



Antwort

der Landesregierung

auf die Große Anfrage der Abg. Bender, Fischer (Hohenroda), Frankenberger, Klemm, Paris, Pfaff, Riege, Rudolph, Walter (SPD) und Fraktion

betreffend Anforderungen zur Kapazitätserweiterung des Flughafens Frankfurt Main

Drucksache 15/3694

Vorbemerkung der Fragesteller:

Das im Mediationsverfahren ermittelte Ergebnis bleibt die Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Rhein-Main-Flughafens. In Würdigung aller Argumente für weiteres Wachstum des Flughafens auf der Basis der vorliegenden wirtschaftlichen und verkehrlichen Prognosen müssen die Grenzen der Belastung der Rhein-Main-Region und seiner Menschen erkannt, gewichtet und entsprechend berücksichtigt werden. Akzeptanz für die notwendige Weiterentwicklung kann nur durch lückenlose Transparenz und Klarheit aller zu treffender Entscheidungen erreicht werden.

Diese Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantwortet der Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung die Große Anfrage im Namen der Landesregierung wie folgt:

Lärm

Frage 1. Im Rahmen des Mediationsergebnisses wurde ein verbindliches Programm zur Lärminderung und -vermeidung gefordert. Wie ist der Sachstand bei der Erstellung und Umsetzung dieses Programms?

Das Lärmschutzprogramm der Mediationsgruppe umfasst Maßnahmen zur Lärminderung und -vermeidung, die im so genannten Anti-Lärm-Pakt als einem der fünf Bausteine des Mediationspaketes formuliert worden sind. Die Reihenfolge der Umsetzung dieser fünf Bausteine ist durch das Mediationspaket nicht vorgegeben. Es beschreibt einen Endzustand, der anzustreben ist. Es ist ein wichtiger Bestandteil der Arbeiten des Regionalen Dialogforums (RDF), den Weg und die Vorgehensweise zu klären, wie und wann die einzelnen Bausteine umgesetzt werden können.

Die Verminderung und Vermeidung der potenziell negativ beeinträchtigten Lebensqualität "durch die hohe gegenwärtige und künftig zu erwartende Lärmbelastung" in der Nachbarschaft des Flughafens ist wesentlicher Bestandteil des Mediationspaketes und damit auch der Arbeiten des RDF. Eines von fünf Projektteams (Projektteam Anti-Lärm-Pakt) des RDF beschäftigt sich nur mit dieser Aufgabe. Auch in der Arbeit der anderen Projektteams nimmt das Thema Lärm einen hohen Stellenwert ein.

Als wesentliche Bestandteile und Maßnahmen für ein zukünftiges Programm zur Lärminderung und -vermeidung bearbeiten die Projektteams Themen wie:

- Lärm- und Bewegungskontingentierung,
- Schaffung wirtschaftlicher Anreize zur schnelleren Modernisierung der Flugzeugflotten,

- Schaffung von Anreizen zur Einhaltung der Minimum-Noise-Routes (MNR) und Weiterentwicklung lärmarmen An- und Abflugverfahren,
- Finanzierung eines passiven Schallschutzprogramms für die Gesamtdämmung eines Gebäudes über eine Erhöhung der Lande- und Startentgelte,
- Einführung eines Immobilienmanagements,
- Aufbau eines systematischen und transparenten Lärmmonitoringsystems,
- prioritärer Schutz der Nachtruhe,
- Schutzkonzept gestuft nach Alarm-, Schwellen- und Vorsorgewert,
- niedrigere Grenzwerte für besonders empfindliche Gruppen und
- Bewertung der Lärmsituation am Flughafen mittels Gesamtlärbetrachtung.

Eine Reihe der genannten Aufgaben, derer sich das RDF und insbesondere das Projektteam Anti-Lärm-Pakt angenommen haben, sind bereits vorangeschritten:

In einer Sondergruppe "Sofortmaßnahmen" werden Aspekte wie z.B. Überflughöhen oder lärmarme An- und Abflugverfahren diskutiert, die möglichst schnell zur Reduzierung der Lärmbelastung durch aktiven Schallschutz beitragen sollen.

Bei den Arbeiten zum Lärmschutz werden darüber hinaus Möglichkeiten der Einführung und Wirkungen von Kontingenzierungsmodellen (Lärm und Flugbewegungen) sowie ökonomische Instrumente geprüft ebenfalls mit dem Ziel, die Fluglärmbelastung damit zu reduzieren.

Das RDF hat weiterhin zum Ausbau und zur Optimierung des Lärmmonitoringsystems ein Gutachten Fluglärmmonitoring vergeben, von dem ein Vorschlag für ein transparentes Lärmmonitoringsystem erwartet wird.

Zusätzlich wird die regionale Lärminderungsplanung als eine Form der Gesamtlärbetrachtung untersucht.

Darüber hinaus stehen in der nahen Zukunft Untersuchungen zur Einführung eines Immobilienmanagements und zu den Wirkungen des Lärms am Flughafen Frankfurt Main auf die Siedlungsstruktur und -entwicklung an.

Die Fraport AG hatte im Rahmen der Landtagsanhörung im Mai 2000 ein 10-Punkte-Programm zur Lärminderung und Lärmvermeidung vorgestellt, welches sich in der Umsetzung befindet und sich derzeit wie folgt darstellt:

Siehe Anlage.

Verbesserte An- und Abflugverfahren tragen wesentlich zur Lärminderung im Flughafenumfeld bei. So gehört das von Lufthansa mitentwickelte sogenannte Low-Drag-Low-Power-Anflugverfahren heute zu den internationalen Standards. Die Anwendung des kontinuierlichen Sinkanflugverfahrens, welches im weiteren Flughafenbereich zur Lärmreduzierung in der Nachtzeit beitragen kann, wird von den Luftverkehrsgesellschaften - wann und wo immer möglich - unterstützt. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens kann dieses Verfahren allerdings nicht am Tag angewandt werden. Lärminderungs-routen werden zusätzlich durch intensive Nutzung bordeigener Flugführungssysteme kontinuierlich weiter optimiert.

Bereits eingesetzt werden bei den Luftverkehrsgesellschaften technische Modifikationen wie z.B. Winglets an den Flügelenden, die den an den Flügelspitzen erzeugten Lärm deutlich herabsetzen.

Frage 2. Welchen Sachstand haben die Überlegungen zur Reduzierung nächtlichen Fluglärms und zum Lärmschutz?

Nach Auswertung eines vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) erstellten lärmphysikalischen Gutachtens, das vom Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie qualitätsgesichert wurde, und Durchführung eines Anhörungsverfahrens nach § 28 VwVfG wurde der Fraport AG mit vorläufiger Entscheidung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 26. April 2001 unter anderem aufgegeben, lärmbegrenzende Betriebsbeschränkungen während der Nachtzeit und bauliche Schallschutzmaßnahmen in einem definierten Nachtschutzgebiet durchzuführen.

Hiernach wurden für den abgelaufenen Winterflugplan 2001/2002 die Anzahl der planbaren Flugbewegungen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr (Ortszeit) auf der Grundlage der koordinierten Nachtflugbewegungen des Winter-

flugplans 2000/2001 begrenzt und die Nachtflugbewegungen so auf das vorhandene Start- und Landebahnsystem verteilt, dass sich daraus insgesamt eine geringstmögliche Beeinträchtigung der Bevölkerung ergab.

Die baulichen Schallschutzmaßnahmen verpflichten die Fraport AG, in dem definierten Nachtschutzgebiet, das von der so genannten Umhüllenden einer berechneten "Isophone 6 x 75" (sechsmalige Überschreitung des Maximalpegels 75 dB(A) außen) und der Isophone 55 dB(A) Leq (3) außen gebildet wird, baulichen Schallschutz an Wohngebäuden anzubieten und durchzuführen oder durchführen zu lassen. Der Berechnung des Schutzgebietes liegen 500.000 Flugbewegungen bzw. 150 pro Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) zugrunde. Ferner wird die Fraport AG innerhalb des Schutzgebietes baulichen Schallschutz nach den vorgegebenen Kriterien sicherstellen für Krankenhäuser, Altenwohnanlagen, Schulen und Kindertagesstätten und ähnlichen besonders schutzwürdige Einrichtungen, die dem ständigen Aufenthalt von Menschen zu dienen bestimmt sind. Das Programm wird in den Städten/Gemeinden bzw. Teilen von Bischofsheim, Büttelborn, Eddersheim, Flörsheim, Frankfurt-Süd, Gräfenhausen, Klein-Gerau, Mörfelden-Walldorf, Neu-Isenburg, Offenbach, Raunheim, Rüsselsheim, Worfelden und Zeppelinheim angeboten.

Im Folgebescheid vom 24. September 2001 wurde eine Lärmkontingentierung erreicht. Diese gilt vom Sommerflugplan 2002 an bis zum Winterflugplan 2005/2006 für den nächtlichen Flugbetrieb zwischen 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr. Grundlage der Berechnung der Lärmkonten sind die um 5 v.H. gegenüber dem Ist-Zustand des Sommerflugplanes 2000 bzw. Winterflugplans 2000/2001 abgesenkten Lärmpunkte. Die Lärmpunkte je Flugbewegung wurden entsprechend der Klassifizierung der Flugzeugtypen in der Landeentgeltregelung zugeordnet, die seit dem 1. Januar 2001 gilt. Wird das Lärmpunktekonto überschritten, verringert sich das Lärmkontingent für den zur Koordination anstehenden Flugplan entsprechend. Demgegenüber darf bei einer Unterschreitung des Punktekontos nur ein Drittel der nicht ausgeschöpften Punkte auf den zur Koordination anstehenden Flugplan übertragen werden. Eine Änderung der Lärmpunktekonten und gegebenenfalls weitergehende lärmbegrenzende Betriebsbeschränkungen hat sich die Landesregierung ausdrücklich vorbehalten.

Die Reduzierung nächtlichen Fluglärms und der Lärmschutz ist darüber hinaus ein zentrales Ziel des Regionalen Dialogforums. Es wird durch die Arbeiten der Projektteams Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt des Regionalen Dialogforums unterstützt. Die Thematik des Nachtflugverbotes im Zusammenhang mit der Erweiterungsplanung der Fraport AG in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr, das ein essenzieller Bestandteil des Mediationspaketes ist, besitzt bei den Arbeiten des RDF besondere Priorität. Über die Kernzeit des Nachtflugverbotes hinaus wird derzeit insbesondere die zusätzliche Ergreifung von Maßnahmen zur Lärmreduzierung innerhalb weiterer noch näher zu definierender sensibler Zeitbereiche diskutiert. In diesen Zeitbereichen wird vor allen Dingen die Kontingentierung von Lärm oder Bewegungen diskutiert. Arbeitsschwerpunkte im Projektteam Nachtflugverbot sind das Aufstellen eines Sofortprogramms zur Konkretisierung möglicher Handlungsoptionen zur Reduzierung des nächtlichen Fluglärms, außerdem wird im Rahmen eines Gutachtens derzeit geprüft, wie das Nachtflugverbot rechtlich abgesichert werden kann (siehe auch Antwort zu Frage 14). Des Weiteren wird geprüft, welche Konsequenzen sich ergeben und Optionen bei der Verlagerung von Nachtflügen bestehen.

Frage 3. Welche Untersuchungen zur Lärmwirkung gibt es und wie werden diese in den Bestrebungen vonseiten der Landesregierung zur Festlegung von lokalen Lärmobergrenzen berücksichtigt?

Zur Wirkung von Lärm insbesondere auf das Wohlbefinden und die Gesundheit des Menschen liegen umfangreiche Forschungsergebnisse vor. Diese zeigen einheitlich, dass die Wirkungen normalerweise mit zunehmender Belastung nicht sprunghaft, sondern kontinuierlich ansteigen. Die Wirkung auf einen einzelnen Menschen ist dabei aber nicht konstant, sondern hängt auch von der jeweiligen momentanen psychischen und körperlichen Verfassung ab. Werden Gruppen von vergleichbaren Individuen betrachtet, liegt die Wirkung innerhalb einer gewissen Bandbreite. Die Variation der beobachtbaren Wirkung erhöht sich noch deutlich, wenn hierbei Gruppen berücksichtigt werden, bei denen sich die einzelnen Menschen beispielsweise nach Alter, Geschlecht oder Gesundheitszustand unterscheiden.

Vor diesem Hintergrund wird verständlich, warum es trotz der Fülle an vorhandenen Untersuchungen keine allein wissenschaftlich abgeleiteten Grenzwerte geben kann, die zumutbare von unzumutbaren Bereichen trennen können. Die Festlegung eines "Grenzwertkonzeptes" ist das Ergebnis eines notwendigen Gestaltungs- und Abwägungsprozesses.

Eine Reihe von wissenschaftlichen Fragen zur Wirkung von Lärm auf den Menschen ist nach wie vor noch ungeklärt. Für den Bereich Straßenverkehrslärm wurden ausführliche Studien, beispielsweise zu gesundheitsschädlichen Effekten auf das Herz-Kreislaufsystem, durchgeführt. Inwieweit die dort gewonnenen Erkenntnisse aber direkt auf die Wirkung von Fluglärm übertragbar sind, ist unklar. Aus der Belästigungsforschung ist beispielsweise bekannt, dass bei gleicher Geräuschbelastung Fluglärm als störender empfunden wird als Straßenverkehrslärm.

Wichtige, den gegenwärtigen Kenntnisstand zusammenfassende Arbeiten sind auf nationaler Ebene die "Fluglärmwirkungen" des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2000 und das Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen vom 15. Dezember 1999 (Bundestags-Drucks. 14/2300). In diesem Zusammenhang ist auch auf das Umweltgutachten 2002 des Sachverständigenrates für Umweltfragen, das am 11. April 2002 dem Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit übergeben wurde, hinzuweisen. Auf internationaler Ebene sind die Arbeiten "Assessing noise exposure for public health purpose" des Niederländischen Gesundheitsrates von 1997 und "Community Noise" von 1985 bzw. die "Guidelines for Community Noise" der WHO von 2001 von Beachtung.

Ergänzende Erkenntnisse werden vom laufenden Projekt "Leiser Flugverkehr" erwartet, in dem unter Leitung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) auch "Humanspezifische Wirkungen des Nachtfluglärms" untersucht werden. Das Programm soll durch verstärkte Zusammenarbeit von Industrie, Forschung und Verkehrsträgern einschneidende Fortschritte bei der Lärmsenkung bringen. Die Untersuchungsreihe mit einer Laufzeit von vier Jahren ist das nach Art und Umfang weltweit bisher größte Forschungsvorhaben auf diesem Gebiet. In einem bislang noch nie da gewesenem Studienmodell und Stichprobenumfang mit Labor- und Feldversuchen werden physiologische Signale von insgesamt 192 Versuchspersonen in ca. 2.500 Untersuchungsnächten erfasst und ausgewertet, nachdem ihnen hierzu zuvor in Schlafzimmern von Flughafenanrainern aufgenommene Fluggeräusche mit verschiedenen Häufigkeiten und unterschiedlichen Schallpegeln im Labor eingespielt worden sind.

Primäres Ziel der Untersuchungen ist es, belastbare Bewertungskriterien für die humanspezifischen Wirkungen von Nachtlärm zu entwickeln. Die akute Wirkung von Nachtfluglärm soll dabei bestimmt werden. Der Ansatz ist multidisziplinär: Medizin, Naturwissenschaften und Technik arbeiten eng zusammen.

Im Dezember letzten Jahres hat das DLR einen ersten Zwischenbericht vorgelegt, der das erste Drittel der gesamten Datenmenge berücksichtigt.

Die Wissenschaftler kamen unter anderem zu dem vorläufigen Ergebnis, dass der Schlaf der Versuchspersonen hinsichtlich seiner Gesamtdauer wenig durch Lärm verändert war, sich allerdings bei manchen Versuchspersonen eine Verminderung von Tiefschlaf ergab. Die Befindlichkeit und Erholung der Versuchspersonen wurde dadurch allerdings nur geringfügig beeinträchtigt. Eine erhöhte Ausschüttung von Stresshormonen wurde bisher nicht festgestellt. Die Auswertung aller Daten ist gegen Ende 2003 zu erwarten.

Die Fraport AG hat zur Vorbereitung des lärmmedizinischen Gutachtens, das für das Planfeststellungsverfahren erstellt werden soll, vier namhafte Wissenschaftler, Frau Prof. Dr. Griefhahn, Prof. Dr. Jansen, Prof. Dr. Spreng und Prof. Dr. Scheuch, mit der Zusammenstellung der vorliegenden Erkenntnisse zu diesem Thema beauftragt. Ein Eckpunktepapier liegt vor.

Bei der Festlegung von Lärmstandards für die Festsetzung des Nachtschutzgebietes hat sich die Genehmigungsbehörde an der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und anderer Oberverwaltungsgerichte sowie an den Feststellungen im Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen vom 15. Dezember 1999 orientiert.

Frage 4. Welche lärmphysikalischen Untersuchungen und Prognosen gibt es im Zusammenhang mit dem Programm zur Lärminderung?

Die aus dem bereits erwähnten lärmphysikalischen Gutachten gewonnenen Erkenntnisse wurden in den Bescheiden vom 26. April 2001 und 24. September 2001 berücksichtigt. Dieses lärmphysikalische Gutachten wurde inzwischen aktualisiert, woraus sich geringfügige Änderungen der Lärmkonturen für das ausgewiesene Nachtschutzgebiet ergeben. Eine entsprechende Änderung des Bescheides vom 26. April 2001 befindet sich in Vorbereitung.

Frage 5. Welche Maßnahmen zur Lärmoptimierung der Flugrouten gibt es und mit welchen Anreizen wird versucht, das Einhalten dieser "Minimum-Noise-Routes" zu sichern?

Die Planung von An- und Abflugrouten und letztlich der Vollzug fällt in den Zuständigkeitsbereich der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, da hier nach § 27c Abs. 2 Nr. 1a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) "die Flugverkehrskontrolle zur Überwachung und Lenkung der Bewegungen im Luftraum und auf den Rollflächen von Flugplätzen" betroffen ist. Die Festlegung von An- und Abflugrouten erfolgt sodann per Rechtsverordnung durch das Luftfahrt-Bundesamt auf Grundlage des § 27a LuftVO und eine Veröffentlichung im Bundesanzeiger sowie in den einschlägigen Publikationen der Luftfahrt wird veranlasst.

Die von der Flugroutenfestlegung betroffenen Städte und Gemeinden werden im Rahmen ihrer Mitgliedschaft in der nach § 32b LuftVG tätigen Kommission zur Abwehr des Fluglärms (Fluglärmkommission) durch die DFS an der Entscheidungsfindung beteiligt. Hierbei sind alle Beteiligten bestrebt, einen Kompromiss zu finden, der einerseits einen größtmöglichen Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm sicherstellt und die Lärmimmissionen für die betroffene Bevölkerung entsprechend dem letzten Erkenntnisstand minimiert. Andererseits muss die Strecke fliegerisch umsetzbar und nach § 27c LuftVG für eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs geeignet sein, um die von der Betriebsgenehmigung des Flughafens umfasste Verkehrsmenge verzögerungsfrei abwickeln zu können.

Der Gesetzgeber hat bisher eine Beteiligung (Anhörung) der möglicherweise betroffenen Gebietskörperschaften - über die in der Fluglärmkommission hinaus vertretenen Kreise, Städte und Gemeinden - nicht vorgesehen. Die Landesregierung hält es jedoch für erforderlich, dass zukünftig Mitwirkungsmöglichkeiten im Rahmen eines Anhörungsverfahrens geschaffen werden und setzt sich für eine entsprechende Änderung der luftverkehrsrechtlichen Vorschriften ein. Eine entsprechende Bundesratsinitiative wurde von der Landesregierung initiiert. Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 26. Juni 2002 dem Bundesrat mehrheitlich empfohlen, die Entschließung nicht zu fassen.

Beim Abflug eines kontrollierten Fluges von einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle ist der Luftfahrzeugführer nach § 27a Abs. 1 LuftVO verpflichtet, das jeweils für den betreffenden Flug vorgegebene Abflugverfahren zu befolgen. Die Abflugverfahren sind in Verbindung mit Navigationsanlagen am Boden bzw. mittels Wegpunktfolge festgelegt und in entsprechenden Karten als Linien veröffentlicht. Abweichungen von einer solchen Linie, die beispielsweise aufgrund technischer bedingter Toleranzen der boden- und bordseitigen Navigations- und Flugführungssysteme auftreten können, sind nur innerhalb eines genau definierten Toleranzbereiches (Flug-erwartungsgebiet) ordnungsgemäß. Die Verantwortung für die Einhaltung der Minimum-Noise-Routes liegt somit grundsätzlich bei den Piloten. Die Fluglotsen der DFS sind gehalten, Abweichungen von den Minimum-Noise-Routes von mehr als einer Nautischen Meile durch Kontrollanweisungen zu korrigieren, den Piloten auf sein Fehlverhalten hinzuweisen und den Vorfall zu dokumentieren.

Werden Abweichungen festgestellt, durch die das Flugerwartungsgebiet ohne rechtfertigende Gründe, z.B. Wetter, Lotsenanweisung, Nichtverfügbarkeit von Navigationsanlagen verlassen wurde, wird regelmäßig von der DFS die Einleitung eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens beim Luftfahrt-Bundesamt beantragt.

In der überwiegend größeren Anzahl von Fällen werden allerdings Abweichungen festgestellt, die sich noch innerhalb des Flugerwartungsgebietes bewegen, bei denen aber aufgrund der navigatorischen Ausrüstung des betreffenden Luftfahrzeuges eine genauere Kursführung möglich gewesen wäre. In diesen Fällen erfolgt eine Unterrichtung des Fluglärmschutzbeauftragten, der wiederum Kontakt mit den entsprechenden Chefpiloten aufnimmt und zu disziplinierter Navigation auffordert.

Es zeigt sich, dass die am Standort Frankfurt verwendeten Flugverfahren und -routen kaum noch zu optimieren sind, da sie bereits Ergebnis eines seit über 30 Jahre andauernden Optimierungsprozesses sind, der von Flughafen, Flugsicherung, Fluggesellschaften und Fluglärmkommission gemeinsam getragen und vorangebracht wurde.

Frage 6. Welche Untersuchungen zu Messstellen und Messverfahren zur Optimierung der Lärmmessungen gibt es und wie werden die Ergebnisse in ein entsprechendes Fluglärmmonitoring für den Flughafen Rhein-Main umgesetzt, das vergleichbar mit internationalen Erfahrungen und Aktivitäten ist?

Nach § 19a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) hat der Unternehmer eines Verkehrsflughafens, der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist, innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist auf dem Flughafen und in dessen Umgebung Anlagen zur fortlaufend registrierenden Messung der durch die an- und abfliegenden Luftfahrzeuge entstehenden Geräusche einzurichten und zu betreiben. Die Mess- und Auswertungsergebnisse sind der Genehmigungsbehörde und der Kommission nach § 32b LuftVG (Fluglärmkommission) sowie auf Verlangen der Genehmigungsbehörde anderen Behörden mitzuteilen.

Die Fraport AG kommt dieser Verpflichtung uneingeschränkt nach und betreibt seit 1964 eine dem jeweiligen Stand der Technik angepasste Fluglärm-messanlage, die derzeit aus insgesamt 25 stationären Messstationen außerhalb des Flughafengeländes und drei mobilen Messstationen besteht.

Die Positionierung der Messstellen wurde nach eingehenden Erörterungen in der Fluglärmkommission festgelegt.

Die positiven Erfahrungen mit dieser Anlage haben dazu geführt, dass 1971 der Gesetzgeber eine entsprechende Vorschrift erlassen hat, nämlich den § 19a LuftVG. In Ergänzung hierzu wurden von Bundesminister für Verkehr am 6. Juli 1972 die "Richtlinien über Einrichtung und Betrieb von Fluglärm-Messanlagen für Verkehrsflughäfen" erlassen.

Mit dem Bescheid vom 26. April 2001 wurde die Fraport AG auch verpflichtet, die von ihr nach § 19a LuftVG eingerichteten und zu betreibenden Fluglärm-messanlagen auf die Richtigkeit der Fluglärmfassung und der Messungen sowie der Auswertung von einer fachlich anerkannten Stelle überprüfen und sich die Ordnungsmäßigkeit der Datenerfassung und Auswertung jährlich bestätigen zu lassen. Das Gutachten mit der abschließenden Zertifizierung des TÜV Süddeutschland liegt zwischenzeitlich vor.

Die Fluglärm-messergebnisse werden regelmäßig der Genehmigungsbehörde sowie anderen Behörden, den Mitgliedern der Fluglärmkommission und weiteren interessierten Stellen mitgeteilt; seit Anfang März dieses Jahres sind diese auch im Internet eingestellt. Schließlich wurde im März 2002 auch die erste Ausgabe eines künftig zweimal jährlich erscheinenden Fluglärm-reports durch Fraport veröffentlicht, in dem die Fluglärm-messergebnisse der stationären und mobilen Messstellen sowie Informationen über die Bewegungsverteilung auf die An- und Abflugrouten graphisch aufbereitet und verständlich dargestellt werden.

Frage 7. Welche Untersuchungen zu den Auswirkungen von Lärm auf Siedlungsstruktur und -entwicklung gibt es und wie werden diese in den planrechtlichen Verfahren berücksichtigt?

Der Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) hat eine Leitlinie zur Ermittlung von Siedlungsbeschränkungszonen an Verkehrsflughäfen erarbeitet, die seinerzeit auch in einer Raumordnungsministerkonferenz zur Anwendung in den einzelnen Bundesländern empfohlen wurde. In Hessen ist eine Siedlungsbeschränkungszone - ermittelt nach den Vorgaben der LAI-Leitlinie - im Regionalplan Südhessen 2000 für ein Verkehrsaufkommen von 430.000 Flugbewegungen pro Jahr festgelegt. Wie dort angegeben ist, bedarf es einer Neufeststellung des Siedlungsbeschränkungsbereiches bei einer eventuellen Kapazitätserweiterung des Start- und Landbahnsystems des Flughafens oder einer Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen. Auch das Mediationsergebnis sieht eine solche Siedlungsbegrenzung vor, die nur nach sorgfältiger Abwägung der Kommunen im Ausnahmefall überschritten werden sollte.

Im Mediationsverfahren befassten sich die Themenbereiche Ö 16 bis Ö 20 mit den Auswirkungen des Lärms auf die Siedlungsstruktur und -entwicklung:

- Auswertung der Lärmberechnungen bezüglich Wohn- und Arbeitsbevölkerung (Ö 16),
- Kartierung von Konflikten für die Siedlungsentwicklung (Ö 17),
- Einfluss auf Siedlungsentwicklung - Konfliktbewertung (Ö 18),
- Einfluss auf Sozialstruktur (Ö 19),
- Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen (Ö 20).

Das Regionale Dialogforum hat diese Fragestellung in seinen Arbeitspaketen L 4 und S 2 aufgegriffen.

In den im Raumordnungsverfahren vorgelegten Unterlagen befassen sich insbesondere folgende Untersuchungen mit den Auswirkungen von Lärm auf die Siedlungsstruktur und -entwicklung:

G 8 Wohn- und Wohnumfeldanalyse: Ermittlung der

- potenziell vom Fluglärm betroffenen Personen,
- Wohnbauflächen, gemischten Bauflächen, gewerblichen Bauflächen und Gemeinbedarfs-/Sonderbauflächen sowohl Bestand als auch Zuwachs,
- betroffenen Wohn- und Arbeitsbevölkerung,
- betroffenen lärmsensiblen öffentlichen Einrichtungen.

G 14 Raumstrukturelle Wirkungen des Flughafenausbaus

- Prüfung, inwieweit in der Region ausreichende Flächenreserven zur Verfügung stehen, um die zu erwartende Flächennachfrage raumverträglich zu decken.
- Zusätzlich Auswertung der Entwicklung der Bodenrichtwerte im Umland des Flughafens im Hinblick auf einen möglichen Zusammenhang mit den Entwicklungen des Flughafens und den damit verbundenen Lärmbelastungen.

Die vorgelegten Gutachten wurden zur Beurteilung der Raumverträglichkeit in der landesplanerischen Beurteilung zusammen mit den insbesondere von den Gemeinden geltend gemachten Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur und -entwicklung gewürdigt.

Im Planfeststellungsbeschluss sind die Erfordernisse des Städtebaus im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Frage 8. Wie weit sind wirtschaftliche Anreize von der Fraport AG entwickelt worden, um eine schnellere Modernisierung der Flugzeugflotten zu erreichen?

Die Fraport AG nimmt auf die Entwicklung und die Einführung von geräuschärmeren Flugzeugmustern Einfluss, indem die Start- und Landeentgelte nach dem verursachten Lärm der verschiedenen Flugzeugmuster gestaffelte Lärmzuschläge enthalten. Zum 1. Januar 2001 hat die Fraport AG als erster Flughafen in Deutschland ein auf dem vor Ort gemessenen Startlärm aufbauendes Lärmzuschlagsystem eingeführt. Dadurch ist eine sehr viel differenziertere Unterscheidung zwischen lauten und weniger lauten Flugzeugen möglich geworden als bei der bislang in Frankfurt wie auch auf allen anderen deutschen Flughäfen durchgeführten Differenzierung nach der ICAO-Klassifizierung des Anhangs 16. Zwischenzeitlich haben sich die Flughäfen Hamburg und Stuttgart diesem Lärmzuschlagsystem weitgehend angeschlossen.

Frage 9. Welche Programme zum passiven Schallschutz gibt es und wie sehen diese Programme im Einzelnen für die Region aus?

Es wird zunächst auf die Antwort zu Frage 2 hingewiesen.

Ziel des von der Landesregierung verfügtten Schallschutzprogramms ist es, dass im belüfteten Rauminnen in zum Schlafen geeigneten Räumen bei geschlossenen Fenstern am Ohr des Schlafers ein Maximalpegel von 52 dB(A) L_{max} nicht regelmäßig überschritten wird. Das definierte Nachtschutzgebiet umfasst ca. 5.000 Gebäude mit ungefähr 13.000 Wohneinheiten. Der offizielle Start des passiven Schallschutzprogramms war am 5. März 2002. Fraport hat eine Infobroschüre über das Programm an die betroffenen Einwohner verteilt und bietet in einem eigens dafür geschaffenen Inforaum fachliche und schalltechnische Beratung an.

Frage 10. In den Bereichen, die zurzeit mit einem Dauerschallpegel von 62 dB(A) und mehr belastet sind, sollten kurzfristig passive Schallschutzmaßnahmen finanziert werden. Wie weit sind entsprechende Maßnahmen umgesetzt?

Die von Amts wegen eingeleitete Überprüfung der Lärmauswirkungen des Flughafens Frankfurt Main hat nach geltender Rechtslage nur Handlungsbedarf für die Lärmbeeinträchtigung in der Nacht ergeben.

Das Gebiet (Nachtschutzgebiet), für das bauliche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden, richtet sich nach der so genannten Umhüllenden einer berechneten "Isophone 6 x 75" (sechsmalige Überschreitung des Maximalpegels 75 dB(A) außen) und der Isophone 55 dB(A) Leq (3) außen.

Eine von der Fraport AG erstellte Broschüre wurde mit einem "Antrag auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Maßnahmen" an die berechtigten Haushalte, aber auch auf Anfrage an nicht berechnete Haushalte versandt. Der Bescheid des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 26. April 2001 befindet sich insoweit in der Umsetzung.

Frage 11. Welche Überlegungen gibt es, einen wirtschaftlichen Beitrag pro Passagier einzufordern, damit derartige Schallschutzprogramme finanziert werden können?

Die Fraport AG beabsichtigt, das derzeit laufende Schallschutzprogramm über ein gesondertes, von den Luftverkehrsgesellschaften zu zahlendes Flughafenentgelt zu finanzieren. Als Berechnungsgrundlage dient hierbei neben anderen Aspekten auch die Anzahl der Passagiere an Bord der Flugzeuge.

Im Übrigen nimmt sich insbesondere das Projektteam Anti-Lärm-Pakt des Regionalen Dialogforums der Frage von passiven Schallschutzmaßnahmen an. Diese werden derzeit unter dem Gesichtspunkt der Umweltabgabe diskutiert.

Frage 12. In welcher Weise trägt die Landesregierung dazu bei, durch Flächen- und Immobilienmanagement eine Hilfestellung für besonders Betroffene zu leisten?

Die Frage der Auswirkungen des Flughafenausbaus auf die Immobilienpreise und die damit gegebenenfalls einhergehenden Folgen sind rechtlich im Rahmen der Planfeststellung zu klären und zu entscheiden. Dies schließt ein darüber hinausgehendes Projekt des Immobilien- und Flächenmanagements durch den Flughafenbetreiber nicht aus.

Das Regionale Dialogforum hat die Frage des Flächen- und Immobilienmanagements in seinem Arbeitspaket L3 thematisiert.

Die Landesregierung geht im Übrigen davon aus, dass die Fraport AG von sich aus Konzepte für ein Immobilienmanagement entwickeln wird, um insbesondere im Bereich der neuen Landebahn Immobilienbesitzer, die dort in den vergangenen Jahren im Vertrauen auf die bisherige Raumordnungsplanung Eigentum erworben haben, eine akzeptable Lösung unterbreiten zu können.

Frage 13. Wieweit trägt die Landesregierung dazu bei, Lärmmonitoringsysteme so transparent aufzubauen, dass der Lärm an besonders belasteten Punkten gemessen und die Ergebnisse öffentlich dargestellt werden können?

Das Thema Lärmmonitoring wird im Rahmen des RDF durch das Projektteam Anti-Lärm-Pakt bearbeitet. Das RDF hat dazu ein Gutachten vergeben, das zum Beitrag der Flugsicherung, der Klärung offener Fragen im Bereich der Akustik und auch zur Möglichkeit der Außendarstellung (Kommunikation) Vorschläge erarbeiten wird. Die Ergebnisse dieses Gutachtens werden voraussichtlich im Herbst 2002 zur Verfügung stehen.

Frage 14. Welche Untersuchungen zur Umsetzung des Nachtflugverbotes von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr gibt es, die rechtliche, ökonomische, technische und lärmwirksame Aspekte dieser Maßnahme aufzeigen? Welche Ergebnisse haben die Überlegungen zur Kooperation mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn in diesem Zusammenhang?

Die rechtlichen Aspekte eines Verbots planmäßiger Flugbewegungen in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr sind Gegenstand des vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung bei Rechtsanwalt Dr. Gronefeld eingeholten Gutachtens. Das Gutachten vom Februar 2001 zu den Voraussetzungen und zur Zulässigkeit der Anordnung eines Nachtflugverbotes beschreibt dezidiert die Hürden und rechtlichen Probleme, die ein solches Verbot zu bewältigen hat, und zeigt damit zugleich aber auch Wege auf, wie ein Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt realisiert werden kann. Vergleichbares gilt für das im Auftrag der Deutschen Lufthansa von Rechtsanwalt Dr. Deutsch erstellte Gutachten. Daneben hat das Regionale Dialogforum auf der Basis der bestehenden Gutachten ein eigenes Gutachten vergeben, das zum Ziel hat, rechtlich abgesicherte Wege aufzuzeigen, wie ein Nachtflugverbot zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr realisiert werden kann. Das Gutachten befindet sich zurzeit in Bearbeitung und wird im Sommer 2002 erwartet.

Das von Prof. Jünemann im Auftrag der Fraport AG zu verkehrlichen Auswirkungen und möglichen Maßnahmen bei Einführung eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt im Dezember 2001 vorgelegte Gutachten analysiert insbesondere die ökonomischen Auswirkungen eines solchen Verbots auf die verschiedenen Verkehrssegmente des gewerblichen Luftverkehrs. Das im Auftrag des Regionalen Dialogforums von Dr. Mörz im November 2001 erstellte Gutachten zeigt Möglichkeiten einer Kooperation des Flughafens Frankfurt mit anderen Flughäfen mit dem Ziel der Identifikation des Potenzials verlagerbarer Verkehre als

Allen vorliegenden Gutachten ist eine Berücksichtigung von Überlegungen zur Kooperation mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn inhärent.

Im Übrigen werden alle Aspekte eines Verbots planmäßiger Flugbewegungen in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr umfassend im Planfeststellungsverfahren begutachtet werden. Insbesondere der Frage der Lärmwirkungen durch ein solches Verbot wird aufgrund der gesetzlichen Vorgaben eine zentrale Rolle zukommen.

Frage 15. Wie bewertet die Landesregierung die geplante EU-Richtlinie zum Lärmschutz auf europäischen Flughäfen?

Die Richtlinie über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft hat zum Ziel, die Einführung von Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen zu erleichtern und damit eine Verschlechterung der Lärmsituation im Umfeld von Flughäfen zu verhindern sowie die Zahl der von den nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms signifikant betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, Flugplanungen innerhalb der Gemeinschaft zu erleichtern und den Betreibern kostengünstige Lösungen anzubieten, soll sichergestellt werden, dass gleiche Lösungen angewandt werden, wenn auf verschiedenen Flughäfen die gleichen Lärmprobleme auftreten.

Die Richtlinie sieht das Hauptziel der gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik in einer langfristig tragbaren Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das sowohl das reibungslose Funktionieren der Verkehrssysteme der Gemeinschaft als auch den Umweltschutz sicherstellt.

Ausschlaggebend für den Erlass des Richtlinienvorschlags ist das Bestreben, nach 2002 eine Verschlechterung der Lärmsituation zu verhindern. Dieses kann bei einem mittel- und langfristig zu erwartenden ständigen Luftverkehrsanstieg nicht allein mit der für 2002 vorgesehenen Ausmusterung von Kapitel-2-Flugzeugen und strengeren Lärmhöchstwerten für Flugzeugmuster, die nach dem 1. Januar 2006 zugelassen werden sollen, erreicht werden. Aus diesem Grund wurden mit der Richtlinie eine Reihe gemeinsamer Regeln und Grundsätze für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen vorgeschlagen, die gleichzeitig der Umsetzung der internationalen ICAO-Lärmschutzleitlinien dienen und versuchen sollen, dass Schutzbedürfnis der Bevölkerung mit dem weiteren Wachstum im Luftverkehr in Einklang zu bringen. Der von der Richtlinie vorgesehene "ausgewogene Ansatz" bei der Bekämpfung von Fluglärm umfasst vier Hauptelemente und erfordert eine sorgfältige Prüfung der verschiedenen Lärminderungsmöglichkeiten einschließlich der Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Maßnahmen zur Flächennutzungsplanung und -verwaltung, lärmmindernde Betriebsverfahren sowie Betriebsbeschränkungen.

Die Richtlinie wird vom Grundsatz her begrüßt. Das Ziel des Richtlinienvorschlags, die Zahl der Menschen zu begrenzen, die Fluglärm ausgesetzt sind, daneben aber Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliches Vorgehen auf den einzelnen Flughäfen zu vermeiden, wird nachdrücklich unterstützt.

Unter besonderer Berücksichtigung der Ergebnisse des Mediationsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main, hat das Land Hessen eine Bundsratsinitiative gestartet mit der Absicht, durch einen entsprechenden Entschließungsantrag im Bundesrat diese Richtlinie um ein zusätzliches ebenfalls harmonisiertes Nachtflugverbot für Drehkreuzflughäfen in Ballungsräumen zu ergänzen (vgl. auch Antwort zu Frage 16). Der Entschließungsantrag wurde mehrheitlich abgelehnt.

Daneben wurde von der EU-Kommission ein Richtlinienvorschlag über die Festlegung eines Gemeinschaftsrahmens für die Lärmeinstufung ziviler Unterschallluftfahrzeuge zur Berechnung von Lärmrentgelten vorgelegt. Ziel dieser Richtlinie ist es, einheitliche Kriterien auf der Grundlage der Lärmemission eines Luftfahrzeuges für die Berechnung der Entgelte zu Umweltschutzzwecken festzulegen und die Luftfahrtunternehmen über wirtschaftliche

Anreize zum vermehrten Einsatz von moderneren und damit lärmärmeren Flugzeugen zu bewegen.

Das Ziel dieses Richtlinienvorschlages wird vom Grundsatz her ebenfalls unterstützt. Allerdings bestehen erhebliche Bedenken, ob die Regelungen tatsächlich ausreichend sind, eine schnellere Modernisierung der alten Flugzeugflotten zu fördern, den Einsatz leiserer Flugzeuge zu erhöhen und den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sicherzustellen.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Mediationsverfahrens, wonach ein verbindliches Programm zur Lärminderung und Lärmvermeidung gefordert wird, das vor allem wirtschaftliche Anreize schafft, die sich am tatsächlich entstandenen Lärm orientieren, sowie der Erfahrungen mit den Entgeltregelungen am Flughafen Frankfurt Main, ist festzustellen, dass die Regelungen der Richtlinie zur Berechnung von Lärmentgelten weit hinter der hiesigen Praxis zurückbleiben, da die Einstufung der Flugzeuge nicht anhand des tatsächlich gemessenen Lärms, sondern aufgrund bescheinigter Lärmpegel im Rahmen des Zulassungsverfahrens der Flugzeuge, vorgenommen wird. Relevanten Einfluss auf die wirkliche Lärmbelastung haben aber neben dem verwendeten Flugzeugtyp auch das tatsächliche Abfluggewicht und das konkrete individuelle Flugverhalten.

Insofern ist die Richtlinie in Bezug auf den Flughafen Frankfurt Main als erheblicher Rückschritt einzustufen.

Aus diesem Grund wurde auch hierzu im Bundesrat ein Entschließungsantrag eingebracht und die Bundesregierung gebeten, sich nachdrücklich für eine entsprechende Überarbeitung des Richtlinienvorschlages einzusetzen. Konkret wurde gefordert, als Grundlage für die Berechnung von Lärmentgelten nicht nur die zertifizierte Lärmeinstufung des Fluggerätes, sondern daneben auch den tatsächlich gemessenen Lärm zuzulassen sowie von der Vorgabe einer höchstzulässigen Spreizung Abstand zu nehmen. Dieser Antrag wurde im Verkehrsausschuss mit 14:1:1 angenommen. Im Umweltausschuss wurde ein gleichlautender Antrag gestellt, der mit 16:0:0 Stimmen angenommen wurde. Ein entsprechender Beschluss des Bundesrates, mit welchem die Bundesregierung aufgefordert wird, sich für eine entsprechende Überarbeitung der Richtlinie einzusetzen, liegt inzwischen vor.

Frage 16. Wie ist der Stand der Bundesratsinitiative in Bezug auf ein Nachtflugverbot für europäische Großflughäfen in Ballungsräumen?

Die hessische Bundesratsinitiative, mit der ein europäisches Konzept für Nachtflugverbote bei Drehkreuzflughäfen in Ballungsräumen mit einem hohen Umsteige- und Interkontinentalanteil verfolgt werden sollte, hat im Plenum des Bundesrats keine Mehrheit gefunden. Der hessische Antrag, welcher auf ein Nachtflugverbot auf entsprechenden Drehkreuzflughäfen in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr vorsah, wurde lediglich von den Bundesländern Baden-Württemberg, Hamburg, Rheinland-Pfalz und dem Saarland unterstützt.

Die ablehnenden Bundesländer hatten offensichtlich die Befürchtung, dass bei einer entsprechenden Regelung für Drehkreuzflughäfen der Druck auch für die kleineren Flughäfen wächst, sich einer entsprechenden Regelung anzuschließen und ebenfalls ein Nachtflugverbot einzuführen, welches jedoch nicht gewünscht ist.

Inzwischen ist die Richtlinie über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 28. März 2002 veröffentlicht worden und am 29. März 2002 in Kraft getreten. Die Mitgliedstaaten sind gehalten, die Richtlinie bis zum 28. September 2003 umzusetzen.

Frage 17. Wie ist die Lärmschutzkommission zusammengesetzt und welche Aufgaben obliegen ihr?

Der Kommission zur Abwehr des Fluglärms für den Flughafen Frankfurt Main gehören derzeit 27 Mitglieder an, die sich wie folgt aufteilen:

Gebietskörperschaften	17
Bundesvereinigung gegen Fluglärm	2
Luftfahrzeughalter	3

DFS	1
Flugplatzhalter (Fraport AG)	1
Oberste Landesbehörden (HMULF)	1
sonstige (USAF, Planungsverband FFM)	2

Die Kommission hat Beratungsfunktion gegenüber der Genehmigungsbehörde sowie der für die Flugsicherung zuständigen Stelle über Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flugplatzes.

Es ist beabsichtigt, ein Konzept über eine neue Zusammensetzung umzusetzen, das die Planungen zum Flughafenausbau, aber auch die Fluglärmbelastungen in den Eindrehbereichen und den neuen An- und Abflugrouten berücksichtigt. Hierdurch wird sich die Mitgliederzahl voraussichtlich auf 38 erhöhen, insbesondere die Anzahl der Mitglieder von Gebietskörperschaften.

Ökologische Anforderungen

Frage 1. Wieweit wurden vom Regionalen Dialogforum (RDF) in Zusammenarbeit mit der Fraport AG Möglichkeiten technischer, organisatorischer und ordnungspolitischer Art zur Minimierung der Schadstoffimmissionen entwickelt?

Die Ermittlung und Entwicklung von technischen, organisatorischen und ordnungspolitischen Maßnahmen zur Minimierung der Schadstoffimmissionen befindet sich noch im Anfangsstadium.

Ansatzpunkte zur Minimierung der Schadstoffimmissionen sieht das Regionale Dialogforum vor allen Dingen durch die Reduzierung der Schadstoffemissionen, die durch Luftverkehr aber auch durch den bodengebundenen Verkehr, der vom Flughafen induziert wird, freigesetzt werden.

Das Regionale Dialogforum hat im April 2002 ein Gutachten zur "Ermittlung Externer Kosten des Flugverkehrs Frankfurt am Main" in Auftrag gegeben. Das Gutachten wird von Prof. Friedrich vom Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung (IER) der Universität Stuttgart bearbeitet. Ziel des Gutachtens ist es unter anderem, die externen Umweltkosten der Schadstoffemissionen, die durch den Betrieb am Flughafen Frankfurt Main verursacht werden, zu bestimmen. Als externe Kosten der Schadstoffemissionen sind die Kosten zu verstehen, die zur Vermeidung von potenziellen Schäden durch die Luftschadstoffe erforderlich sind, aber von keinem der Akteure getragen werden.

Im Rahmen des Gutachtens werden konkrete Vorschläge zur Internalisierung der externen Kosten der Luftbelastung erarbeitet mit dem Ziel, die Luftbelastung am Flughafen Frankfurt zu reduzieren. Die Vorschläge können ordnungspolitischer Natur sein oder aber auch ökonomische Anreize schaffen, um durch technische oder organisatorische Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen zu führen.

Die Ergebnisse des Gutachtens werden voraussichtlich im Herbst 2002 im Regionalen Dialogforum diskutiert werden. Das Ergebnis bleibt abzuwarten.

Frage 2. Welche Untersuchungen zu regionalökologischen Auswirkungen gibt es und wie werden diese in ein Umweltmonitoring für die gesamte Region umgesetzt?

In den Verfahrensunterlagen zur Durchführung des Raumordnungsverfahrens sind die regionalökologischen Auswirkungen im Rahmen einer Raumverträglichkeitsstudie (Umweltverträglichkeitsprüfung 1. Stufe) ermittelt und bewertet worden. Für das Planfeststellungsverfahren wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung 2. Stufe durchgeführt, die eine abschließende Bewertung der Umweltauswirkungen des Ausbauvorhabens unter Berücksichtigung der Ausgangsbelastungen ermöglicht.

Frage 3. Wo sollen Ersatzflächen bereitgestellt werden für diejenigen Eingriffe in vorhandene Waldbestände, die im Zuge einer Erweiterung des Flughafens erforderlich würden?
Gibt es ein Flächenmanagement für die betroffene Region?

Aufgrund der bestehenden gesetzlichen Verpflichtungen kann ein Eingriff in Waldflächen und ein Verlust von wesentlichen Waldfunktionen nur zugelassen werden, wenn dieser vorrangig ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert werden kann (Ersatzmaßnahmen). Zum naturschutz- und forstrechtlichen Kompensationsbedarf ist entsprechend dem Planungsstand von überschlägigen Bedarfsgrößen (insbesondere für Ersatzaufforstungen) von insgesamt 550 bis 730 ha Ausgleichs- und Ersatzflächen auszugehen. Die Bereitstellung einer ausreichenden Größe an Ersatzaufforstungs- und anderen

Ausgleichs- und Ersatzflächen ist für eine funktionale Kompensation von Umweltbeeinträchtigungen zwingend erforderlich. Ein entsprechendes Konzept hat die Fraport AG als Bestandteil des Planfeststellungsantrages vorzulegen.

In diesem Zusammenhang wird insbesondere die nach § 6b Abs. 7 Nr. 10 HeNatG kurzfristig zu erarbeitende Rechtsverordnung zum Flächenmanagement zu berücksichtigen sein. Nach dieser Vorschrift können insbesondere Bestimmungen getroffen werden über die Eignung von Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit der Maßgabe, dass für die Landwirtschaft besonders wertvolle Flächen nicht in Anspruch genommen werden sollen. Dies beeinflusst maßgeblich die Lenkung der Suchräume im Bereich der Landkreise Groß-Gerau und Wetteraukreis. Diese beiden Landkreise sind durch besonders wertvolle Flächen im Sinne der oben genannten Vorschrift geprägt.

Das Regierungspräsidium Darmstadt hat für diese Frage eine Arbeitsgruppe eingerichtet, um die Fraport AG bei der Aufstellung ihres Kompensationskonzeptes unter Berücksichtigung dieser Maßgabe zu beraten. Dort wurde der Suchraum für die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anhand der naturräumlichen Gegebenheiten (nach Landschaftsrahmenplan) und der Grenze des Verdichtungsraumes (nach Regionalplan) definiert. Insgesamt umfassen mögliche Entwicklungsräume innerhalb dieses Suchraums etwa 7.000 ha. Diese Flächen sind in den Unterlagen für das Raumordnungsverfahren dargestellt. Zwischenzeitlich hat die Fraport AG die Entwicklungsräume auf ihre fachliche Eignung und Verfügbarkeit überprüft. Danach können etwa 1.200 ha als potenziell geeignete forst- und naturschutzrechtliche Kompensationsflächen in Betracht gezogen werden.

Das Regierungspräsidium Darmstadt versucht in Arbeitsgruppen, im Rahmen eines verfahrensbegleitenden Flächenmanagements die Suchräume verschiedener Vorhabensträger voneinander abzugrenzen. So wurden im Bereich der Landkreise Groß-Gerau und Darmstadt-Dieburg die Fraport AG und die Deutsche Bahn (DB) AG in getrennte Suchräume gelenkt.

In Zusammenhang mit anderen Großprojekten (unter anderem ICE-Neubauvorhaben und verschiedene Verkehrsstrassen) wurden bereits vor längerer Zeit mehrere Arbeitsgruppen auf verschiedenen Verwaltungsebenen ins Leben gerufen, in denen die unterschiedlichen Vorstellungen der Beteiligten erörtert und im Sinne eines Flächenmanagements nach konfliktlösenden Umsetzungsmöglichkeiten gesucht wird. Die Hessische Landgesellschaft mbH (HLG) ist an der Umsetzung beteiligt.

Frage 4. Wie wird bei der Umweltverträglichkeitsprüfung die Auswertung von zwei Vegetationsperioden sichergestellt?

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist noch nicht abgeschlossen. Für das Raumordnungsverfahren wurde eine raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung (1. Stufe) nach § 16 UVPG durchgeführt. Im Unterrichtungsschreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 14. Februar 2001 wurde entsprechend dem Planungsstand der Untersuchungsraum und die Untersuchungsmethode vorläufig bestimmt. Für die 2. Stufe der Umweltverträglichkeitsprüfung für das Planfeststellungsverfahren hat die Genehmigungsbehörde der Fraport AG die Betretung der betreffenden Flächen zur Durchführung von Bestandserfassungen gestattet. Die abschließende fachliche Abstimmung über die Erfassung der zusätzlichen Umweltauswirkungen für die 2. Stufe erfolgen nach Erstellung der Planfeststellungsunterlagen durch die Fraport AG. Nach der Rechtsprechung bestimmt sich der Umfang der Bestandserfassung nach der grundsätzlichen Erfassung des Artenspektrums und der Beurteilung der Frage, ob ein Übersehen einer Art Einfluss auf die Bewertung des Lebensraumes haben kann.

Dies ist aus der Sicht der Landesregierung ausreichend, weil es der allgemein üblichen fachlichen Praxis entspricht. Bereits im Widerspruchsbescheid des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 6. Juni 2001 zur Betretung des Naturschutzgebietes "Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim" war ausgeführt, dass für ökologische Bestandserfassungen, die der Prüfung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens und nicht der wissenschaftlichen Datenerhebung dienen, eine Vegetationsperiode ausreichend ist. Für die Tierarten und die Kontrolluntersuchungen hatte die Fraport AG ohnehin einen Zeitraum von 1,5 Jahren vorgesehen.

Frage 5. Welche Untersuchungen gibt es, um auszuschließen, dass die Trinkwasserversorgung der Rhein-Main-Region keine negativen Auswirkungen im Rahmen der Flughafenerweiterung erfährt?

Regional bedeutsame Fragen der Wasserversorgung werden von der Arbeitsgemeinschaft der Wasserversorgungsunternehmen im Rhein-Main-Gebiet (WRM) behandelt. Zur Sicherung der Wasserversorgung bei Eintritt verschiedener Ausfallszenarien gibt es Studien, wie der Leistungsverbund zwischen den Unternehmen nutzbar gemacht werden kann.

Die Fraport AG hat für das Raumordnungsverfahren ein hydrologisches und geohydrologisches Gutachten des Instituts Fresenius vorgelegt, welches sich einerseits mit den möglichen Beeinträchtigungen von wasserwirtschaftlichen Nutzungen durch den Flughafenausbau befasst und andererseits auch Aussagen zu Schutz- und Vorsorgekonzepten zur Vermeidung von Beeinträchtigungen trifft. Das Regierungspräsidium Darmstadt hat darüber hinaus in seiner landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 die Belange der Wasserwirtschaft umfassend gewürdigt.

Frage 6. Welche Untersuchungen zur Risikoanalyse gibt es und wie werden diese zur Reduzierung von Risiken umgesetzt?

Die Fraport AG hat für das Raumordnungsverfahren ein Gutachten zum "Externen Risiko für den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main" der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung vorgelegt, welches das durch Luftverkehr induzierte Gefährdungspotenzial von sich im Nahbereich des Flughafens Frankfurt Main aufhaltenden Personen ermittelt.

Insbesondere bedingt durch die Nähe der Anlagen der Firma Ticona zu der von der Fraport AG favorisierten Landebahn im Kelsterbacher Wald enthält die das Raumordnungsverfahren abschließende landesplanerische Beurteilung verschiedene Maßgaben und Hinweise zur vertieften gutachterlichen Prüfung der einem solchen Betrieb innewohnenden Risiken.

Darüber hinaus beschäftigt sich das Projektteam Optimierung des Regionalen Dialogforums mit Fragen der Risikoanalyse und des Risikomanagements.

Frage 7. Wieweit sind permanente Umweltbetriebsprüfungen für den Flughafen gemäß der Umweltauditverordnung der EU (EMAS) vorgesehen?

Nach Anhang II Nr. 2.9 der Verordnung (EG) Nr. 761/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die freiwillige Beteiligung von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem über das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung (EMAS) ist die Umweltbetriebsprüfung in regelmäßigen Abständen, die nicht mehr als drei Jahre betragen dürfen, durchzuführen.

Fraport ist bereits seit 1999 nach EMAS validiert und unter der Nummer DE-S-125-00032 im Standortregister der IHK Frankfurt am Main registriert. Umweltbetriebsprüfungen werden von Fraport entsprechend der EMAS-Anforderungen durchgeführt. Eine Umwelterklärung gemäß EMAS ist bei Fraport erhältlich bzw. steht im Internet unter www.fraport.de zur Verfügung.

Gesundheit in der Bevölkerung

Frage 1. Welche Untersuchungen und Prognosen zur gesundheitlichen Situation der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Rhein-Main gibt es und wie werden die Ergebnisse in ein Monitoring zu Lebensqualität und Gesundheit in der Region umgesetzt?

Im Rahmen des Mediationsverfahrens zum Flughafen Frankfurt wurde das Thema der möglichen gesundheitlichen Auswirkungen auf die Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens als Folge von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen durch den Flugbetrieb behandelt. Eine Auswertung vorhandener Gesundheitsdaten in der Region ergab, dass derzeit für die Umgebung des Flughafens Frankfurt keine ausreichenden gesundheitlichen Daten zur momentanen "Ist-Lärmbelastungssituation" vorliegen. Darüber hinaus wurde im Mediationsverfahren wissenschaftlicher Forschungsbedarf im Bereich der gesundheitlichen und sozialen Fluglärmwirkung konstatiert. Diese Themen hat das Regionale Dialogforum aufgegriffen und anerkannte wissenschaftliche Forschungseinrichtungen mit der Durchführung von epidemiologischen Untersuchungen beauftragt, um Fragestellungen zu sozialen Wirkungen einschließlich der Lebensqualität und zu gesundheitlichen Effekten von Fluglärm auf die Anwohner in der Region um den Frankfurter Flughafen zu beantworten. Die Untersuchungen werden durch die Institute für Medizinische Psychologie der Universitäten Hamburg und München sowie das Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung in Bochum und das Institut für Hygiene und Umweltmedizin der Universität Gießen durchgeführt. Zunächst erfolgt eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel, die eingesetzten In-

strumente und Erhebungsverfahren ausschließlich zu testen und zu überprüfen. Die Machbarkeitsstudie umfasst folgende vier Teilprojekte:

1. Gesundheitliche Lebensqualität bei Erwachsenen und Schülern sowie umweltmedizinische Befunduntersuchung unter Fluglärm;
2. Veränderung der Aufsichtsperson-Kind-Kommunikation unter Fluglärm;
3. Aggressives Verhalten und Hilfeverhalten bei Jugendlichen unter Fluglärm;
4. Nachbarschaftliche Kommunikation unter Fluglärm.

Nach Abschluss der Überprüfung wird das geeignete Instrumentarium für die Hauptstudie zusammengestellt. Die Machbarkeitsstudie wird durch ausgewiesene und anerkannte Wissenschaftler begleitet und qualitätsgesichert.

Frage 2. Welche Vergleichsstudien gibt es von anderen internationalen Flughäfen zu gesundheitlichen Belastungen?

Ältere Untersuchungen aus den 70er- und 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts zu fluglärmbedingten Gesundheitsrisiken lassen sich wegen methodischer Mängel nur sehr bedingt heranziehen und interpretieren. Studien an Flughäfen zu gesundheitlichen Belastungen und Beeinträchtigungen sind in Deutschland unter anderem in Düsseldorf, Köln, München, Berlin durchgeführt worden. Darüber hinaus liegen Untersuchungen an internationalen Flughäfen unter anderem in Los Angeles (USA), London (Großbritannien), Amsterdam (Niederlande), Zürich (Schweiz) vor. Die Studien lassen eine wissenschaftliche Vergleichbarkeit jedoch nur unzureichend zu. Gründe hierfür sind unterschiedliche Fragestellungen und Methodiken, fehlende Systematik bei der Verwendung von Untersuchungsinstrumenten sowie mangelnder Einsatz einheitlicher Beschreibungs- und Bewertungskriterien.

Integrierte Verkehrskonzeptionen

Frage 1. Welche Grundlagen für die Erstellung eines Generalverkehrsplans gibt es, der den durch den Flughafen verursachten Verkehr - insgesamt - berücksichtigt?

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Ausbaus des Flughafens Frankfurt Main wurden entsprechend der Vielfalt der zu untersuchenden Auswirkungen verschiedene sektorale Teilplanungen bearbeitet. Eine dieser Teilplanungen war die Untersuchung der Auswirkungen des flughafeninduzierten Verkehrs auf das übergeordnete Netz.

Hierzu wurde vom ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH in Zusammenarbeit mit der INTRAPLAN Consult GmbH das Fachgutachten G5 "Auswirkungen des flughafeninduzierten Verkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz" erarbeitet.

In dem Gutachten G5 werden innerhalb des relevanten Untersuchungsraums bis 2015 die verkehrlichen Auswirkungen des flughafenbezogenen Quell-/Zielverkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz (Straße, Schiene) mit Flughafenausbau und ohne Flughafenausbau untersucht und verglichen.

Frage 2. Welche Maßnahmen sind eingeleitet, um Verlagerungen von Flugverkehr auf andere Flughäfen und die Bahn vorzunehmen?

Derzeit wird in einem Gutachten untersucht, ob und inwieweit eine konventionelle Schienenverbindung mit Fahrtzeiten von weniger als 60 Minuten zwischen den Flughäfen Frankfurt und Frankfurt-Hahn möglich ist. Mit dem Ergebnis des Gutachtens durch die DE-Consult kann demnächst gerechnet werden.

Für die Fraport AG sind die Verkehrsvernetzung und Intermodalität Teil der Unternehmenspolitik. Dementsprechend hat Fraport sich an wesentlichen Projekten und Dienstleistungen beteiligt wie Inbetriebnahme Fernbahnhof und damit auch Freisetzung des Regionalbahnhofs für den Nahverkehr, Check-in T, AIRail Service Stuttgart, Job Ticket, Gutachten zur Transrapid- und ICE-Verbindung nach Hahn. Der Flughafen wird diesen Weg weiterverfolgen und strebt bis zum Jahr 2015 gegenüber 1998 eine Verdoppelung des Schienenanteils an.

Zur Vorbereitung einer Verlagerung auf die Bahn hat Lufthansa im März 2001 zusammen mit den Partnern Deutsche Bahn AG und Fraport AG auf der

ICE-Strecke Frankfurt Flughafen–Stuttgart Hauptbahnhof ein Pilotprojekt für die Vernetzung von Schiene und Luft gestartet. Die noch nicht ausreichende Inanspruchnahme durch Fluggäste lässt noch keine Aussage darüber zu, wann die auf der Schiene angebotene Kapazität erweitert werden und mit der Reduzierung der Zubringerflüge zwischen Frankfurt und Stuttgart begonnen werden kann. Hervorzuheben ist allerdings, dass der Bund durch die Übernahme der Personalkosten für das im Hauptbahnhof Stuttgart erforderliche Zollpersonal, wenn auch vorerst nur befristet, eine wichtige Voraussetzung für die Vernetzung Schiene/Luft geschaffen hat.

Streckenbauten wie z.B. die fertig gestellte ICE-Strecke Frankfurt–Köln und Modernisierungen bei der Deutsche Bahn AG werden zu erheblichen Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr führen. Daraus ergeben sich Verkehrsverlagerungen insbesondere im innerdeutschen Punkt-zu-Punkt-Verkehr. Darüber hinaus wird die Vernetzung der Verkehrsträger - bezogen auf den Flughafen Frankfurt Main - konsequent weiterverfolgt: Check-in T seit Juni 2000, AIRail Service Stuttgart seit März 2001, geplant ab 2003 AIRail Services schrittweise nach Köln, Bonn und danach Düsseldorf. Hieraus ergibt sich eine Verkehrsverlagerung im Zubringerverkehr nach Frankfurt. Die Deutsche Lufthansa AG hat in einem Memorandum of Understanding von 1998 ihre Ziele entsprechend präzisiert und wird mit erfolgreicher Einführung der AIRail Services die parallel laufenden Flugverbindungen schrittweise einstellen.

Für Frankfurt ist eine Verlagerung von ca. 5 v.H. der Flugbewegungen auf die Schiene zu erwarten.

Die Rhein-Main-Region umfasst mit der Stadt Mainz und ihrem Umland einen wirtschaftlich und bevölkerungsmäßig bedeutsamen Teil von Rheinland-Pfalz. Bereits im Mediationsverfahren kam deshalb die Forderung auf, eine Kooperation der Flughäfen Frankfurt Main und Frankfurt-Hahn mit dem Ziel anzustreben, durch die Verlagerung von Nachtflügen den dicht besiedelten Raum in der Region zu entlasten. Die betroffenen Landesregierungen kamen insoweit in einer gemeinsamen Kabinettsitzung Anfang Mai 2002 überein, ein Flughafensystem Rhein-Main mit den Flughäfen Frankfurt Main und Frankfurt-Hahn entsprechend der einschlägigen EG-Verordnung anzustreben.

Die Fraport AG hat nunmehr mit Schreiben vom 18. Juli 2002 an das hessische Verkehrsministerium ein Flughafensystem zwischen Frankfurt Main und Frankfurt-Hahn beantragt und gebeten, den Vorgang befürwortend an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen weiterzuleiten. Ein entsprechendes Antragsschreiben soll von der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH an das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium gerichtet werden. Vor der Abgabe des Antrags an das BMVBW wird ein Anhörungsverfahren durchgeführt. Danach hat der Bund gemäß Art. 8 Abs. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 über die Einrichtung des neuen Flughafensystems zu beschließen und dies den anderen Mitgliedstaaten zur Stellungnahme sowie der Kommission zur Prüfung und Veröffentlichung mitzuteilen.

Frage 3. Welche rechtlichen und unternehmerischen Möglichkeiten gibt es, um eine Reduzierung insbesondere von Kurzstreckenflügen zu erreichen?

Es gibt keine Möglichkeit, Luftverkehrsgesellschaften rechtlich zu verpflichten, Kurzstreckenflüge zu reduzieren oder auf den Schienenverkehr zu verlegen. Der Flughafenbetreiber stellt den Flughafen samt seiner Anlagen als Infrastruktureinrichtung der öffentlichen Daseinsvorsorge zur Verfügung. Nach § 45 LuftVZO ist er verpflichtet, diesen sicher und ordnungsgemäß zu betreiben. Hierzu gehört es, dass er allen Luftverkehrsgesellschaften, die - bei einem voll koordinierten Flughafen wie es der Flughafen Frankfurt Main ist - Start- und Landemöglichkeiten einzuräumen, jedenfalls soweit diese über Start- und Landerechte verfügen. Die Vergabe von so genannten Slots obliegt jedoch nicht dem Flughafenbetreiber, sondern dem Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland. Der Flughafenbetreiber hat keinen Einfluss darauf, wie die Luftverkehrsgesellschaften ihre Slots nutzen, d.h. ob diese für Kurzstrecken-, Mittelstrecken- oder Langstreckenflüge genutzt werden. Allerdings ist es, wie bei der vorangegangenen Antwort zu Frage 2 erwähnt, die unternehmerische Zielsetzung von Fraport, Luftverkehrsgesellschaften Anreize zu bieten, Kurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlegen.

Frage 1. Wie soll gewährleistet werden, dass die öffentliche Hand weiterhin Hauptanteils-eigentümer an der Fraport AG bleibt?

Die öffentlich-rechtlichen Anteilseigner der Fraport AG haben am 18./23. April 2001 einen Konsortialvertrag geschlossen, in dem die Grundsätze der weiteren Zusammenarbeit in den Gremien der Gesellschaft nach dem Börsengang niedergelegt sind. Dieser Vertrag sieht unter anderem vor, dass die Konsortialmitglieder für einen Zeitraum von 30 Jahren ab Unterzeichnung dieses Vertrages zusammen einen Anteil von mindestens 51 v.H. am Grundkapital der Fraport AG halten. Das Land Hessen sowie die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und die Stadt Frankfurt am Main können den Konsortialvertrag frühestens am 31. Dezember 2010 kündigen. Durch diese vertragliche Regelung wird die öffentliche Hand bis zum oben angegebenen Datum die Mehrheit der Anteile an der Fraport AG halten.

Frage 2. Welchen Anteil am Aktienkapital haben momentan Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG und welche Maßnahmen will die Eigentümermehrheit ergreifen, um diesen Anteil zu stabilisieren bzw. zu erhöhen?

Da es sich bei den Aktien der Fraport AG nicht um Namensaktien handelt, ist die Angabe einer aktuellen Anteilsquote von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Gesellschaft nicht möglich. Im Rahmen des Börsenganges wurden ca. 300.000 Aktien an Mitarbeiter ausgegeben, dies entspricht einer Quote von 0,33 v.H. des gesamten Bestandes.

Das Mitarbeiter-Beteiligungsprogramm ist auf fünf Jahre ausgelegt. Insgesamt stehen zur Bedienung dieses Programms 15 Mio. € als genehmigtes Nominalkapital zur Verfügung. Aufsichtsrat und Hauptversammlung haben diese Maßnahme genehmigt, um über dieses Programm einen Anreiz für die Beschäftigten zu bieten, sich an ihrem Unternehmen zu beteiligen.

Am 2. Mai dieses Jahres teilte die Gesellschaft mit, dass etwa ein Drittel der Belegschaft die bis Ende April bestandene Möglichkeit, sich die jährliche Erfolgsbeteiligung ganz oder teilweise in Aktien auszahlen zu lassen, genutzt und dabei insgesamt 106.058 Aktien gezeichnet habe. Das Grundkapital der Gesellschaft stieg damit auf rund 902,1 Mio. €. Angesichts der jetzt im Vergleich zum Börsengang im Juni vergangenen Jahres, bei dem 56 v.H. aller berechtigten Fraport-Mitarbeiter Aktien gezeichnet hatten, schwierigeren Rahmenbedingungen ist dies als Erfolg zu bezeichnen.

Frage 3. Wie macht die Landesregierung ihren Einfluss innerhalb der Fraport AG geltend, damit beim Wachstum des Flughafens die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze zum Unternehmensziel erklärt wird?

Es obliegt allein der Entscheidung der Fraport AG, welche Aspekte sie zu ihrem Unternehmensziel erklärt. Im Übrigen sind zusätzliche Arbeitsplätze abhängig vom Wachstum des Luftverkehrs und hierbei des entsprechenden Anteils, der in Frankfurt erfolgreich generiert werden kann. Daher ist es unstrittig, dass es keine festgeschriebene Verpflichtung für die Gesellschaft geben kann, für den Fall nachlassender Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen in Frankfurt zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen. Dies war auch in den Jahren vor dem Börsengang der Fraport AG immer unstrittig. Insofern verfolgt die Fraport AG das Ziel, wirtschaftlich erfolgreich zu handeln, die Nachfrage nach hochwertigem Luftverkehr in Frankfurt zu bedienen und damit als attraktiver Arbeitgeber Arbeitsplätze in Frankfurt zu sichern und auszubauen. Diese Zielsetzung stellt auch für die Landesregierung eine wesentliche Begründung für das Engagement des Landes als Aktionär der Fraport AG dar. Generell gilt, dass der Flughafen Frankfurt Main für den regionalen Arbeitsmarkt erhebliche Bedeutung hat.

Nachhaltigkeit

Frage 1. Welche Konzeptionen für eine integrierte Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung in der Rhein-Main-Region unter Berücksichtigung der Belastung durch den Flughafen Frankfurt gibt es?

Eine zukunftsfähige und nachhaltige Konzeption für die Entwicklung der Siedlungsstruktur unter Einbeziehung der Wirtschaftsentwicklung ist unter Berücksichtigung des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens, der landesplanerischen Beurteilung, in einem Planänderungsverfahren zu erarbeiten und umzusetzen.

Frage 2. Welche Modelle im Sinne der Agenda 21 gibt es im Zusammenhang mit der Erweiterungsplanung und wie wurden sie gefördert?

Bereits das Mediationsverfahren zur Flughafenerweiterung wurde nach den Nachhaltigkeitskriterien der Agenda 21 (Ökologie, Ökonomie und Soziales)

strukturiert. Insgesamt wurden über 50 Einzelthemen untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in das Mediationspaket eingeflossen. Die Ergebnisse der Mediation setzt Fraport unter anderem im Rahmen ihres 10-Punkte-Programms um.

Darüber hinaus ist Fraport in die lokale Agenda 21 Frankfurt am Main eingebunden und hat sich insbesondere beteiligt

- an der Entwicklung der "Agenda 21 Leitlinien", die sie mitgezeichnet hat,
- und der "Initiative 50 Öko-Audits".

Frage 3. Wie wird die Landesregierung ihren Einfluss in der Fraport AG ausüben, damit diese als Flughafenbetreiberin und Dienstleisterin im Luftverkehr auch in Zukunft operativ in einer einheitlichen Konzernstruktur tätig bleibt?

Derzeit verfolgt der Vorstand der Fraport AG keine Überlegungen dahingehend, die bisher einheitliche Konzernstruktur zu verändern.

Frage 4. Welche Untersuchungen zu langfristigen Entwicklungen im internationalen Luftverkehr mit ihren Auswirkungen auf Frankfurt und Europa gibt es?

Die Entwicklung des Luftverkehrs wird in zahlreichen Untersuchungen beschrieben. Zu nennen sind hier beispielsweise die Studien der Flugzeughersteller Airbus und Boeing oder auch der IATA. Diese Studien geben in Teilen Aufschluss über die Verkehrsentwicklung in den Regionen; Rückschlüsse auf Frankfurt als einzelnen Standort sind nur sehr begrenzt möglich. Speziell für den Flughafen Frankfurt liegt als Studie die von Intraplan für das Raumordnungsverfahren zum Flughafen ausbau erstellte Prognose für das Jahr 2015 vor.

Insgesamt kommen die Studien zu der Erkenntnis, dass der Luftverkehr weiter wachsen wird. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Flughafenkapazität zu erweitern. Das gilt besonders für Drehkreuze, die für einen Wirtschaftsstandort von entscheidender Bedeutung sind.

Frage 5. Welche Optimierungspotenziale durch Flugsicherungs- und Navigationsverfahren gibt es?

Flugsicherungsverfahren:

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH plant die An- und Abflugstrecken nach den Vorgaben der Internationalen Zivilen Luftfahrtorganisation (ICAO). In dem ICAO-Dokument 8168 "Procedures for Air Navigation Services" sind die Kriterien, welche der Planung zugrunde liegen, festgelegt. Eine Abweichung von diesen Regelungen im nationalen Alleingang ist aufgrund der internationalen Struktur des Luftverkehrs kaum vorstellbar. Allerdings könnten diese Planungsvorgaben, die sich in erster Linie an Hindernisfreigrenzen und Funknavigationsanlagen orientieren, ergänzt werden durch den Einsatz von neuen bzw. weiterentwickelten, modernen Computer-Simulationsmodellen. Dabei könnten Kriterien Berücksichtigung finden, die sich in den internationalen Vorschriften nicht widerspiegeln, wie z.B. Bevölkerungsverteilung, Schallausbreitung und Ähnliches. Die (Weiter-)Entwicklung solcher Modelle ist allerdings sehr komplex, da sehr viele Parameter berücksichtigt werden müssen. Hinzu kommt, dass das Ergebnis der Planung in das internationale Flugstreckennetz eingepasst werden muss. Die Möglichkeiten solcher Systeme werden zwischenzeitlich auch von anderen Stellen erkannt. Die DFS unterstützt auch im Rahmen von Luftforschungsprogrammen die weitere Systementwicklung.

Navigationsverfahren:

Seit einigen Jahren werden neben den konventionellen An- und Abflugstrecken, bei denen die Wegpunkte als Funkfeuer definiert sind, die der Reihe nach abgeflogen werden, auch Verfahren veröffentlicht, bei denen "virtuelle" Wegpunkte zum Einsatz kommen. Diese Strecken bieten den Vorteil, dass sie mit dem bordseitigen FMS (Flight Management System) der Flugzeuge abgeflogen werden können. Dadurch wird eine wesentlich genauere Einhaltung der veröffentlichten Verfahren erreicht. Eine Möglichkeit der Optimierung wird dadurch gesehen, indem gemäß noch festzulegenden internationalen Standards alle Flugzeuge dementsprechend technisch ausgerüstet werden und die Piloten dazu verpflichtet werden, diese Ausrüstung auch zu benutzen. Es könnte dann dazu übergegangen werden, nur noch solche Strecken zu veröffentlichen, was zu einer Verringerung der publizierten Strecken und zu einer besseren Überschaubarkeit führen würde.

Im Rahmen eines Anschlussprogramms zum Stufenprogramm 80 wird der Flughafen Frankfurt Main Optimierungsmaßnahmen im "Stufenprogramm 80+" durchführen. Vorgesehen sind dabei die Einführung zusätzlicher Betriebssteuerungssysteme (z.B. 4-D Planer) und weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Wirbelschleppenstaffelung (z.B. HALS-DTOP) und zur Reduzierung der Radarmindeststaffelung (z.B. hochauflösendes Ortungssystem für den Flughafenbereich PRM).

Zu HALS/DTOP:

Mithilfe eines neuen und weltweit einmaligen Landeverfahrens "High Approach Landing System/Dual Threshold Operation" (HALS/DTOP) kann die Nutzung des Frankfurter Landebahnsystems durch eine Versetzung der Gleitwege und Landeswellen der beiden Ost-West-Bahnen (die zu dicht beieinander liegen, um darauf unabhängig voneinander parallel landen zu können) tagsüber optimiert werden.

Da bei parallelen Aufsetzpunkten auf eng beieinander liegenden Landebahnen leichtere Flugzeuge durch Wirbelschleppen (Luftturbulenzen) großer Maschinen massiv gefährdet werden würden, sind aus Sicherheitsgründen über die übliche Radarstaffelung (bedingt durch die technisch mögliche Radarauflösung) hinaus gehende Staffelungsabstände (Wirbelschleppenstaffelungen) erforderlich.

Durch Versetzen der Aufsetzpunkte werden diese Staffelungsabstände vermieden und eine geringfügig höhere Landefrequenz - man schätzt etwa zwei Landungen pro Stunde - durch Freigabe beider Parallelbahnen zum gleichzeitigen Landeanflug ermöglicht.

Das Verfahren befindet sich zurzeit in einem Erprobungsstadium.

Zu PRM (Precision Runway Monitor):

Durch den Einsatz einer neuen Generation von Radargeräten lässt sich der Effekt von HALS/DTOP möglicherweise noch weiter entwickeln. Eine Option ist PRM (Precision Runway Monitor). Hierbei handelt es sich um ein schnelles und hochauflösendes Ortungssystem für den Nahbereich von Flughäfen. Während herkömmliche Radargeräte abhängige Anflüge mit 2,5 Meilen Diagonalstaffelung erlauben, gehen die Hersteller davon aus, dass PRM aufgrund seiner höheren Update-Rate und einer besseren Anzeigetechnik diesen Abstand voraussichtlich auf 1,5 Meilen verringern kann. Das Verfahren ermöglicht also eine Reduzierung der Staffelungsabstände im Endanflug, was sich wiederum positiv auf die Kapazitäten eines Flughafens auswirken würde.

Das System befindet sich noch in der Entwicklungsphase.

Weiterer Einsatz neuer Navigations-Systeme:

Um den Verkehr am Boden (Rollverkehr) noch besser steuern und koordinieren zu können, plant die Fraport AG den Einsatz von zwei neuen Navigations-systemen. CAPTS (Cooperative Area Precision Tracking System) ermöglicht die exakte Positionierung und Identifizierung von Flugzeugen in Echtzeit. ETNA (Electronic Taxiway Navigation Array) ist ein Navigations- und Führungssystem für alle Fahrzeuge auf dem Vorfeld. Beide Systeme dienen in erster Linie der sicheren Navigation am Boden.

Frage 6. Welche Untersuchungen zu mittel- und langfristigen Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt in der Region Frankfurt-Rhein-Main gibt es?

Der Landesregierung liegen folgende Untersuchungen zur Arbeitsmarktentwicklung in der Rhein-Main Region vor:

- Studien des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn: Maretzke, Steffen: "Die Entwicklung des Arbeitskräfteangebots in den Regionen Deutschlands bis 2015" und Bucher, Hansjörg/Kocks, Martina: "Die Bevölkerung in den Regionen der Bundesrepublik Deutschland - Eine Prognose des BBR bis zum Jahr 2015",
- die Ausarbeitung des Instituts für Wirtschaft, Arbeit und Kultur, Frankfurt am Main: "Arbeitsmarktprognose Rhein/Main 2002" aus der IWAK-Unternehmensbefragung Herbst 2001.
- Der "Landesentwicklungsplan Hessen 2000" enthält im Anhang Ausführungen zu den demographischen Rahmenbedingungen mit Bevölkerungsprojektionen bis zum Jahre 2020 nach planungsrelevanten Altersgruppen auf Ebene der Regierungsbezirke. Diese Aussagen finden sich auch in der "Bevölkerungsvorausschätzung für Hessen und seine Regierungsbezirke bis 2020" der Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft Hessen mbH (FEH), Wiesbaden.

Zurzeit arbeitet die FEH an einer langfristigen Wirtschaftsprognose für Hessen bis 2020 auf Ebene der Regierungsbezirke auf der Basis des neuen "Prognos-Deutschland-Reports 2002". Diese Studie wird voraussichtlich im Herbst 2002 erscheinen.

Wiesbaden, 6. September 2002

Dieter Posch

Anlage

Zu Frage 1:

Zeithorizont	Maßnahme	Stand: (Mai 2002)
Langfristig	1. Nutzung anderer Standorte (z.B. Hahn)	Im Rahmen eines Gutachtens wurden Verlagerungs-potenziale bei Linien-, Fracht-/Post- sowie touristischen Linienverkehren ermittelt. Zudem wird die Anerkennung eines Flughafensystems Frankfurt unter Einbeziehung des Flughafens Frankfurt-Hahn angestrebt.
Mittelfristig	2. Förderung der Nutzung anderer Verkehrsträger	Seit Inbetriebnahme des ICE-Bahnhofes 1999 am Flughafen Frankfurt Main sind rückläufige bzw. stagnierende Zuwächse bei den innerdeutschen Flugbewegungen zu verzeichnen. Gegenüber dem Vorjahr reduzierte sich 2001 die Anzahl der nationalen Flugbewegungen um 2,7 %. Ein am 01.03.01 angelaufenes Pilotprojekt auf der ICE-Strecke Stuttgart/Frankfurt (14 Züge) wird zunehmend von den Passagieren angenommen. Ca. 30% der angebotenen Sitzplätze werden bereits genutzt. Die Zielgröße von mindestens 60% Auslastung wird für erreichbar gehalten.
Mittelfristig	3. Selbstbeschränkung der Fluggesellschaften in der Nachtzeit	Auf der letzten Flugplankonferenz zeichnete sich ein deutlicher Rückgang bei den erstkoordinierten Flügen für die Nachtzeit ab.
Langfristig	4. Prüfung Verlagerung des Nachtluftpoststerns zum Flughafen Hahn	Die Verlagerung an einen anderen Standort erscheint aufgrund gutachterlicher Kenntnisse grundsätzlich realisierbar, jedoch fehlt für eine Verlagerung zum Flughafen Frankfurt-Hahn bislang die Akzeptanz, zumal dieser Standort noch nicht entsprechend ausgebaut ist.
Mittelfristig	5. Verbindliche Einführung/Nutzung lärmarmen An-/Abflugrouten	Fluglärmsimulationsrechnungen bezüglich "Lärmindernder Bahnnutzungs- und Flugroutenkonzepte" wurden durchgeführt und der Fluglärmkommission vorgestellt. Zu diesen Vorschlägen erfolgte eine Beschlussfassung der Fluglärmkommission, die die Selbstverpflichtung der Fraport AG zum lärmindernden Bahnnutzungskonzept ausdrücklich begrüßt.
Langfristig	6. Bereitstellung von Mitteln für ein passives Schallschutzprogramm	Nach Bereitstellung der erforderlichen Mittel wurde in Bezug auf den Bescheid v. 26.04.2002 (vgl. Antwort zu Frage 2) das passive Schallschutzprogramm am 05.03.2002 gestartet. Im Rahmen einer Infokampagne wurden die Antragsunterlagen rd. 13.000 Haushalten zugestellt.
Kurzfristig	7. Kopplung der Landege-bühren an gemessenem Lärm 8. Stärkere finanzielle Belastung der Nachtflüge	Am 01.01.2001 trat die neu strukturierte Entgeltordnung in Kraft. Neben dem gewichtsabhängigen Basisentgelt werden lärm- und tageszeitdifferenzierte Zusatzentgelte erhoben, die auf gemessenen Lärmpegeln beruhen. Eine weitere deutliche Erhöhung der Lärmzuschläge erfolgte mit der Änderung der Entgeltregelung zum 01.01.2002.
Mittelfristig	9. Verbesserung der Fluglärmüberwachung	Die vollständige Modernisierung der Fluglärmüberwachungsanlage ist für Ende 2002 vorgesehen. Insbesondere die Nutzung von Radardaten zur Korrelation mit den Fluglärmmessdaten und der Einsatz neuer Software-Programme werden eine flexiblere und schnellere Datenauswertung ermöglichen.
Sofort	10. Einrichtung einer Info- und Beschwerdestelle	Ein 24 h erreichbares, kostenloses Infotelefon wurde am 01.06.01 in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurde ein Back-Office zur inhaltlichen Unterstützung und schriftlichen Bearbeitung der Anfragen eingerichtet. Ca. 18.000 Bürgerinnen und Bürger haben bislang diese Möglichkeit für eine Vielzahl von Anfragen und Beschwerden genutzt.