



HESSISCHER LANDTAG

05. 04. 2007

*Dem
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
überwiesen*

**Dringlicher Berichts Antrag
des Abg. Frank-Peter Kaufmann
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Fraktion
betreffend fehlende Transparenz und Widersprüchlichkeit der
Luftverkehrsprognosedaten für den Flughafen Frankfurt und ihrer
Auswirkungen auf die Umgebung**

Für die Bewertung der Auswirkungen des beabsichtigten, verstärkten Flugbetriebs am Flughafen Frankfurt im Zusammenhang mit den Planungen der Fraport AG für den Ausbau wird als wesentlicher Grundlage von einer Luftverkehrsprognose ausgegangen.

Die Lärmprognose als eine der bedeutsamsten Folgenbetrachtungen wiederum ist abhängig von dieser Luftverkehrsprognose im Hinblick auf die absolute Zahl der Flugbewegungen insgesamt, aber auch im Hinblick auf den aus der Prognose entwickelten Planungsflugplan (PFP) und die Menge und Anzahl der dort eingestellten Flugzeugtypen (Flugzeugmix). Alle diese Daten fließen in das Datenerfassungssystem (DES) im Hinblick auf das Mengengerüst der Flugzeuge in quantitativer und qualitativer Hinsicht ein. Das Mengengerüst ist wiederum für das Betriebskonzept von wesentlicher Bedeutung. Hier sind die unterstellten Flugrouten (inkl. Eindrehbereiche) und deren Belegung sowie die Betriebsbeschränkungen (Nachtflugbeschränkung/Nachtflugverbot) und die angewandte Betriebsverfahren von erheblicher Bedeutung. Auch die unterstellte Betriebsrichtungsverteilung hat einen wesentlichen Einfluss auf die Ergebnisse der Auswirkungsbetrachtungen

Um die ermittelten Auswirkungen richtig beurteilen zu können, müssen alle Prognose- und Planungsrechnungen nachvollziehbar sein. Dies sind sie nach dem derzeitigen Stand nicht, sodass die Vermutung laut wird, die Datengrundlagen seien zum Zweck der vermeintlichen Belastungsreduzierung manipulativ verändert. Bisherige Versuche des Antragstellers, von der Landesregierung die Daten in nachvollziehbarer Form mitgeteilt zu bekommen, sind gescheitert: eine ursprüngliche Zusage wurde mit der Begründung zurückgezogen, der Fragesteller könne mit den Daten nichts anfangen und im Übrigen verstehe man die Daten selbst nicht.

Angesichts der zurzeit laufenden Offenlage der Planfeststellungsunterlagen und der damit verbundenen Fristen für Einwendungen, ist eine rasche Beseitigung der Unklarheiten dringend erforderlich. Sollten sich nämlich die geäußerten Vermutungen bestätigen, wären objektiv unzutreffende Unterlagen Gegenstand der Offenlage.

Die Landesregierung wird ersucht, im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr über folgenden Gegenstand zu berichten:

1. Die prognostizierte Gesamtzahl der Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt im Jahr 2020 wurde für
 - a) den Prognosenullfall
 - b) den Planungsfallauf welcher Datengrundlage ermittelt?
2. In welcher Weise unterscheidet sich die Datengrundlage in den Fällen 1a und 1b voneinander?
Welche Gründe gibt es hierfür?

3. Wie begründet sich die Erhöhung der prognostizierten Gesamtzahl der Flugbewegungen für den Planungsnullfall aus der Betrachtung für das Jahr 2015 (Gutachten G 8 vom 30. Juli 2004) im Vergleich mit dem Jahr 2020 (Gutachten G 8 vom 12. September 2006) um 20.000 Flugbewegungen?
4. Trifft es zu, dass der jeweilige Planungsflugplan (PFP) in das Datenerfassungssystem (DES) zur Berechnung des Fluglärms einfließt?
In welcher Form geschieht dies?
5. Ist demgemäß die Annahme zutreffend, dass im PFP und im DES dieselben Daten bezüglich der AzB - Flugzeugklassen enthalten sein müssten?
Wenn nein, welche Gründe gibt es für Unterschiede?
6. Ist die in Frage 5 angesprochene Übereinstimmung der Daten im PFP und im DES für den Planungsnullfall 2020 gegeben?
7. Welche Unterschiede ergibt ein Vergleich der Daten für den Planungsnullfall 2020 mit dem Ist-Fall 2005?
Worin liegen die Gründe für diese Unterschiede?
8. Wie unterscheiden sich die in Frage 5 angesprochenen Daten zwischen PFP und DES im Planungsfall 2020?
Trifft es zu, dass eine erhebliche Zahl "größerer" und damit lauterer Flugzeuge durch "kleinere" und damit leisere ersetzt wurde?
9. Gibt es im Hinblick auf die unvermeidbar vorhandenen Prognoseunsicherheiten unterschiedliche Datensätze im DES zum Zweck der Simulation verschiedener Szenarien für den Planungsfall 2020?
10. Zu welchen Ergebnissen kommen solche Simulationsrechnungen?
Welche Annahmen und Parameter bestimmen die Auswahl des für die Auswirkungsberechnungen angewandten Datensatzes?
11. Welche Auswirkungen wurden bei Anwendung von Datensätzen auf der Grundlage anderer Szenarien ermittelt?
Wie bewertet die Landesregierung diese Ergebnisse?
12. Sind die von Fraport in den überarbeiteten Antragsunterlagen dargelegten berechneten Auswirkungen demgemäß nach Auffassung der Landesregierung nachvollziehbar und zutreffend ermittelt?
Warum sieht sich die Landesregierung nicht in der Lage diese Daten ihrerseits nachvollziehbar weiter zu vermitteln?
13. In welcher Weise können nach Auffassung der Landesregierung die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen diese Daten vergleichen und auf Plausibilität überprüfen?
Welche Hilfestellung leistet die Landesregierung hierzu?

Wiesbaden, 5. April 2007

Der Parlamentarische Geschäftsführer:
Frank-Peter Kaufmann