolz, dass Sie das so können. Sie machen es täglich. Das hat also nichts mit dem zu tun, was auf dem Papier steht. Die täglich geübte Praxis ist etwas ganz anderes.

Jetzt kommen wir zu den Zahlen. Sie sind nicht geschätzt. Wenn man das jetzt auf die Bahnen bezieht, kommt man in London auf 220.000 Flugbewegungen pro Bahn, während es in Frankfurt 161.800 sind. Sie können nun die Londoner Leistungsfähigkeit auf drei Bahnen beziehen. Sie sagen: Wir haben in Frankfurt drei Bahnen, eine können wir bisher nur halb – nämlich lediglich als Startbahn – benutzten. Wenn Sie daraus jetzt eine vollwertige Start- und Landebahn machen – aber nicht so, wie es die FAA-Vorgabe war, sondern so, wie es ordentlich durchgeführt wird –, dann haben Sie drei Bahnen mit jeweils 220.000 Flugbewegungen, gemessen am Londoner Leistungskriterium. Dann hat man haargenau 660.000 Flugbewegungen.

(Zuruf von der CDU)

– Nein, die starten nicht gegen die Landerichtung. Das gibt es nicht.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Heldmaier, lassen Sie sich nicht von der CDU aufs Glatteis führen. Die GRÜNEN fragen nämlich im Augenblick. Das geht von deren Fragezeit ab; deswegen habe ich das gesagt. – Das Wort hat Herr Kaufmann.

Herr **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Präsident! Aber ich habe insoweit nichts dagegen, als es noch einmal der Aufklärung dient. Wir können festhalten, dass, wenn man die Londoner Qualitätskriterien anwendet, mit dem vorhandenen System auch die 120 – sprich: 660.000 – Bewegungen möglich wären, ohne dass ich sie fordere, Herr Kollege Boddenberg. Es geht ja nur um die Frage, warum von der FAG eine zusätzliche Bahn gefordert wird. Wir merken das doch ganz deutlich anhand der verschiedenen Vorträge: Eine Schließung der 18 West wurde aus vielerlei Gründen ausgeschlossen. Insoweit ist man an dieser Stelle auch aus dem Paket der Mediation vollständig ausgestiegen. Nicht nur in Bezug auf das Nachtflugverbot, sondern auch, was die Variante Südbahn angeht, wurde ausgeschlossen, dass es zugleich zu einer Schließung der 18 West kommen kann. Dann ist es, denke ich, vollkommen berechtigt, dort nachzubohren, um nämlich die Perspektiven zu erkennen – möglicherweise jenseits des Planungshorizonts, aber meiner Ansicht nach eher hinter dem Vorhang, der im Augenblick aufgespannt wird, weil Wahrheit und Darstellung auseinander fallen. Das haben wir ja heute schon mehrfach erlebt.

Unter dem Stichwort Verwirrung möchte ich eine Frage an Herrn Müller richten. Sie haben festgestellt – im Bericht von Herrn Ewen über die Optimierung ist das ja auch enthalten –, dass innerhalb der Optimierung auch der Flottenmix verändert wird. Das ist aus meiner Sicht ein ganz typischer Verwirrungsversuch, denn normalerweise muss man unter Ceteris-Paribus-Bedingungen arbeiten. Das heißt, man variiert bestimmte Dinge, muss aber andere konstant lassen. Wenn man plötzlich von einem anderen Flottenmix ausgeht, sind natürlich auch die Ergebnisse ganz anders. Insoweit ist eine Vergleichbarkeit überhaupt nicht mehr vorhanden. Deshalb frage ich Sie, Herr Müller: Gibt es auch im Rahmen Ihrer Ergebnisse bzw. Untersuchungen Rechnungen, die sich auf eine Optimierung ohne Veränderung des Flottenmixes beziehen? Oder umgekehrt gefragt: Was bewirkt die Veränderung des Flottenmixes innerhalb der Optimierung denn bezüglich der von Ihnen gefundenen Ergebnisse?

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat Herr Müller.

Herr **Kurt Müller:** Herr Häfner führte vorhin schon an, dass zum Teil die kleinen Propellermaschinen und die kleinen Maschinen unter 50 t zu Gunsten der etwas größeren Klasse – also S 5, das ist der kleine Airbus – reduziert wurden. Ich hatte festgestellt, dass darüber hinaus auch in der Klasse der Boeing 747 eine Reduzierung stattgefunden hat. Dafür gab es allerdings wieder in der Klasse des A 340 eine Zunahme.

Es ist jetzt natürlich schwierig, eine Abschätzung vorzunehmen, wie sich das lärmmäßig auswirkt – vor allem weil der Flugzeugmix auf den verschiedenen Flugrouten unterschiedlich ist. Auf der einen Route fliegen wir die Großen und auf der anderen mehr die Kleinen. Ich habe aber trotzdem einmal versucht, das für den ausgewogenen Mix auf der 18 West, wo also praktisch alle Maschinentypen verkehren, abzuschätzen und bin auf eine Differenz in der Größenordnung von 0,3 dB gekommen. Also das ist minimal.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Müller, es geht mir um die Einbeziehung des Nachtlärms. Das haben zumindest wir – ich könnte mir denken, für ein paar andere gilt das auch – vorhin nicht so ganz verstanden. Wir haben folgendes Problem: Wenn man das Mediationsergebnis umsetzen will, ist ja ein Nachtflugverbot im Paket enthalten. Das bedeutet, dass innerhalb der Nacht kein Lärm entsteht. Der kann dann auch mit keinem Anteil in irgendeine Berechnung einbezogen werden. Bei Ihnen ist aber an irgendeiner Stelle – wenn ich das richtig sehe, im Bereich der optimierten Varianten – von 9 % Nachtlärm die Rede. Sie sprachen vorhin von den zwei Stunden, die von der Definition her noch Nacht ist: 22 Uhr bis 23 Uhr und 5 Uhr bis 6 Uhr. Die sollen nicht unter das Verbot fallen, sind aber doch noch Nacht. Kann das Missverständnis daraus erklärt werden?

Daran schließt sich die Frage an Herrn Prof. Oeser an. Wenn denn die Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr definiert ist, ist dann nicht sinnvollerweise gerade wegen dieser Verwirrung ein Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr und 6 Uhr zu fordern?

Herr **Kurt Müller:** Ich hatte gesagt, dass es Nachtflug nur zwischen 23 Uhr und 5 Uhr gibt, dass also in diesen beiden Nachtstunden noch geflogen werden kann. Es liegen darüber keine Daten vor. Deswegen habe ich vorhin die von mir gemachte Abschätzung genannt. Ich habe gesagt: In Bezug auf die Verteilung in der Nacht – so wie sie heute vorliegt – kann man in etwa davon ausgehen, dass das insgesamt zumindest zu einer Halbierung der Nachtflugbewegungen gegenüber heute führen kann.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Es gibt noch eine Nachfrage.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt, Sie nehmen an – wenn ich es richtig verstanden habe –, dass in der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr nicht geflogen wird. Aber die Hälfte der Flüge, die bisher zwischen 22 Uhr und 6 Uhr insgesamt geflogen wurde, findet dann in der Zeit zwischen 22 Uhr und 23 Uhr sowie 5 Uhr und 6 Uhr statt.

Herr **Kurt Müller:** Ja.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann habe ich es richtig verstanden.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat Herr Prof. Oeser.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Herr Abg. Kaufmann, natürlich weiß ich, dass sich die Nachtzeit von 22 Uhr bis 6 Uhr erstreckt. Ich setze mich als Vorsitzender der Bundesvereinigung gegen Fluglärm auch dafür ein. Als Mediator hatte ich aber die Aufgabe, zu einem Kompromiss zu kommen, der von allen innerhalb der Mediationsrunde getragen wird. Die Regelung "22 Uhr bis 6 Uhr" wurde nicht von allen getragen. Wir haben anhand einer Statistik auch noch einmal gezeigt, weshalb die beiden Stunden – 22 Uhr bis 23 Uhr und 5 Uhr bis 6 Uhr – nicht so rasch wegzunehmen sind, wie es eventuell bei den anderen der Fall ist. Wir haben aber auch gesagt, dass wir an lärmsensible Menschen – an Kinder, Alte und Kranke – denken müssen und dass in der Zeit vor 23 Uhr und nach 5 Uhr eine Menge in Bezug auf Lärmreduzierung geschehen muss.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Müller hat gerade gesagt, dass sich die Hälfte der Nachtflugbewegungen auf diese beiden Stunden konzentriert. Das würde also genau kontraproduktiv zu dem sein, was Sie eben gerade festgestellt haben.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Nein, Herr Abgeordneter, denn die finden ja statt. In den Stunden zwischen 22 Uhr und 23 Uhr sowie 5 Uhr und 6 Uhr kommt nichts hinzu. In Bezug auf die anderen, die wegfallen sollen, ist der genannte Prozentsatz zutreffend. Wir haben dies aber im Rahmen der Mediation als den im Moment einzig möglichen Kompromiss betrachtet, der aber, wie alle Kompromisse, unbefriedigend ist.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Oeser, diese Regelung in Bezug auf die Zeit zwischen 23 Uhr und 6 Uhr ist weniger als das, was die Bundesvereinigung gegen Fluglärm fordert. Sie haben aber gesagt, das sei konsensfähig. Gestern und heute haben wir sowohl von der FAG als auch von der Lufthansa, die beide in der Mediationsrunde mit dabei waren, gehört, dass sie Probleme mit dem Nachtflugverbot sehen. Heißt das, dass sie aus Ihrer Sicht den Kompromiss wieder verlassen haben?

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Ich habe bis jetzt noch nicht offiziell gehört, dass sie den Konsens verlassen haben. Dann wäre er eben kaputt. In der Endrunde der Mediation haben die beiden Genannten angedeutet, dass sie damit Probleme haben. Wir waren aber trotzdem der Meinung, dass das geschehen muss. Denn im Rahmen eines Mediationsverfahrens muss der Versuch gemacht werden, dass sich beide Seiten wieder finden. Andernfalls ist die Mediation gescheitert.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Herr Prof. Oeser, ein Minderheitenvotum in Sachen Nachtflugverbot wurde nicht registriert. Zumindest habe ich aus dem Bericht bzw. aus dem Schriftwechsel dazu so etwas nicht entnommen.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Das ist auch nicht offiziell zu Protokoll gegeben worden – wie etwa die Aussage der fünf Bürgermeister und der Stadträte im Hinblick auf den Ausbau. Diese Probleme sind aber vorher genannt worden. Sie sind uns auch schriftlich mitgeteilt worden.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann darf ich FAG und Lufthansa bitten zu sagen, ob sie den Konsens in Bezug auf ein Nachtflugverbot jetzt wieder in Frage stellen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat Herr Prof. Schölch.

Herr Prof. **Dr. Manfred Schölch:** Ich kann bei der Beantwortung dieser Frage eigentlich nur auf das verweisen, was unser Vorstandsvorsitzender gestern hier erklärt hat. Und das war eindeutig und klar. Er hat gesagt: Wir stehen vom Grundsatz her positiv zu dieser Sache. Wir stellen fest, dass im Rahmen der Mediation nicht alle Aspekte des Nachtflugverbots sorgfältig geklärt und abgestimmt werden konnten. Diese Erkenntnisse wollen wir noch nachholen. Dazu bedarf es der Gespräche mit den Luftverkehrsgesellschaften sowie der Untersuchung der logistischen Zusammenhänge. Am Ende wird es dann eine entsprechende Entscheidung geben. Unsere positive Grundhaltung ist hier deut-

lich geworden. Der notwendige Untersuchungsbedarf ist erklärt worden. Im Übrigen ist hier das Zehn-Punkte-Programm der FAG vorgestellt worden. Wir hoffen sehr, dass das positiv aufgenommen wird.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Die GRÜNEN sind im Augenblick zufrieden. Dann geht das Fragerecht auf die F.D.P. über. Das Wort hat Herr Kollege Denzin.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Ich möchte Herrn Müller und in dem Zusammenhang auch noch einige andere Herren in Bezug auf das ansprechen, was Sie, Herr Pawlik, heute wieder aufgegriffen haben. Wir hatten das ja gestern schon bei der Generaldebatte diskutiert. Ich glaube, wir müssen wirklich für mehr Klarheit hinsichtlich der Ausweisung oder Übertragung der Isophonen in die Kartierung sorgen. Wir haben jetzt von Herrn Prof. Oeser gehört, dass es eine Diskussion in Bezug auf die Frage gab, was man zugrunde legen soll. Dann hat man LAI zugrunde gelegt, das ja, wie wir gestern auch gehört haben, ein Verfahren für die Raumordnung ist. Es ist nicht unbedingt ein Verfahren, das in Zusammenhang mit einem Fluglärmgesetz steht.

Herr Müller, Sie haben als Leiter der HLfU sicherlich Kenntnis über einschlägige Gerichtsverfahren. Haben Sie keinen Bammel, dass es da Probleme geben könnte? Der Flugzeugstaffelmix 1984 hat einen Anteil von 40 % Chapter-II-Maschinen. Dazu kommen die Maschinen, die damals noch Chapter I waren; sie zählen heute schon fast nicht mehr dazu. Heute haben wir 98 % Chapter-III-Maschinen und 2 % Chapter-II-Maschinen. Das liegt zugrunde. Damit werden Siedlungsgebiete verhindert. Es gibt nun einige Bürgermeister, die ein Doppelinteresse haben. Einmal haben sie das Interesse, die Lärmbelastung für ihr Gebiet zu vermindern. Es gibt aber auch schon kritische Töne im Hinblick auf eine Gebietsausweisung. Wie wollen Sie damit umgehen?

Ich frage das Gleiche die FAG: Wie sehen Sie das im Hinblick auf die Anträge? Wie wollen Sie aus dieser Konfliktsituation herauskommen? Natürlich haben wir das gemeinsame Manko, Herr Prof. Oeser, dass es im Moment keine aktualisierte Rechtslage gibt. Aber nach dem, was ich in Bezug auf Gerichtsurteile in einschlägigen Verfahren weiß, ist es so, dass sie letztlich immer zugunsten derer ausgegangen sind, die mehr ausgewiesen haben bzw. bauen wollten. Gestern wurde hier vorgetragen, die Gerichte seien tendenziell immer restriktiver geworden. Das kann ich – zumindest auf der Grundlage meines Kenntnisstandes – nicht nachvollziehen. Wenn Sie da andere Informationen haben, wäre ich dankbar, wenn Sie die erwähnen würden.

Dann ist noch ein Punkt interessant, zu dem ich Herrn Bruinier fragen möchte. Wir haben ja Messstellen. Ich frage nun Herrn Bruinier, Herrn Müller und die FAG: Gibt es einen Abgleich der gemessenen Lärmwerte mit den berechneten und in den Isophonen kartierten? Wenn ja, wie sieht das aus?

Ich habe an die FAG eine Bitte. Wir sollten nicht – je nach Grundeinstellung zu der Frage des Ausbaus – so oder so operieren. Lassen Sie doch bitte – das wäre sicher auch hilfreich für das weitere Verfahren – einmal alle vorliegenden Lärmberechnungen mit Legende und mit den Hinweisen, was da eingeflossen ist, zusammenstellen. Das sollte auch beinhalten, was Sie, Herr Oliva, überraschend in Bezug auf Zürich eben vorgestellt haben. Wenn wir den Züricher Kompromiss hier zugrunde legen, dann sind ja noch nicht einmal Offenbach und Frankfurt betroffen. Das sind ja nun ganz andere erstaunliche Ergebnisse. Stellen Sie das doch bitte einmal im Rahmen eines kleinen Kompendiums zusammen. Dafür wäre ich wirklich dankbar. Nicht nur wir brauchen das. Alle Damen und Herren, die hier zuhören, werden von all den unterschiedlichen Annahmen doch verwirrt. Es kann doch nicht sein, dass etwas je nach politischer Geschmackslage eingesetzt wird. Vielmehr müssen wir uns doch einmal dem tatsächlichen Geschehen nähern. Eines – das wurde hier vorhin schon einmal sehr deutlich gemacht – ist klar: Die Lärmbelastung ist effektiv so oder so, egal wie wir sie kartieren. Und die Betroffenheit entspricht der Lärmbelastung bzw. dem subjektiven Empfinden. Deshalb sollten wir da nicht Verwirrung zu stiften, sondern Klarheit in die Diskussion zu bringen. Aber auch für die Verfahren brauchen wir das.

Herr Reichmuth, Sie hatten – ich habe es wörtlich notiert – gesagt: Viele Fragen in Bezug auf die Qualitätsbeurteilung der jeweiligen Standorte erfordern zusätzliche Untersuchungen. Ich wäre dankbar, wenn Sie dazu konkrete Beispiele bringen würden. Vor allem habe ich die Frage: Welchen Zeithorizont halten Sie im Hinblick auf weitere Untersuchungen für erforderlich?

In dem Zusammenhang habe ich an die FAG die Frage: Wie sieht es nach Ihren Vorstellungen in Bezug auf den Zeithorizont aus? Bis wann werden Sie denn – soweit Sie es heute absehen können – die Untersuchungen haben, die Sie dann in die Lage versetzen, Ihren internen Entscheidungsprozess anzugehen? Wie würde das Verfahren dann weiterlaufen? Das sollte hier noch einmal, damit es allgemein deutlich wird, angesprochen werden.

Herr Gebauer hat verschiedene Optimierungspotenziale angesprochen. Ich wäre dankbar, wenn er Beispiele bringen könnte, aus denen hervorgeht, was da noch für Optimierungspotenziale – über das, was bis heute vorgetragen worden ist – vorhanden sind, die möglicherweise nutzbar gemacht werden können.

Ich komme dann zur Startbahn bzw. zur Bahnkonfiguration. Vorhin gab es dazu die Aussage, dass die West nicht haltbar ist, wenn die Süd in der Variante, wie vorgelegt, kommt, weil es Überschneidungen gibt usw. Mir wurde vorgetragen, in den Tagesrandzeiten könnte das eine interessante Ergänzung sein.

Völlig unabhängig von der Argumentation in Bezug auf den Wald bzw. die Aufforstung, Herr Prof. Oeser, die Sie gestern hier noch einmal sehr deutlich gemacht haben, habe ich eine Nachfrage, die sich also lediglich auf die Konfiguration der Bahn bezieht: Schließt sich das wirklich aus, wie es sich vorhin anhörte?

Ich nehme gerne noch einmal die Aussage bezüglich der Lärmverteilung auf. Zum Teil haben wir uns Schiphol angesehen. Es ist in der Tat kein vordergründiges Argument, um eine Position zu verstärken oder durchzusetzen, sondern es ist logisch nachvollziehbar: Wenn ich Starts und Landungen auf eine größere Kapazität verteilen kann, gibt es natürlich auch eine ganz andere Chance in Bezug auf die Lärmverteilung. Unter diesem Aspekt habe ich an Herrn Gebauer die Frage, inwieweit man Erfahrungen aus Schiphol übertragen kann. Ist das, was mir da vorgetragen wurde, richtig? Vielleicht kann auch Herr Raps dazu noch eine Aussage machen.

Für mich ist heute deutlich geworden: Es geht um die Beeinträchtigung und die Entlastung insgesamt. Und eine Beeinträchtigung entsteht, egal welche Art von Parallelbahnsystem wir haben. Insofern ist das schon ein interessanter neuer Gesichtspunkt, über den wir gemeinsam nachdenken sollten.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich schlage vor, dass die Beantworter – sie sollten dann jeweils auf alle Fragen antworten, die Herr Kollege Denzin gestellt hat – in folgender Reihenfolge zu Wort kommen: Herr Müller, der Vertreter der FAG, Herr Bruinier, Herr Dr. Reichmuth, Herr Dr. Gebauer und Herr Raps.

Herr **Kurt Müller:** Herr Denzin, Sie haben noch einmal die Planungszonen – so wie sie hier von mir dargestellt wurden – angesprochen. Sie haben gefragt, ob ich keine Angst vor Gerichtsverfahren hätte. Wenn ich das alleine gemacht hätte, dann hätte ich Angst. Das ist aber nicht der Fall. Ich bin hier nach einer Richtlinie vorgegangen, die vom Länderausschuss für Immissionsschutz erarbeitet wurde. In ihr sind die Immissionsschutzbehörden der einzelnen Länder vertreten. Nach § 16 des Fluglärmgesetzes ist es den Ländern freigestellt, weiter gehende planungsrechtliche Vorschriften oder Einschränkungen zu erlassen. Damit das nicht in jedem Bundesland anders gehandhabt wird, hat sich der Länderausschuss für Immissionsschutz zusammengesetzt und die Leitlinie geschaffen, die ich hier angewendet habe. Ich habe da also nicht etwa Eigenes erfunden, sondern das ist die Leitlinie der Länder-Immissionsschutzbehörden. Und das ist doch schon, wie ich meine, ein Gremium, dem man das zutrauen kann. Darüber hinaus hat die Raumordnungsminister-Konferenz gerade diese Leitlinie den einzelnen Ländern zur Anwendung empfohlen. Auch in Hessen ist dieser Beschluss der Raumordnungsminister unserem Haus und auch den Regierungspräsidien zur Kenntnis gegeben worden.

Herr **Christian Häfner:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Vielleicht kann ich einmal etwas zur Vereinfachung beitragen. Wie Herr Denzin bereits richtig sagte, ist es so: Diese AzB alt enthält zu 40 % Kapitel-2-Flugzeuge, die ab dem übernächsten Jahr in der gesamten EU verboten sind. Wenn wir dieses auf das Jahr 2015 übertragen, dann haben wir darin 40 % Flugzeuge, die seit 30 Jahren nicht mehr produziert werden, und das ist Unsinn.

Auch das Umweltbundesamt und das Umweltministerium gehen im Hinblick auf alle Entwurfsdiskussionen für die Aktualisierung der Fluglärmgesetze von dieser AzB neu aus, die im Übrigen in Deutschland zwei Jahre lang an fünf Flughäfen durchgemessen wurde. Das eindeutige Ergebnis steht da drin. Es ist doch gestern schon von Herrn Müller erläutert worden. Demnach ist es so, dass der Unterschied bei der dB-Betrachtung zwischen realer Lärmsituation und dieser gerechneten Situation irgendwo zwischen 2 dB und 3 dB liegt. Wenn die Lärmwirkungsforschung sagt: "Wir empfehlen hier beispielsweise eine Grenzziehung bei 60 dB", und ich dann nach alter AzB rechne, nehme ich in Wirklichkeit eine Grenzziehung bei 57, 58 dB vor. Sie als Politiker müssen entscheiden, ob Sie jenseits der Empfehlung der Lärmwirkungsforscher sicherheitshalber 57 dB nehmen oder, wie die Lärmwirkungsforscher empfehlen, 60 dB. Welche Wirkungen das hat, ist mehrfach dargestellt worden. Die Flächenunterschiede und die Betroffenheitsunterschiede sind enorm. Das muss man einfach klären. Unsere Position ist: Wir wollen das aufgeklärt haben.

Ich komme zur Beantwortung der zweiten Frage. Wir gehen davon aus, dass wir uns eigentlich bis Herbst darüber einigen müssen, mit welcher Antragskonzeption wir im April, wie Herr Prof. Schölch erläutert hat, in das Raumordnungsverfahren gehen. Dann müssen wir natürlich in unserem Antrag von realistischen Parametern ausgehen. Es muss eine Chance geben, dass sie im Raumordnungsverfahren, im Planfeststellungsverfahren und möglicherweise hinterher im Verwaltungsstreitverfahren durchkommen. Da kann man nur sagen: Die gesamte – auch die höchstrichterliche – Rechtsprechung der letzten Jahre geht seriöserweise von der AzB neu aus, auch wenn sie, formal gesehen, noch nicht in Kraft ist.

Man muss doch auch fragen: Warum ist die AzB neu noch nicht Kraft? Da gibt es einen Streit mit dem Bund. Es ist Konsens, dass bei der Novellierung der Fluglärmgesetzgebung auch die militärischen Flughäfen betrachtet werden müssen. Insofern ist es offensichtlich für den Verteidigungsminister gegenwärtig noch nicht finanzierbar, wenn das Fluglärmgesetz neu gefasst wird. Deswegen ist die AzB neu noch nicht in Kraft. Ich glaube, hier wäre vielleicht eine Initiative von Hessen möglich. Man könnte sagen: Dann setzt wenigstens das als Verwaltungsvorschrift in Kraft, was allgemeiner Konsens ist, was heute gilt.

Ich komme zu den Bahnkonfigurationen bzw. zum Widerspruch in Bezug auf die Nutzung der Startbahn West. Wenn man die Startbahn West in den regulären Betrieb – tagsüber beträgt die Kapazität heute 80 und künftig 120 – einbindet, führt das zu keinem gravierenden Erfolg. Das gilt auch im Hinblick auf das Einführen von Landungen auf der Startbahn West – selbst wenn man dann den Konflikt mit dem kreuzenden Verkehr in der Luft regelt. Das ist relativ einfach zu erklären. Die Startbahn West leistet heute 40 Starts pro Stunde. Wenn ich einfach Starts herausnehme und sie durch Landungen ersetze – eine Landung erfordert etwa eineinhalbmal so viel Zeit wie ein Start –, dann substituiere ich ganz einfach einen Start mit einer Landung. Also in der Summe kommt dann nicht mehr heraus.

Das ist allerdings in der Nacht anders. In der Nachtzeit – in den kritischen Stunden – gibt es bestenfalls 15 bis 20 Bewegungen pro Stunde. Da kann man de facto alle Landungen auf der Nordbahn vornehmen. Unabhängig davon können alle Starts auf der Westbahn erfolgen. Es wird dann nie einen Konflikt geben, weil die beiden völlig unabhängig voneinander sind. Das ist beispielsweise die Denke, die wir hier eingeführt haben. Darum ist das kein Konflikt, und deswegen gehen wir auch davon aus, dass wir während der Nachtzeit zu einer anderen Nutzungsstrategie als während der Tageszeit kommen müssen. Genau das ist die Strategie, die auch die Amsterdamer anwenden. Dafür werden sie immer gelobt.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat Herr Bruinier.

Herr **Johann Bruinier:** Herr Präsident, verehrte Damen und Herren! Das Meiste ist dazu schon gesagt worden. Es stellt sich hier die Frage, auf welcher Basis man das Ganze rechnet: LAI oder Fluglärmgesetz? Das Fluglärmgesetz bedeutet eine Mittlung über die sechs verkehrsreichsten Monate. Ich möchte hier nicht auf die Problematik des Fluglärmgesetzes eingehen. Das ist ein weites Feld. Die Novellierung steht seit nahezu 30 Jahren an.

Man arbeitet hier mit Isophonen. Diese werden auf der Grundlage bestimmter Prämissen gerechnet, das ist mehrfach dargestellt worden. Die Rechnung beinhaltet – Gott sei Dank, sage ich einmal – einen Schutzfaktor. Er spiegelt sich wider in deutlichen Unterschieden zu den Messungen vor Ort. Wenn man z. B. nach dem Fluglärmgesetz rechnet – solche Kurven haben wir ja heute gesehen –, muss man natürlich die gemessenen äquivalenten Dauerschallpegel nach Fluglärmgesetz vergleichen. Wir haben eine gerechnete, noch in Kraft befindliche Isolinie für den Regionalen Raumordnungsplan Hessen-Süd. In dieser 62 dB(A)-Kontur befindet sich z. B. Zeppelinheim. Man könnte also sagen: In Zeppelinheim gibt es deutlich über 62 dB(A). Aber die messtechnische Wirklichkeit ist eine andere, nämlich 54 dB(A). Ich will damit nur einmal deutlich machen, dass da ein Abstand von 8 dB klafft. Wenn Sie das jetzt auf die Konturen ausdehnen, die hier herangezogen werden, dann könnte man das noch weiter ausdehnen und sagen: Jetzt betrachten wir uns einmal die Messwerte. Dann muss man natürlich die Ergebnisse nehmen, die während einer Ost- bzw. einer West-Betriebsrichtung gemessen wurden. Wenn man das tut – ich könnte hier Zahlen nennen, aber das würde viel zu weit führen –, liegt man immer auf der sicheren Seite. Wir liegen auch mit einer neuen AzB bzw. mit einem AzB-Entwurf immer noch auf der sicheren Seite. Vielleicht erreichen wir dann die Kontur unter bestimmten Bedingungen. Aber auch da passiert kein Unglück.

Nun war es eine Entscheidung innerhalb der Arbeitsgruppe der Mediation, dass man die gültige, die alte AzB nahm. Herr Häfner hat zu Recht darauf hingewiesen, dass darin altes Fluggerät enthalten ist. Es handelt sich um einen Mix des Jahres 1984, der so nicht mehr fliegt. Aber es war eine Entscheidung, davon auszugehen. Man wollte – so Prof. Oeser – absolut auf der sicheren Seite sein. Die entsprechenden Fußnoten sind im Mediationsbericht enthalten. Ich lenke Ihre Aufmerksamkeit auf die Seiten 42, 43 und 62 des Mediationsberichtes, wo redlich auf die Überschätzung nach gültiger AzB eingegangen wird. Man könnte auch z. B. sagen: Das, was heute in den Isophonen-Darstellungen des Mediationsberichtes als rote Kontur ausgewiesen wird, würde nach einem AzB-Entwurf oder nach einer neuen AzB, die zwangsläufig die Folge eines novellierten Fluglärmgesetzes wäre, unter die grünen Bereiche schrumpfen. Die derzeitigen grünen Bereiche würden künftig die roten Bereiche werden, um das einmal etwas salopp darzustellen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat Herr Reichmuth.

Herr **Dr. Johannes Reichmuth:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich will auf unsere Empfehlung in Bezug auf die Qualitätssicherung hinweisen. Bisher ist ja nur die Bahnkapazität im Rahmen des FAA-Gutachtens bestimmt worden. Man müsste den Luftraum, die Bodenstruktur und den Rollverkehr einbeziehen. Das könnte im Rah-

men von Einzeluntersuchungen geschehen, die aber untereinander auf gleicher Datenbasis abgestimmt sein müssten.

Es wurde gefragt, wie lange so etwas dauert. Das hängt davon ab, wie weit die Vorarbeiten gediehen sind. Ein komplexes Modell, das sowohl Luftraum als auch Bodenstruktur und Rollverkehr gut abbilden will, muss kalibriert sein. Man muss eine gute Datenbasis des bestehenden Systems haben, woran man das dann kalibrieren kann. Dann muss man die jeweilige Maßnahme einbringen, die man verändern will. Dann hängt die Relevanz der Ergebnisse davon ab, wie der Komplexitätsgrad dieser Maßnahme ist und wie sauber bzw. gut sie beschrieben ist. Eine zeitliche Abschätzung vorzunehmen, ist schwierig. Man muss bei einem gut eingestellten System mindestens mit zwei bis drei Monaten rechnen.

Ich wurde gebeten, auf die Verbesserungsmaßnahmen einzugehen, die wir noch für nötig halten. Da kann ich eigentlich auf die Präsentation von Herrn Dr. Heil verweisen. Er hat aus unserer Sicht sehr vollständig dargestellt, welche Verbesserungsmaßnahmen noch erforderlich sind. Auch die Einschätzung von Herrn Dr. Heil in Bezug auf das Potenzial teile ich – allerdings ohne Simulationen dazu gemacht zu haben. Dazu sind sie da. Man muss diese Verfahren anhand des konkreten Modells prüfen. Erst dann kommt das Ergebnis heraus. Ansonsten ist das nur eine Meinung, die ich jetzt äußere.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank. – Die nächsten Fragen wurden an Herrn Gebauer gerichtet. Herr Gebauer, bitte.

Herr **Peter Gebauer:** Es waren insgesamt drei Fragen. Die erste Frage von Herrn Denzin bezog sich auf Optimierungen – abgesehen von den bisher vorgesehenen. Zweitens wurde nach Schiphol gefragt. Die dritte Frage soll ich zusammen mit Herrn Raps beantworten: Sind die von Herrn Heldmaier genannten 120 Bewegungen im heutigen Bahnsystem überhaupt realistisch?

Es wurde nach den Optimierungen – abgesehen von den bisher vorgesehenen – gefragt. Das ist etwas, was wir schon seit vielen Jahren zusammen mit Herrn Bruinier und der Lärmkommission machen. Wir optimieren immer wieder marginal. Das können wir auch. Sie haben die Ergebnisse der Optimierungen ja anhand der Präsentation z. B. von Herrn Müller gesehen. Die vorliegenden Optimierungen waren solche grundlegender Art. Wir sind dabei in der Form vorgegangen, dass wir versucht haben, auch hier die unserer Meinung nach geringsten Beeinträchtigungen der Bahnen zueinander zu erreichen.

Schiphol ist ein Flughafen, mit dem wir – weil er nur in geringem Maße mit Frankfurt vergleichbar ist – leider bisher keinen intensiven Austausch haben. Dieser Flughafen verfügt meines Wissens nach über ein sehr komplexes System mit fünf Bahnen. Es gibt Bahnen fast in alle Himmelsrichtungen. Das ist möglicherweise vom dort herrschenden Wind abhängig, denn Start- und Landebahnen werden immer in den Wind gebaut werden. Möglicherweise sind dort andere Windmodelle möglich. Wenn man Start- und Landebahnen in alle Richtungen hat – Nordwest wie Südost –, führt das natürlich dazu, dass man in Bezug auf Quadranten lärmmäßig das Umfeld optimaler bedienen kann, als das bei einem Parallelbahnsystem der Fall ist. Ansonsten ist mir nicht mehr über das Verfahren in Schiphol bekannt.

Dann wurde nach den 120 Bewegungen gefragt. Ich möchte einen großen Teil der Kommentierungen dazu Herrn Raps überlassen, der Pilot ist. Ich möchte nur auf das verweisen, was ich gestern und heute gesagt habe: London und Frankfurt sind bezüglich ihrer Bahnen nicht vergleichbar. London hat heute schon, was An- und Abflüge angeht, ein unabhängiges Bahnsystem. Frankfurt hat mit seinen Parallelbahnen eine einzige Bahn und zusätzlich eine Startbahn West, die nur für Departures in eine Richtung nutzbar ist. Damit hat Frankfurt eineinviertel Bahnen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat Herr Raps.

Herr **Jürgen Raps:** Ich wurde gebeten, auf den Vergleich zwischen London-Heathrow und Frankfurt in Bezug auf die Bewegungen pro Stunde bzw. pro Jahr einzugehen. Und ich soll auf die von meinem Kollegen Herrn Heldmaier aufgestellte These eingehen, dass mit dem bestehenden Bahnsystem in Frankfurt dieser Wert zu erreichen ist. Ich bin ein Freund von Zahlen, Daten und Fakten. Mir liegen hier die statistischen Verkehrszahlen des Jahres 1998 vor. Sie wurden von der ECAC – das ist die European Civil Aviation Conference – zusammengestellt.

1998 betrug die Verkehrszahl in Frankfurt 407.859. In London-Heathrow betrug die Verkehrszahl im gleichen Jahr 441.162. Herr Gebauer sprach es schon an: London hat ein unabhängiges Bahnsystem, nämlich einen Abstand von 1420 m mit zwei Bahnen. Insofern ist es gerechtfertigt, diese Zahl durch 2 zu teilen. Dann kommt man auf ungefähr 220.000 Bewegungen. Das ist auch die Zahl, die Herr Heldmaier genannt hat. Aber mit allem Respekt – lieber Harm, du bist wieder da –: Es ist aus meiner Sicht nicht gerechtfertigt – ich würde sogar sagen, das ist abenteuerlich –, diese Zahl 220.000 schlicht und ergreifend mit 3 zu multiplizieren, nämlich mit den Bahnen, die in Frankfurt zur Verfügung stehen. Damit käme man auf 660.000.

Für Frankfurt muss die Rechnung anders aussehen, um auf den Wert pro Bahn zu kommen. Frankfurt hat de facto physisch drei Bahnen. Die sind be-

kannt. Dabei muss wegen des geringen Abstands zwischen den beiden Bahnen – 25 links und 25 rechts; das sind nur 518 m – davon ausgegangen werden, dass es eigentlich nur eine Bahn ist. Und die Startbahn 18 West ist tatsächlich nur eine Viertelbahn. Erstens ist sie nur zum Start geeignet, und zweitens geht das nur in eine Richtung. Man müsste also die Zahl der Bewegungen in Frankfurt, um auf den gleichen Wert wie in London zu kommen, mindestens durch 1,5 – eventuell sogar durch 1,25 – teilen. Dann bekommt man die Zahl 271.906 Bewegungen pro Bahn. So viel zu den Zahlen, Daten und Fakten.

Bei Inanspruchnahme einer Startbahn West als Landebahn in nördlicher Richtung steht sie natürlich für Starts in südlicher Richtung nicht mehr zur Verfügung. Die Piloten möchten aus Sicherheitsgründen – Herr Fongern hat das gestern, soviel ich weiß, auch schon angesprochen; ich war aber gestern nicht hier – kreuzenden Verkehr bei startenden und landenden Flugzeugen auf jeden Fall vermeiden. Insofern ist das aus unserer Sicht überhaupt keine Lösung.

Selbst wenn es möglich wäre, auf der Startbahn West in nördlicher Richtung zu landen, blockiert man im selben Augenblick die Startkapazität auf der 25 feft bzw. 25 right in Frankfurt. Also reduziere ich die Kapazität auf diesen beiden Bahnen noch weiter. Es ist heute schon so: Wenn die Startbahn West, die wir hauptsächlich für Starts benutzen, ausfällt – aus Wettergründen, z. B. weil die Rückenwindkomponente zu stark ist –, gibt es aus dem Stand Verspätungen zwischen 20 und 40 Minuten. So viel zum Vergleich zwischen Frankfurt und London.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Denzin hat weiter das Fragerecht.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Herr Raps, ich würde in Bezug auf Schiphol aus Ihrer Sicht als Flugkapitän gerne noch etwas zur Belastungsstreuung durch eine größere Start- und Landekapazität hören.

Herr **Jürgen Raps:** Schiphol hat den Vorteil, sowohl abfliegenden als auch anfliegenden Verkehr – ich benutze einmal dieses Schlagwort – zu sozialisieren. Man hat dort fünf Bahnen zur Verfügung, davon sind – mit allen Möglichkeiten – vier in Gebrauch, und zwar in beiden Richtungen. Insofern haben die natürlich ganz andere Möglichkeiten.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit bei allen, die mitgewirkt und zugeschaut haben. Ich lade ein zur Fortsetzung morgen um 8.30 Uhr.

(Schluss: 17.37 Uhr)

15. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Protokoll

Anhörung zum Frankfurter Flughafen

3. Tag, 12. Mai 2000 Teil 1

Themen:

Nachtflugverbot S. 1

Sachverständige zu den Unterthemen:

Juristische Aspekte

Edwin Grabherr, Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München
Rechtsanwalt Winfried Seibert
Rechtsanwalt Wolfgang Baumann

Auswirkungen aus der Sicht der Nutzer

Jean-Peter Jansen, Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG
Herr Weith, Deutsche Post AG
Wolfgang John, Geschäftsführer Aero Lloyd
Herr Willy Korf, Landesverband Spedition und Lagerei
Johann Bruinier, Fluglärmbeauftragter der Hessischen Landesregierung

(Beginn: 8.37 Uhr)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Meine Damen, meine Herren! Bitte nehmen Sie Platz.

Am dritten und letzten Tag unserer Anhörung zum Frankfurter Flughafen begrüße ich alle Anwesenden und alle, die uns zuhören und zuschauen, insbesondere alle Sachverständigen, die wieder ihre Zeit für uns hergeben.

Ich darf zunächst außer der Reihe eine Bitte des Hessischen Rundfunks weitergeben. Der Rundfunk bittet die jeweiligen Redner, dass sie sich bei der Betätigung des Overhead-Projektors zwischen das Tagungspräsidium und den Projektor stellen, denn nur dann kann das richtig und gut übertragen werden. Die Bitte leite ich gerne weiter. Ich bedanke mich beim Hessischen Rundfunk für die ausführliche Berichterstattung.

(Allgemeiner Beifall)

Wie das Leben so spielt, so hat – wie ich hörte – der Hessische Rundfunk auch einmal kommentiert, es könnten mehr Abgeordnete da sein. Ich drücke das etwas höflicher aus, als es im Kommentar war. Dazu will ich Folgendes sagen: Das Leben geht natürlich weiter, auch das parlamentarische Leben mit den Verpflichtungen im heimischen Wahlkreis, und, und, und, wenn eine solche Anhörung stattfindet. Ich setze auch einmal voraus, dass die Protokolle vor einer Entschließung im Landtag sehr sorgfältig durchgelesen werden, sodass die Expertenanhörung auf jeden Fall einen großen Wert hat. Die Präsenz der Fraktionen war allerdings nicht so schlecht. An den ersten beiden Tagen war zumindest die Hälfte der Abgeordneten des Landtages hier in diesem Raume.

Jetzt zum Allgemeinen: Wie Sie dem ausgelegten Programm entnehmen, werden wir uns heute mit den Themenkomplexen Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Pakt und regionales Dialogforum beschäftigen.

All denen, die zum ersten Mal an dem Hearing teilnehmen, möchte ich zur Erläuterung noch mitteilen, dass die im Programm aufgeführten Sachverständigen zum größten Teil schon eine schriftliche Stellungnahme abgegeben haben. Ich weise während der Moderation im Allgemeinen auf diese Tatsache hin, wenn es geschehen ist. Die Themenstellung der schriftlichen Stellungnahmen und der mündlichen Statements haben die Fraktionen gemeinsam erarbeitet. Sie ergeben sich aus dem Fragenkatalog.

Nach Abschluss eines jeden Themenkomplexes – das ist heute wie an den vorangegangenen Tagen – findet eine ca. 60-minütige Diskussionsrunde statt, bei der die Abgeordneten des Hessischen Landtags Fragen an die Sachverständigen richten können. Es ist bekannt, dass aus organisatorischen Gründen – immerhin nehmen rund 200 Experten an diesem Hearing teilnehmen –, nur die Abgeordneten fragen dürfen.

Zum Schluss noch folgende Anmerkung: Wir tagen ohne Mittagspause – heute mit Open End bis zur Erledigung der Tagesordnung. Ich denke, dass wir das bis 18 Uhr geschafft haben. Sie haben Gelegenheit, in den Rhein-Main-Hallen Getränke und einen Imbiss einzunehmen – ich füge hinzu – auf eigene Kosten.

Sollten Fragen auftreten, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landtags sind hoch motiviert, erfolgreich und am letzten Tag sicherlich ganz besonders gern bereit, bei allem zu helfen. Für die Anzuhörenden ist ein Tagungsbüro eingerichtet, für die Medienvertreter ein Pressebüro. Da könnte man auch mal sagen: So wie bei den Abgeordneten ist es mit den Medienvertretern. Die ganze Zeit von früh bis spät sitzen die nun auch nicht hier. Das soll aber keine Medienschelte sein, sondern nur eine sachliche Feststellung für alle die, die uns kritisieren.

Wir beginnen mit dem Programm des heutigen Tages. Ich rufe den Themenkomplex

Nachtflugverbot

auf. Bevor ich dem ersten Redner das Wort erteile, erinnere ich die Sachverständigen: Zehn Minuten darf das Statement dauern, dann bleiben wir in unserem Zeitplan. Ich bedanke mich bei den Sachverständigen und bitte nun Herrn Grabherr, Geschäftsführer der Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München, zu den juristischen Aspekten des Nachtflugverbotes Stellung zu nehmen.

Herr **Edwin Grabherr:** Guten Morgen, Herr Vorsitzender, guten Morgen, meine Damen und Herren! Ich bin von dem Herrn Vorsitzenden bereits vorgestellt worden. Ich darf ergänzend noch dazu bemerken, dass ich neben meiner Geschäftsführertätigkeit bei der Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München als Kommentator des Luftrechts tätig bin.

Zu den Rechtsgrundlagen eines etwaigen Nachtflugverbotes vertrete ich die Auffassung, dass ein öffentlich-rechtlicher Vertrag für die Festlegung eines Nachtflugverbots ausscheidet. Es muss nämlich mit quasi dinglicher Wirkung der Betrieb des Flughafens, und zwar nicht nur für den Flughafen-Unternehmer, sondern auch gegenüber Dritten, also gegenüber allen Nutzern, geregelt und damit festgelegt werden.

Die FAG hätte, wenn es eine Regelung nur als Auflage gäbe, keine Gelegenheit und keine rechtliche Möglichkeit, ein Nachtflugverbot gegenüber Dritten durchzusetzen. Ein Nachtflugverbot kann rechtlich Gegenstand einer luftrechtlichen Geneh-

migung sein. Sie kann aber nach der inzwischen erfolgten Änderung des Luftverkehrsgesetzes auch Gegenstand einer Planfeststellung sein.

Ein Nachtflugverbot allein ohne Änderung der Anlage in einer Planfeststellung ist nicht möglich. Hierzu müsste immer eine Änderung der Anlage erfolgen. Nur dann kann ein Nachtflugverbot auch in eine Planfeststellung mit eingeschlossen werden.

Eine Luftaufsichtsverfügung scheidet für ein Nachtflugverbot aus. Das ist inzwischen längst entschieden. Es gilt hier nur § 8 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes.

Wichtig erscheint mir, darauf hinzuweisen, dass die Planfeststellung in der Auftragsverwaltung des Bundes durchgeführt wird, sodass der Bund an einem Verwaltungsverfahren zu beteiligen ist und die öffentlichen Interessen des Bundes einzubringen hat. Bisher ist mir nicht bekannt, dass der Bund einem rigorosen Nachtflugverbot zugestimmt hätte, sodass man abklären müsste, ob der Bund überhaupt bereit ist, einem Nachtflugverbot zuzustimmen.

Zur Definition der Nacht brauche ich nichts Besonderes auszuführen. In der Luftverkehrsordnung gibt es eine Regelung, die aber für planerische Zwecke nicht in Betracht kommt. Als Nacht hat sich in der Rechtsprechung analog dem Fluglärmgesetz der Zeitrahmen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr durchgesetzt.

Der Flughafen Frankfurt ist wie alle großen Flughäfen in Deutschland aufgrund der für ihn bestehenden Betriebspflicht und entsprechend dem Widmungszweck an 365 Tagen des Jahres 24 Stunden in Betrieb. Eine Regelung der Betriebszeit, wonach der Flughafen nur von 6 Uhr bis 22 Uhr Ortszeit, also am Tag in Betrieb wäre, würde meines Erachtens mit der Zweckbestimmung dieses Flughafens nicht vereinbar sein. Ein „Nachtflugverbot“ kann daher nur in der Festlegung von gegebenenfalls weitreichenden Betriebsbeschränkungen bestehen. Wenn entgegen bestehenden Betriebsbeschränkungen gestartet und gelandet würde, so würde dies eine Ordnungswidrigkeit darstellen.

Die Flughafen-Koordinierung muss ein etwaiges Nachtflugverbot beachten. Der Flughafen Frankfurt ist vollständig koordiniert. Der Flugplan-Koordinator muss die Festlegung eines Nachtflugverbotes beachten. Anzuhören im Verfahren ist natürlich die Flugsicherung, und anzuhören sind auch auf jeden Fall die betroffenen Nutzer, weil ein Nachtflugverbot vorhandene Nutzer des Flughafens erheblich einschränkt. Nicht nur die Luftfahrtgesellschaften sind anzuhören, auch Unternehmen des Werkluftverkehrs sowie Halter von Flugzeugen, die am Flughafen Frankfurt stationiert sind, sowie Dienstleister, die Bodenabfertigungsdienste am Flughafen Frankfurt erbringen. Diese Anhörung ist wegen der rechtsstaatlichen Erfordernisse des Vertrauensschutzes am Fortbestand der geltenden Nachtflugregelung, wie sie im Augenblick vorhanden ist, erforderlich.

Die Öffentlichkeit ist an einem Verwaltungsverfahren ebenfalls zu beteiligen – ohne Probleme, wenn es sich um ein Planfeststellungsverfahren handelt. Wenn es sich nur um ein luftrechtliches Genehmigungsverfahren handeln würde, dann würde sich die Frage stellen, ob Private überhaupt zu beteiligen sind, weil die Einschränkung nur zu ihren Gunsten geschehen würde. Das würde über das hinausgehen, was derzeit festgelegt ist.

§ 29 b Luftverkehrsgesetz schreibt vor, dass die Nachtruhe im Verwaltungsverfahren besonders zu berücksichtigen ist. Es ist aber von der Rechtsprechung entschieden, dass § 29 b davon ausgeht, dass Nachtflug stattfindet und dass nur die Gesichtspunkte des Lärmschutzes ein besonderes Gewicht bei der Abwägung darstellen.

Verhältnis von aktivem zu passivem Lärmschutz: Passiver Lärmschutz sind Schallschutzvorkehrungen, aktiver Lärmschutz sind Betriebsregelungen. Es ist meines Erachtens nicht richtig, im Luftrecht einen Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor dem passiven Lärmschutz zu sehen. Vielmehr gilt hier, anders als in anderen Rechtsgebieten, der Grundsatz, dass in der Abwägung zu entscheiden ist, ob aktiver oder passiver Lärmschutz stattfindet. Aber so wie bei anderen Verkehrsrechten, z. B. Straßen- und Schienenwegen, ist ein Vorrang des aktiven Lärmschutzes im Luftrecht nicht gegeben.

EU-rechtliche Vorschriften sind meines Erachtens berührt, wenn man ein Nachtflugverbot einführt, wenn man eine Landung von vor 22 Uhr im EU-Ausland gestarteten Flugzeugen am Flughafen Frankfurt nicht mehr zulassen würde. Beschränkungen sind nach der EU-Vorschrift zulässig, wenn Gesichtspunkte des Umweltschutzes entsprechende Beschränkungen erfordern. Es ist aber die Frage zu stellen, ob zwischen 22 Uhr, 23 Uhr und 24 Uhr Gesichtspunkte des Umweltschutzes so tief greifend sind, dass sie auch im Lichte der EU-Vorschrift Landeverbote rechtfertigen.

Es würde einen Verstoß gegen die Dienstleistungsfreiheit, die im EG-Vertrag gesichert ist, darstellen, wenn ein Nachtflugverbot EU-Ausländer schlechter behandeln würde als Deutsche. Ein Nachtflugverbot müsste von der FAG beantragt werden. Dies ist atypisch, weil bei vorhandenen Flughäfen bisher ausschließlich von der Behörde aus Verschärfungen von Nachtflügen durchgeführt worden sind. Würde die FAG einen Antrag stellen, dann darf die Behörde nicht ein Mehr zulassen, das heißt die Nachtflugregelung noch weiter verschärfen, oder etwas anderes als beantragt genehmigen. Der Behörde wäre aber gestattet, weniger scharfe Nachtflugregelungen zu erlassen, als sie von der FAG beantragt sind.

Hierbei ist die Abgrenzung zwischen Minus und Aliud immer etwas schwierig und wirft besondere Rechtsprobleme auf.

Zuständige Entscheidungsbehörde ist die nach Landesrecht zuständige Planfeststellungsbehörde. Ihr obliegt die Ermächtigung zur luftverkehrsrechtlichen Fachplanung. Zentrales Element dieser Ermächtigung ist die Einräumung eines Planungsermessens. In diesem Planungsermessen entwickelt die Behörde üblicherweise keine eigenen planerischen Vorstellungen, aber sie muss das, was der Unternehmer beantragt hat, abwägend nachvollziehen. Die rechtmäßige Zulassung eines Nachtflugverbotes setzt deshalb insbesondere eine gerechte Abwägung zwischen Flugbedarf und Schutz vor Fluglärm voraus.

Ein Nachtflugverbot betrifft in ganz entscheidender Weise das Planungsgefüge eines Flughafens. Es ist deshalb – wie ich schon eingangs erwähnt habe – auf § 8 Abs. 1 bzw. § 6 Abs. 4 Satz 1 zu stützen und nicht als Schutzvorkehrung nach § 9 Abs. 2 oder als Auflage zur Genehmigung zu sehen.

Bei der Entscheidung der Behörde muss abgewogen werden. Diese Abwägung muss sowohl die Interessen des Luftverkehrs als auch die Interessen der Betroffenen würdigen und in die Entscheidung mit einbeziehen. Bisher hat es meines Erachtens ein striktes Nachtflugverbot nach meiner Kenntnis zwischen 22 Uhr und 6 Uhr auf Flughäfen in Deutschland noch nicht gegeben. Auf jeden Fall muss eine bestimmte Art von Flügen auch in der Beschränkungszeit oder in der Verbotszeit zugelassen werden. Ich erinnere nur an medizinische Hilfeleistungsflüge, an Katastrophenfälle und die Erfüllung unaufschiebbarer polizeilicher Aufgaben.

Die Nutzer des Flughafens Frankfurt, die derzeitigen Nutzer, genießen zwar keinen Bestandsschutz auf unabsehbare Zeit, aber sie sind dafür vor einer Nachtflugregelung geschützt, die die jetzige Lage verschärft, indem ihnen eine Übergangszeit zur Verfügung gestellt wird.

Wie kann man ein Nachtflugverbot gegebenenfalls rechtlich absichern? Ich sehe dazu keine öffentlich-rechtlichen Möglichkeiten, insbesondere nicht den öffentlich-rechtlichen Vertrag. Es bleibt nach meiner Meinung dabei, dass ein Planfeststellungsbeschluss ergeht. Und Planfeststellungsbeschlüsse erwachsen nicht in Rechtskraft, sondern werden unanfechtbar und können nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes gegebenenfalls auch wieder geändert werden. – Vielen Dank, Herr Vorsitzender.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Grabherr. – Ergänzend wird auf Ihre schriftliche Ausarbeitung verwiesen. Schriftliche Ausarbeitungen haben wir auch von den beiden nächsten Referenten, zunächst Herrn Rechtsanwalt Winfried Seibert aus Köln.

Herr **Winfried Seibert:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich darf Sie auch noch zu dieser frühen Morgenstunde mit guten Morgen begrüßen.

Ich komme nicht nur aus Köln, was per se eine gewisse Qualifikation mitbringt, sich zum Thema Nachtflug zu äußern – denn wir sind in scharfem Wettbewerb mit Frankfurt, wer denn die meisten Nachtflugbewegungen abfertigt. Ich möchte zur Person hinzufügen, dass ich einige Jahre stellvertretender Vorsitzender der Bundesvereinigung gegen Fluglärm war und mich nur noch zu der Nachtflugproblematik für die Bundesvereinigung und vielleicht auch für die Betroffenen einsetze.

Das Thema, das man mir zugesandt hat, steht unter dem sehr schönen Titel „Durchführbarkeit von Nachtflugverbot“ oder – in der anderen Fassung – von „Machbarkeit“. Machbar ist hierzulande fast alles, wenn man es nur will. Die Frage ist, wie es in der Regelungssystematik, die das Luftverkehrsrecht für Flughäfen vorsieht, machbar ist – wenn man es denn will. Da zeigt zunächst einmal – insofern darf ich an meinen Vorredner anschließen – die Systematik, dass ein Flughafen genehmigt und/oder planfestgestellt worden ist – das ist meistens 40 oder 50 Jahre her –, dass das Stichwort Nachtflugverbot nirgendwo auftaucht. Genau genommen, taucht dieses Wort bis heute nirgendwo auf.

Die Ursprungsgenehmigung ließ den Betrieb auf einem bestimmten Flughafen zu, 24 Stunden, rund um die Uhr. Im Laufe der Jahre hat es dann Betriebsbeschränkungen, manchmal auch Flugbeschränkungen gegeben. Das ist zulässig, das ließ sich seinerzeit aus § 6 Luftverkehrsgesetz ableiten, was die Nutzbarkeit in gewissen Zeiten eingeschränkt hat – klassischerweise in gewissen Nachtzeiten, nicht immer in der vollen Nacht, in Teilen der Nacht usw.

Solche örtlichen Flugbeschränkungen für die Nacht gibt es heute, soweit ich es sehe, an jedem deutschen Verkehrsflughafen mehr oder weniger durchgreifend. Es gibt aber an zwei deutschen Verkehrsflughäfen exorbitante Bewegungszahlen in der Nacht – trotz dieser örtlichen Flugbeschränkungen.

Wie sieht die Regelungssystematik aus? Im Grunde ist es ganz einfach: Man kann Flugbewegungen zur Nachtzeit – 22 Uhr bis 6 Uhr, kein Thema, darüber muss man nicht streiten – entweder gänzlich untersagen – man kann das –, man kann das Verbot auf bestimmte Zeiten beschränken, man kann es auf bestimmte Start- oder Landebahnen beschränken, man kann es auf bestimmte Flugzeuggruppen beschränken, was nicht ganz unproblematisch ist – aber auch das gibt es.

Man kann den umgekehrten Weg gehen: Man kann es sozusagen in einem Obersatz weitgehend beschränken und dann durch Unterregelungen Ausnahmen von der Betriebsbeschränkung einführen, indem man beispielsweise Flugzeuge, die der Bonusliste entsprechen, wiederum privilegiert, dass die zur Nacht oder zu bestimmten Nachtzeiten dürfen. All dies ist rechtlich möglich. Es geht. Man muss es wirklich nur wollen.

Die Hinderungsgründe, die üblicherweise aufgeführt werden – angefangen von der ICAO bis zur EU – ich glaube, dass ich das nachher zeigen kann –, sind nicht durchschlagend gegenüber dem Problem, um das es in Wahrheit bei der Nachtflug-Problematik geht. Wir reden nicht von normalem Fluglärm am Tag, wir reden von etwas qualitativ ganz anderem.

Eine solche Flugbetriebsbeschränkung – – Sie müssen sich das idealtypisch vorstellen: Jetzt läuft das Planfeststellungsverfahren für den künftigen Flughafen Berlin-Brandenburg. Sie fangen genehmigungsrechtlich sozusagen bei Null an. Damit haben sie auch null Anspruch darauf, ungehindert einen Flugbetrieb eröffnen zu können. Hierbei sind selbstverständlich all die Einschränkungen der Betriebsgenehmigung – ob von dem Antragsteller gewünscht oder nicht gewünscht – einzubauen.

Wenn er sie selber beantragt, ist es unproblematisch. Ich bin an der Stelle etwas anderer Auffassung als Herr Grabherr. Das ist auch nicht entscheidend. In jedem Fall – ob Genehmigungsverfahren oder Genehmigungsänderungsverfahren auf der Basis einer bereits einmal vor Jahren erteilten weiter reichenden Genehmigung – muss die Genehmigungsbehörde prüfen, ob die beantragte Genehmigung unter anderem den Schutz gegen Fluglärm angemessen berücksichtigt.

Enthält beispielsweise der Genehmigungsantrag für den Bereich des nächtlichen Luftverkehrs keine oder aus der Sicht der Genehmigungsbehörde keine ausreichenden Beschränkungen, dann müssen diese von der Genehmigungsbehörde im Zuge der Genehmigung durchgesetzt werden.

Ich darf Sie erinnern: Es war ein Jahrzehnte dauernder Kampf mit einem immerhin vorzeigbaren Ergebnis – nicht beispielhaft –, aber immerhin vorzeigbar. Man hat für München II eben solche nächtlichen Flugbeschränkungen mit dem Schlüssel der Begrenzung der Bewegungszahl eingeführt. Es geht. Man muss es nur wollen.

Die nachträgliche Einführung solcher Betriebsbeschränkungen ist aus den gleichen Gesichtspunkten möglich. Das Luftverkehrsgesetz hat § 6 Abs. 2 Satz 3, der unter bestimmten Voraussetzungen den Widerruf der Genehmigung ermöglicht. Das ist natürlich ein einschneidender Eingriff. Ich kann mich nicht erinnern, dass es das je gegeben hätte. Aber die Rechtsprechung hat die nahe liegende Überlegung entwickelt: Wenn das Gesetz den Widerruf erlaubt, dann erlaubt es auch geringere Einschränkungen als den Widerruf, also beispielsweise örtliche Flugbeschränkungen.

Ob das geschehen muss, hängt unter anderem bei einer bereits vorhandenen Genehmigung davon ab, ob Tatsachen vorliegen, von der Genehmigungsbehörde erkannt werden, ihr vorgelegt werden, die die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird. Es besteht kein Zweifel in der Rechtsprechung, dass der Schutz gegen Fluglärm Teil des Schutzes der öffentlichen Sicherheit ist.

Ergebnis: Wenn der Schutz gegen Fluglärm es erfordert, dass Nachtflugbeschränkungen verhängt werden, können und müssen sie auch bei einer bestehenden Genehmigung verhängt werden. Bei planfestgestellten Flughäfen – Herr Kollege Grabherr hat schon darauf hingewiesen – gibt es zumindest für die Zeit ab 1976 – für den Zeitraum davor ist es etwas umstritten, Stichtag der Genehmigung – die Möglichkeit, nachträglich vom Flughafenbetreiber Vorkehrungen oder die Errichtung oder Unterhaltung von Anlagen zu verlangen, wenn nach der Unanfechtbarkeit des Planes nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens auf Rechte Dritter aufgetreten sind oder auftreten. Das ist natürlich sehr kompliziert, weil das mit dem ursprünglichen Prognosehorizont zusammenhängt. Ich will das nicht vertiefen. Die Möglichkeit gibt es. Ob sie zur Nachtflugproblematik greift, ist bis jetzt nicht entschieden.

Ich bin mit Kollegen Grabherr einer Meinung, dass öffentlich-rechtliche Vereinbarungen absolut am Ziel vorbei greifen. Es gibt andere Beispiele, die zwischen öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Vereinbarungen schwanken. Es gibt auch außerhalb des Bereichs der Verkehrsflughäfen an einem Verkehrslandeplatz in Nordrhein-Westfalen ein zivilrechtliches Urteil, das eine Art von Betriebsbeschränkungen beinhaltet. Das ist ein ausgesprochen diabolisches Problem, zu dem das Bundesverwaltungsgericht die Hände zum Himmel gehoben und gesagt hat: Der Zustand dieser faktischen Parallelität ist unerfreulich. Sie müssen einerseits aufgrund der Genehmigung fliegen oder fliegen lassen, auf der anderen Seite dürfen sie das zivilrechtlich nicht gestatten. Das Bundesverwaltungsgericht hat gesagt: Das Problem können wir nicht lösen. Das muss der Gesetzgeber machen. – Er wird sich hüten.

Ob und welche Betriebsbeschränkungen generell in Zusammenhang mit nächtlichem Fluglärm geboten und unter Berücksichtigung aller Umstände im konkreten Fall zu vertreten sind – das sind zwei Seiten der Medaille –, ist üblicherweise im Rahmen einer Güterabwägung zu entscheiden, bei der – in der Vergangenheit auch immer gegenübergestellt

worden sind – die Interessen der durch den Fluglärm Betroffenen auf der einen Seite und die Interessen an der Nutzung des Flughafens im weitesten Sinne auf der anderen Seite, üblicherweise also wirtschaftliche und verkehrliche Interessen, gegenübergestellt werden.

Man hat also, vereinfacht gesagt, eine Fallkonstellation angenommen, bei der ein gewisses Maß an Fluglärm-Belastungen von den Anwohnern um den Preis der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens in ihrer näheren Umgebung in Kauf genommen werden muss.

Dieser Weg, dessen bin ich nun wirklich sicher, ist für den Bereich des Nachtflugbetriebs verfassungsrechtlich nicht gangbar. Wir haben hier einen Punkt erreicht, an dem das Gut, um das es auf der einen Seite bei der Abwägung geht, nicht Bequemlichkeit, nicht Freiheit von Belästigungen ist, sondern das Gut ist Gesundheit. Da hören in weiten Bereichen jede Diskussion und jede Abwägung auf. Das Verfassungsgericht Deutschlands möchte ich sehen, das bei der Gegenüberstellung der Frage nach Verkehrsbedarf in Luftverkehr und Gesundheit sagt: Ein bisschen krank darf sein, aber Luftverkehr brauchen wir. – Ich sehe das nicht.

Es gibt sicherlich noch in die Abwägung einzubeziehende Überlegungen aus dem Art. 14 – Grundrechtsschutz des Eigentums –, selbstverständlich. Man muss es aber einfach sehen: Beim Nachtflugbetrieb ist der Konflikt präzise auf die Frage zugeschnitten: Wie haltet ihr es mit der Gesundheit? Nichts anderes ist das Thema.

Damit stehe ich ja nicht allein. Es gibt Stimmen aus dem Bundesverwaltungsgericht, die bei der Anhörung seinerzeit im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages schon praktisch gesagt haben: Wir warten auf ein solches Verfahren, um uns dazu einmal äußern zu können. Bis jetzt haben wir uns immer zu Formalien geäußert – mit der Folge, dass den Betroffenen so gut wie nie geholfen werden konnte. Es gibt bedeutende Arbeiten – logischerweise halte ich sie für bedeutend, weil sie meine Auffassung unterstützen, ich denke, sie sind aber auch objektiv als bedeutend anzusehen –, die diese verfassungsrechtliche Seite sehr gründlich bearbeiten und betonen, dass das Grundrecht der körperlichen Unversehrtheit, das Grundrecht nach Art. 2 Abs. 2 eine unüberwindbare Schranke zum Thema Nachtflugbetrieb setzt.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich darf Sie bitten – Ihre Redezeit ist schon seit einiger Zeit zu Ende –, zum Schluss zu kommen.

Herr **Winfried Seibert:** Ja, ich nähere mich – man wird ja immer gefragt, wo das Positive bleibt, es ist zwar schwer bei dem Thema, ich will es aber versuchen – dem Ende.

Der Gesundheitsbegriff der Weltgesundheitsorganisation, der sonst eine Rolle spielt, kann, obwohl er wichtig ist, bei der Diskussion über den Nachtflug außen vor bleiben. Es geht hier um nackte, nachweisbare Gesundheitsschädigungen. Damit haben wir die Frage: Wie kann man damit umgehen?

Nach menschlichem Ermessen wird nicht die Folge sein, dass ab sofort jeglicher Nachtflugbetrieb durch hoheitlichen Eingriff gestoppt wird. Das kann realistischerweise so nicht gehen.

Wir kennen die Grenzen – Herr Maschke hat sich dazu geäußert, andere haben sich dazu geäußert –: Ich bin der Meinung, dass jeglicher nächtlicher Flugbetrieb, der bei zulässigerweise gekippten Fenstern einen Innenpegel von präterpropter 52 plus/minus 2 dB(A) am Ohr des Schläfers erzeugt, nicht hingenommen werden darf, verfassungsrechtlich nicht hingenommen werden kann.

Jetzt kommt der Faktor Zeit: In dem Augenblick, in dem durch ausreichenden Schallschutz bei ausreichender Belüftung unter zumutbaren Umständen diese Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen wird, habe ich die Beschwer der Gesundheit nicht mehr. Ich habe immer noch Belästigungen, ich habe das berühmte Problem mit dem Bunker. Ich habe die Beschwer meiner Gesundheitsbeeinträchtigung nicht mehr und habe damit auch nicht mehr die aus meiner Sicht unüberwindliche Klippe des Art. 2.

Das bedeutet aus meiner Sicht: In dem Augenblick, in dem dieser passive Schallschutz da ist, kann ich Nachtflugbetrieb zulassen. Ich darf ihn aber nicht zulassen, ohne ihn zwingend mit einer zeitgleichen Einführung dieses Schallschutzes zu koppeln. Kein Nachtflugverkehr ist meines Erachtens verfassungsrechtlich zulässig, auch der heute bestehende nicht, sofern, soweit und solange nicht passiver Schallschutz dafür sorgt, dass die Leute ungestört schlafen können. – Ich bedanke mich.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Der dritte Referent zum Thema juristische Aspekte ist der Rechtsanwalt Wolfgang Baumann von der Kanzlei Baumann, Krüger, Eiding in Würzburg. Auch von Herrn Baumann liegt schon eine schriftliche Stellungnahme vor. Bitte schön, Herr Kollege Baumann.

Herr **Wolfgang Baumann:** Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe die „Quadratur des Kreises“ versucht und meine 60 Seiten lange Stellungnahme auf Kurzthesen reduziert. Ich möchte gleich in medias res treten, damit die Zeit ausgenutzt werden kann, die Thesen auch darzustellen.

Es ist verfassungsrechtlich gesichert, dass nächtlicher Fluglärm grundsätzlich geeignet ist, unmittelbar Gesundheitsstörungen sowie nachhaltige Störungen des physischen und psychischen Wohlbefindens hervorzurufen und dadurch verfassungsrechtlich geschützte Belange von Flughafenanwohnern zu beeinträchtigen. Es wurde hier schon von meinem Vorredner erläutert. Ich werde auf diesen Punkt vertieft eingehen, weil es hier um die Schutzinteressen Betroffener im Verhältnis zu den Interessen des Flughafenbetreibers geht.

Das Grundrecht auf Gesundheit und körperliche Unversehrtheit – Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz –, natürlich auch das Eigentumsrecht – Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz – und die Handlungsfreiheit des Art. 2 Abs. 1 Grundgesetz, soweit Verhaltensveränderungen von Lärmbetroffenen geboten erscheinen, um dem Lärm auszuweichen, sind berührt.

Entscheidend ist dabei, dass der Grundrechtsschutz über den Bereich der fluglärmbedingten Verletzungen der Gesundheit hinaus in den Bereich der ernstlichen Gesundheitsgefährdung und damit des Gefahrenverdachts vorverlagert ist.

Im Übrigen, was die Gemeinden angeht, nur der Hinweis, dass diese natürlich in ihrer Planungshoheit gemäß Art. 28 Abs. 2 Grundgesetz tangiert sein können. Bei Überschreitung einer Isophone von 60 dB(A) empfiehlt der Länderausschuss Immissionsschutz, LAI genannt, keine Neubaugebiete auszuweisen. Das ist ja bekannt.

Dieser besagte LAI hat nun in der Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm durch die Immissionsbehörden der Länder vom 14.05.1997 weitgehende Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm empfohlen. Der Grund war die Verwaltungsvereinheitlichung im Immissionsschutz. Nächtliche Ruhestörungen durch Fluglärm in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr sollen danach ausdrücklich Ausnahmecharakter haben. Geltende Nachtflugbeschränkungen sollen unter Berücksichtigung der jeweils örtlichen Gegebenheiten vereinheitlicht und verschärft werden. Hier ist ein Impuls aus dem Bereich des Immissionsschutzes in Richtung Abbau von Privilegien für den Fluglärmschutz zu sehen.

Meine nächste These: Der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung in § 6 LuftVG sowie bei Verkehrsflughäfen in einem Planfeststellungsbeschluss – § 8 Abs. 1 LuftVG – können bei einer Ersterrichtung Regelungen beigefügt werden, in denen Flugbewegungen zur Nachtzeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr und darüber hinaus gänzlich bis auf Notsituationen untersagt werden. Verbote für bestimmte Start- und Landebahnen oder auch bestimmte Gruppen von Flugzeugen – Kapitel-3-Flugzeugen etc. – können ausgesprochen werden, Kernzeiten in der Nachtruhe oder bestimmte Kontingentierungen können vorgesehen werden. Das sind natürlich mindere Anforderungen: Wenn das eine bejaht werden könnte, könnten sie sowieso angeordnet werden. Je nach Abwägung ist dann eventuell unter Berücksichtigung der jeweiligen Interessen zu staffeln.

Die luftverkehrsrechtliche Genehmigung und der Planfeststellungsbeschluss müssen dabei als Gesamtregelung sämtliche durch einen Flughafen hervorgerufenen Konflikte, speziell die Lärmproblematik, rechtlich bewältigen. Rechtsgrundlage für aktive Maßnahmen zum Schutz vor nächtlichem Fluglärm können als Teilversagung bzw. Auflage der § 6 Abs. 2 Satz 1, § 6 Abs. 2 Satz 2 sein – einerseits Lärmschutzklausel, andererseits öffentliche Sicherheit und Ordnung.

Rechtsgrundlage im Planfeststellungsverfahren ist, wie die Vorredner schon erwähnt haben, § 8 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz.

Die Behörde hat ein Versagungsermessen und kann damit als geringer belastende Maßnahme solche Restriktionen vornehmen, die nicht zu einer Nutzungsvereitelung in tatsächlicher und wirtschaftlicher Hinsicht führen. Dies ergibt sich aus folgender Situation: Unter Berücksichtigung der objektiven Werteordnung der Grundrechte auf der einen Seite stehen die verfassungsrechtlich geschützten Interessen Lärmbetroffener, deren Schutzposition gerade beim Nachtflug durch Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz ohnehin höchsten Verfassungsrang erhält.

Die Schutzposition von Lärmbetroffenen steht dabei nicht unter dem Vorbehalt sozial adäquater Beeinträchtigungen nach dem Motto „Es ist ja so allgemein üblich und erwünscht“ – das gilt hier nicht, anders als bei der Dogmatik des Eigentumsgrundrechts. Auf der anderen Seite steht das Flugplatzunternehmen, das in der Regel nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts als öffentliches Unternehmen von vornherein nicht grundrechtsfähig ist.

Der Betrieb eines Verkehrsflughafens ist insoweit keine Betätigung privatautonomer, grundrechtlicher Freiheit. Wenn auch in formaler Hinsicht mit der Genehmigungs- und Planfeststellungsbehörde, dem Flughafenbetreiber und den durch das Vorhaben Betroffenen drei verselbstständigte Parteien existieren, besteht aber materiell-rechtlich nur eine bipolare Beziehung zwischen Planfeststellungsbehörde und staatlichem Flughafenbetreiber auf der einen und den Betroffenen auf der anderen Seite.

Selbst wenn das Flugplatzunternehmen wegen hoher Privatbeteiligung ausnahmsweise grundrechtsfähig sein sollte, hätte seine Rechtsposition durch § 29 b Luftverkehrsgesetz a priori eine Einschränkung erfahren. Es ist von vornherein verpflichtet, die vermeidbaren Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, insbe-

sondere zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung.

Durch § 29 b wird der Nachtflug zwar nicht generell verboten, aber wird auch nicht zugelassen. Das muss deutlich festgehalten werden. Die rechtlich relativ schwache Position des Flughafenunternehmens bei Erstgenehmigungen findet Entsprechungen bei nachträglichen Auflagen zum Schutz der Nachtruhe. Die Behörde kann nachträgliche Auflagen über den § 75 Abs. 2 Satz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz hinaus auch hinsichtlich der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung mit dem Ziel treffen, eine Lärmsanierung durchzuführen und eine nachhaltige Verbesserung der rechtlichen Fluglärmsituation herbeizuführen.

Noch leichter als bei nachträglichen Auflagen können natürlich nachgezogene Lärmreduzierungen durchgesetzt werden, wenn das Flughafenunternehmen Erweiterungs- und Änderungsgenehmigungen beantragt. Abgesehen davon, dass Flugplatzgenehmigungen unter einem stillschweigenden Auflagenvorbehalt in Bezug auf die Lösung von Sicherheits- und Fluglärmproblemen stehen – so jedenfalls der Bayerische Verwaltungsgerichtshof –, dokumentiert § 29 b Verkehrsgesetz die Leitlinie eines dynamischen Lärmschutzes, wonach gerade bei Erweiterungs- und Änderungsgenehmigungen eine Neubewertung des Lärmschutzkonzeptes geboten ist. Insoweit sind Parallelen zu dynamischen Grundpflichten in Genehmigungen für chemische Anlagen nach § 5 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz zu sehen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens können Lärmbetroffene ihren Anspruch auf abwägungsfehlerfreie Planfeststellungen geltend machen. Die Behörde hat ihrerseits eine planerische Gestaltungsfreiheit und entscheidet grundsätzlich nach pflichtgemäßem Ermessen, auf welche Weise sie den Belangen des Lärmschutzes Rechnung tragen will. Allerdings ergibt sich aus der Grundrechtsordnung, insbesondere aus Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz – Schutz von Gesundheit und körperlicher Unversehrtheit –, eine ganz klare Einschränkung dieses Ermessens.

Entgegen der früheren Auffassung des Bundesverwaltungsgerichtes hat die Flughafenplanung nicht nur das Ziel, eine Luftverkehrsanlage zu verwirklichen, sondern auch das Ziel einer umweltgerechten Realisierung des Vorhabens unter besonderer Beachtung des Lärmschutzes. Das Gebot der Konfliktbewältigung beschränkt sich dabei nicht allein auf unzumutbaren Fluglärm – ich hatte es vorhin schon erwähnt –, sondern es geht hier auch darum, jede Lärmbelästigung zu betrachten, die nicht lediglich als nur geringfügig einzustufen ist, und in die Abwägung einzustellen. Entscheidend ist, dass die Flughafenplanung beim Eingriff in das Grundrecht auf Leben und Gesundheit an Grenzen stoßen und an einen neuralgischen Punkt kommen kann. Hierauf werde ich noch kurz eingehen.

Der Flughafenbetreiber und die Behörde können von dem vom Lärm Betroffenen nicht verlangen, dass er wegzieht. Der absolute Planungsleitsatz allerdings erhält durch die Tatsache zusätzliches Gewicht, dass bei Eingriffen in die Gesundheit und körperliche Unversehrtheit eine finanzielle Abgeltung ausgeschlossen ist.

Was das Grundeigentum angeht, kann bei schwerer und unerträglicher Nutzungsbeeinträchtigung und fehlgeschlagenen Lärmschutzbemühungen dieser finanzielle Ausgleich bekanntlich verlangt werden. Daraus ergibt sich, dass unter Berücksichtigung auch öffentlicher Belange ein sehr striktes Nachtflugverbot zulässig wäre, wenn es dazu dient, gesundheitsbeeinträchtigende oder gar gesundheitsgefährdende oder -verletzende Belastungen mit Fluglärm zu verhindern bzw. die Nutzung des Grundeigentums wieder oder überhaupt erträglich zu machen.

Wir kommen damit zu dem auch von meinem Vorredner schon angesprochenen zentralen Punkt, nämlich zu der Frage nach den verbindlichen Schutzstandards zur Vermeidung von Gesundheitsschäden bzw. zu dem Maß des eigentumsrechtlich Unzumutbaren.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Rechtsanwalt, wenn ich Sie bitten darf, jetzt noch einmal etwas zu raffen, weil wir schon deutlich über der Zeit sind.

Herr **Wolfgang Baumann:** Danke für den Hinweis. – Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm kann hier nicht Maxime sein. Es geht darum, dass jenseits der gesetzlichen Grundlagen – der Gesetzgeber ist untätig geblieben – die Verwaltungsgerichte Entscheidungen getroffen haben und eine Tendenz insoweit ersichtlich ist, dass gewisse rechtliche Kriterien entwickelt worden sind.

Zunächst wird der äquivalente Dauerschallpegel als angemessener Maßstab grundsätzlich akzeptiert, wobei allerdings auf gewisse Probleme hingewiesen wird. Für Fragen der Kommunikationsstörungen und der Gesundheitsbeeinträchtigung durch Schlafstörungen aufgrund von Fluglärm stellt die Rechtsprechung auf Maximalpegel ab. Dabei ist die Heranziehung der mittleren Maximalpegel nach der AzB auch problematisch. Ich möchte im Weiteren nicht darauf eingehen.

Ich komme zum Knackpunkt: Bisher hat die Rechtsprechung insbesondere des Bundesverwaltungsgerichts das so genannte Jansen-Kriterium angewendet. Sie kennen das: Nicht mehr als sechs Lärmereignisse von mehr als 55 dB(A) im Innenraum je Nacht – das sei dann Gesundheitsgefährdung mit dem Eckwert für die Aufweckschwelle 60 dB(A). Diese Rechtsprechung ist nicht mehr ausreichend

zur Konfliktbewältigung. Wie das OVG Koblenz richtig entschieden hat, muss zumindest der Schallschutz in Räumen 52 dB(A) am Ohr gewährleisten. Die Überlegungen, die das OVG Koblenz angestellt hat, sind überzeugend. Allerdings meine ich, dass diese Anforderungen noch nicht ausreichen.

Aufgrund der Empfehlungen des Interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt ist von einem nächtlichen äquivalenten Dauerschallpegel von 30 dB(A) am Ohr des Schläfers und Pegelspitzen von 40 dB(A) auszugehen, um Schlafstörungen zu vermeiden. Insoweit habe ich, wie ich gestern gesehen habe, einen ähnlichen Vorschlag wie der Kollege Müller-Meinecke in seinen schriftlichen Ausführungen unterbreitet.

Diese Werte entsprechen den Postulaten auch des 4. Senats des Bundesverwaltungsgerichtes und jetzt auch des 11. Senats zum Straßenlärm, der aufgrund der Erkenntnisse – so das Gericht – der Lärmforschung nur so unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen vermieden sieht und auch einen Innenpegel in Schlafräumen von 30 dB(A) und in Wohnräumen von 40 dB(A) festgelegt hat.

Dass das Lärmschutzkonzept des Mediationsberichtes diesen rechtlichen Anforderungen nicht genügt, ist offenkundig, obgleich schon gegenüber anderen Standorten ein nicht unerheblicher Fortschritt erzielt worden ist, wenn man die nächtlichen Lärmschutzwerte betrachtet. Ich möchte darauf nicht weiter eingehen.

Ein in der verkehrsrechtlichen Genehmigung und im Planfeststellungsbeschluss festgeschriebenes Lärmschutzkonzept mit Vorsorgewerten unterhalb von Gefährdungsgrenzwerten hat allein Aussicht auf nachhaltigen Erfolg, da die zu erwartenden härteren Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung der nächsten Jahre und die sich wandelnde Rechtsprechung zukünftig strengere Lärmschutzstandards erwarten lassen. Das Investitionsrisiko des Unternehmers wird sich aufgrund der Widerrufsmöglichkeiten und Regelungskompetenzen der Behörden bei Nichtbeachtung der Lärmschutzvorsorge künftig drastisch erhöhen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Sie müssen jetzt zum Schluss kommen. Sie können ja im Rahmen der Befragung der Abgeordneten noch etwas einfügen.

Herr **Wolfgang Baumann:** Ich komme zur letzten These: Trotz einiger Unsicherheiten dürften Festsetzungen in Genehmigungen und Planfeststellungsbeschluss gewisse innere Stabilität haben. Es ist aber sicherlich sinnvoll, durch vertragliche Vereinbarungen zwischen Flughafenbetreiber und Gebietskörperschaften sowie Privatpersonen mit Verpflichtungen der Betreiber zu bestimmten Nachtbetriebsbeschränkungen bis zum völligen Nachtflugverbot mit gewissen Einschränkungen größere Zukunftssicherheit zu schaffen. Hier gibt es die Möglichkeit der zivilrechtlichen Verträge. Das ist Praxis und ist an manchen Standorten gemacht worden. Ich denke an München, wo in der Kommune eine Vereinbarung getroffen worden ist. Darüber kann man diskutieren. Darüber kann man noch reden. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und für Ihre Geduld, Herr Vorsitzender, mir noch die Möglichkeit zu geben, meine Ausführungen zu Ende zu bringen.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Meine Schriftführerin fragte, ob es bei Gericht Redezeitbegrenzungen für Rechtsanwälte gebe. Die gibt es natürlich vor Gericht nicht. Wenn wir hier aber zu großzügig sind, werden mir nächste Woche die Abgeordneten rebellisch, denn die müssen sich strikt an die Redezeiten halten.

Wir kommen jetzt zu dem Unterkapitel Auswirkungen aus der Sicht der Nutzer. Zunächst sind die Transportunternehmen aufgerufen. Das Wort hat Herr Jean-Peter Jansen, Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Cargo AG.

Herr **Jean-Peter Jansen:** Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Mein Name ist Jean-Peter Jansen, ich habe allerdings nichts mit dem eben erwähnten Jansen-Kriterium meines Vorredners zu tun, sondern möchte Ihnen aus Sicht des Nutzers Lufthansa Cargo über das Thema Auswirkungen der entsprechenden Thematik Nachtflugverbot aus Sicht der Transportunternehmer berichten.

Das Thema Lufttransport ist bis jetzt im gesamten Verfahren relativ wenig behandelt worden. Deshalb ein kurzer Einstieg über das Thema „Was ist die Lufthansa Cargo?“: Wir befördern pro Jahr 1,7 Millionen t Fracht, beschäftigen ca. 5.200 Mitarbeiter und davon 2.800 hier im Frankfurter Raum. Die Flotte, die wir betreiben, besteht aus zwölf MD-11-Flugzeugen. Die Flugzeuge sind in den letzten zwei Jahren in den Dienst gestellt worden und stellen die modernsten Verkehrsflugzeuge auf dem Luftfrachtsektor dar.

Wir betreiben weiterhin acht Boeing-747-Frachter, insgesamt also 20 Frachtflugzeuge. Gleichzeitig nutzen wir allerdings auch die Kapazität in den Passageflugzeugen. In der Lufthansa-Passage-Fluggesellschaft sind immerhin 279 Flugzeuge, in denen entsprechende Frachträume vorhanden sind, allerdings mit deutlich geringeren Kapazitäten.

Der Flughafen Frankfurt ist für den Bereich Lufttransport der wichtigste europäische Umschlagplatz, gleichzeitig ist er für die deutsche Wirtschaft auch das Rückgrat für die Exporte im Luftfrachtbereich. Im Bereich Deutschland hat Frankfurt einen Marktanteil von 67 %. Die Lufthansa Cargo wickelt

über Frankfurt 80 % ihres Volumens ab. Wir liegen deutlich über dem Durchschnitt. Das hat auch bestimmte Wirkungen und Ursachen. Im Besonderen liegt das daran, dass wir im Ort Frankfurt unsere Netze verbinden und so ein Hub-System entwickelt haben – ähnlich, wie es Ihnen Herr Dr. Rausch gestern für die Passage-Fluggesellschaften erklärt hat.

Hier wirken zwei Dinge zu einem optimierten Transportnetz zusammen, zwei Wünsche unserer Kunden: Das eine ist die Frequenzdichte, also viele Flüge an möglichst viele Orte, und zwar möglichst direkt, zum anderen der Wunsch nach ausreichender Kapazität. Wie Sie sehen, wird auf der Frequenzdichte – das heißt der Anzahl der Flüge an die einzelnen Orte –, dies insbesondere über die Passage-Flugzeuge abgedeckt, 2.350 Frequenzen pro Woche bei nur 80 Frachterfrequenzen. Auf der anderen Seite ist aber die Kapazitätsmenge genau umgekehrt. Diese wird zum großen Teil auf den Frachtern befördert, mit 60 % gegenüber 40 % auf den Passage-Diensten. Die Kombination von beiden, Menge wie Frequenz, ergibt für die verladende Industrie einen besonderen Wettbewerbsvorteil und einen besonderen Anreiz.

Der Wirtschafts- und Finanzstandort Frankfurt profitiert von diesem Hub-System in Frankfurt in überproportionalem Maße, weil hier in Frankfurt die gesamten Direktdienste weltweit angeboten werden, während andere Orte erst entsprechend über Zwischentransporte zuliefern müssen. Das bedeutet, man hat eine Vielzahl von Direktverbindungen, verbunden mit kürzeren Transportzeiten. Beides ist insbesondere für den Wirtschaftsstandort Frankfurt von besonderer Bedeutung und erhöht die Attraktivität im Sinne von internationaler Anbindung. Verbunden ist das gleichzeitig für den Wirtschaftsstandort Frankfurt mit einer hohen Konzentration in dieser Region, sowohl was die Fluggesellschaften anbetrifft – logischerweise –, aber auch was das Speditionsgewerbe und die Expressunternehmen anbetrifft; einer meiner Nachredner wird darauf noch eingehen. Gleichzeitig bedingt das automatisch Sekundäreffekte bei Dienstleistern, hier seien als Beispiele Zoll- und Lagergesellschaften angeführt.

Was bedeutet die Nachtoperation für die Fracht und für die Frachtbewegungen? Ich habe Ihnen hier die entsprechende Aufteilung zwischen Tag- und Nachtflügen aufgezeigt.

(Anlage 1)

Sie sehen, dass 65 % aller Frachterflüge am Tage stattfinden und 35 % in der Nacht. Dies bedeutet 65 Starts und Landungen in der Woche, also ca. 9 Flüge pro Nacht.

Zu erwähnen ist weiterhin, dass noch 120 Bewegungen aus dem Nachtpoststern hinzukommen. Darauf wird der Redner von der Deutschen Post AG noch näher eingehen.

Warum machen wir Nachtflüge? Warum führen wir Nachtflüge durch? Ich habe es Ihnen hier an einem Beispiel dargestellt. Daran wird deutlich, dass eine Nachtoperation zumindest für einige Produktionen unabdingbar ist.

(Anlage 2)

Sie können hier sehen, dass ein Produktionsbetrieb in Deutschland mit seinem Produktionsende um 17 Uhr in der Lage ist, mit einer Verschickung an den Flughafen Frankfurt mit einer entsprechenden Verladung einen Abflug um 2 Uhr stattfinden zu lassen – mit einer Ankunft in Chicago um 3.50 Uhr morgens. Seinem Kunden steht die Ware um 9 Uhr zur Verfügung. Das heißt, es entsteht im internationalen Verbund der Produktion keine Unterbrechung. Die entsprechende Wettbewerbsfähigkeit des Produktionsbestandteiles Frankfurt oder der hessischen Industrie ist gewährleistet.

Das ist ein sehr wichtiger und immer gravierenderer Wettbewerbsvorteil in der arbeitsteiligen Wirtschaft, die auch durch die neueren Entwicklungen im E-Commerce-Business noch mehr verstärkt werden. Wenn hier Unterbrechungen stattfinden, ist der Produktionsbestandteil nicht mehr attraktiv für weltweite Verbindungen.

Weitere Auswirkung bei einem Wegfall der Nachtoperation wäre automatisch, dass die Auslastung der Flugzeuge sinken würde. Ähnliches wird nachher noch einmal für die Charter-Gesellschaften dargestellt werden. Wenn Sie in der Nacht, wie hier dargestellt, Wartezeiten bekommen würden, wären die entsprechenden Anschlussflüge später möglich. Damit einher gingen entsprechende Erlösausfälle, bzw. es entstünden, wenn Sie es auf die Restkapazität umlegen, entsprechend höhere Kosten, die im Wettbewerb mit anderen Fluggesellschaften und anderen Produktionsstandorten zu Nachteilen führen.

Ich fasse zusammen, was verschärfte Nachtflugrestriktionen in Frankfurt für die Luftfahrt bzw. die Luftfahrtbranche bedeuten würden: Es würden im Wesentlichen Verluste hochwertigen Aufkommens an unbeschränkte Flughäfen sein. Das betrifft nicht die gesamte Fracht. Ein Teil der Fracht würde wahrscheinlich auch entfallen, weil durch den Wegfall einer Nachtoperation hier gar kein Bedarf mehr entstehen würde. Warum würde kein Bedarf mehr entstehen? Weil diese Produktion hier nicht mehr stattfinden würde, sondern im Grunde durch die weltweite Integration an anderen Standorten stattfinden müsste.

Wir hätten für die hessische Industrie wie aber auch für die deutsche Industrie verlängerte Transportzeiten, und wir hätten – das ist im Wesentlichen bei

der Lufthansa Cargo und den anderen Transportgesellschaften – eine Verlagerung wesentlicher Teile unserer Frachterproduktion an andere Standorte. Das würde für uns deutliche Nachteile ergeben, weil unser Hub-System dann zerlegt werden würde. Wir hätten es nicht mehr an einem Ort. Unsere Kunden könnten diesen Vorteil nicht mehr mitnehmen.

Durch die Spaltung eines solchen Hubs würden wir eine Vielzahl von zusätzlichen Lkw-Verkehren auf der Straße haben. Wenn wir die Nachtflugmengen an einen anderen Ort transportieren müssen, schätzen wir zwischen 9.000 bis 18.000 zusätzlichen Lkw-Fahrten im Frankfurter Raum.

Zudem – auch das ist für uns und unsere Wettbewerbsfähigkeit nicht zu unterschätzen – werden wir zusätzlichen Investitionsbedarf an zwei Standorten mit den entsprechenden Kostensteigerungen und den Wettbewerbsnachteilen gegenüber unserer Konkurrenz an anderen Orten haben.

Damit lässt sich sagen, dass sowohl für unsere Kundschaft, die unser Treibmittel ist, die Verladeindustrie in Deutschland, wesentliche Nachteile entstehen würden, insbesondere da, wo integrierte Produktionssysteme entstehen, wie auch für die Lufthansa Cargo, weil wir gegenüber unseren Wettbewerbern in Europa deutlich schlechtere Produkte anbieten würden.

Das bedeutet nicht, dass wir uns nicht den Umweltbelastungen und der Begrenzung der Umweltbelastung stellen. Wie Sie sehen, haben wir in den letzten drei Jahren 1,4 Milliarden US-Dollar – das sind nach heutigem Währungskurs mehr als 3 Milliarden DM – in neue Flugzeuge investiert. Diese neuen Flugzeuge haben wir im Einsatz. Sie reduzieren deutlich die entsprechenden Lärm- und Schadstoffimmissionen. Wir haben inzwischen drei Viertel unserer Produktion per Nachtoperation auf diese neuen Flugzeuge umgestellt. Wir werden, soweit es unsere wirtschaftlichen Gegebenheiten zulassen und die Wettbewerbsfähigkeit uns entsprechende Mittel zur Verfügung stellt, auch die restlichen Flieger sukzessive umrüsten bzw. austauschen, wenn entsprechendes Gerät zur Verfügung steht. – Vielen Dank, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der CDU und der F.D.P.)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Jansen. – Die Deutsche Post AG hat sich darauf verständigt, dass Herr Weith das Statement abgibt, auch wiederum auf der Grundlage einer schriftlichen Ausarbeitung. Bitte schön, Herr Weith.

Herr **Jürgen Weith:** Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Schönen Dank, dass wir zum ersten Mal Gelegenheit haben, uns hier einzubringen. Bisher waren wir in dem Verfahren nicht beteiligt.

Sie hatten schon erwähnt, dass wir einen Bericht vorgelegt haben. Ich möchte Ihnen ein Statement daraus geben.

Warum haben wir einen Hub in Frankfurt? Wie sieht der Hub aus? Was wäre, wenn der Hub nicht mehr in Frankfurt wäre? Auswirkungen auf unsere Kunden – das sind unsere Treiber – und auf unsere Unternehmen.

Wir betreiben ein Nachtluftpostnetz mit einem Hub in Frankfurt. 13 Flughäfen sind angeschlossen. Unser Hub verbindet praktisch unsere Flughäfen und damit unsere Briefzentren in der Nacht. Wir haben in Frankfurt den Hub wegen der Schnittstelle internationaler und nationaler Post. Gleichzeitig ist Frankfurt Konsolidierungsstelle für unsere Transpost, das ist die Post, die etwa aus den USA nach Polen geht – das ist natürlich zu wenig –, das wird über Frankfurt gezogen, hier konsolidiert und dann nach Warschau geschickt.

Was wäre, wenn Frankfurt nicht mehr zur Verfügung stünde? Wir hätten ein Problem, die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen. Unser internationaler Postverkehr wäre erheblich negativ betroffen. Die postalische Versorgung des Rhein-Main-Gebietes würde sich sehr verschlechtern. Wir hätten vor drei Jahren falsch investiert, Arbeitsplätze wären unmittelbar gefährdet.

Was spielt sich in der Nacht im nationalen Bereich in Frankfurt ab? Als Export, also aus Frankfurt raus, gehen 70 t pro Nacht werktäglich, als Import, also nach Frankfurt rein, gehen 60 t pro Nacht. Davon sind ca. 50 % Sendungen Tonnage aus dem Großraum Frankfurt, also Frankfurt/Mainz/Wiesbaden. Zuzüglich werden zwischen den Flugzeugen noch 80 t ausgetauscht.

International benutzen wir Frankfurt, um rund 270 Destinationen anzufliegen. Das sind jetzt nicht so viele Flughäfen, sondern wir fliegen wieder in andere Hubs. Da wird wieder verteilt. Von den 269 Destinationen werden werktäglich zwei Drittel bedient, 50 t pro Tag. Transmail macht 85 t pro Woche aus. Wir haben zweistellige Zuwachsraten. Das zeigt, wie gut Frankfurt international angebunden ist.

Die Deutsche Post als altes Staatsunternehmen ist im Begriff, Aktiengesellschaft zu werden. Die Aktien werden ausgegeben. Wir unterliegen der Post-Universaldienstleistungsverordnung, die wiederum auf EU-Vorschriften beruht, die national in diese Post-Universaldienstleistungsverordnung (PudlV) umgesetzt worden sind.

80 % der Sendungen müssen am nächsten Tag zugestellt werden – das ist die so genannte E+1-Post –, 95 % am zweiten Werktag. Das sind Mindestvoraussetzungen und keine Höchstlaufzeiten. Ganz wesentlich ist, dass sich die Leerungszeiten

der Briefkästen nach den Bedürfnissen des Wirtschaftslebens richten müssen. 80 % unserer Post ist Wirtschaftspost. Ohne diesen Hub könnten wir diese Voraussetzungen nicht erfüllen.

International ist Frankfurt für uns das Nonplusultra. Wir würden unser nationales Netz vom internationalen Netz abkoppeln. Die Ver- und Entsorgung von und nach Deutschland würde empfindlich gestört. Wir hätten eine Gefährdung unserer Transmail-Post. Wir würden unsere Spitzenstellung im Bereich der EU-Staaten verschlechtern. Wir würden vom ersten Platz auf einen der letzten hinunterfallen.

(Anlage 3)

Wie würde sich das auf den Großraum Frankfurt auswirken? Wir haben heute in Frankfurt für Geschäftskunden nach Absprache ungefähr um 21 Uhr Annahmeschluss. In der Innenstadt, am Bahnhof, wird um 19.30 Uhr der Briefkasten geleert, in Fulda um 19.15 Uhr. Unterstellen wir einmal, wir müssten nach Hahn – Hahn ist für uns eine sehr schlechte Alternative. Es gibt auch andere schlechtere Alternativen. Es müsste praktisch die Fahrzeit drauf gerechnet werden. Nach Hahn sind es ungefähr von hier aus 130 km, 35 km Landstraße, also fast zwei Stunden. Wir haben das einfach drauf gerechnet. Wir haben gar nicht untersucht, ob Hahn überhaupt die Kapazitäten hat, den Umschlag zu machen. Wir kämen in Frankfurt für Großkunden auf 19 Uhr, in der Innenstadt auf 17.30 Uhr, in Fulda auf 18 Uhr. Gestatten Sie mir den Satz: Der internationale Banken- und Börsenstandort Frankfurt hätte zukünftig eine postalische und logistische Anbindung wie Frankfurt an der Oder, die wären sogar etwas besser.

Noch mal, ganz kurz: Wir haben Frankfurt wegen seiner hervorragenden Lage, seinen hervorragenden Bedingungen im internationalen Bereich, seinen Verknüpfungen und nicht zuletzt auch deshalb gewählt, weil die Lufthansa hier – wir fliegen nachts praktisch nur mit der Lufthansa, ich brauche zu den Maschinen nichts mehr zu sorgen, es sind die modernsten Maschinen – sofort helfen kann, einspringen kann, wenn Notsituationen sind. Wir haben vor drei Jahren 200 Millionen DM investiert. Wir hätten dann falsch investiert. Wir haben in unserem internationalen Postzentrum rund 2.500 Leute. Im Airmail-Center, das wir gemeinsam mit der FAG und der Lufthansa betreiben, arbeiten rund 500 Leute. Insgesamt wären, wenn es hier so wäre, 700 Arbeitsplätze unmittelbar gefährdet.

Gestatten Sie mir zum Schluss noch eine Bemerkung: Hahn ist für uns nicht neu. Anfang der Neunzigerjahre hatten wir ein wirtschaftlich sehr interessantes Angebot von der Landesregierung Rheinland-Pfalz, nach Hahn zu gehen. Die FAG hat versucht, uns hier zu halten. Wir sind aus guten Gründen, vor allem mit Blick auf unsere Kunden hier in Frankfurt geblieben. –Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Weith. – Jetzt kommen die Charter-Fluggesellschaften. Für sie spricht Herr Wolfgang John, der Geschäftsführer von Aero Lloyd Flugreisen GmbH & Co. KG. Herr John, bitte.

Herr **Wolfgang John:** Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Aero Lloyd ist eine Fluggesellschaft, im touristischen Sektor tätig, und wurde 1981 gegründet, hatte den Flugbetrieb mit drei alten Caravelle-Flugzeugen aufgenommen. Inzwischen besteht die Aero-Lloyd-Flotte aus 20 Flugzeugen, davon sind sieben Airbusse A 321, sieben A 320 und sechs Boeing MD 83. Wir fliegen alle Ziele rund um das Mittelmeer. Unser Geschäft und unser Flugplan wird im Wesentlichen, zu 80 %, durch die großen deutschen Veranstalter und zu 20 % durch Individualkunden determiniert, die in ihr Ferienziel fliegen wollen.

Die Flotte der Aero Lloyd ist verteilt in Deutschland und in Österreich. In Frankfurt sind dauerhaft sechs Flugzeuge stationiert. Diese sechs Flugzeuge werden durch 64 Piloten und 150 Kabinenmitarbeiter bedient, die hier in Frankfurt bzw. Hessen ihren Arbeitsplatz haben. Wir haben durch die heutige unbeschränkte Startmöglichkeit, die Möglichkeit des 24-Stunden-Betriebs, und die Möglichkeit, außer von 1 Uhr bis 4 Uhr zu landen, die Möglichkeit, hier in Frankfurt unsere Technik anzusiedeln. In der Technik sind insgesamt 215 Leute beschäftigt, in Frankfurt davon 170. Zählt man die Hauptverwaltung Oberursel noch dazu, sind in Hessen, im Frankfurter Raum, rund 600 Leute bei Aero Lloyd beschäftigt.

Viele Dinge, die ich hier vortrage, gelten nicht nur für die Aero Lloyd, sondern auch für andere Charterfluggesellschaften, die in Deutschland tätig sind. Die deutschen Charterfluggesellschaften sind im Verband ADL, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftverkehrsgesellschaften, organisiert. Insgesamt betreiben ADL-Carrier hier in Frankfurt rund 30 Flugzeuge, was, angelehnt an die Kennziffern der Aero Lloyd, entsprechende Beschäftigungszahlen nach sich zieht.

Die Charterfluggesellschaften sind eigentlich falsch benannt. Es sind heute keine Charterfluggesellschaften mehr, es sind, wenn Sie wollen, genauso Fluggesellschaften wie alle anderen auch, denn innerhalb der EU gibt es keinen Unterschied mehr zwischen Charter und Linie. Trotzdem ist natürlich der Bedarf der Touristen, der Leute, die in die Ferien fliegen wollen, etwas anders. Hier gibt es drei wesentliche Gründe, weswegen alle deutschen Fluggesellschaften mit touristischem Schwerpunkt die volle Zeit des Flughafens ausnutzen müssen.

Erstens. Nachfragebedingt: Viele Urlauber wünschen einen frühen Abflug, um im Zweifelsfall einen ganzen Tag am Urlaubsziel zu gewinnen.

Zweitens. Bei frühen Abflügen ab Deutschland hat man letztendlich im Zielgebiet auch keine unlösbaren Slot-Probleme – eine Problemsituation, die wir häufig haben, wenn wir gleichzeitig aus Europa z. B. auf die Balearen fliegen. Da knubbelt es sich. Es werden Warteschleifen erzeugt, bzw. man muss in unterschiedlichen Höhen fliegen, was sich letztendlich treibstoffmaximierend auswirkt.

Drittens. Der wesentliche Punkt für eine volle Beanspruchung des Flughafens ist allerdings der extreme europäische Wettbewerb um Flugaufträge. Dieser Wettbewerb erzeugt einen Kostendruck, sodass alle Fluggesellschaften mit touristischem Schwerpunkt darauf angewiesen sind, die Flugzeuge in hohem Maße auszunutzen – und das nicht nur während des Tages, sondern während des ganzen Jahres, während der gesamten Betriebszeit.

Natürlich hätten wir es am liebsten, wenn wir einen 24-Stunden-Betrieb machen könnten. Dies ist allerdings sehr schwer machbar. Das Nachfrageverhalten der deutschen Verbraucher ist noch nicht darauf ausgerichtet. Es gibt allerdings im europäischen Nachbarland durchaus die übliche Praxis, z. B. in Großbritannien, dass die Flugzeuge 24 Stunden ausgenutzt werden. Mit diesen britischen oder auch anderen europäischen Fluggesellschaften stehen wir in Konkurrenz.

Die tatsächliche Belastung durch die deutschen Ferienfluggesellschaften der Frankfurter Kernzeit ist zwar vorhanden, aber im Vergleich zu anderen nicht ganz so groß. Wir haben eine Auswertung gemacht und im Schnitt pro Nacht elf Bewegungen erkannt. Das sind etwa 25 % der Gesamtbewegungen in diesem Zeitraum.

Wenn man eine gewisse Saisonalität, Sommer-Winter-Belastung, unterstellt, kommt man zu leicht anderen Ziffern: Im Sommer ist es mehr, weil auch die Nachfrage entsprechend größer ist, im Winter etwas weniger. Das sind die geplanten scheduled Abflüge bzw. Starts. Dazu kommen noch weitere ungeplante Ereignisse wie Positionierungsflüge, wie Flüge, bezogen auf technische Ereignisse usw.

Ich habe Ihnen einmal unseren Sommerflugplan ausgewertet, nach Tagen aufgeschlüsselt, und die Zeit zwischen 23 Uhr und 5 Uhr untersucht.

(Anlage 4)

Danach sieht die Belastung der Nacht in Frankfurt durch Aero Lloyd allein wie folgt aus: Tag Nummer 1 ist der Montag, Tag Nummer 7 der Sonntag. Sie sehen die Gesamtbelastung und die Aufschlüsselung nach Abflügen und Ankünften.

Wenn man die hohe Investitionssumme, die ein Flugzeug heute kostet – ein modernes Kurz- und Mittelstreckengerät, eine Boeing 737-800 oder ein Airbus A 320 kosten heute um die 45 Millionen US-Dollar –, zugrunde legt, dann wird klar, dass es notwendig ist, dass wir eine hohe Anzahl kommerzieller Blockstunden produzieren. Blockstunden sind die Zeiten, die wir messen, wenn ein Flugzeug off-bloc geht und wenn es nach der Landung wieder en-bloc ankommt. Das ist etwas länger als die reine Flugzeit.

Nach unseren heutigen betriebswirtschaftlichen Erkenntnissen benötigt ein modernes Flugzeug, das wir in dieser Form angeschafft haben, für das wir die Investitionssumme geleistet haben, etwa 4.000 Blockstunden. Wenn Sie die Saisonalität – Sommer, Winter – unterstellen und das Flugzeug im Sommer natürlich etwas mehr produzieren muss, kommen Sie am Tag pro Schnitt mindestens auf 14 Blockstunden, die Sie produzieren müssen.

Ich habe Ihnen einmal zwei Beispiele aufgezeigt, wie so ein Flugzeug eingesetzt wird.

(Anlage 5)

Das erste Beispiel ist ein so genannter 3er-Palma-Umlauf. Das Flugzeug startet in Frankfurt, fliegt nach Palma, deckt aber auch andere deutsche Städte ab, nämlich Düsseldorf und München, und kommt zum Schluss endlich abends nach Frankfurt zurück. Dieser Umlauf ist mit 13,5 Blockstunden bewertet. Sie sehen, wir reichen – egal, wie wir es machen – in irgendeiner Form in diese von den Mediatoren gewünschte Nachtflugzeit, Verbotszeit hinein. Dasselbe Beispiel gilt für einen Umlauf eines Flugzeuges von Frankfurt nach Ägypten, nach Hurghada, zurück nach Frankfurt und dann noch einmal nach Portugal. Hier ist natürlich aufgrund der längeren Flugzeit – weniger Zwischenlandungen – eine höhere Blockstunden-Zeit gegeben. Der Effekt ist derselbe. Wir müssen in die von den Mediatoren angesehene Zeit hineingreifen bzw. kommen auch später an.

Beide Umläufe sind idealtypisch. Sie unterstellen noch keine Verzögerungen oder Behinderungen im europäischen Luftraum, wie sie gerade im Sommer gang und gäbe sind. Das heißt, bei diesen Umläufen muss auch alles funktionieren.

Die Aero Lloyd hat die moderne Flotte mit rund 1 Milliarde US-Dollar finanziert. Das sind auch nach dem neuen Wechselkurs 2 Milliarden DM. Wie die Aero Lloyd so betreiben auch alle anderen deutschen Fluggesellschaften die modernsten Flugzeuge, Kapitel 3, die auch alle auf der Bonusliste stehen. Ich habe Ihnen ein Schaubild mitgebracht, in dem aufgeführt wird, welchen Anteil die Kapitel-3-Flugzeuge einnehmen.

(Anlage 6)

Ich habe das leider nur bis zum Jahre 1998 mitgebracht. Die deutschen Ferienfluggesellschaften sind alle im Bereich der gelben Balken.

Eine Reduzierung unserer Einsatzfähigkeit würde letztendlich die deutschen Ferienfluggesellschaften bestrafen, weil sie den Mut hatten, in modernes Gerät zu investieren, das ja nicht nur Treibstoff sparend fliegt – und damit die Umweltbelastungen weiter reduziert –, sondern auch besonders leise sind. Wie leise moderne Bonus-Flugzeuge bzw. Kapitel-3-Flugzeuge sind, zeigt ein Schaubild.

(Anlage 7)

Es zeigt Berlin. Der Lärmpegel von 85 dB erreicht gerade einmal das Flughafengelände. Darüber hinaus ist keinerlei Belastung vorhanden. Ähnlich ist es, wenn man Kapitel-2-Flugzeuge mit Kapitel-3-Flugzeugen vergleicht.

Wir denken, dass wir, insbesondere die Aero Lloyd, durch ein Nachtflugverbot in besonderem Maße für unser unternehmerisches Risiko bestraft werden, das wir eingegangen sind. Unsere Investitionen würden sich zumindest, was den Standort Frankfurt betrifft, nicht gelohnt haben.

Der Standort Frankfurt, insbesondere bei der Aero Lloyd und bei Condor, die auch ihre technische Wartung hier haben, ist nicht zu ersetzen. Wir hätten die technische Zentrale am falschen Stand, denn mit Einschränkungen kann man eine Flugzeugflotte nicht flexibel austauschen und damit letztendlich nicht vernünftig warten. Das heißt, wir müssten unsere technische Wartung woandershin verlagern.

In dem Zusammenhang muss man auch sehen, dass es keine Möglichkeit gibt, das an irgendeinen Randflughafen wie z. B. Hahn zu verlagern. Hier würde nur zusätzliches Verkehrsaufkommen geschaffen, denn gewartete Maschinen müssen doch wieder von Hahn nach Frankfurt zum Abflugsort fliegen – ohne Passagiere, leer, was ich für unsinnig halte. Zudem haben sich künstliche Verlagerungen von Kundenströmen auch in anderen Fällen nicht als sinnvoll, nicht als praktikabel erwiesen. Ich erinnere in dem Zusammenhang an die Versuche, Nachfrageströme zwischen Köln und Düsseldorf künstlich zu verschieben. Das Gleiche gilt in ähnlicher Form für Tegel und Schönefeld. Hier sehen wir ganz deutlich, dass sich der Konsument letztendlich durch dirigistische Maßnahmen nicht beeindrucken lässt.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr John, Sie müssen zum Schluss kommen.

Herr **Wolfgang John:** Wir sehen zudem die Anzahl der Arbeitsplätze für das fliegende Personal gefährdet. Mit Einschränkungen in der Nacht ist unsere Flotte mit sechs Maschinen hier in Frankfurt überdimensioniert. Aus unserer Sicht ist zumindest die Hälfte abzuziehen, zumindest drei Maschinen müssten aus Frankfurt weg. Sie müssten woandershin. Im Zweifelsfall müssten sie sogar ins Ausland.

Ich denke einmal, dass auch von den anderen Ferienfluggesellschaften ähnliche Überlegungen anzustellen sind. Ich denke, dass wir Gefahr laufen, einen großen Teil der Arbeitsplätze im fliegenden als auch im technischen Bereich dauerhaft zu vernichten.

Lassen Sie mich eine kurze Bemerkung zum Schluss machen: Ich habe vollstes Verständnis, dass wir auch in Zukunft den Lärm mindern müssen. Lassen Sie uns gemeinsam auf die Hersteller einwirken, noch leiseres und noch treibstoffärmeres Gerät zu produzieren. Die deutschen Ferienfluggesellschaften sind dann gerne bereit, natürlich auch dieses moderne Gerät wieder zu übernehmen, da zu investieren. Wir brauchen allerdings die Flexibilität in Frankfurt. – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Wir sind jetzt bei den Verbänden. Es spricht für den Fachverband Spedition und Logistik in Hessen e.V. dessen Geschäftsführer, Herr Korf.

Herr **Willy Korf:** Herr Präsident, meine Damen, meine Herren! Ich vertrete die Interessen des hessischen Fachverbandes Spedition und Logistik mit ungefähr 400 Mitgliedsbetrieben mit 18.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Ich habe einmal die Struktur meines Gewerbes aufgelistet. Wir vertreten nicht nur die Luftfrachtinteressen, sondern auch die Interessen auf Schiene, Straße und Wasser.

(Anlage 8)

Die Produktion von Luftfrachtdienstleistungen ist eine Gemeinschaftsleistung. Insofern bin ich froh, dass Herr Jansen von der Lufthansa Cargo AG bereits einen Part übernommen hat, der uns unmittelbar betrifft. Sie sehen, dass die Aufträge im Luftfrachtspeditionsbereich von dem Versender zur Spedition gelangen, die Güter dann von der Spedition zu den Airlines – die Airlines fliegen die Güter –, von dort zur Spedition und dann zum Empfänger gebracht werden.

Insofern ist Luftfracht ein Gemeinschaftsprodukt besonderer Güte.

Im Luftfrachtverkehr gilt der Grundsatz, dass das, was am Tage produziert werden muss, erst nachts transportiert wird in der Zielsetzung, dass die Güter dem Empfänger schnellstens zugestellt werden – am Tage die Produktion, des Nachts der Transport. Das ist Ausfluss der weltweiten Arbeitsteilung mit knallharten Forderungen an die stets hohe Lieferbereitschaft und einen schnellen Lieferservice von Produzenten und Händlern.

Wer aber spät abfliegen muss, um möglichst die ganze Tagesproduktion mitnehmen zu können, und gleichzeitig möglichst früh im Zielgebiet beim Empfänger sein muss, bekommt automatisch Probleme mit dem Nachtflugverbot. Diese zeitlichen Eigengesetzlichkeiten in der Güterverkehrsabwicklung sind keine Erfindung der Verkehrswirtschaft, sondern das Diktat des Marktes. Man mag hier und heute darüber theoretisieren, ob das richtig ist. An den Fakten ändert das nichts.

Der Hauptaspekt im Kampf um Kunden und Märkte ist der Faktor Zeit. Luftfrachtverkehr ist ein Produkt, das diesem Tatbestand in besonderer Weise Rechnung trägt. Deshalb sind die den Luftverkehr kennzeichnenden Merkmale kurze Transportzeiten. Spediteure und Luftverkehrsgesellschaften haben enge Zeit definierte Express- und Systemverkehre entwickelt. Luftfrachtverkehr beinhaltet eine sehr hohe Zuverlässigkeit. Wir haben es mit vielen kleinen Sendungen, aber vergleichsweise hohen Werten zu tun.

Es ist interessant, dass das gesamte deutsche Luftfrachtaufkommen von ungefähr 2 Millionen t unter 1 ‰ des gesamten deutschen Verkehrsaufkommens liegt, aber immerhin wertmäßig 15 % bis 20 % der Luftfracht im grenzüberschreitenden Verkehr bewegt werden.

Weiterhin haben wir im Luftfrachtverkehr einen hochgradigen Einsatz der Informationstechnologie. Sie alle, meine Damen, meine Herren, fliegen. Der Fluggast bewegt sich selbst. Er steigt selbst um. Er holt seinen Koffer ab. Im Frachtverkehr sieht das ganz anders aus. Hier müssen die Güter von A bis Z über alle möglichen Schnittstellen körperlich und informationsmäßig bewegt werden. Insofern ist der Luftfrachtverkehr, um diesen organisatorischen Aufwand zu leisten, mit einem hohen Grad von Informationstechnologie ausgestattet. Wir haben sozusagen gläserne Transportketten, die alle zeitlichen Hindernisse, auch Fahrverbote sofort EDV-technisch kennzeichnen und dann entsprechende alternative Wege suchen.

Luftfracht, meine Damen, meine Herren, ist wie Wasser und sucht sich zeitlich immer den kürzesten Weg. Am Beispiel E-Commerce möchte ich das kurz aufzeigen. E-Commerce ist eine sehr moderne Form der Vertriebstechnik. Sie hatte im Jahre 1998 einen Umsatz von 2 Milliarden DM. Im Jahre 2005 wird sie einen Umsatz von ungefähr 100 Milliarden DM haben. E-Commerce bedeutet, per Mausklick etwas zu bestellen. Wenn man es bestellt hat, muss das natürlich auch morgen da sein. Das setzt automatisch voraus, dass Sie es mit einer E-Commerce-Logistik, mit sehr kurzen Transportzeiten zu tun haben. Sonst kann das nicht funktionieren.

Frankfurt ist für uns ein idealer Flughafen wegen seiner zentralen Lage, wegen der hervorragenden Anbindung im Oberflächenverkehr, wegen leistungsfähiger Formen der Zusammenarbeit zwischen Luftverkehrsgesellschaften und Luftfrachtspediteuren. Ungefähr 150 Luftfrachtspediteure mit 6.000 Mitarbeitern sind im Bereich des Flughafens Frankfurt am Main, auch wegen der Hub-Funktion angesiedelt. Frankfurt hat für uns als Luftfrachtspediteure ein außerordentlich attraktives Flugangebot, das eben aus der Kombination von Frachtern und Passage-Flugzeugen her resultiert.

Hohe Verkehrsfrequenzen, hohe Netzdichten, eine große zeitliche Verfügbarkeit von Frachtmöglichkeiten, eine hohe Mengenleistungsfähigkeit und Luftfracht – in Frankfurt kann man das besonders deutlich machen – erhöhen die natürliche und wirtschaftliche Transportfähigkeit, indem Luftfracht entsprechende neue Märkte erschließt.

Meine Damen, meine Herren, das vorgesehene strikte Nachtflugverbot würde ungefähr ein Volumen von 100.000 t Fracht jährlich berühren. Es gilt der Tatbestand, dass pro 1.000 t Fracht ungefähr acht Arbeitsplätze am Flughafen Frankfurt am Main und zwei Arbeitsplätze in der Region gesichert werden. Würde es also zu diesem strikten Nachtflugverbot kommen, würde das bedeuten, dass 3.000 Arbeitsplätze am Frankfurter Flughafen und in der Region gefährdet sind.

Ein striktes Nachtflugverbot würde meines Erachtens weiterhin dazu führen, dass System- und Express-Verkehre abwandern. Hier ist Hahn wie bei der Post keine Alternative. Das jährliche Wachstum von 6 % findet dann in Frankfurt nur zu einem geringeren Teil statt. Frankfurt wird seine Hub-Funktion verlieren, und – was ganz wichtig ist – E-Commerce würde meines Erachtens an Frankfurt in großen Teilen vorbeigehen, weil kurze Beförderungsmöglichkeiten nicht möglich sind.

Außerdem – das zeigt bereits die Diskussion über das Nachtflugverbot – darf man nicht die negative Signalwirkung auf den Standort Frankfurt am Main außer Acht lassen. Ich appelliere an Sie, meine Damen und Herren als politische Entscheidungsträger, den Frachtbereich besonders zu gewichten und keine Kompromisse zuzulassen. Es mag für bestimmte Gesellschaften egal sein, für welche Flughäfen Fracht geflogen wird. Für den Wirtschaftsraum Rhein-Main kann das aber meines Erachtens nicht egal sein. Insofern dürfen wir im Frachtbereich keine Kompromisse zulassen. – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Meine Damen, meine Herren, jetzt brauche ich eine Blitzentscheidung der Fraktionen, und zwar deshalb, weil wir mit dem Kapitel Nachtflugverbot gerade in der Zeit liegen. Die ausgedruckte Liste der Referenten ist damit auch abgearbeitet. Jetzt kam der Wunsch, eine Zusammenfassung des Herrn Bruinier in diesem Zusammenhang noch einmal zu

hören. Soll das geschehen, auch wenn wir damit in die Fragezeit der Fraktionen kommen oder heute Abend erst fertig werden? – Herr Bruinier, Sie schaffen es als routinierter Mann wahrscheinlich in fünf bis sieben Minuten, bitte schön. Herr Bruinier ist Fluglärmschutzbeauftragter der Hessischen Landesregierung.

Herr **Johann Bruinier:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich bin hier als Experte der Fluglärmkommission benannt. In dieser Eigenschaft werde ich jetzt extemporieren. Das fällt mir nicht schwer, da sich meine Aussagen auf die Analyse von Tausenden von Fluglärmbeschwerden und auf meine Berichte an die Fluglärmkommission stützen, aus denen ich das Resümee ziehe. Insofern sind die Zahlen, die ich jetzt nennen werde, primär in meinem Kopf, zumal die Bevölkerung gerade die Nacht, das Geschehen in der Nacht besonders sensibel wahrnimmt .

Wir haben konkret den Hintergrund, dass wir in den Jahren 1990 bis 1997 etwa 78 Nachtflugbewegungen pro Durchschnittsnacht des Gesamtjahres zu verzeichnen hatten. Die Zahlen sind im Sommer 1998 angestiegen und befanden sich im Jahre 1999 auf einem Niveau von 123, genau 122,7 pro Nacht im Durchschnitt. Das ist ein Anstieg von etwa 50 %. Das bleibt nicht unbemerkt. Es wird wahrgenommen. Diese Zahlen fluktuieren um plus/minus 60 %. Es gibt insbesondere im Sommer Spitzennächte, die sehr viel höher liegen. Dann gibt es ruhige Nächte. Die ruhigste vom Flugaufkommen her ist immer die Silvesternacht.

Dabei spielen Ausnahmegenehmigungen, wie häufig vermutet, keine substanzielle Rolle. Die Durchschnittszahlen liegen etwa bei einer Ausnahmegenehmigung – humanitäre Hintergründe z. B. – pro Nacht, kein Faktor.

Was aber interessant ist, ist, dass pro Nachtflugbewegung – das scheint eine Naturkonstante zu sein – etwa sechsmal mehr Beschwerden im Vergleich zu einer Tagflugbewegung erhoben werden. Die United States Airforce, die Airbase, spielte in den letzten beiden Jahren keine Rolle mehr. Es werden, Gott sei Dank, keine Nachtflugbewegungen von der Airbase durchgeführt, Ausnahme war der Einsatz im Kosovo im vorigen Jahr, was natürlich heftig war, aber derzeit überhaupt kein Thema.

Wer verursacht nun die Hauptbeschwerden, welches Gerät? Eindeutig alle Boeing-747-Varianten – unabhängig von deren Bauform. Man kann auch noch sagen, dass deren Verkehrsanteil in der Nacht bei etwa 12 % liegt, aber von diesem Gerät etwa 65 % aller Beschwerden generiert werden.

Auf welche Zeitscheiben beziehen sich nun diese Beschwerden? Es geht erstens um Abflüge am späten Abend, also ab 22 Uhr, die sich bis 24 Uhr hinziehen, insbesondere schwere Langstreckenflüge 747-400 nach Asien, Afrika, Südamerika. Das sind meist Passagierflüge. Danach, über die ganze Nacht verteilt, die Frachtabflüge. Im gleichen Zeitraum etwa kommen dann die Anflüge zum Tragen. Das sind Rückkehrer von Touristikflügen. Das haben wir aus den vorhergehenden Beiträgen entnehmen können. Sie dienen dann aus. Dann beginnt die Phase der Nachtpost, die sehr pünktlich zwischen 0.20 Uhr und 0.45 Uhr landet, dann – auch sehr pünktlich – zwischen 1.25 Uhr und 1.45 Uhr abfliegt. Diese Nachtpostflüge werden mit sehr modernem und lärmarmem Gerät durchgeführt. Gleichwohl fallen sie störend in der Nacht auf.

Hier möchte ich etwas einbringen, was bei dem Aspekt Lärmwirkung bisher nicht angesprochen wurde. Es geht offensichtlich nicht um die absoluten Maximalpegelhöhen, sondern es ist auch sehr wichtig, vor welchem Geräuschhintergrund sich das Ganze abspielt. Gerade während der Nachtpost haben wir die niedrigsten Verkehrslärmpegel zu verzeichnen. Wir haben einen sehr niedrigen Geräuschhintergrund, vor dem diese vergleichbar lärmarmen Flugzeuge fliegen. Es wäre einmal eine Aufgabe für die Lärmwirkungsforschung, dieses Phänomen genauer zu untersuchen.

Wie geht es denn weiter? Dann kommen die Touristikabflüge. Der erste war im vorigen Jahr schon um 2.25 Uhr, eine Relation nach Hurghada. Ich bin gespannt, wie es sich in diesem Jahr entwickeln wird. Es geht also sehr früh los. Offensichtlich sind die Leute auch bereit, sehr früh abzufliegen.

Ab 4 Uhr beginnt es dann mit den Landungen der Heimat-Carrier. Das geht dann ab 5 Uhr richtig zur Sache, wenn der Fernost mit 747-400, teilweise auch Nordatlantikflüge, ankommen. Dann geht es richtig los.

Wir haben auch immer wieder die Fragen an die Fluglärmkommission: Was ist eigentlich mit dem Nachtflugverbot? Das wird häufig völlig falsch verstanden. Die Nachtflugeinschränkung bezieht sich nur auf Landungen – Kapitel-3-Gerät. Es gibt keine Einschränkungen für Starts.

Wir haben seitens der Fluglärmkommission in einer ihrer Arbeitsgruppen, nämlich der Arbeitsgruppe Nachtflug, den Einstieg in ein Startverbot erörtert. Da wurde zunächst einmal ein Einstieg in der Zeit von 2 Uhr bis 4 Uhr angepeilt. Das sind unsere Bemühungen seitens der Fluglärmkommission. So viel zu dem Thema Störwirkung, Beschwerdesituation, zum Nachtfluggeschehen. – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Kompliment an die Sprecher und Herrn Bruinier. Es war eine ausgesprochen gute Zusammenfassung dessen, was wir von den verschiedenen Interessen-

gruppen darüber gehört haben, wie sich das in der Praxis abspielt.

Die Fraktionen haben das Wort. Die CDU-Fraktion ist als Erste dran. Wir müssen jetzt mit 15 Minuten auskommen. – Herr Kollege Reif.

Abg. **Clemens Reif** (CDU)**:** Herr Vorsitzender! Ich habe eine Frage zu der juristischen Durchsetzbarkeit des Nachtflugverbotes, das im ersten Kapitel der Vorträge besprochen wurde. Es gibt Beispiele für die juristische Machbarkeit eines Nachtflugverbotes. Ein Beispiel ist in Zürich zu finden, ein zweites ist in der Bundesrepublik Deutschland zu finden, und zwar in Düsseldorf.

Die Frage in diesem Zusammenhang an Herrn Rechtsanwalt Seibert: Es gibt in Düsseldorf diesen Angerländer-Vergleich, in dem das Nachtflugverbot über 30 Jahre fest geregelt wurde. Wäre dieser Angerländer-Vergleich nicht auch ein Beispiel, das man in Frankfurt umsetzen könnte? Könnte dazu einiges von Ihrer Seite erklärt werden?

Eine Frage an Dr. Ewen von der Mediatorengruppe: Können Sie dazu auch noch einige Ausführungen machen?

Sodann eine Frage an Herrn John von Aero Lloyd hinsichtlich des Nachtflugverbotes: Würde ein Verzicht auf den Nachtkernbereich leichter fallen, wenn beispielsweise in den Randbereichen zwischen 22 Uhr und 23 Uhr und 5 Uhr und 6 Uhr morgens verstärkte Kapazität seitens der FAG zur Verfügung gestellt werden würde? Wie würden die Spediteure bzw. Aero Lloyd und Lufthansa Cargo darauf reagieren?

Eine dritte Frage an die Spediteure: Wie viele Lkw-Fahrten über mittlere Distanzen, also 100 km bis 500 km, betreiben Sie heute in Richtung Flughafen Frankfurt? Wie viel Prozent kämen dazu, wenn beispielsweise ein Teil dieser Fracht nach Hahn ausgelagert werden würde?

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Herr Haselbach hatte sich noch vor Herrn Wintermeyer gemeldet. Gut, machen wir es in der Reihenfolge. Herr Haselbach, dann Herr Wintermeyer und dann die Antworten.

Abg. **Rudolf Haselbach** (CDU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Meine Frage bezieht sich auf juristische Aspekte und richtet sich an Herrn Rechtsanwalt Seibert. „Wenn man nur will, ist alles möglich“, war die Überschrift Ihres Vortrages. Sie unterstellen also, wenn man will, ist alles möglich. Dem folge ich jetzt einmal: Wenn man das jetzt durch eine – ich nenne es einmal – privatrechtliche vertragliche Absicherung verstärken wollte: Wie sehen Sie die Möglichkeit, dies auch gegen rechtliche Angriffe durchzusetzen?

Ich habe bei den Transportunternehmen den Eindruck gewinnen müssen, als sei hier eine Totalverlagerung gefordert worden. Es geht offenkundig nur um Teilverlagerungen von der Nacht in den Tag. Da wird nun die Kapazität immerhin um 50 % erhöht. Ich denke, da gibt es jede Menge Freiraum. Kann dann das, was nicht im Sinne von Dependance, also Teilverlagerungen des Verkehrs auf den Hahn aus der Nacht heraus, verlagerbar ist, auch nicht auf den Tag verlagert werden?

An die Deutsche Post AG, Herrn Buckentin, die Frage: Wie sehen Sie selber die Prognose beim Briefverkehr angesichts der elektronischen Post, der Entwicklungen und auch der Tatsache, dass beispielsweise übers Wochenende ein Briefkasten weder in Fulda noch in Frankfurt überhaupt geleert werden? Wie sehen Sie die Bedeutung? Können Sie unter diesen Gesichtspunkten überhaupt Ihre restriktive Haltung in der Frage Nachtflugverbot aufrechterhalten?

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Wintermeyer.

Abg. **Axel Wintermeyer** (CDU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich habe eine Frage an den Vertreter der Charter-Fluggesellschaften, an Herrn John. Präzisieren Sie bitte noch einmal, inwieweit Ihre Kunden, die Charterflüge machen, nach Frankfurt kommen. Ich denke, die meisten werden mit dem Fahrzeug oder mit der Bahn kommen. Sie könnten sicherlich auch einen anderen Flughafen anfahren. Charterflieger sind ja im Allgemeinen immer daran interessiert, möglichst günstig wegzukommen.

Zweite Frage in dem Zusammenhang: Sie haben in den Blockstunden, die Sie hier an die Wand geworfen haben, deutlich gemacht, dass Sie in Frankfurt sehr früh losfliegen müssen, dann zwischendurch woanders sind und nachts wieder nach Frankfurt zurückkommen. Könnten Sie dieses nicht auch von Hahn aus machen, dass Sie also morgens um 4 Uhr von Hahn losfliegen, nach Mallorca fliegen, wieder zurückkommen, von mir aus nach Frankfurt, dann nach Ägypten fliegen und wieder nach Hahn in der Nacht um 22.30 Uhr zurückkommen, zumal in Hahn – im Gegensatz zu Frankfurt, wo die Parkplätze sehr teuer sind – offensichtlich kostenlose Parkplätze zur Verfügung stehen?

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich schlage folgende Reihenfolge bei der Beantwortung vor: Zunächst Herr Seibert, den Herr Reif gefragt hat, dann Herr Dr. Ewen, anschließend Herr Jansen, Herr Korf, die Post mag entscheiden, wer antworten soll, als Letzter Herr John von Aero Lloyd.

Herr **Winfried Seibert:** Besten Dank. – Die beiden Fragen, wenn ich sie richtig verstanden habe, beziehen sich auf die Möglichkeit, durch entweder öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Vereinbarungen das abzusichern, was man sich unter

nächtlichen Flugbeschränkungen einerseits wünscht und was andererseits die FAG in dieser Form zu geben bereit sein könnte.

Beides halte ich für keinen gangbaren Weg. Auch das Beispiel Angerländer-Vergleich sollte eher abschrecken – abgesehen davon, dass er 40 Jahre zurückliegt und die Verhältnisse völlig anders sind. Sie wissen sicherlich, dass die Landesregierung Düsseldorf mit großem Einsatz versucht, diesen Angerländer-Vergleich aus der Welt zu schaffen. Das spricht einerseits dafür, dass er relativ wirkungsvoll ist – sonst wäre er kein Hindernis –, auf der anderen Seite ist er eben keine stabile Grundlage.

Ich versuche, das zu erläutern. Die Geburtsurkunde des Flughafens ist die Genehmigung. Was die Genehmigung gestattet, darf der Flughafen einerseits, was sie gestattet, löst andererseits eine entsprechende Betriebspflicht aus. Das muss der Flughafen auch im Verhältnis zu seinen Nutzern tatsächlich bieten. All dieses kann nicht durch privatrechtliche oder öffentlich-rechtliche Beschränkungen oder Vereinbarungen mit Wirkung auf den Anspruch stellenden Nutzer beeinflusst werden. Ich kann die wunderschönsten Dinge vereinbaren, dann kommt die Lufthansa und sagt: Ihr habt aber Betriebspflicht. Ich muss nachts um 3 Uhr fliegen dürfen, denn starten darf ich. – Dann dürfen sie starten.

Das löst dann, weil es die entsprechende Verpflichtung gibt – öffentlich-rechtlich oder privatrechtlich, ich mache da keinen großen Unterschied –, möglicherweise irgendwelche Ansprüche privatrechtlicher Art, vielleicht auch Vertragsstrafen aus, ändert aber an der Tatsache nichts, dass rechtlich geflogen werden kann. Das Problem der Betriebspflicht bekommen Sie damit nicht eingeschränkt.

Bei der privatrechtlichen Vereinbarung habe ich vorhin darauf hingewiesen, dass es die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zu Porta Westfalica gibt, indem das oberste Gericht von der faktischen Parallelität und damit auch der faktischen Unlösbarkeit des Konfliktes gesprochen hat. Hier gibt es eine privatrechtliche Vereinbarung bzw. sogar ein zivilrechtliches Urteil des BGH, das bestimmte Flugzeiten verbietet, und auf der anderen Seite die Totalgenehmigung, die die Flugzeiten zulässt und damit auch erzwingbar zulässt. Ich glaube, dass es auf beiden Ebenen nicht zu lösen ist.

Ich habe allerdings an der Stelle eine Frage – vielleicht bin ich etwas zu naiv –: Wenn Sie bei Ihren Fragen unterstellen, die FAG sei bereit, sich durch privatrechtliche oder öffentlich-rechtliche Vereinbarungen einer bestimmten Unterlassung von nächtlichem Flugbetrieb zu unterwerfen: Warum gehen Sie in Ihrer Vorstellung nicht weiter und fragen die FAG, warum sie dann nicht entsprechende Betriebsbeschränkungen von sich aus beantragt? Dann ist das Problem doch gelöst. – Danke.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Dr. Ewen.

Herr **Dr. Christoph Ewen:** Herr Vorsitzender, Herr Abg. Reif! Ihre Frage zum Angerländer-Vergleich wurde in der Mediationsgruppe in den letzten Wochen auch diskutiert. Die wissenschaftliche Begleitung, das Öko-Institut, hat damals zu vielen diskutierten Maßnahmen Papiere über die Machbarkeit erstellt. Da gibt es auch ein Papier der Juristin dort, die freiwillige Vereinbarungen, zivilrechtliche Verträge, öffentlich-rechtliche Verträge als wirksames Mittel bezeichnet.

In einem Anhang dieser Papiere war auch dieser Angerländer-Vergleich enthalten. Vor 35 Jahren, 1965, wurde mit den Gemeinden im Angerland, die heute durch die Stadt Ratingen vertreten werden, ein Deal geschlossen, der besagt: Die Nachbargemeinden, die Angerland-Gemeinden, akzeptieren die Parallelbahn. Dafür verzichtet der Flughafen auf eine weitere Ausweitung, auf die Verlängerung der Hauptbahn und auf den Nachtbetrieb - ein Beispiel dafür, dass ein solcher Deal möglich ist.

Mein Vorgänger hat Recht: Die Landesregierung ist im Moment dabei und versucht, aus diesem Vertrag herauszukommen. Dass er 35 Jahre gehalten hat, ist aber ein Zeichen, dass das ein wirksames Mittel sein kann, um solche Beschränkungen jenseits einer Genehmigung hinzubekommen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke schön. – Jetzt Herr Jansen.

Herr **Jean-Peter Jansen:** Herr Präsident! Ich habe mir drei Themen aufgeschrieben, einmal die Kernbereichszeiten und Verlagerungen aus den Randzeiten in die Tageszeiten sowohl aus den tiefen Nachtzeiten in die Randzeiten und aus den Randzeiten in die Tageszeiten, das Zweite teilweise Verlagerung nach Hahn.

Zum ersten Punkt: Sie können relativ sicher sein, weil es auch von den ökonomischen Bedingungen her mehr als sinnvoll ist, am Tage zu fliegen, dass wir alles versuchen, in den Tag zu tun, was in den Tag reinpasst. Ich habe hier noch eine Folie, die das unterstützt.

(Anlage 9)

Wir haben heute schon, wie ich angeführt habe, 65 % unserer Bewegungen am Tage. Wir haben, wie Sie sehen, noch einiges in den Randstunden und einiges in den Kernstunden. Bei der Lufthansa Cargo sind 18 % in der reinen Kernzeit und 8 % der gesamten Thematik in den Randzeiten. Die Verlagerung in den Tag hinein werden wir immer unter-

suchen und, wo immer es möglich ist, dies versuchen.

Einige Flüge sind allerdings nicht verlagerbar. Dies gilt insbesondere für die Flüge, die in den Kernnachtzeiten liegen. Diese 18 % in der Kernzeit sind Flüge aus den Umläufen, die ich als Beispiel angeführt hatte, die für die produzierende Wirtschaft nicht anders darstellbar sind. Eine Verlagerung in den Tag würde bedeuten, dass das Angebot von unseren Kunden nicht mehr angenommen würde, weil es für sie keinen Sinn macht, die Produktion, die sie am nächsten Tag in New York oder in Chicago haben wollen, schon mittags abzufliegen, denn sie brauchen die Produktionszeit bis zum Abend, um dann die Produktion in New York zu füttern.

Sie können sicher sein, dass wir alles versuchen, eine Verlagerung auch in verkehrsgünstigere, das heißt tagnähere Zeiten zu machen.

(Abg. Clemens Reif (CDU): Wobei das ein schlechtes Beispiel ist! Wenn Sie um 22 Uhr aus Frankfurt wegfliegen, sind Sie immer noch nicht am nächsten Morgen in Chicago! Wahrscheinlich kommen Sie erst um 24 Uhr in Chicago an!)

Lassen Sie mich zum zweiten Punkt noch etwas sagen, zum Thema Hahn.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Keine Dialoge, bitte. Nun spricht der Redner. Herr Kollege Reif, Sie haben die Möglichkeit, hinterher nachzufragen.

Herr **Jean-Peter Jansen:** Zum Thema teilweise Verlagerung nach Hahn: Wir haben in Frankfurt unser Hub-System. Das ist für ein wesentliches Instrument, auch für die Wirtschaft. Wenn wir hieraus Teile verlagern würden, wären das 35 % unserer Frachterflüge, aber die gesamten Passageflüge würden weiterhin in Frankfurt bleiben. Dieses System, in dem die vernetzten Transportströme zusammengeführt werden, würden wir damit auflösen. Das heißt, durch eine Verlagerung würde ein signifikanter Wettbewerbsnachteil nicht nur für uns – wir bieten das ja nur an, weil es jemand abnimmt –, sondern auch für die entsprechende transportierende Industrie entstehen.

Zu Hahn kann man aus diesen Gründen schon sagen: Es würde den Knoten auflösen, den wir aufgebaut haben und der so wichtig für die Industrie ist. Es würde zweitens, das ist allerdings ein Sekundärpunkt, nach unseren Analysen – ich glaube, da sind noch weitere Analysen fällig – eine Operation aus Hahn heraus mit Frachtflugzeugen wie einer MD 11 oder 747 zwar zulassen, aber relativ leer. Wenn Sie eine 747, die 110 t fassen kann, mit 60 t nach New York fliegen müssen, weil Sie ansonsten wegen der Runway-Länge nicht abfliegen können, macht das nicht sehr viel Spaß und wird auch nicht durchgeführt. Hier gibt es also auch operationelle Restriktionen, die es schwer machen, nach Hahn überzugehen. – Vielen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Eine direkte Zusatzfrage, weil wir in der Zeit sind.

Abg. **Clemens Reif** (CDU): Ich muss dem, was Sie hier dargestellt haben, widersprechen. Wenn Sie beispielsweise in der Nacht um 2 Uhr von Frankfurt nach Chicago fliegen, sind Sie um 7 Uhr morgens in Chicago. Um in den Produktionsablauf in Chicago und Umfeld zu kommen, ist dieses zu spät. Also schlage ich vor, dass Sie spätestens um 22 Uhr in Frankfurt losfliegen, dann sind Sie nämlich um 3 Uhr nachts in Chicago und können sich um 7 Uhr oder um 8 Uhr im Umfeld von Chicago bis Dearborn bei Ford in den Produktionsprozess voll einklinken. Das ist mit Ihrem Beispiel nicht möglich.

Das Gleiche gilt für New York. Ihre Beispiele sind in diesem Fall Fehlanzeige. Bei Fernost habe ich Fantasie, darüber nachzudenken, dass das, was Sie sagen, in der Begründung für die Nachtflugaktivitäten stimmt. Aber ich glaube aufgrund meiner persönlichen Erfahrung, dass es auch bei einer Nachtflugbeschränkung möglich sein muss, in den fernöstlichen Produktionsprozess einzusteigen. Dazu hätte ich gerne noch einmal Ihre Anmerkung.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Herr **Jean-Peter Jansen:** Vielen Dank für die Zwischenfrage. Da gibt es noch Missverständnisse, die ich gerne aufklären möchte. Wenn Sie sich an mein Beispiel zurückerinnern: Ich hatte gesagt, Produktionsende 5 Uhr. Nach dem Produktionsende müssen Sie verpacken, Sie müssen entsprechend zum Flughafen transportieren. Sie müssen es am Flughafen verzollen. Sie müssen es entsprechend physisch und dokumentarisch aufnehmen. Wenn Sie das alles zusammenführen, ist eine bestimmte Zeit notwendig: erstens Transport, zweitens Dokumentation, Abfertigung, Zoll und andere Thematiken, und drittens müssen Sie es entsprechend wieder für das Flugzeug palettieren.

Sie haben eine Logik zu erfüllen, die notwendig ist. Jeder Flieger wird entsprechend auf Paletten oder Containern vorbereitet. Da kann ich nicht jedes Packstück auf jeden Container und jede Palette stellen, sondern ich brauche eine bestimmte Zeit. Wir versuchen unser Möglichstes, weil das ja unsere Produktionszeit kostet, diese Zeit so kurz wie möglich zu halten. Wenn Sie sehen: Produktionsende 17 Uhr, Ankunft in Frankfurt 22.30 Uhr – dann sind das keine Werte von uns, sondern es sind unsere Kunden, die da ankommen. Dann können Sie bis 22.30 Uhr in Frankfurt sein. Dann kommt die Palettierung, Verladung, dokumentarische Abfertigung, auch der Zoll will etwas wissen, die Behörden wollen etwas wissen. Das Flugzeug muss entsprechend palettiert werden. Da gibt es Waiting- und Balance-Programme. Man muss sie entspre-

chend trimmen. Sie kommen so zu einer Abflugszeit von 1.50 Uhr und zu einer Ankunft in Chicago um 3.50 Uhr.

Auch in Chicago beginnt wieder ein Prozess, dass Sie die Paletten abbrechen müssen, Sie müssen sie auseinander nehmen. Darauf sind Waren der unterschiedlichsten Kunden. Diese Kundenwaren müssen auseinander genommen werden. Sie müssen durch die Verzollung durch, sie müssen transportiert werden, sie müssen zum Kunden hin. Wenn Sie es gut machen, sind sie um 9 Uhr beim Kunden. Je weiter Sie das nach vorne verlegen – das ist genauso wie bei der Post –, je schneller stoßen Sie an das Problem, dass der Produzierende am Anfang der Thematik das Problem hat, seine Produktion zu Ende zu führen, um sie dann zu verschiffen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Der nächste Antwortgeber ist Herr Korf.

Herr **Willy Korf:** Ich möchte Sie gerne offiziell einmal an den Flughafen Frankfurt einladen, damit Sie sehen, was geschieht, wann Frachten angeliefert werden, wann sie abgeflogen werden. Dann werden Sie sehr wohl nachvollziehen können, dass der zeitliche Rahmen, den Sie gerne hätten, einfach nicht darstellbar ist. Er ist nicht darstellbar.

Es ist leider Fakt, dass wir die Güter relativ spät bekommen. Darüber zu diskutieren – das haben wir mehrfach gemacht –, ist sinn- und zwecklos. Man kann ja durchaus sagen: Die verladende Wirtschaft soll sich entsprechend anpassen. Die Forderung kann man auch stellen. Nur dann maßen wir uns ein Recht an, das uns gar nicht zusteht.

Die Frage hinsichtlich der Lkw-Umläufe möchte ich unmittelbar mit dem Engagement der Deutschen Bahn AG in Sachen Vorläufe in Richtung Frankfurter Flughafen verbinden. Ich gehe davon aus, dass ungefähr 30.000 Lkw-Fahrten unmittelbar von Fernlastzügen berührt sind, wobei in starkem Umfang auch kleinere Fahrzeuge in den Vor- und Nachlauf entsprechend eingerichtet werden. Die Spedition, meine Damen und Herren, hat es versucht, über Medien der Deutschen Bahn Vorläufe von Hamburg, Osnabrück, Frankfurt zum Frankfurter Flughafen zu schaffen. Das ist leider nicht gelungen. Der Grund war darin zu suchen, dass die Eisenbahn, die Deutsche Bahn AG, nicht in der Lage war, die Zeitvorstellungen der Spediteure und der Luftverkehrsgesellschaften einzuhalten. Es gibt Techniken, aber es hat leider nicht funktioniert.

Das Problem Hahn ist teilweise gelöst. Es gibt bereits einige Fluggesellschaften – beispielsweise die Air France –, die in Hahn gewisse Kapazitäten aufgebaut haben. Wenn man zwischen Hahn und dem Frankfurter Flughafen Lkws einsetzt, muss man sehen, dass das ungefähr zwei bis drei Stunden Fahrt sind – je nach Jahreszeit auch noch länger.

Die Vernetzungen gerade in den Systemverkehren sind zeitlich so eng, dass diese zwei bis drei Stunden überhaupt nicht darstellbar sind. Ich sehe also das Verlagerungspotenzial vom Frankfurter Flughafen weg in Richtung Hahn als sehr beschränkt an. Was verlagerungsfähig ist – davon können Sie ausgehen –, das werden die Luftverkehrsgesellschaften und die Spediteure angehen, zum Teil sind sie es schon angegangen.

Man muss sehen, dass die Spediteure eine Verbundproduktion betreiben. Man kann nicht sagen: Ich habe beispielsweise eine Menge von 1.000 t Fracht, davon werden möglicherweise 300.000 t vom Landeverbot berührt. Diese 300 t kann ich dann marginal verlagern. Das wird nicht funktionieren. Wenn ein Speditionsbetrieb, eine Airline, ihre Kapazitäten verlagert, dann in toto. Es wäre ja schön, wenn man die gefährdeten Bereiche abschneiden könnte und verlagern würde. Das geht nicht. Insofern sehe ich die große Gefahr, dass, wenn jemand den Frankfurter Flughafen verlassen muss, weil die Zeiten nicht mehr eingehalten werden können, auch das nicht gefährdete Gut, das nicht unmittelbar von dem Flugverbot betroffene Gut mitwandern wird.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herzlichen Dank. – Ein Vertreter der Post sollte die nächsten Fragen beantworten, wenn es geht, möglichst kurz. Herr Weith.

Herr **Jürgen Weith:** Wir haben ungefähr 70 Millionen Briefsendungen, davon ist knapp die Hälfte E+1-Post. Wir reden hier nur über E+1-Post. Wir sind glücklich, dass wir bei der E+1-Post auf hohem Niveau sind. Wir haben, Gott sei Dank, keine Einbrüche.

Ich nehme ein Beispiel heraus. Wir haben die Deregulierung bei der Telekommunikation. Wir haben sehr viele Gesellschaften. Alle müssen Rechnungen schreiben, früher war es nur die Deutsche Telekom selbst. Heute haben wir eine ganze Reihe, die die Rechnungen für uns sehr gut schreiben.

Dann zur Frage hinsichtlich Kastenleerung: Natürlich gibt es sonntags eine Kastenleerung. Ich habe vorhin gesagt: Wir haben die Post-Universaldienstleistungsverordnung. Darin ist für unser Unternehmen vorgeschrieben – ich lese einmal wörtlich vor –, dass Briefkästen jeden Werktag sowie bedarfsgerecht jeden Sonntag und Feiertag zu leeren sind. Als alter Betriebswirt kann ich Ihnen sagen: Wenn wir sonntags die Briefkästen nicht zu leeren hätten, würden wir sehr viel Geld sparen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herzlichen Dank. – Die letzte Antwort kommt von Herrn John von der Aero Lloyd. Auch bitte möglichst kurz, Herr John.

Herr **Wolfgang John:** Zur ersten Frage: Ist es möglich, bei mehr Kapazitäten Flüge zwischen 22 Uhr und 23 Uhr bzw. Abflüge zwischen 5Uhr und 6 Uhr zu massieren? Das passiert letztendlich nachfragebedingt automatisch. Das Nachfrageverhalten der Endverbraucher ist nicht unbedingt darauf ausgerichtet, mitten in der Nacht irgendwann zwischen 1 Uhr und 2 Uhr abzufliegen oder anzukommen.

Ich habe in meinen Ausführungen darauf hingewiesen, dass hier eine gewisse Gefahr auch besteht: Wenn alle zwischen 5 Uhr und 6 Uhr aus Deutschland allein in eine Richtung abfliegen – es gibt sehr viel Nachfrage z. B. auf die Balearen –, entsteht dadurch letztendlich am Himmel der Stau. Der Himmelstau bedeutet auch Umweltbelastungen und Warteschleifen im Zielgebiet. Denn das sind ja nicht nur die Deutschen, die ankommen, sondern auch Skandinavier, Engländer usw. Wir werden automatisch versuchen, das auf die verträglichen Ankunftszeiten sowie Abflugszeiten zu konzentrieren, aber im Rahmen des Möglichen.

Der zweite Fragenkomplex: Wie kommen die Leute am Frankfurter Flughafen an? Das ist für mich etwas schwierig zu beantworten. Ich hatte dargestellt, dass unser Geschäft zu 80 % von deutschen Veranstaltern determiniert wird. Die Information, womit die nun wirklich ankommen, habe ich jetzt nicht parat. Wir selber, auch die Veranstalter, bieten unterschiedlichste Formen der Anreise an. Da gibt es Veranstalter, die zum Flug kostenlos ein Bahnticket dazugeben. Ich gehe davon aus, dass, sobald diese Möglichkeit vorhanden ist, viele Kunden das auch nutzen. Es gibt kommerzielle Transfer-Services, die zu vernünftigen Konditionen Familien oder ganze Gruppen zum Flughafen fahren. Dann gibt es die Privatanreise mit dem Auto oder über Freunde und Bekannte. Die ganze Palette ist vorhanden.

Das Problem Frankfurt/Hahn ist letztendlich das originäre Aufkommen. Frankfurt haben eben ein größeres Umfeld. Frankfurt als Flughafen hat das breitere Angebot. Die Nachfrage wird sich immer auf Frankfurt konzentrieren. Alles, was ich nach Hahn schaffen muss, ist künstlich dahin geschafft. Ich muss den Endkunden quasi mehr oder weniger zwingen, in einen Bus zu steigen.

Ich möchte das Beispiel Schönefeld und Tegel anführen. Wir haben das Phänomen, dass sowohl aus Schönefeld als auch aus Tegel ein Aero-Lloyd-Flug nach Palma de Mallorca geht. In Schönefeld ist der Flug schlecht ausgelastet, teilweise muss er storniert werden, in Tegel ist er voll ausgelastet. Ich kann das nicht regulieren.

Jeder Flughafen in Berlin ist angebunden, ist erreichbar. Es gibt sogar teilweise günstige Parkkonditionen in Schönefeld. Trotzdem gehen die Leute nach Tegel. Wir sind hier zum Teil marktgetrieben. Ich kann nur davor warnen zu meinen, man könne den Endkunden mir nichts, dir nichts nach Hahn schaffen.

Der andere Punkt betrifft den Flugablauf.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Ich muss Sie bitten, zum Schluss zu kommen. Wir sind schon sehr über der Zeit.

Herr **Wolfgang John:** Ich komme zum Schluss. So, wie wir von Frankfurt abfliegen und im Mittelstück andere Orte abdecken, so kann jeder ausländische Carrier aus Amsterdam, aus Paris, Charles de Gaulle, oder aus London ohne Begrenzung abfliegen und kann Frankfurt bedienen. Das heißt, das Frankfurter Angebot in die Feriengebiete wird ja nicht weniger, wenn wir nicht mehr fliegen. – Vielen Dank.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Das war der Frageblock der CDU-Fraktion. Jetzt kommt die SPD-Fraktion. Herr Polster, Sie haben das Wort.

Abg. **Harald Polster** (SPD): Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe zwei Fragen an Herrn Seibert. Wir haben drei Juristen gehört. Wir wollen von 23 Uhr bis 5 Uhr die Nachtruhe hergestellt haben. Was muss man juristisch oder gesetzlich tun, um dieses Ziel zu erreichen?

Zweite Frage: Sie haben den Abwägungsgrundsatz und den Verfassungsrechtsgrundsatz Gesundheit und Wirtschaft beim Nachtflugverbot geschildert. Trifft dies auch zu, wenn ein weiterer Ausbau genehmigt werden soll?

Meine Frage an die verladende Wirtschaft: Sie haben gesagt, Sie würden sich bemühen, die von der Mediation empfohlenen Ziele umzusetzen. Ich habe in den Vorträgen nicht den Eindruck gewonnen, dass sich die verladende Wirtschaft an einer konstruktiven Mitarbeit beteiligt. Das will ich einmal deutlich sagen.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Meine ganz konkrete Frage an die Lufthansa: Ich möchte von Ihnen wissen: Gibt es, bezogen auf die Herstellung eines Nachtflugverbotes in Frankfurt, konkrete Alternativen zu einem Nachtflugverbot – wie das auch immer aussehen möge –, Hahn, Lkw, Schiene?

Eine Frage an die Post nach der Zukunft der Bild-Post. Sie stehen hier vor einem deutschen Parlament. Wir sind in der Lage, Gesetzesinitiativen vorzulegen. Ich möchte von Ihnen wissen, ob der rechtliche Rahmen E+1 noch zukunftsfähig ist.

Wenn nein: Was müssen wir tun, um wieder zukunftsfähig zu werden?

Das betrifft Ihre unternehmerische Zukunft: Welche Rolle spielen E-Commerce, E-Mail, was auch immer in der Zukunft der Bild-Post?

Wie viel Anteil nationaler Verkehr am Frankfurter Luftpoststern ist in der täglichen Post enthalten? Wenn 80 % erreicht werden, möchte ich von Ihnen wissen: Können wir die 80 % nationaler Post und internationaler Post auch auf anderen Wegen erreichen? Wie viel Tonnage betrifft das? Wie viele Tonnen sind das konkret, die ab Frankfurt rausgehen?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Seibert war als Erstes gefragt.

Herr **Winfried Seibert:** Ich versuche, es kurz zu machen, wobei ich mit der ersten Frage wohl überfordert bin, dass ich also das Patentrezept liefern kann, was geschehen muss, damit man den Nachtflugbetrieb zwischen 23 Uhr und 5Uhr loswird. Das wird so einfach nicht sein.

Lassen Sie mich als Obersatz – vielleicht führt das doch zu einem Lösungsmodell – etwas in Erinnerung rufen, was Sie vielleicht alle schon vergessen haben oder nicht so intensiv wie wir seinerzeit miterlebt haben: Vor mehr als zehn Jahren gab es in der Bundesrepublik Deutschland sieben Tief- bzw. Tiefstfluggebiete, bei denen die Übungen die Menschen, insbesondere die Kinder, die dort gewohnt haben, massiv betroffen haben, und zwar so, dass man auch schon damals gesagt hat: Das geht an die Gesundheit.

Die Diskussion, die wir damals hatten, lief im Grunde nach dem gleichen Muster: Auf der einen Seite war das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit bedroht, auf der anderen Seite stand, verkürzt gesagt, der Verfassungsgrundsatz der Verteidigungsbereitschaft, beides Verfassungsgrundsätze. Frage: von gleichem Rang?

Wir waren damals – einschließlich der Vertreter des Verteidigungsministeriums – in einer Linie, bei der im Ergebnis kaum ein Zweifel daran bestand, dass selbstverständlich das Grundrecht der Gesundheit den Vorrang hat. Das kann im wirtschaftlichen, im verkehrlichen Bereich nicht anders sein.

Ich habe dies – ich will den Satz gerne wiederholen, weil ich mit tiefer Überzeugung dahinter stehe – vor Jahren schon einmal formuliert: Mit den noch so guten, mit den besten wirtschaftlichen Überlegungen lässt sich Gesundheit nicht verrechnen. Das geht einfach nicht.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Das geht einfach nicht. Das ist einfach eine hautnahe verfassungsrechtliche Subsumtion. Wenn das aber so ist, stehen alle Beteiligten, diejenigen, die den Nachtflugbetrieb einschränken oder total untersagen wollen, und andere, die mit ihren durchaus ernsthaften Argumenten begründen, warum es absolut so sein muss, vor derselben Frage: Wie bekomme ich es denn hin, dass das, was tatsächlich oder angeblich aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr aufgegeben werden darf oder aufgegeben werden kann, nicht das Grundrecht der Gesundheit verletzt? Wenn es das verletzt, darf es nicht mehr sein. Also muss man einen Weg finden, wie man die beiden Dinge sozusagen unter einen Hut bekommt.

Ich sehe im Augenblick weniger das totale oder ein weitreichendes Nachtflugverbot als solches, ein Nachtflugverbot reinsten Wassers. Ich kann es mir im Moment nicht vorstellen, so sehr das aus meiner Sicht zu wünschen wäre. Ich sehe aber – da ist das Stichwort zeitnah – eine Regelung des Inhalts, dass Nachtflugbetrieb überhaupt nur gestattet wird, wenn durch Schallschutzmaßnahmen dafür gesorgt wird, dass niemand, auch nicht der Schwächste, in seinem Schlaf gestört wird. Nur wenn das erreicht wird, wird das gelingen.

Das muss man zunächst wollen. Regelungstechnisch ist das absolut unproblematisch. Man muss nur den Betrieb einschränken und parallel Gruppen verpflichten, entsprechenden Schallschutz aufzunehmen. Das haben wir in München alles schon einmal gehabt. Als das nicht zeitgleich funktioniert hat, hat man auf Vorschlag des Bundesverwaltungsgerichtes seinerzeit den Münchener Anwohnern eine Lärmrente gewährt. Monat für Monat, bis der Schallschutz kam, durfte zwar geflogen werden, was nicht richtig war, aber es musste auch bezahlt werden. Das minderte erstaunlicherweise sehr rasch die Freude am Nachtfliegen und hat sehr schnell den Schallschutz gebracht.

Dies ist meines Erachtens die einzige Möglichkeit, wie es geregelt werden kann. Die Beteiligten müssen an einen Tisch: Diejenigen, die den Nachtflug wollen, weil sie ihn wahrscheinlich mit guter Begründung wollen müssen, müssen dafür sorgen, dass er niemanden im Schlaf stört. Sonst bekommen sie ihn nicht. So einfach ist das im Grunde. Das ist ein zähes Geschäft, weil es um Kompromisse geht und weil es sehr, sehr teuer ist. Die Vorstellungen der Beteiligten gehen da leicht von der Realität weg. Ich erlebe in Berlin-Brandenburg neu sehr deutlich, welche Illusionen da bestehen. Das ist meines Erachtens der einzige Weg: Schallschutz synchron mit Nachtfluggenehmigung und der entsprechenden Umrahmung, wie viel Nachtflug. Ansonsten geht es nicht.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Seibert. – Als Nächstes sind die Verlader gefragt. Herr Korf, bitte schön.

Herr **Willy Korf:** Herr Abgeordneter, wir waren bisher an keinem Verfahren beteiligt. Deswegen können wird dazu nichts sagen.

Zur Zukunft der E+1-Post: Die Post-Dienstleistungsverordnung ist vom 15. Dezember 1999, also ganz frisch. Inwieweit da etwas geändert wird, das entzieht sich meiner Kenntnis.

Ihre Frage zum System: Ich hatte die Zahlen vorhin genannt, was in Frankfurt in Umschlag ist. Export aus Frankfurt: 70 t, Import: 60 t, davon sind ungefähr 50 % für den Großraum Frankfurt.

Noch einmal zu dem System: Wir fliegen natürlich nicht, weil wir gerne fliegen. Fliegen ist das Teuerste, was wir in der Logistik haben. Wir fliegen praktisch nur alles, was über 450 km entfernt ist. Nun kommt die Frage öfter: Warum sind Sie nicht mehr auf der Schiene? Die Schiene bietet uns nicht die Möglichkeiten, diesen Service einzuhalten. Wir haben jahrzehntelang mit der Bahn gesprochen. Wir haben jetzt zum ersten Mal wieder einen Zug im Paketbereich, bei dem wir aber andere Zeitfenster haben. Einen einzelnen Zug auf der Rennstrecke der Bahn zwischen München und Hamburg haben wir nur für den Paketbereich.

Dann noch etwas – weil diese Frage ab und zu auch kommt –: Wir fliegen nachts keine Infopost und keine Pakete. Nehmen Sie es uns bitte ab: Fliegen ist das Teuerste, was wir haben. Wir fliegen nicht gerne.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Die Lufthansa Cargo war noch angesprochen. Wer macht das?

Herr **Jean-Peter Jansen:** Wir waren zum Thema Mediationsergebnisse und Alternativen angesprochen worden. Ich möchte kurz darauf hinweisen, dass im Mediationsverfahren und im gesamten Ablauf bisher keine Untersuchung der Auswirkungen des Nachtflugverbotes auf einer gemeinsamen neutralen Basis erfolgt ist. Das ist ein wesentlicher Punkt, den die Lufthansa schon bei der Vorlage, aber auch vor den Mediationsergebnissen deutlich gemacht hat.

Wir glauben, wir brauchen eine solche Analyse, um auf einer sauberen, gemeinsam getragenen Basis feststellen zu können: Was sind denn nun wirklich die Auswirkungen? Was sind die Konsequenzen? Das ist kein Widerspruch. Wir haben es klar gemacht. Wir stehen immer noch dazu: erst untersuchen, dann entscheiden.

Zweiter Punkt: Natürlich haben wir uns Alternativen angeguckt. Unsere derzeitige Situation ist, dass wir, was die Alternativen anbetrifft, Schwierigkeiten sehen – insbesondere bezüglich der Thematik, die ich Ihnen angeführt habe –, den Hub, die Vernetzung der Systeme und damit das Angebot eines guten, wettbewerbsfähigen Transportsystems für die Verlader in einer Aufspaltung hinzubekommen.

Das bedeutet, dass wir der Meinung sind, dass eine große Gefahr besteht, dass, wenn wir hier diese restriktiven Maßnahmen ergreifen, ein Teil unseres Angebots wegfällt – nicht weil wir nicht mehr so schön anbieten, sondern weil auch eine Verlagerung für die Verladeindustrie keinen Sinn mehr macht.

Ein nicht mehr vorhandenes Angebot auf diesem Sektor bedeutet, dass im weltweiten Wettbewerb – wenn Sie sehen, wie heute Firmen wie Nokia oder Siemens vernetzt sind – plötzlich ein Standort wie Frankfurt nicht mehr in dem Maße interessant ist wie in der Vergangenheit. Das ist ein wesentlicher Punkt.

Wir sind der Transporteur, aber dahinter steht der Endkunde, die verladende Industrie. Der Vertreter von Siemens hat gestern deutlich gemacht, was das für einen Konzern wie Siemens, aber auch für andere Konzerne, die weltweit tätig sind, für Auswirkungen hat. – Vielen Dank.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Es geht weiter mit Herrn Pawlik.

Abg. **Sieghard Pawlik** (SPD)**:** Ich komme zu den Menschen in der Region, die auch wirtschaftlich betroffen sind. Meine Frage an die beiden Mediatoren, Herrn Oeser und Herrn Niethammer: Sie haben sich, der unterschiedlichen Wirkungen bewusst, dafür entschieden, das Nachtflugverbot zu fordern. Deshalb würde ich Sie bitten, diesen Abwägungsprozess, der Sie bewegt hat, noch einmal deutlich zu machen.

Meine Frage an die Nutzer: Sie haben eine rein defensive Haltung eingenommen. Es führt aus meiner Sicht an die Wand, wenn man das nicht wahrnimmt, was Herr Seibert beispielsweise zur Entwicklung der Rechtspraxis hier ausgeführt hat. Meine Frage an Sie: Halten Sie es nicht auch aus Ihrer Interessensituation heraus für zwingend, in Zusammenhang mit der Rechtsprechung zu überlegen, ob Sie beispielsweise Einfluss auf das Fluglärmgesetz nehmen, ob Sie Einfluss auf die europäische Gesetzgebung nehmen, um den Schutz der Menschen mit gleicher Wettbewerbssituation zusammenzubringen? Das müsste eigentlich auch eine Position des Flughafens sein.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Die dritte Frage ist eine ganz simple: Sie hat sich mir aus dem Vortrag von Herrn Bruinier aufgedrängt. Nachts gibt es Flugbewegungen Chapter III,

innerhalb der Chapter-III-Bewegungen sind die Lärmimmissionen zum Teil um den Bereich 12, 14, 15, 16 dB unterschiedlich. Meine Frage an Herrn Bruinier: Ist das so? Halten Sie es mit gutem Willen der beteiligten Nutzer und des Flughafens für machbar, einen ersten Schritt in diese Richtung zu gehen, lärmärmere Maschinen auch aus dem Chapter-III-Bereich fliegen zu lassen? Das hilft den Menschen unmittelbar, ohne dass man an die Nutzungsfunktion gehen muss.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Pawlik, Sie haben die Nutzer angesprochen. Ich denke, es wäre zu weit gefasst, wenn wir alle Nutzer zu Wort kommen lassen. Einigen wir uns auf einen Vertreter? – Herr Reichenbach, Sie haben noch eine Frage.

Abg. **Gerold Reichenbach** (SPD): Die erste Frage geht an die Lufthansa Cargo und die Hapag Lloyd als Nutzer. Wenn sich der Frankfurter Flughafen mit einem Nachtflugverbot in der von der Mediationsgruppe geforderten Form einverstanden erklärt – wir haben heute Morgen in dem Vortrag gehört, dass es durchaus unterschiedliche rechtliche Positionen gibt –, würden dann die Nutzer beispielsweise Lufthansa Cargo oder Hapag Lloyd rechtliche Schritte erwägen, um sich dagegen zur Wehr zu setzen?

Meine nächste Frage geht in Richtung Mediation: Ich habe damals im Wirtschaftsausschuss gehört, dass die Frage der Verlagerung des Standortes für Nachtflüge eine reine Managementfrage ist. Ich bitte die Post um Stellungnahme.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Gut. Waren das alle Fragen? – Dann ist zunächst die Mediation angesprochen. Prof. Dr. Oeser, bitte. Sie beantworten die Fragen bitte gemeinsam. Das spart Zeit und Wege.

Herr **Prof. Dr. Kurt Oeser:** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Natürlich haben wir drei Mediatoren uns über diese Problematik ausführlich unterhalten. Herr Dr. Niethammer versteht etwas von wirtschaftlichen Auswirkungen und Folgen. Er hat diese Forderung nach Nachtflugverbot voll mitgetragen.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Bis zum heutigen Tag trägt er sie. So haben nicht einfach nur tumbe Toren über wirtschaftliche Fragen hier gesprochen. Ich darf darauf hinweisen, dass alles, was zum Thema Lärm gesagt wird, in der Gruppe einhellig so beschlossen worden ist – Satz für Satz, Wort für Wort. Da steht unter anderem drin – das haben wir nachher aufgegriffen –, dass der Schutz der Nachtruhe Priorität hat. Das haben wir in unseren fünf abschließenden Punkten aufgegriffen, wonach nämlich das, was vorher zu dem Thema Lärm gesagt wurde, Priorität hat.

Da wir wissen, dass der passive Schallschutz, so wichtig er ist, nicht ausreicht und dass die Werte, die wir gefordert haben, am Ohr des schlafenden Menschen, nämlich nicht mehr als 52 oder 53 dB(A) und das nicht mehr als sechs- bis elfmal in der Nacht, über passiven Schallschutz allein nicht erreichbar sein wird, haben wir sorgfältig überlegt und sind – alle drei Mediatoren – zu dem Ergebnis gekommen: Nachtruhe ist und bleibt für uns das Zentrum.

Wenn das Prinzip einer Mediation Win-Win durchgehalten werden soll, dann können nicht auf der einen Seite Win oder Optimierung und Ausbau vorhanden sein, dann muss auf der anderen Seite genauso Win und ein Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Pakt und Dialogforum vorhanden sein. Da gibt es für uns nichts abzumarken. Das ist unsere Position.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Professor, es gibt eine Zwischenfrage von Herrn Polster. Bitte, aber kurz.

Abg. **Harald Polster** (SPD): Ich habe eine Frage, wie denn die wirtschaftliche Konzeption von Herrn Niethammer in den Zusammenhang gesehen werden muss.

Herr **Dr. Frank Niethammer:** Zum Nachtflugverbot im Mediationspaket: Meine Damen und Herren, die Mediation hatte nicht den Auftrag, ein Sachverständigengutachten über die Probleme des Luftverkehrs und speziell von Frankfurt zu machen. Wir, die Mediationsgruppe, hatten den Auftrag auszuloten, auf welcher Basis ein politischer Kompromiss möglich ist. Das haben wir gemacht. Wir haben dieses Paket geschnürt – das Paket, das nicht aufzuschnüren ist. Wir haben das immer wieder gesagt.

Das Nachtflugverbot gehört zu diesem Paket genauso wie der Ausbau. Ich sage es ganz offen und klar: Wer das Nachtflugverbot nicht will, der sollte auch nicht den Ausbau fordern.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, ich habe es schon mehrfach gesagt. Wir haben in dieser Region eine schlimme Vergangenheit. Machen wir nicht wieder den Fehler, dass wir immer aufeinander losgehen und dem anderen nur misstrauen. Machen wir etwas, was uns weiterführt.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich als ein Manager, der 30 Jahre große Unternehmen geleitet hat, sagen: Was man will, das kann man auch machen.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Natürlich geht das nicht von heute auf morgen. Natürlich braucht man Zeit. Man braucht die gesetzlichen Regelungen dafür. Ich denke aber, dass das hier alles möglich ist. Wir sollten – ich sage es noch einmal – gemeinsam daran arbeiten, dass dieses Mediationspaket in die Wirklichkeit umgesetzt werden kann. – Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Niethammer. – Herr Bruinier war noch gefragt. Wir sind sehr eng in der Zeit, ich weise noch einmal darauf hin.

Herr **Johann Bruinier:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich will versuchen, es kurz zu machen.

Ich habe vorhin gesagt, die Boeing 747 steht im Vordergrund. Das ist vollkommen richtig, Herr Abg. Pawlik. Der Unterschied in den Pegelwerten über das gesamte Kapitel 3 ist sehr groß. Natürlich muss man die Flugzeuggröße in Betracht ziehen.

Wenn man die sehr großen Flugzeuge nimmt – etwa oberhalb 200 t Abflugmasse –, dann sieht man Unterschiede, die immer noch beachtlich sind. Mein Wunschflugzeug wäre die Boeing 777. Das ist für seine Größe mit Abstand das lärmärmste Flugzeug. Das von der Bevölkerung am wenigsten erwünschte Flugzeug ist der Typ Boeing 747 der Bauform 100, 200 und 300, so genannte Kapitel-3-Nicht-Bonus-Flugzeuge.

Wir haben das Problem, dass wir Kapitel 3 generell formuliert haben. Es gibt – das ist auch dringend geboten – Versuche seitens der ICAO, Einführung eines so genannte Stage-4-Flugzeug-Mixes, von der Zulassungsseite her zu differenzieren. Diese Dinge sind außerordentlich stockend. Es ist die spannende Frage, ob man bei der ICAO im Laufe dieses Jahres Fortschritte bezüglich der Lärmzulassung erzielen wird.

Wir haben die Hilfsmaßnahme der BMV-Bonusliste, aber wir haben auch hier in Frankfurt für die Nachtflugeinschränkung auf die Einführung des Zwangs der Bonusliste quasi verzichten müssen. Wir hätten damals, als das in der Fluglärmkommission zur Diskussion stand, die Lufthansa Cargo nachhaltig mit ihren 747-Klassik-Frachtern beschädigt, und wir hätten auch der Aero Lloyd riesige, zum Abwandern zwingende Probleme bereitet.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Darf ich Sie bitten, zum Schluss zu kommen?

Herr **Johann Bruinier:** Ich komme jetzt noch zu den Maßnahmen. Ich hebe noch einmal hervor: Die 747 Klassik, alte Bauform, ist das Beschwerdeelement, Belästigungselement Nummer eins in der Nacht. Man kann dieses Problem aus meiner Sicht realistisch über Landeentgelte angehen. Da beschreitet die FAG richtungweisende Maßnahmen.

Es wird daran gearbeitet, ein Landeentgeltsystem entsprechend gemessenem Lärm in Frankfurt zu installieren. Man könnte die Nachtflugproblematik mit dem finanziellen Steuerungsinstrument Nachtzuschläge auch erheblich besser steuern. – Danke.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Bruinier. – Die Zeit für die SPD-Fraktion ist trotz Zugabe schon abgelaufen. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist aufgerufen. Herr Kaufmann, bitte.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich möchte auf die Worte Bezug nehmen, die Herr Dr. Niethammer gesagt hat. Er sprach davon, dass ein Misstrauen vorhanden ist und dass man gemeinsam daran arbeiten muss, damit das Mediationspaket umgesetzt werden kann.

Meine erste Frage geht an die FAG, von der ich hoffe, dass jemand heute Morgen da ist, um eine Antwort zu geben. Wir haben eben gehört, dass seit 1997 eine Steigerung der Nachtflüge um ca. 50 % stattgefunden hat. Ich frage die FAG: Wie wollen Sie diese Tatsache mit Ihren Angaben und den Worten, die Ihr Vorstandsvorsitzender Dr. Bender hier gesprochen hat, in Übereinstimmung bringen, wonach man sich um eine Reduktion bemühe? Wie erklären Sie sich den Widerspruch dieser Aussage zu der offensichtlich tatsächlich realisierten Geschäftspolitik? Wie erklären Sie sich die von der FAG beantragten Reduzierungen der Landegebühren für Frachtflugzeuge in der Nacht – siehe Mondscheintarif –, wenn Sie hier und heute darstellen, Sie wären an einer Reduktion interessiert?

Herr Seibert hat es angesprochen. Wäre die FAG in Zusammenhang mit dem Paket bereit, ihre unbeschränkte gegen eine beschränkte Betriebsgenehmigung hinsichtlich der Betriebszeiten einzutauschen? Darauf hätte ich gerne eine klare Antwort.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Kaufmann. – Herr Häfner für die FAG.

Herr **Christian Häfner:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Dr. Bender hat vorgestern bereits erwähnt, dass auch wir es nicht gut finden, dass wir den Anstieg der Bewegungen in der Nachtzeit registrieren.

Das Thema ist zunächst einmal ganz einfach: Die Flugplanstruktur für diesen Sommer, den wir erst erleben, ist bereits mit der Flugplankonferenz im

November im Winterflugplan definiert worden. Das heißt ganz einfach, wenn wir das Ziel haben, das Dr. Bender formuliert hat, dass wir die Bewegungen in der Nachtzeit auf ein früheres Maß wieder herunterfahren wollen, dann gehe ich davon aus, dass wir uns bis September mit den Nutzern und mit dem Flugplankoordinator auf ein Konzept einigen müssen, das dann gegebenenfalls auch im September in den Koordinierungsausschuss hinein muss. Da sind die Airlines, auch der BMV vertreten, auch unsere Genehmigungsbehörde.

Mit diesem Konzept kann auf der Flugplankonferenz im November dieses Jahres für den nächsten Sommer versucht werden, die Dinge in der Richtung zu regeln, wie wir es offensichtlich gemeinsam wollen. So ist nun einmal die Vorgehensweise.

Was den Begriff Mondscheintarif angeht – Herr Bruinier hat es vorhin angedeutet –: Schon seit Jahren sind wir musterhaft dabei, mit Gebührenregelungen zu versuchen, a) leisere oder weniger laute Flugzeuge zu fördern und b) mit unseren Nachtaufschlägen zu vermeiden, dass unnötige Flugbewegungen zur Nachtzeit stattfinden. Das wird sicher auch das Thema Frachtflugbewegungen angehen, wobei man die Landegebühr für die Nachtflugbewegungen von den anderen Gebührenelementen unterscheiden muss. Wir mussten aus kartellrechtlichen Gründen vor Jahren das Charging der Frachtflugzeuge mit Passagiergebühren abstellen, weil die Passagiergebühren nun einmal für Frachtflüge nicht relevant sind.

Was das Thema Betriebsgenehmigung angeht, so gehe ich nicht davon aus, dass die FAG zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine Änderung beantragen wird. Zunächst wird es so sein, dass wir uns freiwillig mit allen Betroffenen zusammensetzen und ein schlüssiges Konzept mit dem Ziel Schutz der Nachtruhe schneidern. Dann wird in dem dann erreichbaren Umfang auch das Thema Nachtflugverbot, das heißt also Verminderung der Flüge zur Nachtzeit oder Reduzierung zur Nachtzeit, eine Rolle spielen. Das Endziel – ich glaube, da sind wir uns alle einig – heißt: Der Schutz der Nachtruhe hat Priorität.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Häfner. – Herr Kaufmann hat noch eine Zusatzfrage. Bleiben Sie bitte gleich oben.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Häfner, ich bin überrascht, dass es die FAG offensichtlich nicht nötig hat, mit Vorstandsmitgliedern permanent präsent zu sein. Sie erwarten ja auch, wenn der Landtag eine Anhörung durchführt, dass die Abgeordneten anwesend sind und sich nicht durch Mitarbeiter vertreten lassen. Wenn das Unternehmen, das angeblich von existenziellen Fragen berührt ist, uns hier vortäuscht, dass es ein Interesse daran hat, die Nachtruhe zu schützen, während wir hier Stunde um Stunde etwas anderes erleben, dann will es sich offensichtlich davor drücken.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Wenn Sie jetzt ankündigen, Sie wollten sich in den nächsten Runden dafür einsetzen, die Nachtflüge zu reduzieren, zeigt das, dass Sie in der Vergangenheit offensichtlich nichts gemacht haben. Die FAG hat vor zwei oder drei Jahren ausdrücklich eine Reduzierung der Landegebühren für Frachtflugzeuge in der Nacht beantragt. Wie können Sie dies im Zusammenhang mit der hier erklärten Absicht begründen, die Nachtflüge möglichst zu reduzieren?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Häfner, bitte.

Herr **Christian Häfner:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Auch die Wiederholung ändert nichts daran: Es ist aus karteirechtlichen Gründen so, dass wir Nachtflugzeuge nicht mit Passagiergebühren belegen können. Bei den Landegebühren gibt es zwei Teile: einmal Landegebühren – da zahlen die Frachter nach wie vor Standardtarifaufschläge für Lärm und Klassen.

Zu den Passagiergebühren: Da die Frachtflugzeuge keine Passagiere an Bord haben und auch keine Passagieranlagen benötigen, dürfen wir aus kartellrechtlichen Gründen dementsprechend auch keine entsprechenden Gebühren erheben. So einfach ist das nun einmal.

Wenn es heißt, wir müssen das Thema gebührentechnisch angehen, dann müssen wir das auf dem Sektor Landegebühren neu überdenken. Auch da hat die letzte Gebührenrunde gezeigt, dass das alles andere als einfach ist. Nach den Prinzipien, die dort gelten, müssen wir uns sehr sorgfältig überlegen, wie das auch juristisch durchsetzbar ist. Das Leben ist nun einmal so schwierig.

Am Ziel – ich kann es noch einmal erklären, auch wenn Dr. Bender jetzt nicht hier ist, das kann ich auch für ihn erklären –, dass wir alles tun werden, um die Nachtruhe herzustellen, ändert sich dadurch nichts.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Kaufmann, bitte.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es macht keinen Sinn. Bisher haben Sie nur Maßnahmen ergriffen, die genau das Gegenteil bewirkt haben. Deswegen ist das unglaubwürdig.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Keine Frage mehr, Herr Kaufmann? – Frau Kollegin Hammann, bitte.

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe eine Frage an Prof. Oeser. Wenn das Nachtflugverbot nicht kommt, nehmen Sie dann von dem Abstand, was Sie beschlossen haben, einen Ausbau von Frankfurt vorzuschlagen? Also gibt es nur mit einem Nachtflugverbot einen Ausbau?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Prof. Oeser, bitte.

Herr **Prof. Dr. Kurt Oeser:** Frau Präsidentin! Frau Abg. Hammann, es ist völlig klar: Nicht wir, die Mediatorinnen und Mediatoren, treten von dem Paket zurück, sondern die, die ständig erklären, weshalb das und jenes so schwer und nicht möglich ist, und all die Schwierigkeiten aufzeigen. Wenn das Paket nicht so umgesetzt wird, wie wir es gefordert haben, besteht es nicht mehr. Das ist eine klare Situation.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Prof. Oeser. – Frau Kollegin Hammann.

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe eine Frage an Herrn Bruinier. In dem Mediationsbericht wird mehrfach darauf hingewiesen, dass die nächtliche Lärmbelastung einzelner Kommunen, insbesondere Raunheim, sehr hoch ist. Durch die Äußerung von Herrn Kastka wurde sehr deutlich, dass die Verlagerung in Randzeiten eine besondere Problematik beinhaltet. Wie soll denn ein Nachtflugverbot überhaupt umgesetzt werden können, wenn die Belastungen schon jetzt eklatant hoch sind?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Bruinier, bitte.

Herr **Johann Bruinier:** Frau Abg. Hammann! Wie ich oder die Kommission das umsetzen wollen, kann ich Ihnen nicht beantworten. Es ist zweifellos so, dass Raunheim die am höchsten belastete Kommune ist und dass sie auch heute schon, wenn man einzelne Monate betrachtet, das so genannte Jansen-Kriterium – das ist ein sehr raues, ein rigides Kriterium in der Rechtsprechung – deutlich überschreitet.

Die gleiche Situation haben wir auch bei bestimmter Ausbringung von Ostwetterlagen in Rüsselsheim. Ich kann Ihnen natürlich nicht beantworten, wie man was wohin schiebt. Auf jeden Fall ist hier eine Nacht von 23 Uhr bis 5 Uhr genannt. Die Nacht per Definition dauert von 22 Uhr bis 6 Uhr.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Bruinier. – Herr Kollege Al-Wazir.

Abg. **Tarek Al-Wazir** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Eine Frage an die Lufthansa Cargo. Wir haben gerade von Herrn Dr. Niethammer in bemerkenswerter Weise gehört: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg, gerade aus seiner Erfahrung als Unternehmer.

Ich frage, ob es denn bei der Lufthansa Cargo Überlegungen gibt, wie man denn ein Nachtflugverbot, wenn es kommt, umsetzen will?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Die Lufthansa Cargo ist aufgerufen. Herr Jansen.

Herr **Jean-Peter Jansen:** Herr Abgeordneter! Natürlich haben wir uns dazu Gedanken gemacht. Es wäre unternehmerisch nicht sehr sinnvoll zu sagen: Ich schließe die Augen, und dann passiert nichts.

Wir wollten an diesem Tage aber in erster Linie nicht sagen, was denn letztendlich bei einer Sache herauskommt. Wir wollten sagen – dazu waren wir als Nutzer aufgerufen –, welche Konsequenzen in erster Linie eine Verschiebung und damit eine Einführung eines Nachtflugverbotes für die Lufthansa Cargo, in zweiter Linie natürlich auch für die verladende Industrie hat.

Wir haben uns zu den Konsequenzen natürlich Gedanken gemacht. Wir sehen das Risiko, wie ich schon vorhin sagte, dass ein Teil des Verkehres auch wegfällt. Wir werden einiges mit entsprechenden wirtschaftlichen Konsequenzen für uns verlagern müssen, was wahrscheinlich für die Lufthansa Cargo sehr gravierend ist. Auf der anderen Seite würde auch ein Teil des Angebots, was wir heute für die hier verladende Industrie hinstellen, nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Konsequenzen für die verladende Industrie sind ähnlich gravierend wie für uns, möglicherweise gravierender.

Wie ich schon sagte: Die Integration der Weltwirtschaft können wir nicht verhindern. Das ist auch gar nicht unsere Absicht. Hier einen integrativen Part zu spielen, wird mehr und mehr von der Logistik bestimmt. Für dieses Mehr und Mehr von der Logistik werden wir die Konsequenzen tragen müssen – eindeutig. Das ist eine politische Entscheidung. Wenn es zu einer Thematik kommt, werden wir auch die Alternativen durchziehen müssen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Jansen. – Gibt es weitere Fragen? – Dann rufe ich die F.D.P.-Fraktion auf. Herr Denzin, bitte.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren Kolleginnen und Kollegen! Stimmungsmache hilft uns nicht weiter, gerade wenn wir einen Weg finden wollen, wie wir zur Nachtruhe kommen. Das vorausgeschickt, an die Juristen, Herrn Seibert und Herrn Grabherr:

Erstens. Habe ich es richtig verstanden, dass es das Bundesverwaltungsgericht abgelehnt hat, einen absoluten Rechtsanspruch auf Nachtflugverbot auszusprechen?

Zweitens. Wie ist das mit dem Klagerecht betroffener lärmgeschädigter Anlieger?

Drittens. Gibt es nach Ihrer Kenntnis die Möglichkeit, differenzierte Nachtflugbeschränkungen über vertragliche Gestaltungen zu sichern? Vielleicht können Sie etwas dazu sagen, wie man das absichern kann, was Überflugrouten angeht, was aber auch die Maschinen angeht. Wir haben gehört, dass die 747 der schlimmste Lärmmacher ist.

Die Frage ist: Gibt es über die Gebührenstaffel, die Landegebühr, hinaus andere Möglichkeiten etwa eines vertraglichen oder wie auch immer gearteten Ausschlusses?

Herr Grabherr, Sie haben vorhin gesagt, der Bund habe noch nie einem Nachtflugverbot zugestimmt. Können Sie uns vielleicht ein oder zwei Antragsfälle kurz schildern, damit man weiß, ob das andere Dimensionen der Belästigung waren als die in Frankfurt? Gib es schon etwas Vergleichbares?

Schließlich die Aussage, die auch Dr. Niethammer wiederholt hat und Herr Seibert vorhin schon einmal gebracht hat: Wenn man nur will, ist alles möglich. Das ist eine sehr gute Antriebsformel. Nur, sie nutzt uns in der rechtlichen Absicherung sehr wenig.

Deshalb noch einmal dazu: Gehen Sie so weit – das wurde vorhin auch von einem der Juristen vorgetragen –, dass man aus dem grundgesetzlichen Anspruch auf körperliche Unversehrtheit möglicherweise Rechtsetzungen oder -gestaltungen ableiten kann? Geben Sie uns doch einmal einen wasserdichten Tipp, wie wir überhaupt vorangehen müssten, um das, was die Mediatoren verlangt haben und was wir im Grunde alle teilen, auch umzusetzen. Trotz Anhörung dreier Herren mit hohem juristischen Sachverstand ist mir das noch nicht ganz klar geworden. Das war der Rechtsbereich.

Herr Korf, Sie haben die Problematik für die Spediteure vorgetragen. Haben Sie sich im Verband schon einmal mit einer weiteren Einschränkung auf Kernzeiten befasst? Wie wären die Konsequenzen, wenn es tatsächlich zu dem im Mediationsbericht vorgeschlagenen Verbot käme? Bitte noch einmal ganz kurz, vielleicht gerafft.

Herr Jansen, Sie haben uns die Problematik einer Verlagerung hinlänglich erklärt, bezogen auf Hahn auch. Die anderen Schwierigkeiten, die zusätzlich kommen, haben Sie eben noch einmal angesprochen. Frage: Haben Sie einmal geprüft, ob man nicht einschließlich der Hub-Funktionen Cargo insgesamt beispielsweise einmal nach Hannover verlagern könnte?

Was den Charterbetrieb angeht, so sind das ja nur Point-to-Point-Flüge. Da tritt die Drehkreuzfunktion, wenn überhaupt, stark zurück. Ich meine, diese Point-to-Point-Flüge muss man schadlos z. B. nach Hahn verlagern können. Wir haben schon in Hahn entsprechend von ähnlichen Gesellschaften die Flüge. Sie haben uns sehr schön gezeigt, wie das mit dem Einsatz in Ihrem Tagesablauf aussieht. Ich meine, das müsse sich doch verlagern lassen. Wie sieht der Charterverband das?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Denzin. – Als Erster ist Herr Grabherr angesprochen.

Herr **Edwin Grabherr:** Frau Präsidentin, sehr geehrter Herr Abgeordneter! Ich fühle mich durch vier Fragen angesprochen.

Erste Frage: Gibt es einen Rechtsanspruch auf ein absolutes Nachtflugverbot? Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes und nach der Rechtslage des Luftverkehrsgesetzes ist das eindeutig mit Nein zu beantworten. Das Bundesverwaltungsgericht hat in Auslegung des § 29 b entschieden, dass die Nachtruhe eben ein besonders schwerwiegender Belang ist und dass der §29b zum Ausdruck bringt, dass Nachtflug grundsätzlich zulässig ist und dass es eine Frage der Abwägung ist, ob Nachtflug verboten bzw. eingeschränkt wird, wobei ich eines zur Klarstellung sagen darf: Es ist auch hier deutlich geworden, der Begriff „Nachtflugverbot“ ist ein Schlagwort. Man spricht hier auch von Nachtflugbeschränkungen.

Die zweite Frage von Ihnen war, ob Anlieger ein Klagerecht haben, wenn ich es so richtig verstanden habe. Anlieger haben dann ein Klagerecht, wenn sie Eigentümer von Grundstücken sind, die in Anspruch genommen werden müssten. Das taucht aber beim Nachtflugverbot nicht auf, sodass Anlieger im Hinblick auf Fluglärm einen Anspruch haben, dass entsprechende Schallschutzvorkehrungen getroffen werden. Sie haben dann einen Anspruch auf ein Nachtflugverbot und auf Betriebsbeschränkungen, wenn die Schwelle zu Gesundheitsgefährdungen überschritten wird. Das ist bei den Medizinern umstritten. Sie haben ja dazu in den Vorträgen sehr viel gehört.

Es ist vorhin schon angesprochen worden: Eine vertragliche Regelung, sei es ein öffentlich-rechtlicher Vertrag oder ein zivilrechtlicher Vertrag, halte ich zur Absicherung eines Nachtflugverbotes nicht für möglich, sondern ich betone nochmals, dass es nach § 8 Abs. 1 Gegenstand der Betriebszulassung eines Flughafens ist, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang Nachtflug zulässig ist.

Für ganz ausgeschlossen halte ich, dass Überflugregelungen außerhalb des Flughafens einer vertraglichen Regelung zugeführt werden. Die Abflugrouten werden durch Rechtsverordnung des Luftfahrtbundesamtes festgelegt. Es gibt hier nicht einmal

die Möglichkeit, über die Planfeststellung auf die Flugrouten Einfluss zu nehmen.

Die vierte Frage ist gewesen, ob der Bund schon einmal einem Nachtflugverbot zugestimmt hat. Man muss dabei berücksichtigen, ob es sich um einen Flughafen handelt, der erwiesenermaßen in ein völlig lärmarmes Gebiet gelegt wird. In der Rechtsprechung spielt es eine große Rolle, ob ein Gebiet schon vorbelastet ist oder nicht. Ich habe darauf hingewiesen, dass auch die Planfeststellung in der Auftragsverwaltung des Bundes liegt und dass der Bund seine öffentlichen Interessen in der Planfeststellung auch gegebenenfalls durch Weisungen zum Ausdruck bringen kann. Ich konnte mir bisher nicht vorstellen, dass es ein Nachtflugverbot für den Zentralflughafen Frankfurt geben kann, das die Zustimmung des Bundes findet.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Grabherr. – Ist Herr Seibert jetzt da? – Noch nicht. Dann wurde Herr Korf gefragt.

Herr **Willy Korf:** Herr Denzin, natürlich diskutieren wir intern über Alternativen. Wir müssen uns doch von einem leiten lassen: Die Nachfrage nach Luftfrachtdienstleistungen ist eine abgeleitete Nachfrage. Wir können sie weder direkt noch indirekt bestimmen. Im Vordergrund steht die nachgefragte Ware. Daraus leitet sich die Verkehrsnachfrage ab. Diese unterliegt den Gesetzmäßigkeiten, die wir heute Morgen aufgelistet haben. Das ist keine politische Bewertung; das muss ich immer wieder betonen. Das ist im Grunde genommen eine Auflistung der Sachzusammenhänge.

Herr Polster, wenn Sie der Wirtschaft vorwerfen, sie arbeite nicht konstruktiv mit, dann geht das meiner Meinung nach ein bisschen an dem Kern der Sache vorbei. Unter anderem im Vor- und Nachlauf versuchen wir, mit der Deutschen Bahn AG ökologisch vernünftig zusammenzuarbeiten. Sie ist aber dazu nicht in der Lage und ist nach wie vor ein Staatsbetrieb. Auf den sollten Sie genauso versuchen Einfluss zu nehmen wie hier auf den Frankfurter Flughafen.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist kein Grund, den Leuten nachts Gesundheitsschäden zuzufügen!)

Herr Dr. Niethammer, es mag richtig sein: Wenn man will, ist alles machbar. Aber nur eines – das ist wichtig –: Luftfracht ist praktizierte Globalisierung. Wir hängen weltweit von Daten und Fakten ab. Da können wir in Frankfurt machen, was wir wollen. Der Markt reagiert anders. E-Commerce ist ein Beispiel. E-Commerce wird sich seine Wege suchen. Ich garantiere Ihnen: Wenn der Frankfurter Flughafen zu den Beschränkungen kommt, wie sie vorgeschlagen werden, wird ECommerce in großen Bereichen an Frankfurt vorbei laufen. Der Rhein-Main-Bereich wird von anderen Regionen aus bedient werden. Das ist meines Erachtens ein ganz klarer Fakt. Wir sind eben leider oder Gott sei Dank nicht unbedingt der Nabel der Welt. Ich sehe also hier unter sachlich-fachlichen Gesichtspunkten bei der Fracht im Grunde genommen kein Verlagerungspotenzial.

(Abg. Harald Polster (SPD): Das war kein guter Beitrag!)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Korf. – Herr Jansen für die Lufthansa Cargo AG, bitte.

Herr **Jean-Peter Jansen:** Herr Abgeordneter, zu der Frage nach den Verlagerungsmöglichkeiten nach Hannover: Alles ist verlagerbar, aber wie Sie meinem Vortrag entnehmen konnten, war eines der wesentlichen Kriterien unseres Netzes, dass wir ca. 40 % des Volumens über die Passagedienste, also über die 279 Flugzeuge der Lufthansa-Passage, und 60 % über Frachter bedienen. Wenn Sie dies auseinander reißen, haben Sie auf der einen Seite ein hoch frequentes Netz, aber keine Kapazitäten und auf der anderen Seite hohe Kapazitäten, aber kein Netz. Das ist der ganz wesentliche Punkt, warum wir bei dieser Thematik die größten Konsequenzen und auch den größten Nachteil sehen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Jansen. – Eine Frage ging noch an Herrn John von Aero Lloyd.

Herr **Wolfgang John:** Es ging um die Verlagerung nach Hahn mit der Begründung, der touristisch definierte Verkehr sei Point-to-Point-Verkehr. Ich versuche es noch einmal darzulegen: Es wird außerordentlich schwer sein, originären Verkehr aus Frankfurt irgendwo anders hin zu verlagern, und zwar dorthin, wo letztendlich kein Markt vorhanden ist. Diese Aussage basiert auf der Nachfrage, und unsere Transportleistung wird zu 80 % von deutschen Veranstaltern bestimmt und nachgefragt. Diese haben kein Interesse daran, originär von Frankfurt abfliegende Passagiere nach Hahn zu transportieren. Sie werden andere Transportleistungen, die das Angebot ab Frankfurt haben, nutzen. Das heißt, ich stehe im Zweifelsfall in Hahn, aber es sind keine Passagiere da. Das wird nicht gelingen.

Wir hatten hier den Auftrag, die Auswirkungen aufzuzeigen. Ich glaube, das ist uns allen mit dem Versuch der Sachlichkeit gelungen. Wir sind alle in der Lage, Maßnahmen zu ergreifen, um dem natürlichen Bedürfnis nach Nachtruhe entgegenzukommen. Ich hatte ausgeführt – alle anderen haben sich dem angeschlossen –, dass wir extreme Investitionsprogramme umgesetzt haben, um in modernes Fluggerät zu investieren. Wir werden diese Bemühungen weitertreiben. Wir werden natürlich im Gespräch mit der FAG nach Lösungen suchen, die

Nachtzeit zu schonen. Ich glaube, dass man nicht unterstellen sollte, dass die Nutzer hier defensiv sind. Sie sind sehr offensiv. Sie wurden aber heute auch nach den Auswirkungen gefragt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr John. – Die Frage an Herrn Rechtsanwalt Seibert kann von ihm nicht beantwortet werden. Herr Denzin, haben Sie noch weitere Fragen? – Bitte.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Herr Weith, Sie hatten vorhin angesprochen, dass Ihnen 1990 ein Angebot des Landes Rheinland-Pfalz zur Verlagerung des Poststerns nach Hahn gemacht wurde. Ich habe Ihren Äußerungen entnommen, dass Sie sich in Verhandlungen mit der FAG letztlich für Frankfurt entschieden haben. Wie sah dieses Angebot aus? Haben Sie es nicht annehmen können, weil es für Sie nicht oder nur schwer umsetzbar war? Oder haben Sie es aus Treue zur FAG und zum Frankfurter Flughafen nicht angenommen? Wie sähe es denn aus, wenn Sie den Poststern jetzt nach Hahn verlagern würden?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Weith, bitte.

Herr **Jürgen Weith:** Zunächst einmal: Der Flughafen Hahn wird auch von der FAG betrieben. Es ist also keine Frage der Treue.

Wir haben damals von Staatssekretär Eggers von der F.D.P. ein Angebot für eine Verlagerung nach Hahn bekommen, aber wir konnten das aus Kundengründen und aus Qualitätsgründen nicht annehmen. Wir haben damals den Wirtschaftsstaatssekretär in Rheinland-Pfalz davon überzeugen können. So einfach war das.

(Abg. Michael Denzin (F.D.P.): Wie sähe es jetzt aus?)

– Das Problem bleibt gleich. Wir haben immer die Fahrtstrecke von Frankfurt nach Hahn. Das sind 130 km, davon 35 km Landstraße. Man braucht ungefähr zwei Stunden, und diese zwei Stunden fehlen uns. Wir haben dann ein Riesenproblem mit unseren Kunden. Ich habe Ihnen ja die Briefkastenleerungszeiten gezeigt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Weith. – Keine weiteren Fragen? – Dann ist diese Runde beendet.

15. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Protokoll

Anhörung zum Frankfurter Flughafen

3. Tag, 12. Mai 2000 Teil 2

Themen:

Anti-Lärm-Pakt S. 30

Sachverständige zu den Unterthemen:

Aktive fiskalische Lärmbeeinflussung, Möglichkeiten der Lärmminderung

Gernot Riediger, Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnungswesen

Herman Vreeburg, Schiphol

Passive Maßnahmen (Baulicher Schallschutz und regionales Immobilienmanagement, regionaler Vor- und Nachteilsausgleich

Herman Vreeburg, Schiphol

Udo Wolffram, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V.

Dr. Uwe Wullkopf, Institut für Wohnen und Umwelt

Lärmverteilung (Kontingentierung, Bündelung / Streuung der Flugrouten, Lärmärmere Flugverfahren (CDA) in der Praxis)

Karl-Bernd Hünermann, Leitender Ministerialrat Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Herman Vreeburg, Schiphol

Johann Bruinier, Fluglärmbeauftragter der Hessischen Landesregierung

Regionales Dialogforum

S. 52

Sachverständige zu den Unterthemen:

Mediationsverfahren aus wissenschaftlicher Sicht
Dr. Christoph Ewen, IFOK

Dialogforen aus Sicht der Flughäfen
Herman Vreeburg, Schiphol
Dr. Wilhelm Bender, Vorstandsvorsitzender der Flughafen Frankfurt am Main AG

Konzeption und Planung des Dialogforums
Minister Dr. Franz Josef Jung

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Wir kommen zum nächsten Komplex:

Anti-Lärm-Pakt

Die Stellungnahmen aller Anzuhörenden liegen vor. Die Redezeit beträgt zehn Minuten. Die Ausnahme bildet Herr Vreeburg, der mit einer Dolmetscherin arbeiten muss und auch zu drei Themen spricht, sodass er eine entsprechend längere Redezeit hat.

Ich rufe Herrn Riediger vom Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnungswesen auf.

Herr **Gernot Riediger:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Mir wurden im Wesentlichen Fragen zu Lärmgebühren gestellt, welche Steuerungs- und Finanzierungswirkungen sie ausüben. Lassen Sie mich mit dem Einfacheren anfangen, den Finanzierungswirkungen: Zurechenbare Lärmschutzmaßnahmen sind über die Landeentgelte auch finanzierbar. Es ist ein ganz einfacher Sachverhalt: Die Landeentgelte müssen kostenbezogen sein. Sie bedürfen einer zurechenbaren Leistung, und zwar der Luftfahrt zurechenbaren Leistung. Sie dürfen nicht diskriminieren, und sie dürfen nicht prohibitiv sein, das heißt, sie dürfen den Zugang zum Flughafen nicht verhindern.

Die Steuerungswirkung ist sehr schlecht einzuschätzen. Jede zusätzliche ökonomische Belastung bremst einen Nachfrageanstieg, wie wir ihn haben, in einem gewissen Rahmen ab, und jede Belastung wird auch von den Luftfahrtgesellschaften bei der Beschaffung von neuem Fluggerät in ihr rechnerisches Kalkül einbezogen, was aber jeweils nicht ad hoc erfolgt, sondern über einen längeren Zeitraum. Das heißt, eine lokale Wirkung auch sehr stark differenzierender Landeentgelte ist sehr gering. Wenn dies in einem großflächigeren Rahmen erfolgt, wie etwa der Bundesrepublik Deutschland oder in Europa, ist die Auswirkung größer.

Wir haben zwei Beispiele zu der Frage der Auswirkungen: In Berlin wurde versucht, lautes Fluggerät durch eine Landeentgeltspreizung von 400 % auf den Flughafen Schönefeld zu lenken. Das ist nur in Ausnahmefällen gelungen, trotz des gewaltigen Preisunterschieds, der den Airlines angelastet wurde.

Ein anderer Diskussionspunkt, der Ihnen sicherlich auch bekannt ist, ist die Frage des BBI-Finanzierungsentgeltes, wo um eine Belastung von etwa 18 bis 20 DM gestritten wurde und untersucht wurde, welche Auswirkungen ein solcher Betrag pro Passagier auf die zukünftige Nachfrage in Berlin hat. Die Dämpfung besteht lediglich in einem geringeren Anstieg der Nachfrage, die binnen zwei Jahren aufgrund des allgemeinen Anstiegs des Luftverkehrs wieder aufgeholt wird. Das heißt, es ist ein kaum messbarer Prozentsatz.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Riediger. – Nächster Referent ist Herr Herman Vreeburg vom Flughafen Schiphol in Amsterdam. Ich darf Sie bitten.

Herr **Herman Vreeburg** (Übersetzung aus dem Englischen): Guten Morgen, meine Damen und Herren, guten Morgen, Frau Präsidentin! Ich vertrete hier den Amsterdamer Flughafen Schiphol, den internationalen Flughafen der Niederlande. Bevor ich zu den fiskalischen Maßnahmen komme, möchte ich eine allgemeine politische Aussage machen, die auch die Umweltfragen einbezieht. Mehrere politische Parteien des Hessischen Landtags haben den Flughafen Schiphol besucht. Man hatte uns gebeten, unsere Situation beim Flughafen Schiphol darzustellen, einschließlich der Politik des Flughafens. Man muss sich die Situation wie in einer Art Dampfdrucktopf vorstellen, denn es gibt eine ständige Abwägung von Umweltfragen und dem Wirtschaftswachstum. Einerseits muss die Umwelt geschützt und verbessert werden. Andererseits braucht auch der Flugsektor Gelegenheit zum Wachstum, wenn dieser Sektor gewillt ist, sich anzupassen und auch in Neuentwicklungen zu investieren.

Wir haben den Parlamentariern die bisherigen Entwicklungen in diesem Bereich gezeigt, haben aber auch aufgezeigt, wo es in Zukunft hingehen wird. Wir sind der Ansicht, dass die niederländische Situation ein Gleichgewicht zwischen der Umwelt und dem Wirtschaftswachstum beinhaltet. Dieser Ansatz verlangt Flexibilität aller betroffenen Parteien. Wir müssen erkennen, dass die Nachfragesteigerung nach Flughafenkapazität in der vorhersehbaren Zukunft nicht einfach enden wird, bestimmt nicht, was die großen Hub-Flughäfen betrifft. Diese Flughäfen bieten ihre Kapazitäten nicht nur den Fluglinien an, sondern auch den Passagieren, die reisen möchten, sei es zu Geschäftszwecken, sei es zu Freizeitzwecken, und natürlich darf man auch die Frachtverlader nicht vergessen.

Aus diesen Gründen brauchen Flughäfen eine Möglichkeit zum Ausbau. In Schiphol werden wir im Jahr 2003 die fünfte Bahn in Betrieb genommen haben, aber wir untersuchen gemeinsam mit der niederländischen Regierung ebenfalls Möglichkeiten für einen weiteren Ausbau nach dem Jahre 2010, wenn die fünfte Bahn an ihre Kapazitätsgrenzen gekommen sein wird – dies natürlich auch unter Berücksichtigung von Umweltauflagen.

Wir müssen also alle immer wieder versuchen, eine Situation herbeizuführen, in der sich Umweltfragen mit Fragen des Wirtschaftswachstums in einem Gleichgewicht befinden. Das war meine allgemeine Vorbemerkung, und jetzt komme ich auf aktive fiskalische Maßnahmen zu sprechen.

Hier spreche ich jetzt nur über Maßnahmen, die ein Flughafen ergreifen kann. Es gibt natürlich auch

Maßnahmen, die eine Regierung ergreifen kann, aber darüber kann ich hier nicht sprechen. Ich möchte Ihnen ganz kurz die Situation in Schiphol erklären. Es gibt die Möglichkeit, eine Gebührenpolitik zu betreiben, und aufgrund dieser Gebührenpolitik kann man natürlich auch die Verkehrs- und Lärmentwicklung beeinflussen. Bei uns entstehen für lautere Flugzeuge höhere Gebühren und für leisere Flugzeuge geringere Gebühren. Zusätzlich haben wir noch Gebühren für Abflüge in der Nacht.

Ab dem Jahre 1995 bestand die dringende Notwendigkeit, im gesamten Flughafenbereich den Lärm zu vermindern, und damals haben wir damit begonnen, Chapter-II-Flugzeuge mit einer extra Gebühr zu belegen und einige betriebliche Einschränkungen vorzusehen. So dürfen sie nicht zwischen 18 Uhr und 8 Uhr fliegen. Ich möchte betonen, dass die Preisfestsetzung bzw. die Gebührenpolitik eines der Instrumente ist, die ein Flughafen besitzt, um den Verkehr zu beeinflussen. Ich will ganz deutlich „beeinflussen“ sagen, denn steuern können wir diesen Verkehr eigentlich nicht, einmal abgesehen von den strengen Maßnahmen zu Chapter-II-Flugzeugen. Dabei sollte man aber auch bedenken, dass man dann nicht mehr versucht, Kunden anzuziehen, sondern sie loszuwerden. Das sollte eigentlich nicht die übliche Politik eines Flughafens sein.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Sie können gleich zum nächsten Thema kommen: Baulicher Schallschutz. Bitte schön.

Herr **Herman Vreeburg** (Übersetzung aus dem Englischen): Zunächst möchte ich Ihnen unsere Lärmschutzmaßnahmen vorstellen. An unserem Flughafen gibt es Lärmzonen. Wir haben eine 24-Stunden-Lärmzone und eine Nachtzone. Die Nachtzone reicht von 23 Uhr bis 6 Uhr. Für beide Zonen gelten gezielte Bestimmungen zum baulichen Schallschutz an Wohneinheiten.

Begonnen haben wir mit unseren Schallschutzmaßnahmen im Jahre 1984. Damals hatten wir noch vier Bahnen, und es mussten in einer ersten Phase 4.000 Wohneinheiten in einem bestimmten Lärmbereich mit baulichen Schallschutzmaßnahmen versehen werden. Die zweite Phase begann im Jahre 1997. Diese Phase muss abgeschlossen sein, ehe die fünfte Bahn in Betrieb genommen wird. In dieser Phase sind insgesamt 13.500 Wohneinheiten betroffen. Darunter werden 7.000 Schlafzimmer zusätzlich geschützt. Dies hängt mit der Nachtzone zwischen 23 und 6 Uhr zusammen, denn man darf nicht vergessen, dass wir im Durchschnitt während dieses Zeitraums 40 Bewegungen haben. 1.400 Wohneinheiten sind zusätzlich zur ersten Phase noch mit Schallschutzmaßnahmen zu versehen, denn sie haben jetzt eine stärkere Lärmbelastung als zu der Zeit mit vier Bahnen. Hinzu kommt, dass bei Inbetriebnahme der fünften Bahn weitere 5.000 Wohneinheiten zusätzlichen Schutz benötigen.

Die Gesamtkosten dieser ganzen Maßnahmen belaufen sich auf 780 Millionen niederländische Gulden. Das entspricht 350 Millionen Euro. Es gibt jetzt Untersuchungen zu akustischer sowie Wärmedämmung. Bei der akustischen Dämmung geht es nicht nur um Lärmdämmung, sondern auch um Schalldämmung. Diese Kombination ist im Moment noch nicht in die Untersuchungen aufgenommen, aber es wird erwogen, denn es wäre wirklich ein Fortschritt für die Anwohner, wenn diese beiden Punkte kombiniert werden könnten.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Vreeburg. Wir hören Sie nachher noch einmal. – Ich rufe jetzt Herrn Udo Wolffram von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. auf. Er spricht zu den Themen „Regionales Immobilienmanagement“, „Regionaler Vor- und Nachteilsausgleich“.

Herr **Udo Wolffram:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Als Vertreter des deutschen Flughafenverbandes, der ADV – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen –, bin ich hier eingeladen, eine Art Verbandsposition zur Idee eines regionalen Immobilienmanagements abzugeben. Wir sind ein Verband, der sich zunächst einmal auf das Gegebene stützt, und wir sehen deshalb das Instrument des Immobilienmanagements auch eher als ein Instrument, das sich von dem geltenden und bestehenden Rechtsrahmen nicht einfach ablösen und als ein eigenständiges Instrument daneben stellen lässt, um Fluglärm zu bekämpfen.

Die Fluglärmbelastung so gering wie möglich zu halten ist ein ureigenes Anliegen des Flugplatzbetreibers, weil alle effizienten Maßnahmen zur aktiven und passiven Lärmbekämpfung der Schlüssel zur Akzeptanz des Flughafens überhaupt durch die Bevölkerung sind. Vor flugbetrieblichen oder baulichen Schutzmaßnahmen ist jedoch die Einhaltung eines ausreichenden Abstandes zwischen Siedlungsgebieten und Flughäfen die allereffizienteste Maßnahme zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm. Die Möglichkeit einer entsprechenden Siedlungssteuerung liegt aber in erster Linie in der Hand kommunaler Planungsträger. Neben den geographischen Gegebenheiten entscheiden die Bebauungspläne der Gemeinden mit über das Wohl ihrer Bürger bezüglich der Lärmbelastung durch Verkehrsanlagen.

Die geographischen Gegebenheiten, also die Lage der deutschen Flughäfen z. B. in Bezug auf benachbarte Wohngebiete, sind sehr, sehr unterschiedlich. Man hüte sich vor einfachen Vergleichen. Der Flughafen Frankfurt ist insoweit vergleichsweise sogar sehr lagebegünstigt. Dies wird deutlich, wenn man einmal die Anzahl betroffener Haushalte oder Einwohner in der Lärmschutzzone 2 nach Fluglärmgesetz zum Maßstab nimmt. „Vergleichsweise“ heißt hier, dass wir in Deutschland große Flughäfen haben, bei denen die Zahl betroffener Wohngebäu-

de bzw. Bewohner in entsprechenden beschallten Zonen zehnmal höher ist. Zum Beispiel sind es in der Zone 2 in Frankfurt unter 1.000 Haushalte mit 2.300 Einwohnern. An anderen großen Flughäfen sind es 11.000 bis 13.000 Haushalte mit 20.000 bis 27.000 Einwohnern. Nehmen Sie dies nicht als Querschnittszahl, sondern nur, um die Variationsbreiten aufzuzeigen und die relativ günstige Lage des Flughafens Frankfurt samt seinen Ausbauvarianten nicht aus dem Auge zu verlieren.

Hier steht also heute die Frage im Raum, welche Möglichkeiten für die Siedlungssteuerung im Sinne eines positiven regionalen Managements sich für die Flughafenumgebung überhaupt bieten, um den Konflikt zwischen dem Entwicklungsbedarf des Flughafens einerseits und den Entwicklungsinteressen der Nachbargemeinden andererseits zu entschärfen. Da erhebt sich die Frage: Wie weit trägt geltendes Recht diesem Ziel bereits Rechnung? Die rechtlichen Möglichkeiten für die Siedlungssteuerung im Umfeld von Verkehrsflughäfen in Deutschland sind beispielsweise im Baugesetzbuch und im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm durchaus enthalten. Das Baugesetzbuch gibt die Grundsätze für die Bauleitplanung vor, die, würden sie konsequent umgesetzt, die erforderlichen Voraussetzungen für Wohnbaukontrolle oder Wohnbauverhinderung auch in lärmbelasteten Gebieten durchaus schaffen. Wegen anders gelagerter Vorstellungen der Gemeinden hinsichtlich der Entwicklung ihrer Flächennutzung auf Gemeindegrund fällt allerdings die Abwägung selten zugunsten der überörtlichen Verkehrsplanung aus.

Es sollte jedoch auch angesprochen werden, dass örtliche Planungsträger die sie verpflichtenden siedlungsbeschränkenden Vorgaben auf landesplanerischer Ebene durch eine sehr extensive Auslegung von Ausnahmeregelungen häufig umgehen. Eine konsequente Beanstandung dieses Vorgehens seitens der zuständigen Landesbehörden ist eher unüblich. Die im Grundgesetz verankerte Planungshoheit der Gemeinden wird von den Flughäfen nicht verkannt. Aber die Gemeinden müssen auf ihre Art mitspielen, wenn ein Landesentwicklungsplan zugunsten der Bevölkerung, aber auch zugunsten des Verkehrs am Flughafen durch Vorhaltung siedlungsfreier Bereiche auf Gemeindegrund die Schaffung künftiger Konfliktbereiche wirklich verhindern soll.

Zum Fluglärmgesetz ist zu sagen, dass es die Ausweisung eines Lärmschutzbereiches auf der Basis anerkannter – ich betone: anerkannter – Lärmbelastungskriterien mit dem Ziel vorsieht, bei näher spezifizierten Bauverboten in einem Kernbereich auch noch eine Erstattung für Aufwendungen zum passiven Schallschutz zu gewähren. Es besteht Konsens darüber, dass das Fluglärmgesetz hinsichtlich der Abgrenzung der Schutzzonen novellierungsbedürftig ist. Dies betrifft unter anderem auch gerade den nächtlichen Lärmschutz. In seiner grundsätzlichen Form hat sich aber das Fluglärmgesetz bereits sehr gut bewährt. Es enthält in seinem § 16 die Öffnungsklausel für weiter gehende planungsrechtliche Vorschriften der Länder zum Schutz der Allgemeinheit vor Fluglärm. Einige Länder haben entsprechende Vorschriften erlassen, machen jedoch von der Möglichkeit zur zusätzlichen Siedlungskontrolle bisher leider in sehr unterschiedlicher und sehr durchlöchernder Weise Gebrauch. Auch hier fehlt es wieder einmal an der Bereitschaft vieler Gemeinden, den Verkehrsinteressen in angemessenem Umfang Raum zu geben und bei ihrer Bauleitplanung auf die Schaffung zusätzlicher Konfliktgebiete a priori zu verzichten.

Dann bleibt dennoch der Bereich der freiwilligen Maßnahmen. In diese fallen Ankäufe von Grundstücken in lärmbelasteten Bereichen durch den Flughafen. Auch diese Form des Schutzes von Bürgern vor Fluglärm hat es, wenn auch in sehr beschränktem Maße, bisher in Deutschland gegeben. Ein systematisches Immobilienmanagement kann man dies allerdings nicht nennen. Die Grundlagen für derartige Lösungen waren jeweils Verträge zwischen dem Flughafen und der interessierten Gemeinde.

Der Maßstab für den Inhalt einer vertraglichen Regelung mit Gemeinden zwecks Absiedlung oder zwecks Umnutzung lärmbelasteter Gebiete kann nur die real vorhandene und nach realistischer Berechnungsmethode ermittelte zukünftige Lärmbelastung darstellen, die entweder der Gesetzgeber oder die höchstrichterliche Rechtsprechung als relevant definiert hat. Deshalb können auf dieser Grundlage andernorts getroffene Schutzmaßnahmen auch keinerlei Modellcharakter für den Flughafen Frankfurt haben. Die Ankäufe von Grundstücken zwecks Lärmschutzverbesserung durch Flughäfen haben sich nämlich bisher grundsätzlich auf Siedlungsgebiete mit äquivalenten Lärmpegeln erstreckt, die ihrer Höhe nach denen der Lärmschutzzone 1, also 75 db(A)/L_{eq}, des Fluglärmgesetzes entsprachen. Keine der bisher in Rede stehenden Ausbauvarianten für Frankfurt beinhaltet eine auch nur annähernd kritische Situation für benachbarte Wohngebiete, wo dieses Modell anderer Flughäfen zum Tragen kommen könnte.

Zusammenfassend lässt sich deshalb aus unserer Sicht feststellen: Die rechtlichen Grundlagen für einen ausreichenden Schutz der Bürger vor unzumutbarem Fluglärm sind im Grunde vorhanden; sie müssten im Sinne des Gesetzgebers nur verantwortungsbewusster ausgeschöpft werden.

Die Grundlage jeder Siedlungssteuerung in der Flughafenumgebung sollte weiterhin das Fluglärmgesetz bleiben, das im Zuge der bevorstehenden und in Vorbereitung befindlichen Novellierung ohnehin schon einen erweiterten Lärmschutz für die Nachbarn der Flughäfen verspricht. Der ADV als einem Flughafenverband ist weder im europäischen

noch im nationalen Rahmen ein allgemein gültiges oder anerkanntes Modell für Immobilienmanagement der Flughäfen aus Lärmschutzgründen bekannt.

Ich möchte ausdrücklich darauf hinweisen, dass manchmal Vergleiche gezogen werden mit Plänen oder Vereinbarungen, die die Berlin-Brandenburg Flughafen Holding mit einer nahe liegenden Gemeinde geschlossen hat, und zwar nicht aus Lärmschutzgründen, sondern weil der Flächenumgriff des geplanten Flughafens mehr als die Hälfte dieser Gemeinde in den Zaun des Flughafens bringen würde. Auf dieser Basis wurden zwischen der Gemeinde, dem Flughafenbetreiber und dem Land Brandenburg Verträge geschlossen, dass dort Land angekauft und abgesiedelt werden muss. Das hat nichts mit Lärmschutz zu tun.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Wolffram, darf ich Sie bitten, zum Schluss zu kommen?

Herr **Udo Wolffram:** Ich bin beim letzten Satz, Frau Präsidentin. – Sollten darüber hinaus jetzt vertragliche Regelungen mit Nachbargemeinden bezüglich Absiedlung oder Nutzungsumwidmung lärmbelasteter Bereiche in Betracht gezogen werden, müssen diese sich nach unserer Auffassung ohnehin immer wieder an anerkannten Maßstäben der Lärmzumutbarkeit orientieren. Solche neu zu definieren ist gerade derzeit Gegenstand der Beratungen zwischen Bund und Ländern über die Anpassung des Fluglärmgesetzes.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Wolffram. – Der nächste Redner ist Herr Dr. Wullkopf vom Institut für Wohnen und Umwelt.

Herr **Dr. Uwe Wullkopf:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich soll Auskunft geben über den Einfluss des Ausbaus des Flughafens auf Mieten und Bodenpreise in den Anrainergemeinden. Es gibt im Prinzip zwei Auswirkungen. Die eine Auswirkung führt tendenziell zu höheren Mieten und Bodenpreisen. Das wäre der Einfluss von mehr Arbeitsplätzen und höheren Einkommen. Denn wenn die Einkommen steigen und die Zahl der Arbeitsplätze wächst, wird der Wohnungsmarkt natürlich enger, und die entsprechenden Preise steigen.

Der andere Einfluss ist tendenziell eher negativ und hat mit dem Lärm zu tun. Ein höherer Lärmpegel mindert natürlich die Qualität der Wohnungen. Leider ist es nicht so, dass man diese Einflüsse eindeutig und klar und linear messen kann. Das liegt an Folgendem: Ich beginne mit den Mieten. Wenn der Wohnungsmarkt eng ist und die Einkommen der Haushalte niedrig sind, können sich die Nachfrager praktisch überhaupt nicht um die Lagequalität kümmern. Für sie ist erst einmal wichtig, ein Dach über dem Kopf zu haben. Wenn das Einkommen dann steigt, hat man die Möglichkeit, die Ausstattungsqualität zu bestimmen. Erst bei höheren Einkommen wird die Wohnlage bedeutsam, sodass Einkommensstärkere auf dem Markt prinzipiell anders reagieren als Einkommensschwache.

Wenn aber parallel der Wohnungsmarkt enger wird, also die Zahl der Einkommensstarken und die Zahl der Arbeitsplätze wachsen, ist es auch für einkommensstärkere Mieter oft nicht möglich, Alternativen zu finden. Das heißt, sie werden dann auch wohnen bleiben.

Ein anderer Punkt ist, dass die Wohnlage nicht nur unter dem Aspekt des Lärms beurteilt werden kann, sondern die Wohnlagequalität hat sehr viel mit der Nähe zum Arbeitsplatz, mit Grün, mit städtebaulicher Qualität, mit der Nähe von Läden usw. und hat auch viel mit den Freizeitaktivitäten der jeweiligen Bewohner zu tun. Man kann bei einer Wohnung immer nur ein ganzes Lagepaket entweder nehmen oder nicht nehmen. Sie können nicht irgendetwas herausnehmen und etwas anderes hineinnehmen, sondern es heißt: Take it or leave it. Dann kommt es darauf an, welche anderen Präferenzen die Haushalte haben. Wenn sie z. B. in der Nähe des Arbeitsplatzes wohnen wollen oder müssen oder bestimmte Freizeitaktivitäten haben, werden sie möglicherweise auch höhere Lärmbelästigungen in Kauf nehmen.

Was die Grundstückspreise betrifft, liegen die Dinge etwas anders. Eigentümer selbst genutzter Grundstücke sind im Schnitt etwas mehr als 40 % wohlhabender als Mieter. Sie haben also im Prinzip mehr Wahlmöglichkeiten. Andererseits ist die Nachfrage nach Wohnlage ausgesprochen einkommenselastisch, wie wir sagen. Das heißt, man gibt, wenn das Einkommen steigt, überproportional viel für die Wohnlage aus. Nun kommt es wieder darauf an, welche Lagequalitäten die Wohlhabenderen schätzen. Es gibt Gemeinden in der Einflugschneise, die besonders viel Grün und eine besonders hohe städtebauliche Qualität haben. Das konkurriert dann mit dem Lärm.

Ein Punkt ist, dass kurzfristig in Bezug auf die Bodenpreise mit dem Ausbau nicht viel passieren kann, weil bei Grund und Boden die Transaktionskosten sehr hoch sind. Man muss 10 bis 15 % des Kaufpreises eines Grundstückes aufbringen, wenn man das Grundstück wechseln will – da gibt es Maklerkosten, Notarkosten, Grunderwerbsteuerkosten usw. –, sodass dies zu einer sehr starken Trägheit bei der Reaktion auf Veränderungen auf dem Markt führt.

Insgesamt hängt es also sehr stark von der Wohnungsmarktlage ab, was bei Grundstückspreisen und bei Mieten passiert. Wenn die Wohnungsmärkte lockerer werden, steigen natürlich die

Wahlmöglichkeiten sowohl für Mieter als auch für Eigentümer. Aber das kann gerade dazu führen, dass bei einem Nichtausbau des Flughafens und vielleicht bei einem Abbau von Arbeitsplätzen, wenn diese Prognose sich als richtig erweisen sollte, der Wohnungsmarkt im Rhein-Main-Gebiet noch lockerer wird als vorher und entsprechend die Leute sogar wegen des Fluglärms eher umziehen, als wenn bei höherem Fluglärm der Wohnungsmarkt wieder sehr eng wird und weniger Alternativen zur Verfügung stehen. Die Reaktion könnte im Zusammenspiel von Wohnungsmarktsituation und Lärm also auch etwas anders ausfallen, als die meisten sich das plausibel machen können.

(Vereinzelt Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Dr. Wullkopf. – Wir wenden uns jetzt dem Thema „Lärmverteilung“ und dem Unterpunkt „Kontingentierung“ zu. Da rufe ich Herrn Karl-Bernd Hünermann, Leitender Ministerialrat im Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehrs des Landes Nordrhein-Westfalen, auf.

Herr **Karl-Bernd Hünermann:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Der im Jahre 1983 erlassene Planfeststellungsbeschluss für eine zweite Start- und Landebahn auf dem Flughafen Düsseldorf enthielt ein Flugbewegungs- und ein Slotkontingent. Danach durfte die Zahl von 91.000 Starts und Landungen im gewerblichen Luftverkehr in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres nicht überschritten werden. Darüber hinaus durften bei der Flugplankoordination für zehn Stunden am Tage nur 30 Slots pro Stunde und für die sechs Spitzenstunden nur 34 Slots pro Stunde vergeben werden.

Sinn dieser Entscheidung der Planfeststellungsbehörde war es seinerzeit, den Fluglärm trotz der Anlage einer zweiten Start- und Landebahn auf ein bestimmtes Ausmaß zu begrenzen. Nachdem sich diese Nutzungsbeschränkung angesichts der erheblichen Zuwachsraten der Flugbewegungen nach dem Ende des Golfkrieges zwischen Iran und Irak ab 1986 in einer Größenordnung von 10 % pro Jahr als verkehrspolitisch nicht mehr vertretbar erwiesen hatte, haben die Gesellschafter der Flughafen Düsseldorf GmbH – das waren seinerzeit das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Düsseldorf – in gleich lautenden Beschlüssen des Landtags und des Stadtrates die Flughafen-Geschäftsführung aufgefordert, den Ersatz der im Planfeststellungsbeschluss angeordneten Nutzungsbeschränkungen durch ein so genanntes Lärmkontingent zu beantragen.

Daraufhin hat die Flughafen Düsseldorf GmbH einen entsprechenden Antrag gestellt, der allerdings zwei Komponenten enthielt: Die erste Komponente war ein Flugbewegungskontingent in Form einer Beschränkung der Zahl der zulässigen Flugbewegungen auf die so genannte Einbahnkapazität. Die zweite Komponente war die Festsetzung eines Lärmkontingents mit der Zielsetzung, dass der Ist-Fluglärm des Bezugsjahres 1991 auch bei steigender Flugbewegungszahl nicht überschritten werden sollte.

Nach Durchführung des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens hatte das Verkehrsministerium im Dezember 1997 eine Entscheidung über diesen Antrag getroffen. Die Abwägung hatte ergeben, dass die grundsätzlich zu genehmigende Erhöhung der Flugbewegungen im Rahmen der Einbahnkapazität nicht unkonditioniert, sondern nur stufenweise zugelassen werden konnte. Die Genehmigungsbehörde hatte daher die notwendigen Regelungen für die Begrenzung der Zahl der zusätzlichen Flugbewegungen mit Regelungen über den maximal zulässigen Fluglärm verknüpft.

Als erstes Kriterium für die Definition eines Lärmkontingentes wurde eine Lärmzone mit einem äquivalenten Dauerschallpegel über 75 dB(A) dauerhaft festgeschrieben, welche dem Ist-Fluglärm des Jahres 1991 entsprach. Sie sehen hier einen Auszug aus der Entscheidung und sehen, wie in den Auflagen 6.1.1 und 6.1.2 das Lärmkontingent geregelt worden ist.

(Anlage 10)

Die erste Auflage besagt, dass eine Lärmzone mit einem Dauerschallpegel über 75 dB(A) nicht überschritten werden darf. Sie sehen hier die Lärmzone, die festgeschrieben ist und den Flughafen Düsseldorf dauerhaft bindet. Das heißt, egal, wie sich die Flugbewegungen erhöhen, die Lärmzone darf nicht überschritten werden. Als zweites Kriterium für die Definition des Lärmkontingents wurde für den Messpunkt 1 in Düsseldorf-Lohausen ein äquivalenter Dauerschallpegel in Höhe von maximal 71,7 dB(A) festgesetzt. Dieser Wert lag um 1,0 dB(A) unter dem Messwert des Bezugsjahres 1991. Sie sehen, dass dies in der Ziffer 6.1.2 geregelt ist.

Für die Erhöhung der Flugbewegungen wurde ein fluglärmabhängiges Stufenmodell entwickelt und genehmigt, welches sich am zweiten Grenzkriterium für das Lärmkontingent orientierte. Das heißt, die Erhöhungen der Zahl der Flugbewegungen wurden von bestimmten Stufen der Lärmminderung abhängig gemacht.

In der so genannten Grundstufe durften die Flugbewegungen vom Ist-Wert 95.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres 1997 um 10.000 auf 105.400 Flugbewegungen erhöht werden. Dabei würde der Fluglärm voraussichtlich um etwa 0,5 dB(A) ansteigen, durfte aber den festgesetzten Grenzwert von 71,7 dB(A) nicht überschreiten.

Erst wenn durch zunehmenden Austausch der seinerzeit noch im Verkehr befindlichen lauten Flugzeuge mit Kapitel-2-Zulassung durch leisere Flugzeuge mit Zulassung nach Kapitel 3 der am Messpunkt gemessene Fluglärm um 1 dB(A) auf 70,7 dB(A) wieder gesunken war, durften in der so genannten ersten Erweiterungsstufe die Flugbewegungen nochmals um 9.000 auf rund 114.000 Flugbewegungen erhöht werden.

Die vor dem Beginn der ersten Erweiterungsstufe notwendige Absenkung des Fluglärms um 1,0 dB(A) vom festgesetzten Maximalwert hätte eigentlich eine Erhöhung der Flugbewegungen um 20.000 zugelassen, ohne dass der Grenzwert von 71,7 dB(A) überschritten worden wäre. Die Begrenzung auf nur 9.000 Flugbewegungen zusätzlich bzw. rund 46 % der theoretisch möglichen Steigerungsrate bedeutete, dass mehr als die Hälfte des theoretisch möglichen Flugbewegungszuwachses den Flughafenanwohnern in Form einer Lärmminderung zugute gekommen war.

Durch den maximal zulässigen Anstieg der Flugbewegungen in der ersten Erweiterungsstufe um 9.000 würde der Fluglärm am Messpunkt 1 voraussichtlich wieder um 0,5 dB(A) ansteigen. Erst wenn diese Lärmerhöhung infolge des weiteren Austausches von Flugzeugen nach Kapitel 2 gegen Flugzeuge nach Kapitel 3 wieder auf 70,7 dB(A) zurückgeführt worden wäre, durfte die zweite Erweiterungsstufe eingeführt werden. Die erreichte Lärmminderung um 0,5 dB(A) hätte es eigentlich zugelassen, die Zahl der Flugbewegungen nochmals um 10.000 zusätzliche Flugbewegungen zu erhöhen. Die Genehmigungsbehörde hatte jedoch nur 5.000 zusätzliche Flugbewegungen zugestanden, was einem Anteil von 50 % des maximal möglichen Steigerungspotenzials entsprach. Somit wäre auch in der zweiten Erweiterungsstufe die erreichte Lärmminderung je zur Hälfte dem Flughafen und den Flughafenanwohnern zugute gekommen.

Nach Ausschöpfung der zweiten Erweiterungsstufe, das heißt bei 119.000 Flugbewegungen, die vorübergehend eine Erhöhung gebracht hätte, wäre jede weitere Lärmminderung aufgrund des Einsatzes leiser Flugzeuge zu 100 % den Anwohnern zugute gekommen.

Mit dem dargestellten Fluglärm- und Flugbewegungskontingent wurde erreicht, dass erstens der Ist-Fluglärm des Jahres 1991 trotz steigender Zahl von Flugbewegungen nicht weiter gesteigert werden durfte und dass zweitens der technologische Fortschritt bei den Flugzeugen etwa je zur Hälfte dem Flughafenunternehmen in Form von Erhöhungen der Zahl der Flugbewegungen und den Flughafenanwohnern in Form von Lärmminderungen zugute gekommen wäre.

Das Stufenmodell hatte zudem den Vorteil, dass die zugelassene Erhöhung der Flugbewegungen um mehr als 50 % nicht in ein bis zwei Flugplanperioden verbraucht worden wäre, was aufgrund des Nachfrageüberhangs für Slots zu erwarten gewesen wäre, und dass zweitens die mit der Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen zunächst unvermeidbar eintretende, aber temporär begrenzte Erhöhung der Lärmbelastung in einer moderaten Größenordnung zwischen 0,5 und 1,0 dB(A) verblieb.

Gegen die neue Betriebsgenehmigung vom Dezember 1997 sind insgesamt acht Anfechtungsklagen erhoben worden. Das Oberverwaltungsgericht in Münster hatte im Mai des vergangenen Jahres in den entsprechenden Eilverfahren eine Entscheidung zugunsten der Kläger getroffen und die aufschiebende Wirkung ihrer Klagen wieder hergestellt. Das in der Entscheidung der Genehmigungsbehörde enthaltene Modell eines Fluglärm- und Flugbewegungskontingentes wurde vom Oberverwaltungsgericht im Grundsatz nicht kritisiert; es vertrat aber die Auffassung, dass es möglicherweise eine geringere Erhöhung der Flugbewegungen oder eine gestrecktere Staffelung der Erweiterungsstufen gegeben hätte, wenn die Vorbelastung der Flughafenanwohner zutreffend bewertet worden wäre. In den noch anhängigen acht Hauptverfahren ist noch keine Gerichtsentscheidung getroffen worden.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich bedanke mich für Ihre Ausführungen und erteile jetzt wieder Herrn Vreeburg vom Flughafen Schiphol das Wort, der für uns ein unentbehrlicher Begleiter der Anhörung ist.

Herr **Herman Vreeburg** (Übersetzung aus dem Englischen): Ich möchte Ihnen jetzt noch einige Informationen über die Kontigentierung an unserem Flughafen geben. Ich kann nicht sagen, dass wir eine Kontigentierung im eigentlichen Sinne haben, aber ich erwähnte bereits, dass es bei uns zwei Lärmzonen gibt, und diese beiden Lärmzonen sind natürlich von verschiedenen Variablen abhängig. Dazu gehören die Anzahl der Flüge, die Verteilung der Flüge über 24 Stunden hinweg, die Flugzeugarten, die angewendeten Flugverfahren bei Start und Landung und eine Optimierung der Routen.

Um festzustellen, wie viele Flüge jährlich in eine Lärmzone einbezogen werden können, wird in Schiphol ein Betriebsplan erstellt. Er basiert auf den genannten Variablen. Wir untersuchen dabei also, wie wir den Verkehr optimieren können, wie wir die Variablen aufeinander abstimmen können und wie der Betriebsplan am besten auf den Markt ausgerichtet werden kann.

Auf der Grundlage dieses Planes geben wir gegenüber dem Slot-Koordinator eine Kapazitätserklärung ab. Das ist eine Art Kontingentierung. Bei uns wird nämlich in einem formellen Koordinationsverfahren die Zuteilung von Slots vorgenommen. Aufgrund dieser Erklärung können wir dem Flughafen und seinen Nutzern, den Fluggesellschaften, Flexi-

bilität im Betrieb und bei den Variablen anbieten. Die Kapazitätserklärung beinhaltet nicht nur unsere stündliche Kapazität, sondern auch die Jahreskapazität und die Streuung über einen Tag hinweg.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Vreeburg leitet jetzt zum nächsten Abschnitt über, nämlich der Bündelung bzw. Streuung der Flugrouten.

Herr **Hermann Vreeburg** (Übersetzung aus dem Englischen): Wir haben in Amsterdam eine Routenstruktur entwickelt, die darauf abzielt, im Rahmen der Sicherheits- und Betriebsbeschränkungen die Lärmbelästigung so weit wie möglich abzusenken. Auf dieser Folie können Sie die vier Bahnen erkennen.

(Anlage 11)

Das wird sich alles etwas ändern, wenn wir die fünfte Bahn in Betrieb genommen haben. Wenn Sie aber die roten Linien auf dieser Folie verfolgen, können Sie sehen, dass wir so weit wie möglich versuchen, die Routen von Städten und Dörfern wegzuführen.

Jede Abflugroute hat einen eigenen Toleranzbereich. Dieser Bereich darf in keiner Richtung verlassen werden. Aufgrund betrieblicher Beschränkungen gibt es keine festen Ankunftsrouten. Wir benutzen zur sicheren Landung das so genannte Vectoring. In Schiphol gibt es für die Nacht auch ganz spezifische Routen und Flugverfahren. Dies bezieht sich auf die lärmkritischen Bahnen, die bei schlechtem Wetter benutzt werden; und wenn das Wetter gut ist, werden natürlich nur die am wenigsten lärmkritischen Bahnen benutzt.

Man kann natürlich endlos über die verschiedenen Routen diskutieren. Wir haben dazu einmal verschiedene Dinge untersucht, und davon möchte ich einige erwähnen. Wir möchten die Nutzung der weniger lärmkritischen Bahnen noch mehr erhöhen, wir müssen auch stärkeres Gewicht legen auf die verschiedenen Windkriterien, ob z. B. Rückenwind oder Seitenwind herrscht. Dann haben wir uns einmal die Möglichkeit angesehen, die Überflughöhe während des Tages von 2.000 auf 3.000 Fuß zu erhöhen. Eine weitere Möglichkeit, die wir uns angesehen haben, betraf festgelegte Anflugrouten. Dann haben wir angedacht, CDA, also kontinuierlichen Sinkflug, während des Tages zu verwenden, allerdings nur in Nebenzeiten. Außerdem haben wir überlegt, zu den Spitzenzeiten für den lautesten Verkehr die am wenigsten lärmkritischen Bahnen zu verwenden. Dann hätten wir eine bessere Verteilung des Verkehrsaufkommen auf die verschiedenen Bahnen.

(Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich bedanke mich ganz herzlich bei Ihnen, Herr Vreeburg. Sie wissen, Sie müssen nachher noch einmal zu uns kommen. – Jetzt hat Herr Bruinier als Fluglärmschutzbeauftragter auch zum Thema „Bündelung/Streuung der Flugrouten“ das Wort.

Herr **Johann Bruinier:** Herr Präsident, verehrte Damen und Herren! Ich werde mich hier zunächst auf meine schriftliche Äußerung stützen und sie an verschiedenen Punkten mündlich ergänzen. Die Frage im Strukturvorschlag ging dahin: Wie werden Lärmminderungsmöglichkeiten durch lärmärmere An- und Abflugverfahren bewertet? Zum Anflug: Unter den Anfluggrundlinien besteht kaum weiteres Lärmminderungspotenzial auf der Basis von Flugverfahren. In den Eindrehbereichen, also seitlich der Anfluggrundlinien, ist kontinuierlicher Sinkflug anzustreben.

Als wir gestern Lärmminderungsrouten diskutiert haben, ging es um den Punkt des Gegenanflugs, bei dem wir feststellen, dass modernstes Fluggerät, schätzungsweise 85 %, aufgrund der Möglichkeiten, die sich navigatorisch bieten, zunehmend konzentriert auf bestimmten Linien fliegt. Das heißt, das Geschehen richtet sich überwiegend nach der Modernität der Flugzeuge. In der Fluglärmkommission hatten wir dazu schon entsprechende Anträge. Ich gehe davon aus, dass dieses Geschehen weitergeht und dass die Fluglärmkommission als beratendes Gremium der Deutschen Flugsicherung dazu Vorschläge unterbreiten wird.

Zum Abflug. Die Bündelung auf Abflugstrecken, die als Lärmminderungsrouten konstruiert sind, ist ureigenstes Anliegen der Kommission. Es ist vollkommen klar: Die Routen sind so konzipiert, dass möglichst wenig Kommunen überflogen werden. Die Bestrebungen seitens DLH und DFS haben hier zu der Einführung der NASS-Verfahren geführt. Dies war eine äußerst lobenswerte Vorgehensweise, und dieses Verfahren ist inzwischen selbstverständlich. Die Kommission hat die Bündelung begrüßt und hat auch im Ansehen der Tatsache, dass bestimmte Kommunen dadurch mehr gebündelt, direkt überflogen werden, trotzdem den Beschluss gefasst, die Bündelung weiter voranzutreiben.

Die Lösungsvorschläge, die ich gestern unterbreitet habe, sind andere als allein die NASS-Verfahren. Ich habe darauf hingewiesen, dass hier die Planung der Abflugstrecken auf dem Konvoi-Prinzip basiert. Die Routen werden nach der Frage konzipiert, ob auch altes, konventionell navigierendes Gerät eine solche Route fliegen kann. Das modernste Gerät wird dann sozusagen darüber gelegt, Fachwort: Overlay-Procedure. Ich halte es für geboten, einmal zu überlegen, ob man nicht leichte Veränderungen an solchen Routen vornehmen kann, die leichte Abweichungen zulassen, die technisch möglich wären, um Brennpunkte zu entschärfen. Das ist eine andere Sache als die Basis NASS-Verfahren.

Wo aber Ortschaften direkt und gebündelt überflogen werden, sind zwischenzeitlich Schallschutzmaßnahmen angezeigt. Jedoch bestehen nach mittelfristigem Entfallen von Bodennavigationshilfen gewisse Möglichkeiten, auch solche noch konzentriert fluglärmbelastete Gebiete künftig zu umfliegen. Dazu gehört z. B. bei Ostwetterlage die Abflugroute nach Nordosten. In deren Bereich liegen Oberrad, Bergen-Enkheim und Bad Vilbel. Sie gehen auf eine Bodennavigationshilfe, das UKW-Drehfunkfeuer „Metro“, zu. Die Route wird dort durch einen Leitstrahl dieses UKW-Drehfunkfeuers definiert. Würde dies nicht mehr gebraucht, so könnte man einen Punkt finden, der z. B. etwas östlich von „Metro“ läge, und könnte die Situation für Bergen-Enkheim entschärfen, natürlich zulasten von Fechenheim. Das würde berechnet werden müssen. Es müsste dann einfach eine faire Verteilung angestrebt werden. Das kann man seitens des HLUG auch berechnen und dazu die entsprechenden Vorgehensweisen vereinbaren.

Jetzt zur Streuung. Hingegen würde eine Streuung der Abflüge größere Flächen dem Fluglärm aussetzen, wobei eine völlige – ich nehme einmal dieses Unwort – „Demokratisierung“ unmöglich ist. Streuung würde z. B. bedeuten: Der Pilot bekommt nach dem Start vom Fluglotsen, von der Fluglotsin einen Radarkurs zugewiesen. Es ergeben sich dann – das kann man an dem Beispiel der drei New Yorker Flughäfen aufzeigen – nach dem Start sozusagen Reisigbündel mit einem Öffnungswinkel von etwa 35 bis 40 Grad. Wenn man das in Frankfurt praktizierte, gäbe es immer noch Gebiete, wo man einfach aufgrund der geographischen Situation kein Flugzeug hinschicken könnte. Es ginge nicht. Eine homogene Gleichverteilung über das Flughafenumfeld ist realistischerweise nicht möglich. Insoweit würden immer noch „besonders demokratische“ Gebiete bestehen bleiben, und es würde zu zusätzlichen neuen Belastungen kommen. Zudem würden alle bisherigen Bemühungen der Landes- bzw. Kommunalplanung zunichte gemacht.

(Vereinzelt Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Bruinier. – Damit verlassen wir das Gebiet „Bündelung/Streuung der Flugrouten“ und kommen zu dem Teilkomplex „Lärmärmere Flugverfahren (CDA) in der Praxis“. Dazu hören wir wiederum Herrn Vreeburg.

Herr **Herman Vreeburg** (Übersetzung aus dem Englischen): Ich möchte Ihnen jetzt einige Informationen über lärm- oder geräuschärmere Start- und Landeverfahren geben. Ich erwähnte schon CDA, also kontinuierlichen Sinkflug. Dadurch konnten wir den Lärm wirklich stark verringern, aber nur während der Nacht. Um CDA anzuwenden, benötigt man einen vierminütigen Abstand zwischen den ankommenden Flugzeugen, und das geht während des Tages nicht, weil sonst unsere Kapazität im Nu erschöpft wäre. Zurzeit untersuchen wir, ob wir CDA mit neuerer Technologie auch in den Nebenzeiten anwenden können. Aber dies hängt natürlich auch von internationalen Entwicklungen ab, insbesondere im technischen Bereich und im Verfahrensbereich.

Ich habe bereits erwähnt, dass es in den Niederlanden eine kritische Diskussion über die Vereinbarkeit von Umweltfragen und Marktwachstum gibt. Daher setzen wir in der Nacht besondere Routen und Bahnnutzungsverfahren ein. Außerdem werden während der Nachtstunden höhere Überflughöhen als am Tag genutzt, nämlich 3.000 Fuß. Darüber hinaus wurde der Klappenbetrieb reduziert. Dann wird ein Flugzeug bei der Landung lärmärmer. Außerdem haben wir vor zwei Jahren ein geräuschärmeres Startverfahren eingeführt, und zwar das ICAO-A-Startverfahren. Das bedeutet zwar eine stärkere Lärmentwicklung direkt an der Bahn, aber einen Rückgang der Lärmbelastung in der bewohnten Umgebung des Flughafens.

Auch für die verschiedenen kritischen Bereiche, also die Anflug- und Startbereiche, haben wir besondere Verfahren eingeführt. In der Nacht wird z. B. an einer Bahn das Verfahren der S-Kurve direkt nach dem Start angewandt. Dann gibt es zur Bahn 24 noch einen besonderen Kurvenanflug während des Tages. Dabei nutzen wir den Flugweg der Bahn 27 und schwenken dann kurz vor der Landung zur Bahn 24 ab. Wir haben also viele verschiedene Ansätze entwickelt, um für die Bevölkerung in der Umgebung Lärmminderungen zu erreichen.

(Vereinzelt Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank. – Wir kommen jetzt zur Fragestunde der Abgeordneten zum Anti-Lärm-Pakt. Wir machen zunächst eine Fragerunde von 15 Minuten je Fraktion. Zunächst erhält die CDU das Fragerecht. Da hat sich Herr Boddenberg gemeldet. – Herr Kollege Boddenberg, Sie haben das Wort.

Abg. **Michael Boddenberg** (CDU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich richte meine Fragen an Herrn Vreeburg und Herrn Bruinier. Herr Vreeburg, da ich den ersten Vortrag nicht verfolgen konnte, möchte ich vorweg fragen: Sind Sie auch auf die Entwicklung der Anzahl der Flugbewegungen in Schiphol im Vergleich zu der Gesamtentwicklung des Lärms eingegangen? Das würde mich interessieren, sicher auch die Zuhörerinnen und Zuhörer. Wenn ich mich recht erinnere, haben wir bei unserem Besuch bei Ihnen Zahlen bekommen, die in etwa aussagten, dass trotz mehr Flugbewegungen der Gesamtlärm nicht im gleichen Umfang analog gestiegen ist, sondern eher in der Summe der Messungen gedeckelt ist, ohne dass Sie eine Kontingentierung vornehmen.

Eine weitere Frage – diesmal richte ich sie an Herrn Bruinier wie an Herrn Vreeburg – ist: Würden Sie die Auffassung teilen, dass offenkundig eine höhere Anzahl von Lande- und Startbahnen in der Summe eher dazu geeignet ist, eine Deckelung von Fluglärm, eine Kontingentierung bzw. auch insgesamt eine Verringerung von Fluglärm zu erreichen? Gestern kam hierzu die ironische Bemerkung: Das hieße ja, mehr Bahnen bringen immer auch gleich weniger Lärm. – Ich will das noch einmal hinterfragen, denn das, was ich, wenn ich es richtig verstanden habe, bei Ihnen wahrnehme, ist, dass Sie tatsächlich durch dieses sehr flexible Start- und Landebahnsystem, das auf den ersten Blick für den Laien sehr unorganisiert aussieht, am Ende erreichen, dass Sie bei der Führung der Flugrouten im Hinblick auf die Lärmverminderung in den bewohnten Gebieten sehr flexibel sind.

Eine weitere Frage an Herrn Vreeburg: Wie ist Ihre Erfahrung im Umgang mit den Fluggesellschaften, also in der Beziehung zwischen Ihrem Flughafen und Ihren Kunden? Wenn ich Sie richtig verstanden habe, gibt es dort schon einen sehr engen Dialog zwischen betroffenen Kommunen, dem Flughafen und den Fluggesellschaften. Würden Sie sagen, dass auch bei den Fluggesellschaften als denjenigen, die Kunde sind und insofern nur mittelbar von den Problemen der Anwohner betroffen sind – betroffen in persona ist zunächst immer der Mitarbeiter oder der Beauftragte am Flughafen selbst –, die Erkenntnis zunimmt, dass man nicht unbegrenzt wachsen kann, wenn man nicht auf der anderen Seite bereit ist, alles Erdenkliche zu tun, um das Thema Lärm zu minimieren, und auch eine Bereitschaft bei Anwohnern, Kommunen wie betroffenen Bürgern versucht zu erzielen, indem man dort glaubwürdig Politik betreibt, indem man auch transparent macht, was man zur Minimierung von Lärm tut?

Mich würde weiterhin interessieren, Herr Vreeburg: Wie ist die Beschwerdeanzahl? Vielleicht kennen Sie die Frankfurter Zahlen. Können Sie einen Vergleich ziehen zwischen der Anzahl von Bürgerbeschwerden in puncto Fluglärm zwischen Amsterdam-Schiphol und Rhein-Main?

Insgesamt frage ich auch Herrn Bruinier: Sind Sie nach all dem, was wir gehört haben – ich nenne noch einmal einige Beispiele: veränderte Startverfahren nach ICAO-A, Kurvenanflug, höhere Überflughöhen, zumindest zeitweises Verbot der Schubumkehr, Klappenreduzierungen –, als Fluglärmbeauftragter des Bundeslandes Hessen zu der Einschätzung gekommen, dass hier in Frankfurt alles Mögliche zur Lärmbekämpfung unternommen wird, auch unter Berücksichtigung der planungsrechtlichen Relevanz, die nicht ganz zur Seite zu schieben ist? Würden Sie heute sagen, die FAG, die Fluggesellschaften und alle Beteiligten tun das äußerst Mögliche zur Lärmverminderung? Das wäre für mich eine ganz wichtige Frage, denn wir reden in diesen Tagen und sicherlich auch in den nächsten Monaten immer wieder über die Frage: Trauen uns, den Politikern, aber insbesondere auch den Verantwortlichen in den Unternehmen wie FAG und Lufthansa, die Menschen zu, dass wir tatsächlich an vielen Stellen ökonomische Relevanzen hinter ökologischen Relevanzen und der gesamten Lärmthematik zurückstehen lassen?

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank. – Ich schlage vor, dass Herr Bruinier zunächst antwortet. Dann hat Herr Vreeburg mit seiner Dolmetscherin etwas mehr Zeit zur Vorbereitung. – Herr Bruinier, bitte schön.

Herr **Johann Bruinier:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Situation in Schiphol ist eine andere als in Frankfurt. Es gibt dort gekreuzte Start- und Landebahnen. Es wurde gestern gefragt, ob mehr Bahnen weniger Lärm verursachen. Ich möchte sagen: Bei mehr Bewegungen gibt es eine größere Lärmmenge. Die Zahl der Bahnen spielt dabei auch physikalische keine Rolle. Der Variantenbetrachtung kann man aber schon entnehmen, dass gewisse Gebiete aufgrund der Lage der geplanten Abflugstrecken zulasten anderer Gebiete entlastet würden. Aber eine Aussage, wie sie gestern karikierend fiel – zwölf Bahnen, Fluglärm gleich null –, ist sicherlich absolut falsch.

Wir spielen in Frankfurt, was Flugverfahren und Optimierung von Verfahren betrifft, eigentlich die Vorreiterrolle. Ich denke einmal an die Einführung der NASS-Verfahren, die Bündelung. Das ist eine Frankfurter Entwicklung. Ich erinnere an das Low-Drag-low-Power-Verfahren, das von Lufthansa-Piloten in Zusammenarbeit mit der damaligen BFS erarbeitet wurde und weltweit zur Anwendung gelangte und auch derzeit überwacht wird. Ich schreibe z. B. alle Fluggesellschaften routinemäßig an, die im Hinblick auf ihr Fluggerät auffällige Lärmwerte im Anflug aufweisen. Es wird also ständig versucht, die Fluggesellschaften dazu zu bewegen, diese zur Anwendung empfohlenen Verfahren auch wirklich weitgehend einzusetzen.

Sie haben nach den Kontakten zu den Fluggesellschaften gefragt. Diese Kontakte sind überaus gut. Nur jemand, der wie ich als Flugingenieur aus einem Cockpit kommt, früher als Navigator gearbeitet hat und 18.500 Flugstunden hinter sich hat, nur ein solcher Fluglärmbeauftragter kann die notwendigen Kontakte überhaupt herstellen. Nur ein Mann mit einem entsprechenden Hintergrund wird als Partner von den Chefpiloten, den Managementpiloten akzeptiert.

Ich kann Ihnen sagen, dass wir im Laufe der Jahre – das hat auch mein Amtsvorgänger schon durchgeführt – Steigverfahren der verschiedensten Art erprobt haben, und messtechnisch wurden sie durch die Lärmmessstelle der FAG begleitet, um konkret in Erfahrung zu bringen, was möglich ist. Diese

Dinge sind so gut wie – man verzeihe mir den saloppen Ausdruck – ausgelutscht. Aber sie gehen weiter. Wir haben einen Betreiber von 727-Hush-Kits, die per se sehr laut sind. Aber mit dieser Gesellschaft habe ich z. B. ein Spezialverfahren entwickelt, bei dem wir eine Geräuschminderung – die Erprobung dauert an – um etwa 5 dB konstatieren können. Auf meine Anregung hin haben die beiden Hush-Kit-Betreiber ihr Gerät mit GPS nachgerüstet, um möglichst haargenau auf den Abflugrouten zu fliegen. Resultat: Die Beschwerdesituation ist dramatisch zurückgegangen. Diese Bemühungen sind meine ureigenste Aufgabe. Ich muss sagen: Meine Partner bei den Airlines sind hervorragend. Sie sind bereit, Vorschlägen zu folgen. Sie geben ordentliche Antworten, wenn einmal etwas schief gegangen ist.

Es ging auch um Toleranzgebiete. Toleranzgebiete beruhen auf Konstruktionen, die die DFS auf der Basis von ICAO-Richtlinien durchführt. Die Korridore werden durch Vorgaben der ICAO definiert. Gegen jemanden, der aus diesen Korridoren unbegründet herausfliegt, werden rechtliche Schritte eingeleitet. Aber das ist kein Instrument, um, wie es häufig angenommen wird, die so genannten Luft-Rowdys zur Raison zu bringen. Die Zahl dieser Fälle ist außerordentlich gering. Wir hatten unter 20 solcher Verfahren im vergangenen Jahr – angesichts von ca. 200.000 Starts von Strahlflugzeugen. Dieses Instrument scheidet aus meiner Sicht aus. Selbst wenn man die Korridore in ihrer Breite halbierte, würde man auch keine signifikanten Erhöhungen von rechtlichen Schritten zu erwarten haben. Es geht also darum, die Fluggesellschaften zu motivieren, sich möglichst lärmarm zu verhalten. Diese Dinge sind hier ständig im Fluss und werden sehr intensiv verfolgt.

(Zustimmung)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Bruinier. – Jetzt kommt Herr Vreeburg.

Herr **Herman Vreeburg** (Übersetzung aus dem Englischen): Bei Ihrer ersten Frage ging es darum, wie die Zahl der Flugbewegungen in Amsterdam im Vergleich zu den Mitbewerbern angestiegen ist. Frankfurt gehört ja auch zu den Mitbewerbern von Schiphol. Die genauen Einzelheiten und Daten habe ich nicht hier, ich kann Ihnen aber sagen, dass wir im Jahre 1997 scharfe Debatten über Umweltfragen und Umweltauflagen hatten. Diese ganze Thematik hat natürlich mehr oder weniger das Wachstum gebremst.

Die niederländische Regierung hat dann entschieden, dass wir das System behutsam anpassen, dass Schiphol im Rahmen der ursprünglichen Umweltauflagen wachsen darf und dass ein jährliches Wachstum um 20.000 Flugbewegungen bis zur Inbetriebnahme der fünften Bahn zugelassen wird. Dies entspricht einem durchschnittlichen Wachstum von 5 %. Wenn wir die Amsterdamer Zahlen für die Jahre 1998 und 1999 mit den Wachstumsraten anderer europäischer Flughäfen vergleichen, lag das Wachstum bei den meisten dieser Mitbewerber über unseren 5 %.

Ihre zweite Frage bezog sich auf die Deckelung der stündlichen Kapazität und auch der Jahreskapazität. Die meisten Flughäfen haben die stündliche Kapazität gedeckelt. Es ist eine bestimmte Anzahl von Flügen pro Stunde möglich. Mit den vier Bahnen in Schiphol können wir etwa 106 Bewegungen pro Stunde erreichen. Diese 106 Bewegungen pro Stunde kann man natürlich nicht auf einen 24-Stunden-Tag übertragen. Würde man dies auf einen 24-Stunden-Tag hochrechnen, hätten wir über 600.000 Flugbewegungen im Jahr. Das geht nicht, denn wir haben nur eine Lärmkapazität von 460.000 Flugbewegungen pro Jahr. Es gibt also eine Deckelung in Spitzenzeiten, in denen drei Bahnen in Betrieb sind – zwei zur Landung, eine für den Start, in der anderen Richtung zwei zum Start und eine zur Landung –, aber es gibt auch Beschränkungen in Nebenzeiten und während der Nacht.

In Ihrer dritten Frage ging es um den Dialog zwischen dem Flughafen als dem Verantwortlichen für die Umweltfragen und seinen Nutzern, insbesondere den Fluggesellschaften. Als 1997/98 die heftigen Diskussionen über Umweltfragen zu Schiphol begannen, wurde den Fluggesellschaften klar, dass davon auch ihr Geschäft beeinflusst wurde. Davor hatten sie es für eine Angelegenheit des Flughafens gehalten, aber da haben sie sich zum ersten Mal beteiligt, und es gab auch auf höchster Ebene und im Vorstand der verschiedenen Gesellschaften viele Diskussionen über die zu ergreifenden Maßnahmen. Die meisten Maßnahmen, die ich erwähnt habe, sind für eine Fluggesellschaft gar nicht so leicht umzusetzen. Die ganze Situation führte zu einem besseren und engeren Dialog zwischen den Fluggesellschaften und dem Flughafen. Wir sind also von dem quasi indirekten Dialog in früheren Zeiten zu einem sehr direkten Dialog zwischen den Fluggesellschaften, der Flugsicherung und dem Flughafen gekommen.

Sie hatten noch nach der Anzahl der Beschwerden von Anwohnern in Amsterdam im Vergleich zu anderen Flughäfen gefragt. Das ist etwas schwierig zu beantworten, denn jeder Flughafen hat andere Merkmale und eine andere Umgebung. Wir in Schiphol messen Beschwerden in so genannten Kosten-Einheiten. Ich glaube, dieses Maß gibt es nur in den Niederlanden und ist in anderen europäischen Ländern nicht üblich.

Auf dieser Folie sehen Sie den Rückgang des Lärms, gemessen in 35 Kosten-Einheiten, in den letzten 20 Jahren.

(Anlage 12)

An der äußeren roten Linie sehen Sie, dass 1978 eine sehr viel größere Fläche um den Flughafen von Lärm betroffen war. Das ging dann bis 1988 auf die Fläche, die mit der grünen Linie umrissen ist, zurück. Ich kann das nicht direkt mit Frankfurt vergleichen, aber es gab eine Studie der ECAC, bei der mit einem einfachen Standardvergleichssystem die Lärmpegel und die Anzahl der Häuser mit bestimmten Lärmbelästigungen fast aller Flughäfen weltweit verglichen wurden. In diesem Vergleich hat Amsterdam-Schiphol, obwohl wir in den Niederlanden als Krachmacher bezeichnet werden, sehr weit hinten gelegen, ich glaube, auf Platz 150. Danach haben wir also einen sehr, sehr niedrigen Lärmpegel.

Nun komme ich zur Anzahl der Beschwerden.

(Anlage 13)

Die blaue Linie zeigt den Lärmpegel, gemessen in 35 Kosten-Einheiten, von 1982 bis 1998. Diese Linie zeigt eine allgemeine Abwärtsentwicklung. Die rote Linie gibt die Beschwerden über Fluglärm an. Danach hatten wir bis zum Jahr 1994 eine sehr niedrige Beschwerdeanzahl. Aber schon Anfang der Neunzigerjahre begannen die Diskussionen über die Erweiterung des Flughafens, ähnlich wie hier in Frankfurt. Man kann hier sehen, dass die Anwohner die Beschwerden als ein Instrument benutzten, um zum Ausdruck zu bringen, dass sie gegen den Ausbau sind. Wir sind froh, dass die rote Linie wieder zurückgeht, und auch in den neuesten Zahlen setzt sich dies fort.

Ich möchte noch eine Kleinigkeit hinzufügen, was das letzte Bild betrifft. Sie sehen ganz unten diese beiden kleinen gestrichelten Linien. Das ist die Anzahl der Beschwerden bei Charles de Gaulle in Paris und in London-Heathrow.

Jetzt komme ich zu Ihrer weiteren Frage. Da ging es ja um den Dialog mit den Anrainern. Das ist natürlich Thema des nächsten Diskussionsblocks. Und wir werden dann dieses Thema noch vertiefen. Aber ich möchte jetzt ganz kurz einmal eine Stellungnahme dazu abgeben. Wir persönlich sind der absoluten Überzeugung, dass Offenheit, Transparenz und Diskussion mit Anrainern und allen interessierten Parteien auf jeden Fall dazu beitragen können, seinen eigenen Standpunkt deutlicher und transparenter machen zu können. Wir wissen alle und müssen auch akzeptieren, dass nicht jeder unbedingt für einen Ausbau des Flughafens ist. Aber unsere Erfahrung hat ebenfalls gezeigt, dass ein Dialog und die Tatsache, dass wir transparent sind, dass wir Informationen über alle möglichen Themen geben, die sowohl mit Lärm als auch mit anderen Aspekten zu tun haben, auf jeden Fall von allen Gruppen und auch von den Anrainern geschätzt werden.

(Wortmeldung des Abg. Michael Boddenberg (CDU))

Präsident **Klaus Peter Möller:** Aber wirklich nur diese eine kurze Frage. Mehr lasse ich nicht zu. Die CDU ist über der Hälfte.

Abg. **Michael Boddenberg** (CDU): Entschuldigung. – Was ist der Grund für den rasanten Anstieg der Anzahl der Beschwerden 1996/97? Ist das der Ausbau gewesen, oder gab es einen anderen Grund?

Herr **Herman Vreeburg** (Übersetzung aus dem Englischen): Es geht bei diesem Anstieg nicht um den Ausbau per se, also das heißt den Ausbau, der stattfindet, sondern um eine politische Sache. Das heißt, als politisch eine Entscheidung getroffen werden sollte, ob ausgebaut wird oder nicht, war das, wie gesagt, ein Instrument der Leute, sich Gehör zu verschaffen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Fragerecht geht jetzt gerechterweise auf die SPD über. Durch die sehr sorgfältigen Antworten – es lag nicht am Fragesteller, sondern an den sehr sorgfältigen und fundierten Antworten – sind wir jetzt schon bei einer halben Stunde. Dann haben natürlich auch die anderen Fraktionen jetzt für Fragen und Antworten jeweils eine halbe Stunde. – Herr Kollege Pawlik.

Abg. **Sieghard Pawlik** (SPD): Wir wollen das nicht unbedingt ausschöpfen, aber das wird sich dann ergeben. Ich habe schon eine Reihe von Fragen in Richtung von Herrn Vreeburg und würde die auch wegen der Systematik der Vorbereitung als Erste stellen. Herr Vreeburg hat ja erklärt: Begrenzung der Flugbewegungen in Schiphol auf 460.000 per anno aus Lärmschutzgründen.

Meine erste Frage lautet: Wie wird die Kapazität von Schiphol mit der fünften neuen Landebahn unter Berücksichtigung der entsprechenden Auflagen sein?

Die zweite Frage lautet: Schiphol hat nach unseren Informationen Nachtflugbeschränkungen und Nachtflugverbote für bestimmte Maschinen, die in ihrer Kategorie besonders laut sind. Ich wäre dankbar, wenn dieser Aspekt hier noch einmal erläutert würde, in welchem Umfang bestimmte Maschinen dort nicht starten oder landen dürfen oder Begrenzungen unterliegen.

Die dritte Frage betrifft eine Diskussion, die auch uns bewegt: eine Lärmabgabe je abfliegendem Passagier. Was ist vorgesehen? Kommt in Schiphol eine solche Lärmabgabe je abfliegendem Passagier? Wenn ja, welche zeitlichen Vorstellungen bestehen, und an welche Abgabenhöhe pro Passagier ist gegebenenfalls gedacht?

Die nächste und vorletzte Frage an Herrn Vreeburg. In Schiphol ist bereits ein passives Schallschutz-

programm zum Teil durchgeführt worden. Meine Frage lautet: Hat es dort Überlegungen und Entwicklungen gegeben, den Schallschutz gleichzeitig mit Wärmeschutz zu kombinieren? Der Ansatz ist sehr ähnlich, und es liegt eigentlich auf der Hand, das eine mit dem anderen zu verbinden. Diese Frage möchte ich auch an Herrn Wullkopf richten: Inwiefern ist es aus Ihrer Sicht sinnvoll, Schallschutzmaßnahmen, also erst einmal passive Maßnahmen, gleichzeitig mit Wärmeschutzmaßnahmen zu verbinden, und welche Vorbereitungen wären dafür erforderlich?

Die letzte Frage an Herrn Vreeburg bezieht sich auf das Informationssystem des Flughafens Schiphol und den Umgang mit Beschwerden sowie die Darstellung in der Öffentlichkeit. Wir haben gehört, dass beispielsweise eine solche Beschwerdeliste auch in den Büchereien in Amsterdam in der Flughafenumgebung ausliegt und dort von Bürgerinnen und Bürgern kostenlos abzuholen oder zu erlangen ist. Trifft es zu, dass dieser Lärmbericht, sage ich einmal, so weit geht, dass dort auch besonders die lautesten Maschinen aufgeführt werden, zumindest mit dem Hinweis, welche Airlines mit den lautesten Maschinen fliegen und wo die höchsten Beschwerden sind?

Dann hätte ich noch abschließend eine Frage an Herrn Bruinier. Das ist jetzt auch ein bisschen die Diskussion von vorgestern, gestern und heute. Meine Frage an Herrn Bruinier ist, noch einmal anknüpfend an die Frage: Kann man auch innerhalb der Kapitel-3-Maschinen noch einmal durch den Verzicht auf lärmintensive Maschinen innerhalb ihrer jeweiligen Größenklasse zu einer Lärmminderung beitragen, und weshalb stößt gegebenenfalls ein solches Vorgehen bisher am Flughafen in Frankfurt auf welche Hindernisse? – Schönen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. Dann schlage ich vor, Sie schöpfen Ihre Fragen aus. – Herr Kollege Reichenbach.

Abg. **Gerold Reichenbach** (SPD): Ich habe zwei Fragen, die eher der Klärung dienen. Eine Frage an die FAG. Herr Vreeburg hat diese Liste der internationalen Untersuchungen der Auswirkungen eines Flughafens auf die Umgebung angesprochen, auf der Schiphol wohl auf Platz 150 platziert ist. Meine Frage an die FAG: Wo ist dann der Frankfurter Flughafen, in welchem Bereich oder auf welchem exakten Platz platziert? Als Nachfrage vielleicht auch: Wie erklären Sie dann einen guten oder einen schlechten Platz, sofern er sich ergibt?

Die zweite Frage geht entweder an Herrn Bruinier oder an die FAG, falls sie jemand beantworten kann, oder auch an Herrn Oeser, das weiß ich jetzt nicht. Auf welche der Isophonen-Linie bei uns wären die 35 Kosten-units, die wir hier in den Layers gesehen haben, dann übertragbar, das heißt auf welche Isophonen-Linie, die wir im Verfahren haben? Ich gehe einmal davon aus, dass jemand von der FAG oder vom Mediationsverfahren das beantworten kann.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke. – Jetzt Herr Polster.

Abg. **Harald Polster** (SPD): Ich frage die FAG: Das System Schiphol herumgedreht, auf Frankfurt umgemünzt bedeutet doch für die Wirtschaftlichkeit: Wenn ich eine Lärmkontingentierung vornehme, muss das Bestreben wirtschaftlichen Handelns des Flughafens sein, dass möglichst viele kleinere und leisere Maschinen starten und landen und nicht viel schweres Gerät. Frage: Ist das aus wirtschaftlichem Interesse so, um möglichst viele Flugbewegungen innerhalb des Lärmkontingents, das vorgeschrieben ist, hinzukriegen? Bedeutet das für die Hub-Funktion, wie wir sie dargestellt bekommen haben, eine qualitative Veränderung, und ist der Hub in Frankfurt unter diesem Gesichtspunkt dauerhaft haltbar, ja oder nein? Wenn all das stimmt, was ich gehört habe, bedeutet das ja, dass viele kleine Maschinen schlicht die Hub-Funktion nicht erfüllen können, wodurch wir viel mehr Verkehr produzieren.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Die Beantwortung erfolgt in folgender Reihenfolge: Herr Vreeburg zuerst, nach Herrn Vreeburg Herr Bruinier zu den an ihn gestellten Fragen, danach Herr Wullkopf und schließlich die FAG.

Herr **Herman Vreeburg** (Übersetzung aus dem Englischen): Die erste Frage betraf wohl die Kapazität von Schiphol. Ich hatte ja, wie gesagt, eine Zahl genannt – die Zahl wurde hier wieder aufgegriffen –, die Zahl, die mit dem Vier-Bahnen-System erreichbar ist; das waren ungefähr 460.000 Bewegungen jährlich. Ich bin der Ansicht, dass diese Kapazitätszahl im Jahr 2002 erschöpft sein wird. Wir sind ja dabei, diese fünfte Bahn zu bauen. Natürlich hängt sehr viel von den politischen Diskussionen, von der politischen Entscheidungsfindung und auch davon ab, wie wir in der Lage sein werden, die verschiedenen Lärmauflagen und anderen Auflagen zu erfüllen. Wie dem auch sei, wir denken, dass wir mit der fünften Bahn eine jährliche Bewegungskapazität zwischen 520.000 und 600.000 haben werden.

Es wurde dann auch über das Nachtflugverbot gesprochen und dazu eine Frage gestellt. Um es einmal vorwegzunehmen: Wir haben in Schiphol 24 Stunden am Tag und 365 Tage über das Jahr Flugbetrieb. Aber Sie dürfen natürlich nicht vergessen, dass nicht unbedingt jeder Flugbetrieb zu jeder Tageszeit erlaubt ist. Was natürlich die Flugzeuge, die in Chapter II aufgeführt sind, betrifft, so ist es so, dass wir für diese ein Nachtflugverbot haben, und zwar fängt das schon abends um 18 Uhr an und dauert bis 8 Uhr in den Morgen. Sie können also

ganz klar erkennen, dass es sich nicht nur um ein Nachtflugverbot handelt, sondern dieses Flugverbot für diese bestimmten Typen gilt auch für den frühen Abend und auch für den frühen Morgen. Dann haben wir ebenfalls eine Beschränkung, was den unteren Teil des Chapters III betrifft, und zwar betrifft das den Start dieser Fluggeräte in den Nachtstunden. Ich hatte ja schon gesagt, dass wir ein System haben, wo es verschiedene Lärmzonen gibt. Wir können das schon alles ausnutzen und wachsen, solange wir uns an diese Zonen und deren Auflagen halten.

Dann gab es noch die Frage, was eine Lärmabgabe pro Person betrifft. Ich hatte schon im Rahmen meiner früheren Ausführungen erwähnt, dass wir ein Schallschutzprogramm haben. Ich hatte ebenfalls erwähnt, dass dieses Programm in zwei Phasen durchgeführt wird. Was jetzt die Lärmgebühren betrifft, ist es so: Die erste Phase wurde noch von den Fluggesellschaften finanziert, und die Fluggesellschaften haben eine Zusatzgebühr pro Landung genommen, um dieses Programm quasi finanzieren zu können. Das war seitens der Airlines. Dann gab es noch eine zweite Phase, wo z. B. auch die Verlader und ebenfalls die Passagiere eine Zusatzgebühr bezahlen mussten, also pro Verlader und pro Passagier. Leider habe ich die Zahlen nicht und kann Ihnen den genauen Betrag im Moment nicht mitteilen.

Dann gab es auch noch die Frage eines kombinierten Schall- und Wärmeschutzes. Was dieses Schutzprogramm, um es einmal so auszudrücken, betrifft, ist es ja so – das habe ich bereits in meinen vorherigen Ausführungen erwähnt –, dass die Häuser, also die Wohneinheiten der Menschen, die sich in der Nähe des Flughafens befinden, lärmgeschützt, aber nicht wärmegeschützt werden, also sei es gegen Hitze oder gegen Kälte. Wir haben – das habe ich auch erwähnt – eine Studie ins Leben gerufen, wo wir uns einmal eine Kombination beider Möglichkeiten – Lärm- und Wärmeschutz – vor Augen führen wollten. Es hat sich herausgestellt, dass die Hausbesitzer dies eigentlich gerne hätten und mehr oder weniger auch verlangten. Aber, wie gesagt, gegenwärtig ist es nur eine Studie. Ich weiß nicht, ob wir in Zukunft eine solche Kombination beider Aspekte herbeiführen werden. Wie gesagt, im Moment geht es bei uns um den reinen Lärmschutz.

Jetzt gab es noch eine Frage, die mehr oder weniger das Informationssystem betraf. Es ist halt so – ich erwähnte das auch –, dass natürlich alle Leute die Möglichkeit haben, sich zu beschweren, und man hat auch die Möglichkeit, sich 24 Stunden am Tag zu beschweren. Diese Beschwerden werden dann gesammelt und von einem bestimmten Komitee, einem bestimmten Ausschuss analysiert, nicht nur, um einmal zu hören, was sich überhaupt abgespielt hat, sondern es geht auch darum, dass man vielleicht etwas aus den Beschwerden lernen kann, dass man wirklich neue Erkenntnisse gewinnen kann, die nicht nur unbedingt auf den Beschwerden beruhen, sondern es geht außerdem darum, dass wir auch Lärmmessungen an 20 Stellen, die um den Flughafen verteilt sind, durchführen.

Diese ganzen Punkte, die ich gerade erwähnt habe, werden in einem so genannten Lärmmonitor veröffentlicht. Dieser Lärmmonitor erscheint alle drei Monate, und diesen Lärmmonitor können Sie kostenlos abonnieren. Das heißt, jeder kann ihn kostenlos abonnieren. In diesem Lärmmonitor gibt es Informationen über Lärmereignisse, die stattgefunden haben, und zwar über die drei letzten Monate hinweg. Es werden Informationen über die Lärmentwicklung gegeben. Es wird ganz offen und transparent Information über die Situation gegeben, wie sie sich innerhalb dieses Zeitraums dargestellt hat. Zusätzlich haben wir am Flughafen selbst noch einen so genannten Schiphol-Code. Das kann man auch sehr schön am Monitor sehen. Man kann mehr oder weniger eine Beschallungsfläche sehen, und man kann auch sehen, wie sich diese Beschallungsfläche ändert. Im Prinzip kann jeder, der Interesse hat, dort hingehen und sich das direkt anzeigen und vorspielen lassen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke schön. – Die nächste Frage von Herrn Pawlik ging an Herrn Dr. Wullkopf. Dann hat Herr Dr. Wullkopf das Wort. Danach, um schon daran zu erinnern, Herr Bruinier.

Herr **Dr. Uwe Wullkopf:** Ich bin nach der Kombination von Wärme- und Schallschutzmaßnahmen gefragt worden. Wir haben das vor kurzem durchgerechnet und überraschend starke Synergieeffekte gefunden. Wir machen jetzt gerade ein Experiment an einem Wohngebäude in Mörfelden, das die Gemeinde Mörfelden mit fördert, wo wir auch einmal an einem Beispiel zeigen wollen, welche Synergien es dabei gibt. Offensichtlich sind es sehr große.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Bruinier.

Herr **Johann Bruinier:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Bevor ich die Frage „Verdrängung lauten Geräts“ beantworte, möchte ich noch einmal – man möge es mir gestatten, weil es für mich wirklich wichtig ist, das zu sagen – an die Aussagen von Herrn Vreeburg anknüpfen. Kapitel 2 wird in Frankfurt nicht etwa vernachlässigt. Es wird, wenn man so will, noch schärfer behandelt. Denn wir haben zwar nur ein Flugverbot zwischen 20 Uhr und 8Uhr, aber wir haben seit 1. April schon ein Flugverbot auch an einem ganzen Tag, am ganzen Sonntag, und wir werden ab 1. November das ganze Wochenende, auch tagsüber, von Kapitel-2-Gerät freihalten.

Was Herr Vreeburg über das Beschwerdenmanagement, über den Umgang mit Fluglärmbeschwerden im Bereich Schiphol anführt, das sind aus mei-

ner Sicht wegweisende Maßnahmen. In diesem Zusammenhang liegt die Situation in Frankfurt sicherlich vergleichsweise im Argen, um nicht zu sagen: sehr im Argen. Ich habe das selbst anlässlich eines Besuchs im Jahr 1998 in Schiphol erfahren können. Ich kenne die Details sehr gut. Wenn man hier in Frankfurt planen sollte, mehr Telefonlinien auch nachts zu besetzen – das sind Dinge, die geprüft werden –, dann ist das ein Teil. Aber ich erinnere daran und möchte noch einmal auf das hinweisen, was Herr Vreeburg gesagt hat: Es kommt doch ganz entscheidend darauf an, wie dann mit diesen Beschwerden umgegangen wird, wie sie resümiert werden, wie sie dann auch in der Öffentlichkeit als Resultate präsentiert werden.

In Amsterdam gibt es eine so genannte Commissie Geluidshindering Schiphol, die man sich im Grunde genommen an die Fluglärmkommission angeschlossen denken könnte. Es ist eine andere Konstruktion in Schiphol, aber sie nimmt die Aufgaben auch der Fluglärmkommission und des Fluglärmschutzbeauftragten wahr. Es ist Skilled Personnel, es sind Experten, Fachleute mit Zugang zu Radarspurenaufzeichnungen und zu den Schallmessdaten, die mit diesen Dingen umgehen. Das bedeutet einen sehr großen personellen Aufwand. Wenn ich die Frage einmal an Herrn Vreeburg stellen dürfte, weil es sehr wichtig ist: Mich würde interessieren, wie diese Arbeitsstelle ausgerüstet ist, wer sie finanziert und was überhaupt dort gemacht wird. Es reicht nicht, hier Telefonleitungen zur Entgegennahme von Beschwerden zu installieren, wenn am anderen Ende des Trichters nicht die entsprechende personelle und fachliche Ausstattung vorhanden ist.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Was nun die Verdrängung lauten Gerätes betrifft – um Ihre Frage, Herr Abg. Pawlik, zu beantworten –, so gibt es theoretisch verschiedene Möglichkeiten, nämlich einmal die Heranziehung der existierenden Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums zur Definition der Nachtflugeinschränkungen. Das ist eine theoretische Möglichkeit. Eine mittel- bis langfristige Möglichkeit wäre, wenn es von der ICAO eine Definition gäbe. Sie wird vielleicht, wer weiß es, kommen: Stage 4, um genau zu sein. Denn das ist nicht ein Kapitel 4. Das ist für Überschallflugzeuge vergeben. Also mit Stage 4, wenn es so etwas gäbe, könnte man auch umgehen. Dann hätte man eine Differenzierung zwischen lauten und lärmärmeren derzeitigen Kapitel-3-Geräten – theoretisch. Es bedürfte einer Überprüfung, und es bedürfte auch einer Abstimmung mit dem Bundesverkehrsminister.

Ihre Frage hinsichtlich Vergleichbarkeit von Kosten-Index oder Kosten-Einheiten mit dB(A). „Kosten“ ist ein Eigenname. Das hat nichts mit Kosten zu tun. Sie wissen das, ich weiß es. Ich kann Ihnen diese Frage nicht beantworten. Ich hatte auch kurz einmal eben mit Herrn Müller gesprochen, der ja nun Experte ist, was Umrechnung von Lärmphysik betrifft. Er kann es ad hoc auch nicht beantworten. Es gibt solche Unterlagen, aber sie sind nicht einfach proportional oder vergleichbar. Vielleicht kann Herr Vreeburg aus eigener Kenntnis diese Frage beantworten, bzw. wir müssten unsere Unterlagen überprüfen und Ihnen dann im Nachhinein die Antwort erteilen. – Danke.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Bruinier. Es gab Fragen an die FAG von Herrn Polster und von Herrn Reichenbach. – Herr Häfner wird sie beantworten.

Herr **Christian Häfner:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich bin auf das Thema dieser Liste angesprochen worden – kann sich das Amsterdamer Verfahren mit dem Frankfurter vergleichen? – und auf das Thema Lärmkontingent, wenn ich das richtig verstanden habe.

Zu der Liste. Die Liste ist uns auch bekannt. Das ist eine Liste der ECAC, das ist die Konferenz der Europäischen Zivilluftfahrtbehörden. Dort ist einfach einmal versucht worden, bei einer Reihe von europäischen Flughäfen – ich glaube, ich habe die Namen jetzt nicht hier bei mir, es waren über 250 Flughäfen – festzustellen, wie viele Bewohner in einem Umkreis x um den Flughafen wohnen und damit möglicherweise lärmbetroffen sind. Wir kennen diese Liste auch, aber zur Lösung unserer Probleme halten wir sie nicht für sehr geeignet, weil man die Flughäfen etwa von der Verkehrsmenge her nicht vergleichen kann. Der Lärm ist ja sehr von der Verkehrsmenge abhängig. Ich kann beispielsweise in Deutschland einen Flughafen wie Paderborn nicht mit Frankfurt vergleichen oder Frankfurt auch nicht mit Amsterdam. Auch die Besiedelungsdichte, die Besiedelungsverteilung, auch die, sage ich einmal, Höhenlage der Flughäfen, und wie die Besiedelung angeordnet ist, sind überhaupt nicht vergleichbar.

Wenn man diesen einfachen Vergleich macht – das Ergebnis habe ich noch im Kopf –: On top ist London-Heathrow. Heathrow ist ein sehr großer Flughafen mit sehr viel Verkehr. Die Gegend ist dicht besiedelt. Heathrow liegt eigentlich mitten in der Stadt. Deswegen hat er auch so wenig Fläche. Das heißt, die maximale Wohnbevölkerungsbetroffenheit ist in Heathrow. Dies heißt nicht automatisch, dass Heathrow die maximale Lärmbetroffenheit hat. Amsterdam ist im Ranking relativ weit unten, ganz einfach, weil schon immer darauf geachtet worden ist, dass in der Flughafenumgebung relativ wenig Wohnbevölkerung ist. Der Flughafen Amsterdam heißt ja Schiphol. Schiphol war früher einmal ein Hafen. Dort ist eigentlich erst einmal Land reklamiert worden, um einen Flughafen zu bauen. Deswegen ist Schiphol im Ranking auch relativ weit unten. Soweit ich mich erinnern kann, dürfte Frankfurt bei dieser Betrachtung im mittleren Feld liegen. Das heißt, wir haben eine Wohnbevölkerung im

Umkreis vom Flughafen, je nach Betrachtung, irgendetwas zwischen 600.000 und 1,5 Millionen, sodass wir bei dieser Betrachtung im mittleren Feld sind. Aber wir meinen, dass diese Liste viel zu einfach ist, als dass man daraus irgendwelche Aussagen ableiten könnte. Wir wenden sie nicht an. Aber wir werden uns die gern noch einmal genauer angucken, ob man daraus etwas ablesen kann.

Das zweite Thema war: Vergleich des Amsterdamer Verfahrens, wie dort Lärm gemessen und bewertet wird, mit unserem. Herr Vreeburg hat ja gesagt, dass das Amsterdamer Verfahren hier einmalig ist. Dieses gibt es sonst nicht. Um nur noch einmal klarzustellen, wenn immer von Kosten-Einheiten gesprochen wird: Kosten hat hier nichts mit Geld zu tun, sondern das ist ein Professor, der in den Sechzigerjahren dieses Verfahren entwickelt hat. Das Verfahren sagt eigentlich: Man suche einen Bereich, in dem sich 35 % der Wohnbevölkerung nach einem ganz bestimmten statistischen Verfahren vom Fluglärm belästigt fühlen. Uns ist äußerst schwierig, das umzurechnen, beispielsweise in eine L_{eq}-Isophonen-Kontur, weil die Kontur ja üblicherweise der physikalischen Lärmausbreitung und nicht der Wohnbevölkerung folgt, sodass das auch nicht direkt vergleichbar ist. Soweit ich den Kollegen von Amsterdam verstanden habe, wird Amsterdam, wenn europäische Regeln kommen, auch auf ein L_{eq}-Verfahren umstellen müssen. Gegenwärtig wird dort auch versucht, das KE-Verfahren umzustrukturieren, umzurechnen in Verfahren, die wir hier kennen, mit einer Isophonen-Rechnung. Die Ergebnisse sind uns allerdings noch nicht bekannt.

Ich glaube, ein direkter Vergleich ist auch dort noch nicht so geglückt, dass er plausibel ist. Wir haben auch einmal ein paar solcher Versuche gemacht, sind aber immer gescheitert, weil man dann in beide Verfahren sehr tief einsteigen muss. Das wird sicher in den nächsten zwei Jahren auch auf EU-Ebene eine spannende Diskussion sein. Allerdings gehe ich einmal davon aus, auch nach allem, was man aus Brüssel hört – das ist auch die Linie, die das UBA und das Umweltministerium verfolgen –, dass wir uns wahrscheinlich auch bei der Novellierung der Fluglärmgesetzgebung im Rahmen der uns vertrauten Verfahren, wenn auch mit anderen Eckwerten oder Grenzwerten, werden befassen müssen, sodass man da keine direkte Ableitung machen kann.

Zum Thema Lärmkontingent. Auch wir haben natürlich in den Vorarbeiten schon mehrfach intern versucht, uns da zu positionieren. Lärmkontingente in direkter Ableitung, so wie es beispielsweise in Düsseldorf verstanden werden könnte, waren einfach einmal, dass man die Vermutung angestellt hat: Wenn mehr als soundso viele Bewegungen stattfinden, ist der Lärmteppich, der dadurch entsteht, nicht mehr zumutbar. Man hat dann gesagt – das wäre die eine Möglichkeit –: Wir begrenzen die Zahl der Bewegungen. Es ist ja schon in der Frage angedeutet worden, dass eine Definition von Bewegungen äußerst schwierig ist; denn ein kleines, relativ lautes Flugzeug macht natürlich entsprechend weniger Lärm. Ein großes Flugzeug macht mehr Lärm. Ein großes Flugzeug transportiert aber auch wieder mehr Passagiere.

Wir haben einmal versucht, eher einen Zusammenhang herzustellen, der physikalisch plausibel ist, in Bezug auf das Gewicht, das man bewegen muss. Das Gewicht ist bei uns auch für die Erlöse maßgeblich, die wir hereinkriegen, weil ja nach der Tonnage bezahlt wird. Aber auch da haben wir festgestellt, dass es äußerst schwierig ist, einen direkten Zusammenhang herzustellen, solange die Flotten auch in der Technik derart uneinheitlich sind, dass man aus dem Gewicht des Flugzeugs noch lange nicht ableiten kann, wie viel Lärm erzeugt wird. Deswegen haben wir uns inzwischen auch der Empfehlung der Mediation und der Fluglärmkommission angeschlossen.

Die erste Stufe – damit werden wir Erfahrungen machen – ist einfach einmal, dass wir nach gemessenem Lärm chargen, was wir gegenwärtig machen. Das wäre vielleicht eine Vorstufe, um einmal seriös in eine solche Diskussion einzusteigen. Wir diskutieren in den nächsten Monaten wirklich direkt mit den Airlines und teilen die Flugzeuge neu nach Lärmklassen ein. Das heißt, wir machen keinen Unterschied mehr danach, wie groß das Flugzeug ist, welches Alter die Flugzeugtechnik hat, oder auch, welches Gewicht und wie viele Passagiere das Flugzeug hat, sondern wir gehen – das ist einfach das Verfahren, wie es in Zürich auch schon standardisiert ist – so vor: Man stellt, einfach gesagt, neben die Startbahn ein Mikrofon und misst, wie viel Lärm das startende Flugzeug macht, und die Gebühr orientiert sich am erzeugten Lärm.

Daraus könnte man natürlich irgendwie ein Lärmkontingent ableiten. Allerdings sind wir, glaube ich, noch weit davon entfernt, jetzt schon in dieser Richtung konkrete Aussagen machen zu können. Ich würde einmal annehmen, dass das sicher ein vernünftiges Diskussionsthema im Dialogforum sein wird. Aber ich kann nicht heute schon von meiner Stelle direkte Aussagen machen, auch nach unserer Erfahrung oder auch nur Verfolgung der internationalen Diskussion zu diesem Bereich. Das kann ich leider nicht machen. – Danke schön für die Geduld.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Häfner. – Herr Professor Oeser, wollten Sie dazu noch etwas sagen?

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Frau Präsidentin, wir haben uns noch einmal kurz unterhalten. Das ist ein sehr schwieriges Thema. Ich denke, es kann beantwortet werden, aber nicht aus dem Stegreif heraus. Es ist möglich, dass Herr Abg. Reichenbach in der

nächsten Zeit dazu eine schriftliche Antwort bekommt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Da Sie nicht so weit voneinander entfernt sind, ist das sicher möglich. Ich bedanke mich. – Weitere Fragen von der SPD gibt es nicht mehr. Dann geht die Runde an die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Kaufmann hat das Wort.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Frau Präsidentin! Ich will es, wie immer, so halten, dass wir einzelne Fragen stellen, erst die Antwort erbitten und dann mit der nächsten Frage fortsetzen. Ich denke, das ist für die Verständlichkeit auch besser. Deswegen würde ich als Erstes gern Herrn Vreeburg eine Sache fragen. Wir haben ja von Ihnen und auch an anderer Stelle die Diskussion mitbekommen, wie man die Lärmbelästigung möglichst verringern kann. Da gibt es, wenn ich das recht einschätze, mittlerweile verschiedene Philosophien. Die einen sagen, man sollte den Lärm verteilen – manch einer spricht sogar unsäglicherweise von der „Demokratisierung“ des Lärms –, und andere sagen, man solle ihn bündeln, möglichst über Bereichen, sozusagen über Siedlungs- bzw. Verkehrswegen, wo es eh schon laut ist. Jetzt frage ich Sie aus Ihrer Erfahrung: Was würden Sie denn sagen, welche Philosophie – verteilen, damit jeder ein bisschen und keiner zu viel abbekommt, oder bündeln, dass einige Bereiche halt stark belastet sind, wo dann möglicherweise niemand wohnen soll oder auch kann, und andere Bereiche möglichst frei bleiben – verfolgen Sie, oder gibt es da nur das Motto: „Wir machen es einmal so und beim nächsten Mal wieder andersherum“?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Vreeburg, bitte schön.

Herr **Herman Vreeburg** (Übersetzung aus dem Englischen): Zu Ihrer Frage, ob die Flugrouten in Bezug auf Lärmaspekte gebündelt oder gestreut werden sollen. Das ist eigentlich eine relativ komplizierte Frage. Aber man könnte einfach einmal davon ausgehen: Flugrouten sollten dort gebündelt werden, wo es unbewohnte Gebiete gibt, und Flugrouten sollten dort gestreut werden, wo sich bewohnte Gebiete befinden. Es ist nicht jedermanns Sache, dass man eine gebündelte Flugroute unbedingt über dem Dach bekommt. Wir denken, dass es am besten ist, die verschiedenen Routen zu optimieren. Wir arbeiten auch schon an Möglichkeiten, wie man z. B. die Navigation verbessern kann. Das ist ein ganz wichtiger Aspekt. Es gibt auch schon Entwicklungen in diesem Bereich. Dies ist natürlich eine Sache, die insbesondere die Flugsicherung betreffen und auch dauern würde. Denn eine Flugsicherung z. B. in unserem Land kann nicht einfach allein einen bestimmten Weg einschlagen, denn die ganze Flugsicherung ist ja international ausgelegt. Wenn man jedoch die Navigation verbessern könnte, denke ich auch, dass man auf jeden Fall die Situation, die Sie hier angeschnitten haben, auch verbessern könnte.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön. – Es gibt eine weitere Zusatzfrage von Herrn Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Eine Nachfrage dazu hätte ich noch. Um das so zu machen, möglicherweise ein Stück weit zu bündeln, aber vor allem, um Verteilung zu erreichen, ist es dafür hilfreicher, wenn die Bahnen nicht alle parallel sind, weil man dann mehr Möglichkeiten für eine solche Verteilung hat, so wie es bei Ihnen in Schiphol auch der Fall ist?

Herr **Herman Vreeburg** (Übersetzung aus dem Englischen): Bei unserem Bahnensystem in Schiphol ist es so, dass wir zwei parallele Bahnen haben und dass wir noch zwei Bahnen haben, die in andere Richtungen gehen. Wenn wir diese Bahnen alle benutzen, können wir das z. B. so machen, dass wir Starts und Landungen auf den parallelen Bahnen machen, wobei, sagen wir einmal, die Starts in eine Richtung gehen, z. B. nach Norden, und die Landungen von Süden aus stattfinden. Damit wird es natürlich schon ein bisschen gestreut. In Schiphol haben wir doch sehr viele Möglichkeiten, den Lärm zu verteilen, wie Sie das genannt haben. Wir können auch, je nachdem, wie die Bedingungen sind, die besonders lärmkritischen Bahnen nicht benutzen und dadurch etwas verlagern. Natürlich ist es möglich, Lärm zu verteilen. Aber es kommt auf jeden Fall auf die Struktur und die Lage des Bahnensystems an. In dieser Hinsicht kann man Frankfurt nicht mit dem Bahnensystem und dem Layout vergleichen, das wir in Schiphol haben. Ich kann dadurch auch keine verallgemeinernde Aussage in dieser Hinsicht machen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Kaufmann, das waren die Fragen an Herrn Vreeburg? – Danke schön, Herr Vreeburg.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. Meine nächsten Fragen richten sich an die FAG. Das muss ich mit einer Bemerkung einleiten. Meine Damen und Herren, ich finde es – Herr Häfner, nehmen Sie es mir nicht übel – einigermaßen empörend, wie Sie sich hier ausgelassen haben. Da musste man ja den Eindruck haben, dass Ihnen erst auf dieser Anhörung zum ersten Mal das Problem Fluglärm überhaupt bekannt geworden ist, weil Sie nämlich so getan haben, als wolle man jetzt einmal überlegen und prüfen, was man denn machen könne. Meine Damen und Herren, in diese Linie passt auch hinein, dass in der Presseerklärung der FAG von heute drinsteht, das Zehn-Punkte-Programm sei ein einseitiges Entgegenkommen.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Meine Damen und Herren, ich frage mich und Sie: Wo sind wir denn? Was ist denn das anderes als eine ebenfalls einseitige Konfrontation, wenn in den letzten – –

(Zuruf des Abg. Michael Denzin (F.D.P.))

– Warum brüllen Sie denn dazwischen, Herr Denzin? Ich stelle gerade eine Frage. Merken Sie das nicht? Ich richte die Frage an die FAG. Ich freue mich, dass Herr Dr. Bender jetzt auch Gelegenheit hat, das wahrzunehmen. Was ist es denn anderes als eine einseitige Konfrontation der Menschen im Rhein-Main-Gebiet, wenn in den letzten 15 Jahren die Flugbewegungen und damit die Belastungen um 100 % zugenommen haben,

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

wenn in den letzten zwei Jahren, wie wir heute Morgen gehört haben, die Nachtflüge um 50 % gestiegen sind? Vor dem Hintergrund – dazu möchte ich Sie bitten, Stellung zu nehmen – zu sagen, es sei ein einseitiges Entgegenkommen, jetzt anzufangen, etwas gegen den Lärm tun zu wollen, z. B. durch die Einrichtung eines Infofons, ist unverständlich. Das könnte doch längst vorhanden sein. Es könnte genauso längst – das wurde seit vielen Jahren auch gefordert – eine weitere Verbesserung der Fluglärmüberwachung erfolgt sein, alles dieses, was in der Mediationsrunde auch noch einmal aufgegriffen wurde. Ich würde Sie gern fragen und bitten, dazu Stellung zu nehmen, wann die FAG endlich beginnt, tatsächlich wirksame Maßnahmen zu ergreifen, und aufhört mit Ankündigungsprogrammen, um von ihrer Untätigkeit abzulenken.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Die Antwort gibt Herr Dr. Bender für die Flughafen AG.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Frau Präsidentin, Herr Abg. Kaufmann! Ich denke, dass wir in der Rede, die ich vorgestern hier halten durfte, deutlich gemacht haben, dass wir mit Ihnen in Sorge über die Belastung der Bevölkerung aus dem zunehmenden nächtlichen Verkehr sind, genauso wie über die Belastung insgesamt. Ich würde mich freuen, wenn auch Sie würdigen könnten, dass die FAG hier in meiner Person gesagt hat, dass wir vor einer endgültigen rechtlichen Entscheidung über den Ausbau bereit sind, dieses Zehn-Punkte-Programm anzugehen, das heißt nach meinem Verständnis, losgelöst von dem Paket der Mediation, das nämlich auch insofern ein Paket ist, als das Nachtflugverbot nach meinem Verständnis nur gefordert wird, wenn der Ausbau rechtlich verbindlich ist. Das heißt, im Vorfeld einer solchen Entscheidung sind wir bereit, etwas zu tun.

Jetzt kann man immer fragen – diese Frage ist natürlich legitim, und Sie haben sie gestellt –: Warum habt ihr das nicht vorher gemacht? Dann will ich doch einmal auf das verweisen, was die FAG vorher alles gemacht hat. Einmal haben wir z. B. in den Achtzigerjahren ein Lärmschutzfensterprogramm aufgelegt. Ich sage Ihnen, Herr Abg. Kaufmann, dass, wenn die Kriterien des damaligen Programms heute noch gelten würden, nicht ein Fenster durch die FAG finanziert werden müsste, weil nämlich trotz der Zunahme der Bewegungen der relevante Lärm insgesamt geringer geworden ist. Wir haben weiterhin als Vorreiter in Deutschland die Preispolitik der FAG so gestaltet, dass das Ergebnis, das ich Ihnen vorgestern vortragen konnte, erreicht wurde, dass nämlich 98 % der Flugzeuge, die in Frankfurt starten und landen, der lärmarmen Kategorie angehören. Das ist eine Folge der Unwirtschaftlichkeit des Betriebs von lauten Flugzeugen am Frankfurter Flughafen.

Ich könnte Ihnen noch viele andere Dinge nennen. Herr Bruinier hat hier schon darauf verwiesen, in welcher Form wir die einzelnen Ereignisse messen. Wenn ich ankündige, dass wir künftig nicht mehr nach den internationalen Kategorien, in die Flugzeuge nach dem Lärm eingeteilt sind, unsere Gebührenpolitik machen wollen, sondern nach dem gemessenen Lärm, dann ist auch das ein Riesenschritt. Ich wäre wirklich dankbar – und darf das einfach einmal mit allem Respekt von mir aus sagen –, wenn dieses Zehn-Punkte-Programm, das uns nicht leicht fällt und das uns sehr viel Geld kostet, das wir aber im Verständnis um die Belastungen der Bürgerinnen und Bürger in dieser Region auflegen, auch entsprechend gewürdigt würde. Ich bin gern bereit, vielleicht auch außerhalb dieses Hearings, noch einmal Einzelheiten zu erläutern.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Dr. Bender. – Dazu eine Frage, Herr Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da wäre ich sehr dankbar, Herr Dr. Bender. Aber gerade die Gebührenstaffelung nach tatsächlich erzeugtem Lärm ist ja doch kein Thema, das neu ist. Das meinte ich auch mit meiner Äußerung, dass ich es einigermaßen empörend finde. Darüber wird seit mehreren Jahren geredet. Uns als Fraktion und mir als Abgeordnetem ist auf entsprechendes Nachfragen schon vor, schätze ich, mindestens zwei Jahren oder schon vorher das erste Mal genau diese Absicht angekündigt worden. Die Kritik ist, dass immer wieder Absichten angekündigt werden, um die Leute in ihren berechtigten Beschwerden zu besänftigen, aber anschließend nichts passiert und Jahre später erneut die gleiche Absicht angekündigt wird. Das ist doch unser Problem.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Deswegen hat Ihnen die Mediationsrunde in den Anti-Lärm-Pakt in die Empfehlungen hineingeschrieben, die FAG sollte mit Nachdruck das Ziel verfolgen, sich im Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen zum Vorbild und Vorreiter bei der Reduzierung von Fluglärm zu entwickeln. Herr Dr. Bender, wenn mir jemand so etwas sagte, würde ich das als Ohrfeige empfinden, wenn ich nämlich die Aufforderung bekomme, ich solle mich endlich als Vorreiter entwickeln. Das hat doch als Urteil: Bisher hänge ich weit hinten. Das ist auch genau die Erkenntnis, die wir bisher aus der heutigen Diskussion gewonnen haben.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Das war keine Frage mehr, Herr Kaufmann. Herr Dr. Bender, trotzdem eine Antwort.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Frau Präsidentin, vielen Dank, dass ich noch Gelegenheit habe, zu antworten. Ich darf dies korrigieren, Herr Abg. Kaufmann. Wir haben in der Vergangenheit nicht die Absicht geäußert, unsere Preispolitik entsprechend dem gemessenen Lärm durchzusetzen, sondern wir haben dies vorgestern hier getan. Ich kann Ihnen versichern, dass die FAG selbstverständlich dieses Ziel verfolgen wird. Auch hier braucht sie die Genehmigung durch den Hessischen Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und kann dies nicht selbst tun. Aber wir werden das tun.

Ich will auch das noch einmal aufgreifen, was Sie vorhin zum Infofon gesagt haben. Wir hatten im Durchschnitt etwa einen Anruf in der Nacht, der eben dann nicht durchkam, weil das Telefon nicht entsprechend geschaltet war. Das konnten wir messen. Das heißt, es gab in der Vergangenheit nicht unbedingt einen Anlass für die FAG – das ist natürlich auch eine Kostenfrage –, hier einen Riesenapparat vorzuhalten. Aber nehmen Sie es doch auf: Ich habe doch darauf reagiert. Jetzt können Sie aus Ihrer Sicht sagen, dass das eine Ohrfeige sei. Ich empfinde das nicht so. Die Mediation hat uns einen Vorschlag gemacht, wie wir uns zusätzlich zu unserer wirtschaftlichen Stärke profilieren sollten. Wir gehen darauf ein. Ich bitte, dies doch zu würdigen. Ich empfinde es nicht als eine Ohrfeige.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Dr. Bender. – Frau Kollegin Hammann auch eine Frage an Herrn Dr. Bender? – Gut.

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Frage geht auch an Herrn Dr. Bender. Sicher hat die FAG sehr viel getan. Aber Sie wissen auch um die Belastungen, die innerhalb der Bevölkerung bestehen, und Sie kennen die Klagen über den Fluglärm. Sie sind gleichzeitig Mitglied der Fluglärmkommission. Wäre es nicht Ihre Aufgabe gewesen, statt diesen Zehn-Punkte-Katalog erst jetzt vorzulegen, diese Dinge, die von Ihnen angegangen werden sollen, schon viel früher einzubringen, auch in der Diskussion gerade mit der Fluglärmkommission? Sie nennen Profilierungsgründe. War das vielleicht für Sie der Aspekt, als reine Profilierung jetzt diesen Zehn-Punkte-Katalog vorzulegen? Hätten Sie das nicht schon viel früher machen müssen? Die Frage ist konkret an Sie. Sie wollen eine gute Nachbarschaft und wollen diese Dinge umsetzen. Warum haben Sie das nicht schon vor Jahren getan? Denn die Belastung der Menschen ist vorhanden, und das schon seit Jahren, Herr Dr. Bender.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Dr. Bender.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Ich will noch einmal daran erinnern, dass wir in der Vergangenheit Vorreiter bei der Bekämpfung des Lärms waren. Das gilt für die 25 Messstellen, die wir ohne eine gesetzliche Auflage oder ohne sonst wie verpflichtet zu sein, um den Flughafen gebaut haben. Wir messen den Lärm – dies ist ein unglaublich hoher wirtschaftlicher Aufwand – und geben damit unter anderem dem Fluglärmbeauftragten der Hessischen Landesregierung die Möglichkeit, aufgrund der gemessenen einzelnen Flugereignisse zu reagieren, wie es Herr Bruinier hier dargestellt hat. Wir waren diejenigen, die, ohne dass es eine gesetzliche Grundlage gab, im Jahr 1968 eine Fluglärmkommission am Frankfurter Flughafen geschaffen haben, die gerade den Dialog mit dem Umland über dieses sensible Thema Fluglärm geführt hat. Ich darf noch einmal daran erinnern: 1968, vor über 30 Jahren, waren wir diejenigen, die, ohne dass es eine Auflage gab, über die Preispolitik dafür gesorgt haben, dass in Frankfurt modernes Gerät startet und landet und nicht die alten, lauten Geräte mit hohem Lärm und hohen Emissionen. Ich kann aus dieser Aufzählung heraus nicht erkennen, dass sich die FAG hier etwas vorzuhalten hätte, dass sie immer nur hinterherläuft. Die FAG ist der Vorreiter einer Entwicklung. Wir sind es mit diesem Zehn-Punkte-Programm erneut.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Dr. Bender. – Frau Kollegin Hammann, auch noch an Herrn Dr. Bender.

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Auch noch an Herrn Dr. Bender. Ich möchte Sie dann doch bitten, mir zu erklären, was Sie sich unter einem optimierten Lärmmessprogramm vorstellen. Wenn Sie sagen, dass jetzt schon die Lärmmessungen sehr aufwendig sind, denke ich, dass es auch im Sinne der Bevölkerung ist, zu wissen, was Sie darunter verstehen.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Das will ich gerne erläutern. Wir haben das eben schon kurz angesprochen. Wir messen zwar den Lärm, haben aber im Moment keine Folgen für die Airlines in wirtschaftlicher Hinsicht. Das heißt, die Entgelte wer-

den heute nach der Einteilung in die verschiedenen Chapters, die international festgelegt sind, berechnet. Künftig wollen wir eine Preispolitik, die entsprechend dem gemessenen Lärm dann auch die Airlines dazu bringt, hier möglichst leises Gerät einzusetzen. Das betrifft vor allem die Hush-Kit-Flugzeuge. Für diejenigen, die das nicht wissen: Es gibt Flugzeuge, die einer relativ hohen Lärmkategorie angehören, durch Schalldämpfer umgerüstet werden und dann unter die so genannten Chapter-III-Flugzeuge fallen. Diese Flugzeuge sind relativ laut. Der gemessene Lärm wird dazu führen, dass die Landeentgelte, die diese Flugzeuge zu entrichten haben, höher sein werden als heute. Sprich andersherum: Wir werden diese Hush-Kit-Flugzeuge damit in Frankfurt noch seltener haben als bisher. Das ist, denke ich, ein wichtiger Beitrag.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Kollege Kaufmann, eine Frage, bitte.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Dr. Bender, gestatten Sie mir eine letzte Frage von mir aus an Sie. Sie sagten eben: nach einem rechtlich verbindlichen Ausbau auch Nachtflugverbot. Ich frage Sie: Glauben Sie nicht, dass die Reihenfolge anders sein müsste, dass es eben nicht darum geht, nach einem rechtlich verbindlichen Ausbau ein Nachtflugverbot zu diskutieren, sondern dass zunächst vor jeder Ausbaudiskussion ein rechtlich verbindliches Nachtflugverbot eingerichtet werden muss?

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Dr. Bender.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Ich hatte dies nicht als Plädoyer von mir gebracht, Herr Kaufmann, sondern ich habe die Ergebnisse der Mediation interpretiert. Hier gibt es ein Paket, das fünf Elemente enthält. Ein Element ist der Ausbau, den die Mediation empfiehlt. Diese Empfehlung ersetzt nicht die rechtlichen Verfahren, die wir benötigen, um den Ausbau rechtssicher im Sinne der FAG zu haben. Deswegen bedeutet für mich die Forderung nach einem Nachtflugverbot auch, dass dieses Nachtflugverbot von der Mediation erst gefordert wird, wenn eine rechtliche Verbindlichkeit im Ausbau da ist. Ich bitte aber auch hier noch einmal zur Kenntnis zu nehmen, dass wir trotz dieser Situation, die ich beschrieben habe, bereit sind, heute schon die Belastungen mit diesem Paket, das ich vorgestellt habe, zu vermindern und insofern im Sinne Ihres Plädoyers tätig zu werden.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Frau Kollegin Hammann, auch noch an Herrn Dr. Bender? – Nein. Herr Dr. Bender, danke schön. – Bitte schön, Frau Kollegin.

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe noch eine weitere Frage an die Mediatoren. Aus dem Mediationsbericht ist erkennbar, dass Sie fordern, eine Unterstützung zu geben, gerade wenn es um das Immobilienmanagement geht. Das heißt doch – so kann ich mir das vorstellen –, dass möglicherweise auch Gelder fließen werden. Sie werden helfen, möglicherweise Grundstücke oder Häuser zu verkaufen. Oder haben Sie andere Vorstellungen? Wie soll denn von Ihrer Seite aus gesehen diese Hilfe aussehen, und wer soll sie leisten?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Wer antwortet für die Mediatoren?

Herr **Dr. Frank Niethammer:** Ich würde doch auch im Namen meiner Kollegen darauf aufmerksam machen dürfen, dass unser Auftrag erledigt ist. Wir haben einen Auftrag gehabt, eine Mediationsgruppe zu leiten, die ein Ergebnis erarbeitet, und das Ergebnis liegt vor. Weitere Aufgaben haben wir zurzeit nicht.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Dr. Niethammer. – Noch eine Frage dazu?

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann muss ich die Frage an diejenigen richten, die das Mediationspaket akzeptiert haben. Da sind Sie, also die FAG, für mich Ansprechpartner. Ich würde dann von Ihrer Seite gern eine Stellungnahme dazu haben, wie Sie sich dieses Immobilienmanagement vorstellen. Es geht ja dann darum, dass möglicherweise auch Bereiche mit Hilfe finanzieller Unterstützung der FAG freigesiedelt werden.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Dr. Bender.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Wir haben da noch keine detaillierten Vorstellungen, aber ich denke, dass wir auch dafür noch Zeit haben, diese zu entwickeln. Wir haben natürlich eine erhebliche Erfahrung innerhalb der FAG und einen eigenen Bereich, der sich mit der Optimierung des eigenen Geländes befasst und von da aus erhebliche Marktkenntnisse hat. Ich denke, hier können wir diese Erfahrungen zur Verfügung stellen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Frau Kollegin Hammann, noch dazu?

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann würde mich natürlich Ihr Zeithorizont interessieren. Es sind ja sehr viele Punkte, die Sie alle angehen wollen, auch Ihr Zehn-Punkte-Programm. In welchem Zeitrahmen glauben Sie denn, dass Sie das alles umgesetzt haben?

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Ich denke, das ist sehr unterschiedlich, je nach Aufgabenstellung. Ich denke, dass das Immobilienmanagement auch erst gefragt ist, wenn eine ganz konkrete Variante des Ausbaus entschieden ist und wir wissen, wo eine weitere Bahn gebaut wird. Insofern haben wir, glaube ich, Zeit bis zum Ende des Planfeststellungsverfahrens, unserer Rechnung nach also bis zum Jahr 2003.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön. Keine weiteren Fragen? – Dann ist die F.D.P.-Fraktion am Zug. Herr Denzin, bitte.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Meine erste Frage an Herrn Bruinier: Herr Bruinier, für die Aufgaben eines Anti-Lärm-Paktes haben wir nun noch keine organisatorische Abwicklung, noch keine Überlegung. Wie greift man das? Können Sie sich vorstellen, dass man das in das regionale Dialogforum integriert?

Dann haben Sie sich vorhin – das war aber nur eine Nebensache – sehr positiv zu dem Ablauf der Beschwerdeannahmen in Schiphol geäußert und so im Nebenton gesagt, da müsse hier am anderen Trichter entsprechend auch etwas laufen. Ist das eine versteckte Kritik? Was hätten Sie da für Verbesserungsvorschläge?

An Herrn Vreeburg: Wie ist die emotionale Situation bei Ihnen in Bezug auf die Diskussion der sechsten Bahn? Es kann sein, dass Sie das in Ihrem ersten Vortrag vorgetragen haben, aber ich konnte da leider nicht dabei sein. Vielleicht können Sie darauf noch einmal eingehen. Halten Sie diese sechste Bahn für konsensfähig, und wie läuft das im Dialog des Flughafens in der Region mit den unmittelbar betroffenen Bürgern?

Dann zu Ihren Schallschutzmaßnahmen. Die sind ja sehr weit gehend. Nur hören wir hier immer, auch nachvollziehbar, dass totale Schallabschottung natürlich auch einen Effekt der totalen Abschottung habe. Sie haben dort sehr starke Maßnahmen ergriffen. Führt das im Ergebnis dazu, dass die Leute die Fenster mehr gekippt haben als tatsächlich abgeschottet? Wird das angenommen, und wie ist der Effekt im Einzelnen? Dann einfach zum Verständnis: Welche Schalldämmwerte legen Sie in geschlossenen Räumen zugrunde, dann beim Pegel am Ohr und bei gekipptem Fenster?

Dann zum Flugbetrieb. Welchen Anteil haben bei Ihnen Charterflüge? Wir haben heute Morgen gesehen, durch Umlaufzeiten ergeben sich bis zu drei Umläufe in Frankfurt. Das führt dazu, dass man den Abend- oder auch den Nachtflug braucht, morgens schon sehr früh und/oder bis in die Nacht hinein. Haben Sie eine ähnliche Situation? Ich habe gesehen, Sie haben insgesamt täglich in der Nacht etwa 40 Flüge, wenn ich das richtig gelesen habe, dabei etwa fünf Frachtflüge, das heißt 35 Personenflüge. Wie viele Charterflüge sind da, die umlaufbedingt in die Nacht hineinkommen, und gibt es in Schiphol Vorstellungen, dass man das ändern kann?

Eine pekuniäre Frage: Was wurde bei Ihnen in den letzten Jahren jährlich in den Schallschutz investiert? – Das waren zunächst die Fragen an Sie.

Dann hätte ich noch an Herrn Dr. Wullkopf zwei oder drei Fragen, Frau Präsidentin.

Herr Dr. Wullkopf, wenn wir hier eine Lärmabgabe von 2 DM je Passagier erheben würden, kämen wir auf einen Fundus für Schallschutzmaßnahmen von 100 Millionen DM im Jahr. Meinen Sie, dass man diesen Betrag wirklich sinnvoll einsetzen kann? Haben Sie in Ihrem Institut aus der allgemeinen Diskussion heraus oder vielleicht auch schon im Auftrag einer Gemeinde, einer der sehr betroffenen Gemeinden, Überlegungen angestellt? Gibt es aus Ihrer Kenntnis – es gibt ja verschiedene Forschungsberichte über Siedlungsbau und Siedlungsentwicklung – über die Standardmaßnahmen Schallschutzfenster hinaus Maßnahmen, die man sinnvollerweise als Paket anbringt, und können Sie uns da vielleicht ein bisschen mehr dazu erläutern?

Dann eine Frage, wenn man das Wohnumfeld einbezieht. Sie haben völlig zu Recht bei der Bewertung – Mietentwicklung, Grundstückspreise usw. – vorhin darauf hingewiesen, dass es nicht nur um die Wohnung geht, sondern auch um das ganze Wohnumfeld. Ich weiß, wir können darüber keine Käseglocke setzen. Aber gibt es aus Ihrer Erkenntnis und Ihrer Erfahrung aus der Literatur im Umgang mit dem Thema Lärm schon ein Stück mehr, über das wir reden können? Ich weiß es nicht. Das interessiert mich natürlich sehr.

Haben Sie Erkenntnisse über abweichendes Umzugsverhalten in den stark lärmbelasteten Orten am Flughafen gegenüber der weiteren Region? Herr Bruinier, wenn Sie die haben, sind Sie auch gefragt. Aber Herr Wullkopf, ich weiß es nicht.

Dann fällt mir auf: In den vielen Eingaben, die wir natürlich von erschrockenen und betroffenen Bürgern in Sachen Flughafenausbau kriegen, steht das Argument Wertverlust fast noch vor dem Lärm an erster Stelle. Pi mal Daumen sage ich jetzt einmal: Bei 1.000 Eingaben steht es zu 90 % an erster Stelle, und dann kommt der Lärm kurz danach, fällt nicht weit ab. Aber das ist hochinteressant. Sie haben das heute Morgen auch ausgeführt, ich weiß, dass es problematisch ist und auch spekulativ werden kann. Aber gibt es Erkenntnisse aus Rückkoppelungen mit Maklern, ob jetzt schon eine Veränderung zu erkennen ist, dass die Preise in Relation zu den anderen Preisentwicklungen auf dem Grundstücksmarkt durchhängen oder schon deutlich abfallen? Haben Sie darüber ein Bild? – Danke schön.

(Vereinzelt Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Die erste Frage ging an Herrn Bruinier zum Thema Anti-Lärm-Pakt. Herr Bruinier, Sie haben das Wort.

Herr **Johann Bruinier:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Diese Frage ist ganz schnell beantwortet. Ich kann mich da doch nur der Empfehlung der Mediationsgruppe unter Punkt 5, insbesondere auf den Seiten 179 und 180 des Mediationsberichts, anschließen.

Beschwerdemanagement, Infofon. Ich habe gesagt, dass es derzeit im Argen liege. Erstens: Es gibt ein Telefon, das die FAG betreibt. Es wird von den Lärmmesstechnikern der vorbildlichen Lärmmessstelle betreut. Es sind Lärmmesstechniker, die mit sehr viel Engagement und auch Interesse diese Dinge zu beantworten versuchen. Letzten Endes gehen dann die Beschwerden, wenn sie allgemeiner Art sind, an das Umweltmanagement der FAG, also: Seit 14 Tagen soundso viel Fluglärm in X; was ist los? Das ist der eine Punkt.

Die Einzelbeschwerden über ein Flugzeug, vermeintlich oder wirklich falsch geflogen, zum Zeitpunkt x – Einzelereignis – gehen per Standleitung zu mir. Dann gibt es natürlich auch noch die direkten Schreiben von Kommunen, von einzelnen Bürgern und Bürgerinnen an mich. Es sind viele Aspekte, die sich auch allein auf die Luftverkehrslenkung beziehen, also Fragen, die allein in die Zuständigkeit der Deutschen Flugsicherung fallen. Wir erleben derzeit schon, dass ich angesichts der dramatisch gestiegenen Beschwerdezahlen – anders kann man es gar nicht nennen – mein Versprechen und meine Zusage nur noch schwer einhalten kann – ich halte sie noch ein –, einzelne Abläufe anhand von Radarspuren der Deutschen Flugsicherung zu untersuchen. Das ist wichtig. Die Beantwortung versuche ich ebenfalls. Sie gehört nicht in meine Zuständigkeit. Beispiel: Im letzten Jahr haben wir aus meinem Büro ungefähr 1.500 Briefe verschickt.

Ich stelle fest, dass der einzige Mitarbeiter bei der FAG, der die allgemeinen Beschwerden beantwortet, mit der Beantwortung im Zeitverzug – so seine Aussage – von mindestens zwei Monaten ist. Da ist also ein substanzielles personelles Defizit vorhanden. Ich stelle fest, dass der sehr eng mit mir zusammenarbeitende Herr bei der Deutschen Flugsicherung auch absolut an der Grenze und über der Grenze seiner Leistungsfähigkeit arbeitet. Das ist das derzeitige Szenario am Ende des Trichters. Der kleine Trichter ist das Beschwerdetelefon, häufig besetzt, gebührenpflichtig usw.

Ich habe nur gesagt: Wenn man jetzt diesen Trichter anhand von Telefonleitungen öffnet, muss man doch einmal überlegen, was dann am Ende wird. Es muss doch ein Gleichgewicht hergestellt werden, sonst ist es witzlos. Es kommt auch darauf an, dass an einem solchen Infofon auch kompetente Antworten gleich erteilt werden können.

(Vereinzelt Beifall)

Das sind Fragen, die künftig einer sehr intensiven Erörterung bedürfen.

Zur Frage des Umzugsverhaltens: Ich kann diese Frage nicht beantworten, stelle aber fest, dass mir Anfragen und auch direkte Kontakte mit den Bürgerinnen und Bürgern immer wieder Hinweise darauf geben, dass das wirklich ein sehr wichtiger Aspekt geworden ist. Es ist allerdings merkwürdig, dass auch Zuzugsverhalten zu beobachten ist, zumindest an einem Ort, der sehr lärmexponiert ist. Es gibt im Mediationsverfahren allerdings auch die entsprechenden Gutachten. Mehr kann ich dazu nicht sagen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Bruinier. – Herr Vreeburg war angesprochen. Eine ganze Reihe von Fragen.

Herr **Herman Vreeburg** (Übersetzung aus dem Englischen): Die erste Frage betrifft die sechste Bahn. Ich kann mich eigentlich nicht daran erinnern, dass ich etwas über eine sechste Bahn gesagt habe. Aber wie dem auch sei, kann ich doch sagen: Es gab Gespräche und Vorstudien über einen möglichen Ausbau von Schiphol, sodass eine sechste Bahn nach Ausschöpfung der Kapazität der geplanten fünften Bahn vielleicht irgendwo gebaut werden kann. Im letzten Jahr war es so, dass wir eine Flughafenstudie in Auftrag gegeben hatten, die sich mit dem Neubau eines Flughafens auf einer künstlichen Insel in der Nordsee befasste. Aber diese Studie wurde dann doch mehr oder weniger vorläufig auf Eis gelegt, denn es gab alle möglichen Probleme. Es waren nicht nur Probleme, die etwas mit der Umwelt zu tun hatten. Es stellten sich ganz konkrete Probleme finanzieller Natur. Aus diesem Grund haben wir uns dann doch wieder einer Studie zugewandt, dass man vielleicht doch den Flughafen Schiphol umbauen und eine sechste Bahn ins Auge fassen könnte.

Sie fragten ganz speziell nach der emotionalen Reaktion der Anwohner. Eigentlich kann ich dazu nichts sagen, denn die Debatte, die bis jetzt geführt wurde, ist so vorläufig und wurde auch von den Anwohnern als so vorläufig angesehen, dass man bis jetzt noch keinerlei größere Reaktionen erkennen konnte.

Dann haben Sie mich etwas zur Schalldämmung gefragt und zum Empfinden bzw. zur Erfahrung, die Leute mit der Schalldämmung gemacht haben. Das ist eine schwierige Frage. Lärmbelästigung ist nun einmal etwas, was man empfindet. Lärmbelästigung ist nicht unbedingt das, was man tatsächlich hört, sondern das, was man denkt, was man fühlt, was man empfindet. Es kann natürlich möglich sein, dass es manche Leute gibt, denen es in ihren Häusern unheimlich war, weil es in diesen so leise war, und dass sie dann halt das Fenster geöffnet

haben. Das ist möglich. Aber es wurden noch keine Studien zu diesem Punkt durchgeführt. Ich kann also auch nicht sagen, ob die Leute mit einer absoluten Schallabschottung zufrieden sind.

Dann fragten Sie mich zur Lärmmessung im Inneren eines Hauses. Ja, das wird gemacht, und zwar wird das dann nachts auf der Grundlage von maximal 26dB(A) durchgeführt. Das heißt, dass das Haus so isoliert werden muss, dass diese Grenze nicht überschritten wird. Das ist das, was im Inneren geschieht. Dann haben wir auch das, was den Lärm außen betrifft. Dann haben wir noch, wie ich schon sagte, die Lärmbereiche. Dann gibt es in diesem Zusammenhang den 24-Stunden-Lärm. Der Lärm wird außen auf der Grundlage von 40 Kosten-Einheiten gemessen. Danach wird dann gehandelt.

Sie haben mich nach den Charterflugbewegungen nachts gefragt. Ich muss so sagen, dass normalerweise keine Linie zwischen 23 Uhr nachts und 6 Uhr morgens verkehrt, dass es sich also bei den Flugbewegungen, von denen ich gesprochen habe, hauptsächlich um Charter- und Frachtflugverkehr handelt. Die genauen Prozentsätze kann ich Ihnen leider nicht mitteilen. Ich habe die Daten hier nicht vorliegen. Was nun den Charterverkehr betrifft, ist es natürlich sehr wichtig, dass er rund um die Uhr fliegen kann. Beim Frachtverkehr ist es auch sehr wichtig, dass der rund um die Uhr fliegen kann, denn Frachtverkehr ist etwas Internationales, etwas Globales und muss aus diesem Grund in der Lage sein, zu jeder Zeit abheben zu können.

Was den Prozentsatz zwischen Charter- und Frachtverkehr betrifft, so fehlen mir im Moment die Zahlen. Ich möchte aber noch einmal betonen, dass der Linienverkehr normalerweise um 23 Uhr aufhört und normalerweise wieder um 6 Uhr morgens anfängt. Das heißt, in der Hauptsache ist es so, dass zwischen 23 Uhr und 6 Uhr eigentlich kaum Linienverkehr stattfindet. Ich möchte da betonen, dass es nicht der Fall ist, dass aufgrund anderer Flugbewegungen der Charterverkehr mehr oder weniger in die Nachtstunden gezwungen wird.

Dann haben Sie auch nach dem Lärmschutzprogramm gefragt. Ich erwähnte ja schon in einem vorigen Beitrag, dass wir dies in zwei Phasen durchgeführt haben und dass die Gesamtkosten 780 Millionen niederländische Gulden betrugen, das sind also ungefähr 350 Millionen Euro. Die erste Phase ist bereits fertig. Die zweite Phase muss beendet werden, bevor die fünfte Bahn in Betrieb genommen wird, das heißt im Jahr 2002. Was jetzt Investitionen für ein ganz bestimmtes Jahr betrifft, z. B. für 1999, so habe ich eine Aufschlüsselung der Zahlen leider hier nicht vorliegen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Vreeburg. Das war eine sehr ausführliche Antwort. – Jetzt ist Herr Dr. Wullkopf zu den Themen Lärmabgabe, Wohnumfeld und Wertverlust gefragt.

Herr **Dr. Uwe Wullkopf:** Herr Denzin, Sie hatten als Erstes gefragt, wenn es zu einer Lärmabgabe von 2 DM pro Passagier käme und 100 Millionen DM pro Jahr zur Verfügung stünden, was man damit in Bezug auf den Schallschutz machen könnte. Jetzt kommt es darauf an, mit welchen Prioritäten man handelt. Würde man zunächst diejenigen beglücken, die am meisten unter dem Lärm leiden, würde es teuer. Wenn Sie sich dann ausschließlich auf Fenster konzentrieren würden, könnten Sie wohl maximal 5.000 Wohnungen pro Jahr damit sanieren. Wenn Sie aber etwas anderes machen, könnten Sie mit demselben Geld wesentlich mehr erreichen. Sie müssen davon ausgehen, dass Scheiben beispielsweise 15 Jahre und Fensterrahmen 30 Jahre lang halten. Wenn Sie die Maßnahmen jeweils dann durchführen, wenn die Fenster sowieso erneuert werden müssen, brauchen Sie ja nur die Zusatzkosten zu bezahlen. Dann können Sie vielleicht quantitativ zwei- bis dreimal so viel erreichen, allerdings vielleicht nicht zuerst für die am stärksten Betroffenen. Das ist der Nachteil davon.

Das Schallschutzproblem ist ja aber nicht nur ein Problem von Fenstern, sondern häufig auch anderer Bauteile. Dann wird es natürlich noch deutlich teurer. Gerade dann – das war Ihre zweite Frage – lohnt es sich, diese Maßnahmen noch mehr als Paket durchzuführen. Schon bei den Fenstern gibt es heute Materialien mit einem sehr hohen K-Wert, die gleichzeitig als Fensterrahmen und Gläser Schallschutz produzieren. Es ist natürlich absolut sinnvoll, das zu kombinieren. Sie können aber nicht nur die Fenster verbessern und alles andere belassen, weil Sie dann feuchte Wände bekommen. Dann müssen Sie parallel dazu die Gebäude isolieren. Deswegen sagte ich: Es gibt hohe Synergieeffekte, wenn man Wärmeschutz und Schallschutz bei solchen Maßnahmen kombiniert. Dann haben Sie natürlich auch Heizenergieeinsparungen, die Sie gegenrechnen können und müssen, wenn Sie dieses Förderprogramm auflegen. Dann kann man ermitteln, für welchen Gebäudetyp welche Maßnahmen insgesamt effizient sind. In manchen Fällen scheint es uns auch sinnvoll zu sein, sehr intensive Wärmeschutzmaßnahmen durchzuführen. Das ist eben unser Experiment, das wir gerade in Mörfelden durchführen. Das soll zeigen, dass mit moderner Technologie Wärme- und Schallschutz sehr gut kombiniert werden können.

Sie fragten sodann nach dem Wohnumfeld. Die verschiedenen Haushaltstypen haben natürlich sehr unterschiedliche Nutzungen des Wohnumfeldes. Von hohem Lärm sind, auch dann, wenn man Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden durchführt, vor allem Familien mit Kindern negativ betroffen. Es gibt andere Haushaltstypen, die andere Zeitpräferenzen haben, die in solchen Zonen auch andere

Präferenzen an das Wohnumfeld haben. Sodann kommt es darauf an, was sonst im Wohnumfeld vorhanden ist. Neu-Isenburg hat eben ein anderes Umfeld als, sagen wir einmal, Zeppelinheim oder so. Sie haben dann insgesamt als Kombination, als Paket für verschiedene Nachfragetypen verschiedene Pakete, die diese präferieren.

Zu Ihrer Frage nach dem Umzugsverhalten habe ich eine Folie.

(Anlage 14)

Es gibt verschiedene Umfragen zum Umzugsverhalten, warum Leute umziehen. Die schlechte Wohnlage ist kein Punkt, der so extrem bedeutsam ist. Sie sehen das an der Grafik. Nur zehn Nennungen von 100, auch wenn Mehrfachnennungen möglich sind, was da der Fall war, sind so, dass die schlechte Wohnlage insgesamt überhaupt ein Umzugsgrund war. Nun gehört zur schlechten Wohnlage neben Lärm auch noch vieles andere. Wenn man das kombiniert, sieht man, dass gerade bei Beziehern niedriger und mittlerer Einkommen der Lärm per se nicht eine so hervorragende Bedeutung hat, wie manchmal gedacht wird, so störend und negativer vielleicht auch für die Gesundheit sein mag, weil eben häufig auch die Marktlage anderes nicht zulässt, sodass die Leute trotzdem in den Wohnungen wohnen bleiben. Abweichendes Verhalten, schon allein wegen der Debatte um den Flughafen, ist überhaupt nicht sichtbar.

Natürlich ist insgesamt hier in Frankfurt wie auch in anderen großen Städten Westdeutschlands die Wohnungsmarktlage in den letzten paar Jahren immer mehr entspannt geworden. Zurzeit gibt es allerdings wieder Meldungen, dass der Markt jetzt wieder etwas umschlägt. Das liegt daran, dass sich die Wohnungsnachfrage an den langfristig erwarteten Einkommen ausrichtet, und diese Einkommenserwartungen steigen natürlich sofort, wenn insgesamt in der Wirtschaft mehr Optimismus herrscht, was gerade zurzeit der Fall ist.

Was die Grundstückspreise betrifft, hat beispielsweise der Ausbau des Münchener Flughafens zu steigenden Grundstückspreisen ganz in der Nähe des Flughafens geführt, auch für Wohngrundstücke, weil dort bestimmte Menschen eben in einem Gebiet Arbeitsplätze gefunden haben, wo es vorher nicht so viele Arbeitsplätze gab. – Danke schön.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Denzin, Ihre Fragen sind alle beantwortet. Dann ist diese Runde abgeschlossen. Wir sind in unserem Terminplan ein bisschen vor der Zeit.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut!)

Aber da alle an der nächsten Runde Beteiligten schon da sind, schlage ich Ihnen vor, gleich weiterzumachen.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sehr gut!)

Es ist ja keiner traurig, wenn er ein bisschen früher nach Hause kommt.

Das nächste Thema heißt:

Regionales Dialogforum

Mediationsverfahren aus wissenschaftlicher Sicht beleuchtet Herr Dr. Ewen.

Herr **Dr. Christoph Ewen:** Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, Herr Minister! Ich möchte Ihnen einige Überlegungen aus unserer Sicht zum Thema Umweltmediation aus wissenschaftlicher Sicht darstellen und dabei den Bogen von dem so genannten Frankfurter Verfahren, also dem Mediationsverfahren um den Frankfurter Flughafen, bis zum Ausblick auf das regionale Dialogforum ziehen. Das Institut für Organisationskommunikation hat eine eigene Abteilung, die zum Thema Mediation arbeitet. Insofern ist das auch aus unserer konkreten Arbeitspraxis.

(Anlage 15)

Das Frankfurter Mediationsverfahren ist, wenn man es bewertet, ein wichtiger Baustein in der Entwicklung; denn Umweltmediation ist kein fertiges Produkt. Es gibt keine DIN-Norm Umweltmediation, in der Sie ablesen könnten, wie das funktioniert. Insofern ist das ein lernender Prozess. Dieses Verfahren hat mit seinen Vor- und Nachteilen eine Menge zu diesem Lernen beigetragen. Ich möchte bei den wichtigsten positiven Erfahrungen anfangen. Es gibt ein Ergebnis. Das klingt erst einmal banal, aber die meisten Umweltmediationsverfahren wurden zwar mit sehr hohem theoretischem Anspruch durchgeführt, hatten aber kein Ergebnis. Dieses Ergebnis hat aus unserer Sicht drei wichtige Ebenen. Das Erste ist die Klärung von Sachfragen. Es wurden viele inhaltliche Sachfragen konsensual geklärt. Das Zweite: Es gibt einen Kompromissvorschlag, der in den letzten Tagen hier sehr ausführlich diskutiert worden ist. Das Dritte ist: Es ist ein Gesprächsklima entstanden, das Hoffnung macht, dass dieses Thema vielleicht auch in der nächsten Zeit halbwegs vernünftig in der Region diskutiert wird.

Kommen wir gleich zu dem in der Öffentlichkeit oft als zentraler negativer Bestandteil diskutierten Punkt, nämlich die Nichtbeteiligung von Umwelt- und Naturschutzverbänden und Bürgerinitiativen, abgesehen von der Offenbacher Vereinigung gegen Fluglärm. Das ist natürlich ein Manko, aber es gibt andere Verfahren – Stichwort: Berlin-Brandenbur-

ger Großflughafen –, wo das Unterfangen, die Bürgerinitiativen mit ins Boot zu holen, so lange gedauert hat, dass das Verfahren schließlich daran gescheitert ist. Das heißt, es gibt möglicherweise einen Widerspruch zwischen dem Bestreben, pragmatisch voranzugehen, und dem Bestreben, alle ins Boot zu holen. Die Mediation hat aber die wichtigen Themen auch dieser Gruppen behandelt. Sie hat sogar so viel behandelt, dass ich als eines der zentralen Probleme das Wort Überkomplexität nennen würde und damit zusammenhängend auch eine Zeit- und Arbeitsbelastung der Teilnehmer, ein sehr großes Paket, das gerade bei den Beteiligten, die noch einen anderen Job haben, z. B. nebenbei Bürgermeister zu spielen, sehr viel Zeit in Anspruch genommen hat. Dem stehen aber auch wieder die positiven Innovationen gegenüber. Über den Szenarioprozess und den Qualitätssicherer hat man einen Teil dieser Komplexität an struktur- und vertrauenswürdige Personen delegiert.

(Anlage 16)

Wenn man also daraus einmal die Erfolgsbedingungen, auch in der Fachliteratur, diskutiert, ist davon vieles verwirklicht worden. In diesem Bild sind die Voraussetzungen für ein erfolgversprechendes Umweltmediationsverfahren aufgeführt. Es fängt rechts unten mit Nicht-Förmlichkeit an. Es kann nicht sein, dass ein solches Verfahren etwa Teil eines Raumordnungsverfahrens ist. Das muss sich davon lösen. Es muss nicht-förmlich sein. Die Beteiligten müssen Vertrauen in das Verfahren haben. Die Mediatoren müssen glaubwürdig sein. Die Beteiligung muss freiwillig sein. Und links unten angefangen: Es muss das öffentliche Interesse beachtet werden, es müssen Verhandlungsbereitschaft, Parität, Ausgewogenheit der Gruppe, Transparenz und Interessenausgleich existieren.

Interessenausgleich steht da, es steht aber bei diesen Zielbedingungen nicht: Neutralität. Das hat seinen Grund. Ich möchte hier Herrn Haynes, einen der Päpste der US-amerikanischen Umweltmediationsszene zitieren, der sagt:

> Neutralität ist ein Mythos. Wir wären fade und uninteressante Persönlichkeiten, wenn wir völlig neutral sein könnten. Aber das können wir nicht, da jeder von uns seine Lebenserfahrung mit einbringt ... Man sollte die Idee der Neutralität aufgeben und Ausgeglichenheit vermitteln.

Die theoretische Debatte geht davon aus, dass es neben dem Mediationsverfahren – das ist die oberste Zeile – eine vielfältige weitere Art von Entscheidungsfindungsformen gibt, z. B. politische Entscheidungsfindung, Verwaltungsverfahren, gerichtliche Verfahren, Schlichtungsverfahren, Schiedsverfahren und Gutachterverfahren. Wenn man sich diese Theorie anschaut, wird man feststellen, dass das Verfahren in Frankfurt mehrere Ebenen hatte. Es war ein Mediationsverfahren, war aber gleichzeitig auch ein Schlichtungsverfahren, denn die aktive Rolle der Mediatoren, die am Schluss einen Vorschlag zum Konsens auf den Tisch gelegt haben, entspricht eher der Rolle in einem Schlichtungsprozess. Und es war ein Gutachtensverfahren, weil eben ein sehr wesentlicher Bestandteil des Verfahrens auch war, dass Inhalte geklärt wurden.

(Anlage 17)

Wenn Sie sich auf der rechten Seite des Bildes die Instrumente ansehen, sehen Sie bei der Mediation: Selbstbindung der Verfahrensbeteiligten. Das ist nicht passiert. Am Schluss – das ist auch einer der Kritikpunkte – hat nicht die Gruppe unterschrieben, dass sie das Ergebnis einhalten und umsetzen wird. Darum geht es ja die letzten zwei Tage auch: Wird das umgesetzt?

Im Bereich Schlichtungsverfahren ist das Instrument demgegenüber ein Schlichtungsvorschlag und sozialer Druck. Ich denke, das ist auch der Punkt, um den es geht: moralischer, öffentlicher, politischer, sozialer Druck, dass dieses Ergebnis auch eingehalten wird. Und im Gutachterverfahren geht es um Überzeugungsarbeit.

Da es die Mediation nicht gibt, muss man differenzieren. Man muss angepasste Formen entwickeln. Sehen Sie sich das nächste Bild an.

(Anlage 18)

Da sehen Sie, dass es ganz verschiedene Formen von Mediation gibt. Es gibt die Wirtschaftsmediation, die Familienmediation, die Schulmediation und unter anderem auch die Umweltmediation. In der Familienmediation wäre es z. B. ausgeschlossen, dass der Mediator oder die Mediatorin einen Vorschlag zur Schlichtung macht, sondern dort ist oberster Grundsatz, dass die Parteien selber zu einer Lösung finden. Das meine ich aber damit, dass ich sage: Es muss für jede Fragestellung ein angepasstes Verfahren entwickelt werden.

Zum Thema Bindungswirkung das nächste Bild.

(Anlage 19)

Zu dieser Bindungswirkung, die ja auch in der Öffentlichkeit hin und wieder angesprochen wird, möchte ich nur sagen, dass das aus dem US-amerikanischen Rechtssystem kommt. Dort wird tatsächlich praktiziert, dass am Schluss die Beteiligten unterschreiben. Das hieße z. B. auf unseren Fall angewendet, dass die FAG, die Airlines und die Flugsicherung am Schluss unterschrieben hätten, dass sie Optimierung, Anti-Lärm-Pakt und Nachtflugverbot tatsächlich umsetzen. Das hätte aber auch geheißen, um Ihnen das einmal vorstellbar zu machen, dass die Kommunen, Verbände,

Bürgerinitiativen sowie Bürger und Bürgerinnen ihre Klagerechte abgegeben hätten, dass man am Schluss unterschreibt: Ihr macht das, was wir wollen, und wir geben dafür unsere Klagerechte auf. Das ist erstens im deutschen Rechtssystem so nicht möglich, und zweitens bin ich auch nicht sicher, ob das ein besonders glücklicher Fall wäre. Deswegen eher im Mediationsverfahren – ich habe es angesprochen – politischer, sozialer, öffentlicher Druck anstatt rechtlicher Bindungswirkung.

Wir bevorzugen deswegen auch nicht unbedingt die Methode Umweltmediation oder Schulmediation, sondern das in Harvard entwickelte Dialogkonzept,

(Anlage 20)

das das Ziel hat – ich möchte nicht alles vorlesen, aber Sie sehen es rechts unten –: Herstellung von „Win-Win"-Situationen über Interessenausgleich zwischen Konfliktparteien bei Aufrechterhaltung wechselseitiger Beziehungen und Förderung von Kommunikation in einem fairen Verhandlungsprozess. Das ist, denke ich, in dem Mediationsverfahren gelaufen. Das müsste man auch als Grundlage für die weiteren Überlegungen in einem regionalen Dialogforum zugrunde legen.

Nächstes Bild.

(Anlage 21)

Vielleicht noch ein kurzer Ausblick aus unserer Sicht zu dem regionalen Dialogforum. Die Aufgaben, die im Mediationsbericht genannt sind, sind ja die drei: Umsetzung des Pakets, Fortsetzung des Gesprächs und Begleitung des weiteren Prozesses. Wenn man das übersetzt, heißt das an Aktivitäten: Es müssen Information, Partizipation, also Beteiligung, und Aushandlung passieren. Das heißt in unseren Augen, dass eben neben den Repräsentanten der verschiedenen Kommunen, Verbände und Gruppen tatsächlich auch die Bevölkerung stärker einzubeziehen sein wird, als es im Mediationsverfahren der Fall war.

Vielleicht lasse ich es einfach bei diesen Ausführungen bewenden. Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Dr. Ewen.

Das nächste Thema heißt: Dialogforen aus Sicht der Flughäfen. Herr Vreeburg hat zuerst das Wort.

Herr **Herman Vreeburg** (Übersetzung aus dem Englischen): Wir sind schon der Ansicht, dass es sehr, sehr wichtig ist, dass ein offener Dialog zwischen dem Flughafen und den Anrainern stattfindet, also den Anwohnern um diesen Flughafen herum. In Schiphol haben wir seit langer Zeit dafür eine Kommission. Sie heißt abgekürzt CGS und würde unserer Fluglärmkommission entsprechen. Diese CGS, also diese Kommission, ist offiziell unter niederländischem Gesetz gegründet worden. Diese Kommission erstattet Bericht an den Transportminister.

Wer sitzt in dieser Kommission? Auf der einen Seite haben wir die Beiratsvorsitzende der Provinz Nordholland als Vorsitzende. Dann haben wir die Bürgermeister und die Delegierten der Städte und Dörfer im Umfeld des Flughafens. Das heißt, das sind Vertreter der Städte und der Dörfer, die in dieser 24-Stunden-Lärmzone gelegen sind. Dann haben wir weiterhin noch ganz normal die Einwohner dieser Städte und Dörfer, die normalerweise auch durch ihren politischen Vertreter, der üblicherweise auch dort wohnt, vertreten werden. Dann haben wir noch einen Vertreter der zivilen Luftfahrtbehörde und einen Vertreter der niederländischen Flugverkehrssicherung. Dann haben wir noch Vertreter der Nutzer, das heißt in unserem Fall KLM, und der Piloten. Dann haben wir noch zwei Vertreter des Flughafens selbst.

Was macht diese Kommission? Aufgabe dieser Kommission ist es, den Transportminister über Umweltfragen einschließlich der zukünftigen Pläne des Flughafens zu beraten.

Was die Teilnehmer dieser Kommission betrifft, sind das, wie gesagt, die Gemeinden, die sozusagen in den Bereich dieser 35 Kosten-Einheiten fallen. Es geht auch darum, zu versuchen, die Diskussionen und den Dialog zu erweitern. Das ist auch etwas, was sich die Regierung zum Ziel gesetzt hat. Im Dezember 1999 hat die Regierung entschieden, einen neuen Ansatz zu verfolgen, auch im Sinne des Umweltschutzes, dass man nicht nur mit Leuten in den Dialog tritt, die in unmittelbarer Nachbarschaft des Flughafens leben, sondern auch mit Leuten, die in einem weiteren Umfeld des Flughafens leben, indem man versucht, im Dialog mit diesen Menschen die Lärmbelästigung weiter zu senken und im Dialog Verbesserungen, was den Lärm betrifft, herbeizuführen. Dies soll auch dazu führen, dass man die Transparenz dessen, was wir machen, weiter erhöhen kann. Wie gesagt, das soll auch dazu führen, dass man sowohl Informationsfluss als auch Kommunikation weiter verbessern kann.

Es war nun so, dass man schon, bevor das Transportministerium bzw. die Gesamtregierung die Initiative zu diesem Dialog ergriffen hat, versucht hatte, eine Gruppe zu gründen, wo jeder eingeschlossen war, also sowohl Flugsicherung als auch Flughafen und die Airlines. Man wollte aber auch, dass die Umweltgruppen wirklich eng in den Dialog einbezogen werden. Leider hat das nicht so geklappt, denn die Umweltgruppen haben sich aus dem Dialog zurückgezogen. Denn man war zu dem Schluss gekommen, dass die Grundansichten der

verschiedenen Gruppen irgendwie nicht in Einklang gebracht werden konnten. In diesem neuen Ansatz, der jetzt hier vorgeschlagen wurde, wird der große Nachdruck auf das Gespräch gelegt, auf den Dialog sowohl mit den lokalen Anwohnern als auch mit den Provinzregierungen. – Vielen Dank.

(Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Vreeburg. – Herr Dr. Bender hat jetzt das Wort.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Frau Präsidentin, Herr Staatsminister, meine Damen und Herren Abgeordneten, meine Damen und Herren! Ich freue mich, dass ich auch noch einmal zu dem regionalen Dialogforum Stellung nehmen darf. Wir begrüßen sehr, dass die Mediation die Empfehlung zur Einrichtung eines solchen Forums abgegeben hat. Wir sehen darin eine Fortsetzung der erfolgreichen Bemühungen der Mediation, einmal zur Befriedung der ganzen Diskussion über den Ausbau des Flughafens, zum anderen aber auch zur Versachlichung dieser Diskussion im Hinblick darauf, dass gemeinsame Fakten erarbeitet werden, und schließlich natürlich auch für die Führung eines Dialogs überhaupt. Wir werden selbstverständlich als FAG engagiert in diesem regionalen Dialogforum mitarbeiten und wollen darüber auch die Tradition fortsetzen, die der Flughafen seit Jahrzehnten pflegt und, denke ich, auch mit Erfolg pflegt. Ich will ganz kurz diese Elemente, die wir im Dialog mit dem Umland vorangebracht haben, hier noch einmal erwähnen.

Einmal ist das ganz sicher die Fluglärmkommission. Wir haben eben gerade von dem Kollegen aus Amsterdam gehört, dass das dortige Forum sehr viele Parallelen zu der Fluglärmkommission hat, die am Frankfurter Flughafen bereits 1968 eingerichtet wurde. Diese freiwillige Einrichtung hat dann dazu geführt, dass wir 1971 in Deutschland ein Gesetz bekommen haben, das an allen deutschen Flughäfen die Fluglärmkommission zur Pflicht gemacht hat.

Aber ich denke, ein weiteres sehr gutes Beispiel für den in diesem Zusammenhang gepflegten Dialog ist die jeweilige Information und der Austausch von Meinungen über den Generalausbauplan der FAG. Wir haben ja einen sehr umfassenden Plan, der nicht nur die baulichen Absichten des Unternehmens darstellt, sondern auch die verkehrlichen Rahmenbedingungen und nicht zuletzt den Einfluss auf die Planungsabsichten der Gebietskörperschaften im Umland des Flughafens. Hier haben wir im Vorfeld der Festschreibung dieses Generalausbauplans innerhalb der Gremien der FAG jeweils den Dialog mit dem Umland gesucht und haben auch viele Anregungen bekommen, die dann verarbeitet wurden, sodass der Generalausbauplan nachher anders aussah, als er ursprünglich in den Fachgremien der FAG erarbeitet wurde. Ich glaube, das ist das, was den Sinn eines solchen Dialogs ausmacht, nämlich nicht einfach nur eine Information, sondern auch eine Befruchtung und damit auch ein Erfolg in Bezug auf die Hinweise, die vom Umland zum Flughafen gegeben werden, und hoffentlich natürlich auch umgekehrt.

Nicht zuletzt haben wir im Lauf der Diskussionen um den Ausbau des Flughafens in den letzten zwei Jahren viele Gespräche geführt. Damit meine ich nicht Einzelgespräche, sondern organisierte Veranstaltungen mit Repräsentanten der Gebietskörperschaften im Umland. Das waren in den letzten zwei Jahren rund 400 Veranstaltungen, die natürlich auch dazu geführt haben, dass die FAG ihre Haltung modifiziert und viele Anregungen aufgenommen hat. Allein in diesem Jahr haben wir 67 solcher Veranstaltungen durchgeführt. Darunter waren seit Februar allein 20 Bürgerversammlungen mit einem Repräsentanten der FAG.

Meine Damen und Herren, wir verfolgen damit in unseren Augen konsequent eine Linie, die wir auch in der so genannten Vision 2000 plus, also einem Grundgesetz der FAG, nenne ich es einmal, und in dazugehörenden Leitbildern niedergeschrieben haben. Ich darf daraus zwei Sätze zitieren:

> Wir entwickeln unser Unternehmen im Dialog mit dem Umland und fühlen uns eingebunden in die gesamtgesellschaftliche Entwicklung.

Das ist ein Zitat aus der Vision. Und in den Leitbildern steht:

> Die Anliegen unserer Nachbarn nehmen wir ernst. Wir wollen den Dialog. Wo Standorte sich unterscheiden, suchen wir gemeinsam nach einer Lösung.

Wir sind uns bewusst – das ist ja nun vielfältig Gegenstand der Erörterung in diesem Hearing gewesen –, dass unser Handeln weit über die Grenzen des Areals der FAG hinaus wirkt. Ich denke, dass wir auch danach handeln, und das Dialogforum gibt uns hier die Gelegenheit dazu.

Ich glaube – das waren vielleicht auch die Erfahrungen aus Amsterdam, die hier beschrieben wurden –, wir müssen die Anregung der Mediatoren so verstehen, dass es in diesem Gremium um Beratung geht, nicht um eine Entscheidung; aber selbstverständlich ist – so verstehe ich das –, dass die Beratung und die Gespräche in dem regionalen Dialogforum eine spätere Entscheidung beeinflussen sollen. Das ist selbstverständlich.

Ich möchte noch einmal die zehn Punkte, die ich hier vortragen konnte, erwähnen. Selbstverständlich gehen wir davon aus – deswegen würden wir uns freuen, wenn das regionale Dialogforum möglichst schnell eingerichtet würde –, dass auch diese zehn Punkte, die ich für die FAG hier vorlegen konnte,

dann Gegenstand der Beratungen des regionalen Dialogforums werden, dass wir sie dort gemeinsam modifizieren oder eben auch Anregungen dazu bekommen und von da aus dann gemeinsam auch ein gutes Ergebnis erreichen.

Meine Damen und Herren, ich denke, das sind die Hauptpunkte, die ich hier für die FAG ansprechen kann. Wir freuen uns auf die Gespräche zur Festlegung der Details und des Inhalts der Arbeit des regionalen Dialogforums. Ich wiederhole, dass wir uns gerne einbringen. Ich möchte noch einmal betonen, dass es unser Anliegen ist, im Dialog mit dem Umland auch die weiteren Ausbaufragen zu besprechen und dann zu entscheiden, und dass wir uns sehr bemühen, um Vertrauen in der Region zu werben. – Ich bedanke mich.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Dr. Bender.

Das nächste Thema, das wir hier haben, ist: Konzeption und Planung des Dialogforums. Dazu gibt es eine Stellungnahme der Landesregierung. – Herr Minister Dr. Jung.

(Abg. Tarek Al-Wazir (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt sagt er gleich: Ich weiß von nichts! – Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Jung, wissen Sie etwas?)

Minister **Dr. Franz Josef Jung:** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich freue mich, Ihnen sozusagen am Schluss dieser Anhörung die Überlegungen der Landesregierung zur Konzeption des regionalen Dialogforums vorstellen zu können. Meine Damen und Herren, ich möchte deshalb auch die Gelegenheit wahrnehmen, sozusagen als Vorbemerkung den herzlichen Dank der Landesregierung für diese Anhörung auszusprechen, die, wie ich denke, die fünf Komponenten des Mediationspakets in umfassender Art und Weise hier erörtert hat, wo es, glaube ich, eine Fülle von Information, auch für die Abgeordneten, aber auch für die Landesregierung gegeben hat. Ich möchte mich namens der Landesregierung herzlich bei den Experten, bei den Mediatoren und bei der Mediationsgruppe für die hervorragende Leistung bedanken. Ich möchte mich auch, Frau Vizepräsidentin, bei Ihnen, bei dem Hessischen Landtag und der Landtagsverwaltung für die reibungslose Durchführung und die gute Organisation dieser Anhörung bedanken.

(Allgemeiner Beifall)

Meine Damen und Herren, konkret zur Konzeption des regionalen Dialogforums, die ich gerne in drei Schwerpunkte entsprechend aufgliedern möchte: die Frage der Zielsetzung, der allgemeinen Verfahrensregeln und der Struktur. Ich sage auch: Wir haben uns jetzt auch am Dienstag im Hauptausschuss des Hessischen Landtags darauf verständigt, dass wir hier über die Fragen noch einmal im Detail sprechen werden, sodass ich deshalb hier – denn es gibt einen Antrag im Hessischen Landtag dazu – jetzt die Grundüberlegungen der Landesregierung vortragen möchte, weil es unser gemeinsames Ziel ist, möglichst im Konsens dieses regionale Dialogforum zu entwickeln und dann auch in die Umsetzung zu bringen.

Die Ausgangslage ist, denke ich, eindeutig. Es war schon am Mittwoch gerade auch von Herrn Professor Oeser sehr deutlich darauf hingewiesen worden, dass die Mediatoren den entsprechenden Vorschlag gemacht haben. Es geht um fünf Punkte. Zu den fünf Punkten gehört das regionale Dialogforum. Sie wissen, dass die Landesregierung sowohl dieses Paket der Mediatoren in allen seinen fünf Punkten akzeptiert, aber auch das Junktim der Untrennbarkeit. Deshalb ist, denke ich, das regionale Dialogforum ein ganz wesentlicher und wichtiger Punkt auch im Hinblick auf die Umsetzung.

Meine Damen und Herren, deshalb zu den einzelnen Punkten, die jetzt durch Vorgespräche auch schon ein Stück erörtert worden sind. Das regionale Dialogforum wird aus unserer Sicht gerade für diejenigen, die von der Kapazitätserweiterung betroffen sind, die große Chance bedeuten, ihre Vorstellungen, ihre Forderungen und ihre Ideen in das weitere Verfahren zur Entwicklung des Frankfurter Flughafens einbringen zu können. Auch aus den Äußerungen der Kommunalvertreter innerhalb und außerhalb des Mediationsverfahrens ist ablesbar, dass sie die Einschätzung der Bedeutung einer solchen Einrichtung teilen. Wir betreten mit der Einrichtung eines derartigen regionalen Dialogforums, denke ich, zumindest für Deutschland, ein Stück Neuland; aber ich bin optimistisch, dass wir hier nach den positiven Erfahrungen der Mediation ebenfalls zu einem guten Prozess kommen. Ich möchte allerdings verdeutlichen, dass hier ein Unterschied zum Mediationsverfahren festzustellen ist; denn das Mediationsverfahren ist sozusagen im Vorfeld administrativer Entscheidungen durchgeführt worden, und das regionale Dialogforum findet jetzt, wenn Sie so wollen, parallel zu politischen Entscheidungsprozessen, aber auch zu dem gesetzlich vorgeschriebenen administrativen Verwaltungsweg, sprich: Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren, statt.

Meine Damen und Herren, für eine solche Gleichzeitigkeit gibt es derzeit kein Vorbild. Deshalb ist es, denke ich, notwendig, dass hier eine gemeinsame Konzeption entwickelt wird und dass wir dem auch eine besondere Bedeutung zuwenden.

Die Grundelemente, die ich im Einzelnen sehe, möchte ich wie folgt definieren:

Erstens. Grundlage der Arbeit des regionalen Dialogforums ist das Mediationspaket mit allen seinen fünf Komponenten.

Zweitens. Das regionale Dialogforum begleitet konstruktiv die Umsetzung des Mediationspakets. Es ist kein Entscheidungsgremium, sondern, wie das Mediationsverfahren, ein Beratungsgremium mit empfehlendem Charakter.

Drittens. Der Grad der Verbindlichkeit von Beschlüssen und Empfehlungen des regionalen Dialogforums für die Landespolitik und die entsprechenden Adressaten wird vom Grad des Konsenses innerhalb der Gruppe abhängig sein, mit dem diese Beschlüsse und Empfehlungen gefasst worden sind. Das heißt aus unserer Sicht: Mit je breiteren Mehrheiten das regionale Dialogforum beschließt, umso bindender sind dann auch diese Beschlüsse für politische Entscheidungen.

Viertens. Parallel zum regionalen Dialogforum werden politische Entscheidungsprozesse und gesetzlich vorgeschriebene Verwaltungsverfahren ablaufen; diese sind, denke ich, nicht disponibel, da es sich auch insoweit um rechtliche Fragen handelt, wo wir auf die rechtlichen Konsequenzen deutlich hinweisen müssen. Das regionale Dialogforum wird aber frühzeitig über einzelne Verfahrensschritte von dem Vorhabensträger und den verfahrensführenden Stellen, also dem Regierungspräsidenten in Darmstadt für das Raumordnungsverfahren und dem hessischen Verkehrsminister für das Planfeststellungsverfahren, informiert, und zwar auch über entsprechende Hintergründe und Vorüberlegungen. Das regionale Dialogforum erhält die Gelegenheit, zu dem Ablauf der Verfahren und zu den Inhalten frühzeitig Stellung zu nehmen.

Fünftens. Das regionale Dialogforum unterbreitet Vorschläge, wie unter Zugrundelegung der bestandskräftigen Genehmigung für den Flughafen Frankfurt Verbesserungen der gegenwärtigen Situation unter den Gesichtspunkten Belastungen, Informationen, Beschwerdemanagement etc. möglich sind.

Sechstens. Das regionale Dialogforum unterbreitet Vorschläge, wie unter Beachtung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen durch Änderung der Genehmigung Belastungen für die Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens minimiert werden können.

Siebtens. Das regionale Dialogforum ersetzt nicht die Fluglärmkommission, vielmehr gibt es gemeinsame Schnittstellen, die zur Nutzung von Synergieeffekten miteinander verzahnt werden. Insofern bin ich auch für das Angebot dankbar, das Sie, Herr Bender, eben im Hinblick auf die Mitwirkung für die Flughafen AG unterbreitet haben.

Achtens. Das regionale Dialogforum ist von Weisungen und Wahlterminen unabhängig.

Neuntens. Abgesehen von diesen unverzichtbaren Grundelementen steht es dem regionalen Dialogforum frei, die Selbstorganisation seiner Arbeit eigenverantwortlich zu regeln. Insbesondere ist zu erwarten, dass sich aus Zweckmäßigkeitsgründen das regionale Dialogforum, ebenso wie das Mediationsverfahren, themenbezogener Arbeitskreise zur Bewältigung seiner umfänglichen Arbeit bedient. Das heißt also: Die Fragen des Umgangs miteinander, des Sitzungsrhythmus, des Termin- und Arbeitsplans, des Quorums für Beratungsfähigkeit, der Behandlung vertraulicher Unterlagen, der Dokumentation und des Umgangs mit den Medien sollen konsensual im Dialogforum geregelt und dann auch in einer Geschäftsordnung niedergelegt werden. Wir sind auch der Auffassung, dass entsprechende zeitliche Verfahrensabschnitte im Hinblick auf Fristen in Bezug auf den Verfahrensstand notwendig sind, um hier einen entsprechenden Konsens zum Verfahren herstellen zu können.

Meine Damen und Herren, hinsichtlich des Auftrags bzw. der Zielsetzung des regionalen Dialogforums will ich nur noch einmal hervorheben, dass die Mediationsgruppe hier dezidierte Vorstellungen entwickelt hat, das heißt von der gemeinsamen Erarbeitung der Details eines Nachtflugverbots und des Anti-Lärm-Paktes über die gemeinsame Erarbeitung eines Programms zum künftigen passiven Schallschutz an Gebäuden, und zwar für das gesamte Gebäude, nicht nur für die Fenster, bis hin zur regelmäßigen Diskussion von Fragen zur Entwicklung des Luftverkehrs und der ökonomischen Entwicklung des Flughafens. Die Struktur des Dialogforums sollte sich, denke ich, auch an den Erfahrungen der Mediation orientieren, im Klartext: dass die Größe des Dialogforums, so zumindest die Vorstellung der Landesregierung, hinsichtlich der Zahl der Mitglieder die Zahl der Teilnehmer des Mediationsverfahrens – das waren damals 21 – aus Gründen der Arbeitsfähigkeit nicht übersteigen sollte. Dass das Gremium im Großen und Ganzen ausgewogen zusammengesetzt sein soll, darauf ist, denke ich, ebenfalls besonders zu achten.

Ich möchte an dieser Stelle noch einmal besonders hervorheben und mich speziell an die Vertreter und Vertreterinnen der Naturschutzverbände und Bürgerinitiativen wenden, von denen ich weiß, dass sie hier zahlreich vertreten sind: Ich bitte Sie für die Hessische Landesregierung ausdrücklich, im regionalen Dialogforum mitzuarbeiten.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU)

Ich bin mir bewusst, dass das für Sie keine leichte Entscheidung ist; aber die aktive Einbringung Ihrer Vorstellungen und Ideen liegt meines Erachtens im wohlverstandenen Interesse Ihrer Verbände, der

von Ihnen vertretenen Bürgerinnen und Bürger, aber auch der Region.

Meine Damen und Herren, ich denke, dass es auch wichtig ist, dass über die Einladung, die ich gerade ausgesprochen habe, hinaus die Fluglärmkommission und wegen der Betroffenheit rheinland-pfälzischen Gebiets beispielsweise auch ein Vertreter aus Rheinland-Pfalz, gegebenenfalls speziell der Stadt Mainz, hier mit berücksichtigt werden sollten. Uns liegen im Übrigen etliche Wünsche von Bürgerinitiativen vor. Natürlich werden sich die Kommunen der Region in dem regionalen Dialogforum ebenso wieder finden, wie viele andere Institutionen, die ebenfalls am Mediationsverfahren teilgenommen haben.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, es ist eine Diskussion über die Frage entstanden, wer dieses Dialogforum leiten soll. Insbesondere ist auch ein Antrag mit einer klaren Zielsetzung im Hessischen Landtag eingebracht worden. Herr Niethammer hat am Mittwoch noch einmal darauf hingewiesen, dass es auch die Vorstellung der Mediation war, dass im Grunde genommen – ich formuliere es einmal so – nicht eine Partei, sondern ein neutraler Dritter oder eine neutrale Dritte auch das Dialogforum leiten solle. Meine Damen und Herren, ich will aber hier für die Landesregierung deutlich machen, dass wir der Auffassung sind, dass dies auch im Rahmen des regionalen Dialogforums erörtert werden sollte, um dann die Frage der Leitung dort durch das regionale Dialogforum entsprechend beschließen zu lassen. Ich will aber unterstreichen, dass wir uns, wenn dort die Meinung besteht, dass die Landesregierung den Vorsitz führen solle, diesem Auftrag nicht verweigern werden. Meine Damen und Herren, ich denke, dies ist eine Grundlage, wo wir einen entsprechenden Konsens finden könnten.

Die Frage der Abwicklung sollte, denke ich, ähnlich wie bei der Mediation im Zusammenhang mit der Geschäftsstelle, die auch in der Region lokalisiert sein wird, erfolgen. Die Frage der Information und der Öffentlichkeitsarbeit sollte sich, denke ich, ebenfalls daran orientieren. Dort gibt es hervorragende positive Erfahrungen aus dem Mediationsverfahren. Dies gilt ebenfalls für die Finanzierung. Auch das sollte aus unserer Sicht über einen Fonds geregelt werden.

Meine Damen und Herren, das als einen kurzen Abriss dessen, wie sich die Landesregierung im Grundkonsens die Einrichtung des regionalen Dialogforums vorstellt. Ich wünsche mir, dass wir nach den entsprechenden Beratungen, die wir jetzt am Dienstag auch im Hauptausschuss führen werden, schnellstmöglich in der Lage sind, das regionale Dialogforum, wie ich hoffe, noch im Monat Mai einzurichten, und dass es dann eine positive Arbeit leistet, genauso wie ich die Arbeit der Mediationsgruppe noch einmal positiv würdigen möchte. In diesem Sinne lade ich noch einmal insbesondere die Betroffenen, die Kommunen, aber auch die Bürgerinitiativen und Umweltschutzverbände herzlich ein, daran teilzunehmen, und zwar im Interesse der Menschen der Region, aber auch im Interesse des Auftrags, den uns die Mediatoren gegeben haben, hier zu einem Grundkonsens im Zusammenhang mit dem regionalen Dialogforum zu kommen. – Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU und der F.D.P.)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herzlichen Dank, Herr Dr. Jung. – Ich eröffne jetzt die Fragestunde der Abgeordneten und gebe der CDU das Wort. Herr Grüttner hatte sich gemeldet.

Abg. **Stefan Grüttner** (CDU): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Es ist die letzte Fragerunde der Abgeordneten. Gestatten Sie mir deswegen am Anfang, dass ich mich seitens der CDU-Landtagsfraktion sehr herzlich bei allen Experten bedanke, die uns während der drei Tage zur Verfügung gestanden und geduldig auf unsere Fragen geantwortet und auch vorher unsere Fragen schriftlich beantwortet haben. Herzlichen Dank seitens der CDU-Landtagsfraktion an Sie alle.

(Allgemeiner Beifall)

Gleichzeitig auch ein Dank unsererseits an die Kanzlei des Hessischen Landtags für die gute Vorbereitung und Durchführung des Hearings. Auch dies sei an dieser Stelle seitens unserer Fraktion erwähnt.

Lassen Sie mich zu den letzten Themenkomplexen mit einigen Fragen beginnen. Ich frage Herrn Vreeburg, da dort die größten Erfahrungen mit Dialogforen vorhanden sind:

Erstens. Wie bewerten Sie, Herr Vreeburg, die vertrauensbildende Wirkung des Dialogforums in Amsterdam?

Zweitens. Wie wird bei Ihnen konkret die Öffentlichkeitsarbeit gestaltet, das heißt auch, wie oft und wie intensiv wird über die Arbeit des Dialogforums informiert?

Eine dritte Frage: Werden in dem Dialogforum auch die ökonomischen Entwicklungen des Flughafens vorgestellt und diskutiert, um damit möglicherweise auch für eine breitere Akzeptanz des Flughafens insgesamt in der Region zu sorgen?

Eine vierte Frage von mir, die ich an Herrn Dr. Ewen im Hinblick auf den Punkt Mediationsverfahren aus wissenschaftlicher Sicht richte. Wir haben hier am Mittwochmorgen gehört – ich glaube, von Herrn Norgall vom BUND –, dass in der Fachöffentlichkeit dieses Mediationsverfahren als verpasste Chance bezeichnet wird. Mich würde zum Schluss des Hearings noch einmal interessie-

ren, wie Ihre Auffassung dazu ist. – Herzlichen Dank.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Grüttner. – Herr Boddenberg.

Abg. **Michael Boddenberg** (CDU): Ich würde am Schluss dieser Anhörung ganz kurz auch noch die Mediatoren in einer Frage zu Wort kommen lassen. Diese haben aus meiner Sicht die Tendenz, was das Klima anbelangt, mit der alle Parteien dieses Thema behandeln, noch einmal, was meinen Eindruck anbelangt, sehr unterstützt und auch gestützt, dass hier auf hohem sachlichem Niveau und auch weitestgehend ohne möglicherweise an der einen oder anderen Stelle durchaus vorhandene berechtigte Emotionen verhandelt wurde. Aber die waren aus meiner Sicht derart, dass man sehr gut damit leben kann, und diese gehören natürlich am Ende auch bei manchen Themen dazu. Aber insgesamt habe ich den Umgang so empfunden, dass wir auf dieser Basis hervorragend weiterarbeiten können.

Ich möchte dennoch den beiden Mediatoren auch noch einmal konkret Gelegenheit geben, vielleicht ihren jetzigen Eindruck wiederzugeben. Denn wir haben doch am Ende der Mediation einige zumindest für die Öffentlichkeit ansatzweise vorhandene Unstimmigkeiten wahrgenommen. Ich erinnere an das, was Herr Oeser eingangs der Anhörung ansprach, nämlich dass er grundsätzlich nicht einverstanden war, dass man unter „Optimierung“ auch eine Verlagerung um 400 m im Fall der Südbahn impliziert hat, und dass beispielsweise auch kritisiert wurde, dass Herr Niethammer am Ende der Mediation noch einmal das Kapazitätsgutachten bezüglich der Südbahn aktualisieren wollte, was aus meiner Sicht durchaus seine Berechtigung gehabt hätte. Das will ich auch dazu sagen. Denn ich denke, eine Mediation kann nicht dazu führen, dass man nur aufgrund des Verfahrensvorgangs am Ende darauf verzichtet, eventuell bessere Lösungen, in dem Falle in Bezug auf die Kapazität, zu erreichen, sondern die sollten dann, meine ich, durchaus auch noch nachgereicht werden können. Aber vielleicht auch dazu von Herrn Niethammer und von Herrn Oeser noch einmal die jeweiligen Stellungnahmen.

Ich möchte mich auch – das hat Herr Grüttner schon getan – bei allen Sachverständigen bedanken. Aber – das hat Herr Grüttner sicher nicht vergessen, sondern nur nicht gesagt – ich möchte mich auch bei allen sehr herzlich bedanken, die für den reibungslosen Ablauf außerhalb des Gebäudes gesorgt haben. Damit meine ich insbesondere auch die hessische Polizei, die durch eine sehr sensible Präsenz – so habe ich es wahrgenommen – diese Veranstaltung begleitet und am Ende sicherlich auch dazu beigetragen hat, dass wir uns hier in Ruhe und in großer Ordnung miteinander unterhalten konnten. Nicht zuletzt möchte ich mich bei den vielen Zuhörerinnen und Zuhörern bedanken, die lange Vorträge erdulden mussten, auch manche langen Fragen, wie bei mir, aber am Ende doch sehr interessiert diese drei Tage verfolgt haben.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Boddenberg. Gibt es weitere Fragen aus Ihren Reihen? – Im Moment nicht. Dann rufe ich Herrn Vreeburg für die erste Antwort auf.

Herr **Herman Vreeburg** (Übersetzung aus dem Englischen): Meiner Meinung nach ist es so, dass eine Diskussion, ein Dialog mit der Öffentlichkeit nie gut genug ist. Das ist jetzt nicht unbedingt der Fehler der einen oder der anderen Partei. Aber es ist schon schwer, gegenseitig zu verstehen, was man will, und sich irgendwie auf eine einzige Wellenlänge einzuklinken. Ich kann schon sagen: Ich denke, dadurch, dass wir offen waren, dadurch, dass wir transparent waren, ist es uns schon gelungen, das Vertrauen der Bevölkerung zu erwerben. Ich denke, das ist schon der Fall. Die Informationen, die aus diesem Dialogforum herauskommen, werden, wie ich gesagt habe, an den Transportminister weitergegeben. Dies wird dann der Öffentlichkeit bekannt gemacht, auch durch Pressemitteilungen, in der öffentlichen Presse usw. usf., und darauf kann man dann eine Diskussion, einen Dialog aufbauen.

Was jetzt die Vertreter der verschiedenen Luftfahrtgesellschaften betrifft, so ist es so, dass das Wirtschaftsunternehmen sind. Das ist ganz klar. Aus diesem Grund ist dieser ganze Dialog nicht immer einfach zu sehen. Man muss ganz klar erkennen, dass es gewisse Sachen gibt, die möglich sind. Man muss aber genauso klar erkennen, dass es andere Sachen gibt, die halt nicht möglich sind.

Was jetzt die Information, die an die Öffentlichkeit weitergegeben wird, und auch die Beschwerden betrifft: Es ist so, dass man eine Beschwerdestelle hat, und diese Beschwerdestelle ist diesem Lärmkomitee, das ich bereits erwähnte, unterstellt. Dieser Ausschuss – das erwähnte ich ebenfalls – gibt einen Bericht ab, und zwar in einem dreimonatlichen Rhythmus. Ich sagte auch bereits, dass daraufhin Pressemitteilungen herausgegeben werden, dass die Ergebnisse publiziert werden usw. usf. Die Parteien selbst, die an diesem Dialog teilnehmen, erstatten natürlich auch Bericht an die Stellen, von wo sie herkommen. Das kann alles Mögliche sein. Das können die Gemeinden sein. Das können Ausschüsse sein. Das können Anwohnerverbände sein. Dadurch sind dieser Dialog und der Informationsfluss immer gewahrt.

Eine weitere Frage betraf die wirtschaftlichen Aspekte. Es ist doch so, dass all die Gespräche, die man führt, auch Gespräche über die Umwelt, im Großen und Ganzen irgendwo einen Bezug zu wirtschaftlichen Aspekten haben. Es ist ja auch so, dass die Vertreter der Flugbehörden oder der Airlines diese ökonomischen Aspekte mit in die Diskussion,

in den Dialog einbringen müssen. Wie sieht meine Erfahrung bei solchen Dingen aus? Fifty-fifty, könnte man mehr oder weniger sagen. Manchmal ist die eine Seite zufriedener, manchmal ist es die andere. Oft fragt man sich: Versteht eine Seite wirklich nicht, oder will eine Seite einfach nicht verstehen? – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank. – Die nächste Frage ging an Herrn Dr. Ewen.

Herr **Dr. Christoph Ewen:** Herr Abgeordneter, ich habe in meinem Vortrag schon angesprochen, dass es in Deutschland keine DIN-Norm gibt, wie Umweltmediation aussehen soll. Es gibt einen Diskussions- und Lernprozess. Als im Verlauf der ersten Monate des Frankfurter Mediationsverfahrens methodische Kritik in der Öffentlichkeit laut wurde, hat das Institut für Organisationskommunikation ein Hearing veranstaltet, zu dem wir namhafte Mediationsfachleute und Praktiker aus Deutschland eingeladen haben, um gemeinsam mit ihnen die Fragen zu diskutieren: Wie ist dieses Verfahren einzuschätzen? Wie können wir es weiterentwickeln? Wir haben einige Impulse aufgenommen, und als Ergebnis ist schließlich herausgekommen, dass das Entscheidende ist, maßgeschneiderte Verfahren zu entwickeln, die für den Zweck, für den sie gedacht sind, geeignet sind.

Die Kritik, die jetzt in der Öffentlichkeit aufkommt, kommt insbesondere von dem Förderverein Umweltmediation, der minutiös sieben Abweichungen von der Mediationsnorm formuliert hat. Ich denke, das ist ein Verein, der ein Definitionsmonopol zu behalten versucht. Wenn man sich das genau anschaut, sieht man, dass die Kritik oft eben auch von Theoretikern kommt, die in der Praxis noch nicht sehr viel Erfahrung mit Mediationsverfahren haben und vor allen Dingen keine erfolgreichen Mediationsverfahren durchgeführt haben.

Abschließend noch einmal: Umweltmediation ist in Deutschland ein Lernprozess, und dieses Frankfurter Mediationsverfahren war ein wichtiger Schritt mit innovativen Impulsen für diese Diskussion. Im Übrigen denke ich, weil ich Ingenieur bin: Am Schluss zählt das Ergebnis und nicht so sehr die Methodik. – Vielen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank. – Es bestand auch noch der Wunsch der CDU, die beiden anwesenden Mediatoren zu hören. Herr Prof. Oeser.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Herr Landtagspräsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich kann nicht für Herrn Dr. Niethammer mit sprechen; er muss schon selbst etwas dazu sagen. Ich kann nur für mich eine Aussage treffen: Ich fand es außerordentlich wichtig, dass der Mediationsbericht und vor allem der Schluss dieses Berichts, der auf vielfache Weise, zum Teil auch auf sehr missverständliche Weise, öffentlich dargestellt und diskutiert worden ist, hier in dieser Breite noch einmal erörtert werden konnte. Dass wir in der relativ kurzen Zeit eine ganze Reihe von Fragen nicht ausreichend und nicht tief genug bearbeiten konnten, haben wir selbst gesagt. Deswegen haben wir auch immer wieder die Lücken im Mediationsbericht selbst genannt.

Es ist nun eine Aufgabe aller, die im Parlament und in der Landesregierung beteiligt sind, diesen Punkten weiter nachzugehen. Sie wurden ja von uns sehr deutlich ausgesprochen. Es kamen weitere Aspekte hinzu, die vertiefend weiterbearbeitet werden müssen. Aber dass unser Fünferpaket in der Weise, wie es hier erörtert worden ist, Gegenstand öffentlicher politischer Diskussion werden würde, hatten wir am Anfang selbst nicht erwartet.

Ich muss hier in einer ganz persönlichen Wertung sagen: Es besteht ein Riesenunterschied zu der Anhörung zur Startbahn West im Jahr 1981. An dieser Anhörung habe ich selbst teilgenommen. Als Vorsitzender des hessischen Umweltbeirates habe ich damals die Position dieses Beratungsgremiums der Landesregierung, speziell des Umweltministers, vorgetragen. Ich fand die jetzige Anhörung einfach von der Qualität der Fragen und der Diskussion her eine ganze Stufe weiter als damals. Das scheint mir doch eine wichtige Voraussetzung dafür zu sein, dass es nicht zu raschen Beschlüssen kommt. Herr Staatsminister Posch hat ja zugesagt, dass es ein offenes, faires Verfahren bleiben soll.

Herr Staatsminister Dr. Jung, Sie haben eben gesagt, was das Besondere ist: Hier wird ein Verfahren von Anfang an begleitet. Damals geschah das ja gewissermaßen erst am Ende; denn die öffentliche Diskussion hat erst richtig eingesetzt in der Phase der üblichen und auch jetzt wieder zu praktizierenden Verfahren. Ich denke, das ist ein erheblicher Unterschied. Auch die Teilnahme der Umweltverbände und Bürgerinitiativen hier an der Anhörung, aktiv und durch Zuhören, hat wesentlich dazu beigetragen, dass wir – ich sage es noch einmal – anders als 1981 und in den folgenden Jahren ein so schwieriges und komplexes Thema angehen können.

Ich selbst habe auch eine Menge gelernt. Ich habe auch neue Lücken entdeckt. Meine Arbeit als Mediator ist zu Ende. Aber als einer, der sich für die Menschen in dieser Region in einem begrenzten Umfang mitverantwortlich weiß, ist meine Arbeit noch nicht zu Ende. Ich hoffe, dass gerade die Dinge, die noch vertiefend zu behandeln sind und nicht nur in den normalen Verfahren, die anstehen, eine Hilfe sein können, zu einer Lösung zu kommen, die ein höheres Maß an Akzeptanz haben sollte, als es damals der Fall war. – Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU und der F.D.P.)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Prof. Oeser. – Herr Dr. Niethammer.

Herr **Dr. Frank Niethammer:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich kann mich sehr gerne dem anschließen, was Herr Oeser hier soeben gesagt hat. Wenn man mir vor drei Jahren gesagt hätte, dass es möglich sei, in dieser Form miteinander über den Ausbau des Frankfurter Flughafens zu diskutieren, so hätte ich das nicht für möglich gehalten. Ich bin sehr dankbar und möchte mich insbesondere bei den Abgeordneten bedanken, weil sie heute so sachliche und so kritische Fragen gestellt haben. Ich habe aus allen Fragestellungen gemerkt, wie sehr Sie sich mit der Sache beschäftigt haben. Wir haben Ihnen ja eine Sache auf den Tisch gelegt, bei der es wirklich nicht so einfach war, sie überhaupt aufzunehmen. Ich fand es großartig, mit welcher kritischen Sicht und mit welchem Sachverstand Sie all das hinterfragt haben, was die Mediationsgruppe gemacht hat.

Ich möchte mich aber auch bei all denen noch einmal bedanken, die mitgearbeitet haben. Meine Damen und Herren, ich muss es einfach an dieser Stelle sagen: Als die Mediationsgruppe zu arbeiten begonnen hat, haben wir eine ganze Weile gebraucht, um überhaupt miteinander reden zu können. Dann ist in der Mediationsgruppe eine Diskussion in Gang gekommen, die genauso wie die hier sachlich und sachbezogen war. Sonst wäre ein solches Ergebnis nie zustande gekommen. Die Mitglieder dieser Mediationsgruppe, gleichgültig, von welcher Interessenlage her, haben alle ihr großes Verdienst an diesem Ergebnis.

Meine Damen und Herren, eines ist klar: Dieses Ergebnis der Mediation ist natürlich nicht für alle und jeden das Optimum. Jeder hat hier einen Beitrag leisten müssen. Einen großen Beitrag – das möchte ich an dieser Stelle sagen – leistet der Flughafen. Dieser Flughafen ist bei dieser Geschichte auch in gewissem Sinne der Betroffene.

(Zuruf von den Zuhörern: Wir sind betroffen!)

– Einen Moment, bitte. – Der Flughafen hat auch in der Mediationsgruppe voll mitgewirkt. Ich bin sehr dankbar – ich sage das ganz offen –, dass ich aus dem, was ich gehört habe, und aus dem, was auch heute hier gesagt wird, mitnehme, dass auch dieser Flughafen das Mediationspaket akzeptiert, genauso wie die Regierung gesagt hat, dass sie es akzeptiert. Auf dieser Grundlage muss weitergearbeitet werden. Die Vorgabe für das Dialogforum, die sich jetzt hier aus der Diskussion ergeben hat, ist doch ziemlich klar und ziemlich eindeutig.

Ich wünsche mir von Herzen, dass diese Region eines Tages vielleicht erkennt, dass der Flughafen eine zentrale Frage dieser Region ist, und zwar im positiven Sinne, wie wir heute schon sagen, dass die Hochhäuser von Frankfurt etwas ganz Wichtiges und Tolles sind. Vor 20 Jahren wollte noch niemand diese Hochhäuser akzeptieren.

In diesem Sinne, meine Damen und Herren, wünsche ich alles Gute. Wir Mediatoren verabschieden uns von unserer Arbeit. Die Arbeit ist getan. Ich denke, es ist ein wichtiger Beitrag geleistet worden, vielleicht sogar auch im Sinne einer Bürgergesellschaft. – Danke.

(Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Damit beginnt die Fragerunde der SPD. Das Wort hat Herr Kollege Polster.

Abg. **Harald Polster** (SPD)**:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst einmal habe ich mich nach den drei Tagen im Namen der sozialdemokratischen Seite ebenfalls zu bedanken bei den vielen Helfern, die uns zur Verfügung gestanden und das alles ermöglicht haben, bei der Bevölkerung, die zahlreich über die drei Tage aus Betroffenheit und aus Interesse anwesend war, bei den Experten, die durchgehalten haben, und bei meinen Kolleginnen und Kollegen Abgeordneten, die tatsächlich drei Tage hier voll anwesend waren und sich auch voll mit eingebracht haben.

Aber es gibt keinen Grund, Schlussworte zu sprechen, meine Damen und Herren. Denn als die drei Mediatoren ihren Bericht abgegeben haben, fiel der Satz: „Unsere Arbeit ist beendet; nun muss die Politik handeln.“ Machen wir uns nichts vor: Jetzt geht es erst los. Bei der Frage, wie es losgeht und weitergeht, sind wir mitten im Thema. Das Lehrstück für demokratisches Verhalten, das wir bislang erfahren konnten – und ich glaube, die drei Tage hier waren ein Beispiel dafür, wie es gut laufen kann –, darf nicht verspielt werden durch das, was zurzeit schon geschieht und in der Zukunft noch weiter geschehen muss.

Deshalb, Herr Dr. Jung – wir sind noch in der Fragestunde –, muss ich Sie fragen: Habe ich es richtig verstanden, dass wir uns nächste Woche in der Sondersitzung des Wirtschaftsausschusses noch einmal über die Zusammensetzung und Ihr vorgelegtes Konzept zum Dialogforum unterhalten und anschließend unverzüglich das Dialogforum einberufen wird?

Meine konkrete Frage ist: Wer beruft wann das Dialogforum ein? Sind Sie nicht mit mir auch der Meinung, dass handwerkliche Dinge, die jetzt schon geschehen, transparent im Verfahren behandelt werden müssen und dass Brüche im Handeln wie bei der Vorlage des Landesentwicklungsplans, wo sich die Empfehlungen des Mediationspakets nicht wieder finden und jeder sich fragt, warum die Landesregierung anders handelt, als sie es in der

Mitarbeit der Mediationsgruppe abgearbeitet hat, vermieden werden müssen? Genau das ist eben nicht ein Grund dafür, warum der Vorsitz verbindlich von der Landesregierung geführt werden muss. Denn eines wäre schlimm: wenn wir ein Gremium schaffen, das unverbindlich weiterarbeitet, und man schlicht Zweifel aufkommen lässt, dass das Handeln der Landesregierung und die Transparenz im Verfahren auseinander laufen.

Zweite Frage: Es werden sicher viele Maßnahmen – das haben wir in den drei Tagen herausgearbeitet – noch erfolgen müssen. Diese müssen finanziert und bearbeitet werden. Wer bezahlt diesen Fonds, der gespeist werde muss? Wir gehen davon aus, dass dies aus Steuermitteln geschieht, um die Unabhängigkeit des Gremiums weiterhin zu wahren. Ich frage Sie, wie sich die Landesregierung dazu stellt. – Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Reichenbach, bitte schön.

Abg. **Gerold Reichenbach** (SPD): Ich habe noch eine Frage. Zum Abschluss wurde ja von den Mediatoren darauf hingewiesen, dass das Paket auch von der FAG akzeptiert worden sei. Ich habe die Ausführungen nicht ganz so verstanden, sondern nur in dem Sinne, dass man auf das Nachtflugverbot hinarbeiten möge. Deswegen noch einmal meine ganz konkrete Frage an Herrn Dr. Bender: Ist die FAG bereit, das uneingeschränkte Nachtflugverbot in den von den Mediatoren genannten Zeiten zu akzeptieren, als Teil des Mediationspakets zu tragen und auch ihren Beitrag dazu zu leisten, dies rechtsfest zu machen?

Präsident **Klaus Peter Möller:** Eine weitere Frage von Frau Kollegin Klär.

Abg. **Hildegard Klär** (SPD): Ich habe sehr wohl zugehört, Herr Staatsminister Jung, als Sie über den Grad der Verbindlichkeit gesprochen haben, den dieses Gremium haben soll. Sie haben gesagt – ich zitiere Sie hier sinngemäß –, der Grad des Konsenses innerhalb des Dialogforums gebe auch Aufschluss über den Grad der Verbindlichkeit der Entscheidungen, die dieses Gremium fällt. Ich wäre sehr dankbar, wenn Sie das noch etwas genauer erläutern könnten; denn hiermit kann man zwar grob etwas anfangen, aber eine etwas genauere Aussage fände ich sehr gut.

Ich habe an dieser Stelle noch einmal den Dank an alle auszusprechen, habe aber auch eine sehr herzliche Bitte. Diese geht eher Richtung Publikum. Ich wäre sehr froh, wenn die Bürgerinitiativen und die Umweltverbände sich in das regionale Dialogforum mit einbrächten. Sie sollten es tun für die Menschen in der Region, die hinter ihnen stehen; denn nur so haben die eine faire Chance, vertreten zu sein bei dem zukünftigen Dialog um das, was wir jetzt im Rahmen des Flughafenverfahrens zu entscheiden haben.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke sehr. – Zwei der Fragesteller wandten sich an die Regierung, an Herrn Dr. Jung. Bitte, Herr Dr. Jung.

Minister **Dr. Franz Josef Jung:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich will zunächst die Frage des Abg. Polster beantworten. Zunächst will ich noch einmal sagen: Wir hatten uns verständigt – und ich habe gesehen, dass die Einladung erfolgt ist –, dass am Dienstag der Hauptausschuss darüber noch einmal berät. Wir hatten ja den Antrag in den Beratungen des Hauptausschusses bis nach dieser Anhörung zurückgestellt, um uns dort im Grundkonsens zu verständigen. Ich habe deshalb auch gesagt: Ich habe hier Grundüberlegungen vorgestellt, damit wir noch einmal darüber, gegebenenfalls auch über Detailfragen, sprechen können.

Unsere Vorstellung ist die, dass wir danach möglichst noch im Mai das regionale Dialogforum einberufen. Ich denke – das war eine Überlegung, die wir ebenfalls noch erörtern sollten –, dass wir das als Regierung gemeinsam mit dem Landtag oder als Regierung tun. Das ist aber, denke ich, kein Punkt, über den man Streit bekommen sollte. Nur: Ich glaube, es muss die Verantwortlichkeit klar sein, dass das Dialogforum im Mai einberufen wird. Unsere Bereitschaft ist vorhanden, das gemeinsam mit dem Landtag zu tun.

Die Frage des Vorsitzes will ich noch einmal aufnehmen, weil das schon ein Punkt ist, der mich etwas nachdenklich stimmt, weil ich finde, dass die guten Erfahrungen der Mediation auch ein bisschen damit zusammenhängen, wie das Mediationsverfahren geführt und geleitet worden ist. Unsere Überlegung war einfach, dass wir diesem positiven Beispiel ganz gerne folgen wollten. Ich habe ja darauf hingewiesen, dass in dieser Anhörung auch die Mediatoren das vom Grundsatz her so gesehen haben. Ich möchte aber noch einmal deutlich machen – ich weiß, dass es darüber unterschiedliche Auffassungen gibt –, dass unser Vorschlag wäre, dass wir uns darüber in dem Dialogforum mit den Beteiligten verständigen und dass, wenn die Meinung besteht, dass die Regierung das machen soll, wir das dann tun werden.

Zu der Frage der Finanzierung will ich Folgendes noch einmal sagen: Die Überlegung war, dass die Finanzierung des regionalen Dialogforums wieder über einen Fonds erfolgen sollte, an den die Beteiligten im Rahmen ihrer Möglichkeiten Zuschüsse leisten. Über die Auftragsvergabe aus dem Fonds entscheidet allerdings das regionale Dialogforum selbst im Konsens. Die Landesregierung wird dafür Sorge tragen, dass hinreichende Anlaufmittel zur

Verfügung stehen, sodass die Arbeit dann in der vorgesehenen Art und Weise erfolgen kann.

Frau Abg. Klär, ich glaube, wir müssen Folgendes sehen, und das wollte ich im Hinblick auf die Frage der Verbindlichkeit auch zum Ausdruck bringen: Unabhängig von der Frage des regionalen Dialogforums läuft die Verantwortung des Wirtschafts- und Verkehrsministers im Zusammenhang mit der Raumordnung und der Planfeststellung. Wir waren der Meinung – das habe ich vorgetragen –, dass natürlich auch die Frage der Begleitung und damit dann auch der Berücksichtigung von Überlegungen des regionalen Dialogforums umso größer ist, je größer der Konsens und die Übereinstimmung im Dialogforum sind. Ich glaube, das ist ein Punkt, den man sehen muss, weil man dann an einstimmigen oder einmütigen Beschlüssen des Dialogforums, denke ich, nicht so einfach vorbeigehen kann wie an Dingen, die doch vielleicht sehr unterschiedlich beurteilt werden. Das wollte ich damit zum Ausdruck bringen. Ich glaube, auch darüber sollten wir uns im Grundkonsens verständigen. Es ist unser Wunsch – das will ich hier noch einmal sagen –, dass wir darüber keine politisch kontroverse Debatte führen, sondern dass wir darüber möglichst Einvernehmen erreichen; denn umso größer ist die Chance einer effektiven, guten Arbeit dieses regionalen Dialogforums. So bitte ich meine Ausführungen zu verstehen. Wir sollten am Dienstag im Hauptausschuss vielleicht noch über die Detailfragen sprechen, damit wir dann gegebenenfalls zu einer gemeinsamen Überlegung kommen. – Besten Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Herr Reichenbach wandte sich an den Vorstandsvorsitzenden der FAG. Herr Dr. Bender, bitte schön.

Herr **Dr. Wilhelm Bender:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich habe mehrfach versucht, die Haltung der FAG zum Nachtflugverbot hier deutlich zu machen. Ich will das gern noch einmal wiederholen. Nach meinem Verständnis verlangt das Paket ein Nachtflugverbot zum Zeitpunkt der rechtlichen Verbindlichkeit des Ausbaus, also nicht heute. Damit, denke ich, ist auch kein Bekenntnis der FAG zum heutigen Zeitpunkt gefragt. Ich habe ja deutlich gemacht, dass wir mit Ihnen daran arbeiten wollen, die Belastungen der Bevölkerung gerade in der Nacht zu vermindern. Ich denke, Herr Reichenbach, wenn uns das gelingt, dann ist das auch ganz im Sinne Ihres Anliegens. Das Zehn-Punkte-Programm hat ja vor allem zum Ziel, hier Entlastung zu schaffen.

Ich will daran erinnern, dass heute Morgen in diesem Hearing verschiedene andere Vertreter der arbeitsteiligen Luftverkehrsindustrie gesprochen haben, die von einem Nachtflugverbot rechtlich genauso betroffen sind wie die FAG. Der Eindruck, wenn er denn hier vorhanden wäre, die FAG sei die einzige Institution, die über ein Nachtflugverbot als Beteiligter zu entscheiden hat, wäre falsch. Abgesehen davon, dass es ein rechtliches Verfahren ist, das am Ende vom Hessischen Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung entschieden werden muss, gibt es auch rechtlich Beteiligte, z. B. die Airlines, die Spediteure, die Post und sicher viele andere. Sie haben heute Morgen gehört – so wurde mir berichtet; ich konnte leider wegen eines Aufsichtsratstermins heute Morgen nicht dabei sein –, dass diese Beteiligten offensichtlich größere Bedenken haben als die FAG selbst. Das bitte ich doch zur Kenntnis zu nehmen. Das bedeutet, dass heute eine rechtliche Durchsetzung offensichtlich gar nicht möglich wäre. Umso wichtiger ist es, dass dann die FAG auf eine konsensuale Lösung setzt. Denn wichtiger, als dass wir Bekenntnisse abgeben, ist, dass wir den Luftverkehr so gestalten, dass der Lärm möglichst vermindert wird.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank, Herr Dr. Bender.

Es fragt BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Kaufmann, bitte.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Es hat sich jetzt hier so etwas wie Ausklangsstimmung breit gemacht. Da gehört es sich natürlich auch, Dank zu sagen. Dem wollen wir uns als grüne Fraktion überhaupt nicht verschließen, wobei ich in den Vordergrund der Danksagung drei Gruppen von Personen, die hier miteinander gesessen, diskutiert und gearbeitet haben, rücken will: zum einen unsere Experten, die Gäste, die wir fragen durften und die uns sachkundig Auskunft gegeben haben, zum Zweiten – das ist uns sehr wichtig – die Zuhörerinnen und Zuhörer, wobei ein bisschen zu bedauern ist, dass, weil die Nachfrage ja größer war, nicht mehr Zuhörern durch das gewählte Verfahren der Zutritt ermöglicht war, weil man Karten nur für drei Tage bekam, selbst wenn man nur kürzere Zeit für die Anhörung erübrigen konnte. Umso mehr verdienen diejenigen Dank, die viele Stunden oder gar alle drei Tage uns zugehört haben. Und zum Dritten gilt mein Dank den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Landtagskanzlei oder anderer Stellen, die sichtbar und unsichtbar uns hier unterstützt haben und das Verfahren insoweit abgesichert haben, dass wir uns, denke ich, gut miteinander unterhalten konnten.

Sie ahnen schon: Wenn ein Politiker Dank sagt, dann hat er natürlich auch gleichzeitig immer noch Wünsche. Mein Wunsch geht vor allem dahin, dass wir das Verfahren, das wir im Landtag eingerichtet haben und das ich gut finde, nämlich die Beiträge im Internet zu dokumentieren, jetzt keineswegs abbrechen sollten, sondern dass wir das Material aufrechterhalten – vielleicht kommt die eine oder

andere Stellungnahme auch noch nach; wir haben die Stellungnahmen aufgrund der kurzen Zeit ja nicht ganz vollständig bekommen können – und vor allem – ich denke, das ist als Anregung vielleicht aufzunehmen – dass auch das Protokoll dieser Tage, sobald es erstellt ist, nicht nur den Abgeordneten zur Verfügung steht, sondern auch der Öffentlichkeit über das Internet zugänglich ist. Denn es ist klar: Die Diskussion geht weiter; heute ist nichts abgeschlossen.

Meine Damen und Herren, ich habe bei zwei Fragestellungen erwähnt – andere haben das auch getan –: Ein ganz wichtiger Punkt ist das No-Regret-Prinzip, dass man Entscheidungen erst dann trifft, wenn man überblicken kann, welche Folgen sie haben, und auch erst zu dem Zeitpunkt, wo sie notwendig sind. Ich denke, wir als grüne Fraktion, deren Stellung zu der Ausbaufrage ja relativ klar ist, setzen nach wie vor auf die Kraft der Argumente und auch auf das No-Regret-Prinzip. Wir erwarten, dass die Punkte des Dialogforums, von denen auch die Mediatoren gesagt haben, sie seien unverzüglich umsetzbar, jetzt auch unverzüglich angegangen werden. Dazu gehört das Dialogforum, aber auch andere Punkte, wie Sie wissen.

Ich möchte gerne noch zwei Dinge abschließend geklärt haben oder vielleicht noch Auskünfte dazu bekommen. Zum einen möchte ich Herrn Vreeburg noch um eine Auskunft bitten. Er hat vorhin berichtet, dass die Umweltgruppen aus dem Dialog in Schiphol ausgeschieden sind oder sich zurückgezogen haben „aufgrund verschiedener Grundansichten“, so habe ich es hier aufgeschrieben. Vielleicht können Sie diese noch etwas genauer darstellen, denn wir wären schon an den Gründen interessiert, die dabei eine Rolle spielten. Das kann für die hiesige Debatte ja auch wichtig sein.

Ich hätte noch abschließend eine Frage an die beiden Mediatoren. In einer Pressemitteilung – es geht jetzt um das Dialogforum – von ihnen steht, dass das Dialogforum die Selbstverpflichtung der FAG zur Lärmminderung „erörtert und überwacht“. Im Mediationsbericht selber steht, dass die Selbstverpflichtung der FAG zur Lärmminderung „diskutiert und begleitet“ wird. Meine Damen und Herren, das ist schon ein Unterschied. Nachdem wir heute hier die Vorstellung der Landesregierung gehört haben, habe ich das Gefühl, das ist noch weniger, und wir haben in der Tat Sorge. Deshalb würde mich abschließend hier interessieren: Wird das Dialogforum etwas Kraftvolles sein, was auch gestaltet, oder wird es etwas sein, was sozusagen als Beruhigungspille verabreicht wird? Im letzteren Falle könnte ich der Empfehlung an die Bürgerinitiativen, die 29er-Verbände und auch an die Kommunen nicht nahe treten, sich daran zu beteiligen, im ersteren Falle allerdings sehr wohl, denn wir sind der Auffassung: Die FAG bedarf in der Tat der wesentlich besseren und kritischeren Überwachung, als uns dies in der Vergangenheit gelungen ist.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Vreeburg, bitte.

Herr **Herman Vreeburg** (Übersetzung aus dem Englischen): Sie haben mich gefragt, warum sich die Umweltgruppen aus dieser Diskussion sozusagen ausgeklinkt haben. Ich sagte in meinem Vortrag, dass es da verschiedene Grundansichten gegeben hat, die man irgendwie nicht in Einklang miteinander bringen konnte. Um einmal zu sagen, wie dieses Komitee zusammengesetzt wurde: Dies geschah auf Anweisung des Transportministeriums, und dieses Komitee, dieser Ausschuss hatte mehr oder weniger den Auftrag erhalten, einmal zu untersuchen, wie man die Grundeinstellungen sowohl der Umweltgruppen als auch der Fluggesellschaften bzw. der Flughafenbetreiber irgendwie unter einen gemeinsamen Hut bringen könnte. Am Anfang stand natürlich eine Runde, in der es um Diskussion und um Information ging, sodass man sich eigentlich erst einmal näher kennen lernte. Ich muss sagen, diese erste Runde ging ganz gut. Wir unsererseits, also die Flughafenbehörde, haben gesagt, wie wir die Sache sehen. Die Umweltgruppen haben uns gesagt, welche Einwendungen sie hätten, und haben auch ihre Lage und ihre Situation erklärt. Das war der erste Schritt.

Im nächsten Schritt wurde dann ein Versuch gemacht, einmal festzustellen, wie die Flughafenbetreiber Maßnahmen ins Leben rufen könnten, um die ganze Situation zu verbessern, und wie man die Anliegen der Umweltgruppen mit einbeziehen könnte. Das führte im Endeffekt dazu, dass der Vorsitzende des Ausschusses nicht mehr in der Lage war, die beiden grundsätzlichen Ansichten miteinander zu vereinen. Es gab sozusagen eine Blockierung der gesamten Gesprächsrunde.

Deshalb gingen die Umweltgruppen zum Transportministerium und haben dort mehr oder weniger klar gesagt, wenn die Flughafenbetreiber nicht willens oder in der Lage seien, das zu machen, was man fordere, dann sehe man auch keine Notwendigkeit mehr, sich an den Gesprächen weiterhin zu beteiligen.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Noch einmal sind die Mediatoren gefragt. Herr Prof. Oeser.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich will versuchen, ganz kurz auf die Frage des Herrn Abg. Kaufmann zu antworten. Wir Mediatoren waren der Meinung, dass wir durch die Presseerklärung das, was hier steht, noch etwas verdeutlichen sollten, damit nicht der Eindruck entsteht, da gibt es dann in Zukunft eine Runde, in der diskutiert wird, sondern

dass dies auch eine im Sinne der Kontrolle begleitende Funktion haben wird. Das haben wir durch unsere Presseerklärung, hoffe ich, klar gesagt, und dazu stehen wir weiterhin. Ich konnte mich jetzt nur mit Herrn Niethammer darüber abstimmen. Zumindest wir beide stehen zu unserer Presseerklärung, die wir drei damals formuliert haben.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich nehme einmal an, dass damit dem Anliegen von Herrn Kaufmann Genüge getan ist. Oder?

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es sei denn, er möchte etwas anderes sagen! Das weiß ich nicht! – Herr Dr. Frank Niethammer: Nein, ich sage nichts anderes!)

– Eine klare und gerade Antwort.

Dann ist die F.D.P. am Zug. Herr Kollege Denzin.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Meine Damen und Herren! Auch ich darf namens der F.D.P.-Fraktion sehr herzlich danken. Herr Prof. Oeser und Herr Dr. Niethammer haben verschiedentlich erklärt: „Unsere Arbeit ist jetzt beendet.“ Ich nutze die Gelegenheit, ihnen und Herrn Prof. Hänsch sehr herzlich zu danken. Ich finde, das war eine ganz hervorragende vorbereitende Arbeit in der Sache, aber viel mehr noch in ihrer gesellschaftspolitischen Bedeutung.

(Beifall bei der F.D.P.)

Ich darf mich auch bedanken bei allen Mitarbeitern der Landtagsverwaltung und hier aus dem Hause, bei der Polizei, bei jedem, der hier angepackt hat, natürlich ebenso bei den Sachverständigen.

Da will ich gleich eine Bewertung mit einfließen lassen. Diese Anhörung hat mir persönlich sehr viel Informationsverdichtung, aber auch zusätzlich neue Informationen gebracht. Gleichwohl ist das heute hier kein Abschluss. Wir werden noch einiges an Untersuchungen brauchen, und wir werden sicherlich auch für uns noch einiges aufzuarbeiten haben. Was die Grundsatzfrage angeht, wissen Sie, dass meine Fraktion da eine klare Aussage getroffen hat. Diese ist in dieser Anhörung in keiner Weise in Zweifel gezogen worden. Was eine politische Aussage zu einer bestimmten Variante angeht, würde ich mich heute dazu noch nicht in der Lage sehen. Hier muss aufgearbeitet werden. Ich will auch eines klarmachen: Politik kann und muss hier vielleicht auch Meinung bekennen. Aber das hat nichts damit zu tun, dass das eigentliche Verfahren ein Genehmigungsverfahren ist nach Recht und Gesetz, ich hoffe, sehr transparent. Ich bin sicher, dass der Wirtschaftsminister all das sehr sorgfältig beachten und durchführen wird. Deshalb kann die Politik Position beziehen, aber Politik kann keine Ersatzvornahme betreiben. Das müssen wir auch weiterhin vor Augen haben.

Was das Dialogforum angeht, ist das ja ein Brückenschlag in die Zukunft. Im Grunde genommen können wir damit etwas erreichen – Herr Dr. Bender, da mache ich dem Flughafen einen Vorwurf, nicht nur in Ihrer Zeit, sondern insgesamt –, nämlich den Flughafen stärker einzubinden in die Region als Teil dieses Organismus Region und nicht nur als Wirtschaftsunternehmen mit seinen inneren Interessen, mit denen Sie nachvollziehbar sehr befasst waren und sein mussten. Aber – das hat diese dreitägige Anhörung deutlich gemacht – bei den Zielkonflikten, die wir im Verdichtungsraum haben, und den Notwendigkeiten, die wir nicht nur auf der betriebswirtschaftlichen, sondern insgesamt auf der wirtschaftlichen Seite haben, ist das Dialogforum sicherlich ein Ansatz, aus dem sich vielleicht ein wirklich intensiver Dialog und damit auch ein gegenseitiges Aufeinander-Zugehen und Verständnis entwickeln können.

Das heißt aber, dieses Forum darf nicht so angelegt sein, dass es nur das Verfahren begleitet, sondern ich stelle mir vor, dass dieses Dialogforum wirklich ein Forum bleibt für einen dauerhaften Dialog zwischen dem Flughafen und den betroffenen Bürgern. Dazu will ich auch gleich sagen: Ich hoffe nicht, dass der Weg der Teilhabe beim Bürgermeister endet, sondern dass der Weg der echten Teilhabe, der Einbeziehung, wie auch immer das organisatorisch oder von der Information her läuft, tatsächlich bis zum Bürger geht. Denn wir haben genug Institutionen, wir brauchen die echte Beziehung und den echten, tief gehenden Dialog. Das wünsche ich mir.

In diesem Sinne darf ich mich bei allen bedanken, die mir geholfen haben, ein Stück weiterzukommen. Ich hoffe, dass wir in der Sache friedlich weiterkommen.

(Beifall bei der F.D.P.)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank.

Meine Damen und Herren, ich habe Sie zu Beginn dieser drei Tage kurz begrüßt. Ich möchte Sie jetzt ebenso kurz verabschieden. Ich bedanke mich an allererster Stelle – das darf ich wohl sagen – bei den Mediatoren, ohne die diese Anhörung gar nicht denkbar gewesen wäre. Ich habe schon eingangs gesagt, sie haben ein Stück Rechtsgeschichte geschrieben, und das setzt sich hier fort. Sie sind jetzt aus der juristischen Verantwortung, in die sie sich ganz freiwillig begeben haben, entlassen. Aber ich denke und hoffe ein bisschen, dass sie mit großer Sympathie und innerer Anteilnahme den weiteren Prozess begleiten und dass man in ganz schwierigen Fragen sie auch einmal fragen darf.

Ich bedanke mich bei den Sachverständigen, die über ihre schriftlichen Stellungnahmen hinaus ein

hohes Maß an Sachkunde in diese Anhörung eingebracht und einerseits in vielen Fragen uns die Augen geöffnet, andererseits allerdings auch wieder weitere Fragen in uns geweckt haben, die der fortschreitenden Diskussion bedürfen. Ich kann Ihnen versichern: Alles, was noch an schriftlichen Stellungnahmen nachgereicht wurde, steht schon im Internet. Diese gesamte Konferenz wird von uns ins Internet eingestellt und auf einer CD-ROM noch einmal zusammengefasst.

Ich bedanke mich aber auch ganz besonders bei unseren Zuhörerinnen und Zuhörern, dass sie diesen Kongress nicht als eine Alibiveranstaltung begriffen haben, sondern mit großem Interesse, mit innerer Anteilnahme und Aufmerksamkeit, aber ohne feindselige Regungen teilgenommen haben. Ich meine, man konnte hier für Pro und Kontra viele Argumente gewinnen.

Ich schließe ein in meinen Dank die Medienvertreter, die doch, soweit ich das bisher überschauen kann, in einer sehr umfangreichen Art über diese Anhörung berichtet haben. Ich bedanke mich bei Leitung und Mitarbeitern der Rhein-Main-Halle, bei all denen, die für unsere Sicherheit gesorgt haben, aber auch bei meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus dem Landtag.

Ich freue mich, dass die Abgeordneten sich während dieser drei Tage nicht in Grabenkämpfe, Zurufe, Zwischenrufe verstrickt haben, sondern mit großer Aufmerksamkeit und Anteilnahme gefragt haben und zuhören konnten, endlich einmal zuhören konnten. Ich wage beinahe zu behaupten, wir sollten ernsthaft darüber nachdenken, ob wir uns in Zukunft nicht in der Tat so gegenübersetzen. Aus der Tiefe des Raumes und der Anonymität folgt manchmal die eine oder andere Unlogik. Wenn man sich Auge in Auge gegenübersitzt, ist die Arbeit eigentlich eine sehr erfolgreiche und schöne. Ich habe diese Sitzordnung sehr bewusst gewählt.

Schließlich ein letztes Wort zu dem Dialogforum. Ich wünsche mir, dass dieses Dialogforum ein offener Markt sein wird für alle, die sich daran beteiligen wollen. Auf dem Markt wird gehandelt und verhandelt und nicht gekämpft und nicht gestritten. So sollte dieses Forum sein.

Ein Letztes: Ich habe bei den Anliegergemeinden um Verständnis dafür geworben, dass dies eine reine Expertenanhörung war. Die Gemeinden haben das letztlich auch akzeptiert. Ich habe ihnen mitgeteilt, dass vor dem Plenum, also vor demselben Kreis, der diese Anhörung durchgeführt hat, am Montag, dem 5. Juni 2000, ab 9.30 Uhr im Plenarsaal des Hessischen Landtags in allererster Linie die betroffenen Anliegergemeinden gehört werden sollen.

In diesem Sinne schließe ich diese Veranstaltung und wünsche Ihnen ein interessantes Wochenende.

(Allgemeiner Beifall – Schluss: 16.45 Uhr)

15. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Protokoll

Anhörung der kommunalen Gebietskörperschaften

zum Frankfurter Flughafen

am 5. Juni 2000

Teil 1: Anhörung

15. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Protokoll

Anhörung der kommunalen Gebietskörperschaften

zum Frankfurter Flughafen

am 5. Juni 2000

Teil 1: Anhörung

(Beginn: 9.37 Uhr)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Meine sehr geehrten Damen und Herren, zu der Anhörung der Gebietskörperschaften zum Frankfurter Flughafen im Plenarsaal des Hessischen Landtags begrüße ich Sie alle recht herzlich. Ich begrüße die Vertreterinnen und Vertreter der Städte, der Gemeinden, der Landkreise, der Gemeindeverbände und der Kommunalen Spitzenverbände sehr herzlich.

Vonseiten der anliegenden Kommunen ist vielfach der Wunsch geäußert worden, sich ebenfalls mündlich in dem Anhörungsverfahren zum Frankfurter Flughafen äußern zu können. Da wir das Hearing vom 10. bis zum 12. Mai 2000 in den Rhein-Main-Hallen als reine Expertenanhörung konzipiert hatten, konnten wir diesen Wunsch, auch wegen des umfangreichen Programms, das wir uns für die drei Tage vorgenommen hatten, damals nicht erfüllen.

Der Landtag hat sich entschlossen, die Anhörung der Gebietskörperschaften in engem zeitlichen Zusammenhang mit dem vorangegangenen Hearing stattfinden zu lassen, da ihm das Anliegen der Städte, Gemeinden und Landkreise sehr wichtig ist. Alle Fraktionen haben es trotz des sehr engen Terminplans geschafft, noch einen Termin vor der Sommerpause zu finden. Diese Einmütigkeit begrüße ich. Dafür bedanke ich mich bei den Fraktionen.

Die Vertreterinnen und Vertreter der Gebietskörperschaften bitte ich um Nachsicht für die sich daraus ergebenden sehr kurzen Fristen. Außerdem bitte ich um Nachsicht bei all denjenigen, die der Meinung sind, dass sie besonders betroffen seien und dass ihnen deshalb eine verlängerte Redezeit zur Verfügung stehen müsse, sich aber dennoch wie alle anderen mit einer vorgegebenen Redezeit von fünf Minuten begnügen müssen, weil die Organisation der Anhörung sonst aus allen Nähten platzen würde.

Zum Trost kann ich sagen, dass auch diejenigen, die mir zuletzt geschrieben haben, bereits in der Vorabstimmung untereinander ausgemacht haben, wer zu welchem Thema innerhalb der vorgegebenen fünf Minuten spricht. Wir versuchen immer öfter, im Landtag eine Redezeit von fünf Minuten einzuhalten und merken erstaunt, wie viel in fünf Minuten gesagt werden kann. Wer sich geschickt anstellt, kann sich durch die Befragung der Abgeordneten, die einen breiten Raum einnimmt, wieder in die Befragung einspielen.

Meine Damen und Herren, der Landtag möchte durch dieses Anhörungsverfahren allen Betroffenen die Gelegenheit geben, sich zu äußern, um einen möglichst breiten Konsens bezüglich dieses sehr schwierigen, für die Region aber auch sehr wichtigen Themas zu finden.

Vonseiten der Mediatoren hat Herr Prof. Dr. Oeser sein Kommen angekündigt. Ferner sind Mitglieder der Mediationsgruppe anwesend. Ich begrüße das Mitglied des Vorstands der Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG), Herrn Hans-Georg Michel, und seine Mitarbeiter.

Schließlich begrüße ich die Zuhörerinnen und Zuhörer auf der Tribüne ebenso herzlich wie die Vertreterinnen und Vertreter der Medien, die durch ihre Berichterstattung die Öffentlichkeit über die Anhörung informieren. Ich danke besonders den Medien für die aufmerksame und umfassende Berichterstattung über das Hearing in den Rhein-Main-Hallen. Ich bin der Meinung, dass dies heute nicht anders sein wird.

Den Damen und Herren Abgeordneten des Hessischen Landtags und den Vertreterinnen und Vertretern der Landesregierung wünsche ich durch die weitere Anhörung vertiefte Einsichten und wichtige Impulse.

Der eine oder andere hat mich gefragt, ob die Anhörung überhaupt noch etwas Neues erbringen werde oder eine reine Alibiveranstaltung sei. Ich bin ganz und gar dagegen, die Anhörung als Alibiveranstaltung anzusehen. Ich rechne immer mit der Kreativität der Menschen, die gerade dann, wenn Meinungen ausgetauscht werden, immer noch etwas Neues einbringen können.

Der Hessische Rundfunk überträgt die Anhörung von 9.30 Uhr bis 17.00 Uhr live im Fernsehen. Deshalb hoffe ich, dass alle weiteren Interessierten die Anhörung von zu Hause aus verfolgen können.

Wenige Worte zum Ablauf: Wie Sie dem ausgelegten Programm – das ist jetzt der neueste Stand nach vielen Änderungen – entnehmen können, hat sich der Hessische Landtag für diesen Tag die Anhörung der Gebietskörperschaften zum Frankfurter Flughafen vorgenommen. Das Programm wird im Übrigen wie alle relevanten Unterlagen des Hearings auch im Internet auf der Homepage des Landtags veröffentlicht.

Im Vorfeld der Anhörung habe ich selbst mit Erstaunen festgestellt, wie viele Gebietskörperschaften im unmittelbaren Einflussbereich des Flughafens liegen. Die Liste derer, die angehört werden wollten, wurde immer länger. Das hat den Ältestenrat einstimmig dazu bewogen, denjenigen die Möglichkeit zu geben, sich im Rahmen einer Anhörung zu äußern, die dies wollen, ohne besonders vertiefende Betrachtungen darüber anzustellen, wer besonders beteiligt oder betroffen ist.

Nach Abgabe der Statements der Gebietskörperschaften, die nicht länger als fünf Minuten sein dürfen, weil sonst alles aus den Angeln gerät, werden in einer Fragestunde von mindestens zwei Stunden Dauer die Abgeordneten die Gelegenheit

haben, Fragen an die Vertreterinnen und Vertreter der geladenen Gebietskörperschaften zu richten. Jeder Fraktion stehen 30 Minuten Redezeit für Fragen und Antworten zur Verfügung. Deshalb ist es zweckmäßig, dass die Fraktionen kurze Fragen stellen und die Gefragten kurz antworten. Das soll keine Verlängerung der Redezeit für diejenigen bedeuten, die der Meinung sind, in der ersten Phase zu kurz gekommen zu sein.

Wir werden ohne Mittagspause bis 17.30 Uhr tagen. Das Landtagsrestaurant bietet Speisen und Getränke in ausreichendem Umfang an. Die Anhörung wird über Lautsprecher in den Umgang und in den Musiksaal übertragen, sodass auch diejenigen, die nicht im Saal anwesend sind, das Notwendigste mitbekommen.

Bevor wir mit der Anhörung der Betroffenen beginnen, erteile ich für die Landesregierung wunschgemäß Herrn Staatssekretär Dr. Hirschler das Wort. Er vertritt heute Vormittag den letztlich für die Entscheidungsfindung zuständigen Staatsminister Posch, der heute Nachmittag anwesend sein wird.

Ich habe vorweg noch eine Bitte: Aus Gründen der besseren Übertragung sprechen Sie bitte alle vom Rednerpult aus und nennen Ihren Namen und die Körperschaft, die Sie vertreten.

Herr Staatssekretär Dr. Hirschler, Sie haben das Wort.

Staatssekretär **Dr. Herbert Hirschler:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich begrüße Sie im Namen der Hessischen Landesregierung herzlich zu dieser wichtigen Anhörung des Hessischen Landtags.

Vor drei Wochen hatten wir die Gelegenheit, Fachexperten zu den nicht immer ganz einfachen Sachverhalten und zu den rechtlichen Aspekten der Mediationsempfehlung zu hören. Heute haben Sie, die Vertreterinnen und Vertreter von Städten, Gemeinden und Kommunalverbänden, das Wort. In der politischen Debatte über die Fortentwicklung des Frankfurter Flughafens sind Ihre Stellungnahmen natürlich von ganz besonderer Bedeutung für uns.

Der von der Mediation eingeschlagene Weg des Dialogs zwischen Flughafen und Region kommt mit der heutigen Anhörung an eine weitere wichtige Wegmarke. Die Interessen der Gebietskörperschaften im unmittelbar benachbarten wie auch im weiteren Umfeld des Frankfurter Flughafens werden sich nicht nur von denen manch anderer Beteiligter unterscheiden, sondern sicherlich auch untereinander nicht in allen Punkten gleich gelagert sein. Umso mehr kommt es heute darauf an, zuzuhören und sich gegenseitig Ernsthaftigkeit in der jeweiligen Argumentation zuzubilligen.

Grundlage und Ausgangspunkt der heutigen Anhörung sind die Ergebnisse des Mediationsverfahrens. Die Empfehlungen der Mediationsgruppe zur Zukunft des Frankfurter Flughafens sind als Gesamtpaket zu verstehen. Dies wurde – nicht zuletzt von den Mediatoren selbst – in den letzten Wochen und Monaten immer wieder wiederholt.

Wir haben die Bewertung der Mediationsempfehlung zur Kenntnis genommen und teilen sie. Natürlich bedeuten diese Empfehlungen aber nicht das Ende aller Erkenntnisse und auch nicht das Ende der Diskussion sowie des notwendigen Entscheidungsprozesses.

Deshalb ist es das vorrangige Ziel und der Zweck der heutigen Anhörung, die bereits breit geführte öffentliche Diskussion im Parlament fortzuführen, um eine gut fundierte und solide abgestützte Entscheidungsfindung des Hessischen Landtags zu ermöglichen. Dem hessischen Parlament wird durch die Anhörung die Möglichkeit gegeben, die von Ihnen vorgebrachten Belange in die parlamentarische Behandlung der Frage des Ausbaus mit einzubeziehen und so zu einer ausgewogenen politischen Entscheidung zu kommen.

Eine politische Entscheidung des Hessischen Landtags ist im Hinblick auf die Größe und Bedeutung des infrage stehenden Projektes wichtig und unerlässlich. Sie wird auch Auswirkungen auf das von unserem Hause, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung durchzuführende gesetzlich vorgeschriebene Verwaltungsverfahren haben, allerdings ohne diesem vorgreifen zu können und ohne dieses zu determinieren; denn die Entscheidung über Art und Weise eines Ausbaus wird letztlich allein in dem nach strengen rechtsstaatlichen Grundsätzen zu führenden Verwaltungsverfahren gefällt.

Wir wollen diese Verantwortung als neutraler Sachverwalter wahrnehmen und für alle Beteiligten ein offenes, faires und transparentes Verfahren gewährleisten. Die Mediation hat durch beispielhafte Offenheit Vertrauen aufgebaut. Wir als zuständige Genehmigungsbehörde wollen diesen Weg fortsetzen. Oberste Priorität hat deshalb für uns das Ziel, rechtmäßige Entscheidungen unter Wahrung aller Verfahrensrechte zu treffen.

Lassen Sie mich dennoch aus gegebenem Anlass die Frage aufwerfen, ob auch jeder rechtlich mögliche Weg gegangen und jeder verfahrensrechtlich denkbare Einwand ausgeschöpft werden muss. Anlass zu dieser Frage geben mir die Verwaltungsverfahren, die wir in den letzten Tagen einleiten mussten, damit im Umfeld des Frankfurter Flughafens eine ökologische Bestandsaufnahme durchgeführt werden kann. Die Mediation hat zur Vertiefung der im Mediationsverfahren gewonnenen Erkenntnisse eine genaue ökologische Bestandsaufnahme für erforderlich gehalten.

Nicht zuletzt deshalb haben wir der FAG detaillierte Umweltuntersuchungen bereits in einem frühen Stadium verwaltungsrechtlicher Entscheidungsfindung auferlegt. Die FAG, die diese Auflage erfüllen muss, hat von einigen Grundstückseigentümern in ihrer Nachbarschaft die dafür erforderlichen Betretungsrechte nicht erhalten. Bei diesen Grundstückseigentümern handelt es sich im Wesentlichen um Städte und Gemeinden, die mehrheitlich am Mediationsverfahren mitgewirkt und die Ergebnisse der Mediation mitgetragen haben.

Selbstverständlich bleibt es den kommunalen Grundstückseigentümern unbenommen, die fraglichen Zutrittsberechtigungen in einem Verwaltungsverfahren prüfen zu lassen. Es wäre aber nicht gerade unüblich und entspräche dem Geist der Mediation, wenn solche Voruntersuchungen einvernehmlich durchgeführt werden könnten, um auf diese Weise detaillierte und allen zugängliche Erkenntnisse über mögliche Umweltbeeinträchtigungen erlangen zu können.

Sollten dafür behördliche Anordnungen erforderlich werden, ist zumindest die Gefahr einer Eskalation nicht von der Hand zu weisen; denn sind erst einmal Rechtstitel geschaffen worden, müssen diese auch entsprechend durchgesetzt werden. Die Entwicklung hin zu einer zwangsweisen Durchsetzung von Rechtstiteln kann niemand ernsthaft befürworten.

Deshalb ist es ausgesprochen wünschenswert, wenn die ökologische Bestandsaufnahme im Umfeld des Frankfurter Flughafens ohne behördliche Anordnung möglich würde. Sie wissen, dass derzeit noch die verwaltungsrechtlich vorgesehenen Anhörungen laufen. Die Beteiligten könnten deshalb die nächsten Tage dazu nutzen, sich in dieser Frage zu einigen oder ihr Einverständnis zu signalisieren, damit ein behördliches Anordnungsverfahren überflüssig gemacht werden könnte.

Ich bin der Meinung, die Mediation hat gezeigt, wie wichtig es für den Abbau von starren Fronten und von gegenseitigen Verdächtigungen ist, aufeinander zuzugehen und miteinander zu reden. Nur ein auf die Einbeziehung aller Beteiligten, auf Transparenz und auf Interessenausgleich ausgerichteter Weg ist Erfolg versprechend; denn die Frage der weiteren Entwicklung des Frankfurter Flughafens und der notwendige Interessenausgleich in der Region sind die Schlüssel für Ihre Zukunftschancen.

In diesem Sinne wünsche ich trotz unumgänglicher Unterschiede bei der Bewertung einzelner Fragen einen für alle Seiten fruchtbaren und konstruktiven Verlauf der Anhörung. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Abg. Clauss, zur Geschäftsordnung.

Abg. **Armin Clauss** (SPD): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich halte es für eine außergewöhnliche Tatsache, dass bei dieser wichtigen Anhörung weder der Herr Ministerpräsident noch ein Mitglied der Landesregierung anwesend ist.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie bei Anzuhörenden)

Ich wäre dankbar, wenn Sie sicherstellen könnten, dass einer der verantwortlichen Staatsminister möglichst bald an der Anhörung teilnimmt, um den Vertretern der kommunalen Gebietskörperschaften den Respekt zu zollen, der nach meinem Dafürhalten erforderlich ist.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie bei Anzuhörenden)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Mir liegen schriftliche plausible Entschuldigungen vom Herrn Ministerpräsidenten und vom Chef der Staatskanzlei vor. Nach meinen Informationen, die Herr Staatssekretär Dr. Hirschler bestätigt hat, wird der zuständige Minister, Herr Staatsminister Posch, heute Nachmittag anwesend sein.

Da wir uns nicht in einer Plenarsitzung befinden, ist meine Möglichkeit zu zitieren an dieser Stelle ausgeschöpft. Natürlich wird das von den entsprechenden Referenten weitergegeben. Wem die Möglichkeit offen steht, wird sich dann einfinden.

Ich wiederhole: Wir sind sehr kurzfristig zusammengetroffen. Umso mehr begrüße ich es, dass die Fraktionsvorsitzenden und die Spitzen der Fraktionen anwesend sind. Es muss auch das Gute herausgehoben werden und versucht werden, das andere zu erklären. Es hat aber keinen Sinn, darüber jetzt zu debattieren.

Ich bitte alle Anzuhörenden, sich in die Listen einzutragen, die draußen vor dem Plenarsaal ausliegen. Das erleichtert insbesondere die Arbeit des Stenografischen und Ausschussdienstes.

Ich rufe nun die Vertreter der Stadt Darmstadt, Herrn Oberbürgermeister Benz und Herrn Urban vom Stadtplanungsamt, auf. Herr Oberbürgermeister, Sie haben das Wort.

Oberbürgermeister **Peter Benz:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! In den letzten Jahren haben die vom Frankfurter Flughafen ausgehenden Belastungen aufgrund der stark anwachsenden Passagierzahlen und Flugbewegungen erheblich zugenommen. Dabei ist nach dem Bau der Startbahn 18 West eine hohe Mehrbelastung, insbesondere der nördlichen Stadtteile Darmstadts, eingetreten. Diese Mehrbelastungen führen zu erheblicher Unruhe bei den vom Lärm betroffenen Bewohnern, insbeson-

dere deshalb, weil sie zunehmend in den Abend- und Nachtstunden ertragen werden müssen.

Das Mediationsverfahren zur anstehenden Erweiterung des Flughafens bewerte ich rückblickend als einen positiven Weg eines vorgeschalteten Informationsprozesses. Nach meiner Einschätzung hat das Verfahren größtenteils seinen Zweck erfüllt, wenngleich eine Reihe von Fragestellungen nach wie vor ungeklärt sind. Die Untersuchungen und Diskussionen zu einigen Themen, die aus der Sicht der Kommunen als die wichtigsten eingestuft werden, wurden wegen fehlender Zeit am Ende des Verfahrens unvollständig abgebrochen.

Es ist beispielsweise festzustellen, dass die von der Stadt Darmstadt in die Diskussion eingebrachte Idee, den Flugverkehr im Sinne einer Lärmumverteilung zu streuen, anstatt ihn mit dem Ergebnis einer Überbelastung der unterhalb der Minimum-Noise-Routen lebenden Bevölkerung auf wenige Strecken zu verteilen, nicht in der erwünschten Tiefe geprüft worden ist.

Die Vielzahl der erstellten und vollzogenen Gutachten und Hearings hat eine umfangreiche Datenbasis über die möglichen Auswirkungen einer Kapazitätserweiterung deutlich werden lassen. Dabei wurden die mit dem Ausbau verbundenen Konsequenzen aber nur angeschnitten. Die Klärung solch komplexer Wirkungszusammenhänge macht umfassende und detaillierte Untersuchungen notwendig, die nach meiner Überzeugung auch im Rahmen eines Landtagshearings nicht geleistet werden können.

Vor diesem Hintergrund erwarte ich und erwarten die von mir vertretenen Bürgerinnen und Bürger, dass das Mediationspaket uneingeschränkt möglichst bald im Rahmen des regionalen Dialogforums als vertrauensbildende Maßnahme umgesetzt wird. Darauf werde ich noch zu sprechen kommen.

Es ist klar, dass eine Kapazitätserweiterung nur dann akzeptiert werden könnte, wenn alle Punkte des Gesamtpakets – Anti-Lärm-Pakt, Belastungsentwicklung und Nachtflugverbot –, wie sie im Bericht über das Mediationsverfahren festgehalten wurden, verbindlich geregelt werden.

Zur Begrenzung der Belastungen in den bestehenden Siedlungen um den Frankfurter Flughafen herum müssen alle Möglichkeiten geprüft und genutzt werden. Wichtige im Mediationsverfahren angesprochene Lösungsansätze sind die Kontingentierung des Lärms, der aktive Lärmschutz, der am Fluggerät und durch Einsatz lärmarmer Flugverfahren erreicht werden kann, sowie die Bündelung des Lärms, solange die Grenze der Zumutbarkeit für die betroffene Bevölkerung nicht überschritten wird. Andernfalls ist die Aufteilung des Fluglärms ein Lösungsansatz.

In Gebieten, in denen passiver Schallschutz erforderlich ist, müssen die Betroffenen finanziell unterstützt werden. Für den Frankfurter Flughafen muss ein Nachtflugverbot gelten, das die Ruhe zwischen 23 Uhr und 5 Uhr sicherstellt. Darüber hinaus sind Lärmreduzierungen in den sonstigen besonders sensiblen Zeitbereichen anzustreben.

Zu den Komplexen Siedlungsentwicklung und Arbeitsplätze sage ich Folgendes: Da die Siedlungsentwicklung in den meisten Fällen in direkter Nachbarschaft zu bestehenden Siedlungen stattfinden soll, steht die Entwicklung neuer Siedlungen in direktem Zusammenhang mit der Belastungsbegrenzung in den bestehenden Siedlungen.

Die im Regionalen Raumordnungsplan 1995 festgelegten Siedlungsentwicklungen müssen weiterhin Zielvorgabe für die Regionalplanung sein. Städte und Gemeinden, private Investoren, Grundstückseigentümer und die Bewohner der Region haben im Vertrauen auf die Planung aus dem Jahre 1995 ihre Disposition getroffen. So hat die Stadt Darmstadt erhebliche Anstrengungen im Bereich der Infrastruktur zur Vorbereitung der Entwicklung neuer Wohngebiete im Norden des Stadtgebiets unternommen.

Der Flugbetrieb muss unabhängig von der Erweiterung des Frankfurter Flughafens so eingerichtet werden, dass die Entwicklung der Region langfristig gesichert ist. Die im vorliegenden Regionalplanentwurf angestrebte Freihaltezone für Fluglärmentwicklung über bestehenden Siedlungen und über Siedlungsgebiete hinweg steht deshalb in einem krassen Widerspruch hierzu.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Oberbürgermeister, ich bitte Sie, zum Schluss zu kommen.

Oberbürgermeister **Peter Benz:** Eingangs habe ich die Einrichtung eines regionalen Dialogforums gefordert. Abschließend wiederhole ich diese Forderung. Das regionale Dialogforum und ein sofortiges Nachtflugverbot können vertrauensbildende Maßnahmen für die weiteren Planungs- und Abstimmungsprozesse sein.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich bedanke mich und rufe nun den Vertreter der Stadt Frankfurt am Main auf. Die Stadt Frankfurt am Main wird durch Herrn Bürgermeister Vandreike vertreten. Herzlich willkommen. Sie haben das Wort, Herr Vandreike.

Bürgermeister **Joachim Vandreike:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Der Frankfurter Magistrat hat sich zu Beginn des Monats Mai sehr intensiv mit dem Mediationsergebnis und der Frage des Ausbaus bzw. Nichtausbaus des Frankfurter Flughafens befasst. Wir haben eine sehr umfassende Abwägung der ökologischen und ökonomischen Fragen vorgenommen und sind im Ergebnis trotz aller Probleme, die wir vor allem in der Belastung

der Bevölkerung sehen, zu der Auffassung gekommen, dass der Frankfurter Flughafen ausgebaut werden soll und muss, weil er von überragender Bedeutung für die künftige Entwicklung der Region ist.

Wir haben das Mediationsergebnis zustimmend zur Kenntnis genommen. Das bedeutet, dass wir erwarten, dass das Mediationsergebnis in all seinen Aspekten umgesetzt wird. Aus dem Mediationsergebnis können nach Auffassung des Frankfurter Magistrats nicht einzelne Teile herausgebrochen werden. Es darf also kein Steinbruch entstehen. Das heißt auch, dass wir die aktuelle Diskussion über die Frage eines Nachtflugverbots nicht für sinnvoll und nicht für sensibel halten. Wir erwarten die uneingeschränkte Umsetzung des Mediationsergebnisses.

Der Frankfurter Magistrat hat in zwei Positionen Dinge beschlossen, die über das Mediationsergebnis hinausgehen und die ich gerne jetzt darstellen möchte.

Wir sind der Auffassung, dass die Grenze der Belastung einklagbar festgeschrieben werden muss. Das heißt, dass es nicht ausreicht, lediglich politische Beschlussfassungen herbeizuführen, sondern dass die Grenze der Belastung einklagbar festgeschrieben wird. Das bedeutet, dass privatrechtliche Verträge zwischen der FAG, den Luftverkehrsgesellschaften, den Kommunen und den Kreisen abgeschlossen werden müssen.

Wir sind ferner der Auffassung, dass es eine dauerhafte und nachprüfbare Umsetzung der Ergebnisse der Mediation geben muss, bevor eine Kapazitätserweiterung vorgenommen werden kann. Das heißt, dass wir politisches Vertrauen herstellen wollen, bevor die Kapazitätserweiterung real wird.

Der Frankfurter Magistrat hat sich dafür ausgesprochen, dass im Falle des Ausbaus möglichst ein Parallelbahnensystem installiert wird. In der Konsequenz bedeutet das, dass wir der Auffassung sind, dass eine Südbahn gebaut werden sollte, wenn der Frankfurter Flughafen ausgebaut wird.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank, Herr Bürgermeister Vandreike.

Ich freue mich besonders, dass auch Vertreter der benachbarten Landeshauptstadt Mainz an dieser Anhörung teilnehmen. Ich begrüße Herrn Dezernent Reichel und Herrn Referent Neuhaus. Herr Reichel, Sie haben das Wort.

Herr **Wolfgang Reichel:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Im Namen von Rat und Verwaltung der Landeshauptstadt Mainz bedanke ich mich recht herzlich für die Einladung zur heute stattfindenden Anhörung.

Der internationale Flughafen Frankfurt ist für die Rhein-Main-Region und damit auch für die Stadt Mainz ein unbestrittener infrastruktureller Vorteil, der jedoch auch erhebliche Belastungen für die Bevölkerung mit sich bringt. Umso mehr gilt es, ungehindert von Länder- und Verwaltungsgrenzen die Zukunft des Frankfurter Flughafens gemeinsam unter nachhaltigen Entwicklungsperspektiven für die Region zu gestalten. Unter dieser Prämisse ist eine Weiterentwicklung des Flughafens für die Region und damit auch für Mainz vertretbar.

Wie Sie wissen, wurde das Mediationsverfahren Ende Januar 2000 abgeschlossen, ohne dass die Landeshauptstadt Mainz als einzige wesentlich betroffene Kommune außerhalb Hessens ihre Belange angemessen, d. h. in der Mediationsgruppe, in das Verfahren einbringen konnte. Dennoch hat die Stadt Mainz in den Arbeitsgruppen zur Mediation mitgearbeitet und wesentliche Punkte in die Diskussion eingebracht, die sich auch im Mediationsbericht wieder finden.

Die Stadt Mainz geht davon aus, dass sie, wie bei der heutigen Anhörung, auch bei allen nachfolgenden Verfahren direkt beteiligt wird. Die Zusage des Herrn Ministerpräsidenten zur Beteiligung der Landeshauptstadt Mainz am regionalen Dialogforum werten wir als positives Omen.

Für die Stadt Mainz ist unabhängig von der Gestaltung und den Auswirkungen einzelner Ausbauvarianten eine weitere Zunahme der Belastung durch Fluglärm nicht akzeptabel, zumal bereits heute die Planungshoheit der Stadt Mainz durch Fluglärm tangiert wird. Eine erheblich gesteigerte Lärmbelastung wäre zwangsläufig die Folge bei allen vorgeschlagenen Ausbauvarianten.

Nach unserer Auffassung stellt keine der vorgeschlagenen Varianten künftig eine langfristige Alternative dar, weil sie das Kapazitätsproblem nur zeitlich befristet lösen. Der Mainzer Stadtrat hat sie deshalb auf Vorschlag der Verwaltung einstimmig abgelehnt.

Dass wir mit unserer Einschätzung richtig liegen, zeigen Äußerungen der Frankfurter Flughafen AG, der BARIG und des Vorsitzenden der F.D.P.-Landtagsfraktion, der die Atlanta-Variante ernsthaft ins Gespräch bringt, wie ich der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ vom 30. Mai 2000 entnehmen konnte. Damit entfernen sie sich vom Ergebnis der Mediation und tragen nicht zur Versachlichung der Diskussion bei.

Für die Stadt Mainz würde die Atlanta-Variante bedeuten, dass bei Ostwetterlage – im letzten Jahr an 40 % aller Tage – fast das gesamte Stadtgebiet durch eindrehende und sich auf dem Endanflug befindliche Flugzeuge beschallt würde. Hinzu kämen an den anderen Tagen startende Flugzeuge in noch nicht bekanntem Ausmaß.

Die verantwortlichen Entscheidungsträger müssen deshalb nach unserer Auffassung eine Lösung finden, die den Schutz der Nachtruhe für die Bevölkerung durch ein striktes Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr eindeutig gewährleistet und in den lärmsensiblen Randbereichen durch optimierte An- und Abflugverfahren sowie stärkere Gebührenspreizung nach gemessenem Lärm angemessen Rechnung trägt. Ein erster Schritt hierzu wäre die baldige Verlegung des Nachtpoststerns, z. B. nach Hahn, und die Einführung des bereits seit vielen Jahren von der Fluglärmkommission geforderten Lärmtalers.

Die Lösung muss zudem die Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen für lärmbelastete Bereiche nach dem Verursacherprinzip ermöglichen. Die zu findende Lösung muss für die betroffenen Gebietskörperschaften und deren Bevölkerung im angemessenen Umfang Entschädigungs- bzw. Kompensationsmaßnahmen über einen entsprechenden Fonds sicherstellen. Zudem muss sie zukunftssicher sein, d. h., sie muss langfristig den Bau zusätzlicher Start- und Landebahnen ausschließen.

In diesem Zusammenhang verweise ich auf das Positionspapier des Hauptausschusses der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 18. November 1999, das sehr deutlich aufzeigt, dass der heutige Wettbewerb der deutschen Flughäfen untereinander eine nachhaltige und ausgewogene Raumentwicklung verhindert. Daher fordern auch wir eine stärkere Kooperation der Flughäfen untereinander.

Erlauben Sie mir bitte abschließend den Hinweis, dass sich die Stadt Mainz vorbehält, gegebenenfalls auch rechtliche Schritte zur Wahrung der Interessen ihrer Bürgerinnen und Bürger gegenüber der zunehmenden Fluglärmbelastung einzuleiten. – Ich danke Ihnen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich bedanke mich bei Ihnen.

Für die Stadt Offenbach am Main erteile ich deren unübersehbaren Oberbürgermeister Grandke das Wort. Außerdem ist Herr Dr. Reiner Geulen als weiterer Vertreter der Stadt anwesend. Ich heiße Sie beide herzlich willkommen. – Herr Grandke, Sie haben das Wort.

Oberbürgermeister **Gerhard Grandke:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Nach unserer Einschätzung ist der Flughafen ein ökonomischer Herzmuskel der Rhein-Main-Region. Deshalb sind wir der Auffassung, dass er sich entwickeln können muss.

Bei näherer Lektüre der Mediationsergebnisse stellen wir fest, dass das Mediationsergebnis keinen sachlichen und fachlichen Bedarfsnachweis für den Ausbau erbringt und keine seriöse Prognose über die Herkunft des Aufkommens darstellt.

Innerhalb des Mediationsergebnisses sind alternative Standorte nicht ausreichend geprüft worden. Es ist lediglich eine Fokussierung auf einige Standorte, auf die man sich von vornherein konzentriert hat, vorgenommen worden. Diskussionen darüber, ob ein Flughafen in Citylage oder in Randlage befürwortet wird, wie sie beispielsweise in München geführt worden sind, sind nicht geführt worden. Das wurde uns auch von den Vertretern der Mediation bestätigt. Modelle von Sub-Airports sind innerhalb der Mediation auch nicht geprüft worden. Insofern sind wesentliche Teile nicht behandelt worden.

Verkehrsverlagerungen, die nicht unmittelbar Hub-gebunden sind, wurden auch nicht ausreichend gewürdigt. Außerdem wurden keine Lärmkonten-Modelle ausgearbeitet, sondern lediglich kurz angedeutet. Das sind die entscheidenden Punkte.

Da eine unterschiedliche Belastung innerhalb der Rhein-Main-Region vorliegt, ist es unter dem Aspekt der Demokratisierung des Lärms notwendig, dass derjenige, der die Entwicklung des Flughafens befürwortet, dafür sorgen muss, dass innerhalb der Region eine ausgeglichene Belastung gesichert wird. Die Lärmgerechtigkeit ist in diesem Zusammenhang ein zentrales Stichwort, das in der Mediation nicht in der Form zum Vorschein gekommen ist.

Deswegen setzen wir uns für die Position ein, dass eine Nordbahn-Variante, gleichgültig welche, der Belastungs-GAU für Offenbach am Main ist. Da muss an andere Modelle gedacht werden.

Deshalb sind wir der Auffassung, dass es notwendig ist, dass Lärmminderungsmaßnahmen bereits vorzeitig in der Phase der Konzeptionierung auch vonseiten der FAG umgesetzt werden, weil noch so viel nachgearbeitet werden muss und das Mediationsergebnis nicht Grundlage des Planfeststellungsverfahrens sein kann. Das heißt z. B. die Verlagerung von Charterflügen, die nicht Hub-gebunden sind, und Einschränkung des Nachtflugverbots, weil eine Binnenoptimierung ohne ausgleichende Maßnahmen, die zu einer Entlastung der Bevölkerung führen, nicht akzeptabel ist. Das sind die Aspekte, die wir einschränkend zu Protokoll geben wollen.

Bezüglich der rechtlichen Würdigung nennt Herr Dr. Reiner Geulen noch einige Aspekte. – Danke.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Innerhalb der Redezeit der Stadt Offenbach am Main spricht Herr Dr. Geulen.

Herr **Dr. Reiner Geulen:** Ich habe auf die Uhr gesehen. – Herr Präsident, meine Damen und Herren! Der Website des Hessischen Landtags ist – wie es auch geplant war – seit April dieses Jahres eine relativ ausführliche Stellungnahme der Stadt Of-

fenbach am Main zu entnehmen, die auch rechtliche Bewertungen enthält. Gestern habe ich mir die Vorgänge im Internet noch einmal angesehen und bin der Meinung, dass es sich um eine sehr umfangreiche kommunale Stellungnahme handelt, auf die ich verweisen kann.

In der Kürze der Zeit hebe ich einen Gesichtspunkt hervor, der in dem Mediationsverfahren und auch in der Diskussion aus rechtlicher Sicht viel zu kurz kommt, nämlich das Recht der Europäischen Gemeinschaften und die für das Jahr 2002 geplante Rahmenrichtlinie für die Harmonisierung und Beschränkung der Belastungen der Anwohner von Flughäfen im Gemeinschaftsbereich, also in ganz Westeuropa. Hierfür liegt eine klare Beschlussfassung vor und wird vor der Planfeststellung, wann immer sie stattfindet, einer eventuellen Erweiterung des Frankfurter Flughafens rechtswirksam.

Das Recht der Europäischen Gemeinschaften ist in der Bundesrepublik Deutschland sehr stark unterschätzt worden. Inzwischen ist bekannt, dass das unmittelbar gilt. Ganz wichtig ist es auch, sich darauf einzustellen, dass diese Richtlinie umgesetzt wird und dass sie – das ist das Entscheidende – für die Flughäfen, die in der Nähe von Wohngebieten und insbesondere von Großstädten liegen – das gilt nicht nur für Frankfurt, sondern auch beispielsweise für den Londoner Großflughafen Heathrow und andere Flughäfen –, wahrscheinlich zu Eingriffen in den Bestand, insbesondere zu einer Beschränkung der möglichen Erweiterung führen wird.

Wir können zwar noch keine Einzelheiten nennen, aber für uns hat diese Richtlinie drei wichtige Konsequenzen:

Es wird möglicherweise ein Eingriff in den Bestand des Frankfurter Flughafens vorgenommen. Das muss keinen Eingriff in den Flugbetrieb bedeuten, wohl aber einen Eingriff in die höchst zulässige und höchst zumutbare Lärmbelastung der Bevölkerung.

Wenn es zu einer Erweiterung des Frankfurter Flughafens kommt, die Gegenstand dieser Anhörung ist, wird diese nicht ohne eine Kontingentierung und Beschränkung der Lärmbelastung der Bevölkerung in der Umgebung einhergehen. Das entscheidende Stichwort ist das Nachtflugverbot.

Jegliche Verschärfung des Lärmschutzrechts, insbesondere aus gemeinschaftsrechtlichen Gründen, wird dazu führen, dass die Nordbahnen, die avisiert worden sind, überhaupt nicht planfeststellungsfähig sind, weil die Grenze der Zumutbarkeit möglicherweise bereits nach derzeit gültigem deutschem Recht, insbesondere aber nach dem geltenden Gemeinschaftsrecht überschritten sein wird. – Vielen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank. – Ich erteile nun dem Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Wiesbaden, Herrn Diehl, das Wort.

Oberbürgermeister **Hildebrand Diehl:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Gremien der Landeshauptstadt Wiesbaden haben sich in mehreren Sitzungen intensiv mit dem Ergebnis des Mediationsverfahrens auseinander gesetzt. In der Stadtverordnetenversammlung am 30. März 2000 sind entsprechende Beschlüsse gefasst worden.

Im Ergebnis ist zusammenzufassen, dass die Landeshauptstadt Wiesbaden im Grundsatz das Ergebnis des Mediationsverfahrens, also die Paketlösung, aber eine unauflösbare Paketlösung, mitträgt. Insbesondere haben wir uns mit der Frage der Lärmbelastung beschäftigt, die auch in Wiesbaden, wenn auch in anderer Form, spürbar ist.

Selbstverständlich haben wir uns auch mit der Frage des Nachtflugverbots auseinander gesetzt. Die Stadtverordnetenversammlung geht in dieser Hinsicht einen Schritt weiter und erwartet ein Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr.

Des Weiteren haben wir die Erstellung eines Lärmminderungsplans für die gesamte Region gefordert, um aktiven und passiven Schallschutz zu ermöglichen.

Außerdem fordern wir ein verbindliches Verkehrsmanagementkonzept, das die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Flugverkehr auf andere Verkehrsträger beinhaltet.

Darüber hinaus fordern wir die freiwillige Verpflichtung der FAG zur Mitfinanzierung eines Fonds von Infrastrukturmaßnahmen zur Umsetzung der Maßnahmen des regionalen Lärmminderungsplans.

Insbesondere haben wir Wert darauf gelegt, dass das, was die Mediationsgruppe im Anti-Lärm-Pakt festgelegt hat, den ich nicht mehr im Einzelnen erläutern muss, umgesetzt wird und dass an dieser Stelle keine Abstriche gemacht werden.

Ich greife das Thema Sub-Airport auf, das Herr Grandke bereits aufgegriffen hat. Es wird Sie nicht verwundern, dass sich die Landeshauptstadt Wiesbaden auch mit dem Teil des Mediationspakets beschäftigt hat, der sich mit der möglichen Nutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim befasst. Es wird Sie sicher auch nicht überraschen, dass die Landeshauptstadt Wiesbaden die zivile Nutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim strikt ablehnt. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Sie erkennen, dass die Anhörung natürlich auch zu einem Austausch der Argumente unter den Beteiligten und Betroffe-

nen führt, die sich dadurch gegenseitig Schützenhilfe leisten.

Wir kommen jetzt zu den kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Als Erstes soll die Stadt Babenhausen angehört werden. Ist ein Vertreter der Stadt Babenhausen anwesend? – Das scheint nicht der Fall zu sein.

Als Nächstes steht die Anhörung der Stadt Bad Vilbel auf dem Programm. Ist die Stadt Bad Vilbel vertreten? – Bitte schön.

Herr **Dieter Peters:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Der Magistrat der Stadt Bad Vilbel hat im Interesse der von ihm zu vertretenden Bürgerinnen und Bürger den Beschluss gefasst, dass sicherzustellen ist, dass durch Warteschleifen bzw. durch geänderte An- und Abflugrouten der Flugzeuge keine weiteren Lärmemissionen für die Stadt Bad Vilbel entstehen. Ein Nachtflugverbot würde begrüßt werden. – Schönen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. Wir gewinnen auf diese Weise Zeit für die Anhörung durch die Abgeordneten.

Als Nächstes ist die Stadt Dieburg an der Reihe. Herr Abteilungsleiter Pfeil, Sie haben das Wort.

Herr **Walter Pfeil:** Herr Präsident, ich danke Ihnen. Ich vertrete die Stadtverwaltung Dieburg. Wir verzichten auf die Abgabe eines Statements. – Vielen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Wer vertritt die Stadt Dietzenbach? – Herr Bürgermeister Heyer, Sie haben das Wort.

Bürgermeister **Jürgen Heyer:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich bin Bürgermeister der Stadt Dietzenbach. Ich stelle fest, dass ein kommunaler Vertreter im Namen der Bürgerschaft, der Stadtverordnetenversammlung oder der Gremien durchaus eine andere Stellungnahme abgeben könnte. Für die Stadt Dietzenbach gilt dies zweifellos.

Die Stadtverordnetenversammlung hat bereits im Februar in Form einer Resolution, die einstimmig angenommen worden ist, deutlich gemacht, dass die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für die Region anerkannt wird. Eine Kapazitätserweiterung durch Optimierung oder Ausbau muss untrennbar einhergehen – das wurde bereits geäußert – mit dem Nachtflugverbot, dem Anti-Lärm-Pakt und dem regionalen Dialogforum.

Meine Damen und Herren, die Südbahn-Variante wird abgelehnt. Vonseiten des Kreises Offenbach werden sicherlich Äußerungen bezüglich der jetzigen Belastung und der zu erwartenden Belastungen gemacht.

Sie wird nicht nur deshalb abgelehnt, weil sie den selbst gewählten Kriterien der Mediationsgruppe widerspricht, sondern weil sie darüber hinaus auf die erst seit 15 Jahren genutzte Startbahn West verzichtet, die nach einem ausführlichen Abwägungsprozess ausgewählt und unter großem Leid und mit Opfern realisiert worden ist.

Meine Damen und Herren, in dieser Hinsicht haben wir uns dem Kreistag des Kreises Offenbach am Main angeschlossen, wenn die Dietzenbacher Stadtverordnetenversammlung den Versuch verurteilt, an eindeutigen Erkenntnissen der Mediationsgruppe vorbei, die Südbahn-Variante zu empfehlen. Aus der Mitte der Stadtverordnetenversammlung wurde bereits ein Antrag mit aufgenommen und angenommen, für eine Klage vorsorglich 100.000 DM einzustellen.

Soweit zur offiziellen Stellungnahme der Stadt Dietzenbach. An dieser Stelle verhehle ich nicht, dass ein Umdenkungsprozess mehr und mehr um sich greift; denn das Sankt-Florians-Prinzip muss endlich ad acta gelegt werden.

Ich schließe mich den ersten Ausführungen des Herrn Oberbürgermeisters Gerhard Grandke an, dass Alternativen zu Verkehrsverlagerungen noch weitgehend untersucht werden müssen. Wenn solche Belastungen durch die Südbahn-Variante hervorgerufen würden, haben wir – an dieser Stelle spreche ich auch ein Stück weit für die Bürger – Verständnis für die Stellungnahmen, die gegen die Nordbahn-Variante angehen.

Meine Damen und Herren, es muss endlich so etwas wie ein Regionalbewusstsein einsetzen. Verantwortung für die Menschen zu übernehmen heißt nicht, an der Gemarkungsgrenze Halt zu machen und die Belastungen zulasten anderer zu verlagern.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Deshalb sage ich abschließend, dass es zu begrüßen wäre, wenn durch dieses Regionalbewusstsein Alternativen hinterfragt würden, bevor bezüglich der Belastung lediglich eine Ausbauvariante weiterverfolgt wird. Ich bin der Meinung – jetzt spreche ich wieder für die Gremien –, dass derzeit ein Prozess vonstatten geht, der die Fortführung des Sankt-Florians-Prinzips beenden will und dass in den Gremien möglicherweise eine deutliche Mehrheit für einen vorläufigen Stopp zu erreichen ist, um einen weiteren Ausbau zu verhindern, solange nicht die Ergebnisse des regionalen Raumordnungsverfahrens und die Ergebnisse von Alternativen auf dem Tisch liegen.

Ich fordere ausdrücklich, dass das nicht vergessen und nicht unter den Tisch fallen gelassen wird, weil ein Umdenkungsprozess, gerade bei uns in Dietzenbach, sehr deutlich zu spüren ist und weil mög-

licherweise die Resolution der Stadtverordnetenversammlung in Teilen überholt ist, sodass eine Tendenz zu einem vorläufigen Stopp, um den Ausbau zu verhindern, sehr deutlich wird. – Ich danke Ihnen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Bürgermeister Heyer. – Für die Stadt Dreieich erteile ich Herrn Bürgermeister Abeln das Wort.

Bürgermeister **Bernd Abeln:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Stadt Dreieich lehnt zu den gegenwärtigen Bedingungen jeglichen Ausbau des Flughafens außerhalb des gegenwärtigen Bahnensystems ab.

Die Vorschläge der drei Mediatoren, die aus dem Mediationspaket nicht richtig abgeleitet werden können, unterstützen wir nicht. Die erforderliche Abwägung ist nach unserer Auffassung nicht sachgerecht vorgenommen worden.

Die Unterlagen und die Gutachten zur Verkehrsbedeutung und Arbeitsplatzwirksamkeit des Flughafens, der zweifelsfrei eine überragende Stellung in unserer Region einnimmt, sind nicht überzeugend. Das heißt, die Arbeitsplatzwirksamkeit und die Verkehrsbedeutung erfordern nach unserer Auffassung keinen Ausbau des Bahnensystems. Die entsprechenden Gutachten der Mediation sind nach unserer Auffassung nicht belastbar.

Die Belastung der Region durch Lärm und Abgase, die Belastung der Menschen ist demgegenüber evident. Sie ist heute bereits vorhanden. Eine Steigerung dieser Belastung können und wollen wir nicht hinnehmen. Die schädliche Wirkung des Flugverkehrs auf die Menschen ist nach unserer Auffassung in der Mediation nicht ausreichend untersucht worden.

Deswegen sind wir derzeit der Meinung, dass ein Ausbau nicht stattfinden kann und dass die Empfehlung der drei Mediatoren einer Grundlage entbehrt. Die Menschen in der Stadt Dreieich und weithin in der Region sehen das genau so. Die überwiegende Zahl der Bürgerinnen und Bürger von Dreieich hat Sorge um den Ausbau, weil sie die Situation tagtäglich als außerordentlich belastend empfinden.

Die übrigen Bestandteile der Mediation gehen in die richtige Richtung. Als Erstes nenne ich das Nachtflugverbot. Die derzeitige Situation ist ohnehin schon unerträglich.

Vor allen Dingen nach der Veränderung der Flugrouten vor einigen Monaten ist der Südostbereich des Flughafens vermehrt und nach unserer Auffassung unerträglich belastet. Die Situation muss nach unserer Auffassung unabhängig vom Ausbau des Flughafens verändert werden.

Der Anti-Lärm-Pakt und das regionale Dialogforum sind überfällig. Die gegenwärtige Situation kann nach unserer Auffassung derzeit auch ohne den Ausbau deutlich verbessert werden.

Ein kritisches Wort zur Optimierung des vorhandenen Bahnensystems: Auch dies ist kein Allheilmittel; denn wenn mehr Flugzeuge auf den gegenwärtig existierenden Bahnen starten und landen, bedeutet das ohnehin schon eine Verstärkung des Lärms und eine Erhöhung der Konzentration der Abgase, ohne dass eine neue Bahn hinzukäme. Dies ist nach unserer Auffassung nicht tragbar, weil die Belastung der Menschen ohnehin schon zu groß ist und demgegenüber nicht nachgewiesen ist, dass die wirtschaftlichen und verkehrlichen Vorteile, die mit dem Ausbau einhergehen, überwiegen.

Falls sich der Landtag und das Ministerium im Rahmen eines allfälligen Planfeststellungsverfahrens dennoch für einen Ausbau entscheiden, ist die Südbahn-Variante nach unserer Auffassung die schlechteste Lösung. Auch in der optimierten Form wird das selbst gewählte Ausbauziel durch den Bau der Südbahn nicht erreicht. Die meisten Menschen werden mit dem meisten Lärm belastet. Auch im Hinblick auf den Wald- und Naturverbrauch ist die Südbahn nicht die günstigste Lösung. Ein Bau der Südbahn kann ohnehin nicht stattfinden.

Mit den Stadtverordneten und den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Dreieich im Rücken sage ich, dass wir uns dagegen wehren werden, solange wir klagebefugt sind. – Ich danke Ihnen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Bürgermeister Abeln.

Ist ein Vertreter der Stadt Eltville anwesend? – Das scheint nicht der Fall zu sein. – Dann ist die Stadt Flörsheim an der Reihe. Ich erteile dem 1. Stadtrat der Stadt Flörsheim, Herrn Krebs, das Wort.

1. Stadtrat **Ulrich Krebs:** Herr Landtagspräsident, meine Damen und Herren! Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Flörsheim lehnt den Bau einer neuen Landebahn im Norden des Frankfurter Flughafens ebenso wie eine zivile Nutzung des Militärflughafens Wiesbaden-Erbenheim entschieden ab.

Das gilt auch für die derzeit projektierte Südbahn, vorbehaltlich einer weiteren möglichen Optimierung. In ihrer jetzigen Form führt sie bei anderen Anrainergemeinden zu vergleichbaren Belastungen wie in Flörsheim beim Bau einer Nordbahn.

Den bereits gemachten Äußerungen bezüglich des Sankt-Florians-Prinzips kann ich mich mühelos anschließen.

Bei objektiver Betrachtungsweise ist unschwer zu erkennen, dass für die meisten Städte und Gemein-

den im Umfeld des Frankfurter Flughafens die Grenze der Belastbarkeit längst überschritten worden ist. Insbesondere gilt dies für die Mitbürgerinnen und Mitbürger, die neben den Belastungen durch startende und landende Flugzeuge in ihrer Lebensqualität durch zwei Bundesautobahnen, die ICE-Schnellbahntrasse und eine für die gesamte Region arbeitende Mülldeponie beeinträchtigt werden.

Sowohl bei der Ost- als auch bei Westwetterlage ist Flörsheim bereits heute durch den Fluglärm Belastungen ausgesetzt. Bei Ostwind bringt der ausschließlich entlang der Mainlinie abgewickelte Landeverkehr erhebliche Lärmbelästigungen mit sich. Bei Westwind sind es die über die Taunus-Route startenden Flugzeuge, die insbesondere im Stadtteil Wicker zu unerträglichen Belastungen führen.

Schon heute gehen 38 % aller Abflüge, darunter fast alle schweren Überseemaschinen, bei Westwetterlage über den Osten Flörsheims und den Stadtteil Wicker, wobei die Tendenz seit Jahren steigend ist. Betrachtet man in diesem Zusammenhang die Radaraufzeichnung eines einzigen Tages, so sind weite Teile des Stadtgebietes unter den schwarzen Linien nicht mehr erkennbar. Daher lautet unsere Devise, Belastungen zu mindern und zurückzuführen, anstatt neue Belastungen aufzubauen.

Am meisten erzürnt uns bei der gegenwärtigen Diskussion über den Ausbau die Tatsache, dass bei der Nordwest-Variante Wohngebiete in 239 m überflogen werden sollen. Diese bisher am Rhein-Main-Flughafen nirgendwo über Wohnbebauung erreichte Flughöhe wird selbst bei den vorgelegten Optimierungen als gegeben hingenommen.

Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren, dem ist nicht nur aus sachlichen Gründen zu widersprechen. Das ist schlicht und einfach menschenverachtend.

Obwohl meine Redezeit begrenzt ist, nenne ich zu diesem Thema einige Zahlen: Bei Ostwetterlage wird in Flörsheim bei der Nordwest-Variante der von der Mediation als kritisch angesehene NAT 70-Wert täglich 424-mal erreicht. Zum Vergleich: In Flörsheim-Wicker, wo bereits heute das zumutbare Maß überschritten ist, wird dieser Wert bei Westwetterlage rund 100-mal erreicht.

Ich frage Sie ernsthaft: Wollen Sie unter solchen Bedingungen wohnen, einen Kindergarten oder eine Schule besuchen? – Das ist ungefähr so, als wenn Sie auf den Grünflächen am Frankfurter Kreuz Einfamilienhäuser errichten. Es helfen auch keine Rechnereien mit dem Rechenschieber über die Zahl der vom Ausbau betroffenen Menschen hinweg.

Sollte der Hessische Landtag für dieses Vorhaben grünes Licht geben, werden wir – so hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen – vor Gericht klären lassen, ob Wohngebiete mit zwei Schulen und zwei Kindergärten in einer Höhe von 239 m in geringem Minutentakt überflogen werden dürfen.

Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren, die Mediation hat zweifelsfrei festgestellt, dass die Stadt Flörsheim bereits heute zu den am meisten durch den Fluglärm betroffenen Städten im Rhein-Main-Gebiet gehört. Gleichzeitig haben wir uns unserer Verantwortung für die Region stets gestellt.

Daher bitten wir Sie mit Nachdruck: Treffen Sie eine so wichtige Entscheidung nicht in übertriebener Eile. Sie taugt auch nicht als Beweis für politische Handlungsfähigkeit. Klären Sie vorher die in der Mediation offen gebliebenen Fragen über eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch Lärm.

Fragen Sie sich unvoreingenommen, ob Wohngebiete in 239 m Höhe überflogen werden dürfen. Finden Sie, bevor eine Kapazitätserweiterung am Frankfurter Flughafen stattfindet, Antworten auf die bereits heute existierende Verkehrsproblematik. Setzen Sie sich für eine faire Verteilung der Belastung – auch durch Fluglärm innerhalb der Rhein-Main-Region – ein.

Prüfen Sie unvoreingenommen, ob die Wünsche der Airlines und des Flughafenbetreibers nicht auch auf dem bestehenden Bahnensystem oder durch die Einbeziehung anderer Flughäfen – in der Vergangenheit haben wir einiges über den Flughafen Hahn gehört – zu realisieren sind. Geben Sie auf diese Weise ein Beispiel für politische Handlungsfähigkeit. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich bedanke mich bei Ihnen, Herr Krebs. – Als Nächstes ist die Stadt Hattersheim am Main an der Reihe. Sie wird durch Herrn Bürgermeister Hans Franssen und durch die 1. Stadträtin, Frau Karin Schnick, vertreten. Herr Bürgermeister, Sie haben das Wort.

Bürgermeister **Hans Franssen:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Sie alle wissen, wie die Mediationsgruppe zusammengestellt wurde und dass die Stadt Hattersheim am Main keinen eigenen Interessenvertreter dabei hatte. Ich kann deutlich sagen, dass wir kein Verständnis gehabt hätten, wenn bei der heutigen Anhörung kein Vertreter unserer Stadt zu Wort gekommen wäre. Wir legen Wert darauf, Ihnen unsere Position im Rahmen dieser Anhörung auch öffentlich darzustellen.

Von Anfang an haben die Gremien der Stadt Hattersheim die Meinung vertreten: Was du nicht willst, das man dir tu, das füge auch keinem anderen zu. Das heißt im Klartext, wir – und damit auch

der überwiegende Teil unserer Bevölkerung – sind gegen einen Ausbau des Frankfurter Flughafens.

In diesem Zusammenhang haben wir auch kein Verständnis für die Kirchturmpolitik oder das Sankt-Florians-Prinzip all derjenigen Städte und Gemeinden, die sich aus nahe liegenden Gründen zusammengeschlossen haben, um für die eine oder die andere Variante zu stimmen. Wir können und werden einem Ausbau nicht zustimmen; denn die Stadt Hattersheim am Main mit ihren drei Stadtteilen Hattersheim, Eddersheim und Okriftel ist im Augenblick ohnehin schon sehr stark durch den Fluglärm belastet.

Wie aus der Veröffentlichung der FAG „Start frei" vom 1. März 2000 hervorgeht, gibt es keine Stadt nördlich des Mains, die einen höheren Dauerschallpegel ertragen muss als der Hattersheimer Stadtteil Eddersheim. Die diskutierten Ausbaupläne belasten die Stadt Hattersheim in allen drei Stadtteilen zusätzlich. Sollte Wiesbaden-Erbenheim irgendwann wieder ins Gespräch kommen, würde dies zu erheblichen Belastungen der Zentralstadt Hattersheim führen.

Durch die beiden angedachten Nordbahn-Varianten wird der Stadtteil Okriftel zusätzlich belastet. Ein wichtiges Naherholungsgebiet auf der südlichen Seite des Mains wird zerstört. Die Belastung durch die anfliegenden Flugzeuge wäre nicht zu ertragen.

Ich freue mich, dass anlässlich einer Geburtstagsfeier in Okriftel, bei der sehr viele Vertreter des Hessischen Landtags anwesend waren, einmal deutlich geworden ist, unter welchen Bedingungen dort ein Abend verbracht werden kann; denn insbesondere der Poststern sorgt für eine erhebliche Beeinträchtigung. Darüber hinaus – und darin schließe ich mich dem an, was Herr Krebs soeben gesagt hat – bedeutet eine westliche Nordbahn eine Überflughöhe des Stadtteils Eddersheim von nur 119 m.

Meine Damen und Herren, ich komme nun zu den Versprechungen, die das Fünf-Punkte-Paket suggeriert. Vertrauen und Glaubwürdigkeit sind in der Hattersheimer Bevölkerung sehr stark erschüttert. Uns fehlt das Vertrauen zu den Betreibern des Flughafens, und in diesem Zusammenhang möchte ich ausdrücklich die Lufthansa im gleichen Atemzug mit der FAG nennen. Ich möchte an dieser Stelle nicht alle unsere Vorwürfe erneuern. Sie kennen sie. Sie wissen, welche Versäumnisse Sie aus den letzten Jahren zu vertreten haben und in welchen Bereichen wir uns im Stich gelassen fühlen.

In diesem Zusammenhang kann ich den Begriff „Vermeidung von zu großem Waldverbrauch" nicht mehr hören. In unserer Stadt war für ein Schulungszentrum eine freie Gewerbefläche von 20 ha vorgesehen. Stattdessen sind auf Frankfurter Gemarkung 7 ha Wald der Axt zum Opfer gefallen, um am Flughafen zu realisieren, was nicht nach Hattersheim kommen sollte oder durfte.

Was ist aus dem Versprechen von Walter Wallmann geworden, der gesagt hat, dass rund um den Flughafen kein Wald mehr fällt? Was ist den Verantwortlichen der Bannwald und der Schutz unserer Umwelt heute noch wert? Der Glaube fehlt uns, wenn Herr Schölch, auf die Konkurrenzsituation mit Amsterdam verweisend, den Flughafen Hahn nicht als Entlastung für den Rhein-Main-Flughafen ansieht, acht Tage später allerdings eine Kooperationsvereinbarung zwischen Frankfurt und Amsterdam geschlossen wird. Der Glaube fehlt uns umso mehr, wenn gleichzeitig von den Mediatoren Hahn ins Gespräch gebracht wird.

Das Vertrauen fehlt uns, wenn die Verantwortlichen der FAG von einem Nachtflugverbot sprechen, dies aber gleich wieder eingeschränkt wird mit der Vorgabe, dass dies jedoch nur möglich werden könne, wenn der Flughafen ausgebaut werde. Dies gilt auch für die Aussagen der Lufthansa und anderer Vertreter der FAG, bei einem Nachtflugverbot Frankfurt als Heimatflughafen der Lufthansa infrage zu stellen. Wir in Hattersheim brauchen ein Nachtflugverbot schon jetzt.

Uns fehlt der Glaube an die vorliegenden Berechnungen betreffend die Arbeitsplatzsituation am und im Umfeld des Flughafens. Unser Gutachten – ich verweise auf die Stellungnahme des Herrn Winckler für die Stadt Hofheim – wird dies belegen. Meine Damen und Herren, es kann nicht angehen, dass wir, die Betroffenen und Belasteten, auch noch Geld für Gutachten aufwenden müssen, um die Versäumnisse der Verantwortlichen offen zu legen.

In der Politik wird heute sehr viel von dem Konnexitätsprinzip gesprochen. Wir sind der Meinung, dass in diesem Bereich andere eine Bringschuld zu erfüllen haben.

Meine Damen und Herren, zudem zweifeln wir die Gründlichkeit der Methodik im Mediationsverfahren an. Als Beispiel nenne ich ein Schreiben anlässlich eines Gutachtens des Instituts von Prof. Böhm, in dem nachgefragt wurde, ob es zutreffe, dass Hattersheim eine Schule und zwei Kindergärten habe. Zur Verdeutlichung für Sie: Wir haben vier Grundschulen, eine weiterführende Schule und insgesamt zehn Kindergärten. Dieses Beispiel spricht für sich.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Bürgermeister, Sie müssten zum Schluss kommen.

Bürgermeister **Hans Franssen:** Vertrauen und Glaubwürdigkeit fehlen uns auch durch die Erfahrungen in der Vergangenheit.

Nehmen Sie bitte zur Kenntnis, dass unsere städtische Wohnungsbaugesellschaft im Augenblick

Schwierigkeiten hat, Wohnungen zu vermieten. Im Stadtteil Eddersheim haben sich bereits Familien von ihrem Eigentum getrennt und sind in den Taunus gezogen – wohl dem, der sich das leisten kann.

Noch ein Letztes: Ein Unternehmen, das sich in Eddersheim ansiedeln will, hat uns und sich die Frage gestellt, ob diese Lärmbelästigung den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern während der Arbeitszeit überhaupt zuzumuten sei. So viel zum viel zitierten Jobmotor.

Ich möchte eine allerletzte Bemerkung zum Thema Lärm machen. Was nützen uns Lärmschutzmaßnahmen? Wir wollen nicht den Lärm geschützt haben, sondern wir haben ein Recht auf Ruhe. Wir fordern ein, dass dieses Recht auf Ruhe umgesetzt wird, und haben es daher sehr bedauert, dass Herr Prof. Fleischer bei der Expertenanhörung nicht zu Wort gekommen ist. – Vielen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank. – Das Wort hat jetzt Herr Bürgermeister Harald Schindler für die Stadt Hochheim am Main.

Bürgermeister **Harald Schindler:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Nach dem Abschluss des Mediationsverfahrens und des Hearings im Mai versucht nun der Hessische Landtag heute, auch die Meinungen der betroffenen Kommunen in die Beratungen einzubringen. Es stellt sich für uns jedoch die Frage, ob wir zum jetzigen Zeitpunkt überhaupt in der Lage sind, eine den Notwendigkeiten unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger gerecht werdende Stellungnahme abzugeben. Meine Auffassung werde ich noch näher begründen.

Gestatten Sie jedoch, dass ich zunächst noch einmal deutlich mache, dass es nicht ausreicht, einzelne Kommunen direkt am Verfahren zu beteiligen, und andere, die zum Teil nachhaltiger von einem Ausbau des Frankfurter Flughafens betroffen wären, unberücksichtigt zu lassen und abzuwarten, ob sich die betroffene Stadt öffentlich dagegen wehrt.

Es muss Geschäftsgrundlage des noch abzuschließenden Verfahrens sein und bleiben, dass in jeder Phase die betroffenen Gebietskörperschaften – und dazu gehören für mich auch die Landkreise – die Möglichkeit zu einer persönlichen Stellungnahme erhalten. Nur im direkten Dialog, nicht in zu erwartenden Gerichtsverfahren, dienen wir der Sache, dienen wir unserer Region Rhein-Main.

Meine Damen und Herren, zu der heutigen Anhörung verweise ich ausdrücklich auf die schriftliche vorläufige Stellungnahme des Magistrats der Stadt Hochheim am Main vom 27. April 2000. Es würde der heutigen Anhörung nicht dienlich sein, diese erneut mündlich vorzutragen. Ich gehe davon aus, dass diese Stellungnahme von den Abgeordneten des Landtags und allen Beteiligten gelesen wurde.

Schon in dieser vorläufigen Stellungnahme haben wir darauf hingewiesen, dass noch immer zu viele Informationen fehlen, um eine endgültige Stellungnahme abgeben zu können.

Da wir bereits heute spüren, was Fluglärm bedeutet, ist es unerlässlich, alle Fakten auf den Tisch zu legen. Dazu gehören auch und insbesondere die Flugrouten. Wir sind zum heutigen Zeitpunkt nicht in der Lage, die Auswirkungen der Südbahn für unsere Stadt einzuschätzen, da hierzu die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) zunächst die möglichen Flugrouten optimieren und die Variationsmöglichkeiten aufzeigen muss. Da wir um die Bedeutung des Flughafens Frankfurt am Main für die Region wissen, lehnen wir einen Ausbau nicht strikt ab. Aber wir erwarten ganz einfach, dass vor einer Ausbaudiskussion zunächst alles getan wird, um die Verlagerungsmöglichkeiten auf andere Flughäfen aufzuzeigen und diese ernsthaft in die Überlegungen einzubeziehen.

Für uns ist die Hub-Funktion des Flughafens mit einer anderen Priorität zu sehen als beispielsweise der Charterverkehr. Deshalb muss eine Bestandsaufnahme erfolgen, aus der die für die Hub-Funktion unverzichtbaren Flüge und deren voraussichtliche Entwicklung in den nächsten 15 Jahren erkennbar sind. Alles, was darüber hinaus geht – und dies sage ich ganz deutlich –, muss einer kritischen Bewertung unterzogen werden. Dabei kann nicht das wirtschaftliche Interesse der FAG das entscheidende Kriterium sein.

Wir haben kein Verständnis, wenn Vorstandsmitglieder der FAG alle Überlegungen zu Verlagerungen von Frankfurt nach Hahn weit von sich weisen und – wie bei einer Veranstaltung des Umlandverbandes Frankfurt auf dem Hahn geschehen – erklären, der Flugplatz Hahn diene der FAG als Konkurrenzmöglichkeit für Rotterdam. Ich verweise in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf, dass die Air France mit Großraumflugzeugen Fracht aus Fernost nach Hahn transportiert und von dort über die Straße nach Frankreich weiterbefördert. Wie viel näher liegt da Frankfurt am Main? - Diese Frage muss man sich ernsthaft stellen.

Wir fordern deshalb die Verlagerung von möglichst viel Frachtverkehr von Frankfurt nach Hahn, einschließlich eines intelligenten Weitertransports.

Darüber hinaus plädieren wir für die Verlagerung von Charterverkehr von Frankfurt nach Hahn. Wer mit Charter verreist, entscheidet sich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten und nimmt z. B. auch Fahrten nach Stuttgart oder Düsseldorf auf sich. Warum dann nicht auch nach Hahn? Auch Umsteigezeiten spielen dabei nicht die entscheidende Rolle.

Wir fordern die Verlagerung des Poststerns nach Hahn und damit ein Ende der Nachtpostflüge nach

Frankfurt/Rhein-Main. Jede Störung der Nachtruhe ist zu vermeiden.

Wir fordern die sofortige Schaffung einer Bahnverbindung von Frankfurt nach Hahn. Es ist nicht hinnehmbar, dass die Bahnstrecke Hahn – Mainz stillgelegt ist und uns bisher niemand erklären kann, dass ernsthaft darüber nachgedacht wird, die Bahnlinie zu reaktivieren und nach Frankfurt zu verlängern.

Wir fordern, den Bau einer Magnetschwebebahnstrecke vom Frankfurter Flughafen nach Hahn ernsthaft zu prüfen und die Ergebnisse der Öffentlichkeit vorzulegen.

Bei den Untersuchungen möglicher Varianten – und darunter verstehe ich nicht nur die Ausbauvarianten – und bei allen Abwägungen muss die Frage der Akzeptanz eine wesentliche Rolle einnehmen. Diese wird nicht einfach zu erreichen sein, aber wenn wir ernsthaft versuchen, den Sorgen und Ängsten der Menschen in den Städten und Gemeinden rund um den Flughafen Frankfurt die Bedeutung zukommen zu lassen, die sie verdienen, dann sind wir auf dem richtigen Weg. Es muss darum gehen, Ökologie und Ökonomie mindestens gleichrangig in die Betrachtungen einzubeziehen und im Zweifel für die menschliche Gesundheit zu optieren.

Wir wissen, dass der Flughafen Frankfurt am Main für die Rhein-Main-Region Motor und Geißel zugleich ist. Wir sind uns unserer Gesamtverantwortung für die Wirtschaftsentwicklung und insbesondere für die Arbeitsplätze bewusst, aber wir wissen auch, dass übermäßiger Fluglärm krank macht. Deshalb möchte ich meine Ausführungen mit der deutlichen Forderung schließen, den unvermeidbaren Lärm auf die gesamte Region zu verteilen und nicht einige Sonnenplätze zu vergeben, während andere überwiegend die Schattenseite erleben dürfen. Schon heute ist der Fluglärm ungleich auf die Region verteilt. Mancher profitiert von den Segnungen des Flughafens und weiß fast nicht, was Fluglärm bedeutet.

Auch beim Fluglärm gibt es Unterschiede. Überflüge bei Sommerwetter haben für die auf den Terrassen und in den Gärten sitzenden Menschen eine andere Gewichtung als Überflüge im Winter bei geschlossenen Fenstern. Deshalb muss eine Bestandsaufnahme des Istzustands in die Prüfungen einbezogen werden.

Ich schließe: Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg. Politik ist die Kunst des Möglichen, und dazu wünsche ich den Verantwortlichen viel Erfolg. – Ich danke Ihnen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank, Herr Bürgermeister. Ich habe auch Ihnen stillschweigend die Redezeit etwas verlängert.

Das Wort hat jetzt die Gemeinde Griesheim, vertreten durch Herrn Fraktionsvorsitzenden Klanitz.

(Abg. Gottfried Milde (Griesheim) (CDU): Keine Gemeinde, eine Stadt!)

– Eine Stadt. Aber Städte sind auch Gemeinden, Herr Kollege Milde.

Herr **Bertfried Klanitz:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich hätte noch klargestellt, dass Griesheim eine aufstrebende Stadt in der Rhein-Main-Region ist. Ich stehe hier in meiner Funktion als Vorsitzender des Umweltausschusses und vertrete den Bürgermeister, der diesen Termin aus gesundheitlichen Gründen leider nicht wahrnehmen kann.

Die Stadt Griesheim ist eine Stadt, die von der Startbahn 18 West betroffen ist. Zum damaligen Zeitpunkt wurde zugesichert: Ihr seid davon nicht betroffen. – Wir haben daran geglaubt. Die Realität ist jedoch eine andere. Wir sind von der Startbahn West vor allen Dingen im Nachtverkehr erheblich betroffen und sind durch die Zunahme dieser Nachtflüge natürlich stark beeinträchtigt.

Dass die zwei Autobahnen im Osten unserer Stadt nicht gerade dazu beitragen, dass es ruhiger ist, kann man sich vorstellen. Wir sind allerdings nicht so stark betroffen wie meine drei Vorredner. Daher gibt es sicherlich Differenzierungen.

Wir haben unsere Stellungnahme am 06.04. und am 25.05. schriftlich vorgelegt. Sie ist im Internet nachzulesen. Es gibt einen einstimmigen Stadtverordnetenbeschluss, unter anderem zum Thema Lärmminderung, Lärmreduzierung. Wir wollen, dass das Mediationspaket, wie von Herrn Oberbürgermeister Benz angesprochen, in vollem Umfang angenommen und akzeptiert wird und nicht einzelne Punkte herausgebrochen werden. Daher sind wir für ein Nachtflugverbot und fordern dies mit Nachdruck.

Dass es natürlich darum geht, die Verhältnisse auf dem Flughafen noch einmal zu durchleuchten, welche Optimierungs- und Verlagerungsmöglichkeiten bestehen, ist angesprochen worden. Das brauche ich nicht zu wiederholen. Aus diesem Grund verweise ich auf unsere Stellungnahme im Internet.

Zum Abschluss möchte ich noch einen Hinweis geben. Der Landesentwicklungsplan, der derzeit zur Beratung vorliegt, sollte nach Auffassung der Stadt Griesheim – das ist unsere Forderung – am Ende als Ziel die Aufnahme des Nachtflugverbots vorsehen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Fraktionsvorsitzender Klanitz. – Nun ist die Stadt Groß-Gerau an der Reihe, vertreten durch Herrn Bürgermeister Manfred Hohl.

Bürgermeister **Manfred Hohl:** Herr Präsident, meine Damen, meine Herren! Obwohl die Kreisstadt Groß-Gerau nicht so unmittelbar wie die Städte Raunheim, Kelsterbach und Mörfelden-Walldorf vom Fluglärm betroffen ist, sehen wir uns dennoch, einerseits aus Solidarität zu diesen Städten und Gemeinden, andererseits aber auch aus eigenem Interesse und eigener Betroffenheit, zu einer Stellungnahme genötigt.

Vorab sei gesagt, dass wir es für außerordentlich negativ halten, Stellungnahmen von Kommunen an die Landesregierung zu richten, die zu diesem Zeitpunkt einerseits für eine Nordbahn-Variante, andererseits für eine Südbahn-Variante oder für ein ähnliches Paket mit Einschluss von des Flugplatzes Erbenheim votieren. Die Stadt Groß-Gerau hielte ein solches Verfahren zum derzeitigen Zeitpunkt für ein Verlassen der Solidarität und für ein vorzeitiges Festlegen zum Schaden anderer Kommunen.

Meine Damen und Herren, die Stadtverordnetenversammlung der Kreisstadt Groß-Gerau, die eine weitgehend ablehnende Stellungnahme beschlossen hat, hat sich dies nicht so leicht gemacht; denn oftmals hieß es, das, was die Kommunalpolitik oder die Politik sagt, stellt nicht unmittelbar die Meinung der Bürgerinnen und Bürger dar, insbesondere nicht derer, die am Flughafen ihren Arbeitsplatz haben. Also haben wir, ausgewählt nach dem Zufallsprinzip mit einem entsprechenden Generator, 500 Haushalte angeschrieben, um ein Meinungsbild zu erfahren. Mehr als zwei Drittel der Antworten waren negativ. Das heißt, das Argument war vom Tisch, dass die Politik nicht die Meinung der Bevölkerung vertreten wird.

Zum Zweiten wurde eine Bürgerversammlung mit Experten durchgeführt. Dabei sprach sich die überwiegende Zahl der Anwesenden gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens aus.

Meine Damen und Herren, so ist es natürlich zu verstehen, dass wir in Groß-Gerau – nach den bisherigen Planungen und Feststellungen der Mediatoren sind etwa 3.000 Einwohnerinnen und Einwohner von der 60- bis 65 dB(A)-Isophone betroffen – uns zu einem Beschluss durchgerungen haben, der grundsätzlich einen Ausbau in Form von neuen Start- oder Landebahnen ablehnt.

Wir sehen eine Chance, wenn den Mediatoren gefolgt wird, in Verbindung mit einem strengen Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr und 6 Uhr eine Optimierung des bisherigen Start- und Landebahnensystems vorzunehmen. Gleichwohl ist uns – und deshalb fordern wir das Nachtflugverbot – bekannt, dass Flugzeuge, gleich, wie die einzelnen Anflug- und Landesysteme angelegt sind, die immer wieder eingefordert werden, sich nicht auf Schienen bewegen, sondern eine Zunahme des Flugverkehrs die gesamte Region belasten wird. Wir meinen darüber hinaus, dass auch bei den Mediatoren, wenngleich wir deren Arbeit schätzen, Lösungsansätze fehlen, die über die eher schlichten Ideen neuer Bahnen in Frankfurt selbst hinausgehen.

Wir meinen, dass es notwendig ist, auch unter Berücksichtigung einer voraussichtlichen Zunahme des Flugverkehrs, intelligentere Lösungen durch Vernetzungen mit der Bahn, möglicherweise durch die Kappung oder Ausdünnung enger Städteverbindungen, ins Auge zu fassen. Warum kann man von Frankfurt nach Stuttgart nicht mit dem Zug fahren? – Man ist im Übrigen sogar schneller als mit dem Flugzeug, wenn man die Wartezeiten mit einrechnet. Ich habe es einmal ausprobiert. Eine Reise nach München ging mit dem Zug schneller, als es mit einem Flugzeug möglich gewesen wäre. Es muss über Verbindungen zu Hahn nachgedacht werden, die durchaus auch im Rahmen der Möglichkeiten der Einrichtung einer Magnetbahn untersucht werden müssen. Das wären Hinweise dazu.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich die Forderungen noch einmal knapp zusammenfassen:

Wir meinen, zunächst sollte kein Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main erfolgen. Wir fordern weiterhin ein Nachtflugverbot, gegen das sich – das ist klar – die Vertreter der Airlines, also insbesondere der Lufthansa, zur Wehr setzen. Dies muss in seiner Durchsetzung so formuliert sein, dass es rechtlichen Bestand hat und auch gegenüber den Airlines selbst vertreten werden kann.

Wir meinen darüber hinaus, dass eine Ausdünnung des City-Nahverkehrs unter Verweisung auf die Bahn möglich sein wird. Ohne dass wir vorgeben wollen, ob Charterflüge, der Poststern oder Frachtflüge nach Hahn ausgelagert werden, halten wir dies für einen sinnvollen Weg. Wir plädieren dafür, dass für mögliche Erweiterungsoptionen in der Zukunft die Möglichkeiten einer Nutzung des Flughafens Hahn weiter untersucht und ausgeschöpft werden. – Ich danke Ihnen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Bürgermeister. – Wer spricht für die Stadt Hanau?

Herr **Klaus-Peter Mache:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Stadt Hanau wird heute keine Stellungnahme abgeben. Magistrat und Stadtverordnetenversammlung weisen darauf hin, dass die Stadt so spät und kurzfristig konkret in das Verfahren einbezogen wurde, dass sie abschließend noch nicht beraten konnten. Die Stadt Hanau wird sich anschließend schriftlich äußern. – Vielen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Dann wäre die Stadt Heusenstamm an der Reihe, vertreten durch Herrn Bürgermeister Josef Eckstein. Bitte schön.

Bürgermeister **Josef Eckstein:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Gremien unserer Stadt haben sich in der letzten Zeit mehrfach mit der Thematik Ausbau des Flughafens auseinander gesetzt. Die Stadt Heusenstamm ist schon jetzt sehr stark von Lärm geplagt. Einerseits ist es die stark befahrene Autobahn A3, die ohne jeglichen aktiven Lärmschutz an der Peripherie unserer Stadt vorbeiführt. Andererseits verspüren wir verstärkt die Auswirkungen von startenden Flugzeugen bei Ostwetterlage. Ich kann dies insofern gut beurteilen, als ich direkt in dem Bereich wohne, wo dieser Startvorgang stattfindet. Wir als unmittelbare Nachbarn der ebenfalls sehr stark betroffenen Stadt Neu-Isenburg sitzen mit ihr im gleichen Boot.

Die Position der Stadt Heusenstamm, die ich vortragen darf, ist durch die Stadtverordnetenversammlung gestützt. Ich darf sie in drei wichtigen Punkten zusammenfassen. Ich kann mir nähere Ausführungen ersparen, weil sie von meinen Vorrednern schon weitestgehend interpretiert wurden.

Erstens. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Heusenstamm fordert ein Nachtflugverbot und den Anti-Lärm-Pakt.

Zweitens. Vor der Realisierung eines Ausbau werden Alternativen und andere Varianten gefordert. Auch hier hat die Stadtverordnetenversammlung auf den Flughafen Hahn sowie auf variable Einflugmöglichkeiten hingewiesen.

Drittens. Der Ausbau der Startbahn Süd wird von der Stadtverordnetenversammlung aus den Gründen, die schon meine Vorredner dargelegt haben, strikt abgelehnt.

Erlauben Sie mir noch einen persönlichen Hinweis. Auch bei uns ist gegenwärtig ein Meinungsumschwung zu erkennen. Immer mehr unserer Bürgerinnen und Bürger lehnen den Ausbau des Flughafens ab und drängen auf den Verzicht jeglicher Ausbaumöglichkeiten. Ich möchte Ihnen nicht verhehlen, dass ich persönlich eine ähnliche Auffassung vertrete.

Last, but not least: Die Stadtverordnetenversammlung ist, sollte es zu einem Ausbau der Startbahn Süd kommen, einheitlich willens, gemeinsam mit der Nachbarstadt Neu-Isenburg die notwendigen rechtlichen Schritte zu unternehmen, und zwar nicht nur in Form rein verbaler, sondern auch finanzieller Unterstützung. – Ich danke Ihnen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Bürgermeister. – Die nächste Stadt wäre Hofheim am Taunus, vertreten durch Herrn Stadtrat Winckler.

Stadtrat **Wolfgang Winckler:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Stadtverordnetenversammlung der Kreisstadt Hofheim am Taunus hat sich bereits mit Beschluss vom 17. Dezember 1997 gegen einen Ausbau des Frankfurter Flughafens außerhalb seiner jetzigen Grenzen ausgesprochen, weil Mensch und Natur in der Flughafenumgebung bis an die Grenzen des Erträglichen belastet sind.

Aus diesem Grund lehnt die Stadtverordnetenversammlung auch eine zivil-militärische oder eine ausschließlich zivile Nutzung des Flugplatzes Erbenheim ab. Das Ergebnis des Mediationsverfahrens hat an dieser Beschlusslage nichts geändert.

Von allen im Mediationsverfahren behandelten und bis heute nicht klar ausgeschlossenen Varianten einer Kapazitätserweiterung betrifft Hofheim die Variante Erbenheim „groß“ am stärksten. Mehr als 15.000 Hofheimer Bürger in den Stadtteilen Hofheim Süd, Marxheim, Diedenbergen und Wallau würden bei dieser Variante einer Fluglärmbelastung mit mittleren Schallpegeln von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt. Ich darf auf ein von uns eingeholtes Gutachten verweisen, das wir unserer schriftlichen Stellungnahme beigefügt haben, die wir am 26. April eingereicht hatten.

Für Wallau – das ist ein Stadtteil, der durch Autobahnlärm und künftig auch durch die ICE-Trasse bereits sehr stark vorbelastet ist – ergeben sich bei der Variante Erbenheim Überflughöhen von unter 150 m. Die südöstlich an Marxheim angrenzende Siedlungserweiterungsfläche, die das wesentliche städtebauliche Entwicklungspotenzial Hofheims darstellt, fiele in den Siedlungsbeschränkungsbereich und wäre nicht mehr nutzbar. Dies zum Stichwort Siedlungsentwicklung.

Obwohl andere diskutierte Varianten Hofheim weit geringer belasten, unter bestimmten Voraussetzungen vielleicht sogar entlasten würden, halten auch wir nichts von einer Diskussion, bei der die Beteiligten jeweils aus ihrer individuellen Interessenlage heraus einzelne Varianten in den Vordergrund stellen und andere negativ bewerten. Das ist im Übrigen die gemeinsame Position von Vertretern aller Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung, der Ortsvorsteher der betroffenen Stadtteile, Vertretern der Bürgerinitiativen und des Magistrats, die in einer Arbeitsgruppe zusammenwirken.

Wir sind der Auffassung, dass die Notwendigkeit eines Ausbaus des Frankfurter Flughafens bisher nicht wirklich zwingend begründet worden ist. Wir bezweifeln, dass die Möglichkeiten, dem Flughafen in seiner Drehkreuzfunktion das tatsächlich oder vermeintlich lebensnotwendige Wachstum ohne eine Erweiterung des Bahnensystems zu gewährleisten, wirklich ergebnisoffen geprüft worden sind. Diese Zweifel sind, um es zurückhaltend zu formulieren, auch bei der Expertenanhörung in den Rhein-Main-Hallen nicht ausgeräumt worden. Für mich, der die dort geäußerten Ausführungen sehr interessiert hat verfolgen können, entstand auch der

Eindruck, als ob von den Interessenten FAG, Lufthansa und dem Speditionsgewerbe gemauert wurde.

Zu den Stichworten Binnenoptimierung und Verlagerung von Fracht-, Charter- und Postverkehr nach Hahn ist insbesondere von Herrn Bürgermeister Schindler schon einiges ausgeführt worden. Ich will das nicht wiederholen.

Was uns besonders am Herzen liegt, ist die Verlagerung von Kurzstreckenverkehr auf die Bahn. Ich kann mich noch gut daran erinnern, dass man uns in Hofheim und insbesondere in Wallau die ICE-Strecke hat schmackhaft machen wollen mit dem Hinweis, dadurch könne erheblicher Flugverkehr verlagert werden. Dies zeigt auch die Beliebigkeit von Begründungen auf, wie sie heute herrscht.

Wir zweifeln aus guten Gründen an der Verlässlichkeit und Tragfähigkeit der Aussagen zu den Beschäftigungswirkungen eines Flughafenausbaus, wie sie in den entsprechenden Gutachten im Mediationsverfahren vorgelegt worden sind. Es gibt ganz erhebliche Zweifel an der wissenschaftlichen Methodik. Es ist eben aus wissenschaftlicher Sicht problematisch, Hochrechnungen auf der Basis von Rückläufen von 10 oder 12 % anzustellen, wenn der Kreis der Befragten höchst unterschiedliche Interessen verfolgt.

Meine Damen und Herren Landtagsabgeordneten, wir dürfen Sie ganz herzlich bitten, sich mit dieser Problematik auseinander zu setzen. Wir haben hierzu eine Stellungnahme der Herren Professoren von Hauff und Horbach erarbeiten lassen, die wir Ihnen im Nachgang zu unserer schriftlichen Stellungnahme zur Verfügung gestellt haben. Außer den Problemen der wissenschaftlichen und statistischen Methodik wird darin auch sehr deutlich aufgezeigt, dass die möglichen negativen Beschäftigungswirkungen eines Flughafenausbaus völlig ausgeblendet worden sind, nämlich beispielsweise die Gefahr der Verlagerung sensibler Arbeitsplätze aus dem Umfeld des Flughafens in ruhigere Zonen, wenn in diesem Bereich eine weitere Verlärmung droht.

Eine Stellungnahme zu den Elementen des Mediationspakets, die das grundsätzliche Ja der Mediation begleiten, ist sicherlich in der Kürze der Zeit nicht möglich. Ich möchte lediglich zum Nachtflugverbot eine Anmerkung machen. Nach allem, was wir über Lärmwirkungen wissen und was uns auch die in diesem Punkt dankenswerterweise sorgfältige Arbeit der Mediationsgruppe gelehrt hat, ist ständiger Lärm eben nicht nur lästig, sondern gesundheitsschädlich. Die rasche Durchsetzung eines Nachtflugverbots müsste ganz unabhängig vom Ausbau vorrangiges Ziel einer den Menschen im Umfeld des Flughafens verpflichteten Politik sein.

Leider müssen wir aber die gegenwärtige politische Diskussion so verstehen, dass Ausbau und Nachtflugverbot in einem synallagmatischen Verhältnis gesehen werden, mit dem Ausbau als eine von der Region geschuldeten Leistung und dem Nachtflugverbot als eine von FAG und Lufthansa dann auch noch höchst widerwillig und mit großen Vorbehalten gewährte Gegenleistung.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Sie müssen zum Schluss kommen, Herr Stadtrat.

Stadtrat **Wolfgang Winckler:** Angesichts der doch manchmal geringen Haltbarkeitsdauer von politischen sowie auch von rechtlich eingegangenen Verpflichtungen wird es aus der Sicht der Kommunen beim Nachtflugverbot darum gehen müssen, eigene, unentziehbare Rechtspositionen, etwa durch Vertragslösungen, zu gewinnen.

Vorrangig aber ist für uns – und wir hoffen darauf und wollen daran auch mit allen politischen, aber auch allen rechtlichen Kräften mitwirken –, dass sich die Rhein-Main-Region gemeinsam im Dialog mit den Betreibern und Nutzern des Flughafens eine Zukunft ohne einen weiteren Ausbau des Bahnensystems und ohne die mit einem solchen Ausbau zwangsläufig verbundenen Belastungen sichert. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Wer spricht für die Stadt Bad Homburg? – Niemand.

Dann leite ich über zu Kelkheim, vertreten durch Herrn Bürgermeister Thomas Horn und Herrn 1. Stadtrat Johannes Baron. Herr Baron, Sie haben das Wort.

1. Stadtrat **Johannes Baron:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Es ist zu begrüßen, dass Vertreter der Kommunen an dem durchgeführten Mediationsverfahren teilnehmen konnten und dass der Hessische Landtag vor seiner politischen Willensäußerung, also außerhalb rechtlich vorgesehener Verfahren, heute betroffene Gebietskörperschaften anhört.

Bei der Erarbeitung unserer Stellungnahme haben wir insbesondere Arbeitsplatzargumente und Fragen möglicher Beeinträchtigungen berücksichtigt. Nach unseren Erkundigungen arbeiten derzeit etwa 60 Personen aus Kelkheim bei der FAG und etwa 170 bei der Deutschen Lufthansa AG am Standort Frankfurt. Gewiss werden an diesem Standort bei anderen Firmen weitere Personen aus Kelkheim beschäftigt sein. Die Sicherung dieser Arbeitsplätze und deren Bedeutung für Handel, Dienstleistungen und Gewerbe vor Ort haben für uns erhebliches Gewicht.

Andererseits wäre insbesondere bei einem Ausbau des Flugplatzes Erbenheim ein Teilbereich des Kelkheimer Stadtgebiets von zusätzlichen Lärmbelastungen betroffen. Daher wird der Ausbau des

Frankfurter Flughafens, wie wir in unserer schriftlichen Stellungnahme bereits deutlich gemacht haben, vor Ort durchaus kritisch gesehen. Alles in allem unterstützen wir daher den Beschluss des Kreistages zum Flughafenausbau, und Landrat Gall wird dies noch entsprechend kundtun. – Vielen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke schön, Herr 1. Stadtrat Baron. – Als Nächstes wäre die Stadt Langen an der Reihe. Die Stadt Langen ist vertreten durch Herrn 1. Stadtrat Klaus-Dieter Schneider und Herrn Siegmund Krüger. Es spricht Herr 1. Stadtrat Schneider.

1. Stadtrat **Klaus-Dieter Schneider:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Stadtverordnetenversammlung und der Magistrat der Stadt Langen haben sich sehr intensiv mit dem Mediationsverfahren und den Ausbauplänen befasst. Die Stadt Langen verkennt nicht den wirtschaftlichen Motor und die wirtschaftliche Kraft des Flughafens Frankfurt. Aber ebenso ist unsere Stadtverordnetenversammlung der Auffassung, wenn wirtschaftliche Vorteile in der Region verteilt werden, sind auch Belastungen zu verteilen.

Voraussetzung für eine Erweiterung des Frankfurter Flughafens ist für uns zum einen die Umsetzung des Mediationspakets. Dies muss vorangetrieben werden. Derzeit ist aus unserer Sicht eine Entscheidung zu früh, da viele Punkte, wie z. B. Verlagerungen, Optimierungen im vorhandenen System und vieles mehr, noch nicht abschließend diskutiert und genauestens untersucht sind.

Die Stadt Langen ist schon heute durch die Bündelung des Flugverkehrs auf der so genannten Flugroute Vadim – Solta erheblichen Mehrbelastungen ausgesetzt. Sie wird sich vor allem gegen die angestrebten Varianten, Südbahn-Variante bzw. Atlanta-Variante, wehren müssen, da dadurch die nördlichen Stadtgebiete besonders betroffen werden. Wir geben zu bedenken, dass wir heute schon durch Flugrouten betroffen sind und dass auch der Flugplatz Egelsbach noch Ergänzungen im Landebahnsystem erfahren wird. Das heißt, dies würde eine Bündelung der Belastung im südlichen Kreisgebiet Offenbach bedeuten, die für unsere Bevölkerung so nicht mehr hinnehmbar ist. – Danke schön.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank. – Ist die Stadt Maintal vertreten? Bitte schön.

1. Stadtrat **Gerd Rabanus:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Unsere schriftliche Stellungnahme liegt vor. Aus zeitökonomischen Gründen und damit noch genügend Zeit für eine Diskussion besteht, verzichte ich auf eine mündliche Darlegung unserer Stellungnahme.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herzlichen Dank. – Es folgt nun gewissermaßen ein Block von Städten und Gemeinden und sogar einem Landkreis, die sich auf eine zusammenfassende Stellungnahme geeinigt haben. Als Erstes hat Herr Bürgermeister Brehl der Stadt Mörfelden-Walldorf das Wort.

Bürgermeister **Bernhard Brehl:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben uns in der Tat im Kreis Groß-Gerau im engeren Umfeld etwas abgestimmt, sodass ich mich im Wesentlichen zu dem Mediationsverfahren äußern werde. Ich möchte dies allerdings in Stichworten im Rahmen der Redezeit tun. Ich bedaure dennoch – und ich sage dies ausdrücklich –, dass nicht eine Reihe Mitglieder der Landesregierung heute Morgen vertreten sind.

(Zuruf: Das ist eine Parlamentsanhörung!)

– Ich bin dennoch der Auffassung, dass es angemessen ist, die kommunale Seite zumindest mit einem oder zwei Vertretern zu hören, wenn die Landesregierung demnächst ein Dialogforum durchführen will, zu dem sie eingeladen hat.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie bei Anzuhörenden)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir reden über unseren Flughafen – ich sage dies ganz betont – in bester Innenstadtlage. Genau darin liegt das Problem, über das wir diskutieren. Ich schließe mich in diesem Punkt dem Oberbürgermeister Grandke an, der sagt, im Mediationsverfahren – und das ist ein zugestandener Punkt, ich war Mitglied – seien die Alternativen, die es gibt, nicht ausreichend untersucht worden.

Flughafenplanung wird heutzutage immer noch so betrieben, als wenn wir unseren Rathausplatz gestalten, nämlich sehr örtlich bezogen, ohne dass ein Konzept republikweit, geschweige denn europaweit, vorhanden wäre oder eingefordert wird. Es werden Vorgaben, die die FAG auch im Mediationsverfahren gemacht hat und die die Lufthansa gepuscht hat, einfach als Fakt und als Ausgangslage genommen, und darum rankt sich alles, ohne etwas differenzierter über deutschland- oder europaweite Gesamtzusammenhänge nachzudenken.

Gibt es denn etwas Internationaleres als Fliegen? Was tun wir? – Wir reden nur über Frankfurt. Wir reden über den Flughafen des Ministerpräsidenten oder vielleicht der drei Anteilseigner. An den Nächsten wird schon nicht mehr gedacht.

Es gibt sehr viele Unterlagen aus dem Mediationsverfahren, die Schränke füllen. Ich habe Zweifel, ob all diese Unterlagen und Aussagen tatsächlich in die Entscheidungen eingehen. Vieles wurde nicht untersucht. Gehen Sie davon aus, dass, wenn es zu Verfahren kommt, wenn es zu gerichtlichen Auseinandersetzungen kommt, wir, die Städte und Ge-

meinden im unmittelbaren Flughafenumfeld die Aussagen in diesen Unterlagen, die zur Verfügung stehen oder noch erarbeitet werden, garantiert nutzen werden. Ich beziehe mich diesbezüglich auch auf Aussagen von Teilnehmern der vorherigen Anhörung.

Es gibt Defizite auch aus dem Mediationsverfahren. Das ist ein offenes Geheimnis. Ich habe dies zusammen mit anderen Kollegen des Öfteren angemahnt. Mittlerweile gibt es eine Restantenliste, die von Herrn Ministerpräsidenten Koch benannt wurde. Ich bezeichne dies eher als Defizite und Mängel aus dem Verfahren. Dies ist mit Sicherheit ein Punkt, der in einem Dialogverfahren ganz zu Beginn gründlich bearbeitet werden muss. Was fehlt denn noch, um überhaupt entscheiden zu können? – Da gibt es aus der Sicht der Kommunen vieles, was noch fehlt.

Wir haben dem Ministerpräsidenten zusammen mit sieben Städten und Gemeinden gleich am 2. Februar eine offene Liste mit 20 Punkten übergeben. Darauf fehlt ein Punkt, den wir damals selbst übersehen hatten, nämlich der Bodenlärm. Ich gehe davon aus, dass diese Liste in der Tat abgearbeitet wird. Ich möchte einige Stichworte nennen.

Wir fordern einen Generalverkehrsplan rund um den Flughafen. Wir fordern eine Lärmminderungsplanung mit einem Maßnahmenkatalog rund um den Flughafen. Außerdem muss festgelegt werden, wer dies bezahlt; denn es kann nicht sein, dass Fragen, die nicht durch die Kommunen selbst und ihr Tun erzeugt werden, in der Zukunft allein von ihnen finanziert werden. Das sind wichtige Fragen für uns.

Insbesondere fragen wir uns: Wie wird denn mit dem induzierten Verkehr umgegangen, wenn es tatsächlich eine Steigerung auf 660.000 Flugbewegungen geben sollte? Wie wird mit den größeren Passagierzahlen auf der Straße, aber auch auf der Schiene umgegangen? Welche Regelungen werden dazu getroffen? – Dies sind wesentliche offene Fragen für die Städte und Gemeinden in der Umgebung, die in einem Radius von 20 oder 30 km um den Flughafen davon betroffen sind.

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist unstreitig – ich nehme viele andere Diskussionen sehr rege wahr –, sehr oft wird nur die letzte Seite des Mediationsberichts gelesen, nämlich die Empfehlungen der Mediatoren. Diese – und das ist durchaus eine Kritik – können missverständlich interpretiert werden und werden zum Teil auch willfährig interpretiert.

Ich bin dankbar dafür, dass die Mediatoren in der Anhörung Anfang Mai einige Korrekturen und Klarstellungen vorgenommen haben, und hoffe, dass etwas mehr Klarheit hineingekommen ist. Ich bin auch dankbar dafür, dass die Mediatoren Anfang Mai in Stellungnahmen sehr eindeutige Positionen bezogen haben. Ich nenne es „Optimierungsfummelei“, die am 5. Mai stattgefunden hat. Plötzlich sah sich die DFS in der Lage, was im Mediationsverfahren nicht möglich war, neue Fluglinien zu kreieren, ohne dass die Mediationsgruppe und, wie wir jedoch auch feststellen konnten, auch die Mediatoren einbezogen wurden, die sich ausdrücklich dagegen verwahrt haben. Ich beziehe mich beispielsweise auf den Kollegen Abeln, der seitdem recht skeptisch geworden ist.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Bürgermeister, Sie müssten schon zum Schluss gekommen sein.

Bürgermeister **Bernhard Brehl:** Jawohl, Herr Präsident. Gleich komme ich zum Schluss.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich hoffe, dass in künftigen Diskussionen im Dialogverfahren tatsächlich offen auf den Tisch gelegt wird, was vorhanden ist. Auch das war ein Mangel im Mediationsverfahren, denn es wurden Dinge zurückgehalten oder nur widerwillig oder zögerlich vorgelegt, sodass sie zum Schluss nicht mehr behandelt werden konnten.

Herr Staatssekretär Dr. Hirschler, meine sehr verehrten Damen und Herren, eine Antwort, warum Städte und Gemeinden ihr Einverständnis zu den Grundstücksbetretungen nicht erklärt haben, liegt darin begründet, dass wir gegenwärtig nun einmal zu einem Großteil der Auffassung sind, dass es noch keine entscheidungsreife Situation gibt. Deshalb wollen wir auch Vorarbeiten, die eine Entscheidung herbeiführen – das ist Ihr Ziel – gegenwärtig nicht dulden. So einfach ist die Chose, weshalb wir dies in den letzten Tagen nicht erklärt haben. Es ist keine Böswilligkeit, sondern ich spreche das ganz offen an.

Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten, denken Sie einmal darüber nach, wie sich der Kollege Wolters in Bad Homburg oder der Landratskollege im Hochtaunuskreis und die dort wohnhafte Bevölkerung in Sachen Flughafenausbau verhalten würden, wenn ihnen eine Süd- oder Nordbahn serviert würde. Genau darin liegt das Problem. Deshalb schließe ich mich einem Vorredner an, der mit Klarheit sagt: Es kann nicht so sein, dass in verschiedenen, auch kommunalen Bereichen die Wohltaten des Flughafens in Empfang genommen werden – als Beispiel nenne ich den Kollegen Vandreike –, und der Flughafenausbau von dort in eine andere Richtung geschoben wird.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Kommen Sie bitte jetzt zum Schlusssatz.

Bürgermeister **Bernhard Brehl:** Das Mediationsverfahren hätte, wenn man die Kapitel 2 bis 4 richtig liest, ebenso zu dem Ergebnis kommen können: kein zusätzlicher Flughafenausbau – anders, als

dies die letzten vier Seiten des Berichts ausweisen. – Danke schön.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Die Stadt Rüsselsheim wird vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Stefan Gieltowski und Herrn Manfred Ockel. Herr Oberbürgermeister, Sie haben das Wort.

Oberbürgermeister **Stefan Gieltowski:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich bedanke mich zunächst einmal beim Landtag für die Bereitschaft, mindestens im Nachgang zu der durchgeführten Expertenanhörung auch die kommunalen Stimmen zum Flughafenausbau zu vernehmen und damit mindestens zur Kenntnis zu nehmen, dass eine deutliche Mehrheit der unmittelbaren kommunalen Anrainer des Flughafens sich skeptisch bis ablehnend gegenüber dem Ausbau ausspricht.

Meine Damen und Herren, zum besseren Verständnis der Position der Stadt Rüsselsheim darf ich darauf verweisen, dass wir unmittelbarer Anrainer des Flughafens sind, dass zwischen unserer östlichen Stadtgrenze, also dem bebauten Teil, und dem vorhandenen Parallelbahnensystem gerade einmal 5 km Luftlinie liegen und dass bei Ostwindwetterlage, wie sie beispielsweise am Samstag und am Freitag zu verzeichnen war, schon jetzt jedes Gespräch im Freien alle 30 Sekunden erstirbt.

Daraus mögen Sie entnehmen, wie die Stadt Rüsselsheim mit ihren Gremien, Magistrat und Stadtverordnetenversammlung, ihre Position bezogen hat. Sie lässt sich in einem Satz feststellen und beschreiben. Wir lehnen jede zusätzliche Erweiterung des Frankfurter Flughafens ab, die weitere Beeinträchtigungen für die Wohn- und Lebensqualität unserer Stadt nach sich zieht. Aus beiden Ausbauvarianten, die im Besonderen diskutiert werden, müssen wir diese nachteiligen Folgen befürchten.

Meine Damen und Herren, die Anrainerkommunen rund um den Flughafen müssen schon mindestens seit der Inbetriebnahme der Startbahn West mit einer drastischen Erhöhung der Flugbewegungen leben, die auf keinem anderen deutschen Flughafen sonst zu verzeichnen ist. Allein in den letzten zehn Jahren stiegen die Flugbewegungen pro Tag, also gemessen auf 24 Stunden, von 981 auf 1.274 Bewegungen an, und dies weiterhin mit steigender Tendenz.

In Rüsselsheim, um meine Stadt herauszugreifen, sind heute bereits 881 Einwohner und Einwohnerinnen einem Dauerschallpegel von 67 dB(A) ausgesetzt. Das ist ein Wert, den auch die Mediation schon längst nicht mehr für akzeptabel hält. Nach Raunheim ist Rüsselsheim die Stadt in unmittelbarer Umgebung des Flughafens, die unter dem bestehenden Rhein-Main-Flughafen am stärksten leidet.

Die Nachtflüge haben seit Jahren das Maß des Erträglichen längst überschritten. Wir erleben trotz des angeblichen Nachtflugverbots bis zu 50 Nachtflüge mit Einzelschallpegelereignissen von über 70 dB(A). Sie verletzen nach unserer Auffassung nicht nur die Nachtruhe, sondern auch die körperliche Unversehrtheit. Kein anderer Flughafen als der Rhein-Main-Flughafen weist die Menge an Flugbewegungen sowohl am Tag als auch in der Nacht auf. Allein die momentane Belastung in der Nacht führt zu nachhaltigen Gesundheitsbeeinträchtigungen in der breiten Bevölkerung unserer Stadt.

Sie haben die Varianten angesprochen. Wir können uns weder einer Nordbahn-Variante noch einer Südbahn-Variante anschließen. Die Südbahn-Variante, egal ob sie sich nun in der Form des Mediationsergebnisses oder in der so genannten Optimierung darstellt, hätte für die Stadt Rüsselsheim irreversible Konsequenzen. Mehr und mehr Einwohner wären einem Dauerschallpegel ausgesetzt, der zur Unbewohnbarkeit ganzer Stadtteile führen würde; denn daraus lassen sich keine Perspektiven für eine Abschwächung der momentanen Belastung ablesen. Bei dem derzeitigen Parallelbahnensystem sind nach den Berechnungen der Mediation schon 12.916 Einwohner von festgestellten Lärmschutzzonen betroffen.

Die so genannte optimierte Südbahn-Variante würde keine signifikante Verbesserung bringen, sondern vielmehr das gesamte Stadtgebiet komplett in die Verlärmung mit einbeziehen. Meine Damen und Herren, in Zahlen ausgedrückt bedeutet dies, 53.389 Einwohnern würde nach der Berechnung der Mediation erheblich mehr Lärmbelästigung zugemutet. Kurzum, das gesamte Stadtgebiet wäre von einem Lärmteppich überzogen. Sie können sich vorstellen, dass die Stadt Rüsselsheim daher auch vor juristischen Schritten nicht zurückschrecken wird, sobald wir in die förmlichen Verfahren eingetreten sind.

Wir müssen extreme soziale Folgen für die Siedlungsentwicklung und für die Bevölkerungsstruktur unserer Stadt befürchten. Wir hatten in den vergangenen Jahren versucht, eine bessere Struktur von Gewerbe und Wohnen in der Stadt Rüsselsheim wie auch im übrigen Rhein-Main-Gebiet zu realisieren, um Leben und Arbeit vor Ort anbieten zu können.

Eine solche Entwicklung, die wir in Rüsselsheim eingeleitet haben, wird mit einem Flughafenausbau vehement zurückgefahren. Wir müssen eher einen Kollaps der vorhandenen und bestehenden Infrastruktur befürchten und davon ausgehen, dass die Menschen, die Bürger der Stadt Rüsselsheim, ihre Freizeit dann in der weiteren Umgebung, in den weniger stark belasteten Regionen verbringen müssen.

Schon jetzt, unter dem Eindruck der Diskussion, erleben wir, dass mehr und mehr Menschen nicht nur damit kokettieren, sondern ganz offen davon sprechen, dass sie wegziehen würden, wenn eine Flughafenerweiterung durchgeführt würde. Das bedroht die Bevölkerungsstruktur der Stadt Rüsselsheim.

Zu Ihrer Verdeutlichung: Die Bevölkerungsstruktur der Stadt Rüsselsheim ist beispielsweise dadurch gekennzeichnet, dass wir Grundschulklassen haben, in denen deutsche Schüler vielleicht noch mit zwei oder drei Köpfen vorhanden sind, also eine deutliche Minderheit bilden. Wir haben Stadtteile, insbesondere diejenigen, die von einer Südbahn-Variante tangiert werden, in denen die Kita-Gruppen ganz überwiegend Kinder ausländischer Herkunft aufweisen. Dies soll nur schlagwortartig bezeichnen, mit welcher Bevölkerungsstruktur wir sowieso schon zu kämpfen haben.

Wenn wir dann noch befürchten müssen, dass diejenigen, die die Mobilität oder womöglich auch die finanziellen Möglichkeiten aufbringen, wegziehen, um dem Flughafenausbau auszuweichen, muss ich als Oberbürgermeister der Stadt Rüsselsheim von einer Stadtflucht sprechen, die uns droht.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Oberbürgermeister, bitte kommen Sie zum Schluss.

Oberbürgermeister **Stefan Gieltowski:** Ich möchte versuchen, noch zwei Punkte anzusprechen. Wir stehen der Flughafenerweiterung auch unter dem Gesichtspunkt der ökologischen Belastung skeptisch und ablehnend gegenüber. Halten Sie sich bitte vor Augen, dass ein Ausgleich auch nicht durch passive Schallschutzmaßnahmen geschaffen werden kann. Wenn wir gleichzeitig einen Lärmteppich hinzunehmen haben, führt dies zu einer modernen Käfighaltung der Menschen.

Ich füge hinzu, auch unter dem Gesichtspunkt der Zukunftsstrategien müssen wir davon abkommen, nur noch örtlich/regional über eine Flughafenerweiterung nachzudenken. Der Hauptausschuss der Ministerkonferenz für Raumordnung hat eigentlich den Weg gewiesen, regionsübergreifend über intelligente Mobilitätsstrategien im Verbund aller Verkehrsmittel nachzudenken, die mit einzubeziehen sind.

Meine Damen und Herren, ich möchte die Positionen in wenigen Punkten zusammenfassen:

Die wesentlichen Punkte des Mediationsberichtes zur Entlastung der Region müssen nach unserer Auffassung bereits wegen der bestehenden Belastung realisiert werden. Damit ist das Nachtflugverbot und das Anti-Lärm-Paket angesprochen.

Das Mediationsergebnis stellt weiterhin infolge fehlender Untersuchungen zu Gesundheit, Lärmeinwirkung und Umwelt keine vollständige Entscheidungsgrundlage für den Ausbau dar. Ein Ausbau des Flughafens außerhalb der jetzigen Grenzen im Norden oder im Süden bedeutet für die Stadt Rüsselsheim eine fundamentale negative Entwicklung in den Belangen Siedlungsentwicklung, Natur, Landschaft, Freizeit und Naherholung, aber auch unter dem Gesichtspunkt der Gesundheit.

Die betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner unserer Stadt fordern von der Politik kein blindes Reagieren auf ausschließlich wirtschaftliche Interessen, sondern eine ausgewogene Zukunftsstrategie für die gesamte Region. Dabei muss das Herz der Rhein-Main-Region vom Lärm entlastet und darf nicht weiter mit Verkehr belastet werden.

Die Einrichtung eines regionalen Dialogforums kann sinnvoll sein, wenn keine Vorentscheidungen über den Ausbau oder Ausbauvarianten getroffen worden sind. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Oberbürgermeister.

Ich stelle fest, dass jetzt auch der Chef der Staatskanzlei, Herr Staatsminister Dr. Jung, anwesend ist.

Als Nächstes ist die Stadt Raunheim an der Reihe. – Herr Bürgermeister Thomas Jühe, Sie haben das Wort.

Bürgermeister **Thomas Jühe:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich bin enttäuscht darüber, wie die Gruppen besetzt sind, an die wir uns heute richten wollen. Herr Armin Clauss hat kritisiert, dass die Hessische Landesregierung praktisch nicht vertreten ist. Dies sagte er und ging.

(Abg. Jörg-Uwe Hahn (F.D.P.): Wo ist er denn?)

Meine Kritik richtet sich ebenso an die Abgeordneten dieses Hauses. Die mangelnde Präsenz enttäuscht mich; denn es war das Ziel dieser Anhörung – das will ich einmal deutlich sagen –, einen Meinungsbildungsprozess zu entwickeln, in den wir uns einbringen wollten. Wenn nur wenige Abgeordnete anwesend sind, ist dieses Ziel verfehlt worden.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich zur Sache selbst sprechen.

Zum Mediationsverfahren: Für die Stadt Raunheim lässt sich eine Enttäuschung darüber feststellen, dass eine Ausbauempfehlung ausgesprochen wurde. Auf der anderen Seite sind wir froh, dass nun endlich die unerträgliche Istsituation dieser am stärks-

ten vom Fluglärm betroffenen Stadt zur Kenntnis genommen wurde.

Ich verweise auf zwei Formulierungen im Mediationsbericht. Auf Seite 87 heißt es sinngemäß: Die Zumutbarkeitsgrenze für nächtliche Einzelschallereignisse wird in Raunheim weit überschritten. – Auf Seite 69 heißt es sinngemäß: Die Abschätzung der Lärmbelastung ergibt für Raunheim eine extrem starke Vorbelastung.

Wir sind froh, dass diese Tatsache einer größeren Öffentlichkeit deutlich gemacht worden ist. Es wird aufgezeigt, wie dramatisch Raunheim bereits heute durch den Fluglärm belastet wird. Sie müssen sich klarmachen, dass nahezu die gesamte Raunheimer Bevölkerung der höchsten Belastungskategorie von 67 dB(A) ausgesetzt ist. Das ist einmalig in der Bundesrepublik Deutschland.

Ich sage deutlich, dass das nicht nur für Raunheim, sondern auch für die Anrainerkommunen, die in dieser Hinsicht zusammenarbeiten, generell gilt. Mithilfe dieser Folien zeigen wir Ihnen, wie sich die nächtliche Situation in Raunheim darstellt.

(Anlage 1)

Die gelben Balken stellen die Lärmbelastungen durch überfliegende Flugzeuge dar. Was die Schallereignisse anbetrifft, gehen sie weit über das hinaus, was die Lärmwirkungsforschung als belästigend bzw. gesundheitsgefährdend erkennt. Schauen Sie sich einmal an, wie sich eine Nacht in Raunheim darstellt, meine Damen und Herren.

Der Fluglärm und die Flugbewegungen haben nicht nur nachts, sondern selbstverständlich auch tagsüber zugenommen. Ich komme dennoch auf die nächtliche Situation zurück. Von 1998 auf 1999 ist eine Steigerung der nächtlichen Flugbewegungen um 24,8 % zu verzeichnen. Sie können verstehen, weshalb für uns bereits die Istsituation entscheidend ist.

Meine Damen und Herren, ein Horror für Raunheim ist die Ostwetterlage. Das sind die Schönwettersituationen, in denen Sie sich überwiegend in Ihren Gärten oder auf Ihren Balkonen aufhalten. Das ist in Raunheim nicht möglich, weil Flugzeuge in 290 m Höhe über Raunheim hinweg fliegen.

Es ist nicht nur ein Problem der Lärmbelästigung, meine Damen und Herren. Ich als ein Einwohner Raunheims, der noch nicht allzu lange dort lebt, kann das vielleicht besser empfinden als jemand, der dort bereits 10 oder 20 Jahre wohnt. Es ist bedrohlich, wenn sich im Sekundenrhythmus ein Schatten über die Stadt legt und anschließend ein Abgasteppich direkt über dem Stadtgebiet niedergeht.

Meine Damen und Herren, wir Anrainerkommunen, die diese Situation seit Jahren und Jahrzehnten miterleben müssen, lehnen deshalb einen Ausbau, trotz völlig unterschiedlicher Betroffenheit bei den verschiedenen Varianten, gemeinsam ab.

An dieser Stelle sage ich deutlich, damit wir nicht nur in eine Ecke gestellt werden: Wir haben sehr wohl die wirtschaftliche Bedeutung des Frankfurter Flughafens in die Überlegungen einbezogen. Wir wissen auch um die Bedeutung des Flughafens, besonders auch für unsere Städte.

Deshalb haben wir uns diesen Abwägungsprozess auch nicht leicht gemacht. In dieser Hinsicht unterscheiden wir uns wahrscheinlich von der Bürgerinitiative; denn wir tragen die Verantwortung selbstverständlich auch für die Menschen, die am Frankfurter Flughafen beschäftigt sind und die in den benachbarten Städten wohnen. Das sind nicht gerade wenige Bürgerinnen und Bürger.

Meine Damen und Herren, alle Befragungen haben gezeigt, dass selbst die am Flughafen Tätigen, die in den benachbarten Städten wohnen, eine Mehrbelastung für unerträglich halten. Nicht zuletzt deshalb sind wir zu dem Ergebnis gekommen, weil wir jegliche Form des Ausbaus im Interesse der Menschen, die in der Region leben, ablehnen müssen.

Ich bringe noch eine politische Dimension ein. Sie erinnern sich alle, dass die damals verantwortlichen Politiker beim Bau der Startbahn West versprochen haben, es werde keinen weiteren Ausbau geben. Das ist nicht vom Himmel gefallen, sondern beruhte auf der Erkenntnis, dass mehr Belastung und weniger Wald für die Rhein-Main-Region nicht zumutbar seien.

Gestatten Sie mir in diesem Zusammenhang die Frage, ob heute eine geringere Belastung durch Bahn-, Auto- und Flugverkehr als damals vorliegt, als es um die Entscheidung bezüglich der Startbahn West ging, oder ob sich mittlerweile der Waldbestand im Rhein-Main-Gebiet seit dem Bau der Startbahn West so deutlich vergrößert hat, dass heute eine neue Entscheidungsgrundlage vorliegt. Das sehe ich nicht so. Das tut mir Leid. Ich unterstelle, dass Sie auch wissen, dass sich die Situation nicht so zeigt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Jühe, kommen Sie bitte zum Schluss.

Bürgermeister **Thomas Jühe:** Das werde ich gleich tun, danke.

Deshalb frage ich, welchen Bestand politische Bekenntnisse haben, die damals auf Erkenntnissen fußten. Welche Bedeutung hat das Wort der politisch Verantwortlichen?

Meine Damen und Herren, wenn im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens dieses Wort gebrochen wird, erleidet das Rhein-Main-Gebiet nicht nur einen ökologischen, gesundheitlichen und sozialen Schaden, sondern es besteht auch ein kaum wieder gutzumachender politischer Schaden, und zwar mindestens in ganz Hessen.

Im Übrigen gilt das nicht nur für Südhessen, also für den Anrainerbereich, sondern genauso für Nordhessen. Jeder Vertreter eines Wahlkreises muss sich fragen, ob die Abmachungen, die in seinem Wahlkreis erreicht wurden, nach wenigen Monaten oder Jahren wieder hinfällig sind.

Meine Damen und Herren, zum Abschluss zwei Worte zum regionalen Dialogforum: Wir kennen seit einigen Tagen den Inhalt und die Struktur des regionalen Dialogforums. Es geht nicht mehr um das Ob, sondern nur noch um das Wie. Die Anrainerkommunen dürfen mit beraten. Das Wie darf sich aber nicht auf die Diskussion über die Varianten beziehen. Unsere Beratung hat – so steht es hier – parallel zu politischen Entscheidungsprozessen stattzufinden.

Meine Damen und Herren, auf Deutsch heißt das: Beraten dürft ihr vieles, aber entscheiden dürft ihr gar nichts. – Damit ist das Ziel des regionalen Dialogforums unserer Ansicht nach verfehlt; denn wir wollten gemeinsam beraten, abwägen und mit entscheiden.

Das ärgert einen Menschen, der in einer stark betroffenen Stadt wohnt. Ich bitte Sie, das entsprechend zu berücksichtigen. Bitte denken Sie auch an die politische Kultur, die in diesem Zusammenhang eine sehr große Rolle spielt. Dabei geht es nicht nur um die Frage des Ausbaus, sondern es geht darum, wie mit den Menschen, die in den betroffenen Regionen wohnen, umgegangen wird, und darum, wie zu dem gestanden wird, das vor wenigen Jahren für richtig befunden und beteuert worden ist. – Ich danke Ihnen.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie bei Anzuhörenden)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Zu Ihrer Kritik bezüglich der Abwesenheit, vor allen Dingen von Herrn Clauss, sage ich, dass er derzeit bei einer Kranzniederlegung zugegen ist und nachher wiederkommt. Sie können sicher sein, dass er die Stellungnahmen, die er versäumt hat, sehr sorgfältig studieren wird. Das gilt auch für die übrigen Abgeordneten, die nicht anwesend sein können.

Die nächste anzuhörende Stadt ist Kelsterbach. Das Wort hat Herr Bürgermeister Engisch.

Bürgermeister **Erhard Engisch:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Es ist grundsätzlich zu begrüßen, dass der Vertreter einer der am stärksten von einer möglichen Flughafenerweiterung betroffenen Kommune vor diesem hohen Hause sprechen kann. Dass die in ihrer Existenz durch eine solche Maßnahme im Kern berührten Städte und Gemeinden erst heute zu Wort kommen können – dann auch noch beschränkt auf fünf Minuten –, ist auf keinen Fall gutzuheißen.

Ich frage, wie man echte Betroffenheit in lediglich fünf Minuten dokumentieren kann. Ein Rederecht zumindest bei der ersten Anhörung des Landtags zum Frankfurter Flughafen wäre der adäquate Weg gewesen, auch wenn der Herr Präsident eingangs die Meinung vertreten hat, dass wir keine Experten seien. Vor allem die Meinung der von einer Verlärmung betroffenen Menschen sollte interessieren, ist doch die Unverletzlichkeit der Person im Grundgesetz garantiert.

Ganz Kelsterbach steht hinter der Resolution seines Parlaments, in der bereits vor rund zwei Jahren eine Erweiterung des Frankfurter Flughafens grundsätzlich abgelehnt wurde. Kelsterbach lehnte und lehnt jeden Ausbau ab; denn wir wollen auch nicht, dass anderenorts Erwachsene und vor allen Dingen Kinder von einem die Gesundheit schädigenden Lärmteppich überzogen werden.

Als Mitglied der Mediationsgruppe kann ich meine Enttäuschung über die so genannte Optimierung der Varianten im Anschluss an das Verfahren nur mühsam verbergen. Gleichwohl stelle ich positiv fest, dass das Mediationsverfahren viele offene Fragen und vor allem Kenntnisdefizite aufgedeckt hat. An dieser Stelle verweise ich auf die Restantenliste von Herrn Kollegen Bernhard Brehl.

Ich bin der Meinung, dass eine verantwortliche Politik aufgrund der fehlenden Antworten in einer solch bedeutsamen Frage bereits heute über einen Ausbau, geschweige denn über eine bestimmte Ausbauvariante nicht entscheiden kann.

Der Frankfurter Flughafen ist und bleibt sicherlich ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, auch ohne eine neue Bahn. Wir alle in diesem Hause sollten uns über die unauflösliche Problematik klar sein, dass der Rhein-Main-Flughafen nicht auf der grünen Wiese fernab von Städten liegt, sondern in einem der am dichtesten besiedelten Gebiete Europas.

Es ist zu befürchten, dass wir nach Beendigung der Diskussion über den Ausbau in die nächste stolpern werden. Das steht für mich persönlich fest. Sollte uns beispielsweise eine Landebahn Nord, die Kelsterbach-Variante 9 b, ins Haus stehen, werde ich es sicherlich nicht verhindern können, wenn wurfstarke Jugendliche versuchen, mit einem Stein ein Flugzeug vom Himmel zu holen, das gerade in 37 m Höhe über das Gewerbegebiet Taubengrund

donnert, in dem Hunderte – demnächst Tausende – von Menschen arbeiten.

Wie aber ist es bei den beiden Nordbahn-Varianten um das menschenwürdige Wohnen und Leben in Kelsterbach bestellt? – Die Entfernung zu den nächsten Wohngebieten beträgt nur knapp 500 m.

Wie hoch und wie dick muss die Lärmschutzmauer sein, die die Menschen in dieser Stadt menschenwürdig leben lässt? – Bereits heute leben in der 60 dB(A)-Zone insgesamt 220.000 Menschen. Mit dem Bau der Variante 9b erhöht sich die Zahl auf 288.000 Menschen. Bei einem Ausbau würden also 70.000 Menschen mehr von diesem krank machenden Lärm betroffen sein.

Schon bei diesem Lärmpegel sollte, wie wir wissen, keine Besiedlung stattfinden. Durch den Ausbau wird die künftige Siedlungsentwicklung der Stadt heftig tangiert, aber auch die der anderen umliegenden Städte und Gemeinden. Sie käme dann praktisch zum Erliegen.

Die Frage nach dem Nutzen des Restwaldes, der – wie Sie wissen – Bannwald ist, lasse ich unbeantwortet. Fluglärm und der ebenso gravierende und quälende Bodenlärm, den wir Kelsterbacher seit Jahrzehnten kennen, würden selbst die Singvögel verstummen lassen.

Das Zitat des Fluglärmschutzbeauftragten des Landes Hessen, Herrn Bruinier, gebe ich unkommentiert zum Besten: Wenn ein Flugzeug mit eigenem Schub über die 10 bis 12 m hohe Brücke zum Flughafengelände rollt, fliegen beim Engisch in Kelsterbach die Scheiben raus. – Lediglich zum Selbstschutz kann ich darüber noch lachen, meine Damen und Herren.

Ist die Schaffung von einigen neuen Arbeitsplätzen ethisch und moralisch höher als die Lebensqualität, insbesondere die Gesundheit der bereits hier wohnenden Menschen, zu bewerten? – Die Hochrechnungen von Arbeitsplätzen im Mediationsbericht beziehen sich auf die Zahlen für das Jahr 2015, in dem im Übrigen die Kapazität wieder zu hinterfragen ist.

Alle Arbeitsplatzzahlen liefern je nach dem Verständnis der Gutachter lediglich Trendaussagen. Diese Zahlen sind in der öffentlichen Diskussion heftig kritisiert worden. Am Beispiel der Cargo City Süd stellen wir fest, dass statt prognostizierter 4.500 Arbeitsplätze lediglich 528 Arbeitsplätze neu geschaffen wurden. Ein Großteil der Arbeitsplätze wurde verlagert, vor allem auch aus Kelsterbacher Gewerbegebieten heraus. Damit sind wir doppelt gestraft, meine Damen und Herren.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Engisch, kommen Sie bitte zum Schluss.

Bürgermeister **Erhard Engisch:** Verehrte Frau Präsidentin, nicht nur der Siedlungsbestand Kelsterbachs wird durch eine mögliche Erweiterung quasi bis zur Unbewohnbarkeit verlärmt. Auch die Entwicklung bedeutender Gewerbeflächen, wie die des Caltex-Geländes, ist mehr als infrage gestellt. Es stehen 10.000 mögliche Arbeitsplätze auf einer hochwertigen Gewerbefläche auf dem Spiel. Diesem Areal, auf den Gemarkungen Kelsterbachs und Raunheims gelegen, wurde und wird überall in überörtlichen Planungen hohe Priorität beigemessen.

Meine Damen und Herren, das war die Begründung. Die Stadt Kelsterbach sagt Nein zum Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Engisch. – Als Nächstes ist die Gemeinde Bischofsheim an der Reihe. Ich erteile Herrn Bürgermeister Bersch das Wort.

Bürgermeister **Reinhard Bersch:** Die Gemeinde Bischofsheim, die ich als Bürgermeister vertrete, ist mittlerweile vielen Bürgerinnen und Bürgern in Südhessen unter anderem besonders durch die Ansagen im Verkehrsfunk bekannt. Sinngemäß: Achtung, Autofahrer, A 60 zwischen Bischofsheim und dem Mainspitzdreieck, stockender Verkehr mit Stillstand vor der Weisenauer Brücke.

Meine Damen und Herren, damit wird leider täglich dokumentiert, was sich verkehrsmäßig jeden Nachmittag in der unmittelbaren Nähe der Gemeinde Bischofsheim ereignet. Nicht nur diese Belastung, hauptsächlich verursacht durch den erhöhten Ausstoß von Abgasen durch den Stop-and-go-Verkehr, beeinträchtigt die Lebensqualität der in der Gemeinde Bischofsheim lebenden Menschen, sondern auch – wir haben es mehrfach gehört, und die an der Mainschiene Wohnenden wissen das – der unerträgliche Lärmpegel durch landende Flugzeuge bei Ostwind, aber auch durch viele startende Maschinen bei Westwind.

Als Anwalt der Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Bischofsheim und als Vertreter der getroffenen Mehrheitsentscheidung der Gemeindevertretung gegen eine Erweiterung des Flughafens fokussiere ich den Blick auf einen Zusammenhang, dessen Ursache nachweislich in der Zunahme des Flugverkehrs und der damit einhergehenden Zunahme des Lärmaufkommens besteht.

Meine Damen und Herren, heute besteht die Diskussion neben den planungsrechtlichen Fragen – wir haben vieles darüber gehört – in der Region rund um den Flughafen hauptsächlich in der Frage der Belastung der Bevölkerung. Eine Zunahme des Luft- und Bodenverkehrs wird zwangsläufig das im Grundgesetz verankerte Recht auf die Unversehrtheit der Person auch für die Menschen in Bischofsheim mit Füßen treten.

Ich zitiere einen Satz aus einem Aufsatz von Dr. Wilfried Beck, der für verschiedene Aufsätze stehen soll: Die mit der Ausweitung des Luftverkehrs unwidersprochenen Lärm- und Schadstoffbelastungen von Hunderttausenden von Menschen im Rhein-Main-Ballungszentrum im Falle des Baus einer zusätzlichen Landebahn wird nachteilige Auswirkungen auf die Erkrankungswahrscheinlichkeit, Morbidität, Sterblichkeitswahrscheinlichkeit bzw. Lebenserwartung, Mortalität, aber auch auf die Lebensqualität in gesundheitlicher Sicht im Allgemeinen haben. Die Chancen der unter diesen Bedingungen aufwachsenden Kinder und Jugendlichen für eine gesunde geistige und körperliche Entwicklung werden sinken.

Es kann nicht wahr sein, dass die Kinder in einer Region mit ca. 3,5 Millionen Einwohnern durch diese Stressfaktoren in ihrer Konzentrations- und Lernfähigkeit derart beeinträchtigt werden, dass sie in ihren schulischen Leistungen merklich nachlassen. Auf verschiedenen Veranstaltungen in Walldorf und andernorts wurde dies bestätigt.

Es kann doch nicht wahr sein, dass diese junge Generation im Rhein-Main-Gebiet die eventuell neu entstehenden hoch qualifizierten Arbeitsplätze auf dem Flughafen wegen der Ursache ihrer Leistungsminderung, der Flughafen selbst, nicht besetzen kann.

Die Gemeinde Bischofsheim kann diese möglichen Folgen keinesfalls tolerieren. Deshalb erwarte ich unter anderem die Erstellung eines Gutachtens durch umfangreiche Untersuchungen mit Kindern der Region und entsprechenden Vergleichsgruppen in unbelasteten Gebieten. Dies ist meiner Kenntnis nach bisher nicht geschehen.

Die Gemeinde Bischofsheim, die durch die beschriebene Belastung eine erhöhte Morbidität zu erwarten hat, kann dadurch langfristig ausdünnen, wird mittelfristig kein attraktiver Wirtschaftsstandort sein und soll zu allem Überfluss unter Umständen auf einen wichtigen Teil seines Erholungsraums, auf den an den Flughafen angrenzenden Gemeindewald, verzichten. Den meisten Anwesenden dürfte bekannt sein, dass die Startbahn 18 West den Gemeindewald der Gemeinde Bischofsheim bereits durchschneidet.

Eine Kommune, die sich unter den geschilderten Bedingungen nicht weiterentwickeln kann, ist per se zum Stillstand, wenn nicht sogar zu Rückschritten verurteilt. Dies können und werden die politisch Verantwortlichen der Gemeinde Bischofsheim nicht widerspruchslos hinnehmen.

Wir können einem weiteren Ausbau keinesfalls zustimmen und werden alle uns zustehenden rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen, um die geplante Erweiterung zu verhindern und um ein Nachtflugverbot zu erstreiten.

Ich appelliere an die Abgeordneten, nicht nur an ihre eigene Generation zu denken, sondern in diesem Zusammenhang, den ich versucht habe darzustellen, auch an den Fortbestand und die Leistungsfähigkeit der jungen Generation. – Danke schön.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Bersch. – Nun spricht Herr Bürgermeister von Neumann für die Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg.

Bürgermeister **Richard von Neumann:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Zunächst einmal ist es den Gemeinden des Kreises Groß-Gerau nicht möglich, in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit umfassend Stellung zu nehmen. Deshalb bitte ich Sie um Verständnis, dass die Stellungnahme der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg vielleicht etwas plakativ ausfällt. Ich bin aber der Meinung, dass dies auch ein Stück weit gewollt ist.

Meine Damen und Herren, die Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg als unmittelbare Nachbarkommune der Stadt Rüsselsheim, der Gemeinde Bischofsheim, der Stadt Raunheim und der Stadt Kelsterbach lehnt in Kenntnis der Kapitel 2 bis 4 des Mediationsberichts die vorgesehene Erweiterung des Frankfurter Flughafens unabhängig davon, welche Variante gewählt wird, grundsätzlich ab.

Dies hat die Gemeindevertretung mit großer Mehrheit beschlossen. Darüber hinaus hat sie den Gemeindevorstand beauftragt, gemeinsam mit den Nachbarkommunen entsprechende rechtliche Schritte einzuleiten, wenn das Verfahren anläuft.

Meine Damen und Herren, wir sind grundsätzlich der Auffassung, dass die Grenzen der Belastbarkeit in unserer Region, bedingt durch Flug- und Verkehrslärm, erreicht sind. Die Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg mit rund 16.000 Einwohnern wird bei entsprechender Wetterlage im Minutentakt durch landende Flugzeuge überflogen. Es hilft auch kein Anti-Lärm-Pakt mehr. Wenn Sie sich im Garten aufhalten wollen, benötigen Sie eine Art Käseglocke, um sich vor dem Lärm schützen zu können.

Meine Damen und Herren, wir vermissen nach wie vor eine Gesamtbelastungsstudie für unsere Region, aus der hervorgeht, welche Belastungen, bedingt durch Straßenlärm, Luftverkehr, Industrieanlagen und dergleichen mehr, die hier lebenden Menschen bereits heute ertragen müssen.

Außerdem vermissen wir – Herr Kollege Bersch hat das bereits angedeutet – eine Untersuchung der gesundheitlichen Schäden, die bereits heute auf die Bürgerinnen und Bürger von außen einwirken.

Wir sind der Auffassung, dass es bei einer tatsächlichen Abwägung zwischen der Ökonomie und dem Verkehr einerseits und der Ökologie und den schädlichen Auswirkungen andererseits durchaus nicht

zu einer Empfehlung des Ausbaus hätte kommen können. Wir sind der Meinung, dass es an der Zeit ist, eine ganzheitliche Betrachtung anzustellen und wegzukommen vom regionalen Denken.

Wir reden permanent über ein vereintes Europa und über größere Vernetzungsräume, machen aber bei Verkehrsplanungen an Landesgrenzen Halt und schauen nicht über den so genannten berühmten Tellerrand.

Ferner sind wir der Meinung, dass der Ausbau so, wie er angedacht ist, nur mittelfristig greift. Ich wage die Prognose, dass ich es noch erleben werde, dass wir in 10 oder 15 Jahren wiederum über eine Erweiterung des Frankfurter Flughafens streiten. Dies können wir nicht widerspruchslos hinnehmen.

Ich halte es für höchst bedenklich, dass im derzeitigen, sich im Entwurf befindlichen Landesentwicklungsplan 2000 die Erweiterung des Flughafens de facto festgeschrieben wird. Für noch bedenklicher halte ich es, dass kein Satz in Bezug auf ein Nachtflugverbot im Landesentwicklungsplan 2000 zu finden ist, obwohl sich alle Fraktionen im Hessischen Landtag dafür aussprechen.

Meine Damen und Herren, dies wiegt umso schwerer, wenn bei Inbetriebnahme der Startbahn 18 West noch von 40 Nachtflügen die Rede war und heute mittlerweile bis zu 160 Flugbewegungen pro Nacht zu verzeichnen sind.

Meine Damen und Herren Abgeordneten, seien Sie so mutig und schreiben Sie im Landesentwicklungsplan 2000 das Nachtflugverbot fest, auch wenn es rechtlich nicht die gewünschte Wirkung nach sich zieht. Es ist aber ein überaus deutliches politisches Signal nach außen, wenn dies geschieht.

Meine Damen und Herren, auch wir sind keinesfalls der Auffassung, dass durch die Gutachten belegt wird, dass der Rhein-Main-Flughafen eine Jobmaschine ist. Wenn Sie sich die Entwicklung in der Vergangenheit vor Augen halten, stellen Sie fest, dass es eine Tatsache ist, dass die Anzahl der Arbeitsplätze nicht in der gleichen Art und Weise gewachsen ist wie die Höhe des Passagieraufkommens und die Anzahl der Flugbewegungen.

Für die Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg bedeutet die Erweiterung des Frankfurter Flughafens eine Einschränkung in der Planungshoheit. Es ist künftig nicht mehr möglich, Wohngebiete auszuweisen, obwohl sie im geltenden Regionalplan vorgesehen sind.

Man möchte die Bevölkerung der neuen Wohngebiete vor dem Lärm schützen. Was bleibt aber den Menschen übrig, die jetzt schon hier wohnen? – Sie müssen den Lärm ertragen. Dies ist für uns als Kommune nicht hinnehmbar.

Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren Abgeordneten des Hessischen Landtags, ich bitte Sie, diese in Kurzform vorgetragenen Überlegungen bei Ihrer Entscheidung zu berücksichtigen. – Vielen Dank.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Als Nächstes hat der Landrat des Landkreises Groß-Gerau, Herr Siehr, das Wort.

Landrat **Enno Siehr:** Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich danke Ihnen, dass es nun doch gelungen ist, den Kreis Groß-Gerau als einen der Hauptbetroffenen des geplanten Flughafensausbaus in diesem Anhörungsverfahren zu Wort kommen zu lassen.

Gleichzeitig bedanke ich mich dafür, dass es gelungen ist, die Stellungnahmen der Städte und Gemeinden des Kreises Groß-Gerau wenigstens weitgehend in einem Block zusammenzufassen. Dabei beziehe ich auch die Städte und Gemeinden mit ein, die nicht reden dürfen, aber dennoch anwesend sind. Ich freue mich, dass der Bürgermeister von Büttelborn und auch andere Bürgermeister heute anwesend sind.

Meine Damen und Herren, unsere Region ist im doppelten Sinne betroffen: Wir sind betroffen von den Folgen eines möglichen Ausbaus und von der Art und Weise, wie das Projekt Flughafenerweiterung wieder einmal über die Köpfe der Menschen vor Ort hinweg realisiert werden soll; denn die Erinnerungen an den Bau der Startbahn West sind bei uns gegenwärtiger als andernorts.

Parteien, Verbände, Bürgerinitiativen und die politischen Gremien in allen Städten und Gemeinden diskutieren seit vielen Monaten über Chancen und Gefahren eines möglichen Ausbaus.

Die Gebietskörperschaft, für die ich spreche, hat am 28. Februar dieses Jahres eindeutig beschlossen: Der Kreistag des Kreises Groß-Gerau lehnt den Bau einer neuen Start- oder Landebahn am Frankfurter Flughafen mit aller Entschiedenheit ab – ohne Wenn und Aber.

Dies gilt im Übrigen für sämtliche Varianten, die im Mediationsverfahren genannt oder durch interessierte Kreise in die Diskussion gebracht wurden, mit welchem Grad der Ernsthaftigkeit auch immer. Deshalb geht es uns in den Diskussionen auch nicht um einzelne Varianten. Eine mögliche Erweiterung des Frankfurter Flughafens beeinträchtigt die Lebensbedingungen in unserer Region insgesamt auf unerträgliche Weise.

Hinzu kommt, dass wir die für einen Ausbau vorgebrachten Argumente in vielen Punkten für nicht ausreichend halten. Wichtige Fragen sind nach wie vor ungeklärt. Lassen Sie mich einige davon ansprechen.

So fehlt nach wie vor die von uns seit vielen Jahren eingeforderte Gesamtbelastungsstudie zum Flughafen. Meine Damen und Herren Abgeordneten, diese ist notwendig, um den Istzustand der Belastungen zu ermitteln. Darauf aufbauend können erst Aussagen getroffen werden, ob in der Region zusätzlicher Verkehr, weitere Schadstoffemissionen, verstärkter Siedlungsdruck usw. zulässig bzw. zu ertragen ist.

Gleichfalls liegen keine gesicherten Prognosen über die zu erwartende Entwicklung der Zahl der Flugbewegungen und den daraus langfristig resultierenden Kapazitätsbedarf vor. So würde ein gleich starker Anstieg der Flugbewegungen wie in den beiden letzten Jahren dazu führen, dass sich der Flughafen bereits bei der Eröffnung einer weiteren Bahn wiederum mit den gleichen Kapazitätsproblemen konfrontiert sähe. Das ist also eine Spirale ohne Ende bzw. ein Ende im Beton.

Sowohl die Mediatoren als auch öffentliche Stellungnahmen übernehmen unwidersprochen die These, wonach die Flughäfen und mithin der Luftverkehr der Zukunft einzig nach dem Hub-and-Spokes-System organisiert seien. Folgt man dieser Theorie, wird die Forderung nach einem uneingeschränkten Nachtflugverbot im Übrigen unrealistisch. Die diesbezüglichen Erklärungen und Versprechungen, von wem auch immer, sind für uns mit sehr großem Vorbehalt hinzunehmen.

Das Argument, einzelne Luftverkehrsgesellschaften drohten, den Netzknoten Frankfurt in das europäische Ausland zu verlagern, entbehrt unseres Erachtens jeder Basis; denn auf allen europäischen Flughäfen gibt es beträchtliche Kapazitätsrestriktionen.

Gesetzt den alles andere als wahrscheinlichen Fall, dass z. B. übermorgen die Lufthansa mit British Airways oder KLM kooperiert, aufgekauft wird oder umgekehrt – wir erleben das in vielen Bereichen –: Würden dann die Hubs Heathrow, Schiphol und Rhein-Main-Flughafen weiterhin gegeneinander konkurrieren, oder müssten diese dann nicht aus ökonomischen Gründen kooperieren, was bisher abgelehnt wird? In dieser Hinsicht müssen wir europäischer denken, meine Damen und Herren.

Ich stelle eine weitere Prämisse der Befürworter des Ausbaus infrage, nämlich die Annahme, dass die wirtschaftliche Entwicklung des Rhein-Main-Gebiets einzig und allein von der Entwicklung des Flughafens und insbesondere von dessen Erweiterung abhinge.

Diese Verdrehung von Ursache und Wirkung erinnert fatal an die Diskussionen in München und Köln, dass die Sackbahnhöfe die wirtschaftliche Entwicklung der Städte behindern würden. Die Menschen und die Investoren kommen nicht wegen des Flughafens nach Frankfurt, sondern aus völlig anderen Motiven.

Meine Damen und Herren, wir sind sicher, dass eine Untersuchung aller offenen Fragen ein anderes Ergebnis ergäbe als die uns vorliegende Empfehlung der Mediatoren. Deshalb fordern wir die Hessische Landesregierung mit Nachdruck auf, die Basis für ihre Entscheidungsfindung zu verbreitern.

Der mögliche Ausbau des Frankfurter Flughafens bedeutet einen tief greifenden Einschnitt in das Leben vieler Menschen. Deshalb sind alle relevanten Fragen ausreichend zu klären.

Die Landesregierung muss endlich deutlich machen, dass sie die Interessen der Bürgerinnen und Bürger, die im Umland des Flughafens wohnen, ernst nimmt. Das ist ohne Zeitverzug möglich; denn ein verbindliches Programm zur Lärmverminderung und Lärmvermeidung könnte unabhängig von einer Erweiterung sofort umgesetzt werden.

Der Kreis Groß-Gerau bekennt sich zum Rhein-Main-Flughafen als einem wichtigen Wirtschaftsfaktor unserer Region. Das Rhein-Main-Gebiet kann aber nur dann ein wichtiger Wirtschaftsraum bleiben, wenn es lebenswert für die Menschen bleibt, die diese wirtschaftliche Stärke produzieren.

Deshalb lehnt der Kreis Groß-Gerau eine solche Erweiterung des Flughafens entschieden ab.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie bei Anzuhörenden)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Siehr. – Als Nächstes rufe ich den Vertreter der Stadt Mühlheim am Main, Herrn Bürgermeister Müller, auf.

Bürgermeister **Bernd Müller:** Meine sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich bin Bürgermeister der Stadt Mühlheim am Main.

Die Stadt Mühlheim am Main hat ca. 26.000 Einwohner und liegt zwischen Hanau und Offenbach am Main. Das heißt, Mühlheim am Main liegt in der jetzigen Einflugschneise des Frankfurter Flughafens. Mühlheim am Main wird derzeit in einer Höhe von 800 bis 1000 m überflogen.

Nach den im Mediationsverfahren zugrunde gelegten Lärmmessungen wird Mühlheim am Main aber als „Oase der Ruhe“ beschrieben. Den Status als „Oase der Ruhe“ soll Mühlheim am Main auch nach einem Ausbau beibehalten.

Alle Berechnungen haben ergeben, dass die Lärmbelästigung bei allen Ausbauvarianten, bis auf die Ausbauvariante von Schwanheim, unter Zugrundelegung eines so genannten äquivalenten Dauerschallpegels unter 60 dB(A) liege und somit hinnehmbar sei.

Mein Problem besteht darin, dass die abstrakten Berechnungen mit dem tatsächlich vorhandenen Fluglärm nicht übereinstimmen. Zu Spitzenzeiten ist eine ständige Beschallung mit Fluglärm bereits jetzt unerträglich und unzumutbar.

Unabhängige Messungen haben ergeben, dass fluglärmbedingte Einzelschallereignisse von über 70 dB(A) keine Seltenheit sind. Diese häufigen hohen Einzelschallereignisse sind insbesondere darauf zurückzuführen, dass viele Flugzeuge mit starker Schubleistung über Mühlheim am Main eine enge Kurve fliegen, um auf den Gleitpfad einzudrehen. Das bedeutet für die Stadt Mühlheim am Main, dass die tatsächliche Lärmbelästigung gar nicht registriert wird und somit auch keine Berücksichtigung im bisherigen Mediationsverfahren gefunden haben kann.

Eine zusätzliche Landebahn Nord bedeutet eine weitere Einflugschneise. Für die Stadt Mühlheim am Main bedeutet dies, dass sie vollständig unter zwei Einflugschneisen liegt und dass bei den angestrebten 120 Flugbewegungen pro Stunde damit das gesamte Stadtgebiet von Mühlheim am Main ständig und vollständig unter einem Lärmteppich liegt.

Dieser Lärmteppich besteht dann nicht mehr aus Einzelschallereignissen, sondern aus sich kumulierenden parallelen Doppelschallereignissen. Die Grenze der Zumutbarkeit wird dadurch deutlich überschritten. Gleichzeitig würde sich in Mühlheim am Main die Schadstoffbelastung durch den Luftverkehr verdoppeln. Die Häufigkeit von Atemwegserkrankungen bei Kindern liegt in Mühlheim am Main bereits jetzt deutlich über dem Bundesdurchschnitt.

Eine zusätzliche Landebahn Nord schränkt Mühlheim am Main in seiner Stadtentwicklung über Gebühr ein. Sämtliche Entwicklungspotenziale liegen im Bereich der möglichen Einflugschneise der Landebahn Nord.

Es gibt keine Angebote, die eine Abwägung zwischen der angestrebten Belastung und einem unmittelbarem Nutzen für die Stadt Mühlheim am Main zulassen. Deshalb spreche ich mich in meiner Funktion als Bürgermeister der Stadt Mühlheim am Main im Einklang mit der Stadtverordnetenversammlung gegen den Bau von zusätzlichen Start- oder Landebahnen aus.

Abschließend begrüße ich das neue Regionalbewusstsein, dass sich an dieser Stelle zeigt. Herr Bürgermeister Heyer hat erklärt, dass er das Sankt-Florians-Prinzip für die Stadt Dietzenbach ad acta gelegt habe. Wie zahlreiche weitere Kollegen schließe ich mich ihm an. – Vielen Dank.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie bei Anzuhörenden)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Müller. – Die letzte anzuhörende Stadt innerhalb dieses Blocks ist die Stadt Neu-Isenburg. Herr Bürgermeister Quilling, Sie haben das Wort.

Bürgermeister **Dirk-Oliver Quilling:** Sehr geehrte Frau Vizepräsidentin, meine Damen und Herren! Herr Kollege Brehl hat bereits darauf hingewiesen, dass einige Kollegen, die Mitglied der Mediationsgruppe waren, vereinbart haben, einige Schwerpunktthemen herauszugreifen. Ich konzentriere mich in erster Linie auf die Untersuchung der Beschäftigungswirkung im Falle des Ausbaus bzw. Nichtausbaus des Frankfurter Flughafens.

Meine Damen und Herren, das Arbeitsplatzargument ist das politische Hauptargument für den Ausbau und sozusagen der Rechtfertigungsgrund für weitere Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie Flächenverbrauch in der Region um den Flughafen. Es ist festzuhalten, dass die Abwägung eine rein politische ist.

Es ist anzunehmen, dass das Arbeitsplatzargument im Planfeststellungsverfahren und in den anschließenden gerichtlichen Überprüfungen überhaupt keine Rolle spielt. Darauf werde ich noch zurückkommen.

Wir sollten uns davor hüten, die erhoffte Schaffung von Arbeitsplätzen gegen die zu erwartende Minderung von Gesundheit und Lebensqualität der Menschen ins Feld zu führen. Für mich bleibt der hehre Anspruch auf die Gesundheit der Menschen unverzichtbar. Die Schaffung von Arbeitsplätzen auf Kosten der Gesundheit und der Lebensqualität darf nicht zur Richtschnur politischen Handelns werden.

In diversen Veröffentlichungen wird geradezu plakativ von 250.000 Beschäftigten gesprochen, die von der Entscheidung über die Zukunft des Flughafens betroffen seien. In diesem Zusammenhang verweise ich auf die Broschüre „Flughafen Frankfurt – Ausbau oder nicht“.

Das ist eine Zahl, die bei näherer Betrachtung der von der Mediationsgruppe beauftragten Gutachten in der Form nicht haltbar ist. Die Zahl 250.000 Beschäftigte wird aus der Zusammenführung der beiden Gutachten W2 und W4 hergeleitet. – Folgendes ist dabei zu bedenken.

Erstens. Bei besagter Zusammenführung erwies es sich als problematisch, dass beide Gutachten von einer unterschiedlichen Zahl von Szenarien ausgehen, die sich zum Teil auch inhaltlich unterscheiden und zudem von den Szenarien, die sich die Mediationsgruppe gegeben hat, wiederum abweichen.

Zweitens. Beide Gutachten gehen von einem unterschiedlichen Zeithorizont aus. Das Gutachten W2 geht von einem Zeithorizont bis zum Jahre 2010 und das Gutachten W4 von einem Zeithorizont bis

zum Jahre 2015 aus. Dennoch wurden die Ergebnisse der Studien für den Endbericht der Mediation addiert.

Drittens. Das Gutachten W2 leitet sich aus einer Befragung von Firmen auf dem Flughafen und vom Umland ab, die in Geschäftsbeziehungen mit dem Flughafen stehen und die Auswirkungen auf die Arbeitsplatzsituation bei Zugrundelegung der jeweiligen Szenarien befürchten müssen. In der Studie wird klargestellt, dass es sich bei der Szenarioanalyse nicht um exakte Prognosen, sondern um eine „subjektive Einschätzung der künftigen Entwicklung“ handelt.

Ähnlich verhält es sich mit dem Gutachten W4. Grundlage dieser Berechnung ist eine statistisch durchaus zweifelhafte Erhebung von unverbindlichen Aussagen und Meinungen zur voraussichtlichen Reaktion von Unternehmen auf alternative Flughafenausbauszenarien im Jahre 2015.

Nebenbei erwähnt: Mit diesem Gutachten wurde wissenschaftliches Neuland betreten. Es gibt hierzu keine vergleichbaren Studien.

Meine Damen und Herren, an dieser Stelle frage ich mich, ob es in unserer schnelllebigen Zeit vertretbar ist, solche langfristigen persönlichen Einschätzungen Einzelner mit gutem Gewissen zur Grundlage von Planungsentscheidungen zu machen.

Viertens. In der öffentlichen Darstellung ist ferner darauf zu achten, dass im Gutachten W4 ausdrücklich von Kompensationseffekten ausgegangen wird, sofern es zu Arbeitsplatzverlusten kommt. Werden diese Kompensationseffekte unbeachtet gelassen, ist der Verlust von Arbeitsplätzen natürlich höher. Das Unterschlagen von Kompensationseffekten führt logischerweise zu deutlich negativen Ergebnissen, die irreführend sind.

Anders verhält es sich im Gutachten W2, in dem im Vergleich der Szenarien freigesetzte Arbeitskräfte gemessen werden, ohne eine mögliche Wiederbeschäftigung zu berücksichtigen. Sinnvoll wäre es, die im Gutachten W2 gemessenen Beschäftigungseffekte um diese Kompensationseffekte zu ergänzen und somit methodisch auf die Stufe des Gutachtens W4 zu heben. Dazu fehlen aber die empirischen Grundlagen.

Insgesamt lässt sich sagen, dass beide Gutachten mit sehr vielen Unwägbarkeiten behaftet sind und insbesondere die Addition der beiden Gutachten zu weiteren Ungenauigkeiten führt.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass mögliche negative ökonomische Seiteneffekte eines Ausbaus, wie Umweltbelastung, Entwertung von Wohnungs- und Hauseigentum usw., gegengerechnet werden müssten.

Die hierzu geplante Studie im Mediationsverfahren wurde allerdings nicht in Auftrag gegeben, weil es nicht möglich war, eine wissenschaftlich angemessene Untersuchung im Zeitrahmen des Mediationsverfahrens durchzuführen. Deshalb fehlen Informationen über eine weiter gehende sachgerechte Abwägung der Kosten und Nutzen alternativer Ausbauszenarien.

Meine Damen und Herren, im Folgenden gehe ich auf die Frage ein, in welchem Zusammenhang Arbeitsplätze mit einer Planfeststellung für einen Flughafen stehen. Der Frankfurter Flughafen besitzt für die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein-Main im Hinblick auf Arbeitsplätze und Strukturelemente unstrittig erhebliches Gewicht.

Das hat das Bundesverwaltungsgericht bereits bei der Entscheidung über den Bau der Startbahn West als selbstverständlich vorausgesetzt. Juristisch ist die Frage nach der Bedeutung des Flughafens für die Leistungsfähigkeit der Region, soweit es um den Ausbau an sich geht, jedoch ohne jede Relevanz. Arbeitsplätze stellen keine Rechtfertigung für eine neue Start- und Landebahn im Sinne des Fachplanungsrechts dar.

Zur Planrechtfertigung hat das Bundesverwaltungsgericht in Bezug auf die Entscheidung über die Startbahn West ausgeführt: Die Rechtfertigung für einen Verkehrsflughafen ergibt sich vielmehr erst daraus, dass in Bezug auf ihn geplante Maßnahmen in der konkreten Situation erforderlich sind.

Dabei kommen für das planungslegitimierende Erfordernis zwei verschiedene Gesichtspunkte in Betracht. Es kann sich zum einen aus dem Verkehrsbedürfnis ergeben, und es kann zum anderen aus Sicherheitsanforderungen resultieren.

Meine Damen und Herren, es geht also ausschließlich um Verkehrsbedürfnisse und Sicherheitsanforderungen. Ökonomische Gründe sind nur insoweit zu berücksichtigen, sofern sie sich in einem gesteigerten Verkehrsbedürfnis sozusagen als Nebeneffekt niedergeschlagen haben.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Quilling, bitte kommen Sie zum Schluss.

Bürgermeister **Dirk-Oliver Quilling:** Meine Damen und Herren, über 15.000 Menschen haben sich in Neu-Isenburg durch eine Unterschriftenaktion gegen jeglichen Ausbau des Flughafens ausgesprochen, nicht weil sie die Bedeutung des Flughafens für Neu-Isenburg unterschätzen, sondern weil die Schmerzgrenze des Lärms längst erreicht worden ist, aber nicht überschritten werden sollte.

Für die Menschen und die Umwelt rund um den Frankfurter Flughafen ist ein Ausbau mit großen individuellen Nachteilen bezüglich Lebensqualität und Gesundheit verbunden. Es kann nicht angehen,

dass denjenigen, die ohnehin schon am meisten betroffen sind, noch mehr aufgebürdet wird.

Das gilt für Neu-Isenburg insbesondere für den Fall eines Ausbaus im Süden. Dabei betone ich ausdrücklich, dass für mich das gute alte Sprichwort, das heute Morgen bereits angeklungen ist – was du nicht willst, das man dir tu, das füg auch keinem anderen zu –, auch für die Menschen der anderen Gemeinden gilt, die von einem eventuellen Ausbau im Norden betroffen wären. – Vielen Dank.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie bei Anzuhörenden)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Quilling. Damit ist die Anhörung der Kommunen des Kreises Groß-Gerau abgeschlossen.

Der Direktor des Umlandverbandes Frankfurt, Herr Faust, hat mich gebeten, ihn vor 13 Uhr anzuhören, weil er Terminschwierigkeiten hat. Es wäre sinnvoll, ihn jetzt anzuhören. – Ich erteile Herrn Faust das Wort.

Verbandsdirektor **Alfons Faust:** Frau Vizepräsidentin, meine Damen und Herren Abgeordneten, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Gremien des Umlandverbandes Frankfurt haben zu den fünf Punkten, die in der Einladung genannt worden sind, in Wahrnehmung der regionalen Verantwortung Beschlüsse gefasst.

Der Verbandstag des Umlandverbandes Frankfurt hat bereits am 29. Februar 2000 folgenden Beschluss gefasst:

> Erstens. Der Umlandverband Frankfurt begrüßt das Ergebnis des Mediationsverfahrens, insbesondere die im Rahmen des Gesamtpakets entwickelten Maßnahmen, mit einem klaren Ja zum Wachstum des Frankfurter Flughafens.
>
> Zweitens. Der Verbandstag fordert den Hessischen Landtag und die FAG auf, in einem zügigen, transparenten Verfahren die Weichen für eine schnelle Entscheidung zu stellen, welcher Variante Priorität eingeräumt wird.

In der Sitzung am 30. Mai 2000 hat der Verbandstag diesen Beschluss im Wesentlichen wiederholt, und zwar in folgender Fassung:

> Der Verbandstag begrüßt das von der Mediationsgruppe ausgearbeitete und vorgestellte Mediationspaket mit seinen Komponenten Ausbau, Optimierung des vorhandenen Systems, Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Paket und regionales Dialogforum.
>
> Der Verbandstag fordert die Hessische Landesregierung auf, an der Erklärung des Hessischen Ministerpräsidenten festzuhalten, dass das Mediationspaket als Einheit zu sehen ist. Dabei sind die einzelnen Komponenten gleichrangig. Ein Hervorheben einzelner Komponenten widerspricht dem Ergebnis des Mediationsverfahrens.
>
> Die FAG wird aufgefordert, den in der Anhörung vom Vorstandsvorsitzenden Bender vorgelegten Zehn-Punkte-Katalog unverzüglich umzusetzen und die Einführung eines Nachtflugverbotes mindestens von 23 Uhr bis 5 Uhr zu erreichen und dauerhaft sicherzustellen.

Die Gemeindekammer des Umlandverbandes Frankfurt hat in ihrer Sitzung am 31. Mai 2000 im Zusammenhang mit der Stellungnahme zum Landesentwicklungsplan einen gleich lautenden Beschluss wie den zuletzt vorgetragenen gefasst, sodass beide Gremien entsprechende Beschlüsse gefasst haben.

Zur Begründung und aufgrund der Kürze der Zeit erlaube ich mir, den Auszug aus dem Entwurf zum Generalverkehrsplan 2000, den die Verwaltung des Umlandverbandes fertig gestellt hat und in allernächster Zukunft den Gremien zuleiten wird, und zwar das Kapitel über den Luftverkehr zu Protokoll zu überreichen, in dem alle Punkte, die Sie in der Einladung angesprochen haben, ausführlich beleuchtet und erörtert werden.

(Anlage 2)

Aufgrund einiger Argumente, die ich mitbekommen habe, seit ich anwesend bin, erlaube ich mir, einige wenige Sätze anzufügen.

Es wäre ein Irrtum zu glauben, der Flughafen wäre ein Faktor unter anderen. Meine Damen und Herren, der Flughafen ist der Grundlagenfaktor für eine ganze Reihe von positiven Faktoren, die wir in der Region haben. Jeder hat seine privat-soziologischen Erfahrungen gemacht. Ich nenne Ihnen zwei Faktoren.

Auf der großen Immobilienmesse Mipim in Cannes im März dieses Jahres wurde mir von potenziellen Investoren am häufigsten die Frage gestellt, ob der Frankfurter Flughafen nun ausgebaut werde. Allein die Frage zeigt, dass das ein ganz entscheidender Faktor dafür ist, ob sich die Region weiterhin positiv entwickelt oder nicht.

Viele der Argumente, die ich heute Morgen gehört habe – die Herren Kollegen mögen mir verzeihen –, waren in sich widersprüchlich; denn wenn die Entwicklung nicht weiterhin positiv verläuft, werden keine Gewerbegebiete benötigt, und es gibt dann auch keine Arbeitsplätze.

Ich habe heute Morgen einen Termin bei der Frankfurt International School in Oberursel wahrgenommen. Die Schulleitung und das Management pflegen einen intensiven Kontakt zu den Eltern, die alle ausländische Manager sind. Sie können mir glauben, oder Sie können selbst dorthin fahren und sich selbst davon überzeugen, dass erhebliche ernsthafte Überlegungen angestellt werden – das erfährt die Schule im Zuge von Entscheidungen über die Zukunft der Kinder –, dass eine ganze Reihe von Unternehmen – ich erinnere Sie daran, dass eine Reihe von Unternehmen bereits Teile verlagert hat,

(Bürgermeister Erhard Engisch: Wegen des Lärms!)

– nein –, wegen der nicht gesehenen Chancen, weiterhin die Entwicklung positiv – –

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie reden nur Unfug!)

– Herr Kaufmann, dass Sie Unfug sagen, wissen wir.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Ich bitte Sie, keine gegenseitigen Anfeindungen auszutragen.

Verbandsdirektor **Alfons Faust:** Wenn es dem Herrn Kollegen Kaufmann beliebt, das zu tun, kann man sich das nicht ohne weiteres gefallen lassen.

Ich gehöre zu den Mitinitiatoren der Überlegungen, die Magnetschnellbahn vom Frankfurter Flughafen zum Flughafen Hahn zu untersuchen.

Wir haben ausdrücklich betont, dass die Magnetschnellbahn kein Ersatz für die jetzt notwendige Flughafenerweiterung ist; wohl aber wird dann, wenn wir es erreichen, mit Frankfurt, Hahn und Egelsbach ein vernünftiges Flughafensystem nach Londoner Muster ab 2015 auf den Weg zu bringen, die Diskussion über einen weiteren Ausbau erledigt sein. Allerdings ist die Grundvoraussetzung eine schnelle Verbindung.

Deshalb bin ich der Hessischen Landesregierung und insbesondere dem hessischen ebenso wie dem rheinland-pfälzischen Verkehrsminister dankbar, dass sie sich diesem Problem gestellt haben und die Voruntersuchungen in Angriff genommen haben, um möglicherweise das Problem künftig auf diese Weise zu lösen. – Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Faust. – Ich rufe nun den Bürgermeister der Stadt Ober-Ramstadt, Herrn Hartmann, auf.

(Zuruf: Nicht anwesend!)

Dann ist die Stadt Oestrich-Winkel an der Reihe. Herr Bürgermeister Weimann, bitte schön.

Bürgermeister **Paul Weimann:** Frau Vizepräsidentin, meine Damen und Herren! Als Vertreter einer Stadt im Rheingau habe ich in den letzten Tagen aus den Medien erfahren müssen, es herrsche eine Ungleichbehandlung bezüglich der Redezeit im Hinblick auf die direkte Betroffenheit. Insofern versuche ich, meine Ausführungen auf die eigentliche Betroffenheit zu reduzieren.

Ich vertrete die Beschlüsse des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Oestrich-Winkel, die eindeutig grundsätzlich zustimmend im Zusammenhang mit dem Landesentwicklungsplan für den Ausbau des Frankfurter Flughafens sind. Wir kennen die wirtschaftliche Bedeutung dieser Maßnahme, insbesondere für die Rhein-Main-Region, zu der wir uns zugehörig fühlen.

Als Stadt im Rheingau profitieren wir von den positiven Impulsen einer gestärkten Wirtschaftskraft der Region, sei es durch die Darbietung von Siedlungsflächen oder sei es durch die verbesserte Nutzung der touristischen Angebote. Wir wissen aus den Gesprächen, die wir z. B. mit Vertretern des Rheingau-Musikfestivals geführt haben, dass der Ausbau des Flughafens eine direkte positive Auswirkung auf die kulturellen Entwicklungsmöglichkeiten des Landkreises und der Region haben wird.

In Kenntnis der Pendlerströme aus Oestrich-Winkel hinaus in Richtung Frankfurter Flughafen kennen wir die hohe Bedeutung der Sicherung der Arbeitsplätze und der Schaffung von neuen Arbeitsplätzen. Darüber wurde heute Morgen bereits trefflich diskutiert.

Aus den von uns durchgeführten Analysen wissen wir, das gerade der Rheingau tatsächlich von den Arbeitsplätzen im Bereich des Frankfurter Flughafens sehr stark profitiert.

Dabei verkennen wir nicht die positiven Anstrengungen im Zusammenhang mit der Verbesserung der Situation des Flughafens Hahn. Wir sind uns aber auch über die begrenzten Ausbaukapazitäten dieses Standortes in Bezug auf die Zentralität des Frankfurter Flughafens im Klaren. Dennoch würden wir es befürworten, wenn der Ausbau des Flughafens Hahn als ergänzende Komponente zum Ausbau des Frankfurter Flughafens angesehen wird.

Wir sind durch Flugbewegungen insoweit betroffen, als Warteschleifen über unserer Region eingerichtet worden sind. Die Flugbewegungen finden überwiegend in großer und von der Bevölkerung nur bedingt wahrnehmbarer Höhe statt.

Wir gehen davon aus, dass sich daran überwiegend nichts ändern wird. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass an Einzeltagen die Anzahl der Flugbewegungen zunehmen könnte.

Wir begrüßen das Mediationsverfahren und bedanken uns ausdrücklich für die frühzeitige Beteiligung. Wir haben bereits frühzeitig schriftlich im ersten bereits durchgeführten Anhörungsverfahren Stellung bezogen. Auf diese Stellungnahme verweisen wir nochmals ausdrücklich.

Zum Schluss teile ich Ihnen mit, dass die Stadtverordnetenversammlung in ihrer letzten Sitzung nochmals ausdrücklich verstärkt herausgehoben hat, dass die abgegebene positive Stellungnahme untrennbar mit der Forderung nach einem unabdingbaren Nachtflugverbot verbunden ist. Möglicherweise werden wir fordern, das Nachtflugverbot rechtlich abgesichert festzuschreiben.

Dies soll nach unserem Dafürhalten auch im Landesentwicklungsplan verankert werden. – Vielen Dank.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Als Nächstes rufe ich den Vertreter der Stadt Pfungstadt, Herrn Bürgermeister Baier, auf.

(Zuruf: Nicht mehr anwesend!)

Dann kommen wir jetzt zur Stellungnahme der Gemeinde Rodenbach. Ist ein Vertreter der Gemeinde Rodenbach anwesend? – Herr Bürgermeister Dr. Raabe, Sie haben das Wort.

Bürgermeister **Dr. Sascha Raabe:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Wir haben von Herrn Kollegen Weimann aus Oestrich-Winkel gehört, dass im Vorfeld in der Presse in der Tat von zwei Landräten kritisiert worden ist, dass angeblich nicht vom Fluglärm betroffene Kommunen, wie z. B. Oestrich-Winkel oder Rodenbach, bei der heutigen Anhörung zugegen sind.

Ich kann Sie aber beruhigen. Die Stellungnahme der Stadt Rodenbach wird sich nicht unkritisch für einen Ausbau aussprechen, wie es befürchtet wurde, wenn sich Gemeinden zu Wort melden, die weiter entfernt liegen. Deshalb wird sich diese Stellungnahme von der meines Vorredners unterscheiden.

Die Gemeinde Rodenbach, die zwischen Hanau und Gelnhausen und etwa 30 km vom Flughafen entfernt liegt, ist keinesfalls frei von Fluglärm. Während die Einwohnerzahl der Gemeinde Rodenbach mit knapp 12.000 Einwohnern seit 20 Jahren konstant geblieben ist, haben sich die Flugbewegungen in dieser Zeit mehr als verdoppelt.

Deshalb nehmen die Beschwerden in den letzten Jahren zu. Im Sommer ist bei uns im Freien kein Gespräch ohne Unterbrechung durch dröhnenden Fluglärm mehr möglich. Deshalb hat die Interessengemeinschaft „Gegen Fluglärm im Kinzigtal“ in Rodenbach ihre treibenden Kräfte.

Da die Gemeinde Rodenbach bei den offiziellen Fluglärmmessungen nie auftaucht – in dieser Hinsicht geht es mir ähnlich wie dem Kollegen aus Mühlheim am Main –, haben Mitglieder dieser Initiative vor Gericht erstritten, dass in den nächsten Wochen eine Messstation in Rodenbach ihren Betrieb aufnimmt.

Sie sehen also, dass auch die Region zwischen Hanau und Gelnhausen vom Fluglärm betroffen ist. Daran ist absehbar, dass es eine sehr große Region ist, die eine Entscheidung für den Ausbau betrifft.

Gleichzeitig wissen wir natürlich, dass viele Arbeitsplätze in der Gemeinde Rodenbach direkt oder indirekt vom Flughafen abhängig sind.

Deshalb sprechen wir uns nicht gegen den Flughafen aus, aber wir können einem Ausbau nur unter zwei Auflagen zustimmen, nämlich zum einen durch eine konsequente Verwirklichung des von den Mediatioren empfohlenen Nachtflugverbots und zum anderen durch eine Änderung des Anflugverfahrens durch einen anderen Anflugwinkel, der zu einer größeren Anflughöhe über das Gemeindegebiet führt.

Letzteres soll nicht mehr Lärm für die näher am Flughafen gelegenen Orte bedeuten, so wie es die Lobbyisten der FAG immer behaupten, um die Kommunen gegeneinander auszuspielen.

Laut Aussage eines Piloten, der bei der Lufthansa AG beschäftigt ist und in Rodenbach wohnt, ist bei einer größeren Anflughöhe am Ende ein Gleitflugverfahren möglich, das die näher am Flughafen liegenden Orte nicht stärker belastet.

Wir sprechen uns ausdrücklich gegen das Sankt-Florians-Prinzip aus, wie es die anderen Kollegen heute bereits zum Ausdruck gebracht haben. Das heißt, wenn diese Bedingungen nicht gewährleistet werden können, sind wir entschieden gegen einen Ausbau des Flughafens, unabhängig von der gewählten Variante.

Da ich aber weiß, dass der Ausbau nicht am Votum der kleinen Gemeinde Rodenbach scheitern wird, mache ich noch einige Anmerkungen zum bislang kleinsten gemeinsamen Nenner, nämlich zum Nachtflugverbot.

Ich warne die anwesenden Abgeordneten des Landtags eindringlich, eventuell die Menschen für dumm verkaufen zu wollen. Während bei den etwas unklar definierten Lärmminderungsvorschlägen der Mediatoren das alte Spiel – es ist nicht wahr, was ihr seht und hört – aufgrund dubioser Dauerschall-

pegelberechnungen möglicherweise auch in Zukunft funktioniert, ist ein Nachtflugverbot für jedermann einfach überprüfbar.

Die Mediatoren und alle führenden Politiker haben sich bis jetzt eindeutig für ein Nachtflugverbot ausgesprochen, und so ist das auch bei den Bürgerinnen und Bürgern angekommen. Ich warne Sie davor, das Nachtflugverbot aufzuweichen, wie es der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa AG, Herr Weber, mit dem Begriff des so genannten praktikablen Nachtflugverbots jüngst tat und in unverantwortlicher Art und Weise wieder gleich die Keule der Abwanderungsdrohung schwang.

Ein weiteres Einknicken vor Herrn Weber, ein Aufweichen des von allen Parteien geforderten und versprochenen Nachtflugverbots würde auf Dauer das Vertrauen der Bürger in die Politik zerstören.

Angesichts der Vorfälle in Hessen bezüglich der so genannten Schwarzgeld-Affäre – ich weiß, wovon ich rede; denn ich wohne in dem Wahlkreis, den Manfred Kanther betreut hat – könnte man zwar befürchten, dass dies einige Politiker auch nicht mehr stört, frei nach dem Motto: Ist der Ruf erst ruiniert, lebt sichs ungeniert.

Meine Damen und Herren, dieses Mal werden Sie nicht so leicht davon kommen. Wenn Sie jetzt Ihr Versprechen brechen, wird künftig jedes Flugzeug, das die Menschen nachts aus dem Schlaf reißt, diese an Ihr Versprechen und gegebenenfalls an Ihre Lügen erinnern.

Beim Flughafenausbau und seinen Modalitäten geht es längst nicht mehr nur um die Frage Arbeitsplätze versus Fluglärm, sondern vor allem um die Glaubwürdigkeit der Politik. Ich bitte Sie, das zu beachten und bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Dr. Raabe. – Ich erteile dem Bürgermeister der Stadt Rödermark, Herrn Maurer, das Wort.

Bürgermeister **Alfons Maurer:** Frau Vizepräsidentin, meine Damen und Herren! Die Stadtverordnetenversammlung von Rödermark hat in der letzten Woche einen Beschluss gefasst, der folgendermaßen überschrieben werden könnte: Größte Skepsis, aber keine generelle Ablehnung.

In drei Punkten zitiere ich die maßgeblichen Beschlüsse:

Eine Kapazitätserweiterung durch Optimierung hat absoluten Vorrang vor dem Neubau einer zusätzlichen Start- und Landebahn. Eine Kapazitätserweiterung in jeder Form muss mit dem Nachtflugverbot, dem Anti-Lärm-Pakt und dem regionalen Dialogforum verbunden sein. Die Stadtverordnetenversammlung hält die Belastungen aller bisher bekannt gewordenen Südbahn-Varianten für unzumutbar und lehnt sie deshalb ab.

Meine Damen und Herren, bezüglich des Anti-Lärm-Pakts weisen wir auf eine Besonderheit der Belastung durch den Flughafen Egelsbach hin. Seit Januar dieses Jahres gibt es dort offensichtlich einen neuen Orientierungspunkt für Starts und Landungen, von dessen Existenz wir erst erfahren haben, als uns die Bürgerinnen und Bürger darauf aufmerksam gemacht haben.

Wir sind der Meinung, dass, wenn ein Lärmpaket geschnürt wird, alle Lärmemissionen dazugehören, vor allem auch die, die vom Flughafen Egelsbach ausgehen.

Meine Damen und Herren, im Rahmen dieser Anhörung weise ich auf Folgendes besonders hin: Wir sind leicht in Gefahr, das Problem der Flughafenerweiterung und der damit zusammenhängenden Belastungen sehr grundsätzlich und nur grundsätzlich zu erörtern. Dabei vergessen wir, dass ganz konkrete Forderungen so festgeschrieben werden müssen, dass sie bindend und nicht beliebig interpretierbar sind.

In diesem Zusammenhang nenne ich zwei wichtige Forderungen:

Erstens. Es muss einklagbar sein, welche Schutzmaßnahmen im Zusammenhang mit der möglichen Erweiterung des Flughafens zugesagt werden.

Zweitens. Es muss ausgeschlossen werden, dass in zehn Jahren eine erneute Diskussion über eine Erweiterung des Flughafens geführt wird, und zwar verbindlich.

Bei der möglichen Realisierung der Südbahn-Varianten haben die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Rödermark die größten Befürchtungen.

Es erscheint uns deshalb wichtig, dass bei allen grundsätzlichen Erörterungen im Hinblick auf einen möglichen Ausbau des Flughafens nicht vergessen wird, ganz konkrete Zugeständnisse so zu fixieren, dass sie einklagbar sind. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Als Nächstes ist die Stadt Rodgau an der Reihe. Ich sehe allerdings nicht den Herrn Bürgermeister Przibilla. – Herr Hasenstab, dann haben Sie das Wort.

Herr **Hans-Peter Hasenstab:** Frau Vizepräsidentin, meine Damen und Herren! Der Magistrat der Stadt Rodgau betrachtet die beabsichtigte Kapazitätserweiterung des Frankfurter Flughafens im Interesse der Bürgerinnen und Bürger nicht nur der Stadt Rodgau mit großer Aufmerksamkeit. Beschlüsse von Gremien liegen allerdings noch nicht vor.

Am heutigen Abend wird sich die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Rodgau mit dieser Thematik befassen. Den Fraktionen liegen verschiedene Anträge in der Bandbreite zwischen genereller Ablehnung, teilweiser Ablehnung, Binnenoptimierung, Nachtflugbeschränkungen usw. vor.

Die beiden größten Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung, CDU-Fraktion und SPD-Fraktion, haben eine gemeinsame Drucksache eingebracht. Ich wage die Prognose, dass diese Drucksache mehrheitsfähig ist.

Das würde im Wesentlichen bedeuten: Rodgau bekennt sich zu der überragenden Bedeutung des Flughafens für die Rhein-Main-Region; Kapazitätserweiterungen, jedoch nur verbunden mit einem Nachtflugverbot, dem Anti-Lärm-Pakt und dem regionalen Dialogforum; kein Verzicht auf die Startbahn West; Ausscheiden der Südbahn-Variante und Einführung einer zweckgebundenen Belastungsabgabe zum Ausgleich der Auswirkungen.

Im Übrigen wird nur eine Lösung akzeptiert, die sich an den selbst gewählten Kriterien der Mediationsgruppe orientiert. Das heißt, es scheiden die Varianten aus, die die meisten Menschen mit den höchsten Lärmpegeln belasten, die das jetzt vorgesehene Ausbauziel der FAG nicht erreichen und die unverhältnismäßig große ökologische Einschnitte bedeuten.

Nach erfolgtem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung werden wir den Hessischen Landtag abschließend informieren. – Vielen Dank.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Ich bedanke mich. – Ich rufe nun den Vertreter der Stadt Seligenstadt, Herrn Bürgermeister Wenzel, auf.

Bürgermeister **Rolf Wenzel:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Die Stadt Seligenstadt ist in dem Mediationsverfahren nicht enthalten. Jetzt fragen Sie sich sicherlich, weshalb ich mich vor dem Parlament äußere.

Auch wir sind von dem Fluglärm tangiert. Die Diskussion in Seligenstadt über die Erweiterung des Flughafens findet natürlich auch bei uns Gehör. Aus diesem Grunde stehe ich hier.

Ich wiederhole jetzt nicht die zahlreichen Argumente, die heute Morgen vorgetragen worden sind, sondern ich beantrage für das Verfahren die Durchführung einer Gesamtbelastungsuntersuchung für das Rhein-Main-Gebiet, weil diese nach unserer Auffassung erforderlich ist.

Die Gesamtbelastungsuntersuchung stellt dar, wie auch die Menschen, die außerhalb des Mediationsverfahrens wohnen, belastet werden. Dies halten wir für unbedingt erforderlich. Deshalb beantrage ich für das Verfahren, dass diese Untersuchung erfolgt, bevor die Landesregierung eine endgültige Entscheidung trifft.

Meine Damen und Herren, ich bedanke mich für Ihr Zuhören.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Wenzel.

Es folgt nun die Anhörung der Gemeinde Sulzbach (Taunus). Ich habe aber noch nicht Herrn Bürgermeister Uhrig gesehen. Ist der Gemeindevertreter, Herr Horst Schmittdiel anwesend? – Das scheint nicht der Fall zu sein.

Dann kommen wir zur Anhörung der Gemeinde Walluf, die durch Herrn Bürgermeister Knode vertreten wird. Ist Herr Knode anwesend? – Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Ist Herr Bürgermeister Rohrbach als Vertreter der Stadt Weiterstadt anwesend? – Das scheint auch nicht der Fall zu sein.

Dann kommen wir zur Anhörung der Landkreise. Ist ein Vertreter des Main-Kinzig-Kreises anwesend? – Herr Pipa, Sie haben das Wort.

Kreisbeigeordneter **Erich Pipa:** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Flughafen Frankfurt nimmt nicht nur in der Region Rhein-Main, sondern europaweit in vielerlei Hinsicht eine hervorragende Stellung ein. Kennzeichen hierfür sind die auf dem Flughafen beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Neben den positiven Auswirkungen des Flughafens als Arbeitgeber und auch als Wirtschaftsfaktor müssen allerdings auch im Main-Kinzig-Kreis große Teile der Bevölkerung der Altkreise Gelnhausen und Hanau Nachteile in Form von Fluglärm in Kauf nehmen. Konkret werden nach einer Untersuchung der Gesellschaft für Messtechnik derzeit 69.000 Bürgerinnen und Bürger belästigt, 22.000 von ihnen erheblich.

Verstärkt werden diese Beeinträchtigungen durch eine im Frühjahr 1999 von der Deutschen Flugsicherung vorgenommene Absenkung des Luftraums. Die geringen Flughöhen sind mit den ungewöhnlich kleinen Anflugwinkeln der Flugzeuge von 1,3 bis 1,5 Grad erklärbar. Fachleute bestätigen uns, dass dieser Winkel ohne weiteres auf rund drei Grad erhöht werden könnte. Dieses wäre das so genannte NESS-Anflugverfahren.

Aufgrund der bereits bestehenden Fluglärmbelastung der Bürgerinnen und Bürger des Main-Kinzig-Kreises ist die geplante Erweiterung des Flughafens Frankfurt kritisch zu begleiten. Wir vom Kreisausschuss haben ein Gutachten in Auftrag gegeben, um

zu untersuchen, ob und welche Auswirkungen die möglichen Ausbauvarianten Südbahn, Nordostbahn und Nordwestbahn auf den Main-Kinzig-Kreis haben werden.

Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, dass die verschiedenen Planungsvarianten den Main-Kinzig-Kreis in unterschiedlicher Weise treffen würden. Die so genannte Südbahn – Variante 13 – würde für den Main-Kinzig-Kreis die ungünstigste Möglichkeit darstellen. Die Belästigung würde hier laut Prognose um rund 21 % zunehmen. Beim Bau der Nordostbahn – Variante 9a – würde dieser Zuwachs voraussichtlich bei rund 20 % liegen. Der geringste Anstieg des Fluglärms ist von der Nordwestbahn – Variante 9b – zu erwarten. Hier gehen die Gutachter von einem Anstieg der Belästigung in Höhe von rund 15 % aus.

Insgesamt, meine Damen und Herren, ist somit festzustellen, dass der geplante Ausbau des Rhein-Main-Flughafens für die Bevölkerung des Main-Kinzig-Kreises in jedem Fall eine Mehrbelastung von 15 bis 20 % bedeuten wird. Die Entscheidung über Ausbau oder Nichtausbau bis zum Jahre 2015 wird hessenweit nach den Angaben 180.000 bis 250.000 Arbeitsplätze betreffen. Der Flughafenausbau scheint für die positive wirtschaftliche Entwicklung der Region Rhein-Main notwendig zu sein.

Um die ökonomischen Erfordernisse mit einer möglichst hohen Lebensqualität in Einklang zu bringen, schließt sich der Main-Kinzig-Kreis den durch die Mediatoren ausgesprochenen Empfehlungen an, die da kurz lauten: Ausnutzung aller Möglichkeiten zur Optimierung des vorhandenen Systems; Nachtflugverbot; Abschließen eines Anti-Lärm-Paktes, worüber aber nicht weiter gesprochen werden sollte, sondern es muss endlich mit konkreten Maßnahmen begonnen werden; Einrichtung eines so genannten regionalen Dialogforums. Sie erwarten ja auch, dass in Kürze endlich entsprechende Vorschläge gemacht werden, damit wir als Betroffene mit den Verantwortlichen - den Politikern, der Flughafen AG und der Deutschen Flugsicherung - diskutieren können.

Noch eines: Um die nach eigenen Aussagen immer an einem Interessenausgleich interessierte Flughafen AG an der Ernsthaftigkeit ihrer Aussagen messen zu können, fordert der Main-Kinzig-Kreis zusätzlich die sofortige Realisierung der derzeit bereits möglichen Maßnahmen zur Verringerung des Fluglärms wie die zuvor beschriebene Anhebung des Luftraums und des Anflugwinkels für landende Maschinen. – Ich bedanke mich.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Schönen Dank. - Der Landkreis Darmstadt-Dieburg wird durch Frau Hofmann vertreten.

Kreisbeigeordnete **Doris Hofmann:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Der Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg hat in seiner Sitzung am 3. April zum Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt folgenden Beschluss gefasst, der dem Landtag zum heutigen Hearing auch schriftlich vorliegt:

> Erstens. Das Ergebnis der Mediation ist von der Landesregierung an den folgenden Kriterien zu messen. Sie dienen als Maßstab sowohl für die Verbesserung des laufenden Betriebs als auch für die Beurteilung unterschiedlicher Vorschläge zur Erhöhung der Kapazität:
>
> – Einführung eines strikten Nachtflugverbotes in der Zeit von 23 Uhr bis 5Uhr und Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Das Messnetz zur konkreten Feststellung der realen Lärmentwicklung ist auszubauen. Die Messergebnisse sind regelmäßig zu veröffentlichen. Einhaltung des von den Mediatoren vorgeschlagenen Vorsorgewertes des Dauerschallpegels von 60 dB(A) (gerechnet nach LAI) durch festgelegte Lärmkontingente.
>
> – Überprüfte Optimierung der An- und Abflugverfahren mit dem Ziel, durch Bündelung und Streuung die vorgegebenen Lärmkontingente nicht zu überschreiten.
>
> – Minimierung der Schadstoffemissionen, Schutz des Waldbestandes in der Rhein-Main-Region.
>
> – Eine Strategie zur Sicherung zusätzlicher Beschäftigung von mindestens 1.000 Stellen pro Million zusätzlicher Passagiere, mit Schwerpunkt auf gewerbliche Beschäftigung.
>
> – Verlagerung von Flugverkehr auf andere Flughäfen und die Bahn.
>
> – Die Mehrheit des Eigentums an der FAG muss in öffentlicher Hand bleiben, die Mitarbeiter sollen an dem Unternehmen beteiligt werden.
>
> – Kompensationsmaßnahmen für die betroffenen Kommunen und die Bevölkerung wie baulicher Schallschutz für private und öffentliche Gebäude. Finanzierung einer Belastungsstudie für die in der Region lebenden

Menschen und Erstellung eines Generalverkehrsplans für den durch den Flughafen verursachten Verkehr.

Zweitens. Der Kreistag erwartet, dass die Landesregierung und die FAG eine Entwicklungsplanung für den Flughafen vorlegen, die diesen Kriterien entspricht. Nur so kann ein relativer Ausgleich zwischen dem Interesse am Schutz vor Lärm und Belastung einerseits und dem Wunsch nach wirtschaftlicher Entwicklung der Region, insbesondere im Hinblick auf zusätzliche, angemessen bezahlte Beschäftigung hergestellt werden.

Drittens. Der Kreistag fordert von der Landesregierung, ein transparentes Verfahren zur Prüfung der Ausbauvarianten und Standortentscheidungen unter Beteiligung der Regionen zu gewährleisten.

Ich danke Ihnen für Ihr Interesse.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Ich rufe den Hochtaunuskreis auf, den Herr Haibach vertritt. Bitte schön.

Herr **Holger Haibach:** Frau Vizepräsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Kreisausschuss des Hochtaunuskreises hat auf Beschluss des Kreistages einen Bericht über die Auswirkungen des geplanten Ausbaus des Flughafens Frankfurt am Main auf den Hochtaunuskreis vorgelegt. Dieser Bericht ist den zuständigen Fachausschüssen zur Beratung zugegangen. Da noch keine endgültige Beratung erfolgt ist und da der Kreistag des Hochtaunuskreises auch erst heute Mittag in einer Sitzung über die Stellungnahme des Hochtaunuskreises zum Landesentwicklungsplan einen Beschluss fassen wird, kann hier noch keine endgültige Stellungnahme erfolgen.

Ich will nur ganz kurz sagen, dass sich aus dem den Ausschüssen vorgelegten Bericht zwei Dinge ergeben: Einmal geht es um die Frage der Lärmbelastung. Der Hochtaunuskreis wird durch einen eventuellen Ausbau – egal in welcher Variante –, was seine Lärmbelastung angeht, nicht mehr als in bisherigem Maße betroffen sein. Das gilt sowohl für das bisher geltende Fluglärmgesetz als auch für den Vorsorgewert von 60 dB(A).

Zweitens geht es um die Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte. Es ist so, dass im Moment, was den Hochtaunuskreis angeht, ungefähr 3.500 bis 4.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt mit dem Flughafen zusammenhängen und dass durch den Ausbau des Flughafens eine starke Verbesserung im Hinblick auf Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte erwartet wird. Das wird, denke ich, in Bezug auf die weiteren Stellungnahmen des Hochtaunuskreises zum Flughafenausbau eine große Rolle spielen. – Ich danke Ihnen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Schönen Dank, Herr Haibach. – Der Main-Taunus-Kreis wird durch Herrn Landrat Gall vertreten.

Landrat **Berthold Gall:** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Main-Taunus-Kreis und seine Städte an der Mainschiene – Flörsheim, Hattersheim und auch Hofheim – gehören zu den Gebieten, die durch den Flughafen Frankfurt am meisten belastet sind. Bürger und Politik tragen und ertragen dies, weil sie sich der Gesamtverantwortung bewusst sind oder bisher bewusst waren. Aus dieser abgewogenen und verantwortungsbezogenen Position heraus hat der Main-Taunus-Kreis zur Entwicklung des Flughafens bisher eine grundsätzlich positive Haltung an den Tag gelegt.

Die Grenze, weitere Belastungen mitzutragen und zu verantworten, ist dann erreicht, wenn das Wohl, die Gesundheit und die zukünftige Entwicklung des Kreises im Elementaren bedroht werden. Eine Bedrohung ist es für uns, wenn Flughöhen von 239 m und weniger in Abständen von wenigen Sekunden am Tage keine Gespräche mehr möglich machen, wenn Lärm und Emissionen ein normales Leben und Arbeiten tagsüber einschränken und wenn den Menschen die Nachtruhe geraubt wird.

Kreisausschuss und Kreistag haben die Mediation und das Verfahren sehr intensiv verfolgt. Sie sagen allen Dank, die an der Mediation teilgenommen haben. Wir haben dazu parteiübergreifend am 3. April Beschlüsse gefasst, die Ihnen bekannt sind. Ich komme nun zu den wesentlichen Beschlüsse. Die essenziellen Punkte sind die folgenden:

Erstens. Der Ausbau des Frankfurter Flughafens – insbesondere die Nordbahn-Variante – verletzt die elementaren Interessen des Kreises und seiner Einwohner in den Städten und Gemeinden.

Zweitens. Der Main-Taunus-Kreis spricht sich mit aller Entschiedenheit gegen eine weitere Verfolgung und Realisierung der so genannten Nordbahn-Varianten sowie die zivile Nutzung des Flughafens Erbenheim aus.

Drittens. Die Auswirkungen auf weite Teile der Bevölkerung in den überflogenen Siedlungsgebieten des Main-Taunus-Kreises – insbesondere was Lärm und Sicherheit angeht – übersteigen jedes

zulässige bzw. zumutbare Maß. Soweit die Kerninhalte der Ihnen vorliegenden Beschlüsse.

Die Frage, welche Überflughöhe tolerabel oder noch tolerabel ist, konnte im Mediationsverfahren wissenschaftlich nicht beantwortet werden. Ich beziehe mich auf viele meiner Vorredner. 239 m über Flörsheim oder weit unter 200 m über Hattersheim-Eddersheim – das hat der Bürgermeister gesagt – sind nicht mehr innerhalb der Toleranzgrenzen, sondern unzumutbar. Bis heute gibt es keine vergleichbaren Wohngebiete in Deutschland – auch nicht in der Umgebung –, denen dies zugemutet wird. Die bisher bekannten Optimierungsverfahren haben für die Nordwest-Variante keine Verbesserungen gebracht. Wir lehnen sie deshalb konsequent ab. Bei der Nordbahn liegt jedes Anflugereignis – das ist unbestreitbar – bereits in der Planung über 70 dB(A). Über die Messungen müsste man separat diskutieren.

Bei der Unbestimmtheit des Fluglärmgesetzes von 1971 kommen – das ist absehbar – erhebliche Schadensersatzansprüche auf die Maßnahmenträger zu. Der Kreistag fordert daher erstens, Maßnahmen des Anti-Lärm-Paketes unverzüglich umzusetzen. Nachtflugbeschränkungen sind jetzt zu verschärfen. Eine Kernnachtruhe zwischen 23 Uhr und 5 Uhr ist einzuhalten, und es sind schnell und rechtsverbindlich Nachtflugverbote – als Vorleistung des Flughafens – festzulegen. Das alles wurde angesprochen: Überprüfung der Punkt-zu-Punkt-Flugverbindungen, Urlaubs- und Charterflüge. Frachtverkehr und Nachtpoststern sollten vom Flughafen Frankfurt auf den Flughafen Hahn verlagert werden, um dadurch mehr Hub-Funktion zu schaffen. Das geforderte Nachtflugverbot sollte eingeführt werden.

Darüber hinaus machen wir massive Bedenken gegen die bisher vorliegenden, weiteren von der Mediation behandelten Ausbauformen außerhalb des bestehenden Flughafenareals geltend, weil die damit zusammenhängenden Flugrouten und Überflugfrequenzen, die Start- und Landeverteilungen bei verschiedenen Wetterlagen, die Auswirkungen der Rückverlagerung der Flugbewegungen von der Startbahn West auf die Ost-West-Achse und die Auswirkungen der Erschließungsmaßnahmen des Straßenverkehrs auf das gesamte Rhein-Main-Gebiet noch nicht – auch was das gesamte Gefahrenpotenzial angeht – hinreichend untersucht wurden.

Die gesundheitlichen Folgen der Lärmwirkungen wurden bisher im Hinblick auf den konkreten Sachverhalt noch nicht wissenschaftlich untersucht. Der Kreis kann es deshalb als Schulträger nicht zulassen, dass an diversen Grundschulen, Hauptschulen und weiterführenden Schulen kein ungestörter Schulbetrieb möglich ist. Darauf müssen wir mit allen juristisch zur Verfügung stehenden Mitteln bzw. Möglichkeiten reagieren, denn die Gesundheit steht im Vordergrund.

Die materiellen Gesichtspunkte sind nachrangig, aber auch nicht ohne Interesse. Für den Main-Taunus-Kreis – das gilt auch im Hinblick auf die Expertenanhörung im Landtag – sind viele, viele Fragen offen geblieben. Sie müssen vor einer Entscheidung eindeutig beantwortet und verantwortlich begründet werden.

Das von der FAG bei der Anhörung vom 10. bis 12. Mai vorgeschlagene Zehn-Punkte-Programm wird in seinen Grundzügen begrüßt und ist umzusetzen. Es zeigt, dass es Alternativen gibt, die im Hinblick auf die bisherigen Ausbauvarianten nicht besprochen wurden. Hier wird auch ganz klar: Not macht erfinderisch. Die neu aufgekommene Diskussion um die Atlanta-Variante bzw. eine fünfte Bahn konterkariert das Mediationsergebnis und zeigt, dass es bald – dies wurde heute mehrfach vorgetragen – erneut Diskussionen über einen weiteren Ausbau geben wird.

Auch Lufthansa-Chef Weber hat in diesen Tagen deutlich gemacht, dass bald das Ende der Fahnenstange erreicht wird. Deshalb haben wir berechtigte Zweifel, denn die Grenzen von Frankfurt sind – auch im Hinblick auf den globalen Wettbewerb – bereits jetzt zu erkennen. Nur ziehen wir andere Konsequenzen. Innerhalb des Flughafens gibt es noch genügend Potenziale, den Anforderungen gerecht zu werden. Wie schnell sich Unternehmensziele ändern, erleben wir doch täglich im Rahmen der New Economics, die den Zwang der Rationalisierung unaufhaltsam vor den Erhalt von Arbeitsplätzen stellen. Auch hierzu müssen Fragen für die Bürgerinnen und Bürger beantwortet werden.

Das ist für uns der Beweis, dass diese Pläne bzw. dieser Stand der Überlegungen noch nicht ausgereift und entscheidungsfähig sind. Deshalb sind vor einem Ausbau diese Sachverhalte zu klären.

Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren, nehmen Sie bitte wahr, dass den Menschen die Gesundheit, ihre Familie, ihr Eigentum und ihre Lebensumstände jetzt und in der Zukunft wichtiger sind als politische und auch unternehmenspolitische Zielsetzungen. – Danke schön.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Gall. – Als Vertreterin des Landkreises Mainz-Bingen spricht nun Frau Leyendecker.

Frau **Cordelia Leyendecker:** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Stellvertretend für das Anliegen aller betroffenen Gemeinden im Landkreis Mainz-Bingen möchte ich Ihnen eine Erklärung des Rates der Verbandsgemeinde Nieder-Olm zum Ausbau des Frankfurter Flughafens verlesen, bei der es insbesondere um die wesentliche Auswirkung der dadurch zu erwartenden Zunahme des Fluglärms auch über Mainz und Rheinhessen geht.

Die Verbandsgemeinde Nieder-Olm als eine vom Fluglärm wesentlich betroffene Kommune der linksrheinischen Region Rhein-Main konnte ihre Belange nicht in das Mediationsverfahren zur Entwicklung des Frankfurter Flughafens einbringen. Der Flughafen Frankfurt ist für die Rhein-Main-Region – und damit auch für die Verbandsgemeinde Nieder-Olm – ein wichtiger infrastruktureller Standortvorteil. Die möglichen Vorteile durch weiteres Wachstums des Flughafens müssen aber kritisch gegen die damit verbundene Einschränkung der Lebensqualität in der Region abgewogen werden. Weder der Fluglärm noch die sonstigen Beeinträchtigungen der Umwelt machen an Länder- oder Verwaltungsgrenzen Halt. Wenn die Analysen der Mediationsgruppe aufzeigen, dass die Stadt Mainz bei allen diskutierten Varianten der Erweiterung des Flughafens um zusätzliche Lande- und/oder Startbahnen die hauptbetroffene Kommune außerhalb des Landes Hessen ist, dann trifft dies in gleicher Weise auf die unmittelbar an die Landeshauptstadt angrenzenden Gemeinden zu. Der Rat der Verbandsgemeinde Nieder-Olm fordert daher die Berücksichtigung der Belange der Verbandsgemeinde Nieder-Olm bei den weiteren Entscheidungsprozessen.

Eine Weiterentwicklung des Frankfurter Flughafens ist nur unter der Prämisse zu vertreten, dass die nachhaltige und tragfähige Entwicklung der Region dadurch nicht beeinträchtigt wird. Eine weitere Zunahme der Fluglärmbelastung ist für die Verbandsgemeinde Nieder-Olm nicht akzeptabel. Eine erheblich gesteigerte Lärmbelastung ist unter den derzeitigen Gegebenheiten zwangsläufige Folge beim Bau einer Nordlandebahn, einer zusätzlichen Südbahn sowie bei der zivilen Nutzung des Flughafens Wiesbaden-Erbenheim.

Erstens. Die Entscheidungsträger müssen deshalb eine Lösung finden, die erstens den Schutz der Nachtruhe der Bürgerinnen und Bürger der Verbandsgemeinde Nieder-Olm durch ein Nachtflugverbot eindeutig gewährleistet.

Zweitens. In der sonstigen Zeit – frühmorgens und spätabends – muss der Fluglärm insbesondere in den sensiblen Randbereichen durch technische und organisatorische Maßnahmen wie optimierte An- und Abflugverfahren und eine stärkere Gebührenspreizung nach gemessener Lärmentwicklung minimiert werden.

Drittens müssen feste Messstationen eingerichtet werden. Mindestens aber muss der regelmäßige Einsatz einer mobilen Mess-Station gewährleistet sein.

Viertens. Für lärmbelastete Bereiche muss die Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden.

Fünftens. Für in ihrer Entwicklung beeinträchtigte Gebietskörperschaften und deren Anwohner müssen angemessene Entschädigungen bzw. Kompensationsmaßnahmen sichergestellt sein.

Sechstens. Die Finanzierung der für den Zubringerverkehr erforderlichen Infrastruktur – insbesondere des öffentlichen Personennahverkehrs – muss verbessert werden.

Siebtens. Zukunftssicher, d. h. langfristig, muss der Bau zusätzlicher Start- und Landebahnen ausgeschlossen werden.

Achtens. Die Möglichkeit der stärkeren Nutzung des Flughafens Hahn muss vorgesehen werden.

Solange diese Forderungen nicht erfüllt sind, behält sich die Verbandsgemeinde Nieder-Olm vor, rechtliche Schritte gegen die Beeinträchtigung ihrer Belange durch die Fluglärmbelästigung einzuleiten. Gleichzeitig erklärt sie sich mit all den Städten, Gemeinden und Initiativen solidarisch, die ebenfalls geneigt sind, mit legalen Maßnahmen dieser Entwicklung entgegenzuwirken. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Schönen Dank, Frau Leyendecker. – Der Landkreis Offenbach wird durch Herrn Landrat Peter Walter vertreten.

Landrat **Peter Walter:** Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zunächst einmal recht herzlichen Dank, dass auch der Landkreis Offenbach kurzfristig zu dieser Anhörung geladen wurde, um die Interessen von 330.000 Menschen in der Region hier im Landtag einmal darzustellen und wahrzunehmen. – Zur Frage eines Flughafenausbaus habe ich mich für den Kreis Offenbach in meiner Stellungnahme an den Landtag vom 05.04.2000 bereits geäußert. Dazu gibt es auch vom 29.12. des letzten Jahres eine Resolution der Bür-

germeister des Kreises Offenbach, die ich an den Herrn Ministerpräsidenten und auch den Herrn Landtagspräsidenten übermittelt habe.

Aufgrund aber der neueren Erkenntnisse der Anhörung im Landtag, der Äußerungen eines Mitglieds der Regierungskoalition in der letzten Woche sowie auch der Vorlage des Zehn-Punkte-Papiers von Herrn Dr. Bender im Rahmen der Anhörung – ich fand das recht interessant – habe ich meine Stellungnahme wie folgt zu präzisieren: Der Flughafenausbau ist nach meiner Auffassung derzeit nicht entscheidungsreif. Ich möchte das wie folgt begründen:

Erstens. Wenn die Flughafen AG zum Hearing des Hessischen Landtags im Mai ein Zehn-Punkte-Programm vorlegt, in dessen Mittelpunkt a) die Nutzung anderer Standorte wie z. B. Hahn, b) die Förderung anderer Verkehrsträger wie z. B. der Bahn und c) verschiedene Initiativen zur Vermeidung und Verminderung von Fluglärm z. B. Nachtflugbeschränkungen stehen, wird deutlich, dass Alternativkonzepte vorliegen, diese aber noch nicht in die Realität umgesetzt worden sind.

Zweitens. Ausgehend von den rund 440.000 Flugbewegungen im Jahr 1999 – davon waren 41,2 % Überflüge über dem Kreis Offenbach – werden wir bei einer Steigerungsrate zwischen 2,8 und 5% bereits im Jahr 2002 bzw. 2003 die Schwelle von 500.000 Flugbewegungen überschritten haben, aber es wird mit Sicherheit noch keine Erweiterung realisiert sein. Als wirtschaftlich denkendes und vorausschauendes Unternehmen muss die Flughafen AG daher Szenarien für die Abwicklung des Flugverkehrs schon vorausschauend in ihrer Planung haben, die gleichzeitig verträgliche Alternativen für die gesamte Rhein-Main-Region bieten.

Drittens. Daher fordern wir, diese Alternativen, die bereits im Zehn-Punkte-Programm der Flughafen AG angedeutet werden, zu konkretisieren und auch weitere Optimierungen – z. B. weitere Vernetzung mit anderen Standorten und Verkehrsträgern – zu untersuchen. Dies ist gerade im Hinblick auf den Flughafen Hahn nach meiner Auffassung nicht eindeutig und exakt geschehen.

Viertens. Die FAG hat mit der Vorlage ihres Zehn-Punkte-Programms indirekt auch Versäumnisse eingeräumt. Wir fordern daher unabhängig von der Frage eines Ausbaus im Interesse der betroffenen Bevölkerung bei uns in der Region die konsequente und zügige Umsetzung dieses Zehn-Punkte-Programms.

Fünftens. Solange nicht alle Fakten auf dem Tisch liegen, halte ich eine Entscheidung für einen Ausbau deshalb nicht für vermittelbar. Die laufende öffentliche Diskussion zeigt, dass es bei den Anliegern des Flughafens Frankfurt so gut wie keine Bereitschaft gibt, zusätzliche Lärmbelastungen durch die steigende Zahl der Flugbewegungen in Kauf zu nehmen. Angst und Sorge vor gesundheitlichen Folgeschäden konnten auch bislang von niemandem ausgeräumt werden.

Die Mediationsgruppe weist in ihrem Bericht darauf hin, dass zu dem Themenbereich der Gesundheit, der heute Morgen bei der Stellungnahme der anderen Gebietskörperschaften eine große Rolle spielte, weitere Forschungsarbeiten notwendig sind. Auch bei der Anhörung im Mai konnte in der zur Verfügung stehenden Zeit von rund 60 Minuten dieser immens wichtige Themenkomplex nicht abschließend behandelt werden.

Ich halte es daher vor dem Hintergrund vieler offener Fragen für nicht vertretbar, bei diesem komplexen Entscheidungsprozess über die Köpfe der Betroffenen hinweg eine Entscheidung von solcher Tragweite für die ganze Region durchzusetzen, während wir auf Landesebene über den Bau von dringend notwendigen Umgehungsstraßen in manchen Fällen bereits 20 Jahre oder mehr diskutieren. Dies ist den betroffenen Anliegern um den Flughafen herum nicht zu vermitteln. Vor diesem Hintergrund ist meiner Auffassung nach zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Bau einer Nordbahn ebenso wie der Bau einer Südbahn abzulehnen.

Lassen Sie mich noch zwei Anmerkungen machen, die sich auf die heute geführte Diskussion beziehen. Wir müssen vermeiden, dass wir mit Totschlagsargumenten – wie z. B. mit dem Argument Arbeitsplatz – arbeiten. Der Kollege Quilling hat dazu heute Morgen schon ausführlich Stellung genommen. Ich möchte aber drei Aspekte nennen, die bisher noch nicht untersucht worden sind, wenn wir auf die wirtschaftlichen Effekte einer Flughafenerweiterung am Standort Frankfurt zu sprechen kommen: Zunächst einmal geht es um die externen Kosten und zweitens um die Wertverluste bei Immobilien, die auch für die Bevölkerung eine bedeutende Rolle spielen. Drittens geht es um negative regional-ökonomische Effekte durch Wegzug der Bevölkerung, Abwerbung von Arbeitsplätzen und andere Dinge mehr. Diese wichtigen Punkte müssen und sollen auch untersucht werden, damit man eine tragfähige Entscheidung treffen kann.

Wir sollten die Ängste, die Sorgen und die Nöte der Betroffenen sehr, sehr ernst nehmen. Aus vielen Gesprächen mit den Bürgern in unserem Kreis habe

ich festgestellt, dass diese bislang die Belastungen des Flughafens Frankfurt am Main klaglos getragen haben. Sie hatten auch bisher großes Verständnis für alle Bewegungen am Flughafen gehabt. Auch hatten sie – ich sage das ganz bewusst mit Blick auf Herrn Oeser – ein großes Zutrauen in das Mediationsverfahren.

Als dann allerdings nach Abschluss des Mediationsverfahrens – ich möchte das jetzt nicht werten – Fehler gemacht bzw. Äußerungen getroffen wurden, die jeglicher Grundlage entbehrten – entbehren mussten, wenn man die Untersuchungsergebnisse aufmerksam gelesen hatte –, begannen die Menschen, das Zutrauen zu diesem Verfahren zu verlieren. Und nichts ist in einer Demokratie schlimmer, als Zutrauen zu einem formellen Verfahren, das demokratisch abgewickelt wird, zu verlieren. Deshalb sollten wir bei der weiteren Diskussion alles dafür tun, dass dieses Zutrauen zu einem ordnungsgemäßen Verfahren wiederum gefördert wird.

Ich komme abschließend zu dem Totschlagsargument. Ich war nicht – wie der Umlandverbandsdirektor – in Cannes. Dieses Privileg hatte ich als Landrat nicht. Aber ich habe sehr viel damit zu tun, dass Unternehmen unabhängig vom Flughafen aus unserem Kreis wegziehen, weil eine Unternehmensentscheidung dieses so bedingt. Ich habe aber auch sehr viele Gespräche mit Unternehmen geführt, die sich bei uns ansiedeln wollen und auch werden, bei denen aber an allererster Stelle – nachzulesen übrigens bei der Untersuchung des Umlandverbandes; ich rege an, sie nachzulesen – die Frage gestellt wird: Welche weichen Standortkriterien haben wir denn noch aufzubieten? Haben wir eine Umwelt, in der es sich lohnt zu leben? Können wir die Menschen dort in der Freizeit beschäftigen? Es gibt noch viele andere Dinge mehr. Auch dieses sollten wir bei einer Entscheidung berücksichtigen. – Ich bedanke mich.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Schönen Dank, Herr Walter. – Der Vertreter des Rheingau-Taunus-Kreises, Herr Landrat Röttger, hat das Wort.

Landrat **Bernd Röttger:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Unser Kreis – das schicke ich ganz bewusst voraus – gehört zu denjenigen, in denen nur in wenigen Teilbereichen überhaupt geringe Lärmbelastungen zu registrieren sind. Aber unsere 17 Städte und Gemeinden gehören zu denen, die in hohem Maße von der Nähe zum Frankfurter Flughafen profitieren. Viele unserer Bürgerinnen und Bürger arbeiten am Flughafen Frankfurt oder in Betrieben, die davon abhängig sind, dass der Frankfurter Flughafen seine Drehscheibenfunktion erhalten kann. Das gilt auch für zahlreiche Betriebe in unserem Kreis, vor allem für Hightech-Betriebe. Herr Kollege Walter, auch unsereins spricht mit Unternehmen. Wir haben gerade erst bei einem Betrieb die Schaffung von 80 Arbeitsplätzen gehabt. Das geschah in Konkurrenz zu Irland. Möglich war das, weil hinsichtlich des Frankfurter Flughafens die Drehscheibenfunktion gegeben ist. Wäre sie nicht mehr gegeben gewesen, wären diese Arbeitsplätze in Irland und nicht im Rheingau-Taunus-Kreis entstanden. Das Gleiche gilt aber auch beispielsweise für das Hotel- und Gaststättengewerbe im Rheingau, das ebenfalls auf diesen Anschluss angewiesen ist.

Der Weg des Mediationsverfahrens wird von uns begrüßt. Ich teile allerdings die Kritik des Offenbacher Oberbürgermeisters, dass nicht mehr Varianten untersucht worden sind. Ich hätte der Region eine Variante gewünscht, die länger als nur eine Generation trägt.

Beschlüsse des Kreisausschusses und des Kreistages sowohl zum Ausbau als auch zu den verschiedenen Varianten gibt es nicht. Allerdings hat der Kreisausschuss am 22. Dezember 1999 den Austritt aus der Arbeitsgemeinschaft gegen die zivile Nutzung des Flughafens Erbenheim beschlossen. Das wäre die Variante, von der wir noch am stärksten betroffen wären. Wir haben allerdings den Austritt erklärt, weil die getroffene Festlegung gegen die zivile Nutzung dem Prinzip der Offenheit des Mediationsverfahrens widerspricht.

Der Kreisausschuss hat gleichzeitig deutlich gemacht, dass er einen Ausbau des Frankfurter Flughafens – in welcher Form auch immer – im Interesse der Region für zwingend notwendig hält. Wir unterstützen alle Bemühungen zur Lärmminderung wie auch die Verlagerung von Luftfracht- und Charterverkehr auf den Flughafen Hahn. Deshalb unterstützen wir auch, dass möglichst zügig und konsequent die Möglichkeit der Verbindung mit einer Magnetschwebebahn geprüft wird.

Die Drehscheibenfunktion des Frankfurter Flughafens – das ist allerdings meine feste Überzeugung – wird ohne einen Ausbau auch über den Zaun hinaus nicht möglich sein. Daher hoffe und wünsche ich, dass die Hessische Landesregierung und letztendlich der Landtag möglichst bald eine positive Entscheidung treffen werden, weil allein das Unterbleiben einer zügigen Entscheidung aus meiner Sicht für die Region zu nachteiligen Entwicklungen führen wird.

Als Landrat eines Kreises, der – ich sagte es schon – von den Lärmauswirkungen nur in ganz geringem

Maße tangiert ist, trete ich allerdings auch dafür ein, dass die Landesregierung den belasteten Gemeinden in besonderer Weise Unterstützung zuteil werden lässt. Das muss weit über aktiven und passiven Lärmschutz hinausgehen.

Mein Appell geht allerdings auch an die Flughafenanrainer, dann für die Zukunft zu akzeptieren, dass eine Besiedlung immer weiter hinein in An- und Abflugrouten nicht mehr erfolgen kann. Wir dürfen nicht – wie in der Vergangenheit geschehen – die Probleme der Zukunft bereits in der Gegenwart produzieren.

Frau Präsidentin, ich möchte, wenn Sie gestatten, am Schluss noch eine Erklärung für die CDU-Fraktion in der Regionalen Planungsversammlung abgeben, deren Vorsitzender hier nicht mehr anwesend sein kann. Die CDU-Fraktion in der Regionalversammlung Südhessen hat einmütig das Ergebnis des Mediationsverfahrens begrüßt und sich ebenso einmütig für den Ausbau des Frankfurter Flughafens ausgesprochen. – Ich bedanke mich.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Röttger. – Für den Wetteraukreis spricht nun Frau Götz.

Frau **Marion Götz:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Der Wetteraukreis hat eine schriftliche Stellungnahme abgegeben. Auf die Möglichkeit einer ergänzenden mündlichen Stellungnahme verzichtet er. Die schriftliche Stellungnahme kann im Internet nachgelesen werden. – Ich danke für die Aufmerksamkeit.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Damit haben wir die Anhörung der betroffenen Landkreise abgeschlossen. Wir kommen jetzt zu den Gemeindeverbänden. Der Umlandverband wurde schon gehört. Für die CDU-Fraktion der Regionalversammlung Südhessen wurde eine Stellungnahme abgegeben. Für die SPD hat nun Frau Auer das Wort.

Frau **Inge Auer:** Sehr geehrte Frau Vizepräsidentin, verehrte Damen und Herren! Ich spreche für die SPD-Fraktion der Regionalversammlung und bedanke mich für die Einladung. Sie haben neun Themenbereiche vorgegeben. Aus raum- und regionalplanerischer Sicht werde ich zu drei Gruppen Stellung nehmen.

Entgegen der Ausbauformulierung im LEP sprechen wir uns für Folgendes aus: Notwendige Kapazitätssteigerungen sind durch Binnenoptimierung und/oder Zusammenarbeit bestehender Verkehrs- oder Zivilflughäfen sicherzustellen. Wir sehen in der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern bisher bei weitem nicht ausgeschöpfte Entwicklungspotenziale für Rhein-Main. Die Einführung eines Nachtflugverbotes ist dabei unabdingbare Voraussetzung jedweder Kapazitätssteigerung. Bedenken Sie bitte: Diese Kapazitätssteigerung findet täglich statt.

Diese beiden Beschlüsse hat der Haupt- und Planungsausschuss in der vergangenen Woche mit Stimmenmehrheit beschlossen.

Die derzeit laufende Variantendiskussion verdient noch eine besondere Betrachtung aus raumordnerischer und regionalpolitischer Sicht. Wir halten es für unverantwortlich, dass für den gesamten Bereich Wald, Natur, Kleinklima im Rahmen der Mediation kein einziges Gutachten vorliegt, sondern lediglich eine Recherche. Wir halten den Umgang, der mit dem Planungsinstrument Bannwald seitens der Hessischen Landesregierung und der Ausbaubefürworter angesteuert wird, geradezu für abenteuerlich und absolut planungsuntauglich. Mit der Zerstörung des Bannwaldes für wirtschaftliche Interessen werden Sie Dämme – nicht nur im Rhein-Main-Gebiet, sondern in der gesamten Republik – einreißen.

Wir halten weiterhin an der 60 dB(A)-Zone zur Festlegung der Siedlungsbeschränkungsbereiche fest. Dies ist keine Erfindung oder Willkür, sondern wir folgen damit der Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung zum Schutze der Bevölkerung vor Fluglärm vom 16. September 1998. Diesem raumordnerischen Gestaltungsauftrag der bundesdeutschen Raumordnungsminister sind wir – nicht nur die SPD-Fraktion, sondern die gesamte Regionalversammlung Südhessen – mit der Beschlussfassung zum Regionalplan am 10. Dezember 1999 gefolgt.

Wir fordern den hessischen Raumordnungsminister auf – ich bin besonders froh, dass er jetzt da ist –, dies ebenfalls in Bezug auf den Landesentwicklungsplan zu tun, ohne aber weiterhin zu vergessen, dass durch die ständig erhöhte Anzahl der Flugbewegungen und die dadurch ständig größer werdenden Flächen Ersatzsiedlungsflächen beispielsweise im Main-Taunus- und Hochtaunuskreis oder auch im südlichen Starkenburg zu schaffen sind. Solche raumbedeutsamen Beschlüsse verdienen es, als landesplanerisches Ziel Entfaltungswirksamkeit auf Dauer sicherzustellen und damit auch die Planungssicherheit für die Kommunen zu stärken.

Völlig unverständlich ist es auch, weshalb der hessische Raumordnungsminister diese Empfehlung seiner Ministerkonferenz bisher nicht gefolgt ist.

Sollten aus irgendwelchen Überlegungen und Hinterkulissen-Spielen andere Berechnungsmethoden angewandt werden, sind die Werte bei Aufrechterhaltung des Schutzgedankens auf 57 dB(A) zu senken. Der Schutz der Bevölkerung hat Vorrang vor wirtschaftlichen Interessen. Es ist auch eine Selbstverständlichkeit, dass diese Werte, die zunächst nur für die Siedlungsbeschränkung gelten, nach und nach auf die vom Fluglärm zutiefst betroffene Bevölkerung in bestehenden Wohngebieten Anwendung finden müssen.

Ein weiterer Punkt: Es ist sehr verwunderlich, dass das Positionspapier des Hauptausschusses der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 18. November 1999 bisher – sagen wir es so – unter der Decke blieb. Ich persönlich bin zutiefst davon überzeugt: Wäre dieses Positionspapier in der Mediationsarbeit bekannt gewesen, wären die Mediatoren auch in Ihren Empfehlungen niemals an den darin benannten Eckpunkten vorbeigekommen. Welche Konsequenzen ziehen die obere und die oberste Landesbehörde nunmehr daraus?

Wir teilen die Kernaussage des Papiers: Die räumlich ausgewogene Ordnung und Entwicklung sowie der raumordnerische Interessenausgleich dürfen nicht durch eine unausgewogene Nutzung und unkoordinierte Erweiterung der Infrastrukturkapazitäten zur Abwicklung des Luftverkehrs gefährdet werden. Sie sind aber im Begriff, genau dieses zu tun. Unser, aber auch Ihr Aufgabenfeld ist die Sicherstellung der räumlichen Ausgewogenheit. Ich darf Sie daher auffordern und dringend im Interesse der betroffenen Bevölkerung bitten:

Beteiligen Sie sich jetzt an der Erstellung eines Konzeptes für das dezentrale Flughafensystem in Deutschland. Wirken Sie jetzt darauf hin, dass es auch eine europäische Abstimmung gibt. Fördern Sie jetzt die verstärkte Kooperation der Flughäfen untereinander. Fördern Sie jetzt Verlagerungspotenziale durch intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger. Erhalten Sie den polyzentralen Aufbau von Südhessen mit den Entwicklungsmöglichkeiten der Kommunen, mit seinen Naturfreiräumen und seinen lebensnotwendigen Wäldern. Verhindern Sie, dass Rhein-Main mithilfe eines Abbaus von Schutzinstrumenten und durch den Ausbau des Wirtschaftsinteresses zum Innenstadtflughafen einer Raumstadt Frankfurt wird. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Das war die Stellungnahme von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der Regionalversammlung. – Ich rufe jetzt den Hessischen Städtetag auf. Von ihm liegt mir eine Erklärung vor, die ich vorlesen möchte:

> Der Hessische Städtetag dankt für die Aufhebung der Beschränkung hinsichtlich der Wortmeldungen. Er selbst bezieht sich auf die schriftliche Darstellung seiner Position, wegen der unterschiedlichen Positionen der Städte und Gemeinden keine inhaltliche Stellungnahme abzugeben.

Das ist von Herrn Direktor Schlempp unterzeichnet. – Ich rufe nun den Hessischen Landkreistag auf.

> (Zuruf: Er hat dieselbe Position wie der Städtetag!)

Herr Brehl möchte nun eine kurze Erklärung für den Hessischen Städte- und Gemeindebund abgeben.

Bürgermeister **Bernhard Brehl:** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Hessische Städte- und Gemeindebund in seiner Vielfalt hat vom Grunde her die Statements an die jeweils betroffenen Mitgliedskommunen delegiert. Eine Anmerkung sei mir als Präsident aber erlaubt: Wenn im Landesentwicklungsplan der Flughafenausbau als Ziel definiert wird – nämlich dann keiner Abwägung bzw. keiner weiteren Diskussion mehr unterliegt, sondern dies eine feststehende Größe ist, also auch nicht mehr im Raumordnungsverfahren anders gewichtet werden kann –, dann hat das natürlich auch etwas mit dem Konnexitätsprinzip zu tun. Dabei geht es um den abschließenden Punkt, dass der Flughafenausbau in die kommunale Infrastruktur eingreift bzw. in den Kommunen in der Zukunft finanzielle Aufwendungen notwendig macht. Das wäre ein deutlicher Verstoß gegen das Konnexitätsprinzip. Ich bitte die Hessische Landesregierung, sich dessen bewusst zu sein.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Brehl. – Herr Ockel vertritt die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen. Bitte schön, Herr Ockel.

Herr **Manfred Ockel:** Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zur Information: Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen als Vertreterin von 40 Kreisen, Städten und Gemeinden im Bereich des Frankfurter Flughafens – darunter die Landkreise Offenbach, Darmstadt-Dieburg und Groß-Gerau sowie die Großstädte Offenbach, Darmstadt, Wiesbaden und Mainz sowie der Umlandverband Frankfurt – setzt sich für die Interessen

ihrer Mitglieder im Zusammenhang mit dem Flughafen ein.

Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt lehnt auch nach Vorlage des Mediationsberichtes einen weiteren Ausbau des Flughafens ab. Sie hält ihn durch Beschluss der Mitgliederversammlung im Februar dieses Jahres nicht für zwingend notwendig und ist der Ansicht, dass er die Probleme des Flughafens und des Umlandes auf lange Sicht nicht löst. Ein auf diesem Wege weiter wachsender Flughafen wäre in spätestens 10 bis 15 Jahren erneut – und dann wesentlich nachdrücklicher – vor die Existenzfrage gestellt. Ein Ausbau hätte – unabhängig von der jeweiligen Variante – zur Folge: irreversibler Waldverlust, Verlust von Erholungsräumen, Verlärmung, Luftverschmutzung, Entwertung des Umlandes, Einschränkung regionaler und kommunaler Entwicklungen. Dies ist dem Umland schlichtweg nicht mehr zuzumuten.

Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen merkt zum Mediationsbericht an, dass wesentliche Fragen der Raumverträglichkeit eines Ausbaus wegen des erzeugten Zeitdrucks nicht oder nicht sorgfältig genug behandelt werden konnten. Zudem handelt es sich bei dem empfohlenen Fünf-Punkte-Paket keineswegs um ein Programm, das dem Grundsatz der Nachhaltigkeit entspricht. Es entspricht nicht der Leitvorstellung des Raumordnungsgesetzes „einer nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt“. Im Gegensatz zur Empfehlung der Mediatoren ist aufgrund der im Mediationsbericht beschriebenen Lärmwirkungen keine der Ausbauvarianten als raumverträglich einzustufen. Selbst die Optimierung des bestehenden Bahnensystems erfordert dringend entsprechende Entlastungsmaßnahmen.

Seit Jahren fordert die Kommunale Arbeitsgemeinschaft von der FAG und der Landesregierung spürbare Entlastungen für die betroffenen Kommunen. Die immer weiter steigende Zahl der Nachtflüge, aber auch die steigende Zahl der Flugbewegungen insgesamt hat die betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner in ihrer Lebensqualität – das geht bis hin zur Gesundheit – nachhaltig beeinträchtigt. Die Expansion erfolgte in den letzten Jahren ohne ein einziges Zugeständnis. Der Homebase-Status von Federal Express oder der Nachtpoststern sind nur einige der vielfältigen negativen Belastungen der letzten Jahre.

Das kürzlich vorgestellte Programm der FAG zeigt in die richtige Richtung, jedoch kommt es viel zu spät und ist schon jetzt ohne Optimierung notwendig und zu realisieren. Ausgehend von den bereits hohen Belastungen der Menschen in den Anrainerkommunen fordert die Kommunale Arbeitsgemeinschaft, die im Mediationsbericht vorgeschlagenen Lärmminderungsmaßnahmen umgehend umzusetzen. Das bedeutet: Eine Optimierung des Flughafens in seinen jetzigen Grenzen darf nur dann erfolgen, wenn ein wirksames Nachtflugverbot erlassen und ein verbindliches Programm zur Lärmvermeidung und Lärmminderung umgesetzt wird. Gleichzeitig ist das von den Mediatoren geforderte regionale Dialogforum baldmöglichst einzurichten – allerdings noch ohne präjudizierende Entscheidung in Bezug auf den Flughafenausbau, sondern als Fortsetzung zum unvollständigen Mediationsbericht.

Da die Abgasemissionen des Luftverkehrs und ihre Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sehr gravierend sind, fordern wir, eine Umweltabgabe für Flugzeugemissionen einzuführen.

Die von der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft seit Jahren geforderte Belastungsstudie für die Menschen in der Region ist auch im Mediationsbericht nicht enthalten. Es gibt nur einen Bruchteil objektiver Daten, wie sich die Emissionen vonseiten des Flughafens – Schadstoffe, Kerosingerüche und Lärm – tatsächlich bei den Menschen auswirken. Es fehlen Untersuchungen an Schulkindern und viele weitere medizinische Belastungsindizes zum Mediationsbericht. Noch bleibt Zeit, auf den Rat der Umweltmediziner zu hören und vor einem Ausbau die jetzige Belastung ausreichend zu ermitteln. Nur so kann man unseres Erachtens nach über einen Flughafenausbau in seiner ganzen Tragweite entscheiden.

Doch auch die ökologische Belastung hat in den letzten Jahren so stark zugenommen, dass ein ungebremster weiterer Ausbau der Infrastruktur die Lebensqualität nachhaltig beeinträchtigen würde. Die noch im Rhein-Main-Gebiet verbleibende Landschaft stellt die Mindestgröße für Erholung, Lebensraum für Pflanzen und Tiere sowie Kulturlandschaft dar. Deshalb wurde der an die Siedlungen und an die Verkehrsflächen angrenzende Wald zum Bannwald oder Schutzwald erklärt. Die Kommunen haben dies in ihrer Siedlungsentwicklung berücksichtigt und einer weiteren schleichenden Zersiedlung eine Absage erteilt. Die nach dem Bau der Startbahn verbleibenden Waldflächen wurden nach dem Hessischen Forstgesetz zum höchsten Schutzgut erklärt. Damit soll die ohnehin angegriffene Schutzfunktion für Klima, Grundwasser, Lärmschutz und Luftqualität gesichert werden. Weiterhin soll der Wald für bedrohte Pflanzen und Tiere unersetzlichen Lebensraum darstellen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, das alles soll nunmehr nicht mehr gelten. Man könnte fast meinen, der Schutzgrund sei gar nicht mehr vorhanden. Welch katastrophaler Eindruck entsteht bei der Bevölkerung, wenn nur aus wirtschaftlichen Interessen, die ebenfalls nur ungenügend belegt sind, der Schutzgrund aufgehoben und der Wald gerodet wird? Um eines klarzustellen: Es gibt für jeden gefällten Baum im Rhein-Main-Gebiet keine Ausgleichsfläche mehr. Und im Hunsrück, im Odenwald oder woanders brauchen wir keinen Ausgleich, denn wir leben hier im direkten Umfeld.

Es darf doch nicht nur eine Vision sein, ein koordiniertes Verkehrsmanagement auf nationaler und europäischer Ebene herbeizuführen, um Synergieeffekte zu erzielen und auch die Bedeutung von regionalen und internationalen Flughäfen zu definieren. Es ist endlich Zeit für intelligente Mobilitätsstrategien. Und es ist Zeit, das Herz des Rhein-Main-Gebietes nicht zu einem Flughafen mit einem Gewerbehinterhof verkommen zu lassen, sondern Verkehrsströme und Lebensqualität sinnvoll zu vereinen.

Ich bin auf Ihrer Liste der letzte Redner. Gestatten Sie mir deshalb die Feststellung, dass sich nach der erfolgten Anhörung die überwältigende Mehrheit der Kommunen gegen die Erweiterung des Flughafens ausgesprochen hat. Wir bitten Sie deshalb, vor einer Entscheidung die Argumente zu prüfen und weitere Untersuchungen in Auftrag zu geben.

Ein Letztes zu den Ausführungen des Landrates des Rheingau-Taunus-Kreises. Ich halte es für eine völlige Verdrehung der Tatsachen, wenn gesagt wird, dass die Kommunen in die einzelnen Start- und Landebewegungen hineingebaut haben. Es ist eher umgekehrt: Seit Jahren werden wir komplett verlärmt. Und seit Jahren haben wir das Problem, dass die Kommunen in ihrer Planungshoheit eingeschränkt werden. – Danke schön.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Ockel. – Ist noch jemand im Saal, der ein Statement abgeben sollte, könnte oder müsste? – Das ist nicht der Fall.

Dann eröffne ich die Fragerunde der Abgeordneten. Für jede Fraktion ist eine halbe Stunde vorgesehen. Die CDU fängt an, das Wort hat der Herr Kollege Milde.

Abg. **Gottfried Milde (Griesheim)** (CDU): Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zunächst einmal möchte ich im Namen der CDU-Fraktion ganz herzlich für die Stellungnahmen danken, die wir natürlich schon vorher gelesen haben. Es ist mir aufgefallen, dass es auch bei den Kommunen im Umfeld des Frankfurter Flughafens eine Unterscheidung gibt zwischen denen, die näher dran und stärker betroffen sind, und jenen, die weniger nah dran und weniger stark betroffen sind. Dafür habe ich Verständnis. Ich selbst komme aus Griesheim, das ist eine Stadt, die nach den Plänen nicht so fluglärmgeplagt ist, wie es in Wahrheit aussieht. Insofern habe ich Verständnis, dass viele Menschen kritische Fragen stellen.

Ich wende mich an die Kommunen, die sich sehr vehement gegen den Ausbau gewandt haben. Das geschah auch mit dem Argument der Grundstückspreise. Ich frage ganz konkret den Vertreter der Stadt Flörsheim: Gibt es Baugebiete, die in den letzten Jahren ausgewiesen wurden, obwohl man wusste, dass ein Ausbau des Frankfurter Flughafens ansteht? Und wie war die Nachfrage nach solchen Gebieten?

Eine ähnliche Frage richte ich an die Kommunen Rüsselsheim und Raunheim: Wie haben sich bei Ihnen die Grundstückspreise entwickelt? Es wurde gesagt, dass ein Ausbau massive – auch wirtschaftliche – Nachteile habe.

Auf der anderen Seite frage ich als Südhesse aber auch: Wie kommt die Stadt Frankfurt dazu zu sagen: "Wir sind grundsätzlich für den Ausbau, er sollte aber im Süden erfolgen"? Für meinen Wahlkreis in Südhessen ist die Südvariante natürlich interessanter, weil die Startbahn West wegfällt oder fast wegfällt. Ich frage aber trotzdem die Stadt Frankfurt, wie sie dazu kommt zu meinen, dass die Südbahn-Variante die beste Ausbauvariante ist.

Ich frage Herrn Landrat Walter aus dem Kreis Offenbach, wie denn die offizielle Beschlusslage des Kreistages ist. Er sprach von einer persönlichen Stellungnahme. Wenn er sich dafür ausspricht, dass ausgebaut werden soll, und wenn er die beiden Varianten im Norden und im Süden ablehnt, dann frage ich, wo er denn noch Spielraum für einen Ausbau des Frankfurter Flughafens sieht. – Herzlichen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Meine Damen und Herren, ich schlage vor, dass die Gefragten zunächst einmal die Fragen beantworten. Für Flörsheim hat Herr 1. Stadtrat Krebs das Wort.

1. Stadtrat **Ulrich Krebs:** Herr Landtagspräsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich nehme gerne die Gelegenheit wahr, dazu Stellung zu nehmen. Es geht um die Flörsheim besonders beeinträchtigende Nordwest-Variante, die auch ein Neubaugebiet der Stadt streift. Ich kann dazu nur sagen,

dass sämtliche Planungen in Abstimmung mit der Flughafen Frankfurt/Main AG erfolgt sind. Es sind jedes Mal – das ist ja auch planungsrechtlich vorgesehen – entsprechende Stellungnahmen eingeholt worden. Insofern entbehrt dieser Vorwurf jeder Grundlage.

Was die Entwicklung betrifft, so darf ich sagen: Die Leute haben gewusst, wo sie hinziehen. Das ist richtig. Aber sie haben nicht gewusst, dass es Ausbauplanungen gibt und dass sie in einer Höhe von 239 m überflogen werden.

Herr Abg. Milde hat die Startbahn 18 West angeführt. Da hilft ein Blick in den Planfeststellungsbeschluss, wo es – ich zitiere wörtlich – heißt:

> Die Befürchtungen, dass später eine weitere Start- und Landebahn – etwa parallel zur 18 West – errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage. Die Genehmigung einer solchen Maßnahme wird auf keinen Fall erteilt.

Insofern muss ich den Ball zurückspielen. Deshalb trifft uns – das kann ich für alle hier angesprochenen Städte und Gemeinden sagen –, was die Planung betrifft, keine Schuld.

Was die Immobilienpreise insgesamt betrifft: Natürlich spielt – das ist aber von keinem der heutigen Redner in Abrede gestellt worden – auch die günstige Lage im Rhein-Main-Gebiet eine Rolle; aber das heißt nicht, dass für den Flughafen alles erlaubt ist. – Herzlichen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Für Raunheim hat Herr Bürgermeister Jühe das Wort.

Bürgermeister **Thomas Jühe:** Herr Milde, unsere Entwicklungsmöglichkeiten sind ohnehin mehr als begrenzt. Wir hatten ein Baugebiet im Südwesten der Stadt, das seit Jahrzehnten von allen Vertretern der politischen Parteien – und zwar aus nachvollziehbaren Gründen – für eine Bebauung vorgesehen war. Die Stadt ist in den Sechzigerjahren förmlich explodiert. Die Leute, die dort hingezogen sind, sind mittlerweile in etwas höherem Alter. Um überhaupt eine halbwegs vernünftige Sozialstruktur – auch hinsichtlich der demographischen Entwicklung – hinzubekommen, war es notwendig, dieses Baugebiet zu erschließen. Wir haben das extra für junge Menschen getan, damit wir die entsprechende Mischung hinbekommen. Das ist auch mehrfach ausgezeichnet worden. Das war politischer Wille, den wir realisiert haben. Und die Pläne zum Ausbau des Frankfurter Flughafens – das muss man einmal deutlich sagen – kamen deutlich danach. Wir haben uns also an der Stelle nichts vorzuwerfen.

Ich komme zu den Grundstückspreisen: Wir haben derzeit ein Niveau von 640 DM pro Quadratmeter. Überlegen Sie sich einmal, wo Sie so etwas im Rhein-Main-Gebiet bekommen. Das hat nicht nur etwas mit der Situation Fluglärm in Raunheim zu tun, sondern auch mit dieser städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, in deren Rahmen wir die Preise gesenkt haben. Beziehungsweise wir haben die Preise insgesamt gesenkt. Aber das Entscheidende ist, dass wir derzeit aufgrund des geplanten Flughafenausbaus immer größere Schwierigkeiten haben, freie Grundstücke im Baugebiet loszuwerden. Daraus machen wir gar kein Hehl. Die Situation ist eingetreten. Und das merken auch die privaten Eigentümer, die ihre Wohnungen bzw. Häuser veräußeren wollen. Das ist momentan in Raunheim mehr als schwer. Ich hoffe, dass Ihnen das als Antwort reicht. – Danke.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Für Rüsselsheim spricht Herr Oberbürgermeister Gieltowski.

Oberbürgermeister **Stefan Gieltowski:** Herr Abg. Milde, soweit Sie unterstellt haben, dass das Stadtgebiet von Rüsselsheim auf den Flughafen zugewachsen sein könnte, will ich dem widersprechen. Der Flughafen wächst auf uns zu, nicht wir auf ihn. In Rüsselsheim sind keine Baugebiete im Rahmen der Diskussion um die Flughafenerweiterung ausgewiesen worden. Wir befürchten, dass bei einer Erweiterung vorhandene Stadtteile und Siedlungsgebiete in Bezug auf die Wohn- und Lebensqualität beeinträchtigt werden. Wir müssen befürchten, dass zukünftig vorgesehene Baugebiete – die Stadt Rüsselsheim verfügt nur noch über eine nennenswerte Fläche – nachhaltig beeinträchtigt werden, insbesondere wenn die Südvariante zum Zuge käme. Dann würde dieses Baugebiet in 310 m Höhe überflogen werden. Sie können sich vorstellen, dass das keine Einladung ist, sich dort wohnsitzmäßig niederzulassen.

Ich kann Ihnen keine konkreten Auskünfte über Immobilienpreise geben. Allerdings kann ich Folgendes sagen: Seitdem die Diskussion eingesetzt hat – erkundigen Sie sich bei örtlichen Notaren sowie auf dem Grundbuchamt des Amtsgerichtes –, gehen die Zahlen in Sachen Grundstücksgeschäfte drastisch zurück.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ist ein Vertreter der Stadt Frankfurt anwesend? – Das ist nicht der Fall. Dann gebe ich Herrn Landrat Walter das Wort.

Landrat **Peter Walter:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die erste Frage bezog sich auf die gegenwärtige Beschlusslage unserer parlamentari-

schen Gremien. Der Kreistag hat am 16.02.2000 mehrheitlich einen Beschluss gefasst und am 05.04.2000 eine Resolution verabschiedet. Am 29.12. haben die Bürgermeister des Kreises Offenbach ebenfalls eine Resolution verabschiedet. Tenor ist, dass es bei der gegenwärtigen Diskussionslage darum geht, die Variante bei einem Ausbau am Standort Frankfurt am Main zu wählen, die die geringstmögliche Belastung nach den fünf Punkten darstellt, die heute Morgen schon aufgeführt worden sind. Nachdem aber im Moment eine Reihe von Parlamenten bei uns in den einzelnen Städten und Gemeinden eine grundsätzliche Debatte begonnen hat und auch unterschiedliche Diskussionen hierzu geführt worden sind, gehe ich davon aus, dass sich der Kreistag zumindest noch einmal mit dieser Beschlusslage befassen und gegebenenfalls neu orientieren wird.

Ich habe allerdings diese Beschlusslage mit Datum vom 05.04.2000 an den Landtagspräsidenten übersandt. Schon damals habe ich – aus der Diskussion in den parlamentarischen Gremien heraus – insgesamt 19 offene Fragen angehängt. Diese 19 offenen Fragen sind für uns im Anhörungsverfahren nur zum Teil beantwortet worden. Die entscheidenden Fragen – insbesondere die Frage nach den wirtschaftlichen Effekten, aber auch die nach den gesundheitlichen Auswirkungen –, sind nach unserer Auffassung, wie ich es heute Morgen schon darstellte, im Anhörungsverfahren nur kurz gestreift, aber letztendlich nicht beantwortet worden.

Sie fragen dann nach der Variante. Ich glaube, dass ich mich heute Morgen klar genug ausgedrückt habe. In Bezug auf den Standort Frankfurt am Main sehe ich im Moment keine Möglichkeit, einen weiteren Ausbau zu befürworten. Wenn, dann bleiben uns nur außerhalb des Standorts Frankfurt Alternativen. Da liegen jetzt in der Prioritätenrangfolge andere Alternativen sehr, sehr nahebei. Eine habe ich genannt, nämlich Hahn.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank, Herr Walter. – Jetzt fragt Herr Kollege Wintermeyer für die CDU.

Abg. **Axel Wintermeyer** (CDU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich habe drei Frage. Die erste richte ich an den Vertreter der Stadt Flörsheim, Herrn Stadtrat Krebs. Wie viele Menschen wohnen in Flörsheim, die von einer Nordwest-Variante betroffen wären?

Zweitens. Wie sehen Sie das Problem, dass NAT 70 bei der Nordwest-Variante offensichtlich wesentlich stärker als bei einer Südvariante Flörsheim betreffen würde?

Ich frage Sie weiter, Herr Krebs: Wie wird sich der Verkehr, der im Rahmen einer Erweiterung zum Flughafen hinkommen würde, in Zukunft aus der Sicht von Flörsheim entwickeln?

Dann frage ich den Landrat des Main-Taunus-Kreises bezüglich der Beteiligung der Landkreise sowie der Städte und Gemeinden im entsprechenden regionalen Diskussionsforum: Glauben Sie, dass die kommunale Seite ausreichend berücksichtigt ist?

Des Weiteren habe ich eine Frage an den Vertreter der Stadt Hattersheim, Bürgermeister Franssen: Eddersheim wird in einer Höhe von 119 m überflogen. Können Sie uns sagen, wo wir das heute schon am Frankfurter Flughafen beobachten können? Okriftel ist, wie ich sehe, nicht in der Lärmkarte aufgeführt. Woran liegt das?

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort zur Beantwortung hat zunächst Herr 1. Stadtrat Krebs.

1. Stadtrat **Ulrich Krebs:** Herr Landtagspräsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Wintermeyer, Sie können das ja anhand der Karten soweit nachvollziehen. Das ist in erster Linie die eingezeichnete Landelinie, die den Norden Flörsheims betrifft. Aber wenn Sie von einer entsprechenden Verlärmung ausgehen, die für das gesamte Stadtgebiet zu unterstellen ist und sicher bis weit über den Main abstrahlen wird, dann können wir von einer Einwohnerzahl in Höhe von 12.000 für die Kernstadt von Flörsheim ausgehen.

Wir werden heute, zumindest was die Anflüge bei Ostwetterlage angeht, nicht direkt überflogen, sondern wir bekommen das Abstrahlen von Raunheim – auch mit entsprechenden Werten – mit. Insofern möchte ich hier einmal, da Flörsheim und Wicker 2 km voneinander entfernt sind, fragen, was 219 m in Wicker bedeuten. Das sind sicher ähnliche Belastungen, wie wir sie in Eddersheim haben würden, wenn die entsprechende Variante käme. Insgesamt, kann man sagen, sind sicherlich rund 15.000 Menschen davon betroffen.

Herr Wintermeyer fragte nach der Südvariante. Das Stadtparlament hat sich dazu eindeutig geäußert. Wir wollen anderen nicht das zumuten, was wir im Falle einer Nord-Variante selbst zu erdulden hätten. Außerdem kann ich dazu nur sagen: Es ist in dem Sinne keine Erleichterung. Wir würden auf der heutigen Taunusroute mehr Abflüge bekommen. Wie ich Ihnen in meinem Eingangsstatement heute Morgen dargestellt habe, gäbe es direkte Überflüge über den Stadtteil Wicker und den Osten der Kernstadt. Insofern würden wir etwas weniger Möglich-

keiten der Weitersiedlung verlieren. Bei einer Nord-Variante sind es annähernd 97 %. Da können Sie sich ausmalen, was das für die Stadtentwicklung bedeutet. Im Falle einer Südvariante wäre das etwas weniger. Aber auch ich habe den Ausführungen, was das Sankt-Florians-Prinzip betrifft, nichts hinzuzufügen.

Ich möchte dann noch zur Verkehrssituation kurz Stellung nehmen. Schon heute wird der Zubringerverkehr aus der Region zum Flughafen über die Städte und Gemeinden des Umlandes abgewickelt. Dazu können meine Kollegen sicherlich auch noch eine Menge sagen. Ich kann dazu nur sagen: Wir warten seit annähernd 30 Jahren auf eine Ortsumgehung: B 40/B 519. Die Leute haben Probleme damit, dass in annähernd fünf Jahren gelandet werden soll, aber dass solche anderen Projekte offensichtlich nicht durch Land und Bund umsetzbar sind. Auf der B 519 haben wir in 24 Stunden 23.600 Fahrzeuge mit einem entsprechenden LKW-Anteil gezählt. Sie können sich vorstellen, dass man im Stadtteil Weilbach Mühe hat, die Hauptstraße zu überqueren.

Die Verkehrsfrage ist heute schon in verschiedenen Statements angesprochen worden. Egal wie groß die Kapazitätserweiterung sein wird, es ist die Frage, wie es mit dem Verkehr weitergehen soll. Die Frage ÖPNV ist auch schon angeklungen. Dazu fehlt eigentlich eine eindeutige Aussage. Unabhängig davon, wie nun entschieden wird: Das ist ein Problem, das wir heute schon haben. Und dazu dürfen wir, glaube ich, auch von Ihnen als Landtagsabgeordnete eine entsprechende Antwort bzw. endlich die Lösung unserer Probleme erwarten. – Danke schön.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank, Herr Krebs. – Es wurde dann der Landrat des Main-Taunus-Kreises, Herr Gall, angesprochen.

Landrat **Berthold Gall:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Man kann es relativ kurz machen, denn wir stehen ja erst am Anfang. Das regionale Dialogforum, das sich mit diesen Fragen beschäftigten soll, ist erst formuliert worden. Wir sind gespannt auf die Vorschläge, die gemacht werden. Das muss wirklich gut vorbereitet werden. Wir brauchen dafür Zeit. Auch brauchen wir ein schlagkräftiges Gremium, das die Argumente in diesem Raum wirklich vertreten kann. Es darf nicht nur – das Wort ist heute Morgen gefallen – eine Alibiveranstaltung werden. Herr Präsident, Sie haben das heute Morgen ja auch für diese Veranstaltung zurückgewiesen.

Vielmehr wollen wir unsere Position im Interesse der Bürgerinnen und Bürger deutlich machen. Ich habe es vorhin schon einmal gesagt, dass die Menschen in diesem Raum im Hinblick auf die Interessenvertretungen, die ihnen nicht gerecht werden, immer besorgter werden. Insofern brauchen wir, was die Darstellung von Argumenten angeht, Offenheit, Transparenz und, wenn es um den Flughafen Frankfurt geht, endlich einmal eine Strategie, die als solche bezeichnet werden kann.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke schön. – Dann wurde Herr Bürgermeister Franssen aus Hattersheim gefragt.

Bürgermeister **Hans Franssen:** Herr Wintermeyer, Sie haben mir zwei Fragen gestellt. Eine Frage lautete: Wo noch gibt es eine Überflughöhe von 119 m? – Alle Gemeinden, deren Vertreter hier anwesend sind, können Ihnen sagen – wir müssen sie nur der Reihe nach abfragen –, wo es eine Überflughöhe von 119 m gibt; das betrifft alle miteinander. Es ist aber so, dass in der Vergangenheit bei uns in der Gemeinde die Mindestflughöhen nie eingehalten worden sind. Mein Bruder ist Zahnarzt in Eddersheim. Es gibt Tage, wo er seinen Bohrer abstellen muss, weil er ihn wegen des Fluglärms nicht mehr hören kann.

Zweitens wurde nach Okriftel gefragt. Okriftel hat erst sehr spät eine Messstation bekommen. Das, was Sie festgestellt haben, stellen auch wir in verstärktem Maße fest, dass insbesondere in der letzten Zeit in den Stunden, wo die Leute schlafen – nämlich von 23 Uhr bis in die Nacht hinein –, ein unwahrscheinlich großer Fluglärm bei uns in Okriftel entstanden ist.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Für die CDU hat Herr Abg. Klein das Wort.

Abg. **Armin Klein** (CDU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich habe zwei kurze Fragen. Zunächst einmal haben die Südgemeinden als Hauptbetroffene sehr differenziert und sicherlich nachvollziehbar Stellung genommen. Sie haben grundsätzlich die Südvariante abgelehnt. Mich wundert aber etwas, und deswegen habe ich eine Frage an den Frankfurter Bürgermeister, Herrn Vandreike. Weshalb fordern die Frankfurter die Südvariante, ohne sie in irgendeiner Weise begründen zu können?

(Heiterkeit)

Irgendwie fragt man sich – ich bin als Wiesbadener sicherlich auch betroffen; ich wohne im Osten –, ob da nicht doch Sankt Florian eine gewisse Rolle

spielt. Ich wäre schon dankbar, Herr Vandreike, wenn Sie es ein bisschen mehr begründen würden. Ansonsten habe ich auch Sie, Herr Grandke, nicht ganz verstanden. Es wäre gut, wenn Sie das ein bisschen besser begründen würden. Sie haben den Mediatoren vorgeworfen, sie hätten hier zu wenig Varianten vorgestellt. Also bei aller Liebe: Es gab 13 Varianten, und von denen aus ist man dann auf vier bzw. drei gekommen. Können Sie einmal konkretisieren, wo Sie sich noch weitere Varianten vorstellen könnten? Ich möchte nur, dass wir, wenn wir hier herausgehen, ein bisschen konkreter wissen, was Sie wollen. Es sollten nicht nur die schwarzen Peter hin- und hergeschoben werden. Das reicht uns – als diejenigen, die zu entscheiden haben – jedenfalls nicht aus. Das ist, glaube ich, erst einmal ausreichend.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich glaube, das reicht, um die Veranstaltung bis zum Abend zu bestreiten. Das Wort hat Herr Bürgermeister Vandreike.

Bürgermeister **Joachim Vandreike:** Die Frankfurter haben sich nicht nur wegen des Sankt-Florians-Prinzips – oder überhaupt nicht wegen dieses Prinzips –, wie man meinen könnte, für den Süden entschieden, sondern es gibt eine ganz einleuchtende und sinnhafte Begründung: Nach unserer Auffassung ist für die Entwicklung des Frankfurter Flughafens ausschließlich ein Parallelbahnsystem zukunftsträchtig. Wir sehen Kreuzungsverkehr sowohl auf dem Flughafen als auch in der Luft als Behinderung an. Das ist ja auch mehrfach im Bereich der Mediation diskutiert worden. Und eine Nordbahn – das kommt noch hinzu; es ergibt sich auch aus dem Mediationsbericht – hat zur Folge, dass wir ungewöhnlich lange Rollzeiten haben, dass wir die Flugzeuge über schwierige Brückenkonstruktionen führen müssen und dass es eine unglaubliche Menge an Bodenlärm gibt.

Ich fasse zusammen. Erstens. Zukunftsträchtig ist – aus flugtechnischer Sicht und im Hinblick auf die Entwicklung des Flughafens – nur ein Parallelbahnsystem. Zweitens. Eine Bahn im Norden würde einen ungewöhnlich hohen Aufwand und eine noch größere Verlärmung bringen, als bisher diskutiert wurde. Das sind die zwei entscheidenden Punkte gewesen, warum wir uns für ein Parallelbahnsystem entschieden haben. Das bedeutet zwangsläufig: Südbahn.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Das Wort hat Herr Oberbürgermeister Grandke für die Stadt Offenbach.

Oberbürgermeister **Gerhard Grandke:** Sehr geehrter Herr Klein, natürlich sind das nur Subvarianten, die entsprechend untersucht wurden. Wir haben die Mediatoren bzw. ihre Vertreter gefragt: Habt ihr denn eine Diskussion innerhalb der Mediationsrunde wie z. B. in München geführt? Macht es Sinn, einen Flughafen im unmittelbaren Wohngebiet oder an Wohngebieten zu entwickeln? Oder ist es notwendig zu überlegen, wie man in weniger stark besiedelten Gebieten einen Flughafen aufbauen kann? Oder sollte es eine Entwicklung in relativer Nähe zum Flughafen geben?

(Zuruf)

– Natürlich. Da müssen Sie einmal gegenrechnen. – Sie sagen Nein. Das war politisch nicht gewollt. So haben die das gesagt. Aber das kann nicht sein. Wir werden das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens prüfen. Da geht es nicht nur nach politischem Willen, sondern auch um die Frage: Ist richtig abgewogen worden? Dann treffen wir uns wieder, und dann muss man sich überlegen: Ist es vielleicht die Wetterau oder wo auch immer? – Das haben nicht wir zu machen, sondern das ist der Job der FAG. Ich will jetzt nicht den Frankfurtern das Wort reden. Da hinten sehe ich jemanden winken, der in Zeppelinheim wohnt. Ich verstehe die Betroffenheit.

Insofern haben wir sehr unterschiedliche Varianten. Wenn man dann den Geldeinsatz – die Milliarden – im Verhältnis zu anderen Standorten rechnet, wie es die Bayern auch gemacht haben, wird man im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gucken: Ist das eine richtige Möglichkeit oder nicht? Erst in diesem Kontext wird das die zentrale Rolle spielen. Aber wir haben hier nicht die Hausaufgaben der FAG zu machen. Das hat die FAG dort einzubringen – und zwar nicht nur von denen interessensgeleitet, sondern auch entwicklungsgeleitet von der Region.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Als letzter Abgeordneter für die CDU fragt Herr Hermanns.

Abg. **Rüdiger Hermanns** (CDU): Ich möchte doch noch einmal an den Bürgermeister der Stadt Frankfurt eine Frage stellen. Er hat in Sachen Südbahn von einer Parallelbahn gesprochen. Ist Ihnen bekannt, dass die Nordbahn ebenfalls eine Parallelbahn ist? Wie erklären Sie sich dann den Unterschied?

Ein Punkt ist noch viel wichtiger. Wenn man die Beurteilungen der einzelnen Bahnen betrachtet, dann ist es nachweisbar und sehr, sehr deutlich, dass die Südbahn – was die Menschen, die Umwelt

und insgesamt die Bedürfnisse angeht – bei weitem schlechter dasteht als jede Nordbahn. Ich plädiere jetzt nicht dafür, sondern stelle das nur fest. Wie kann ich dann als Vertreter einer großen Stadt sagen: „Ich partizipiere vom Frankfurter Flughafen, bin aber auch bereit, dann eben die Nachbarschaft – und hier insbesondere den Kreis Offenbach-Land – zu belasten“?

Ich möchte Herrn Landrat Walter eine zweite Frage, die mir wichtig erscheint, stellen. Wir sind persönlich sehr befreundet, aber er weiß auch – deswegen bin ich über das, was er heute Morgen gesagt hat, ein wenig irritiert –, dass in den Städten und Gemeinden des Kreises Offenbach die Diskussion eigentlich um folgende Frage geht: Sollte ein Beschluss für einen Ausbau des Frankfurter Flugplatzes getroffen werden, dann ist bei den Gesichtspunkten, die hier genügend diskutiert wurden, unter allen Umständen darauf zu achten, dass eine Südbahn nicht in Frage kommt. Ich möchte nur ganz gerne wissen, ob diese Botschaft, die bis jetzt vom Landkreis Offenbach in Gänze ausgeht, auch vom Landrat des Kreises Offenbach-Land aufrechterhalten wird.

Ich möchte dann noch eine Frage an den Bürgermeister der Stadt Dreieich richten. Er hat in seinem Statement davon gesprochen, dass die Optimierung eine ganz bedeutende Rolle spielt. Er hat unter anderem die GRÜNEN zitiert, die gesagt haben: In den bestehenden Grenzen ist eine Optimierung auf 560.000 Bewegungen möglich. Ist Ihnen bekannt, wie die GRÜNEN der Bevölkerung erklären wollen, dass es in Zukunft eine weitere Erhöhung in denselben Räumen geben soll, wo es eh schon eine Überbelastung gibt?

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Hermanns, fragen Sie uns doch lieber selber!)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Die Abgeordneten fragen sich nicht gegenseitig, das machen wir dann bei anderen Gelegenheiten. – Das Wort hat Herr Bürgermeister Vandreike.

Bürgermeister **Joachim Vandreike:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich will zunächst einmal feststellen, dass natürlich auch mit der Südvariante Frankfurter Bürgerinnen und Bürger enorm belastet werden. Es ist ja nicht so, dass das ausschließlich zulasten der Bürgerinnen und Bürger im Süden, Westen oder Osten geht. Wer sich die Lärmmessungen genau ansieht, erkennt natürlich, dass auch die Frankfurter Bürgerinnen und Bürger ganz enorm belastet sind. Ich glaube aber, dass die Südvariante in ungewöhnlichem Ausmaß weiter optimiert werden kann. Nach meiner Auffassung muss es z. B. nicht sein, dass nach Westen startende Flugzeuge Rüsselsheim überfliegen. Das ist nicht zwingend nötig. In Richtung Osten ist das ganz ähnlich. Es findet sich aber in den Lärmgutachten wieder, dass die Flugbahnen so gelenkt werden, dass sie über die bewohnten Bereiche führen. Das heißt, aus meiner Sicht sind auch für die Südbereiche Optimierungen durchaus denkbar und möglich, und das muss auch gemacht werden.

Ich will noch etwas zur Frage des Parallelverkehrs sagen. Natürlich bedeutet – das ist ja auch im Mediationsergebnis enthalten – eine Parallelbahn im Süden die Einstellung der Startbahn West. Das steht ausdrücklich im Mediationsgutachten so drin. Deswegen ist das auch Parallelverkehr. Es kommt hinzu, dass die Bahn im Süden – nach den Vorstellungen, die auch in der Mediation erarbeitet worden sind – eine Start- und Landebahn sein soll. Insoweit gibt es aus meiner Sicht gute Gründe zu sagen: Es ist eine vernünftige Zukunftsvision dieses Flughafens, wenn es ein Parallelbahnsystem gibt. Und Optimierungen, die notwendig sind, müssen auch vorgenommen werden. Das bedeutet natürlich, dass bei der Südvariante eine Reduzierung von Belastungen für die Bevölkerung rund um den Flughafen durchaus möglich, wünschenswert und auch nötig ist.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat Herr Landrat Walter.

Landrat **Peter Walter:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Auf die Frage des Herrn Abg. Hermanns, ob der Grundtenor – so wie er vor längerer Zeit schon in unterschiedlichsten Gremien des Kreises Offenbach formuliert wurde – auch von mir getragen wird, antworte ich mit einem Ja. Aber jetzt komme ich zum einem Bereich, zu dem ich etwas nähere Ausführungen machen möchte. Herr Präsident, das Verfahren heute Morgen mit den Fünf-Minuten-Abständen war zwar recht gut, aber man konnte den komplexen Sachverhalt – jedenfalls was Teilbereiche anbelangt – nicht so deutlich aus dem jeweiligen Blickwinkel der Gebietskörperschaft heraus beleuchten.

Erstens. Ich habe heute Morgen gesagt, dass uns das Mediationsverfahren, über das wir grundsätzlich dankbar sein können, viele Erkenntnisse gebracht hat, die wir naturgemäß im Laufe des Verfahrens, weil wir ja nicht Mitglieder der Mediationsrunde waren, so nicht mitverfolgen konnten. Das heißt, uns oblag es, erst nach Bekanntgabe des Ergebnisses uns Stück für Stück in das vorliegende Material einzuarbeiten und Fragen zu stellen. So gibt es unter anderem einen Katalog von insgesamt

43 Fragen, die in der Mediation wegen unterschiedlichster Faktoren und Gründe nicht abschließend behandelt werden konnten.

Zweitens. Im Zuge der dann folgenden Diskussion wurde deutlich, dass die betroffene Bevölkerung auch heute schon unter einem nicht unerheblichen Lärmpegel leidet, dieses aber so hingenommen hat, weil man natürlich auch zum Flughafen steht. Ich glaube, das ist heute Morgen bei den einzelnen Diskussionsbeiträgen sehr deutlich geworden. Es ist aber auch deutlich geworden, dass die Frage der Kapazitätserweiterung am Standort Frankfurt am Main bei den Menschen Ängste, Sorgen und Nöte hervorruft. Wir als handelnde Kommunalpolitiker befinden uns nicht irgendwo im luftleeren Raum, sondern wir haben das, was Sie in der Landespolitik beschließen, letztendlich – ob knurrend oder nicht knurrend – umzusetzen. Das hat in einem demokratischen Staatswesen zumindest so zu geschehen, dass wir es den Menschen mit gutem Glauben vermitteln können und dass sie auch in diesen Teilbereichen der Argumentation folgen können. Es ist nicht möglich, jemanden immer 100-prozentig zufrieden zu stellen.

Für mich und viele andere haben sich gerade in den letzten Wochen die Fragestellungen gehäuft, ob es denn nicht noch Alternativen gibt, die aufgrund des eng umgrenzten Auftrages der Mediationsrunde so nicht abgeprüft werden konnten. Das lag nicht an der Fachkunde der Menschen, die dort vertreten waren, sondern grundsätzlich am Auftrag. Es ist auch die Frage, ob wir es uns denn heute erlauben können, an einem Standort in einem dicht besiedelten Bereich in Europa ein Bahnensystem auszubauen, von dem man heute schon – ich zitiere nur Herrn Weber und Herrn Hahn – sagt, dass es, wenn man sich für eine Bahn entscheidet, in 10 oder 15 Jahren schon wieder viel zu eng ist und man dann die nächste Entscheidung treffen muss.

Meine Damen und Herren, glauben Sie mir, ich bin in Bezug auf diesen Teilbereich betroffen. Das ist nicht deshalb so, weil ich – wie viele Tausend andere Menschen auch – unter anderem in einem belasteten Gebiet wohne, sondern ich bin deshalb betroffen, weil ich in meinem ehemaligen Beruf als Polizeibeamter auf der anderen Seite des Zauns der Startbahn West stand und weiß, was es bedeutet, Entscheidungen durchzusetzen, die nicht von großen Teilen der Bevölkerung im Konsens getragen werden.

Deshalb ist mein Petitum – abgesehen von der grundsätzlichen Einstellung – das folgende: Wenn wir eine Entscheidung vermitteln wollen – und das wollen wir –, dann legt bitte Alternativen vor und prüft diese.

Es wurde heute Morgen auch schon gesagt: Jeder führt das Wort Europa im Munde. Sogar der amerikanische Präsident ist mittlerweile für seine europäischen Tätigkeiten geehrt worden. Aber wenn wir nur auf den Standort Frankfurt gucken, ist zu fragen: Entwickelt sich denn ein Flugverkehrssystem zumindest erst einmal innerhalb Deutschlands und dann in Europa? Sie brauchen doch nur die Zeitungen der letzten Tage aufzuschlagen, dann sehen Sie: Jedes Bundesland diskutiert im Moment über den Ausbau von Flughäfen. Herr Clement möchte gleich vier ausbauen. Das ist ja eine tolle Sache. Aber ich frage: Ist das denn so richtig? Brauchen wir nicht ein intelligenteres System, das auch der Zukunft Rechnung trägt und den gesamten Standort Deutschland nach vorne bringt?

Zur Stellungnahme des Kollegen Vandreike. Herr Vandreike, ich weiß nicht, wie ich mich verhalten würde, wenn ich Aktionär der FAG wäre. Wir haben da nun einmal unterschiedliche Positionen. Aber ich werbe darum, dass wir es nicht nur bei einem Regionalforum im Frankfurter Römer belassen. Wir sollten grundsätzlich einen Konsens über verschiedene, die Region betreffende Dinge finden. Darauf könnte man stolz sein. Auch in Bezug auf diese sehr wichtige Frage – wo es Spannungsverhältnisse zwischen den Einzelnen gibt und auch geben muss – sollten wir uns zusammentun, um eine auch im Sinne der FAG vernünftige Lösung zu finden. Denn das Unternehmen, denke ich, leidet im Moment am meisten darunter, dass es sein Image aufgrund einer unklug und handwerklich nicht gut geführten Diskussion verliert. – Danke sehr.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke schön. – Die letzte Frage ging an Herrn Bürgermeister Abeln der Stadt Dreieich.

Bürgermeister **Bernd Abeln:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Herr Hermanns, in Bezug auf die Binnenoptimierung muss man einen Satz im Vergleich zu anderen Varianten sagen. Ich will deshalb zu der Variante, die hier besprochen wurde, etwas sagen, nämlich zur optimierten Südbahn-Variante. Die optimierte Variante, fast einen halben Kilometer südwärts, war nicht Gegenstand des Mediationsverfahrens. Zum Vergleich zu den anderen Varianten ist das eine Variante, die auch nach der Optimierung immer noch nicht das Ausbauziel, nämlich 120 Flugbewegungen nach dem neuen Flottenmix in der Stunde, erreicht.

Eine optimierte Variante kann es nur dann geben, wenn man weiterdenkt. Das würde eine zweite Parallelbahn im Süden bedeuten. Das heißt Atlanta-Variante. Es wird einmal klar, einmal weniger klar ausgesprochen, ist aber unter den Prämissen, unter denen die Ausbaubefürworter angetreten sind, nicht hinnehmbar. Das ist eine einzige Katastrophe und – dieser Ausdruck ist hier schon einmal verwandt worden – der größte anzunehmende Unfall in der Ausbaudiskussion überhaupt. Es ist mit dem, was bisher da war, nicht zu vergleichen.

Wenn man es also ehrlich meint und hinzunimmt, dass die Südbahn in der Tat eine Start- und Landebahn ist, die die Belastungen jeweils auf beiden Seiten – denn man startet und landet nach verschiedenen Seiten im Gegensatz zu einer Nur-Landebahn – bringt, dann ist das eine Variante, der man im Ernst nicht das Wort reden kann, zumal wenn man noch bedenkt, dass kein Mensch mehr glaubt, dass die Startbahn 18 West in Natur zurückgebaut wird. Sie wird mindestens als Rollweg bestehen bleiben. Das heißt, all das, was man für diese Südbahn als optimierte Variante anführt, ist – ich will das einmal sehr vorsichtig sagen – überhaupt nicht tragfähig. Eigentlich blickt auch immer das durch, was in Wirklichkeit dahinter steht, dass man da wirklich eine Radikallösung für die Zukunft anstrebt, die Belastung ausschließlich in den Süden des Mains zu verschieben.

Ähnliches passiert mit der Binnenoptimierung, einer Variante, die man so schlichtweg als positiv kennzeichnet. Im Moment sind wir ungefähr, wenn ich das richtig in Erinnerung habe, bei 440.000 bis 450.000 Flugbewegungen im Jahr. Angestrebt werden mit einem Ausbau 660.000 Flugbewegungen. Das ist eine Vergrößerung um die Hälfte. Bei der Binnenoptimierung sind immerhin Werte von über 560.000 bzw. zwischen 500.000 und 540.000 Flugbewegungen im Jahr im Gespräch. Was das auf den bisherigen Flugrouten bedeutet, muss man sich einmal vorstellen. Es ist ja nicht so, dass der Lärm geringer wird. Der Lärm wird um diese Werte höher. Das heißt, das alles, was bisher in Bezug auf die Belastung der Menschen in diesem Raum – was die gegenwärtigen Flugrouten anbelangt – gesagt wurde, gilt auch für die Binnenoptimierung. Das bedeutet, dass wir – das gilt auch für den Westen bzw. für den Kreis Groß-Gerau, für Rüsselsheim und Raunheim usw. – unter der binnenoptimierten Flugbewegungs- bzw. Fluglärmsteigerung zu leiden haben werden. Eigentlich ist also auch die Binnenoptimierung ohne weitere Maßnahmen nicht hinnehmbar.

Wir brauchen die von der FAG angekündigten Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms. Ich kann das nur unterstützen; das gilt auch für meine Stadt. Es geht dabei um Nachtflugverbot und um die Maßnahmen, die zur Lärmreduzierung beitragen. Auch geht es dabei um zusätzliche Belastungen durch lautere Flugzeuge. Man kann auch ein Start- und Landeverbot für Chapter-II-Flugzeuge aussprechen. Das alles muss eigentlich im Vorfeld passieren, ehe man darangehen kann, die Steigerung der Flugbewegungen auf dem Flughafen zu akzeptieren.

Die Rollzeiten im Süden und der Umstand, dass ein neues Terminal gebraucht wird, wenn man einer Südbahn das Wort redet, all das spricht gegen eine Südbahn. Und all das, was ich eben gesagt habe, spricht auch gegen eine Binnenoptimierung ohne begleitende Maßnahmen.

Eines ist eigentlich aus den Statements fast aller betroffenen Gemeinden deutlich geworden: Die Entwicklung, wie wir sie bisher hatten, kann so nicht weitergehen. Wenn der Flughafen – das sagen ja die Flughafenvertreter, und ich bin überzeugt davon, dass sie es ernst meinen – in Frieden mit der Region leben will, ist klar, dass es vorher Zeichen geben muss, mindestens in Sachen Reduzierung des Fluglärms in der Nacht. Ich nenne in diesem Zusammenhang aber auch ein vorzeitiges Nachtflugverbot. Herr Bender hat angekündigt, dass er das mit den Airlines verhandeln wird. Darauf warten wir eigentlich.

Um die Frage jetzt endgültig zu beantworten: Eine Binnenoptimierung ohne irgendwelche begleitenden Maßnahmen ist nicht nur keine Lösung, sie stellt auch eine Verschlimmerung des gegenwärtigen Zustandes für die im Süden des Mains liegenden Gemeinden dar.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Vielen Dank, Herr Bürgermeister. – Jetzt beginnt die Fragerunde der SPD. Das Wort für die SPD-Fraktion hat Herr Polster.

Abg. **Harald Polster:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wenn wir in dieser Minute das Einvernehmen der hier versammelten Regionen in Bezug auf den Ausbau abfragen müssten oder wollten, dann würde es ein solches mit überwiegender Mehrheit nicht geben. Das war die Quintessenz des heutigen Tages. Trotzdem haben die Statements in Nuancen durchaus unterschiedliche Qualität. Deshalb habe ich Nachfragen.

Ich knüpfe zunächst an den letzten Punkt an, weil auch mich das interessiert. Der Einzige, der sehr deutlich gesagt hat: "Das, was uns jetzt schon belastet, ist mehr als genug, selbst die Binnenoptimie-

rung wollen wir nicht", war Herr Bürgermeister von Neumann. Deshalb frage ich stellvertretend für die anderen Herrn Bürgermeister Quilling aus Neu-Isenburg und Herrn Engisch. Ist das die Position, die wir hier zur Kenntnis zu nehmen haben, dass Sie nämlich einvernehmlich sagen: „Wir wollen die Binnenoptimierung haben, aber mit dem gesamten Empfehlungspaket der Mediation“? Das hat ja eine völlig andere Qualität, als wenn man sagt: Dieses Empfehlungspaket ist ein Ausbaupaket.

Ich komme zweitens zum regionalen Dialogforum. Es macht nur Sinn, in ein regionales Dialogforum, das als dauerhafte Einrichtung gedacht ist, einzutreten, wenn all die Maßnahmen, die in der Mediation erarbeitet wurden, gegenseitig handfest verhandelbar sind. Das heißt, es muss den festen Willen geben, zu konstruktiven Lösungen zu kommen. Ich frage den gleichen Kreis, an den ich eben schon meine Fragen gerichtet habe, nämlich die Bürgermeister Engisch und Quilling, ob man bereit ist, in diesem regionalen Dialogforum auch zu konstruktiven Ergebnissen zu kommen.

In dem Zusammenhang habe ich eine Frage an die Landesregierung: Sind die beteiligten Gemeinden beim Dialogforum ausreichend beteiligt?

Ich habe dann noch eine Frage an den anwesenden Mediator, Herrn Oeser. Vorhin ist ja ein Eckpunktepapier der Raumordnungsminister genannt worden. Die Vertreterin der Regionalen Planungsversammlung Süd hat hier gesagt bzw. unterstellt: Wenn dieses Papier rechtzeitig bekannt gewesen wäre, hätte das in Bezug auf die Mediation eine andere Qualität bewirkt. – Ich frage also Herrn Oeser, sofern er in der Lage ist, das zu beantworten: Ist das so, und in welcher Form wäre da etwas Anderes herausgekommen?

Nehmen Sie mir in Bezug auf meine letzte Frage bitte ab, dass ich sie auch so meine, wie ich sie stelle. Sie geht an die Landräte Walter und Siehr. Sie sind direkt gewählte Landräte und unterliegen – das ist vollkommen klar – den Beschlüssen Ihrer Gremien. Ich frage Sie in Ihrer Eigenschaft als direkt gewählte Landräte: Sind Sie der Überzeugung, dass eine überwiegende Mehrheit der Bevölkerung im Landkreis Offenbach dem Ausbau positiv oder negativ gegenübersteht?

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat Herr Bürgermeister Quilling aus Neu-Isenburg.

Bürgermeister **Dirk-Oliver Quilling:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Herr Polster, wir – die Kollegen in der Mediation, die sozusagen ein Minderheitsvotum ohne Ausbau abgegeben haben – haben dem Ergebnis des Mediationspapiers zugestimmt, mit Optimierung und gleichzeitig mit Nachtflugverbot. Dem kann ich auch so zustimmen, obwohl wir in unserer Stadt die ganz klare Beschlusslage "Keine weitere Lärmbelastung" haben. Denn was die Lärmprognose für die Zukunft angeht, bedeutet das Nachtflugverbot eine Entlastung gegenüber dem Istzustand. Insofern konnte ich das Ergebnis mittragen. Ich nehme an, dass es dem Kollegen Engisch genauso ging.

Was die konstruktiven Ergebnisse angeht, muss ich erst einmal zurückfragen: Was verstehen Sie darunter? Wahrscheinlich sehen Ihre anders aus als meine. Natürlich werden wir keine Destruktion im regionalen Dialogforum betreiben, aber ich kann natürlich auch dort einen Ausbau nicht mittragen. Ich habe meine Position, und die werde ich auch im regionalen Dialogforum so vertreten. – Vielen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Dieselben Fragen wurden an Herrn Bürgermeister Engisch aus Kelsterbach gerichtet.

Bürgermeister **Erhard Engisch:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Kollege Quilling hat im Grunde die Position Kelsterbachs beschrieben. Wir haben natürlich auch über die Binnenoptimierung gesprochen und sind der Meinung, dass wir auch hier mit denen solidarisch sind, die schon jetzt von den An- und Abflügen sehr betroffen sind. Diese Menschen dürfen nicht noch mehr Belastungen erfahren.

Wenn ich das für meine Stadt ins Verhältnis setze, muss ich zugestehen, dass wir im Moment von An- und Abflügen verschont sind. Aber wenn eine von mir befürchtete Variante kommt, wird sich das natürlich schlagartig ändern. Also, ich bleibe bei der Aussage: Binnenoptimierung im Paket so, wie es der Kollege Quilling beschrieben hat.

Ein regionales Dialogforum macht sicherlich nur Sinn, wenn ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den berechtigten Sorgen und Nöten der Anwohnerschaft und den geschäftlichen Interessen des Unternehmens hergestellt wird. Im Hinblick auf die Gespräche, die schon im Hinblick auf die Herstellung eines regionalen Dialogs geführt wurden, sind bis jetzt die Kompetenzen nicht klar. Aber mein Signal an dieses Gremiums ist: Wir arbeiten mit, weil es im Interesse unserer Bürger geschieht.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Für die Landesregierung antwortet Herr Staatsminister Dr. Jung.

Minister **Dr. Franz Josef Jung:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Im Hinblick auf das regionale Dialogforum darf ich mich auf die grundsätzlichen Ausführungen beziehen, die ich schon im Rahmen der Anhörung in den Rhein-Main-Hallen gemacht habe. Aber Ihre konkrete Frage bezog sich auf die Teilnahme der Gemeinden.

Wir haben bereits im Hauptausschuss die Frage des Verfahrens noch einmal erläutert und dargelegt. Wir vonseiten der Landesregierung haben jetzt sowohl den Hessischen Städte- und Gemeindebund als auch den Städtetag angeschrieben, um entsprechende Vorschläge zu machen. Sie wissen, dass wir uns, was den Umfang anbelangt, in etwa verständigt haben, dies ähnlich zu machen wie beim Mediationsverfahren. Insofern haben wir dort das gleiche Verfahren eingehalten.

Wir werden nach der Anhörung, denke ich, alsbald zur Umsetzung kommen. Ich bin ganz hoffnungsvoll, dass über das hinaus, was die Frage der kommunalen Ebene anbelangt, wir auch im regionalen Dialogforum noch diejenigen mitbeteiligen können, in Bezug auf die wir die Einladung ja schon ausgesprochen haben. Das betrifft Naturschutzverbände und Bürgerinitiativen.

Im Übrigen hatten wir uns darauf verständigt, dass wir gegebenenfalls, wenn es dort weiteren Bedarf gibt, noch weitere Möglichkeiten haben. Wir sollten sehen, dass wir, was das regionale Dialogforum anbelangt, ein ausgewogenes Verhältnis haben, aber handlungsfähig bleiben. Wie gesagt, die Vorschläge des Hessischen Städte- und Gemeindebundes und des Städtetages liegen jetzt noch nicht im Einzelnen vor, aber wir haben die Verbände entsprechend angeschrieben und um Vorschläge gebeten.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Das Wort hat jetzt Herr Prof. Oeser.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich bin in einer etwas schwierigen Situation. Die Mediationsrunde wurde am 31. Januar beendet. Die beiden Mitmediatoren sagen, dass sie ihre Aufgabe als erledigt ansehen. Und jetzt soll ich zu Papieren Stellung nehmen, die uns leider, muss ich sagen, in der Mediationsrunde nicht bekannt waren.

Vielleicht aber noch eine grundsätzliche Anmerkung: Es gab bisher – das ist schon mehrfach gesagt worden – noch kein Mediationsverfahren dieser Größenordnung. Deshalb konnte damals, als der damalige Ministerpräsident zu dem Gesprächskreis einlud, auch niemand absehen, was alles an Themen auf uns zukommt und wie viel Zeit wir dafür brauchen. Es hat sich eindeutig gezeigt, dass wir immer mehr unter Zeitdruck gerieten – nicht weil wir so faul waren, sondern weil der Themenkreis sich so erheblich veränderte und weil es auch zu Veränderungen bzw. Verzögerungen kam, die die Mediationsrunde nicht zu verantworten hatte.

Ich will nur ein Beispiel gerade im Hinblick auf die Arbeit bringen, die Bürgermeister Brehl betraf. Er leitete die Arbeitsgruppe "Siedlung und Soziales". Da haben sehr lange die Fakten gefehlt. Wir haben nicht frühzeitig genug all das im Einzelnen berechnen können, was notwendig gewesen wäre.

Sie haben dann sehr konkret gefragt, Herr Abgeordneter, was für Auswirkungen es gehabt hätte, wenn uns das Papier vorher bekannt gewesen wäre. Ich kann Ihnen das nicht beantworten, sondern nur vermuten, dass das Papier eine wichtige Rolle bei unseren Überlegungen gespielt hätte. Denn in diesem Papier enthaltene Gedanken sind ja auch bei uns vorgekommen. Ich wundere mich jetzt im Nachhinein sehr, wieso ein Papier vom November 1999 nicht noch in die Mediationsrunde gebracht werden konnte. Dass es eine ganze Reihe von Fragen gab, die offen bleiben mussten, haben wir gesagt. Das betraf z. B. das Thema "Untersuchungen der Auswirkungen des Fluglärms auf Kinder". Ich will das jetzt nicht alles wiederholen. Dafür gibt es eine Liste. Aber wir haben bei jedem Abschnitt deutlich gesagt, was auf jeden Fall weiter untersucht werden muss.

Ich komme abschließend zu meiner persönlichen Stellungnahme. Ich hatte aber keine Gelegenheit, mit den beiden Mitmediatoren darüber zu reden oder mit der Mediationsrunde. Allerdings sind eine ganze Reihe von Mitgliedern aus der Mediationsrunde hier. Ich vermute, dass das auf jeden Fall kein Papier gewesen wäre, das so unter "ferner liefen" zur Kenntnis genommen worden wäre, sondern wir hätten darüber, denke ich, schon eingehend gesprochen. Die Positionen dieses Papieres sind uns ja nicht ganz fremd. Aber dass es ein so wichtiges Gremium gefordert hat, ist der Mediationsrunde leider nicht bekannt geworden. – Danke.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Jetzt haben zwei Landräte das Vergnügen, sich in zwei Teile zu spalten. Gefragt wurde nicht der Organvertreter des Landkreises, sondern die Person. Geht das? Der direkt gewählte Landrat Walter hat das Wort.

Landrat **Peter Walter:** Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Dass das geht, sehen Sie an meinem heutigen Auftreten hier. Wir

haben eine Beschlusslage der Gremien des Kreises Offenbach, und ich habe zu der Beschlusslage in der letzten Woche zusammen mit dem Kollegen Gall unsere persönlichen Meinungen artikuliert. Denn ich glaube, es gehört zu der Verantwortung eines direkt gewählten Bürgermeisters oder Landrats, dass er auch Stimmungsbilder innerhalb der Bevölkerung auf der einen Seite reflektiert, auf der anderen Seite kritische Fragen stellt und diese dann, so es jetzt noch zu geschehen hat, an die parlamentarischen Gremien weiterleitet.

Ihre konkrete Frage aber war: Wie ist das Bild in der Bevölkerung? – Ich habe keine eingehenden Untersuchungen angestellt, aber ich kann Ihnen etwas sagen, was ich vorhin in meinem Statement, glaube ich, kurz deutlich gemacht habe: In der ersten Runde – d. h. im Mediationsverfahren – herrschte verhältnismäßig Ruhe. Nach Abschluss des Mediationsverfahrens kam es natürlich zu Diskussionen insbesondere innerhalb der betroffenen Ortschaften. Dazu kann der Kollege Quilling wesentlich Deutlicheres sagen, weil Neu-Isenburg natürlich schon immer betroffen war und zukünftig noch betroffener sein würde.

Ich komme zu meiner Kritik an den unterschiedlichen Verfahrensgängen. Es gab beispielsweise die eindeutige Betonung einer Südvariante, als das gesamte Datenmaterial noch gar nicht ausgeschöpft war. Das brachte natürlich auch wieder Emotionen hinein. Die unterschiedlichen Variantendiskussionen, das Drehen und plötzliche Optimieren von Dingen sowie auch die Aussage der Mediatoren, dass sie mit dem nichts zu tun hatten, das alles sind Dinge, die jetzt natürlich auch bei der vorher unkritisch gewesenen Bevölkerung Unsicherheiten erwecken. Über diese Unsicherheiten kommt es zu Misstrauen, und über Misstrauen kommt es zu Betroffenheit. So setzt sich das wellenförmig innerhalb der einzelnen Ortschaften fort. Zumindest ist es so, dass wir heute im Kreis Offenbach 13 Bürgerinitiativen in 13 Städten und Gemeinden haben. Das heißt, Sie können davon ausgehen, dass fast in jeder Stadt bzw. Gemeinde bei uns Bürgerinitiativen an dem Thema dran sind, interessiert sind und auch in der unterschiedlichsten Weise ihre Betroffenheit äußern.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Dieselbe Frage ging an Herrn Landrat Siehr.

Landrat **Enno Siehr:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Auch für den Kreis Groß-Gerau trifft vieles zu, was Herr Landrat Walter sagte. Allerdings gibt es bei mir kein Auseinanderklaffen zwischen meiner persönlichen Meinung und der Meinung meiner Bürgermeister bzw. meines Kreistages. Ich möchte aber auf zwei Dinge hinweisen, die bei uns im Kreis Groß-Gerau besonders prägnant sind. Deshalb glaube ich auch, Herr Polster, dass der Kreis Groß-Gerau mit überwiegender Mehrheit gegen den Ausbau ist.

Wir haben die Erfahrung in Bezug auf die Startbahn West in den Knochen. Wenn wir einmal davon ausgehen, dass jemand mit 15 bzw. 16 Jahren Politik wahrnimmt, dann ist festzustellen, dass die überwiegende Mehrheit der über 36-jährigen Menschen gegen den Ausbau ist. Bei den Jüngeren gibt es ein paar, die zum Teil eiern. Da ist die Mehrheit nicht so groß. Es gibt immerhin Zusagen des damaligen Ministerpräsidenten – das hat er mir in die Hand versprochen –, dass es bei dieser Startbahn bleibt und nichts Weiteres kommt. Wir alle haben diese Erlebnisse hinter uns. Auch die Auseinandersetzungen, die Herr Walter aufseiten der Polizei erlebt hat, kennen wir. Deswegen sage ich ganz klar und eindeutig: Der Kreis Groß-Gerau war auch schon vor dem Mediationsverfahren gegen diesen Punkt, und das Mediationsverfahren hat uns natürlich noch einmal zusätzlich enttäuscht. Denn uns wurde ja gesagt, das sei ein ergebnisoffenes Verfahren. In diesem Verfahren solle geklärt werden, um welche Fragestellungen es geht.

Diese Mediation hat überhaupt nichts in Bezug auf die Fragestellungen geklärt. Die Fragestellung bei der Mediation ist auf die Ausbauvariante – welche Ausbauvariante ist möglich? – verengt worden. Zumindest kommt es draußen so an. Es wurde überhaupt nicht gefragt: Wie können wir die Sicherung der FAG, die Sicherung unserer Verkehrsinfrastruktur und unseres Wirtschaftsstandortes mit allen möglichen anderen intelligenten Mitteln erreichen?

Das ist doch überhaupt nicht diskutiert worden, sondern es wurde auf 13 oder 14 Varianten verengt. Es wurde nicht angedacht – das hat auch der Kollege Grandke vorhin sehr deutlich gemacht –, dass man auch andere Instrumente in die Hand nehmen kann. Das hat uns zusätzlich enttäuscht. Deswegen ist der Kreis Groß-Gerau mit großer Mehrheit gegen diesen Ausbau.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat der Kollege Pawlik für die SPD-Fraktion.

Abg. **Sieghard Pawlik** (SPD): Ich habe drei kurze Fragen. Die erste richte ich an Herrn Landrat Siehr. Herr Siehr, wir haben bei der Anhörung in den Rhein-Main-Hallen erfahren, dass es schwierig ist, im Rahmen einer Gesamtbelastungsstudie die einzelnen Teilbereiche – z. B. Lärmbelastung, Waldverlust und Grundwasserbeeinträchtigung – gegen-

einander abzuwägen. Das ist dort schlichtweg als nicht darstellbar hingestellt worden.

Deshalb frage ich Sie: Ist der Begriff "Gesamtbelastungsstudie" bei Ihnen im Grunde genommen als Forderung zu verstehen, die Summe der Teilbereiche eingehend zu untersuchen? Oder haben Sie darüber hinaus als Kreis die Vorstellung, dass hier auch Wertungen – in Form eines Punktsystems oder wie auch immer – für die Teilbereiche einfließen müssen? Das wäre natürlich ein komplizierter Prozess.

Die zweite Frage richte ich an den Oberbürgermeister der Stadt Rüsselsheim, Herrn Gieltowski. Mit Blick auf die anstehende Novellierung des Fluglärmgesetzes frage ich ihn: Gibt es bei Ihnen Betrachtungen, Informationen oder Einschätzungen, wie sich die jetzigen und künftigen Belastungen, soweit bisher bekannt, eventuell reglementierend auch auf die Weiterentwicklung oder Weiterführung vorhandener industrieller oder gewerblicher Tätigkeit auswirken würden?

Meine letzte Frage richte ich an die Gemeinden Flörsheim und Raunheim. Ersatzweise geht diese Frage, falls sie von den Gemeinden nicht beantwortet werden kann, stellvertretend auch an die Landräte Siehr und Gall. Einige von uns haben beim Besuch in Amsterdam-Schiphol gelernt, dass es Kriterien in Bezug auf den Tatbestand "theoretisches Absturzrisiko" gibt. Dort gab es die Konsequenz, dass innerhalb definierter Risiken keine Neuansiedlung bzw. Neuausweisung möglich ist. Darüber hinaus werden in einem deutlich reduzierten Bereich auch vorhandene Gebäudebestände abgerissen – nach welchem Zeitplan auch immer. Meine Frage an Sie – auch mit Blick auf die Flughöhen, über die wir hier heute verschiedentlich diskutiert haben – lautet: Gibt es bei den betroffenen Gemeinden Flörsheim und Raunheim Betrachtungen, die in diese Richtung gehen? Ersatzweise geht diese Frage auch an die Landräte: Gibt es entsprechende Überlegungen bei den Landkreisen? – Schönen Dank.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort hat Herr Landrat Siehr.

Landrat **Enno Siehr:** Ich beantworte die Frage nach der Gesamtbelastungsstudie. Wir verstehen das genau so, wie Sie es gesagt haben. Ich akzeptiere, dass es äußerst schwierig ist, alle Bereiche gleichmäßig zu erfassen. Aber wir müssen den Einstieg in diesen Bereich schaffen, und die, die darüber zu entscheiden haben, müssen das auch werten. Das ist der Punkt, der nachher für uns interessant sein wird. Wir haben im Rahmen des demokratischen Verfahrens weder ein Mediationsverfahren noch ein regionales Dialogforum, sondern das muss hinterher bei einer entsprechenden Planfeststellung standhalten. Da müssen all die verschiedenen Dinge untersucht sein. Ich meine, es gilt da, Belastungen zu untersuchen.

Das, was ich vorhin mit der Gesamtbelastungsstudie meinte, zeigt, dass immer mehr Belastungen aus den unterschiedlichsten Bereichen am Flughafen kumulieren. Wir werden das werten müssen. Wir müssen also nicht nur den Flugverkehr anschauen, sondern auch die anderen Verkehre, die da auch noch zusammenkommen. Es müssen auch alle anderen Belastungen betrachtet werden, die diese Region zu tragen hat. Das ist dabei zu beachten und zu bewerten.

Ich komme zur Absturzzone, in der es keine Neuansiedlungen geben soll. Wenn Sie in Amsterdam waren, wissen Sie, dass das keine Frage ist, die wir an die Gebietskörperschaften stellen müssen, sondern es geht um die Frage, ob der jeweilige Flugbetreiber so solvent ist, dass er in der Lage ist, die Regionen um den Flughafen aufzukaufen. Das ist doch die Frage, die sich im Amsterdam stellt. Die Amsterdamer kaufen halt die Gegend auf, damit sie ordentlich Gelände für die Zukunft haben. Das ist der Unterschied zu uns heute. Bei uns lässt man die Städte und Gemeinden im Glauben, dass in den nächsten Jahren nichts mehr kommt. Sie entwickeln dann entsprechend, und dann sagt man ihnen: Ihr habt das Absturzrisiko zu tragen. – Das kann doch nicht gemeint sein.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Das Wort Herr Oberbürgermeister Gieltowski aus Rüsselsheim.

Oberbürgermeister **Stefan Gieltowski:** Herr Präsident! Herr Abg. Pawlik, an mich war die Frage gerichtet, wie es in Bezug auf die Weiterführung industrieller Tätigkeiten steht. Wir betrachten natürlich – das muss ich voranstellen – alle Ausbauvarianten zuvörderst unter dem Gesichtspunkt der Gefährdung der Wohnqualität in der Stadt. Aber Sie greifen mit Ihrer Fragestellung auch einen Aspekt auf, den wir nicht außer Acht lassen können. Wenn ich auf diese Frage eingehe, dann beschreibe ich gleichzeitig ein Dilemma, in dem ich mich befinde. Ich muss darauf hinweisen, dass ein Ausbau unsere Stadtentwicklung – auch was die Frage der industriellen Ansiedlung angeht – nachhaltig beeinträchtigt. Wenn ich dies mache, betreibe ich Antiwerbung für den Standort Rüsselsheim. Die Diskussion um den Flughafenausbau bringt uns in dieses Dilemma. Das, was ich jetzt betreibe, ist also kein Marketing. Ich will aber trotzdem darauf eingehen.

Wir haben nach Fertigstellung der Startbahn West und lange bevor überhaupt eine Erweiterung des Flughafens erneut in die Diskussion gebracht wurde, die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass wir jetzt in die Erschließung eines 27 ha großen Gewerbegebietes gehen können. Wir suchen nach ansiedlungswilligen Unternehmen im Bereich Rüsselsheim. Die Planungen sind also vorgenommen worden, lange bevor die Erweiterungsdiskussion begann.

Wir sind auch darauf angewiesen, weil wir als typischer industrieller Standort – es gibt eine Monostruktur: Automobilindustrie – einen Umbruch in der Wirtschaftsstruktur der Stadt Rüsselsheim erleben. Es ist bekannt, dass die Adam Opel AG, der Betrieb vor Ort, sich umstrukturiert bzw. Produktionsstraßen neu entwirft. Sie wird sich mittelfristig aus Teilen des bisherigen Werksareals zurückziehen. Deswegen ist es die Zielsetzung der Entwicklungspolitik von Rüsselsheim, weiteres Gewerbe in die Stadt zu holen, um aus dieser Monostruktur herauszukommen.

(Abg. Armin Clauss (SPD): Das beste Argument ist die Lage des Flugplatzes!)

– Nein, Herr Abg. Clauss, damit können wir wahrlich nicht überzeugen. Wer Gespräche über Ansiedlung führte, weiß, dass das ein nachrangiges Argument ist.

Wir müssen befürchten, dass das Gewerbegebiet, das wir seit zehn Jahren planen, im Rahmen einer Südbahn-Variante entstehen würde. Ich hatte vorhin schon in meinem Statement von 310 m Höhe gesprochen. Das heißt, die Flugzeuge kommen so nah heran, dass man den Eindruck hat, man könne nach ihren Rädern greifen. Diese Flughöhe über dem Gewerbegebiet ist wahrlich keine Einladung für ansiedlungswillige Unternehmen. Deswegen betrachten wir den Ausbau im Rahmen dieser Variante unter Arbeitsplatzgesichtspunkten und auch unter dem Gesichtspunkt der Verbesserung unserer örtlichen Wirtschaftsstruktur sehr skeptisch.

Ich muss ein Zweites hinzufügen. Wenn es richtig ist, dass sich die Adam Opel AG aus Teilen ihres Werksareals weiter zurückzieht und sich davon trennt – und das ist so –, dann ist es städtisches Interesse, mit dafür zu sorgen, dass dieses Gebiet neu besiedelt wird, möglichst auch gewerblich. Dieses Unterfangen ist dann natürlich auch eingeschränkt, wenn weitere Stadtteile und damit auch Teile des Werksareals der Adam Opel AG von Fluglärm überzogen werden. Fluglärm ist auch für industrielle Betriebe keine Einladung zur Ansiedlung.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke schön. – Jetzt die beiden Städte Flörsheim und Raunheim. Herr 1. Stadtrat Krebs.

1. Stadtrat **Ulrich Krebs:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Pawlik, Sie haben den Sicherheitsaspekt angesprochen. Der Sicherheitsaspekt bezieht sich, glaube ich, in erster Linie auf die Sicherheit der darunter wohnenden Bürgerinnen und Bürger. Das heißt, dass die Stadt natürlich ein Interesse hat, konkrete gesundheitliche Auswirkungen untersuchen zu lassen, und dies insbesondere in Bezug auf Auswirkungen auf Kinder auch machen wird. Das ist selbstverständlich.

Aber ich vermag nicht zu erkennen, dass wir – ich hatte es vorhin bei der ersten Fragerunde ausgeführt – dort, wo auch die Planungen mit Zustimmung der FAG erfolgt sind, für den Sicherheitsaspekt Sorge tragen müssen, wenn auf einmal eine Flughöhe von 239 m vorgesehen ist. Das vermag ich weiß Gott nicht zu erkennen. Aber ich nehme das gerne auf, weil Sie das angesprochen haben.

Auch das ist ein Punkt, der der näheren Untersuchung bedarf. Ich meine, das ist in zwei, drei kurzen Hinweisen erwähnt worden. Sie haben Amsterdam-Schiphol angesprochen. Aber auch das ist doch ein Punkt, dem, glaube ich, der Flughafenbetreiber nachgehen muss und nicht die Gemeinden, die plötzlich diesen – darf ich es mal so ausdrücken? – Segen von oben bekommen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke schön. – Herr Bürgermeister Jühe, Stadt Raunheim.

Bügermeister **Thomas Jühe:** Den Punkten, die eben von Herrn Krebs angesprochen wurden, kann ich mich nur anschließen. Aber mir ist durch die Frage auch deutlich geworden, dass es da ganz offensichtlich nach wie vor auch Missverständnisse gibt.

Auf Raunheim bezogen – ich habe das vorhin im Eingangsstatement einmal erwähnt – muss man sagen: Das gesamte Stadtgebiet – das gesamte Stadtgebiet! – ist betroffen, wenn die Landungen bei Ostwetterlage erfolgen. Dann werden Nord- oder Südbahn angeflogen, und damit sind die gesamten Stadtbereiche betroffen. Das heißt also: Hier eine Schneise einzurichten, um möglichen Unfällen vorbeugen zu können bzw. keine Gefahr für die Bevölkerung entstehen zu lassen, würde bedeuten, dass man Raunheim komplett evakuieren müsste. Darauf wollte ich nur noch einmal aufmerksam machen.

Ich glaube auch nicht, dass sich die Raunheimer darauf einlassen würden. Denn man muss ja auch verstehen: Raunheim ist eine historisch gewachsene Stadt, und sie war da, bevor der Flughafen da war. Das wird auch immer gern vergessen.

Ich möchte noch einmal auf eine Legende eingehen – das ist mir jetzt erst wieder richtig deutlich geworden –: Ganz offensichtlich gibt es die Legende, dass quasi die Städte permanent auf den Flughafen zuwachsen würden und sich ihre Probleme damit selbst geschaffen hätten. Letztlich – das kann ich resümierend feststellen – zielte auch die Frage vorhin zur Erschließung des Baugebiets in Raunheim in diese Richtung. Ich sage dazu noch einmal: Das letzte Baugebiet, das wir erschlossen haben, war eine Baulücke, die sich im Südwesten Raunheims befindet, d. h. flughafenabgewandt befindet. Das muss man einfach an dieser Stelle auch einmal sagen. Außerdem gehe ich davon aus, dass die Städte sehr wohl ein Recht darauf haben, ihre sozialstrukturellen Voraussetzungen in einem gesunden Verhältnis zu haben. – Ich danke Ihnen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Herr Pawlik, reicht das? – Ja.

Dann hat Herr Abg. Bökel (SPD) das Wort zur Frage.

Abg. **Gerhard Bökel** (SPD): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir haben von Herrn Oeser eben zum wiederholten Mal und auch von anderen schon gehört, dass wir gemeinsam – und insbesondere die Landespolitik – noch nie so viele Materialien, Gutachten und Unterlagen für ein Großprojekt zur Verfügung hatten, wie es jetzt der Fall ist.

Wenn wir ehrlich sind – ich sage das als einer, der im Main-Taunus-Kreis Wahlkampf gemacht hat –: Vor einem halben, dreiviertel Jahr hätte niemand von uns nur zu hoffen gewagt, dass das, über was wir heute diskutieren, als Ergebnis der Mediation auf breiter Basis herauskommt: von Nachtflugverbot bis zu den Lärmreduzierungen, was die Tagesbelastungen betrifft. Das schicke ich voraus, weil das etwas mit meinen Fragen zu tun hat.

Das Ganze ist in der Region von Misstrauen – ich glaube, Herr Landrat Siehr hat es eben angesprochen – bei den über 36-Jährigen geprägt, also denen, die die Startbahn West miterlebt haben. Ich gehöre zu den relativ wenigen Abgeordneten, die auch schon dabei waren, als wir die Arme gehoben haben, als es um die Startbahn West ging.

Ich frage jetzt wirklich: Wenn wir sicher wären – Sie und die Menschen in der Region –, dass das Nachtflugverbot wirklich kommt, einklagbar käme, auch für den Interkontinentalverkehr, der auch ausgelagert werden kann – das ist eine Frage der Logistik –, wenn wir wirklich gemeinsam davon überzeugt wären und wir als Politik es sicherstellen können – und Politik gestaltet hier; andere stellen Anträge –, dass auch die Tagesbelastungen, sowohl was die Einzelschallbelastung betrifft als auch was den Dauerschall betrifft, so reduziert werden können, wie die Mediation es als Voraussetzung für eine Erweiterung vorsieht, wenn wir also versuchen, das Misstrauen beiseite zu nehmen – intellektuell muss es möglich sein –, wenn also all das umgesetzt werden kann; nicht nur nachts, sondern auch tagsüber, bis hin zu dem, was an Kompensation erfolgen kann – Gesamtverkehrsplanung, Gesamtbelastung durch den Lärm, der ja nicht nur oben stattfindet; man könnte auch im Landratsbereich das eine oder andere überlegen, was man da tun kann –, frage ich, ob dann nicht in der Region auch die Chance gesehen wird – Flugverkehr und Flughafen werden immer Belastungen mit sich bringen – oder auch nicht gesehen wird, zu einer verbesserten Situation für die Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet zu kommen. Ich frage, weil ich nach vielen Gesprächen mit Vertretern der Bürgerinitiativen der tiefen Überzeugung bin. Die glauben uns nur nicht.

Deswegen die Frage an die Kommunalvertreter: Können wir, wenn wir es gemeinsam sicherstellen können – auch im Rahmen eines solchen Dialogforums; da kann man über vieles reden, über vertragliche Vereinbarungen, Vertragsstrafen und vieles andere; das will ich völlig offen lassen –, wenn wir das, was Herr Oeser und andere als unauflösbare Kriterien für eine Erweiterung vorgesehen haben, gemeinsam hinbekommen können, nicht zu einer anderen Haltung kommen, als sie heute verständlicherweise von Ihnen präsentiert wird?

Das müsste eine Frage an alle sein, vielleicht an Mörfelden, vielleicht an Neu-Isenburg, vielleicht auch an den Offenbacher Landrat, um einfach nicht alle zu fragen. Es können ja nicht alle antworten. Aber ich habe den starken Eindruck: Wenn wir das hinbekommen würden, wäre die Antwort eine andere als die, die teilweise von Ihnen heute gegeben wird.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Dann leite ich die Frage zunächst einmal weiter an den Bürgermeister der Stadt Mörfelden. Herr Brehl, jetzt ist die Chance.

Bürgermeister **Bernhard Brehl:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Abg. Bökel, wir haben natürlich gemeinsam diese 18-West-Zeit erlebt, und ich habe damals sowohl in Person als auch als Kommunalpolitiker für die damalige Landesregierung meine Prügel bezogen, im wahrsten Sinne des Wortes, auch politisch in Mehrheitsverhältnissen meine Prügel bezogen.

(Zuruf des Abg. Armin Clauss (SPD))

– Herr Abg. Clauss, ich habe es überstanden, aber nur mit Not

(Heiterkeit)

und auch mit vielen Schmerzen.

Natürlich, die Menschen haben ein abgrundtiefes Misstrauen, weil im Grunde genommen zu 18-West-Zeiten eine ähnliche Diskussion mit ähnlichen Diktionen geführt wurde, und wenn man sich – ich habe das vor einigen Tagen getan – den 18-West-Planfeststellungsbeschluss mit seinen Begründungen ansieht, kann man sagen – ich will es ein bisschen salopp sagen –: Man bräuchte nur das Datum verändern, und man hätte die gleiche Situation. Wenn man sich das vergegenwärtigt, muss die Polik gegenüber der Bevölkerung viel, viel leisten,

(Zuruf: Vorleisten!)

damit tatsächlich eine andere Diskussionsgrundlage sachlicher Art herbeigeführt werden kann. Das bedarf aber in der Tat noch sehr viel Überzeugungsarbeit, und ich greife einfach einmal ganz pragmatisch die Aussage des Vorstandsvorsitzenden Weber auf. Wenn Herr Weber – die Lufthansa – ab morgen sein praktikables Nachflugverbot fliegen lassen würde, dann könnte man einmal schauen, welchen Wert diese Aussage hätte, und dann schauen wir weiter, wobei Nachtflugverbot immer noch die Ausgangslage 22 bis 6 Uhr ist. Das Mediationsverfahren ist ja schon ein Kompromiss. Das muss man ganz einfach sehen.

Solche Hinweise sind notwendig, damit auch unsereiner in Mörfelden-Walldorf, aber auch der Kollege Vandreike in Frankfurt geglaubt bekommt: Die Politik meint es diesmal tatsächlich abschließend ehrlich mit uns. – Aber bis dahin ist es noch ein weiter Weg. Erst dann können wir uns auf der Basis treffen, Herr Abg. Bökel.

Was ist zu tun? Die FAG, der Flughafenbetreiber, die Lufthansa, aber auch die Politik in Wiesbaden haben für die Bevölkerung Vorleistungen zu erbringen, damit eine glaubhafte sachliche Diskussion möglich wird. Das heißt also: Umsetzung des Mediationsergebnisses nicht erst dann, wenn die Bagger schon am Flughafen stehen, sondern jetzt und sofort muss etwas passieren. Dann haben wir eine andere Ebene. – Danke schön.

(Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke schön. – Herr Bürgermeister Quilling, Stadt Neu-Isenburg.

Bürgermeister **Dirk-Oliver Quilling:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Herr Bökel, Sie haben in der Tat Recht. Das Vertrauen ist erschüttert. Ich kann Ihnen auch sagen, woran das liegt. Wenn Sie sich den Planfeststellungsbeschluss zur 18 West anschauen, sehen Sie, darin stehen zwei elementare Dinge: dass es durch Bau der 18 West zu einer deutlichen Entlastung für die Region kommen wird. Das Gegenteil war in den letzten 15 Jahren der Fall. Wir haben eine Steigerung: Dezember 1985: 240.000 Flugbewegungen; Dezember 1999: 440.000 Flugbewegungen.

Zum damaligen Zeitpunkt – Planfeststellungsbeschluss zur 18 West von 1971 – ist man mal von 40 Flugbewegungen ausgegangen. Mittlerweile haben wir über 160. Das steht alles in der Begründung drin. Das steht leider nicht im Beschluss drin; denn dann könnten wir wegen der Flugbewegungen den Flughafen abschließen.

Heute beginnt wieder eine ähnliche Diskussion, dass sozusagen versucht wird, den Leuten zu vermitteln, es könne ja eigentlich alles viel besser werden. Der Beweis hierfür ist aber bisher noch nicht angetreten, und der Nachweis ist noch nicht geführt. Ich bitte Sie um Verständnis, dass wir da alle sehr, sehr misstrauisch sind.

Sie können so viel Nachtflugverbot einrichten oder Anti-Lärm-Pakte oder sonstige Dinge beschließen, was jetzt die persönliche Betroffenheit anbelangt. Bei einer Südbahn Neu-Isenburg können wir auch nach dieser optimierten Version das gesamte Stadtgebiet nach der neuen Landesplanung aus der Planung herausnehmen. Über 5.000 Menschen wären mit 67 dB(A) und mehr belastet. Zur Erinnerung: In der Mediation haben wir uns einen Alarmwert von 65 dB(A) gesetzt. Über diesem Bereich sollte niemand mehr wohnen, weil mit Gesundheitsbeeinträchtigungen zu rechnen ist. Da können Sie drum herum viel beschließen, an Nachtflugverboten, an Anti-Lärm-Pakten und wie das alles heißt: Sie werden keinem Bürger in unserer Stadt verständlich machen können, dass es mit einem Ausbau für ihn besser wird.

Deswegen wird sich an unserer Haltung gegen den Ausbau auch nichts ändern können, auch wenn Sie noch so sehr versuchen, mit gutem Willen hier Vertrauen zu vermitteln, aber – um noch einmal auf den Anfang zurückzukommen – hier ist in der Tat sehr, sehr viel Vertrauensarbeit nötig; denn in der Vergangenheit ist sehr, sehr viel Vertrauen verletzt worden.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Herr Landrat Walter.

Landrat **Peter Walter:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Direkt, Herr Bökel, auf die Frage: „Werden wir es hinkriegen?“: Wenn wir es hinkriegen, dann glaube ich – auch nachdem ich die Diskussion heute hier verfolgt habe –, dass wir auch innerhalb der Bevölkerung eine große Zustimmung bekommen könnten. Aber ich schließe nahtlos an das an, was Kollege Quilling gesagt hat und was auch Kollege Brehl gesagt hat: Es ist nicht nur ein Grundmisstrauen insgesamt vorhanden, sondern wir haben innerhalb dieses Jahres auf einer guten Grundlage beginnend auch sehr viel Porzellan zerschlagen.

Wenn wir in ein abgestuftes Verfahren hineingingen, das z. B. das aufnimmt, was dankenswerterweise Dr. Bender in der Anhörung als sein Zehn-

Punkte-Programm dargestellt hat, welches nach meiner Auffassung bisher sehr wenig in der Öffentlichkeit als Angebot der FAG diskutiert wurde, dann könnten Sie schon einmal große Chancen sehen, auf die bisherige Situation, die wir haben, Einfluss zu nehmen und den Menschen, die wirklich unmittelbar betroffen sind – ob das Isenburg, Raunheim, Flörsheim oder sonst wo ist –, zu zeigen: Die meinen es ernst, und die wollen es auch umsetzen.

Wenn man dann auf die Dinge eingeht, die auch in dem Zehn-Punkte-Papier stehen und die heute auch schon angesprochen worden sind, nämlich das Nachdenken über Verlagerungen und intelligente Verkehrssysteme, und den Menschen glaubhaft machen kann, dass es hier zu Effekten kommt, dann glaube ich auch – ich bin persönlich davon überzeugt –, dass man eine Diskussion um einen Ausbau nicht nur des Standorts Frankfurt, sondern des Flughafens allgemein in einer wesentlich entspannteren Atmosphäre führen kann.

Denn das Wichtige dabei ist – das hatte ich, glaube ich, in meinem vorherigen Statement gesagt –, dass wir die Mittler zu den Menschen sind und dass man es nie schaffen wird, eine solche Situation an die Menschen heranzutragen – die ja wissend von dem, was Kollege Quilling gerade gesagt hat, sagen: „Es ist ja nie irgendetwas zu unserem Wohl passiert“ – und noch mehr von ihnen abzufordern.

Noch schlimmer – das sind die negativen Seiten, aber das sind auch die Chancen, die wir in dem Bereich hier als Politik hätten – ist das, was ich in der letzten Woche in einer Diskussion mit Jugendlichen erfahren habe, die ich fragte: „Wie steht ihr jetzt dazu: wirtschaftliche Entwicklung, Arbeitsplätze, Rhein-Main-Gebiet, Flughafen?“ Die Jugendlichen haben eine sehr differenzierte Haltung eingenommen, aber was mich betroffen machte, war die Äußerung von einigen, die sagten: „Was interessiert uns das? Das habt ihr doch sowieso schon entschieden.“

Ich glaube, mit einer solchen Haltung sollten wir uns nicht zufrieden geben. Wir sollten aktiv die Menschen einfordern, aber sollten, wie gesagt, auch davon ausgehen, was die Menschen eigentlich im Moment haben möchten. Sie möchten einen Dialog haben, sie möchten mitdiskutieren, und sie möchten auch transparent sehen, wohin die ganze Sache läuft. Aber das können wir nur, wenn wir vernünftige Module anbieten, und die Grundlage dafür, denke ich mal, die ist da. Deshalb: Lassen Sie uns das beginnen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Noch eine Frage, Herr May?

Abg. **Jürgen May** (SPD): Meine Frage an die Landesregierung: Welche Konsequenzen gedenkt sie denn aus diesem Positionspapier des Hauptausschusses der Ministerkonferenz für Raumordnung, das heute schon mehrfach zitiert wurde, zu ziehen?

Eine Frage an Herrn Dr. Oeser: Wie realistisch ist es denn, bei prognostizierten Flugbewegungen von 600.000 und mehr pro Jahr die im Anti-Lärm-Pakt enthaltene Forderung nach Reduzierung des Fluglärms insgesamt – gemessen vom heutigen Niveau aus – zu erfüllen und diese Entlastung tatsächlich hinzubekommen? Denn damit wäre ja eine der Bedingungen erfüllt, die im Rahmen des Mediationsergebnisses an eine Erweiterung gestellt wäre.

Eine dritte Frage, und zwar an Herrn Bürgermeister Vandreike: Es gibt von Ihrer Oberbürgermeisterin die Spekulation über das, was noch zur Optimierung der Südbahnvarianten gehören könnte, nämlich die zweite Südbahn, die Atlanta-Variante. Ist das die Lösung, die Sie für Mitte dieses Jahrzehnts anvisieren, wenn die Kapazitätsgrenze bei einer neuen Bahn wieder erreicht wäre?

Präsident **Klaus Peter Möller:** Kurze, schwere Fragen. Wer antwortet für die Landesregierung? – Herr Minister Posch.

Minister **Dieter Posch:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Es handelt sich bei dem mehrfach zitierten Papier um Überlegungen im Hauptausschuss der Raumordnungsminister. Darin sind teilweise Dinge enthalten, die im Prinzip nichts Neues sind, wie beispielsweise die Frage der Einbindung des Bundes in eine Flughafenkonzeption. Wir werden die Dinge, die in diesem Papier enthalten sind, soweit sie für die Landesplanung von Bedeutung sind, mit Sicherheit im Zusammenhang mit der Aufstellung des Landesentwicklungsplans zu prüfen haben. Eine detaillierte Festlegung im Hinblick auf dieses interne Papier kann ich jetzt noch nicht vornehmen. Denn es ist ein Papier, das, glaube ich, wenn ich das richtig sehe, auch im Wirtschaftsausschuss unlängst eine Rolle gespielt hat, und zwar im Zusammenhang mit der Frage: Was kann im Landesentwicklungsplan im Hinblick auf ein Nachtflugverbot einbezogen werden oder nicht einbezogen werden? Dieses Papier wird bei der Willensbildung der Landesregierung eine entsprechende Rolle spielen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Schönen Dank. – Herr Prof. Oeser.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte mir noch einen Hinweis erlauben, den ich bereits gegeben habe, der mir aber doch jetzt wichtig erscheint. Die Zusammenfassungen sind in der Mediationsgruppe jeweils einzeln durchgesprochen, beraten und beschlossen worden. Darin lagen dann die Grundlagen für das Fünf-Punkte-Paket. Wir haben nichts Neues erfunden. Sie können zu allen Teilen dieses Fünf-Punkte-Pakets in den Zusammenfas-

sungen etwas finden, was gemeinsam beschlossen worden ist.

Zum Anti-Lärm-Pakt. Herr Abg. May, wenn wir es nicht als realistisch erachtet hätten, das, was hier steht, umzusetzen, hätten wir es nicht formuliert. Aber im Anti-Lärm-Pakt liegen auch die Begrenzungen des Flughafens und seiner Möglichkeiten. Wenn es – vielleicht im Unterschied zu anderen Meinungen, die man hört –, richtig ist, dass das Fünf-Punkte-Paket nicht erst dann zu wirken anfängt, wenn die Genehmigung für eine Bahn vorliegt, sondern sofort anfangen muss und dass Optimierung eben genauso mit den anderen Punkten verbunden ist wie der Teilausbau, wenn das richtig ist, dann ist in der konkreten Arbeit des regionalen Dialogforums jeweils festzustellen, was die einzelnen Punkte des Fünf-Punkte-Pakets jeweils bedeuten, auch für die Optimierungsphase. Das muss ich klipp und klar noch einmal sagen. Wenn wir das so prüfen, dann sehen wir – sonst hätten wir es nicht geschrieben – die Chancen der Verwirklichung. Aber hier sind auch die Grenzen des Wachstums aufgezeigt. – Danke sehr.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke schön. – Abschließend Herr Bürgermeister Vandreike.

Bürgermeister **Joachim Vandreike:** Herr Abg. May, eine kurze, präzise und klare Antwort auf Ihre Frage: Weder im Frankfurter Magistrat noch an anderer Stelle in Frankfurt ist bisher in politischen Gremien über zwei Südbahnen geredet, diskutiert oder entschieden worden. Wir haben über e i n e Südbahn geredet, wir haben uns auf e i n e Südbahn festgelegt, und das wird zukünftig so bleiben.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke. – Jetzt geht das Fragerecht über auf BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Kollege Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst möchte ich mich – ein bisschen Ermüdung scheint ja zu drohen – ganz herzlich bei denjenigen, die bis jetzt ausgeharrt haben, bedanken. Wir als Abgeordnete – zumindest gilt das für meine Fraktion; ich nehme an, für die Kolleginnen und Kollegen auch – sind den vielen Kommunalvertretern sehr dankbar, dass sie mit uns diskutieren. Mir scheint in der Tat neben der Sammlung der Statements, die heute Morgen einen überwältigenden Eindruck der Ablehnung unterstrichen haben, auch sehr wichtig zu sein, jetzt die Nuancen herauszuhören und auch festzustellen, dass die Betroffenen, wenn sie einander aufmerksam zuhören, noch zusätzliche wichtige Erkenntnisse gewinnen.

Meine Damen und Herren, ich will eine zweite Bemerkung machen: Mich erfreuen die wohltuende Nüchternheit und die klaren Aussagen der Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen, die sich ganz anders als das darstellen, was wir bei der so genannten Expertenanhörung insbesondere von den Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft über den Frankfurter Flughafen zu hören bekamen.

Insoweit ist es sicherlich im Nachhinein noch einmal zu bedauern, dass Sie als Kommunalvertreter nicht auch noch in der Anhörung der Experten Platz gefunden haben. Denn eines ist sicher: In Fragen des Flugverkehrs sind zum einen etliche von denen, die heute hier sind, nicht weniger Experten als manche, die wir im Mai gehört hatten.

Zum anderen kann man ganz sicher sagen, dass Sie die Expertinnen und Experten für die Frage der Empfindungen, der Belastungen und der Zumutbarkeiten sowie dafür sind, was die Bürgerinnen und Bürger in ihren Gemeinden, in unserem Land Hessen wirklich denken und für nötig halten. Insoweit sind Sie, denke ich, für die politische Entscheidung ganz wichtige Experten.

Meine Damen und Herren, angesichts dieser Problemlage will ich mit meinen Fragen, den ersten, die von uns kommen, ein bisschen nachhaken. Natürlich ist das eine oder andere schon gefragt worden, was man selber sonst auch gefragt hätte. Wir wollen Doppelungen aber möglichst vermeiden.

Mir scheint ein deutlicher Gegensatz – und den möchte ich gern noch deutlicher unterstrichen haben oder aufgeklärt haben – zwischen den Positionen der Städte Frankfurt und Offenbach zu existieren.

Herr Bürgermeister Vandreike – und Sie frage ich damit als Ersten – hat zu der Südbahnfavorisierung deutlich gesagt, es gehe darum, dass ein Parallelverkehr der günstigste sei. Wir wissen aber nicht nur aus dem Planfeststellungsbeschluss zur 18 West, sondern auch aus dem Anti-Lärm-Pakt, den auch Sie befürwortet haben, zur Kontingentierung von Fluglärm und zur Festlegung lokaler Lärmobergrenzen, dass – und das Amsterdamer Beispiel ist nur eines dafür – Parallelbahnen eine Kontingentierung und eine Verteilung des Lärms erschweren, weil man nämlich immer in der gleichen Richtung startet bzw. landet.

Insoweit ist dann die Forderung der Stadt Offenbach, vertreten durch den Oberbürgermeister, umgekehrt. Wie würden Sie denn – Sie haben gesagt: relativ die Südbahn; das ist auch eine Parallelbahn – dann sozusagen in die Verteilung der Belastungen gehen, wenn man weiterhin am Parallelbahnsystem festhält?

Da ich diese Frage stelle, möchte ich an dieser Stelle noch eine provokante Frage an Herrn Grandke nachschieben. Herr Grandke, wären Sie vielleicht bereit, bei dieser Gelegenheit – es wäre eine schöne Gelegenheit – das von mir so genannte Unwort der Demokratisierung des Lärms zurückzu-

nehmen? Ich bin gern bereit, über eine gerechte Verteilung von Lärmbelastungen zu diskutieren, und die ist im Rahmen des Anti-Lärm-Pakts auch erwähnt und notwendig. Aber, meine Damen und Herren, zumindest wir halten Demokratie für etwas ausgesprochen Positives und Unterstützenswertes, und Fluglärm halten wir für das Gegenteil. Deshalb sollte man unserer Meinung nach beide Worte nicht miteinander in Verbindung bringen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Bürgermeister Vandreike, Frankfurt.

Bürgermeister **Joachim Vandreike:** Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Frage Bündelung des Lärms oder Nichtbündelung des Lärms war ein Punkt, der in der Mediation ganz ausführlich behandelt worden ist. Dazu hat Prof. Oeser eine Arbeitsgruppe geleitet, die sich unter anderem auch mit diesem Schwerpunkt befasst hat, und dazu sind meines Wissens auch sehr umfangreiche gutachterliche Stellungnahmen gegenüber der Mediation abgegeben worden.

Das Ergebnis dieser Untersuchungen, wo es durchaus renommierte Wissenschaftler gegeben hat, die sich entsprechend geäußert haben, hatte zur Konsequenz, dass der Mediation empfohlen wurde, den Lärm eher zu bündeln, als ihn zu verteilen, weil – und jetzt müsste mir Prof. Oeser helfen; ich habe das aus den Gutachten nicht mehr im Detail in Erinnerung – sich Bürgerinnen und Bürger ähnlich hoch belastet fühlen, wenn die Zahl der Überflüge auch verhältnismäßig gering ist. Das war wohl das entscheidende Argument – auch der wissenschaftlichen Gutachten –, warum es eine Empfehlung für die Bündelung des Lärms gegeben hat.

In diesem Sinne ist durchaus auch unser Votum für eine Südvariante denkbar und als Begründung heranzuziehen, und wir stehen da ganz im Sinne des Ergebnisses der Mediation.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke. – Herr Oberbürgermeister Grandke, Offenbach.

Oberbürgermeister **Gerhard Grandke:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich versuche, die Fragen von Herrn Kaufmann zu beantworten.

Was ist die Strategie von Offenbach? Wir haben den heroischen Beschluss von Frankfurt in dem Part begrüßt, dass die Frankfurter eingesehen haben, dass die Nordbahnvarianten der Umwelt-GAU für den Teil der Region sind, für den wir Verantwortung tragen. Insofern unterstützen wir das.

Wir haben keine Positionierung per Beschlussfassung, was die Südbahn betrifft, Herr Kaufmann, sondern unsere Linie ist die, dass wir sagen: Wir müssen schauen, wie man Flughafenentwicklung mit Möglichkeiten in Verbindung bringt. Drei Punkte will ich Ihnen nennen, die dann unterschiedlich diskutiert werden können. Das Erste ist Verkehrsverlagerung, das Zweite wäre die Entwicklung von anderen Varianten – das ist aber eine Aufgabe, die die FAG auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens untersuchen muss und dann mit einbringen muss, und dann werden wir rechtlich würdigen, ob die das auch vernünftig gemacht haben –, und der dritte Bereich ist natürlich der der Lärmkontingentierung. Das ist ein Punkt, der jetzt schon rechtzeitig eingeführt werden kann. Das ist genau der Aspekt, Herr Kaufmann. Sie wollen wissen, wie das dann ist, und Sie fordern immer die Binnenoptimierung. Die Binnenoptimierung hat bei uns ohne Lärmpaket dazu geführt, dass wir von 240.000 Flugbewegungen 1985 auf 440.000 Flugbewegungen im Jahr 2000 gekommen sind, und da haben wir als Region nicht mitgestalten können – das läuft sozusagen außerhalb des Planungsrechts –, sondern das kann innerhalb dessen gemacht werden.

Insofern ist Ihre Forderung, die Binnenoptimierung zu machen, im Prinzip ein Verrat der Interessen derjenigen, die heute die hauptbelasteten Städte sind.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Och!)

– Sagen Sie nicht „och“. Das ist es, weil Sie sich von den Frankfurter GRÜNEN haben vorführen lassen. Die haben natürlich die Interessenslage – ich sage es jetzt mal so – und haben das damals durchgesetzt. Die Binnenoptimierung oder „innerhalb des Zauns“ heißt Mehrbelastung aller heute belasteten Städte in Ost-West-Richtung. Das muss man einfach offen sagen.

Ich diskutiere gern mit Ihnen, Herr Kaufmann, über den Aspekt Demokratisierung des Lärms. Das diskutiere ich mit Ihnen aber nur dann offen, wenn Sie genauso offen mit mir diskutieren, dass die GRÜNEN faktisch einem Flughafenausbau zugestimmt haben, indem sie das Mediationsverfahren inauguriert haben – das muss man nämlich auch sagen –, und diese Form von Heuchelei akzeptiere ich überhaupt nicht, weil Sie jetzt eine konsistente Strategie von Wiesbaden bis zur Kommune vorgaukeln, und das ist nicht so.

(Lachen des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Wenn es tatsächlich eine existenzielle Frage gewesen wäre, dann hätten Sie damals unter allen Umständen die Einführung des Mediationsverfahrens verhindern müssen. Das haben Sie nicht gemacht. Nur nachdem sich hier sozusagen Machtverhältnisse verändert haben, führen Sie das auf einmal ein. Wenn Sie das mit mir öffentlich diskutieren, dann diskutiere ich mit Ihnen auch den Aspekt Demokra-

tisierung des Lärms. Solange das aber nicht geschieht, bleibt der Begriff im Raum. – Danke.

(Heiterkeit und Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Jetzt sind Sie froh, dass Sie das Wort haben, Kollege Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich will jetzt die Anhörung – so sehr es mir großen Spaß machen würde, Herr Grandke – nicht dazu missbrauchen, jetzt in eine politische Auseinandersetzung, einen Schlagabtausch, einzutreten.

Nur, eines muss man korrigieren; wenn Sie die Unwahrheit sagen, dann muss ich das zurückweisen: Wir haben zu keinem Zeitpunkt die Binnenoptimierung allein gefordert, sondern immer gesagt: Das Paket, so wie es die Mediationsrunde produziert hat – ohne den Ausbau – ist genau die richtige Antwort.

Deswegen schiebe ich das als Frage noch einmal nach, und ich möchte diese Frage ganz gezielt an das Mitglied der Mediationsgruppe, Herrn Bürgermeister Brehl, richten. Wir haben so viel vom Problem des Vertrauens gehört, und es geht doch ganz ohne Zweifel um Vertrauen schaffende Maßnahmen. Nun ist im Mediationsbericht – für meinen Geschmack etwas klein, aber immerhin – auch das No-Regret-Prinzip enthalten. Es ist dort nicht nur enthalten, sondern auch unterstrichen, und zum No-Regret-Prinzip – was ja heißt, man darf Entscheidungen erst dann treffen, wenn man ihre Folgen hinreichend übersieht und wenn sie notwendig sind – frage ich Sie: Wäre es nicht die richtige Vertrauen schaffende Maßnahme, jetzt genau mit den Teilmaßnahmen der Optimierung, die z. B. auch Verlagerung bedeuten, die Überprüfung der Flugverfahren bedeuten, Einführung verbesserter Techniken und anderes mehr, und mit den einzelnen Maßnahmen des Anti-Lärm-Pakts – Kontingentierung etc. pp. – sowie mit dem Nachtflugverbot mindestens im Sinne des so genannten durchführbaren Nachtflugverbots – das ist eine neue Vokabel, die wir gelernt haben, die Herr Weber in die Welt gesetzt hat – unverzüglich Schritt für Schritt zu beginnen und, wenn überhaupt, erst wesentlich danach eine Ausbauentscheidung zu treffen?

Ich richte die Frage deshalb an Sie, weil Sie an den Diskussionen so intensiv beteiligt waren und ich zweitens heute Morgen, obwohl ich mir einbilde, sehr genau zugehört zu haben, von Ihnen, Herr Brehl, eine so klare Aussage wie von Ihren Nachbarkollegen aus Kelsterbach und Raunheim nach dem Motto: „Auch in Mörfelden-Walldorf wird ein Ausbau abgelehnt unter Beibehaltung des Restes des Pakets“ nicht gehört habe. Deswegen würde ich Sie noch einmal bitten, auch dazu Stellung zu nehmen, wie Sie zu der Frage des Baus einer neuen Bahn generell stehen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Bürgermeister Brehl.

Bürgermeister **Bernhard Brehl:** Herr Präsident, Herr Abg. Kaufmann, meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Kaufmann, Ihre Fragestellung No-Regret-Prinzip liegt in gleicher Linie mit der Frage des Herrn Abg. Bökel. Es gab heute Morgen in den unterschiedlichsten Stellungnahmen große Übereinstimmung: Es ist noch so viel ungeklärt und nicht untersucht, dass gegenwärtig keine Entscheidung über einen Ausbau getroffen werden kann. Ich habe heute Morgen im Grunde genommen bis auf zwei Stellungnahmen aus dem kommunalen Bereich zu dieser Frage völlige Übereinstimmung zur Kenntnis genommen. No Regret steht beim regionalen Dialogforum. Im Mediationsbericht kommt auch Schiphol vor. Vorhin wurde es angesprochen: Ein Ausschuss des Landtags war in Schiphol.

(Zurufe)

– Jedenfalls Landtagsabgeordnete.

Wir haben in der Fluglärmkommission – ich mahne es deshalb einmal öffentlich an – seit drei Jahren versucht, eine Fahrt nach Schiphol zu unternehmen, und uns wurde immer gesagt – von der FAG, aber auch von anderen –: In Schiphol sind wir nicht willkommen.

Deswegen greife ich das für die Fluglärmkommission einfach einmal auf. Vielleicht sind wir, nachdem offenbar die Zusammenarbeit zwischen FAG und Schiphol mittlerweile funktioniert, jetzt willkommen und können bestimmte Hintergründe, die wir so genau nicht kennen können, einmal vor Ort hinterfragen. Denn mir wird von Niederländern immer wieder gesagt – wir haben ja auch Partner, die in Sachen Flughafenausbau durchaus auch fit sind –, dass die Situation so einfach, wie es bei uns in Frankfurt dargestellt wird, in Schiphol dann doch wieder nicht ist. Ich hatte vor 14 Tagen so ganz am Rande mit dem niederländischen Ministerpräsidenten Kok, den ich in unserer Partnerstadt getroffen habe, ein Gespräch und habe gesagt: „Uns wird immer erzählt, wie hervorragend die Zusammenarbeit der Niederlande, der niederländischen Staatsregierung, zum Ausbau des niederländischen Flughafens in Schiphol läuft.“ Darauf sagte Ministerpräsident Kok zu mir: „Umgekehrt wird uns genauso erzählt, wie gut das in Frankfurt läuft.“ Also: Die Ausgangslagen scheinen in etwa gleich zu sein.
Aber noch einmal ganz klar, Herr Abg. Kaufmann, zu No Regret: Wir haben gegenwärtig den Sachverhalt – und ich spreche auch noch einmal den Landesentwicklungsplan an –, dass auch im Landesentwicklungsplan und überhaupt eine Ausbauentscheidung gegenwärtig unverantwortlich sei. Herr Kaufmann, wenn die GRÜNEN in Mörfelden-Walldorf Ihnen etwas anderes zugeflüstert haben: Ich habe einen ganz klaren Standpunkt, den ich im

Mediationsverfahren auch ganz klar dargelegt habe. Nach unserer Auffassung ist die Obergrenze der Belastung beim gegenwärtigem Bahnensystem und dem, was sich aus dem Bahnensystem noch an Flugbewegungen zusätzlich entwickeln wird, längst erreicht, und es werden aller Voraussicht nach über 500.000 Flugbewegungen sein. 550.000, 530.000, aber es werden auf jeden Fall mehr als 500.000 Flugbewegungen sein. Das bedeutet – Kollege Quilling hat es sehr klar formuliert – zusätzliche Belastungen über das, was heute ist, hinaus. So kann es einfach nicht mehr weitergehen. Die Belastungen müssen verringert werden. Erst dann haben wir eine Basis, wieder vernünftig zu reden. Sagen Sie Ihren GRÜNEN in Mörfelden-Walldorf: Ich habe einen klaren Standpunkt, und unsere BI hat mich ja in der vorigen Woche zu diesen Fragen etwas vernommen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Frau Kollegin Hammann, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Grandke, Sie haben eben die Aussage „Umwelt-GAU, wenn die Nordbahn käme“ gemacht. Sie haben aber in Ihren Ausführungen heute Morgen deutlich gemacht, dass Sie einer Südbahn nicht abgeneigt sind, und auch Herr Oberbürgermeister Vandreike hat gesagt, dass die Südbahn etwas wäre, was man akzeptieren könne. Wenn man aber die Nordbahn als Umwelt-GAU bezeichnet und auf der anderen Seite genau weiß, dass die Südbahn einen erheblichen Eingriff bedeuten würde – also, in der schlimmsten Variante, der Atlanta-Variante, wären es über 5 Millionen m² Wald, die dort fallen würden –, frage ich Sie: Was haben diese ökologischen Auswirkungen bei Ihren Überlegungen überhaupt für einen Stellenwert? Denn Sie haben sich ja schon einwandfrei festgelegt – gerade Herr Vandreike –, was die Südbahn angeht.

Wenn man jetzt die Ökologie betrachtet, sollte man natürlich die gesundheitlichen Probleme nicht außer Acht lassen. Heute Morgen wurde schon von verschiedenen Bürgermeistern darauf hingewiesen, dass bei der Bevölkerung erhebliche Gesundheitsbelastungen zu verzeichnen sind, gerade was die Herz-Kreislauf-Problematik angeht. Wir hatten in der Mediation von hyperaktiven Kindern gehört, und ich möchte einmal Herrn Müller nennen, der heute Morgen gesagt hat, dass bei ihm auch festzustellen ist, dass gerade die Kinder vermehrt belastet sind.

Wenn also all diese Gefahren bekannt sind, dann frage ich Sie: Welchen Stellenwert haben bei Ihnen die gesundheitlichen Auswirkungen einer Startbahn oder Landebahn? Denn das ist doch das, was uns alle hier beschäftigt: Was passiert, wenn irgendwo eine neue Bahn gebaut wird? Welche Auswirkungen hat das im Hinblick auf die Ökologie und auf den Gesundheitsbereich? Dazu möchte ich von Ihnen wirklich eine dezidierte Stellungnahme bekommen.

Herr Schindler, der Bürgermeister aus Hochheim, hat gesagt, er stehe einem Ausbau nicht strikt ablehnend gegenüber, sagte aber dann am Ende: Im Zweifel aber für die menschliche Gesundheit. Wenn wir aber jetzt die ganzen Auswirkungen gehört haben – und auch das Mediationsverfahren hat dankenswerterweise noch einmal gesagt: Lärm macht krank –, dann muss ich fragen: Was kann Sie dazu bringen, diese Zweifel in diese Richtung dann noch zu verstärken, dass man sagt, man lehne den Ausbau generell ab? Denn wenn Sie schon Zweifel in den Raum stellen und damit auch eine Öffnung darstellen, die möglicherweise einen Ausbau ablehnt, dann möchte ich von Ihnen wissen, was Sie darunter konkret verstehen. Ab wann würde bei Ihnen ein Ausbau auch abgelehnt werden können?

Dann habe ich noch eine letzte Frage, und zwar an Herrn Bersch von der Gemeinde Bischofsheim. Sie haben gesagt: Der Wirtschaftsstandort ist in Gefahr. Da ich weiß, dass Sie einen Ausbau ablehnen, glaube ich nicht, dass Sie den Wirtschaftsstandort Frankfurt in Gefahr sehen, sondern natürlich den Ihrer Gemeinde. Ich möchte Sie auch dazu um ein paar Worte bitten. – Danke schön.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke. Gehe ich recht in der Annahme, dass Sie zunächst Herrn Oberbürgermeister Grandke fragten? – Ja. Herr Oberbürgermeister Grandke.

Oberbürgermeister **Gerhard Grandke:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Beschlussfassung von Offenbach ist klar. In Offenbach gibt es eine Beschlussfassung, auf keinen Fall die beiden Nordbahnen zu akzeptieren, weil das der umweltpolitische GAU in dieser Stadt ist. Wir können das begründen. Das ist nicht Sankt Florian. Dadurch, dass wir in über 70 % des Jahres Westwindlage haben, bedeutet das eine Bündelungsfunktion, weil sich die landenden Maschinen über dem Knoten Offenbach sozusagen stärker verdichten würden. Das ist die Beschlussfassung.

Ich habe gesagt: Wir begrüßen die heroische Beschlussfassung von Frankfurt in dem Punkt, als dass sie auch unserer Auffassung sind, dass die Nordbahn nicht tragbar ist. Es gibt aber keine politische Aussage, dass wir uns für die Südbahn positioniert hätten. Es gibt innerhalb des politischen Spektrums von Offenbach Teile, die sich für die Südbahn entschieden haben. Das ist aber nicht Beschlussfassung im Parlament.

Der Punkt ist allerdings der, dass man schon heute Verkehr reduzieren kann, und wenn man sagt: „Ich will den Flughafen sich entwickeln lassen können“, wenn man das will und gleichzeitig diejenigen, die heute hoch belastet sind, entlasten will, dann geht

das nur, indem diejenigen, die heute minderbelastet oder gar nicht belastet sind, einen Teil der Belastungen übernehmen. Das ist unser Ansatz, dass wir fragen – Schiphol ist genannt worden; das ist auch der Punkt –: Wie kommen wir zu Lärmkonten? – Zu Lärmkonten komme ich aber nicht, wenn ich zwei Bahnen in Ost-West-Richtung so nebeneinander habe, dass ich dann gar kein Konto machen kann. Ich kann nur dann etwas auf Konten bewegen, wenn ich eines aufmache. Auf diesen Konten kann ich etwas bewegen. Wenn ich kein Konto aufmache – d. h., wenn ich nicht sozusagen unterschiedliche Modifikationen zulasse –, komme ich nicht zum Lärmkontenmodell und damit nicht zu einer Demokratisierung des Lärms oder zu einer – nennen Sie es so – Belastungsgerechtigkeit innerhalb der Region.

Das ist der entscheidende Ansatzpunkt. Sie können nicht alle Konten zumachen und gleichzeitig sagen: „So, jetzt will ich die Entlastung der Bevölkerung mit vorantreiben." Dann müssen Sie sagen, dass Sie den Flughafen zumachen wollen – das müssen Sie öffentlich äußern –, und dann werden wir – nicht wir; wir sind Dorfschultheiß –, dann werden andere sozusagen politisch darüber richten, wie dann Ihre Position ist. Das müssen Sie dann zu Ihrem Widerspruch mit der Aufnahme des Mediationsverfahrens in Verbindung bringen.

Das ist nicht meine Rolle, sondern der entscheidende Punkt ist: Wenn ich Belastungsgerechtigkeit herstellen will, dann muss ich die Chancen zur Aufteilung der Belastung nutzen. Dann können wir das auch wägen, zählen und messen; dann können wir schauen, wer weniger hat und in Zukunft etwas nimmt, und da können wir Vorschläge machen, wie man die Belastung derjenigen, die heute hoch belastet sind, etwas reduziert und die Belastung anderer etwas erhöht. Wir haben bei diesem Modell die Chance, dass sich der Flughafen entwickeln kann – wenn er es begründet. Das nimmt nämlich nicht den Vorwurf an die FAG weg, dass sie im Mediationsergebnis kein Bedarfsnachweis für den Ausbau vorgelegt hat, der einem Planfeststellungsverfahren Rechnung trägt und das in einem rechtlichen Verfahren durchhält.

Da müssen die Hausaufgaben noch gemacht werden, und das werden wir dann rechtlich würdigen. Wenn das die FAG nicht auf die Beine bringt, ist das deren Job. Das können wir als Dorfschultheiße nicht machen. Das muss die FAG machen, und dann reden wir darüber, wie diese Belastung aufgeteilt wird.

(Abg. Ursula Hammann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben aber jetzt nur auf den Lärm argumentiert und nicht auf die ökologische Belastung, sprich Waldeinschläge!)

– Beim Waldeinschlag muss man natürlich auch sehen – wenn Hahn entwickelt wird –: 25 % der heutigen Abwicklungen können schon außerhalb des Rhein-Main-Gebiets gemacht werden, sind nicht strategisch unabdingbar, nach den eigenen Definitionen eines Hubs, die dort gemacht werden. Wenn Sie andere Varianten nehmen: Natürlich ist auch Erbenheim in der Diskussion. Einschränkungen von Natur und Landschaft sind dort geringer, je nachdem, was man macht.

Aber das Entscheidende ist, dass man Lärmkonten baut, und welche Start- und Landebahnkonfiguration das dann ist – man kann das auch in anderen Teilen der Region darstellen –, das ist etwas, was im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens von der FAG geleistet werden muss und nicht von der Stadt Offenbach oder von irgendeiner anderen Stadt. Das muss dort geleistet werden. Da können Sie auch Ihren Beitrag dazu liefern.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Herr Bürgermeister Vandreike.

Bürgermeister **Joachim Vandreike:** Herr Präsident, meine verehrten Damen und Herren! Ich will, weil das Stichwort wieder gefallen ist, noch einmal klarstellen: Wir reden nicht über Atlanta, nicht über vier Bahnen. Wir reden über eine Südbahn. Im Bericht der Mediatoren ist diese Südbahn verbunden mit der Einstellung der Startbahn West und zumindest mit der Wiederaufforstung des südlichen Teils der Startbahn West, und dann sieht auch die ökologische Bilanz, nämlich Waldeinschlag, in Zahlen ein Stück anders aus als das, was Sie gerade genannt haben.

Ich will zum zweiten Teil – Belastung der Bürger – etwas sagen. Ich verrate sicherlich kein Geheimnis, dass die Südvariante zumindest bei der Deutschen Flugsicherung wie auch bei der Flughafen AG keine beliebte Variante gewesen ist. Meine Vermutung ist nach wie vor – und das bestätigt sich in der weiteren Diskussion um Optimierungsmöglichkeiten –, dass für diese Südvariante Flugrouten gewählt worden sind, die über dichtest besiedeltes Gebiet führen. Ich habe es vorhin gesagt: Ich glaube, dass es auch in dieser Frage eine weit gehende Optimierungsmöglichkeit gibt. Daran wird ja im Moment auch gearbeitet. Ich will jetzt nicht allein die Verschiebung nach Süden diskutieren, sondern z. B. auch die Veränderung von An- und Abflugrouten. Da hat auch ein Umdenkungsprozess bei der Deutschen Flugsicherung eingesetzt. Von dieser Optimierung verspreche ich mir, dass es noch eine ganze Menge an Entlastungseffekten auch für die Bevölkerung gibt, und dann sieht die Bilanz nicht mehr so aus wie das, was im Moment auf dem Tisch liegt.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke. – Herr Bürgermeister Schindler, Stadt Hochheim.

Bürgermeister **Harald Schindler:** Herr Präsident, Frau Abg. Hammann, meine Damen und Herren!

Ich habe absichtlich formuliert: Wir lehnen einen Ausbau nicht strikt ab. Aus gutem Grund; denn die Gesundheit – wie auch schon von Ihnen ausgeführt – hat bei uns einen hohen Stellenwert. Aber wenn morgen unsere Forderungen erfüllt würden – d. h., die Verlagerungen nach Hahn erfolgt wären und dann auch noch der Lärm auf die Region verteilt würde, sodass er für alle erträglich wäre –, dann wäre die Gesundheit der Menschen insgesamt gesehen ein Stück weit unter einem anderen Aspekt zu betrachten, als Sie es vielleicht heute tun müssen.

Wer in unserem Ballungsraum – d. h. in den Abflug- und Landerouten – erkennen muss, dass ein Flugzeug so laut ist, dass es seine Gesundheit gefährdet, und das pro Stunde vielleicht 30-mal tun muss, der ist richtiggehend in seiner Gesundheit beeinträchtigt. Wenn dies aber nur fünfmal wäre, wäre das unter anderen Gesichtspunkten zu sehen.

Solange nicht der Nachweis erbracht ist, dass man über die Veränderung von An- und Abflugrouten etwas bewirken kann, lehnen wir einen Ausbau nicht strikt ab. Wir sagen aber ganz deutlich: Die Nordbahn kann nicht in Frage kommen, und über die Südbahn wissen wir zu wenig. Es gibt vielleicht auch intelligente andere Lösungen. Aber bevor wir die Diskussion führen, müssen wir, denke ich, alle Verlagerungsmöglichkeiten nach Hahn und an andere Orte prüfen und auch umsetzen. Nur so kann es gehen, und da ist die Flughafen AG gefordert, Vorschläge zu unterbreiten und nicht zu sagen: Wir müssen jetzt den Ausbau haben; wir stehen unter so erheblichem Zeitdruck, dass alles andere keine Rolle mehr spielen kann. – Es müssen Fakten auf den Tisch, die uns in die Lage versetzen, hier gegebenenfalls noch das Interesse der Bevölkerung so zu sichern, wie es notwendig ist.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Danke. – Jetzt noch Herr Bürgermeister Bersch, Gemeinde Bischofsheim.

Bürgermeister **Reinhard Bersch:** Herr Präsident! Frau Abg. Hammann, warum habe ich vorhin in meinem Statement gesagt, dass die mittelfristig erwartete Belastung für Wirtschaftsbetriebe nicht so attraktiv sein wird? Ich denke, wir müssen eine Kommune wie Bischofsheim und vielleicht sogar eine Kommune wie Rüsselsheim – in dieser Größe, denke ich, stimmt das immer noch – ganzheitlich sehen. Wir können nicht sagen: Hier sind Menschen, dort sind Arbeitsplätze, dort ist ein Stück Wald, dort ist ein Stück Altrheinufer oder sonst irgendwas. – Eine Kommune wie Bischofsheim hat in der Woche einige Anfragen von Wirtschaftsbetrieben, und ich kann Ihnen verraten – es ist kein Geheimnis –: Es sind Betriebe, von denen wir schon eine Menge haben. Da sind Speditionen, die am Flughafen die Dinge abholen, umverteilen und sonst wohin fahren. Da sind Großkinos, die vielleicht Menschen für irgendwelche Dinge begeistern. Aber es sind keine Wirtschaftsbetriebe, die eine konzentrierte Arbeit erfordern.

Wenn wir von Lärm sprechen – ich habe das den ganzen Tag über gehört –, dann ist es immer der Zusammenhang, dass eine hoch qualifizierte Tätigkeit in einer recht ruhigen und konzentrierten Art vonstatten gehen muss. Sie kennen das bestimmt selbst: Da hängt ein Schild an der Tür: „Bitte Ruhe! Abitur.“ Da leuchtet ein Signal auf: „Bitte nicht stören! Wir sind auf Sendung.“ Für all diese Dinge, wo Menschen kreativ sind, wo etwas ganz Besonderes geschaffen wird, ist eine bestimmte Ruhe vonnöten. Sie können eine Treppe putzen, Sie können ein Auto waschen, Sie können in relativer Beschallung sonstige Dinge machen – das ist nicht das Problem –, aber Menschen, die kreativ sein wollen, und Firmen, die kreative Menschen brauchen, fragen in der Mainspitze nur bescheiden an. Ich möchte jetzt für das Zentrum in Ginsheim-Gustavsburg keine Negativmeldungen verbreiten, aber sie fragen nur bescheiden an. Wir sollten uns von dem Gedanken trennen, dass auf der einen Seite etwas passiert, wo man arbeitet, und an einem anderen Standort etwa gewohnt oder spazieren gegangen wird.

Noch eines: Wenn wir sagen, wir bekommen diese Verkehrsbelastung, von der auch heute gesprochen wurde, in den Griff – es wird schon angefangen; bei uns ist es der Nordausbau der A 60 –, dann wird natürlich deshalb ausgebaut, dass der Verkehr stärker fließen kann, die Weisenauer Brücke wird auf sechs Spuren ausgebaut, damit der Verkehr stärker fließen kann, aber es wird doch so ausgebaut, dass kein aktiver Schallschutz für die Gemeinde Bischofsheim gebaut wird. Man macht aus einer Betonbahn eine Asphaltbahn, und damit hat man drei Spuren. Das ist doch in die Tasche gelogen. Damit können die Leute bei uns, die 400 m von dieser A 60 entfernt wohnen, nicht zurechtkommen. Das kann ich ihnen nicht vermitteln. Ich bin ein Bürgermeister, der keiner Partei angehört, aber auch mir nimmt man das nicht ab, nicht als Person, nicht als Politiker.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Abg. Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Da wir gerade beim Thema Arbeitsplätze waren, würde ich insbesondere an die Stadt Darmstadt, weil Herrr Oberbürgermeister Benz das heute Morgen erwähnt hat, eine konkrete Nachfrage richten. Vielleicht könnten Sie es noch mit ein paar Daten unterfüttern. Wir hatten auch immer die Kritik an den ganzen Arbeitsplatzuntersuchungen und -prognosen – wir nennen sie eher Utopien oder Fantasien –, dass die potenziellen Negativentwicklungen in der Region, z. B. Siedlungstätigkeitseinschränkung durch erwartete oder schon vorhandene Verlärmung oder Ähnliches, überhaupt nicht unter-

sucht sind. Mir schien aus Ihren Worten heute Morgen herauszukommen, dass Sie in Darmstadt mit Arheilgen-West und anderem dafür ein Beispiel sind. Insoweit hätte ich gern noch einmal präzisiert, inwieweit der Flughafen und sein Betrieb sich negativ auf die Siedlungs- und damit auch Arbeitsplatzentwicklung auswirken kann, vielleicht am Beispiel Darmstadt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Oberbürgermeister Benz.

Oberbürgermeister **Peter Benz:** Frau Vizepräsidentin, Herr Abg. Kaufmann, meine Damen und Herren! Ich habe heute Morgen in Bezug auf den Regionalen Raumordnungsplan aus dem Jahr 1995 ausgeführt, dass die dort festgelegte Siedlungsentwicklung klare Zielvorgaben gemacht hat. Städte und Gemeinden, private Investoren und damit also auch diejenigen, die wirtschaftlich investieren wollen, Grundstückseigentümer und die Bewohner in der Region haben im Vertrauen auf diesen Regionalen Raumordnungsplan 1995 bereits Investitionen getätigt, sie haben infrastrukturelle Vorbereitungen getroffen, und mit dem jetzt vorliegenden Raumordnungsplanentwurf würde dies alles zunichte gemacht werden.

Aus diesem Grund haben wir als Stadt Darmstadt unser Veto gegen den Entwurf des Raumentwicklungsplans vorgenommen und wollen deutlich machen, dass die Freihaltezone für die Fluglärmentwicklung über bestehende Siedlungen und Siedlungsentwicklungsgebiete hinweg im krassen Widerspruch zu dem Raumordnungsplan von 1995 steht.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Benz. – Herr Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Damen und Herren! Wir wollen einen letzten Komplex ansprechen, und das ist das Schaffen von Vertrauen. Jetzt schaue ich mich um; langsam verschwinden all die, die ich fragen will. Hoffentlich ist das kein Dauerzustand.

Zunächst einmal wollte ich nämlich gern den Vorstand der FAG fragen, wie Sie sich nach dem, was Sie heute hier gehört haben, vorstellen, Vertrauen zu schaffen. Nun stelle ich, wenn ich mich nicht ganz irre, fest, dass der Vorstand der FAG schon seit einigen Stunden nicht mehr vertreten ist.

(Beifall – Zurufe)

– Aber die FAG war heute auch eingeladen, und heute Morgen hat dankenswerterweise Herr Michel das auch angehört. Es ist bedauerlich, wenn er nicht mehr vertreten ist. Dann kann man ihn sozusagen nichts fragen. Das tut mir Leid.

Ich denke, dass die FAG an der ganzen Fragestellung schon ein relativ großes Interesse haben dürfte. Wenn sich hier etliche hauptamtliche Wahlbeamte aus Kreisen und Kommunen den ganzen Tag Zeit nehmen, um die Probleme zu diskutieren, finde ich, sollte man bei einem vierköpfigen Vorstand auch erwarten können, dass mindestens ein Vorstandsmitglied durchgängig hier vertreten ist. Ich finde schon, dass das eigentlich zumindest der Anstand gebietet.

Insoweit kann man leider die Frage nach dem Schaffen von Vertrauen jetzt nicht stellen, und deswegen wollte ich abschließend – – Aber leider habe ich jetzt auch Herrn Oeser den Raum verlassen sehen. Oder irre ich mich da? Jetzt bin ich etwas vom Pech geschlagen. Dann werde ich vielleicht, wenn das möglich ist, Frau Präsidentin, die Frage zurückstellen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Ich darf einmal unterbrechen. Ich sehe eben wieder jemanden von der FAG hereinkommen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, aber ich war an einem Vorstandsmitglied interessiert.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Eben betritt auch Herr Prof. Oeser den Raum. So ganz schlimm ist es also nicht.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herrn Oeser wollte ich auch keinen Vorwurf machen. Jeder Mensch hat bisweilen ein menschliches Bedürfnis. Das ist völlig unstreitig.

Herr Oeser, ich wollte Sie noch fragen. Wir haben unter verschiedenen Aspekten das Thema Vertrauen angesprochen. Sie sind einer der Mediatoren, die, sagen wir einmal, mit ihrer Tätigkeit auch sehr viel Positives und neue Erkenntnisse gebracht haben. Wir hätten, denke ich, diese Diskussion heute hier so nicht führen können, wenn nicht die Mediationsrunde gearbeitet hätte und viel Material auf den Tisch gelegt hätte. Sie sind, auch als Person, andererseits auch mit Kritik bedacht worden, wie alle, die sich dem Verfahren stellen.

Ich frage Sie jetzt zu dem Aspekt Vertrauen: Wie würden Sie – jetzt als Person, als Prof. Oeser, der in der Mediation und darüber hinaus vielfältige Erfahrungen hat – sich denn vorstellen, wie Vertrauen geschaffen werden könnte? Welche Pflichten würden Sie dafür als Erstes der Flughafengesellschaft und als Zweites vielleicht auch der Politik nennen, die wir jeweils erfüllen müssten?

Die zweite Teilfrage: Wie bewerten Sie das, was Sie heute hier erlebt haben, sprich den Umgang der Kommunalvertreterinnen und Kommunalvertreter mit den Mediationsergebnissen und der Problematik, vielleicht auch im Vergleich mit den Experten,

die die Wirtschaft bei der Anhörung in den Rhein-Main-Hallen präsentiert hatte?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Prof. Oeser, bitte.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Sie, Herr Abgeordneter, haben mir eine Frage gestellt, über die ich mich jetzt gern intensiv mit Ihnen unterhalten würde. Das in zwei, drei Sätzen zu tun, wird einfach der Sache nicht gerecht.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben noch mehr Zeit! Sie dürfen gern!)

Ich fange mit dem zweiten Teil Ihrer Frage zur persönlichen Wertung an. Ich habe es nicht nur für dringend notwendig gehalten, dass diese Anhörung heute stattfindet, sondern ich messe ihr eigentlich eine andere Qualität bei. Ich habe den Eindruck, dass heute zum Teil sehr gezielt, mit sehr viel Unterlagen und Wissen aus der konkreten Situation heraus gefragt worden ist. Das unterscheidet sich natürlich von einer allgemeinen Anhörung, bei der jeder ein Statement abgibt, und insofern, finde ich, führt diese Anhörung ein ganzes Stück weiter. Wenn Sie mich persönlich nach meinen Schlüssen, etwa auch im Blick auf das, was wir formuliert haben, fragen, dann möchte ich doch noch einmal klarstellen, dass es einen Unterschied gibt zwischen den fünf Punkten, die die Mediationsrunde beschlossen hat, und dem Text, den wir drei Mediatoren beschlossen haben, zwar auch nicht willkürlich oder aus dem Bauch heraus oder so in letzter Sekunde aus der Tasche gezogen – wir haben das schon angekündigt –, aber das ist ein Unterschied.

Zu dem Text, den die Mediationsrunde beschlossen hat, meine ich, können wir nach wie vor stehen. Allerdings sind jetzt die Punkte noch einmal angereichert und konkretisiert, und Teile sind notwendigerweise in der Form angesprochen, als sie weiter geklärt werden müssen.

Ich persönlich –das kann jetzt unfair klingen, weil meine beiden Mitmediatorenkollegen nicht da sind – bin zu dem Eindruck gekommen, ich müsste die von mir und den beiden anderen mitgetragene Erklärung etwas anders formulieren

(Zuruf des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

– ja, doch; das habe ich aber schon angekündigt –, etwa bei dem missverständlichen Begriff der Optimierung. Da wird nämlich Optimierung in unserer Aussage gleichgesetzt mit Optimierung vorn. Wir hatten eigentlich nur versucht, herauszufinden, wo unter Lärmvermeidungs- und -verminderungsgesichtspunkten Verbesserungen möglich sind, und haben dazu gleich gesagt: Wenn bei der von uns damals ins Auge gefassten Südbahn – das war eine der Varianten, die die amerikanische Luftfahrtbehörde vorgelegt hat – nur die Belastung zustande käme, die auf der ersten, gewissermaßen Grobzeichnung der Flugsicherung in Rüsselsheim und Neu-Isenburg zustande gekommen wäre, dann ist sie nicht vertretbar, was aber für die nun optimierte Südbahn mit ihren 400 m Verlegung nicht gilt; denn wir hatten keine Gelegenheit, uns damit eingehend zu befassen.

Von daher gesehen würde ich mir an dieser Stelle wirklich noch einmal überlegen, wie wir das nach all dem, was wir jetzt gelernt haben, was wir gehört haben, was auch an Missverständnissen entstanden ist, neu zu formulieren hätten. Umso dringender bitte ich, unseren Text als Mediatoren zu trennen von dem, was Ergebnis der Mediationsrunde ist, und das vielleicht in Zukunft zu beachten.

Das andere – die Frage nach dem Vertrauen – ist von einem, der seit über 40 Jahren in dieser Region lebt, der in dieser Region vieles erlebt und erlitten hat, gerade auch im Zusammenhang etwa mit dem Konflikt um die Startbahn West, nun sehr schwer zu beantworten. Hier kann ich nur sagen – und kann mich dem anschließen, was auch schon ausgeführt worden ist; ich wiederhole mich jetzt leider an dieser Stelle –: Wenn man mit bestimmten Dingen erst warten will, bis eine Genehmigung für den Ausbau vorliegt, ist es zu spät.

(Zuruf: Richtig!)

Vertrauen kann nur wachsen, wenn bestimmte Dinge Stück für Stück jetzt entwickelt werden. Ich möchte unter keinen Umständen von unserem Kompromiss 23 bis 5 Uhr beim Nachtflug abrücken. Das war schon ein sehr mühsamer Kompromiss, und er ist nur deshalb zustande gekommen, weil sich die Hälfte des Nachtflugs in der Zeit von 22 bis 23 Uhr und in der Zeit von 5 bis 6 Uhr abspielt und es von daher für den verbliebenen Zeitraum eher Möglichkeiten gegeben hat, zum Nachtflugverbot zu kommen. Davon möchte ich unter keinen Umständen abrücken; denn aus gesundheitspolitischen Gründen müsste es von 22 bis 6 Uhr dauern.

Uns war auch klar, dass wir das nicht über Nacht realisieren können. Das war uns auch klar, und insofern haben wir es auch als Aufgabe des Dialogforums angesehen, in Zusammenarbeit mit der Frankfurter Fluglärmkommission – das möchte ich hier noch einmal betonen – diese Dinge zu entwickeln.

Nur, bei allem Verständnis für die Schwierigkeiten bei der Umsetzung einer solchen Forderung: Wenn dauernd nur die Probleme in den Vordergrund gestellt werden und nicht das Bemühen, es umzusetzen, dann wächst kein Vertrauen. Wir können – das wurde auch gesagt – noch so viel beschließen:

Wenn es nicht wirklich Zeichen des Vertrauens gibt und auch nicht auf rechtlichem und vertraglichem Wege Möglichkeiten gesucht werden, das zu realisieren, dann teile ich die Sorgen von Herrn Landrat Walter, die er auch aus seiner damaligen Position heraus, wo er ja auch seine Erfahrungen gemacht habt, hier vorgetragen hat, und ich kenne viele, viele Polizeibeamtinnen und -beamte, die ähnliche Sorgen haben. Wir dürfen ihnen nicht noch einmal zumuten, dass auf ihren Schultern abgeladen wird, was nur nach einem sorgfältigen Klärungsprozess politisch herauskommen kann.

Dann ist es halt nicht möglich, dass man Aussagen macht wie: „auf der Startbahn West kein Nachtflug“, und dann gibt es doch den Nachtflug auf der Startbahn West. Ich will das jetzt nicht weiter ausführen und vertiefen, aber eines steht fest: Wichtiger als alles, was wir wissenschaftlich klären konnten – wir haben eine ganze Menge geklärt, wenn auch nicht alles –, wichtiger als das, was wir dann auch formuliert haben, sind die erkennbaren Schritte in die richtige Richtung. Wenn auch vieles, was Dr. Bender am 10.05. in seinem Zehn-Punkte-Programm vorgetragen hat, auch schon wieder negativ beschieden wird: Ich meine, dieses Zehn-Punkte-Programm vorzulegen ist ein Schritt, der vor ein, zwei Jahren auch nicht möglich gewesen wäre, und damit muss angefangen werden. Einen anderen Weg sehe ich nicht.

Ich weiß nicht, was am Ende stehen wird, aber am Ende darf nicht noch einmal ein ähnlicher Konflikt wie bei der Startbahn West stehen. Dafür steht zu viel auf dem Spiel, und das nicht nur für die, die 36 Jahre und älter sind, weil sie das damals miterlebt haben, sondern auch für die jungen Menschen. Herr Landrat Walter hat ja vorhin schon ausgeführt, dass sie gesagt haben: „Ihr habt ja doch schon entschieden.“ Hier geht es nicht nur um Parteienverdrossenheit, sondern hier geht es wirklich um die Glaubwürdigkeit der Demokratie.

Vom Mediationsverfahren her muss ich noch einmal sagen: Grundlage ist das Win-Win. Da müssen dann alle zugestehen, dass sie nur einen Teil ihrer Forderungen erfüllen können und dass alle auch Federn lassen müssen. Aber dass die Betroffenen in der Region – sprich, die Menschen dort, die Landschaft, der Lebensraum und all das – wieder nur einseitig angegangen werden sollten, das kann nicht der Fall sein.

Daher bin ich dankbar, dass diese Frage gestellt worden ist. Sie ist die zentrale politische Aufgabe über die Parteigrenzen hinweg, und es ist auch für uns, die wir draußen leben, die Aufgabe, das zu vermitteln. Aber vermitteln kann man es nur, wenn es wirklich deutlich sichtbare Zeichen gibt. Anders geht es nicht. – Danke schön.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Prof. Oeser. – Ich sehe, die Fraktion der GRÜNEN hat keine Fragen mehr. Die F.D.P. ist am Zug. Herr Denzin.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Nach den Ausführungen von Herrn Prof. Oeser müssen wir bei der Fragerei jetzt wieder einen Einschnitt machen. Es ist eigentlich schade, dass er nicht ganz zum Schluss kam. Herr Prof. Oeser, diese Gelegenheit hätte ich Ihnen gern mit einem anderen Aufhänger gegeben.

Ich darf mich auf jeden Fall sehr herzlich bedanken, dass Sie als – Sie haben vorhin darauf hingewiesen – im Verfahren gar nicht mehr Drinstehender, sondern als einer der Väter des Mediationsverfahrens heute hier gewesen sind und uns auch heute wiederum Anregungen gegeben haben. Ich darf mich auch für meine Fraktion bedanken, dass Sie gekommen sind. Ich halte es nach dem heute Gehörten für richtig, dass wir die Einteilung so vorgenommen haben, wie sie jetzt gelaufen ist, dass wir erst diejenigen hatten, bei denen man mehr oder weniger technisch nachfragen konnte, das eine oder andere noch einmal aufgreifen, noch einmal aufarbeiten oder auch überhaupt zur Kenntnis nehmen konnte, und dass wir das heute doch in einem anderen Anhörungsverfahren – oder nehmen wir auch einmal die Qualität der Aussagen; ich will da keine Bewertung vornehmen, aber es gab einen anderen Stil vom Ablauf her – jetzt aus dem politischen Raum in der örtlichen Verantwortung gehört haben.

Da will ich anknüpfen und – so schwer es auch ist, jetzt thematisch wieder ins Konkrete herunterzugehen – die Frage Dialogforum aufgreifen. Das war mir in verschiedenen Äußerungen etwas ambivalent. Der Bogen ging von „gut, wenn es sein muss, machen wir mit“ bis hin zu der Wahrnehmung einer Chance, Lärmkontingentierug und solche Dinge, wie sie auch vorgeschlagen sind, oder den Anti-Lärm-Pakt insgesamt dort zu diskutieren.

Es gibt bei diesem Dialogforum auch eine andere Überlagerung: Das ist die Einladung jetzt, die aber sehr stark auf der Zeitschiene, ausbaubegleitend liegt. Hier stellt sich meine erste Frage – und daraus können Sie auch unsere Position entnehmen –, das Dialogforum über diese Ausbaubegleitung, die sehr notwendig wäre, hinaus als Dauereinrichtung zu nutzen, als Keimzelle auch für genau die Fragestellungen, die eben noch einmal von Herrn Prof. Oeser aus seiner Sicht beleuchtet wurden, aber auch das, was heute Morgen vielfältig diskutiert worden ist.

Was ist denn eine Be- und Entlastungsverteilung in der Region? Dazu hätte ich gern einmal etwas von der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft gehört, ob es da schon Vorstellungen gibt. Herr Schmitt konnte wohl leider nicht da sein. Aber es ist ja hier vorgetragen worden. Das ist immerhin die Repräsentanz von 40 beteiligten Kommunen. Ich hätte aber vielleicht auch von Ihnen, ohne dass ich jetzt einzelne Namen nenne, den einen oder

zelne Namen nenne, den einen oder anderen Hinweis dazu, vor allem aber auch von denen, die sagen: „Das Dialogforum interessiert mich nicht. Wir sind gegen den Ausbau, und deshalb gehen wir da nicht hinein.“ Mich würde interessieren, ob es das gibt.

Einen Schritt weiter, über diese Überlegungen hinaus. Wir sprechen sehr viel vom regionalen Ausgleich und haben alle unsere Probleme: Wie fassen wir einen regionalen Ausgleich? Bei der Belastung reden wir über Lärmverteilung. Das sind dann wieder spezielle Fragen; darauf komme ich aber noch zu sprechen. Ich habe dazu noch eine Frage an Herrn Grandke und andere.

Zur Belastungsverteilung und Vorteilsverteilung: Wir haben immer wieder Diskussionen. Da gibt es eine große Gebietskörperschaft, Herr Vandreike, Ihre wunderschöne Stadt, die hat sehr viele Vorteile, z. B. im Stadtsäckel, und es gibt viele Betroffene, die haben die Belastungen.

Frage – und die geht zuerst an Herrn Vandreike, die geht aber auch an die anderen Beteiligten, soweit interessiert, hier etwas zu sagen, ohne dass ich sie namentlich bitte; aber ich habe dann auch noch ein paar spezielle Fragen, die sie dann auch mit aufgreifen können –: Wäre es vorstellbar, dass wir in dieser Region außerhalb des bisherigen Erfassungssystems – ich weiß, dass das alles sehr problematisch und schwer zu fassen ist; ich will es nur vom politischen Willen her wissen – auch zu einem Ausgleich im Aufkommen kommen könnten? Aber nicht – weil ich Herrn Quilling und den Anwalt der Stadt Neu-Isenburg da sehe, will ich das gleich abwehren – unter dem Gesichtspunkt des Kaufs von Zustimmung, sondern auch unter Status-quo-Gesichtspunkten. Völlig egal, ob Status quo oder Zukunftsentwicklung.

Dann habe ich eine sehr konkrete Frage an Herrn Vandreike zu den Arbeitsplätzen. Herr Kaufmann hat kritisch nachgefragt, und ich frage andersherum kritisch nach. Hier wurde eben vom Herrn Bürgermeister von Bischofsheim dargestellt, die qualitativ hochwertigen Dauerarbeitsplätze seien wohl unabhängig oder würden sich im Gegenteil eher nicht ansiedeln. Wir haben auch andere skeptische Äußerungen gehört. Herr Quilling hat sich heute Morgen mit den Prognosen auseinander gesetzt. Ich will das jetzt nicht auf dieser Ebene machen, sondern Sie, Herr Vandreike, als Vertreter unserer großen Metropole Frankfurt fragen: Wo folgen nach Ihrer täglichen Erfahrung und Einschätzung die Arbeitsplätze dem Flugplatz, bzw. wo wären sie gefährdet? Ist das über die Messe hinaus der Bankenbereich, der ganze Bereich der neuen Medien usw.? Wie sieht es da bei Ihnen aus? Wie weit haben Sie aus der Stadt Erkenntnisse oder auch Informationen über die Abhängigkeit zwischen Ansiedlungen oder auch Dortbleiben von Arbeitsplätzen und dem Flughafen erhoben? Herr Oberbürgermeister Diehl, die Frage hätte ich auch gern von der Stadt Wiesbaden beantwortet.

Die Grundstücksentwicklungen will ich nicht noch einmal aufgreifen. Das ist wiederholt hier gefragt und zum Teil auch beantwortet worden. Aber da kommen wir sicher nicht viel weiter.

Eine Frage hätte ich – und da nenne ich auch die Namen derjenigen, die ich bitte, dazu etwas zu sagen –: Es gibt ja auch eine Diskussion darüber, wie dieser Entscheidungsprozess jetzt läuft. Auch hier konnte man wieder den Eindruck haben, die Politik entscheide, stimme hier ab, und dann werde da gebaut. Sie alle wissen, dass wir rechtsstaatliche Verfahren haben, dass wir Raumordnungsverfahren haben, dass wir Verfahren nach dem Luftverkehrsrecht haben usw. und dass am Ende einer sehr intensiven und langen Prüfung dann irgendwo ein Ergebnis kommt. Das kann Zustimmung oder Zustimmung mit Variationen oder wie auch immer sein. Auf jeden Fall muss ein Antragsteller einen Antrag stellen, und dann geht das auf den Weg.

Nun wissen wir aber auch, dass wir politische Verknüpfungen haben, dass die FAG eben auch eine von öffentlichen Trägern getragene Gesellschaft ist. Also kommt die Politik nicht heraus. Aber jetzt die Frage an Sie im unmittelbaren Umkreis und auch an die Landräte – Herr Gall, Herr Walter, Herr Siehr –: Was halten Sie denn jetzt vom weiteren Verfahrensablauf her für richtig?

Es gibt die These, dass der Druck örtlich so stark ist, Klarheit zu haben, wo denn – mehr als Antragstellung geht ja nicht – der Antrag hingehen sollte: also quasi Vorentscheidung, das sehr schnell zu machen. Es gibt aber auch eine andere Meinung, die sagt: Raumordnungsverfahren, alle Varianten prüfen. In diesem Raumordnungsverfahren ist ja abzuwägen; auch das ist vorgetragen worden, und heute Morgen wurde gesagt, es gibt noch sehr viele offene Fragen. Es wurde hier auch vorgetragen, das abzuwarten. Dann sehe ich natürlich: Die Politik kann sich nicht nebendranstellen; sie muss irgendwo auch Meinungen dazu äußern. – Dazu hätte ich gern eine Antwort, auch von allen, die ich bisher gebeten habe, und wenn darüber hinaus noch jemand speziell dazu etwas sagen will, dann bitte.

Herr Grandke, Sie haben gesagt – und das knüpft da an –: In dem Verfahren könnte es auch sein, dass in der Abwägung noch einmal eine Aufforderung kommt, eine komplette Verlagerung zu prüfen. Ich hätte gern konkretisiert, Herr Grandke, wie Sie das meinen. In diesem Zusammenhang muss man natürlich auch wieder reflektieren, dass der Flughafen keine Frage in sich ist, sondern es auch wieder Auswirkungen hätte – d. h. auf Arbeitsplätze usw. –, wenn das dann woandershin ginge.

Ich glaube, Frau Präsidentin, das ist erst einmal genug.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Ich denke, Herr Denzin, es ist erst einmal reichlich. – Gut, wir fangen an mit der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft. Es war Herr Ockel, der sich dazu geäußert hatte.

Herr **Manfred Ockel:** Herr Abg. Denzin, die Kommunale Arbeitsgemeinschaft ist zum Ersten noch gar nicht so sicher, ob sie überhaupt an dem regionalen Dialogforum teilnehmen kann. Sie hat zwar bereits geäußert, dass sie gern daran teilnehmen möchte, aber ein Sitz steht wohl noch nicht fest.

Zum Zweiten zur Verteilung der Lärmbelastung. Da muss ich sagen: Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft hat sich in den letzten Monaten nicht mit einer Lärmbelastungsverteilung auseinander gesetzt, sondern eher damit, wie Lärm reduziert werden kann. Wir haben also an die Adressen Bundesgesetzgeber und Landesgesetzgeber viele, viele Vorschläge gerichtet, wie man versuchen kann, die jetzt schon bestehende Belastung zu vermindern, beispielsweise Start- und Landeverbot für Kapitel-2-Flugzeuge, beispielsweise Abstufung der Grenzwerte bei Kapitel-3-Flugzeugen, beispielsweise Nachtluftpoststern ausschließen, beispielsweise Charterverkehr aus den Nachtstunden herausnehmen, beispielsweise lärmbezogene Landegebühren, Besteuerung von Kerosin und, und, und.

All das sind Themen, mit denen wir uns detailliert befasst haben und zu denen wir Vorschläge gemacht haben. Wenn man das alles abgearbeitet hat, dann kann vielleicht auch einmal an die Thematik: „Wie belaste ich wen?“ gehen, aber erst einmal geht es um Entlastung. – Danke schön.

(Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Ockel.

Wenn ich Herrn Denzin richtig verstanden habe, dann wollte er noch jemanden hören, der nicht am Dialogforum interessiert ist. Aber ich meine, mit der KAG war der größere Teil abgedeckt. Wenn es noch jemanden gibt, der sich speziell zu diesem Thema äußern möchte, dann sollte er das jetzt tun. – Das scheint nicht der Fall zu sein. Dann hat Herr Ockel auf diese Fragen geantwortet.

Dann erhält Herr Vandreike zu den Themen Belastungsverteilung, Vorteilsverteilung und Arbeitsplätze das Wort.

Bürgermeister **Joachim Vandreike:** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich will zu beidem, was Herr Denzin hier angesprochen hat, gern Stellung nehmen. Ich glaube, dass es sinnvoll ist, Vor- und Nachteile in der Region für die einzelnen Gemeinden in ihren unterschiedlichen Betroffenheitssituationen sorgfältig zu analysieren. Dann kann man aus meiner Sicht natürlich sagen, die Stadt Frankfurt sei der alleinige Nutznießer des Flughafens und des Flughafenausbaus, aber das bestreite ich. Die ganze Region ist Nutznießer dieses Flughafens, und jede einzelne Gemeinde zieht auch jeweilige Vorteile aus dieser Lage in der Region. Wir wären anders strukturiert, wir würden anders aussehen, wir hätten einen anderen Wohlstand – und zwar in der gesamten Region –, wenn es diesen Flughafen nicht gäbe.

Deswegen kann man bei Interessensausgleich nicht nur über Gewerbesteuer reden, sondern man muss Vor- und Nachteile der einzelnen jeweiligen Gebietskörperschaften fair miteinander diskutieren. Dann muss man natürlich z. B. auch über die Belastungen der Kernstadt in der Region reden, dann muss man auch darüber reden, dass sich die Sozialhilfeausgaben für die Stadt Frankfurt in den Neunzigerjahren verdoppelt haben. Dann muss man klären, wie das in anderen Gebietskörperschaften ist.

Das heißt, es müssen Vor- und Nachteile miteinander diskutiert werden, und dann kann man am Ende z. B. auch über die Frage, wie Kommunaler Finanzausgleich in der Region aussieht, reden, diskutieren und sich möglicherweise auch verständigen, aber dann in einem umfassenden Prozess und nicht nur gucken, weil wir im Jahr 1999 zufällig eine gute Gewerbesteuereinnahme haben, wie die Region an diesen Einnahmen partizipieren kann. Das will ich doch noch einmal ganz deutlich und in aller Klarheit sagen. Das bedeutet aber natürlich auch, dass wir uns an einer solchen Diskussion eines umfassenden Interessenausgleichs in der Region gern beteiligen wollen.

Dazu will ich noch einen Punkt ansprechen: Ich fände die Organisation der Region, wenn sie etwas anders gestaltet würde, als es die Landesregierung bisher auf ihrem Programm hat, sehr sinnhaft. Vom gebietlichen Zuschnitt her und auch von der inneren Struktur, d. h. der Verfassung der Region her könnte ich mir nämlich anderes vorstellen, damit die Region handlungsfähiger und diskussionsfähiger ist. – Das zum ersten Teil der Frage.

Den zweiten Teil der Frage – Arbeitsplätze – will ich unterteilen in Entwicklung der Arbeitsplätze direkt am Flughafen und mit dem Flughafen verbundener Dienstleistungen oder industrieller Bereiche.

Zum ersten Teil gibt es eine aus meiner Sicht einigermaßen brauchbare Begutachtung im Rahmen des Mediationsverfahrens.

Zum zweiten Teil – was macht es in der Region an Arbeitsplätzen aus? – gibt es offensichtlich unterschiedliche Einschätzungen. Aus der Sicht der Stadt Frankfurt und aus meiner Sicht ist ziemlich klar, dass diese Funktion Flughafen für viele andere

Bereiche, die innerhalb der Stadt und innerhalb der Region angesiedelt sind, ob das jetzt Banken sind, Versicherungen sind, Werbung ist, IT ist, ein zentraler Standortvorteil ist. Wenn dieser Standortvorteil für diese Bereiche nicht weiter nutzbar ist, auch in einer sich weiterentwickelnden Wirtschaft, dann werden wir nach meinem Eindruck und nach meiner Einschätzung in Frankfurt und in der Region nicht sofort, aber mittelfristig mit Verlusten von Arbeitsplätzen zu rechnen haben.

Insoweit ist die Ausbauentscheidung – das habe ich heute Morgen schon gesagt – unumgänglich notwendig, zumindest nach unserer, nach meiner Einschätzung, weil wir die wirtschaftliche Stärke der Region erhalten müssen und weil wir die Arbeitsplätze auch in der Region brauchen. Wenn der Flughafen eine andere Struktur bekommt, dann sehe ich diese Entwicklung gefährdet.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Diehl war zu dem Thema Arbeitsplätze ebenfalls gefragt.

Oberbürgermeister **Hildebrand Diehl:** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Denzin, Sie haben nach Arbeitsplätzen und damit nach Firmenansiedlungen im Bereich der Stadt Wiesbaden gefragt. Konkrete Zahlen haben wir nicht. Aber die meisten Unternehmen, insbesondere dann, wenn sie internationale Geschäftsbeziehungen haben, und das sind in Wiesbaden nicht wenige, suchen die Nähe des Flugplatzes, und in Gesprächen, warum denn Firmen nach Wiesbaden kommen, spielt insbesondere bei solchen Firmen, die internationale Beziehungen haben, die Flugplatznähe doch eine große Rolle. Wir haben in der nächsten Woche den Spatenstich für die Firma Ploenzke, ein Unternehmen, das sich hier in der Größenordnung von 1.000 bis 1.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ansiedelt. Wenn der Flughafen nicht in der Nähe wäre, würde Ploenzke auch nicht nach Wiesbaden gehen. Das steht ganz eindeutig fest.

Für Messebesucher, für Kongressbesucher, für Ausstellungsbesucher, wenn es sich um internationale Veranstaltungen handelt, ist der Flugplatz geradezu Mitvoraussetzung.

Hier wird immer nur die Belastung durch den Flugplatz, die eine große ist, in den Vordergrund gestellt. Aber in einer so attraktiven Region wie der Rhein-Main-Region und hier auch der Stadt Wiesbaden gibt es auch vielfältige andere Belastungen. Für so manche Gemeinde gibt es halt nur die Flugbelastung, aber in den Städten gibt es eine ganze Menge Belastungen, die nicht nur aus dem Flugverkehr, sondern auch aus dem Straßenverkehr sowie aus Gewerbe und Industrie herrühren, und das müssen die Menschen hier auch ertragen. Wenn gesagt wird, dass dies gegebenenfalls auch negative Auswirkungen auf Grundstückspreise hat, dann fragen Sie einmal, warum denn hier in Wiesbaden unter 1.000 DM kein Grundstück mehr zu bekommen ist. Das hat alles etwas damit zu tun, dass es eine unheimlich attraktive Region ist, und eine attraktive Region ist letztlich nur dann zu erreichen, wenn man auch bereit ist, Belastungen zu übernehmen. Ich sage: Die Stadt Wiesbaden trägt Belastungen, aber sie profitiert mehr von diesem Flughafen Rhein-Main, als sie profitieren würde, wenn dieser Flughafen 300 oder 400 km weiter entfernt wäre.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Jetzt muss ich einmal fragen: Herr Krebs, Sie hatten sich gemeldet. War das zum Thema Arbeitsplätze oder Verfahrensablauf?

> (1. Stadtrat Ulrich Krebs: Zum Verfahrensablauf und zu Fragen, die Herr Denzin aufgeworfen hat! Er hat ja die kommunale Runde gefragt!)

– Gut. Dann komme ich jetzt zu der anderen Runde. Dann kommt erst Herr Landrat Gall, auch zum Thema Verfahrensablauf.

Landrat **Berthold Gall:** Frau Präsidentin, Herr Denzin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Frage, die Sie, Herr Denzin, aufgeworfen haben – Vorentscheidung schnell oder Zeit lassen? – kann man eigentlich mit einem Satz beantworten: Gut Ding will Weile haben. All die Fragen, die wir heute im Laufe des Tages auch von kommunaler Seite gehört haben, machen doch eines deutlich – und das haben auch wir in Übereinstimmung festgestellt; wenn ich „wir“ sage, dann war das, denke ich, die gesamte kommunale Familie hier –: dass aus dem Verfahren noch genügend Fragen zu klären sind – ich nenne nur das Thema Gesundheit –, die wirklich sorgsam vorbereitet werden müssen, wobei, glaube ich, im Interesse der Landesregierung oder auch hier des Hessischen Landtags Wert darauf gelegt werden muss, dass diese Fragen dezidiert und eindeutig beantwortet werden.

Wenn hier über die Region, über all die Fragen und auch über Arbeitsplätze gesprochen wird, dann gibt es hier überhaupt niemanden, der will, dass Arbeitsplätze in dieser Region vernichtet werden. Nur: Man darf aber auch keiner Schimäre nachlaufen. Wir machen hier auch keine Sirenenrufe, dass wir sagen, hier werde mit Arbeitsplätzen gedroht, aber man muss doch feststellen, dass in dieser Welt die Globalisierung fortschreitet und dass die Unternehmen – auch die FAG ist jetzt schon eine globale Unternehmung – in der Zukunft nach unternehmerischen Grundsätzen handeln müssen, und das ist auch richtig so, weil ein Unternehmer so denken muss. Das wird uns die Zukunft zeigen. Jeder Vorstand wird sich daran messen lassen müssen, ob er die Zahlen, die er in einer Fünfjahresplanung vorgibt, realisiert oder nicht. Verspricht er zu viel und hält er es nicht, wird er von der Aktionärsgemeinschaft verprügelt. Oder er wird mit einer Tantieme

versehen. Aber in der Regel sieht das etwas anders aus.

Meine Damen und Herren, zum Verfahren möchte ich noch sagen: Die FAG bereitet einen Börsengang vor. Das muss man ganz nüchtern sehen. Ich frage mich auch hier einmal: Hätten wir auch bei der Hoechst AG seinerzeit so entschieden, wäre es mit der Hoechst AG sicherlich anders gewesen. Nur: Wo machen wir denn die Unterschiede, und was geschieht letztlich bei einem Unternehmen, das in der öffentlichen Hand ist, in dem eben auch angestrebt wird, Unternehmenserfolge zu erzielen? Sicherlich gehören auch die Arbeitsplätze dazu. Das muss man sich mit Ruhe und Gelassenheit und auch mit gesicherten Prognosen einmal darlegen lassen, und es ist unsere Position – jedenfalls meine, auch als Landrat des Main-Taunus-Kreises –, dass man nichts übers Knie brechen muss.

Ihr Kollege, Abg. Hahn, hat in der letzten Woche gerade dazu Fragen gestellt. Wir kommen doch an das Ende der Fahnenstange. Wir haben doch andere Entwicklungen. Wir erleben das doch im Moment, auch was die Benzinpreisentwicklung und die Zukunft der Bevölkerung angeht. Wir müssen auf andere kommerzielle und auch Kommunikationswege gehen. All das ist doch erst am Anfang. Wir leben doch in einem Umbruch. Wer hätte denn vor fünf, sechs Jahren gedacht, wie wir das Internet heute hier nutzen? Ich sehe, dass der eine oder andere Abgeordnete auch während dieser Veranstaltung mit diesen Instrumenten arbeitet. Das wäre doch vor einigen Jahren undenkbar gewesen.

Meine Damen und Herren, diesen Prozess, dass sich die Welt schneller verändert und sich sozusagen schneller vollendet, müssen wir mit unseren Mitteln nachvollziehen und den Damen und Herren und unseren Bürgern transparent machen, und damit bin ich beim Thema der Glaubwürdigkeit. Hier ist viel, viel verbrannt worden. Auch ich habe seinerzeit, als es um die Südbahn ging, wie auch andere hier aus der Flörsheimer Kollegenschaft und aus dem Main-Taunus-Kreis dafür vehement gekämpft. Aber all das – das wurde heute auch gesagt – ist doch mehrfach übertroffen worden, und jede Diskussion, auch am Flughafen in Frankfurt – noch vor einigen Jahren sprach man, die FAG befinde sich in einer schlechten Verfassung, auch finanziell –, hat sich doch im Laufe von wenigen Jahren überholt.

Insofern stehen wir auch auch hier vor einem Prozess, bei dem wir heute sagen müssen: Wenn die Nordbahnvariante kommt – ich füge heute hinzu: auch die Südvariante; das war auch das Thema, welches ich mit meinem Kollegen Walter einvernehmlich besprochen habe –, kann es passieren, dass wir bereits in ganz kurzer Zeit über andere Folgen als die heutigen nachdenken müssen, und das ist das Problem. Das müssen Sie einmal den Menschen rüberbringen. Das ist die Aufgabe, die wir vor Ort haben, und insofern kann ich nur hoffen und wünschen, dass wir uns dafür Zeit nehmen und nicht unter einem vermeintlichen Erfolgsdruck diese für die Region entscheidende Frage kurzfristig behandeln wollen. – Danke schön.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön. – Herr Landrat Siehr als Nächster.

Landrat **Enno Siehr:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Zur Frage, wie es jetzt aus Sicht der Kommunen, aus Sicht des Kreises, weitergehen soll:

Erstens vertrauensbildende Maßnahmen. Herr Denzin, soll ich, wenn ich die Zwischentöne Ihrer Frage richtig gehört habe – Sie haben gefragt, welche der Städte und Gemeinden nicht bereit seien, am regionalen Dialog teilzunehmen, weil sie grundsätzlich gegen den Ausbau seien – das umkehren und so verstehen, dass Sie sagen, dieses regionale Forum komme nur dann, wenn der Ausbau schon beschlossene Sache ist? Das ist die Interpretation, die da im Raum steht, und ich hoffe, dass Sie die nicht gesehen haben, sondern dass Sie das regionale Dialogforum als etwas verstehen, damit wir die Dinge, die noch abzuarbeiten sind, wirklich auch abzuarbeiten haben.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Darf ich einmal unterbrechen? Denn ich glaube, Herr Denzin möchte das gleich aufklären.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Es ist genau umgekehrt, Herr Landrat. Wir hätten – das ist im Übrigen auch eine Kritik von mir an den Abläufen in der Vergangenheit – schon lange ein Dialogforum haben müssen. Dann wäre vielleicht das eine oder andere an Misstrauen nicht entstanden und vielleicht auch das eine oder andere anders gelaufen.

Landrat **Enno Siehr:** Gut. Verstehen wir das regionale Dialogforum als eine Vorleistung, als das, was wir gefordert haben, dass wir mit der Region in einen engeren Dialog kommen, also das, was wir gemeinsam unter vertrauensbildende Maßnahmen verstehen.

Zweitens die Entscheidungen vorbereiten. Meine Damen und Herren, es gibt diese schöne Geschichte dieses Generaldirektors von GM, Sloan, der 40 Jahre lang das Unternehmen geführt hat, der dann, als – um die Einführung eines Dieselmotors ging das, glaube ich – alle einstimmig der Meinung waren, dass sie das machen sollten, gesagt hat, jetzt gehe er erst noch einmal weg, das sei doch keine Entscheidung.

Das ist genau der Punkt. Das, was wir hier permanent diskutieren, ist der Ausbau. Die Fragen sind doch noch gar nicht klar: Was wollen wir denn mit dem Ausbau erreichen? Das muss doch erst mal auf den Tisch; das ist doch überhaupt noch nicht genannt, und das müsste z. B. aus meiner Sicht auf

diesem regionalen Dialogforum laufen. Denn was wir momentan haben, ist eine permanente Ablenkungsdiskussion über Varianten. Wir merken das dauernd. Wir kommen dauernd dazu: Würden Sie diese oder jene Variante akzeptieren?

Es geht doch erst einmal darum, zu fragen: Ist der Ausbau die intelligente Antwort auf die Fragen, die wir heute stellen? Das ist doch genau der Punkt. Da müssen wir ran, und wenn diese Entscheidung erst einmal steht, dann käme der dritte Schritt, das wäre dann das rechtsstaatliche Verfahren, nämlich das Planfeststellungsverfahren, und dann, meine Damen und Herren, müsste es auch mit den entsprechenden Gutachten losgehen, nicht vorher. Denn das verwirrt und irritiert die Menschen.

Das sind die drei Punkte: erstens vertrauensbildende Maßnahmen, zweitens die Entscheidung vorbereiten und drittens das rechtsstaatliche Verfahren.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön. – Herr Landrat Walter war als Nächster gefragt.

Landrat **Peter Walter:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Lassen Sie mich meine Antwort in zwei Blöcke fassen:

Erster Block – ganz kurz und ganz salopp formuliert –: In zunehmendem Maße sehe ich nicht ein, warum wir innerhalb von kürzester Zeit eine Entscheidung treffen sollen, die eine Misere, die über 20 Jahre hinweg entstanden ist, in diesem Jahr innerhalb von drei Monaten löst und die Bevölkerung gegen uns aufbringt. Das ist kurz gefasst der Punkt. Denn wir erkennen doch anhand der Gesamtentwicklung, dass es z. B. eine Fehlentscheidung war, die Startbahn West zu bauen. Denn ohne das hätten wir, meine Damen und Herren, doch heute nicht diese Diskussion. Das müssen wir doch eindeutig anerkennen.

Wir erkennen aber auch, dass es über das Verfahren hinweg Steigerungsraten gibt, die die FAG als Unternehmen dazu bringen, irgendwann zwar nicht die Pforten zu schließen, aber doch zu sagen: Jeden Flieger, der neu kommt, weisen wir ab, der kann irgendwo anders landen, aber nicht mehr am Frankfurter Flughafen.

Wenn all das stimmt, was heute Morgen hier reingetragen wurde – und ich glaube ja auch daran – gibt es viele, viele offene Fragen, und es ist von einigen auch gesagt worden, dass diese offenen Fragen, wenn sie heute nicht beantwortet werden, spätestens in einem Gerichtsverfahren beantwortet werden.

Aus diesem Grund ist es hier genauso wie bei der Frage nach der Henne und dem Ei: Entweder wir beantworten die Fragen jetzt und gehen geschlossen und möglichst einvernehmlich im Konsens in eine Entscheidung – ob pro oder kontra – hinein, wissend, dass wir dann in einer vorher bestimmbaren Zeit ein normales rechtliches Verfahren durchlaufen können, oder wir beantworten diese Fragen nicht, und eine Entscheidung wird getroffen, weil man jetzt schnell eine Entscheidung treffen will, um vielleicht Signale nach draußen zu geben, und alle diese Fragen werden dann im Verfahren hochgespült. Das kostet auch erheblich Zeit, und dann kommt wieder die Frage, wie die FAG mit der Expansion, die man ja heute ständig vorrechnet, dann umgeht, wenn ein Verfahren eventuell bis 2008, 2010 dauern würde.

Das ist die Entscheidungsfrage, vor der man steht, ganz einfach und simpel, und ich denke mir, heute Morgen und heute Mittag ist klar geworden, was ein Großteil der Kolleginnen und Kollegen, die hier sind, denkt und welche Möglichkeiten sie sehen.

Ich darf es wiederholen – es sind drei Punkte –:

Erstens Einforderung des Zehn-Punkte-Programms, das die FAG bei der Anhörung auf den Tisch gelegt hat. Dies ist eine vertrauensbildende Maßnahme, und dies ist auch wichtig für das Unternehmen FAG, welches – das möchte ich einmal zur Ehrenrettung der FAG sagen – heute für Dinge geprügelt wird, die andere gestern gesagt haben.

Zweitens Klärung der offenen Fragen, die hier auf den Tisch gekommen sind, insbesondere auch der Frage nach der Gesundheitsgefahr, die jetzt schon besteht oder zukünftig auf uns zukommt, und die Suche nach intelligenten Systemen. Denn, meine Damen und Herren Abgeordnete, die Bevölkerung, die sich jetzt intensivst mit dem Thema beschäftigt, nutzt auch die neuen Kommunikationstechnologien, die wir in der öffentlichen Verwaltung teilweise schon nutzen – habe ich gehört –, und die haben internationale Netze. Die können uns in vielen Teilen schon etwas vormachen bei den Fragen und den Dingen, die wir heute hier diskutieren. Die sagen uns nämlich, wo, an welchem Flughafen der Welt, was wie gelaufen ist und welche Systeme dort funktionieren.

Dann ist die Zeit der Entscheidung gekommen. Das ist in der Demokratie immer so. Dann muss man sich entscheiden: Wollen wir den Ausbau hier, oder brauchen wir ihn eventuell zukünftig nicht, weil es andere Möglichkeiten gibt, dass wir uns beispielsweise verkehrspolitisch, luftfahrtpolitisch bundesweit einigen.

Letzter Punkt – lassen Sie mich das nur einmal so aus der Seele des Gemüts heraus sagen –: Kollege Diehl, als ich Ihr Eintreten für den Standort Wiesbaden und auch die Arbeitsplätze dort verfolgt habe, habe ich etwas lächelnd den Kollegen Grandke angeschaut, weil ich es heute in der Diskussion vermieden habe, irgendwo eine Standortfrage zu bestimmen. Wenn Wiesbaden so viele Vorteile hat

– das hätte ich jetzt sagen wollen, aber ich sage es jetzt nicht so offiziell, sondern ich sage es im Konjunktiv –, dann hätte ich heute Morgen sagen können: Dann baut doch Wiesbaden-Erbenheim aus, dann könnt ihr noch mehr Industrie ansiedeln

(Beifall bei den Anzuhörenden)

– denn das ist dann unmittelbar vor Ihren Toren –, und dann reden wir über eine gerechte Lastenverteilung.

Zum Argument Arbeitsplätze noch eines: Es ist wichtig, Kollege Vandreike, und, glauben Sie mir, auch bei uns im Kreis gibt es Unternehmen, die unter anderem auch nur deshalb hierher gekommen sind, weil sie unmittelbar am Flughafen dran sind. Aber ich kenne nicht nur die Region Frankfurt. Ich kenne die Region Stuttgart, und ich kenne Hamburg – gut, Berlin hat ein bisschen eine Sonderstellung – und andere Regionen hier in Deutschland, aber auch in Europa. Deren Flughäfen sind nicht so groß, und trotzdem entwickeln sie sich. Meine Damen und Herren, das hat etwas mit kluger Politik vor Ort zu tun, warum z. B. eine Region Stuttgart eine Hightech-Region geworden ist, bevor wir hier in der Region überhaupt an manche Dinge haben denken können. Bayern will ich jetzt nicht in die Diskussion bringen, weil wir uns heute Morgen über die Parteigrenzen hinweg einig waren.

Zusammengefasst einfach gefühlsmäßig die Empfehlung: Lassen Sie uns die Hausaufgaben richtig machen, auf der Grundlage dessen, was die Mediationsgruppe erarbeitet hat, und dann, denke ich mir, bekommen wir auch eine Entscheidung hin, die Konsens hat.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Walter. – Jetzt hatten sich zumindest noch zwei Teilnehmer gemeldet, die auch noch etwas dazu sagen wollten. Herr Krebs.

1. Stadtrat **Ulrich Krebs:** Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte – Herr Denzin hat hier so im Kreis herumgezeigt – einmal die große kommunale Familie aufgreifen. Die Großstädte werden immer gesondert angesprochen, und der ganze Block, der mittendrin heute Morgen sprechen durfte, ist dann die große Familie.

Zum Thema Dialogforum: Es hat zwei Aspekte. Der eine Aspekt ist die Frage der Teilnahme und der andere die der Inhalte. Da kann ich schlicht und einfach sagen: Für die betroffenen Kommunen ist es lebensnotwendig, beteiligt zu sein. Denn das Land Hessen und die Stadt Frankfurt sind Anteilseigner und haben daher andere Möglichkeiten, auch über die Probleme, die mit dem Flughafen entstehen, mitzureden. Diese Möglichkeit haben wir nicht. Ich will das auch am Beispiel der Mediation noch einmal deutlich machen.

Wenn Sie überlegen, dass auch die Stadt Flörsheim, die ich heute hier vertrete und die durch eine Variante am meisten betroffen ist, durch ihren Bürgermeister erst über die Hintertür mit in die Gruppe hineingekommen ist, dann können Sie doch sehen, wie wichtig das ist. Ich darf das auch über die Maingrenze hinweg sagen: Dass, auch wenn uns der Main trennt, die große Stadt Rüsselsheim da nicht beteiligt ist, ist sicherlich ein Konstruktionsfehler. Das muss man, glaube ich, dabei auch berücksichtigen.

Was die Inhalte betrifft – den Ball möchte ich für die kommunale Seite auch einmal aufnehmen –: Natürlich wollen wir da ein Stück weit auch beteiligt sein und auch das, was an Untersuchungen noch zu machen ist, mit einbringen dürfen. Ich spreche den ganzen Bereich Gesundheit an. Diese Dinge müssten, denke ich, aufgegriffen werden, und hier muss es Möglichkeiten geben, das von kommunaler Seite einzubringen.

Sie hatten dazu, wie wir einen Ausgleich schaffen sollen, als Stichworte Lärmausgleich und -kontingentierung genannt. Ich denke, da ist es ganz wichtig, sowohl beim Istzustand als auch bei den diskutierten Ausbauvarianten neben dem Aspekt der Quantität, der auch im Mediationsbericht enthalten ist und der heute hier mehrfach bemüht wurde, den Aspekt der Qualität von Lärmbelastung zu berücksichtigen. Denn, wie gesagt – ich glaube, Kollege Jühe hat das heute sehr deutlich gemacht –, in Raunheim hat das, auch wenn es weniger Einwohner sind, sicherlich eine andere Qualität als in weiter entfernt gelegenen Gebieten. Ich glaube, da ist es dringend notwendig – und das kann ich auch nur an Sie als Verantwortliche auf Landesebene weitergeben –, hier einen Weg zu finden, diesen Qualitätsaspekt mit hineinzubringen. Die Mediation hat ja den Ansatz gefunden, in dem auch Einzelschallereignisse berücksichtigt wurden. Das kommt auch mehrfach darin vor. Denn was helfen Ihnen alle Hochrechnungen, wenn Sie bei nur einem Überflug mit einem NAT 70-Wert nachts geweckt werden? Dann ist es um die Nachtruhe geschehen, um das einmal zuzuspitzen.

Was den Ausgleich betrifft: Herr Kollege Vandreike, ich will da gar nicht auf die Stadt Frankfurt gucken, sondern ich will das an einem Beispiel im Main-Taunus-Kreis deutlich machen. Da gibt es im Speckgürtel von Frankfurt eine Gemeinde, die macht Werbung „flughafennah, aber nicht überflogen“, und das können Sie in allen Anzeigen lesen.

(Heiterkeit)

Daran können Sie doch – der Gemeindevertreter von dort lacht da hinten; der weiß es dann auch – sehen, wie schwierig das ist, und wir stehen, glaube ich, erst am Anfang eines solchen Prozesses. Insofern war es richtig und gut, dass die Mediationsgruppe das angesprochen hat.

Zum Entscheidungsprozess hat, glaube ich, Landrat Walter das Wichtigste gesagt. Ich denke schon, dass das, was die FAG zu den vertrauensbildenden Maßnahmen gesagt hat, ein Einstieg ist. Aber wir haben sicherlich einen Anspruch darauf, dass die konkreten Fragen, die wir gestellt haben – und die hat die kommunale Seite, glaube ich, sehr umfangreich gestellt –, abgearbeitet werden. Wenn das geschehen ist, kann man sich, glaube ich, über das weitere Verfahren unterhalten, aber – das nehme ich von hier mit, und das nimmt von der kommunalen Seite zumindest der große Block in der Mitte mit – diese Fragen sind bei weitem noch nicht beantwortet.

Deshalb auch unser Appell an Sie: Setzen Sie hier im Landtag sich politisch dafür ein, dass das geklärt wird. Die Gesundheitsfrage ist sicherlich keine Frage, die unter ferner liefen zu behandeln ist. Diese Frage ist ja auch als offene Frage im Mediationsbericht genannt worden. Ich glaube, wir haben einen Anspruch darauf, dass Sie das klären. – Danke schön.

(Beifall bei den Anzuhörenden)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Krebs. – Zu diesem Komplex wollte Herr Brehl noch etwas sagen.

Bürgermeister **Bernhard Brehl:** Frau Präsidentin, Herr Abg. Denzin, meine Damen und Herren! Herr Denzin, bei Ihnen hat man immer den Eindruck, dass Sie tatsächlich in Ihrem Kopf nur den Ausbau haben, aber nicht die Voraussetzungen, die notwendig sind, damit es überhaupt zu einer Entscheidung kommen kann. Das haben jetzt in diesem Schlussakkord die drei Landräte und auch Kollege Krebs aus Flörsheim, wie ich meine, noch einmal sehr eindrucksvoll wiedergegeben. Es muss Ihnen doch klar sein, dass gegenwärtig und absehbar keine Entscheidungsreife gegeben ist, und da hilft es auch nichts – schade, dass Ihr Kollege Hahn nicht mehr da ist –, ständig neue Varianten ins Spiel zu bringen, sonst müssen wir das Mediationsverfahren neu aufmachen. Ich hätte gern Herrn Abg. Hahn gesagt: Wir machen einmal die neue Variante Ersatzflughafen Wetterau oder Ähnliches, mal gucken, wie es in seiner Argumentation dann aussieht. Dann sieht es vielleicht ganz anders aus.

Aber vielleicht zum regionalen Dialogforum, damit es da eine ganz klare Aussage gibt. Ich habe für den HSGB erklärt, dass wir, die Städte und Gemeinden des HSGB, teilnehmen werden. Das Problem liegt darin, dass viel mehr Städte und Gemeinden teilnehmen wollen, als in diesem Fünfplatzkontingent der Kommunalen Spitzenverbände unterzukriegen sind. Herr Minister Jung hat vorhin eine Aussage gemacht, dass es da vielleicht Spielräume gibt. Darüber wird man reden müssen, weil wir, die kommunalen Vertreter, schon wegen der durchaus sehr unterschiedlichen örtlichen Betroffenheit diesseits und jenseits des Mains Wert darauf legen, auch beteiligt zu sein. Denn die kommunalen Vertreter haben ihre Bevölkerung im Kreuz, ich meine 32.000 Einwohner genauso wie Engisch seine 16.000.

Gehen Sie einmal davon aus, dass wir nicht leichtfertig im Moment sagen: „Eine Entscheidung kann nicht getroffen werden“ oder: „Das Maß ist bereits voll“. Am Flughafen arbeiten nahezu 4.000 Menschen aus Mörfelden-Walldorf, aber es ist in der Tat so, dass nicht jeder Pilot, der bei uns wohnt, den Fluglärm, wenn er zu Hause ist, als Mozartmusik betrachtet. Also, auch da gibt es sehr viel Differenzierung.

(Unruhe)

– Das ist so. – Deshalb zum regionalen Dialogforum noch einmal die Bitte, dass wir, die Städte und Gemeinden, mehr Plätze erhalten, als gegenwärtig in dem Fünf-Plätze-Kontingent drin ist, und dass wir uns in erster Linie und absehbar, Herr Denzin, erst einmal nicht ausbaubegleitend unterhalten, sondern darüber unterhalten werden – und das ist ganz klar die Meinung der kommunalen Vertreter –, welche Voraussetzungen überhaupt noch geschaffen werden müssen, damit eine Ausbauentscheidung möglich wird.

Über das Geld möchte ich nicht reden. Aber dazu möchte ich für den Kommunalen Spitzenverband, wenn auf der Koalitionsebene in Wiesbaden schon darüber nachgedacht wird, wie es möglicherweise mit Geldverteilung geht, zumindest sagen: Eines geht garantiert nicht: über den Kommunalen Finanzausgleich solche Regelungen treffen zu wollen. Darüber ist überhaupt nicht zu reden. Da schließe ich mich eher dem Kollegen Vandreike an. Dann müssen wir, wenn überhaupt, zu einer anderen Kommunalverfasstheit der Region kommen, bevor man an eine solche ganz heikle und schwierige Thematik herangeht. Auch bei uns hat sich die Zahl der Sozialhilfeempfänger, Herr Kollege Vandreike, in den letzten zehn Jahren verdoppelt. So sehr unterscheiden wir uns im direkten Umfeld von Frankfurt nicht.

Abschließend: Es wird natürlich auch ein Unterschied deutlich. Der Oberbürgermeister aus Wiesbaden war mein linker Kollege im Mediationsverfahren. Daher kenne ich die flammenden Reden pro Flughafen. Aber jedes Mal, wenn ich Erbenheim angesprochen habe, war er genauso flammend dagegen. – Herzlichen Dank.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Brehl. – Jetzt ist noch die Frage an Herrn Grandke zur kompletten Verlagerung offen.

Oberbürgermeister **Gerhard Grandke:** Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Denzin, ich will Ihre Frage beantworten. Aber in Ihrem Fragenkomplex

habe ich sozusagen immer den Eindruck gewonnen, dass das, was wir heute hier machen, im Prinzip ein ergebnisoffenes Verfahren ist und dass wir sozusagen unseren ganzen Sachverstand der kommunalen Familie zusammentragen, um dann zu sehen, dass wir noch positive Ergebnisse in das Verfahren einbringen können.

Das finde ich gut, vor allem deswegen, weil wir vorhin darüber diskutiert haben, wie man seitens der Landesregierung und derjenigen, die hier Verantwortung tragen, Vertrauen generieren kann, wie man Vertrauen überhaupt in diese Region hineinbringen kann, damit die Menschen das, was die politischen Entscheidungsträger ihnen sagen, glauben. Das ist, finde ich, ein richtiger Ansatz. Denn nur so besteht Politik über einen längeren Zeitraum.

Deswegen möchte ich zu Ihrem Ansinnen, auch Vertrauen zu schaffen, einen Punkt ansprechen, der mich im Kampf – auch von Ihrer Seite – um das Finden des Vertrauens etwas irritiert, und zwar insofern: Wir haben die Anzeige von der FAG gemäß § 45 der Luftverkehrszulassungsordnung, und in dieser Anzeige steht, dass das Mediationsverfahren zum Ausbau seinen Abschluss gefunden hat – das ist richtig –, aber es steht auch darin, dass nach Abwägung aller Gesichtspunkte das Mediationsergebnis einen Ausbau vorsieht.

Das bestreiten wir, weil das Mediationsergebnis nicht alle Komponenten erarbeitet hat, die einen Ausbau nach der immanenten Logik des Flughafens rechtfertigen. Dennoch stellt die FAG den Antrag, und wir reden hier über zig Varianten, die ins Spiel gebracht worden sind. Meine Damen und Herren, das ist nicht so. Nach dem Antrag der FAG ist es entschieden. Es sind innerhalb der Anzeige drei Varianten zur Genehmigung vorgelegt worden, nämlich die Landebahn Nordwest – Kelsterbacher Wald –, die Landebahn Nordost – Schwanheimer Wald – oder eine Start- und Landebahn Süd – Markwald, Gundwald.

Das sind die drei Varianten, und alles andere ist Diversifikation, ist aber gar nicht angezeigt worden, und das Ministerium antwortet darauf – und fordert die FAG auf –: „Das Vorhaben ist bereits im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für alle eingebrachten Standortalternativen einer inhaltlich detaillierten und umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Sie“ – die Datenerhebung – „sollte in dieser Phase bereits dieselbe Qualität aufweisen, wie sie in der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung erforderlich ist.“ Diese drei Varianten sollen sozusagen bearbeitet werden. Das steht in Ihrem Bescheid.

Wenn es so ist, dass diese drei Varianten beschieden und nur noch bearbeitet werden sollen, dann diskutieren wir hier völlig umsonst. Denn dann ist das kein ergebnisoffenes System, und insofern glaube ich nicht, dass Sie damit die Glaubwürdigkeit von Politik im Raum derjenigen, die das dann umsetzen wollen, erhöhen können.

In diesem Kontext will ich noch einmal präzise auf die Frage von Herrn Denzin eingehen. Es geht nicht darum, den Flughafen zu verlagern, sondern es geht darum, die Flughafenplanung so professionell voranzutreiben, dass man weiß, wo der Flughafen im Jahr 2015 steht und ob er dann noch eine Wettbewerbsposition hat, die ihn überlebensfähig macht, oder es so ist, dass jetzt schon gesagt wird: Leute, ihr müsst euch daran gewöhnen; im Jahr 2010 führen wir genau die gleiche Debatte, die wir heute führen, nur um die Varianten 35, 36, 37, 38, 39. Doch die – das ist eine strategische Entscheidung, die bei der FAG getroffen werden muss, die man auch hier im politischen Raum diskutieren können muss – sind durch die Varianten, die in diesem Mediationsergebnis drin sind, nicht berücksichtigt. Es gibt keine Antwort auf die Frage, wohin sich der Flughafen über den Zeitraum, der für planungsrechtliche Vorgaben notwendig ist, hinweg entwickelt.

Ich meine es wirklich gut. Gehen Sie davon aus, dass Sie, weil hier so starke Rechtsmängel drin sind, aufgrund dieser Basis nicht in der Lage sein werden, das planfeststellen zu können. Das schwöre ich Ihnen. Sie halten unter diesen Dimensionen mit diesen unzureichenden Voraussetzungen auch keinen Zeitplan ein. Bei uns in den Ämtern würde man das im Prinzip zurückgeben: schlampig gearbeitet.

(Zurufe)

– Ja, Sie können das verantworten, Herr Hahn. Das ist nicht mein Problem. Sie werden sehen, welche Vorteile so ein rechtsstaatliches Verfahren hat, wenn z. B. – ich habe es schon genannt – der Standort Wetterau diskutiert wird. Da werden Sie heilfroh sein, dass es rechtsstaatliche Verfahren gibt, nach denen man so etwas prüfen muss, mit einer strategischen Perspektive. Insofern ist das, denke ich, für uns eigentlich auch jetzt sinnvoll; denn wir halten vor Ort die Köpfe hin und müssen dann sagen, wo es langgeht.

Ich will es noch einmal sagen: Wenn schon die langfristige Standortsicherung des Flughafens nicht inhaltlich gefüllt ist, ist das die erste Aufgabe, die zu klären ist, weil das Grundlage sein muss, um ein Planfeststellungsverfahren tatsächlich ordnungsgemäß abwickeln zu können. Insofern stellt sich nicht die Frage einer Komplettverlagerung – das ist nicht der Punkt –, sondern die Frage: Welche Voraussetzungen müssen wir schaffen – Sie haben hier nicht jemanden, der sozusagen den Flughafen verdammt, sondern ich erwarte eine vernünftige Arbeit –, um die strategischen Entwicklungsmöglichkeiten des, oder eines, ökonomischen Herzmuskels der Rhein-Main-Region über einen längeren Zeitraum auch zur Wirklichkeit werden zu lassen?

Es sollte nicht alle fünf Jahre eine neue Sau durchs Dorf getrieben werden, sozusagen mit einer neuen Entwicklungsstudie. Das ist unverantwortbar und mit unserer Seite nicht zu machen. Das werden wir juristisch begleiten, und dann werden Sie scheitern, wenn Sie das an diesem Punkt machen.

Ich will Ihnen noch einen weiteren Punkt mitgeben: Wenn Sie Vertrauen von uns haben wollen und wir Ihnen das entgegenbringen wollen, dann würde ich Sie bitten, dass wir als kommunale Vertreter beim Scopingtermin beim Regierungspräsidium – das ist jetzt die nächste Stufe – die Terms of Trade mitbestimmen dürfen, und dann reden wir – ja, da schütteln Sie den Kopf – darüber, welche Gutachten dort eingebracht werden, und zwar wir als kommunale Familie, und dann reden wir natürlich darüber, den Untersuchungsraum zu definieren, weil der Untersuchungsraum die entscheidende Voraussetzung ist.

Ich sage Ihnen: Gehen Sie davon aus, wir werden, wenn Sie im Untersuchungsraum etwas vergessen, in der juristischen Würdigung diesen Mangel sichtbar machen, und dann werden Sie wieder von vorn anfangen. Gehe auf Los zurück, ziehe nicht 4.000 DM ein. Sie kennen das Spiel. Dann müssen wir das weitermachen.

Ich meine nur, Sie sind sozusagen unzureichend in der Vorbereitung dieser wichtigen Aufgabe, Sie – diejenigen, die das sozusagen machen wollen – zerstören damit selbst Vertrauen, weil eine unzureichende Vorarbeit gemacht worden ist. Hier sind die Hausaufgaben noch zu machen, und dann unterhalten wir uns unter den Aspekten, die ich im Eingangsstatement genannt habe, über die sozusagen akzeptablen Standortalternativen. – Danke.

(Beifall bei den Anzuhörenden)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Grandke.

Ich sehe keine weiteren Fragen mehr. Damit, meine Damen und Herren, sind wir am Ende unserer Anhörung. Ich möchte mich recht herzlich bei den Anzuhörenden bedanken, die hier engagiert und hautnah die Probleme aufgezeigt haben. Ich bedanke mich aber auch bei den Anhörenden. Sie haben durch die Fragen gesehen, dass auch da Engagement dahinter stand und nicht der Eindruck entstehen konnte, es wäre nur eine gute Übung. Wir haben uns alle engagiert, und ich denke, es war ein gutes Gespräch, das wir geführt haben. – Vielen Dank.

(Beifall – Schluss: 16.40 Uhr)

15. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Protokoll

Anhörung der kommunalen Gebietskörperschaften

zum Frankfurter Flughafen

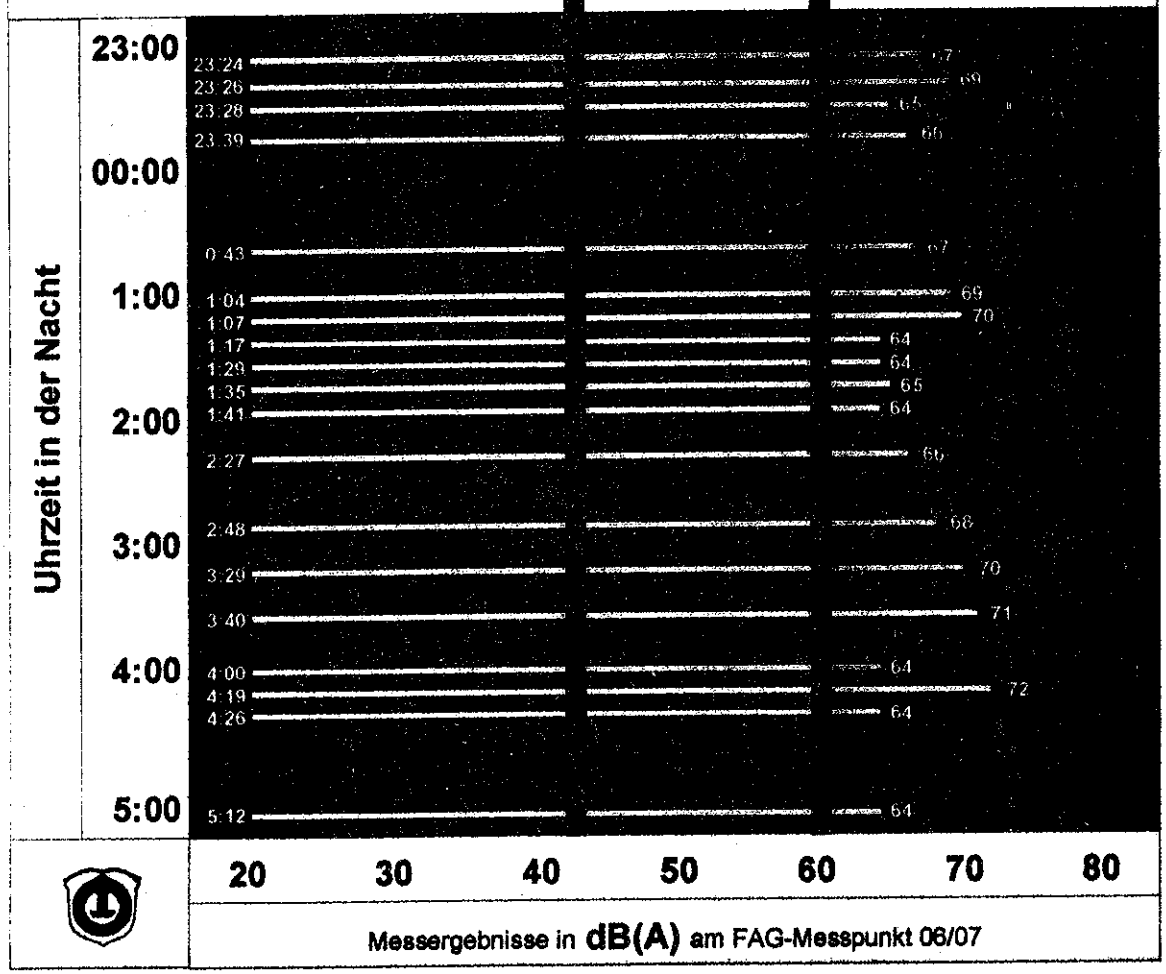
am 5. Juni 2000

Teil 2: Anlagen

Stellungnahme der Stadt Raunheim

Protokoll einer (schlaflosen) Nacht in Raunheim von Montag 22.05. auf Dienstag 23.05.2000 (Starts bei Westwetterlage)

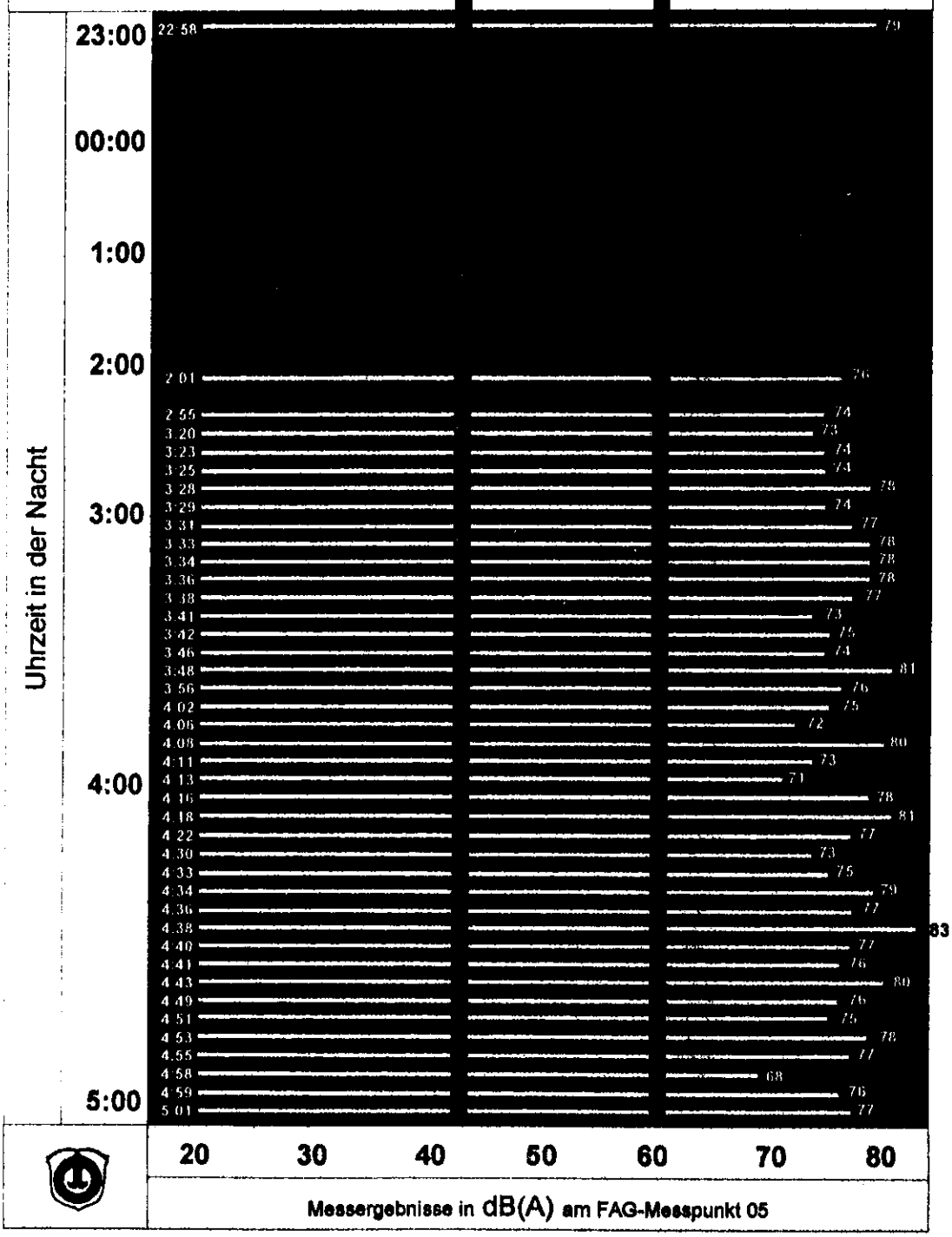
Erkenntnisse der Lärmwirkungs-forschung: [redacted]



Stellungnahme der Stadt Raunheim

Protokoll einer (schlaflosen) Nacht in Raunheim von Sonntag 02.04. auf Montag 03.04.2000 (Landungen bei Ostwetterlage)

Erkenntnisse der Lärmwirkungs-forschung: [redacted]



Auszug aus dem Entwurf zum GVP 2000

Luftverkehr

Im Gebiet des Umlandverbandes Frankfurt bestehen zwei wichtige Einrichtungen für den Luftverkehr: der Flughafen Frankfurt und der Verkehrslandeplatz Egelsbach.

Sonderstellung des Luftverkehrs im GVP

Der Luftverkehr nimmt im Rahmen des GVP, der sich primär mit dem regionalen, d. h. landgebundenen Verkehr befaßt, eine Sonderstellung ein. Luftverkehr ist überregional wirksam, und daher werden im Rahmen des GVP Flugplätze vor allem in ihrer Funktion als „Schnittstellen" zum landseitigen Verkehr gesehen. Der Luftverkehr als solcher wird daher hier nur kurz zusammenfassend dargestellt, um seine große Bedeutung für die Region aufzuzeigen.

Flughafen Frankfurt: Luftverkehrsknoten (Hub-Funktion von FRA, ...

Der Flughafen Frankfurt, als der größte Flughafen in Deutschland, ist geprägt durch seine Knotenfunktion (Hub)[1] im europäischen und internationalen Luftverkehr. Es handelt sich dabei um ein Zusammenspiel von originärem Verkehr aus der Region und einem deutlich weiteren Einzugsbereich, gekoppelt mit vielfältigen Umsteigebeziehungen (rd. 49 % der Passagiere waren im Jahr 1999 Umsteiger). Diese täglich vorhandenen, vielfältigen weltweiten Verbindungen bewirken maßgeblich die sehr hohe Standortgunst der Region. Daraus resultiert die große Attraktivität für Zentralen und europäische Niederlassungen international operierender Firmen und Institutionen.

... Heimatflughafen der Deutschen Lufthansa, ...

Zugleich ist der Flughafen Frankfurt der Heimatflughafen der Deutschen Lufthansa, die gemeinsam mit anderen internationalen Airlines eine der weltweit leistungsstärksten Allianzen (Star Alliance) bildet. Der Flughafen Frankfurt ist dadurch der wichtigste internationale Luftverkehrs-Hub Deutschlands. Der Luftverkehrsmarkt ist hart umkämpft, die Kooperation in Allianzen vergleichsweise jung. Zukünftige Entwicklungen sind schwer vorhersehbar. Um sich auch zukünftig erfolgreich am Markt behaupten zu können, ist die Deutsche Lufthansa auf einen Heimatflughafen mit entsprechender Flexibilität und ausreichenden Entwicklungsmöglichkeiten angewiesen.

... zwei Air-Terminals und ein AIRail Terminal, ...

Der Flughafen verfügt über zwei Terminals, an denen die Flugpassagiere abgefertigt werden. Sie sind durch das Passagier-Transportsytem „Sky Line" miteinander verbunden.
Zur möglichst direkten Verknüpfung des Flughafens mit dem Hochgeschwindigkeitsverkehr der europäischen Bahnen ist seit Mai 1999 der neue Fernbahnhof im Norden des Flughafens in Betrieb. Hier besteht jetzt direkter Anschluß an das nationale und europäische Liniennetz der ICE und IC/EC. Im Zentrum der Plattform, über den Bahnsteigen, befindet sich nunmehr ein weiteres Terminal, in dem Zug- und Flugpassagiere in gleicher Weise bedient

[1] Hub = englisches Wort für Nabe; im Bild eines Rades mit Speichen gesprochen, laufen viele Speichen-Verbindungen auf die im Zentrum sich befindende Nabe zu.

werden, wobei in diesem AIRail-Terminal die gleichen hohen Service-Standards wie im Luftverkehr das Ziel sind.
Der unterirdische Flughafenbahnhof dient jetzt als Regionalbahnhof und damit fast nur noch dem S-Bahn- und Regionalverkehr.

... Cargo-City-Süd)

Zur landseitigen Weiterbeförderung von Luftfracht wurde im Süden des Flughafengeländes die Cargo-City-Süd errichtet, die sich noch im weiteren Ausbau befindet. Sie entlastet die bisherigen Frachtumschlag-Anlagen im Norden des Flughafens und ermöglicht durch einen Schienenanschluß auch für die Luftfracht eine Schnittstelle zum System des Schienenverkehrs.

Verkehrslandeplatz Egelsbach: Flugplatz der Allgemeinen Luftfahrt und Unternehmensstandort

Der Verkehrslandeplatz Egelsbach hat im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrssystems eine wichtige Funktion für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt, insbesondere im Geschäftsflugverkehr mit kleinen Flugzeugen. Mit rd. 87 000 Flugzeugbewegungen im Jahr 1999 ist er der verkehrsreichste Verkehrslandeplatz in Deutschland. Am Standort betätigen sich neben dem Flugplatzbetreiber Luftfahrtunternehmen, Flugschulen sowie Wartungs- und Verkaufsfirmen für Kleinflugzeuge.

Verkehrsfunktion und Bedeutung des Flughafens Frankfurt

Die verkehrliche Bedeutung des Flughafens Frankfurt (FRA) soll durch einige statistische Merkmale dargestellt werden:

FRA im internationalen Vergleich

Bezogen auf den weltweiten Luftverkehr (Fluggäste und Fracht) nahm der Flughafen Frankfurt 1998 die siebte Position ein.[2] Im Vergleich der zehn bedeutendsten Flughäfen in Europa steht FRA an zweiter Stelle (siehe Tabelle 1). Diese Rangfolge bezieht sich nur auf die Anzahl der Passagiere. Bezüglich Frachtumschlag steht FRA an erster Stelle in Europa.[3] Unter den zehn größten Flughäfen befinden sich die Hub-Flughäfen, die mit dem Flughafen Frankfurt am stärksten konkurrieren: London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle und Amsterdam-Schiphol. Aus den Regionen London und Paris steht jeweils noch ein zweiter Flughafen der dortigen Flughafensysteme in der Tabelle. Zu beachten sind außerdem die Zuwachsraten, bei denen der Flughafen Frankfurt von seinem Hauptkonkurrenten Amsterdam-Schiphol deutlich übertroffen wird.

Diese Konkurrenz schließt aber partielle Zusammenarbeit der beiden Flughäfen nicht aus. Im Jahr 1999 beschlossen die beiden Betreibergesellschaften Flughafen Frankfurt/Main AG und Schiphol Group eine Kooperation, die sich insbesondere auf die beiden Geschäftsfelder weltweites Flughafen-Consulting und Privatisierung von Flughäfen (z. B. gemeinsame Nutzung von Personalressourcen beim Flughafenbetriebsmanagement) erstrecken soll.

[2] Airports Council International (ACI), 1999
[3] Airport Regions Conference (ARC), 1999

Tabelle 1: Die größten europäischen Verkehrsflughäfen nach Passagieraufkommen im Jahr 1999

Flughafen	Passagiere 1999 in Mio.	Veränderung des Passagieraufkommens in %	
		1999 gegenüber 1998	Durchschnittlich jährlich 1990 bis 1999
London-Heathrow	62,2	2,6	4,3
Frankfurt	45,9	7,3	5,3
Paris-Charles de Gaulle	43,6	12,9	7,6
Amsterdam-Schiphol	36,8	6,9	9,5
London-Gatwick	30,5	4,8	4,2
Madrid	27,5	8,1	6,3
Paris-Orly	25,3	1,6	0,5
Rom-Fiumicino	23,9	-5,7	3,4
Zürich	20,9	8,3	6,1
München	21,3	10,2	7,4

Quelle: Airports Council International, zusammengestellt von FAG; Darstellung Umlandverband Frankfurt

Verkehrsentwicklung bis 1999

In Tabelle 2 ist die Verkehrsentwicklung des Flughafens Frankfurt im Zeitraum von 1980 bis 1999 dargestellt.

Die Anzahl der Fluggäste hat sich in 12 Jahren seit 1987 etwa verdoppelt, bei der Fracht geschah dies seit 1984 in 15 Jahren. Dabei zeigen die jährlichen Veränderungsraten aufgrund unterschiedlicher Einflüsse deutliche Schwankungen. Bei der Luftpost fielen die Umschlagmengen auf das Niveau des Jahres 1987 zurück. Ursachen sind die Rückgänge bei der Nachtluftpost und das neue Logistikkonzept der Deutschen Post AG, bei dem die regionalen Briefverteilzentren auch über größere Entfernungen durch Lkw-Verkehr verbunden sind. Die Anzahl der Flugzeugbewegungen nahm mit der Inbetriebnahme der Startbahn 18-West nach 1985 fast kontinuierlich stark zu, in den letzten 9 Jahren um rd. 120 000. Zur Verdoppelung brauchte es jedoch 27 Jahre (von 1971 bis 1998).[4] Im Vergleich mit der schnelleren Zunahme der Passagiere und des Frachtaufkommens kommt der verstärkte Einsatz größerer Flugzeuge zum Ausdruck. Indem die durchschnittliche Anzahl Fluggäste pro Flugzeugbewegung von rd. 51 im Jahr 1971 auf 103 im Jahr 1998 anstieg, wurde zugleich die Start- und Landekapazität des Flughafens deutlich besser genutzt. Von einer Fortsetzung dieses Trends ist auszugehen.[5]

[4] Flughafen Frankfurt/Main AG, 1993
[5] Pro Luftfahrt, 1998, Abb. 31

Tabelle 2: Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt von 1980 bis 1999

Jahr	Fluggäste[1]		Luftfracht in t[1]		Luftpost in t[1]		Flugzeugbewegungen[2]	
	absolut	Veränderung in %[3]	absolut	Veränderung in %[3]	absolut	Veränderung in %[3]	absolut	Veränderung in %[3]
1980	17 664 171	0,7	642 850	-0,2	91 918	11,2	222 293	0,3
1982	17 290 419	-2,4	636 871	0,4	97 893	-0,7	216 474	-2,1
1984	19 031 764	7,0	772 787	12,8	107 123	8,0	227 056	2,2
1986	20 495 975	1,1	859 886	6,8	121 632	6,7	249 676	4,9
1988	25 235 401	8,3	1 048 466	10,3	146 186	7,0	293 948	9,1
1990	29 631 427	10,9	1 176 055	4,0	152 317	3,6	324 387	4,0
1992	30 758 852	9,9	1 115 863	3,0	164 251	0,0	340 468	6,5
1994	35 134 834	7,9	1 279 416	8,6	158 537	-1,0	364 716	3,6
1995	38 191 247	8,7	1 327 865	3,8	166 396	5,0	378 388	3,7
1996	38 770 166	1,5	1 366 400	2,9	161 543	-2,9	384 971	1,7
1997	40 271 919	3,9	1 400 978	2,5	144 327	-10,7	392 121	1,9
1998	42 744 018	6,1	1 360 896	-2,9	135 303	-6,3	416 329	6,2
1999	45 869 959	7,3	1 428 127	4,9	138 860	2,6	439 093	5,5

1) an + ab + Transit
2) gewerbliche und nichtgewerbliche
3) Die Veränderungen beziehen sich jeweils auf das Vorjahr.

Quelle: Flughafen Frankfurt/Main AG – Marktforschung, Luftverkehrsstatistik 1998; Flughafen Frankfurt/Main AG – Marktforschung 2000, Monatsbericht Dezember 1999; Darstellung Umlandverband Frankfurt

Umsteiger-Anteile im Vergleich mit anderen Hub-Flughäfen in Europa

Wesentliches Kennzeichen des Flughafens Frankfurt ist die Hub-Funktion, d. h. zu dem „originären" Aufkommen aus dem regionalen und überregionalen Einzugsbereich kommen in FRA etwa gleich viele Umsteiger hinzu. Die Umsteiger tragen zu höheren Auslastungsgraden der Flugzeuge bei und machen viele Verbindungen erst wirtschaftlich möglich. Das wirkt sich auf die Vielfalt der angebotenen Verbindungen aus: 269 Ziele sind pro Woche von FRA aus direkt zu erreichen.[6] Tabelle 3 zeigt einen Vergleich zu den anderen europäischen Hub. Mit seinem Anteil von nahezu 50 % wird die herausragende Bedeutung der Umsteiger in FRA besonders deutlich.

Standortfaktor und größter deutscher Arbeitgeber

Die Drehscheibenfunktion des Flughafens Frankfurt ist ein sehr bedeutsamer Standortfaktor für die Region Frankfurt RheinMain. Zugleich ist der Flughafen der größte singuläre Arbeitsplatz-Standort in Deutschland. Auf die Erhaltung dieses Potentials kann angesichts des intensiven wirtschaftlichen Strukturwandels nicht verzichtet werden.

Am 31.12.1998 arbeiteten am Flughafen Frankfurt rd. 62 000 Menschen in über 465 Unternehmen.[7] Gegenüber 1992 hat die Beschäftigtenanzahl um rd. 9 000 zugenommen (etwa 16 %).

[6] Flughafen Frankfurt/Main AG, 1998
[7] Flughafen Frankfurt/Main AG, 1999a

Tabelle 3: Umsteigeraufkommen auf den europäischen Hub-Flughäfen in den Jahren 1990 und 1998

Flughafen	Umsteiger in Mio. 1990	Umsteiger in Mio. 1998	Durchschnittliche Veränderung in % 1998 gegenüber 1990	Anteil am örtlichen Aufkommen 1998 in %
Amsterdam-Schiphol	4,4	14,3	225	42,2
Brüssel	0,4	2,7	575	14,7
Kopenhagen	4,0	7,8	95	47,2
London-Gatwick	1,7	4,9	188	17,0
London-Heathrow	11,9	20,5	72	34,0
Paris-Charles de Gaulle	2,2	14,6	564	38,0
Wien	0,8	2,8	250	26,5
Zürich	0,4	7,5	1775	39,8
Insgesamt	25,8	75,1	191	k. A.
Frankfurt	12,9	19,8	53	47,0
München	0,8	5,0	525	26,2

Quelle: Airports Council International, Angaben der Flughafen Frankfurt/Main AG; Darstellung Umlandverband Frankfurt

Branchenstruktur der Flughafenbeschäftigten 1998; hohe Anteile von Schichtdienst

Tabelle 4 zeigt bei einer Untergliederung nach Branchen, daß die größte Gruppe mit über 43 % flugbetriebsbezogene Tätigkeiten ausführt. An zweiter Stelle der Tätigkeiten steht das fliegende Personal mit 20 %, danach folgen die sonstigen Dienstleistungen mit über 13 %.

Tabelle 4: Tätigkeitsbereiche der Flughafenbeschäftigten im Jahr 1998

Branchen	Gesamtanzahl der Beschäftigten	Anteil in %	Anzahl der Beschäftigten: Büro	Anzahl der Beschäftigten: Normal-/Gleitzeit	Anzahl der Beschäftigten: Schichtdienst
Fliegendes Personal	12 397	20,0	6	0	12 397
Flugbetriebsbezogene Tätigkeit	26 994	43,5	2 663	5 484	21 510
Wartung und Instandhaltung	5 817	9,4	268	2 171	3 646
Schutz, Sicherheit und Ordnung	2 785	4,5	232	252	2 533
Verwaltung, Planung, Warenverkauf und Warenvertrieb	5 677	9,1	4 017	3 878	1 799
Sonstige Dienstleistungen	8 383	13,5	747	2 790	5 593
Summe	62 053	100,0	7 933	14 575	47 478

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Bulwien und Partner GmbH/Universität Frankfurt/Technische Universität Darmstadt, Einkommens- und Beschäftigteneffekte des Flughafens Frankfurt/Main, Teil B, 1999; Darstellung Umlandverband Frankfurt

Der Schichtdienst spielt am Flughafen eine herausragende Rolle. Von den flugbetriebsbezogen tätigen Personen arbeiten rd. 80 % im Schichtdienst, im Durchschnitt aller rd. 62 000 Flughafenbeschäftigten beträgt der Anteil 76,5 %.

Ökonomische Auswirkungen über den Standort des Flughafens Frankfurt hinaus

Der Flughafen Frankfurt hat starke ökonomische Auswirkungen auf die Region und darüber hinaus. Diese Auswirkungen beruhen auf „indirekten Effekten" durch Auftragsvergaben an Lieferanten außerhalb des Flughafens und auf „induzierten Effekten" infolge Konsumnachfrage aus dem Einkommen der Flughafenbeschäftigten selbst, der Beschäftigten in Betrieben, die flughafenorientiert sind, sowie der Lieferanten des Flughafens.

Auf Hessen und die Region bezogene ökonomische Effekte

Auf Hessen bezogen hat der sogenannte Beschäftigten-Multiplikator aufgrund einer Untersuchung im Rahmen des Mediationsverfahrens[8] den Wert von 1,29. Das heißt, auf jeden am Flughafen Beschäftigten kommen 1,29 weitere Beschäftigte in Hessen. Der entsprechende hessische Einkommen-Multiplikator liegt bei 1,26. Das bedeutet einen Einkommenseffekt des Flughafens für Hessen von 4,3 Mrd. DM. Fast drei Viertel der Beschäftigungseffekte und rd. 72 % der Bruttoeinkommen fallen auf Frankfurt und das nähere Umland. Insgesamt sind die ökonomischen Effekte des Flughafens noch größer, weil sie auch über Hessen hinaus wirksam sind.

Auswirkungen der Kapazitätsprobleme des Flughafens Frankfurt in der Spitzenstunde

Spitzenstundenkapazität entscheidend für Erhaltung der Hub-Funktion

Für die Funktionsfähigkeit des Flughafens Frankfurt als Drehscheibe im Weltluftverkehr und als Hub für die Deutsche Lufthansa/Star Alliance ist die Kapazität des Start- und Landebahnsystems in der Spitzenstunde entscheidend. FRA als Hub-Flughafen garantiert Umsteigezeiten von 45 Minuten, bei fast 1 000 Verbindungen liegen sie bereits unter 45 Minuten. Um diese Qualität auch in Zukunft anbieten zu können, muß eine ausreichend hohe stündliche Kapazität (Koordinations-Eckwert) zur Verfügung stehen. Die derzeitige stündliche Kapazität von 78 Bewegungen, davon 43 Landungen, wird bereits heute in den Zeiten der Verkehrsspitzen durch die Nachfrage seitens der Luftverkehrsgesellschaften überschritten. Die Nachfrage bewegt sich im Vergleich dazu nach Angaben des Flugplankoordinators bereits bei über 100 Bewegungen pro Stunde bei bis zu 60 Landungen.[9] Die „unterdrückte Nachfrage" führt allmählich zu Verdrängungseffekten, das heißt zum Ausweichen von Luftverkehrsgesellschaften auf konkurrierende Flughäfen in Europa.
Hierin besteht das Kernproblem der weiteren Entwicklung des Flughafens Frankfurt, d. h. der Diskussion um den Ausbau des Start- und Landebahnsystems um eine weitere Landebahn.

[8] Arbeitsgemeinschaft Bulwien und Partner GmbH et al., 1999
[9] Flughafen Frankfurt/Main AG, 1998

Perspektiven der landseitigen Anbindung des Flughafens

Die bisherigen Planungen zum Luftverkehr beziehen sich auf den Standort des Flughafens Frankfurt (FRA). Der „Generalausbauplan 1995"[10] hat eine aufeinander abgestimmte, mittel- und langfristige Optimierung aller Funktionsbereiche zum Gegenstand. Dabei war die Randbedingung einzuhalten, daß Entwicklungen innerhalb des Flughafenzaunes zu erfolgen hatten. Eine Erweiterung des Start- und Landebahnsystems war also faktisch ausgeschlossen. Diese Einschränkung ist mit dem Beschluß der Regionalversammlung Südhessen vom 10.12.1999 zum Regionalplan[11] entfallen.

Rahmenbedingungen der DIPOL-Untersuchung

Auch die „DIPOL-Studie"[12] hatte den oben genannten Bezugsrahmen, aber es wurde eine noch weitergehende Optimierung der landseitigen Anbindung und Erschließung untersucht. Für das Zieljahr 2010 wurde angenommen, daß die Funktion des neuen Flughafenbahnhofs (AIRail-Terminal) im ICE-Hochgeschwindigkeitsverkehr kombiniert ist mit den Veränderungen des ÖV-Netzes infolge des Projektes „Frankfurt 21", wobei der jetzige Hauptbahnhof als oberirdischer Kopfbahnhof aufgegeben und durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzt würde. Die Funktionen der beiden Fernbahnhöfe in Frankfurt müssen auch unter Gesichtspunkten des Regionalverkehrs in ein optimales Zusammenspiel („DIPOL") gebracht werden. Die Verkehrsfunktion des Hauptbahnhofs Frankfurt als zentraler Nah-, Regional- und Fernverkehrsknoten soll dadurch nicht beeinträchtigt werden.

Entwicklung des Flughafens zur vielfältigen Schnittstelle im Gesamtverkehrssystem

Die Perspektiven des Flughafens als Verknüpfungspunkt verschiedener Verkehrsträger und zugleich eigenständiger Verkehrserzeuger kennzeichnen gemäß DIPOL-Studie folgende Merkmale:

- neue Qualität des Fernverkehrsbahnhofs mit der Einbindung in das europäische Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz der Bahn
- Regionalbahnhof mit verbesserter regionaler Erschließung des Standorts durch Einbindung in den Linienverlauf der geplanten Regionaltangente West (RTW)
- Anschluß an den Schienengüterverkehr im Bereich der Cargo-City-Süd
- Überbauung der Platte über dem Fernbahnhof mit Gebäuden für Hotel-, Büro-, Einkaufs- und Freizeit- sowie weitere Dienstleistungsnutzungen für Flug- und Bahnreisende.

[10] Flughafen Frankfurt/Main AG, 1996
[11] Regionalversammlung Südhessen, 1999
[12] Deutsche Bahn AG et al., 1998

Daraus ergibt sich eine weitere Entwicklung der Schnittstellenfunktionen im Verkehr hin zu größerer Vielfalt durch:

- Verknüpfung von Luftverkehr mit landseitigem Verkehr für den Transport von Personen und Gütern im Straßenverkehr und im Schienenverkehr
- Verknüpfungen innerhalb des Schienenpersonenverkehrs zwischen Fern-, Regional- und Nahverkehr
- Verknüpfungen zwischen Schienen- und Omnibusverkehr.

Die auf den Flughafen Frankfurt bezogenen landseitigen Verkehrsmengen wurden in der DIPOL-Untersuchung unter Berücksichtigung dieser Schnittstellenfunktionen ermittelt.

Kapazität des Start- und Landebahnsystems in der Spitzenstunde

Die Spitzenstundenkapazität des Start- und Landebahnsystems ist, wie oben erwähnt, der kritische Faktor für die Funktionsfähigkeit des Flughafens Frankfurt als Drehscheibe (Hub) im Weltluftverkehr. In dieser Funktion steht der Flughafen im Wettbewerb mit anderen Hub-Flughäfen in Europa.

Einen Vergleich der Spitzenstundenkapazitäten (Koordinations-Eckwerte) unter den europäischen Konkurrenten ermöglicht Tabelle 5.

Tabelle 5: Bestehende und geplante Spitzenstundenkapazitäten der Hub-Flughäfen in Europa

Flughafen		Flugzeugbewegungen pro Spitzenstunde	
		Ist-Zustand	Planung
Amsterdam-Schiphol		104	120
Brüssel		68	120
Frankfurt		78	120
Kopenhagen		76	k. A.
London	-Gatwick	48	k. A.
	-Heathrow	78	80
	-Stansted	38	k. A.
Flughafensystem London insgesamt		164	k. A.[1]
Paris	-Charles de Gaulle	99	120
	-Orly	70	k. A.
Flughafensystem Paris insgesamt		169	k. A.[2]

1) Die Angabe des Planungswertes für London insgesamt ist nicht möglich, da für Gatwick und Stansted keine Planungswerte vorliegen.

2) Die Angabe des Planungswertes für Paris insgesamt ist nicht möglich, da für Orly keine Planungswerte vorliegen.

Quelle: Flughafen Frankfurt/Main AG, 1998; Darstellung Umlandverband Frankfurt

Spitzenstundenkapazitäten im europäischen Vergleich

Der Flughafen Frankfurt hat heute eine Kapazität von 78 Flugzeugbewegungen pro Stunde, und die Kapazitätsgrenze des Flughafens Frankfurt wird im Jahr 2003 unter Ausnutzung der technischen und organisatorischen Möglichkeiten auf dem jetzigen Gelände mit einem Kapazitätseckwert von 80 Flugzeugbewegungen pro Stunde erreicht sein. Der Flughafen Frankfurt hat damit eine geringere Spitzenstundenkapazität als die Konkurrenzflughäfen Amsterdam und Paris und somit ihnen gegenüber Wettbewerbsnachteile. Das Flughafensystem von Paris (Flughäfen Charles de Gaulle und Orly) verfügt derzeit bereits über eine Spitzenstundenkapazität von 169 Flugzeugbewegungen. Amsterdam wird nach der nächsten Ausbaustufe im Jahr 2003, ebenso wie in Paris allein Charles de Gaulle im Jahr 2001, eine Kapazität von 120 Starts und Landungen in der Spitzenstunde haben.

Ähnlich schwierig wie in Frankfurt stellt sich die Situation gemäß obigem Vergleich in Heathrow, dem Kernflughafen des Londoner Flughafensystems dar. Der Flughafen Heathrow erfüllt die Hub-Funktionen im dortigen System mit einer Kapazität von 78 Flugzeugbewegungen pro Stunde, jedoch ist dort zur Zeit die Terminal-Kapazität die limitierende Größe. Insgesamt verfügen die drei Großflughäfen Heathrow, Gatwick und Stansted jetzt über eine Spitzenstundenkapazität von 164 Flugbewegungen. Ob im Zusammenspiel dieser Flughäfen zur Entlastung von Heathrow in Zukunft Gatwick oder Stansted partielle Hub-Funktionen übernehmen werden, ist eine offene Frage.

Landseitiger Einzugsbereich des Flughafens Frankfurt

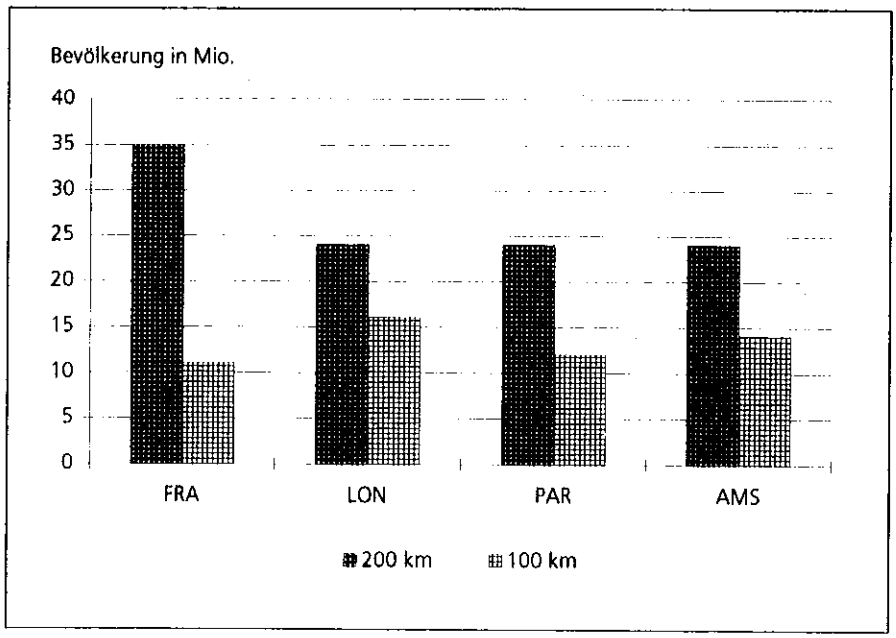
Aufgrund der zentralen Lage und der hervorragenden Einbindung in das ICE-Hochgeschwindigkeitsnetz eignet sich der Flughafen Frankfurt besser als alle anderen Konkurrenzflughäfen für die Substitution von innerdeutschen bzw. innereuropäischen Zubringer- und Anschlußflügen durch die Schiene. Das bedeutet eine weitere Stärkung der Knotenfunktion.

Vergrößerung des Aufkommens an originären Fluggästen

Mit der Eröffnung der Neubaustrecke Köln – Rhein-Main wird die Reisezeit zwischen Köln und Frankfurt per Bahn von heute rd. 2 Stunden auf 1 Stunde verkürzt. Dadurch vergrößert sich der landseitige Einzugsbereich des Flughafens weiter, und dies führt zu einer größeren Anzahl an originären Fluggästen. Ein etwa wie im Jahr 1999 ausgeglichenes Verhältnis von originärem Aufkommen (51 %) und Umsteigern (49 %) ist die tragende Basis für einen wirtschaftlichen Betrieb als Hub-Flughafen.

Einen Vergleich der Einzugsbereiche der Flughäfen Frankfurt, London, Paris und Amsterdam zeigt Abbildung 1.

Abbildung 1: Vergleich der Einzugsbereiche der Flughäfen Frankfurt, London, Paris und Amsterdam



Quelle: Flughafen Frankfurt/Main AG, 1998; Darstellung Umlandverband Frankfurt

Der 100-km-Einzugsbereich des Flughafens Frankfurt enthält danach zur Zeit nur ein relativ geringes Potential von 11 Mio. Einwohnern. Das ändert sich wahrscheinlich mit Eröffnung der Neubaustrecke, denn – unter Voraussetzung der Akzeptanz von einer Stunde Anreisezeit durch potentielle Fluggäste – verdoppelt der beschleunigte ICE-Verkehr den Radius des Einzugsgebietes des Flughafens Frankfurt auf 200 km. Dadurch wird das Einwohnerpotential auf dann 35 Mio. verdreifacht.

Überlappung der Einzugsbereiche der Flughäfen Frankfurt und Amsterdam

Von einzelnen Regionen wie dem Ruhrgebiet aus sind die konkurrierenden Hub-Flughäfen Frankfurt (FRA) und Amsterdam-Schiphol (AMS) ähnlich gut erreichbar. In den sich überlappenden Einzugsbereichen spielt sich ein verschärfter Wettbewerb um Fluggäste ab. Zwar arbeitet auch AMS an einer Verbesserung seiner Anbindung an den Fernverkehr der Bahn; die im Jahr 2001 fertiggestellte Neubaustrecke Köln – Rhein-Main verbessert jedoch zunächst die Position Frankfurts. Dieser Vorteil der guten Erreichbarkeit könnte jedoch verloren gehen, wenn der Flugbetrieb am Frankfurter Flughafen aufgrund von Kapazitätsengpässen störungsanfälliger wird und die Fluggäste sich aus Qualitätsgründen für die Alternative AMS entscheiden.
Ein weiteres mögliches Motiv für eine Umorientierung ist die Preisgestaltung. Insofern hängt der zukünftige Erfolg des Frankfurter Flughafens nicht allein von Kapazitätsfragen, sondern auch von der Preispolitik der FAG bzw. der Fluggesellschaften ab.

Verlagerungspotentiale vom Luftverkehr zur Bahn

Das weiter oben erwähnte Substitutionspotential für innerdeutsche und innereuropäische Zubringer- und Anschlußflüge darf trotz der sehr guten Einbindung des Flughafens Frankfurt in das Schienenfernverkehrsnetz nicht

überschätzt werden. Infrage kommen dafür solche Relationen wie zwischen Frankfurt und Köln, Düsseldorf, Hannover, Hamburg, Nürnberg, Stuttgart, Saarbrücken usw., sofern im Planungszeitraum bis zum Jahr 2015 der Bahnverkehr beschleunigt wird und auf solchen Relationen eine durchgängig kundenfreundliche Zusammenarbeit der Verkehrsträger Bahn und Luftverkehr zustande kommt. Dazu gehört z. B., daß seitens der Bahn für die Gepäckbeförderung der hinzuzugewinnenden Passagiere ein Angebot erfolgt, das dem des Luftverkehrs entspricht.

Unter optimalen Bedingungen beim Ausbau des transeuropäischen Bahnnetzes wird das Verlagerungspotential auf bis zu 10 % der Verkehrsmengen dieser Relationen geschätzt.[13] Diese Annahme wird aber nur für die Relationen zutreffen, wo dieses Potential nicht schon heute ganz oder teilweise ausgeschöpft ist. Generell kann aber angenommen werden, daß für prognostizierte Zunahmen des Luftverkehrs der Verkehrsträger Bahn in diesen Relationen von den Verkehrszunahmen profitiert. Diese Verlagerungen vom Luftverkehr zur Bahn sind jedoch mengenmäßig zu gering, um die Kapazitätsengpässe des Flughafens Frankfurt langfristig zu beheben.

Langfristprognose des Luftverkehrs

Engpaßfreies Referenzszenario der DFS/DLR

In einer Langfristprognose des Luftverkehrs Deutschlands der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) von 1997[14] wird, ausgehend von dem Basisjahr 1995, für den Flughafen Frankfurt für das Zieljahr 2010 eine Zunahme auf 552 000 Flugbewegungen angegeben. Dabei wird für alle Flughäfen in Deutschland eine Zunahme des Aufkommens an Flugbewegungen um rd. 50 % von rd. 2 Mio. (1995) auf rd. 3 Mio. (2010) prognostiziert. Diese Werte gelten insgesamt unter der Annahme eines „engpaßfreien Referenzszenarios", d. h. es wurden bei dieser Prognose für keinen der deutschen Flughäfen Kapazitätsengpässe bei den Start- und Landebahnsystemen vorausgesetzt. Die oben genannten, den Luftverkehr im Kurzstreckenbereich reduzierenden Schnellbahn-Effekte sind aber berücksichtigt. Da diesem Szenario keine Engpässe der Infrastruktur der Flughäfen und der Flugsicherung zugrundeliegen, weisen die Ergebnisse auch keine engpaßbedingten Verdrängungseffekte zwischen den deutschen Flughäfen aus, wie sie allerdings in der Realität auftreten werden.

Prognose der Flugbewegungen für 2010

Tabelle 6 stellt für das Basisjahr 1995 und das Prognosejahr 2010 die Anzahl der Flugbewegungen aller deutschen Flughäfen und des Flughafens Frankfurt gegenüber. Es werden daran die insgesamt sehr hohen Anteile des Flughafens Frankfurt im Jahr 1995 und auch in Zukunft deutlich. Die Steigerungsrate liegt mit 47,2 % knapp unter dem Durchschnitt; andere Flughäfen wie München oder Berlin haben bei geringeren Mengen als in Frankfurt Steigerungsraten von rd. 70 % zu erwarten.

[13] Pro Luftfahrt, 1998, S. 40 ff.
[14] Deutsche Flugsicherung GmbH/ Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., 1997

Tabelle 6: **Anzahl der Flugbewegungen der deutschen Verkehrsflughäfen in den Jahren 1995 (Ist-Zustand) und 2010 (Prognose); Engpaßfreies Referenzszenario mit Schnellbahn-Effekten**

	Verkehrsflughäfen in Deutschland insgesamt			Flughafen Frankfurt		
	Starts und Landungen in 1 000		Veränderung in %	Starts und Landungen in 1 000		Veränderung in %
	1995	2010		1995	2010	
Personenverkehr	1 389	2 281	64,2	342	517	51,2
Fracht u. Post	78	127	62,8	20	27	35,0
Sonstige	507	567	11,8	12	8	-33,3
Insgesamt	1 974	2 975	50,7	375	552	47,2

Quelle: Deutsche Flugsicherung GmbH/Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., 1997; Berechnungen Umlandverband Frankfurt

Prognose der Passagieranzahl für 2010

Tabelle 7 enthält den entsprechenden Vergleich für die prognostizierten Passagiermengen inkl. der Umsteiger. Auch hier wird für 1995 und in Zukunft der hohe Anteil von FRA am Gesamtaufkommen ersichtlich, bei einer wiederum unter dem Durchschnitt liegenden Zuwachsrate von 48,6 %.

Die Zunahmen im Auslandsverkehr und insbesondere beim Interkontinentalverkehr (58,2 %) liegen deutlich höher, worin sich die Rolle des Flughafens Frankfurt als Hub-Flughafen niederschlägt. Für Passagiere im Inlandsverkehr sind deutlich unterdurchschnittliche Zunahmen zu erwarten; hierin machen sich besonders die Schnellbahn-Effekte bemerkbar. Insgesamt zeigen die Zahlen einen relativen Bedeutungsgewinn der anderen deutschen Flughäfen gegenüber dem Flughafen Frankfurt auf.

Tabelle 7: **Passagieraufkommen der deutschen Verkehrsflughäfen in den Jahren 1995 (Ist-Zustand) und 2010 (Prognose); Engpaßfreies Referenzszenario mit Schnellbahn-Effekten**

	Verkehrsflughäfen in Deutschland insgesamt			Flughafen Frankfurt		
	Ein- und Aussteiger in Mio.		Zunahme in %	Ein- und Aussteiger in Mio.		Zunahme in %
	1995	2010		1995	2010	
Inland	37,2	52,1	40,1	7,4	9,6	29,7
Ausland	74,7	130,2	74,3	31,1	47,6	53,1
davon innerhalb Europas	56,4	96,3	70,7	17,7	26,4	49,2
davon außerhalb Europas	18,3	33,9	85,2	13,4	21,2	58,2
Insgesamt	111,9	182,3	62,9	38,5	57,2	48,6

Quelle: Deutsche Flugsicherung GmbH/Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.,1997; Berechnungen Umlandverband Frankfurt

Kapazitätsengpässe für mehrere deutsche Flughäfen zu erwarten

In einem Vergleich von Aufkommen und Kapazität auf Spitzenstunden-Basis zeigen DFS/DLR bereits für die Ausgangssituation im Jahr 1996 auf, daß die Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf an die Kapazitätsgrenzen ihrer Start- und Landebahnsysteme gekommen sind. Für die Nachfrage im Prognosejahr 2010 wird dieser Vergleich aufgrund der bis zum Jahr 1998 erreichten

Start- und Landebahnkapazitäten durchgeführt. Kapazitätsbedingte Umverteilungen wurden dabei nicht vorausgesetzt. Für die beiden Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf muß demnach erwartet werden, daß die Nachfrage nach Flugzeugbewegungen die Kapazität der Start- und Landebahnen um 50 % und mehr übersteigt. Sogar der neue Flughafen in München kommt nach diesen Schätzungen für das Jahr 2010 an die Kapazitätsgrenze von rd. 80 Flugzeugbewegungen in der Spitzenstunde. Auch auf den Flughäfen Hamburg und Stuttgart würde die Kapazität erreicht bzw. überschritten. Ausgehend von dieser Abschätzung ist für den Flughafen Frankfurt in den nächsten Jahren wegen der nicht so schnell realisierbaren Erweiterung der Start- und Landebahnkapazität mit einer Verminderung der Zuwachsraten zu rechnen („unterdrückte Nachfrage").

Mediationsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt

Aufgrund der erkannten Kapazitätsengpässe des Flughafens in den mehrfach am Tag auftretenden Spitzenstunden stand ein Ausbau des Start- und Landebahnsystems im Mittelpunkt der Untersuchungen und Beratungen des Mediationsverfahrens, das am 31. Januar 2000 mit einer grundsätzlichen Empfehlung für einen Ausbau des Flughafens zum Abschluß gekommen ist.

Vier Szenarien zur Flughafenentwicklung

Im folgenden werden die Grundannahmen für die Untersuchungen im Rahmen des Verfahrens zusammenfassend dargestellt. Die denkbare Entwicklung des Flughafens wurde in vier Szenarien[15] beschrieben:

- Szenario *Ausbau mit voller Kapazität*:
  Annahmen: 660 000 Flugbewegungen im Zieljahr 2015
  Anteil Nachtflüge wie im Jahr 1998 (etwa 9 %)
- Szenario *Ausbau mit begrenzter Kapazität*:
  Annahmen: 560 000 Flugbewegungen im Zieljahr 2015
  Anteil Nachtflüge wie im Jahr 1998 (etwa 9 %)
- Szenario *Kapazitätsoptimierung ohne Ausbau*:
  Annahmen: 500 000 Flugbewegungen
  Verbot der Nachtflüge zwischen 23 und 5 Uhr
- Szenario *Reduktion der Kapazität*:
  Annahmen: 420 000 Flugbewegungen
  Verbot der Nachtflüge zwischen 22 und 6 Uhr.

Die Annahme von 660 000 Flugbewegungen im Jahr 2015 liegt im Szenario „Ausbau mit voller Kapazität" um rd. 20 % über dem Wert von 552 000 im weiter oben genannten engpaßfreien Referenzszenario von DFS/DLR für das Jahr 2010. Dies ist wegen des näheren Zieljahres im DFS/DLR-Szenario plausibel. Zudem enthält die Annahme aus der Mediation einen gewissen Spielraum, falls sich die Prognose von DFS/DLR als zu konservativ herausstellt, wie aufgrund der Entwicklung seit 1995 vermutet werden kann.

[15] Mediationsgruppe et al., 2000

Acht Varianten zur Erweiterung des Start- und Landebahnsystems

Für den Ausbau des Start- und Landebahnsystems des Flughafens Frankfurt wurden acht Varianten[16] näher untersucht (siehe Tabelle 8).

Die Varianten 11a und 14 unterscheiden sich insoweit grundsätzlich von den anderen, als mit einer Erweiterung des Flughafens durch Nutzung des bisherigen Militärflughafens Erbenheim der Schritt zum regionalen Flughafensystem getan würde: Ein Flughafensystem bedeutet *„zwei oder mehr Flughäfen, die als Einheit dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen"*[17], wie zum Beispiel London-Heathrow, -Gatwick und -Stansted.
Voraussetzungen für eine Integration des Standortes Erbenheim in den Flughafenbetrieb des Flughafens Frankfurt wären sowohl eine optimale Flugbetriebsführung der An- und Abflüge im Luftraum als auch eine sehr gute landseitige Verkehrsverbindung der beiden Standorte. Um die Anforderung des Hub-Flughafens an möglichst kurze Umsteigezeiten zu erfüllen, wäre ein Verkehrsmittel auf eigener Trasse erforderlich, das in kurzer Taktfolge und mit hoher Geschwindigkeit fahren kann.

Tabelle 8: Ausbauvarianten der Untersuchungen im Mediationsverfahren

Variante	Merkmale	Flugbewegungen pro Stunde[1)]
1a	keine Veränderungen am vorhandenen Bahnsystem	76
1b	keine Veränderungen am vorhandenen Bahnsystem, aber mit Anwendung zukünftiger Flugsicherungstechnologien (PRM – Precision Runway Monitor) zur Optimierung der Betriebsabläufe	88
9a	Erweiterung des vorhandenen Bahnsystems im Norden des Flughafens um eine Landebahn in Ostlage	120
9b	Erweiterung des vorhandenen Bahnsystems im Norden des Flughafens um eine Landebahn in Westlage	120
11a	keine Veränderungen am vorhandenen Bahnsystem, aber mit PRM und Nutzung des Flughafens Erbenheim als Erweiterungsstandort	120
12	Stillegung der Startbahn West, Bau von zwei südlichen Parallelbahnen (ATLANTA-Modell)	140
13	Stillegung der Startbahn West, Bau einer zusätzlichen Südbahn	109
14	Stillegung der Startbahn West, Bau einer zusätzlichen Südbahn und Nutzung des Flughafens Erbenheim	148

1) Kapazität mit zukünftigem Flugzeug- „Flottenmix"

Quelle: Flughafen Frankfurt/Main AG, 1999; Darstellung Umlandverband Frankfurt

Empfehlungen der Mediationsgruppe

Die Mediationsgruppe legte ihre Empfehlungen als „Mediationspaket Flughafen Frankfurt"[18] vor, welches die fünf folgenden Komponenten enthält, die als untrennbar miteinander verbunden angesehen werden:

[16] Flughafen Frankfurt/Main AG, 1999b
[17] Verordnung (EWG) Nr. 2408/92, Artikel 2m
[18] Mediationsgruppe et al., 2000

- Optimierung des vorhandenen Systems
- Kapazitätserweiterung durch Ausbau
- Nachtflugverbot
- Anti-Lärm-Pakt
- Regionales Dialogforum.

Das Paket beinhaltet als eine der Zielvorstellungen den Ausbau des Flughafens auf 120 Flugbewegungen pro Stunde. Eine klare Empfehlung für eine der untersuchten Varianten wird jedoch nicht gegeben.

Erklärung der Mediatoren zu den Ausbauvarianten

Die drei Mediatoren ziehen aus den Arbeitsergebnissen der Mediation eine Reihe von Schlußfolgerungen bezüglich der Ausbauvarianten:

- Die sogenannte ATLANTA-Variante (Variante 12) wird wegen der zu erwartenden höchsten Belastungen für Menschen und Ökosysteme nicht empfohlen.
- Die Variante 11a mit voller Integration des Flughafens Erbenheim in das Hub-System FRA wird nicht empfohlen, weil damit Probleme im Luftraum erwartet werden müssen und der Einsatz neuer technischer Systeme zur Verringerung des Landeabstandes am Flughafen Frankfurt z. Zt. nicht als sicher realisierbar angenommen werden kann.
  Eine Nutzung von Erbenheim als eigenständigen Flughafen ohne Integration in das Hub-System wird nicht empfohlen, weil damit die Kapazitätsprobleme des Flughafens Frankfurt nicht zu beheben sind. Im Hinblick auf Waldverbrauch und Lärm wäre diese Lösung weniger belastend.
- Die Varianten 9a und 9b im Norden des Flughafens werden für möglich gehalten und bezüglich Waldverlust und Lärmbelastung als etwa vergleichbar angesehen. Bei Detailbetrachtungen ergibt sich eine leichte Präferenz für Variante 9b in Westlage bei Kelsterbach. Der Zielwert von 120 Flugzeugbewegungen pro Stunde ist erreichbar.
- Die Südvariante mit einer Bahn (Variante 13) wird für weiter beachtenswert gehalten, weil sie mehr als andere Varianten Optionen für eine langfristige und flexible Entwicklung des Flughafens offenhält, z. B. für eine Nutzung von Erbenheim (gemäß Variante 14).
  Variante 13 ermöglicht aber nur 109 Flugzeugbewegungen pro Stunde. Wenn sie mit einem Rückbau der Startbahn West verbunden wird, wäre der Waldverbrauch geringer als bei einer Nordbahn. Es wären dabei jedoch deutlich mehr Menschen hohen Schallpegeln ausgesetzt. Heute nicht von Fluglärm belastete Gebiete wären neu betroffen, andere bei einem Rückbau der Startbahn West jedoch entlastet.

Weitere Schritte im Planverfahren zum Ausbau des Flughafens

Das weitere Vorgehen im Rahmen der notwendigen Planverfahren stellt sich wie folgt dar:
Zunächst sind Umweltverträglichkeitsuntersuchungen für die drei in der Diskussion stehenden Varianten (beide Nordbahn-Varianten und die Südbahn) durchzuführen. Dadurch wird die notwendige Vielfalt von Entscheidungsgrundlagen – über die bisher im Vordergrund stehenden Kriterien Fluglärm

und Waldverbrauch hinaus – erarbeitet.
Auf dieser Grundlage ist im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens die Abwägung und Entscheidung über eine Vorzugsvariante zu treffen. Gegebenenfalls hat die Regionalversammlung noch über eine Abweichung vom Regionalplan Südhessen zu entscheiden.
Daran anschließend sind ein Planfeststellungsverfahren und ein luftverkehrsrechtliches Genehmigungsverfahren zur Erteilung der Betriebsgenehmigung (inkl. Nachtflugverbote) für den ausgebauten Flughafen erforderlich.

Auswirkungen der Ausbauplanung auf den landseitigen Verkehr

Im Rahmen des Mediationsverfahrens wurde auch bereits alternativ die Frage gutachterlich behandelt, welche Auswirkungen auf die zukünftige landseitige Erschließung ein Ausbau bzw. eine betriebliche Erweiterung des Flughafens voraussichtlich haben würde.

Erweiterung der Fluggast-Terminals bzw. Errichtung eines neuen Terminals

Für die zur Entscheidung anstehenden Ausbauvarianten des Start- und Landebahnsystems ergeben sich Anforderungen an die Erweiterung der vorhandenen Fluggast- und Frachtabfertigungsanlagen. In Abhängigkeit von den alternativen Ausbauvarianten ergeben sich im Prinzip zwei Möglichkeiten für die Erweiterung bzw. den Neubau eines Fluggast-Terminals:

- Erweiterung der jetzigen Terminals im Norden des Flughafens und Einspeisung der zusätzlichen Verkehrsmengen über die dortigen Straßenanschlüsse bzw. die beiden Bahnhöfe
- Bau eines neuen Terminals im Bereich der ehemaligen US-Air Base im Südteil des Flughafens mit straßenseitiger Einspeisung über die AS Zeppelinheim an der A 5 bzw. über die vorhandenen Bahnhöfe im Norden des Flughafens mittels einer Verlängerung des internen Passagier-Transportsystems PTS.

Ergänzender Planfall zum GVP

Aus Sicht des GVP sind dabei die Lage und Gestaltung der „Schnittstellen" im Straßennetz bzw. im ÖV-Netz und die geschätzten zusätzlichen landseitigen Verkehrsmengen von Bedeutung. Diese Fragen sind in Kenntnis der Entscheidung über die Vorzugsvariante in einem ergänzenden Planfall des GVP zu bearbeiten.

Langfristige Perspektive für den Flughafen

Eine langfristige Perspektive für den Flughafen Frankfurt kann in der Entwicklung eines Flughafensystems für die Region Frankfurt RheinMain gesehen werden. Diese Perspektive bereits jetzt zu entwickeln, erscheint notwendig angesichts der erwarteten sehr großen Zuwachsraten des weltweiten Luftverkehrs in den kommenden Jahrzehnten. Solche Erwägungen können jedoch nicht als Ersatz für die derzeitigen Planungen für eine Kapazitätserweiterung des Flughafens gesehen werden, weil die schon bald dringend

erforderliche Steigerung der Kapazität des Hub-Standortes FRA dadurch nicht überflüssig wird.

Flughafen Hahn/Hunsrück mit Ergänzungsfunktion für FRA bei der Bedienung der Region Frankfurt RheinMain

Der ehemalige Militärflughafen Hahn im Hunsrück gewinnt als „Flughafen Hahn GmbH" zunehmend an Bedeutung im Charterflug- und Frachtflugverkehr. Der Flughafen verfügt über eine Tag und Nacht benutzbare Start- und Landebahn von rd. 3 000 m Länge. Die Straßenentfernung zum Flughafen Frankfurt beträgt etwa 115 km. Der Flughafenstandort Hahn hat mit den genannten Marktsegmenten eine teilweise Ergänzungsfunktion zum Flughafen Frankfurt. Die Flughafen Frankfurt/Main AG ist zu 75 % an der Flughafengesellschaft Hahn beteiligt. Damit besteht zwischen den beiden Flughäfen bereits jetzt eine wirtschaftliche Einheit. Der Flughafen Hahn bedient ebenso wie der Flughafen Frankfurt das Ballungsgebiet der Region Frankfurt RheinMain, in deren westlicher Nachbarschaft er liegt.
Anders als im Fall des Flughafens Erbenheim gibt es im Luftraum aufgrund der größeren Entfernung des Flughafens Frankfurt keine kapazitätsmindernde gegenseitige Beeinflussung.

Langfristige Chance eines Flughafensystems

Darin wird eine Chance für die Region Rhein-Main gesehen, die Flughafenfunktion und -bedeutung auch über die Phase der derzeit diskutierten Kapazitätserweiterung hinaus zu sichern. Es besteht die Möglichkeit, daß sich der Flughafen Hahn im Rahmen eines Flughafensystems Frankfurt RheinMain zu einem Entlastungsflughafen des Flughafens Frankfurt entwickelt. Das setzt aber voraus, daß eine schnelle und zuverlässige landseitige Verkehrsverbindung zwischen dem aufkommensstarken Kernraum der Region einschließlich dem Flughafen Frankfurt und dem Flughafenstandort Hahn hergestellt wird.[19]

Landseitige Verbindung als Transrapid-Referenzstrecke ?

Es wird daher im Rahmen der gemeinsamen Bewerbung der Länder Hessen und Rheinland-Pfalz für die Planung und Realisierung einer Transrapid-Referenzstrecke untersucht, ob für die Funktion der landseitigen Verbindung der Transrapid als ein innovatives Verkehrssystem geeignet ist. Entscheidend dafür wird sein, ob das wechselseitige Verkehrsaufkommen zwischen dem Kernraum der Region einschließlich des Flughafens Frankfurt und des Flughafens Hahn einen wirtschaftlichen Betrieb des Transrapids rechtfertigen kann.
Eine weitere Option für die Zukunft wird darin gesehen, den neuen Verkehrsweg anschließend über Hahn hinaus nach Brüssel fortzuführen, und so die beiden Metropolregionen Brüssel und Frankfurt RheinMain mit ihrer jeweils großen Bedeutung im zusammenwachsenden Europa schnell und direkt auf dem Landweg zu verbinden.

[19] Es kann eine Analogie gesehen werden mit der Entwicklung des Entlastungsflughafens London-Stansted. Dessen starkes Wachstum auf heute fast 10 Mio. Passagiere pro Jahr setzte erst ein, als eine direkte, regelmäßig bediente Schienenverbindung in das Zentrum von London hergestellt war. Auch hinsichtlich Fracht verzeichnet Stansted sehr hohe Zuwachsraten.

Literaturverzeichnis:

Airport Regions Conference (ARC): ARC Newsletter, Brüssel 1999

Airports Council International (ACI): Worldwide Airport Traffic Report - 1998, July 1999

Arbeitsgemeinschaft Bulwien und Partner GmbH, Institut für Statistik und Ökonometrie der J.W. Goethe-Universität Frankfurt/Main, Fachgebiet Finanz- und Wirtschaftspolitik der Technischen Universität Darmstadt: Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt/Main – Status-quo-Analysen und Prognosen – Teil B: Erhebung und Bestimmung der direkten Effekte mittels Arbeitsstättenbefragung, im Auftrag der Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt/Main, München, Frankfurt/Main, Darmstadt 1999 [zitiert als: Arbeitsgemeinschaft Bulwien und Partner GmbH et al., 1999]

Deutsche Bahn AG (DB AG) et al.: Verkehrsknotenpunkt Flughafen Frankfurt. Für die Zukunft der Region Rhein-Main, Broschüre basierend auf der Studie: Nutzungs- und Erschließungskonzept Bahnhof Flughafen Frankfurt Main in Wechselwirkung zum Hauptbahnhof Frankfurt 21, Auftraggeber: Deutsche Bahn AG, Flughafen Frankfurt Main AG, Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Stadt Frankfurt am Main, Frankfurt am Main 1998 [zitiert als: Deutsche Bahn AG et al., DIPOL-Studie, 1998]

Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS); Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR): Langfristprognose des Luftverkehrs Deutschlands 1995 – 2010 – 2015, Ergebnisse des engpaßfreien Referenz-Szenarios, Offenbach und Köln 1997 (Rev. Fassung, Februar 1998)

Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG): Flughafen Frankfurt Main, Luftverkehrsstatistik, Jahresbericht 1992, Frankfurt am Main 1993

Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG): Generalausbauplan 1995, Frankfurt am Main 1996

Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG): FRA 2000 PLUS, Frankfurt am Main 1998

Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG): Betriebe und Beschäftigte 1998: Betriebe und Beschäftigte auf dem Flughafen Frankfurt Main. Ergebnisse der Arbeitsstätten- und Beschäftigtenerhebung 1998, FAG Marketing-Support, Frankfurt am Main 1999 [zitiert als: Flughafen Frankfurt/Main AG, 1999a]

Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG): Kompendium über die im Rahmen des Mediationsverfahrens weiter zu untersuchenden Varianten zur Steigerung der Kapazität des Flughafens Frankfurt, Frankfurt am Main 1999 [zitiert als: Flughafen Frankfurt/Main AG, 1999b]

Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG): Luftverkehrsstatistik 1998, Flughafen Frankfurt Main, Frankfurt am Main 1999 [zitiert als: Flughafen Frankfurt/Main AG, 1999c]

Mediationsgruppe; Flughafen Frankfurt/Main AG; die Mediatoren – Dr. Klaus Hänsch, Dr. Frank Niethammer, Dr. Kurt Oeser (Hrsg.): Bericht. Mediation Flughafen Frankfurt/Main, Frankfurt am Main 2000 [zitiert als: Mediationsgruppe et al., 2000]

Pro Luftfahrt: Flughafen Frankfurt a. M., Drehscheibe des Weltluftverkehrs – Probleme und Anforderungen 1998, Egelsbach 1998

Regionalversammlung Südhessen: Regionalplanentwurf der Regionalversammlung für die Anhörung und Offenlegung 1999, Darmstadt 1999

Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 vom 23.7.1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 240 vom 24.08.1992, S. 8-14)