9. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Stenographische Niederschrift

Anhörung

des Haushaltsausschusses,
des Ausschusses für Wirtschaft und Technik
und des Ausschusses für Umweltfragen
zum Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main
2. bis 5. Februar 1981

(auf Grund des Beschlusses des Hessischen Landtags vom 12. Dezember 1980 zu dem Dringlichen Antrag der Fraktion der SPD Drucks. 9/3953 und dem Änderungsantrag der Fraktion der CDU Drucks. 9/3954)

9. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Stenographische Niederschrift

Anhörung

des Haushaltsausschusses,
des Ausschusses für Wirtschaft und Technik
und des Ausschusses für Umweltfragen
zum Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main
2. bis 5. Februar 1981

(auf Grund des Beschlusses des Hessischen Landtags vom 12. Dezember 1980 zu dem Dringlichen Antrag der Fraktion der SPD Drucks. 9/3953 und dem Änderungsantrag der Fraktion der CDU Drucks. 9/3954)

Um allen an dem Anhörungsverfahren beteiligten Regierungsstellen, Gebietskörperschaften, Verbänden usw. sowie allen interessierten Bürgern den Wortlaut der Verhandlungen der vier Anhörungstage so rasch wie möglich zugänglich machen zu können, mußte darauf verzichtet werden, den Rednern die Niederschriften ihrer Ausführungen zur Durchsicht und eventuellen Korrektur vorzulegen.

Es wird daher um freundliches Verständnis und um Nachsicht gebeten, falls Hörfehler der Stenographen in den Tagesprotokollen stehengeblieben sind oder Schreibfehler sich eingeschlichen haben, auch wenn etwa Namen oder Titel ungenau wiedergegeben sein sollten.

Hinweis: Für Interessenten stehen die in der beigefügten „Zusammenstellung der Dokumente für die Anhörung Ausbau Flughafen Frankfurt am Main" angeführten 72 *Vorlagen*, die dem Kreis der an der Anhörung Beteiligten während der Zeit der Vorbereitung des Anhörungsverfahrens und zuletzt noch im Laufe der vier Anhörungstage zur Verfügung gestellt wurden, zur Einsichtnahme in der Bibliothek des Hessischen Landtags bereit.

Ausgegeben am 24. Februar 1981

Druck: Carl Ritter & Co., Wiesbaden · Auslieferung: Kanzlei des Hessischen Landtags · Postfach 3240 · 6200 Wiesbaden 1

Zusammenstellung der Dokumente für die Anhörung „Ausbau Flughafen Frankfurt am Main“

Vorlage-Nr.	
1	Der Flughafen Frankfurt (Main) und seine wirtschaftliche Bedeutung für die nähere Umgebung Deutsches Institut für Luftverkehrsstatistik e. V. Februar 1965
2	Eine dritte Startbahn für den Flughafen Frankfurt am Main Der Hessische Minister für Wirtschaft und Verkehr
3	Gutachten über die mögliche klimatische Auswirkung eines beim Flughafen Frankfurt/Main vorgesehenen Waldeinschlages Verfasser: RDir Dr. J. Brinkmann ORR Dr. J. Siegenthaler Offenbach/Main im Oktober 1965
4	Zur Frage der zu erwartenden Fluglärmeinwirkung in der Umgebung des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main Gutachten erstattet im Auftrage der Flughafen Frankfurt/Main AG von E. Koppe, München; K. Matschat, Göttingen; E.-A. Müller, Göttingen München/Göttingen, 25. Oktober 1968
5	Flughafen Frankfurt/Main Verkehrsaufkommen und Flugbewegungen Gutachterliche Stellungnahme im Verwaltungsstreitverfahren Landkreis Groß-Gerau u. a. ./. Land Hessen Verfasser: Prof. Dr.-Ing. G. Heimerl Dr.-Ing. W. Weber Verkehrswissenschaftliches Institut an der Universität Stuttgart Stuttgart März 1980
6	Protokoll vom 9. 9. 1980 aus dem Erörterungstermin vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof
7	Protokoll vom 10. 9. 1980 aus dem Erörterungstermin vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof
8	Medizinisches Gutachten über die 1977 zu erwartende Lärmbelastung der Anwohner des Flughafens Frankfurt/Main erstattet im Auftrage der Flughafen Frankfurt/Main AG von Doz. Dr. med. Dr. phil. Gerd Jansen, 5841 Holzen 1968/69
9	Dornier, Prognose des Verkehrsaufkommens für den Flughafen Frankfurt 1990 Dornier System GmbH Studienbericht Nr. 253; Friedrichshafen, März 1980
10	Argumente zur Startbahn 18-West Der Hessische Minister für Wirtschaft und Technik Im November 1980

Vorlage-
Nr.

11 Urteil im Verwaltungsstreitverfahren der Stadt Mörfelden-Walldorf und der Gemeinde Büttelborn

Hessischer Verwaltungsgerichtshof, II. Senat, vom 21. 10. 80 (Az.: II OE 205/78)

12 Beschluß in dem Verwaltungsstreitverfahren des Landkreises Groß-Gerau ./. Land Hessen

Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluß des II. Senats vom 8. 10. 80 (Az.: II R 75/80)

13 Luftverunreinigungen in der Umgebung von Flughäfen
E. Lahmann und K.-E. Prescher
Schriftenreihe des Vereins für Wasser-, Boden- und Lufthygiene
Gustav Fischer Verlag, Stuttgart 1979

14 Luftverunreinigungen im Bereich von Verkehrsflughäfen
Prof. Dr. Edwin Lahmann und Dr. Karl-Ernst Prescher,
Institut für Wasser-, Boden- und Lufthygiene des Bundesgesundheitsamtes, Berlin-Dahlem
Sonderdruck aus FORUM Städte-Hygiene 30 (1979) November/Dezember

15 Untersuchungen von Luftverunreinigungen am Flughafen Frankfurt/Main

Prof. Dr. E. Lahmann
Flughafen-Nachrichten 1–2/80, S. 92–96

16 Schreiben der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft, Landesverband Hessen, Frankfurt/Main, vom 13. 4. 76 an den Minister für Wirtschaft und Technik

17 Schreiben von Gerhard Vetter, Landesverbandsleiter Deutsche Angestellten-Gewerkschaft, Landesverband Hessen, Frankfurt, vom 11. 6. 79 an die Hessische Landesregierung betreffend Ausbau des Flughafens Frankfurt

18 Schreiben von Gerhard Vetter, Landesverbandsleiter Deutsche Angestellten-Gewerkschaft, Landesverband Hessen, Frankfurt, vom 20. 11. 80 an die Hessische Landesregierung betreffend Ausbau des Flughafens Frankfurt

19 Flugkapitän Werner Utter, Mitglied des Vorstandes Deutsche Lufthansa AG, Lufthansabasis Frankfurt/M, Flughafen, vom 9. 1. 81 an den Hessischen Landtag, Vorsitzenden des Haushaltsausschusses

betreffend Anhörung zum Ausbau des Flughafens Frankfurt

20 Wirtschaftsfaktor Flughafen Frankfurt/Main
Welche verkehrs- und regionalwirtschaftlichen Konsequenzen ergeben sich unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen auf Arbeitsplatzangebot und Arbeitsplatzsicherheit aus dem im Planfeststellungsbeschluß als notwendig erkannten und vorgesehenen Bau der Startbahn 18-West?

Im Auftrage der Flughafen Frankfurt/Main AG – Zusammenfassung der Ergebnisse –

Roland Berger & Partner G.m.b.H.
International Management Consultants
München, 10. 12. 79

Vorlage-
Nr.

21 Wirtschaftsfaktor Flughafen Frankfurt/Main – Vertiefungsstudie

Dargestellt am Ein- und Ausgabeverhalten privater Haushalte, der Abhängigkeit von Unternehmen, dem Steueraufkommen von Gemeinden und den Multiplikatorwirkungen

Kurzfassung erstellt im Auftrage der Flughafen Frankfurt/Main AG
Roland Berger Forschungs-Institut für Markt- und Systemforschung GmbH

München, im Juni 1980

22 Positionspapier Flughafen Frankfurt – Stand: 21. August 1979 –

Zusammengestellt im Auftrage des Bundesministers für Verkehr (Expertengruppe)

23 Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in der Verwaltungsstreitsache 1. gegen das Land Hessen, 2. gegen die Flughafen Frankfurt/Main AG

verkündet am 7. 7. 78

24 Schreiben DGB, Landesbezirk Hessen, mit drei Anlagen:
Erklärungen des DGB-Landesbezirks Hessen
Erklärungen der fachlich zuständigen Gewerkschaft ÖTV
Erklärungen des räumlich zuständigen DGB-Kreises Starkenburg
vom 19. 1. 1981

25 Air Traffic Services Consulting „Untersuchung des ‚praktischen Betriebswerts' der geplanten Startbahn 18 im gemäß Planfeststellungsbeschluß des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik vom 21. 3. 1971 ausgebauten Bahnsystem des Flughafens Frankfurt am Main", März 1980

26 Schreiben der Vereinigung Cockpit e. V., Frankfurt 70, vom 19. 1. 81 an den Hessischen Landtag betreffend Anhörung Ausbau Flughafen Frankfurt

27 Schreiben des Hessischen Handwerkstages, Wiesbaden, vom 21. 1. 81 an den Vorsitzenden des Haushaltsausschusses im Hessischen Landtag
betreffend Hearing Flughafen-Ausbau
Punkt A.2. – Bedeutung des Flughafenausbaues für die Wirtschaft und
– Auswirkung auf die Arbeitsplatzsituation

28 Schreiben der Bundesanstalt für Flugsicherung, Frankfurt (Main) vom 15. 1. 81 an den Hessischen Landtag, z. Hd. des Vorsitzenden des Haushaltsausschusses, Herrn Dr. Lang,
betreffend Anhörung zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main

29 Karte Flughafen 2-Bahn-System (Dr. Matschat, Max-Planck-Institut für Strömungsforschung, Göttingen)

30 Karte Flughafen 3-Bahn-System (Dr. Matschat)

31 Schreiben der Öffentlichkeitsarbeit des Dekanats Rüsselsheim, Pfarrer Reinhold Müller, Rüsselsheim, vom 10. 1. 81 an die Abgeordneten des Hessischen Landtags

Vorlage-
Nr.

32 Vorkonzept zum Landschaftsplan Frankfurt am Main, Gutachten im Auftrag der Stadt Frankfurt, Dezernat Planung, August 1974; Planungsbüro Grebe, Nürnberg

33 Klimatisches Gutachten im Rahmenplan „Forstwirtschaft und Landschaftspflege im unteren Mainbogen"

Bearbeitet vom Deutschen Wetterdienst – Wetteramt Frankfurt unter Mitwirkung von Frau Dr. Bunde

34 Biotopgutachten für den Flughafen Frankfurt/Main, Teil A
Bearbeitet von Dr. Jochen Hild unter Mitarbeit von Dr. Jürgen Becker, Gisela Hild, Dr. Erika Keil, Dr. Werner Keil, Dr. Ekkehardt Küsters
Traben-Trarbach 1980

35 Stellungnahme zu den Gutachten des Deutschen Wetterdienstes (Wetteramt Frankfurt) vom Oktober 1965 und November 1967 über die möglichen klimatischen Auswirkungen eines beim Flughafen Frankfurt/Main vorgesehenen Waldeinschlages

Dr. A. R. Eschner, Professor of Forest Influences an der State University of New York, College of Forestry in Syracuse, N.Y., USA, zur Zeit Gastwissenschaftler an der Hessischen Forstlichen Versuchsanstalt, Institut für Forsthydrologie in Hannoversch Münden
Hann. Münden, 26. 8. 71

36 Medizin-meteorologisches Gutachten über die Bedeutung des Waldgürtels südlich von Frankfurt

ORR Dr. F. Becker, Königstein/Ts., Medizinmeteorologische Beratungsstelle, Königstein
5. 7. 61

37 Argumente für eine Erhöhung der Kapazität des Frankfurter Flughafens

Diplom-Kaufmann Dr. Gerhard Schmidt-Schaun, Rechtsanwalt in Frankfurt (Main)
24. 1. 81

38 Auslastungsvergleich: 2 Startbahnen gegenüber 3 Startbahnen am Frankfurter Flughafen

Besondere Analyse für BFS und FAG

Übersetzung Ted Hooton
März 1980

39 Schreiben der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft, Direktion Verkehrsbetrieb, Frankfurt (Main), vom 23. 1. 81 an den Vorsitzenden des Haushaltsausschusses betreffend Anhörung zum Ausbau des Flughafens Frankfurt

40 Sozialmedizinisches Problem: Fluglärm

Forschungsansätze – Epidemiologie – Stellenwert des Fluglärms – Belästigung und gesundheitliche Gefährdung

Sonderdruck aus „Ärztliche Praxis", Die Zeitung des Arztes in Klinik und Praxis
XXXI. Jahrgang Nr. 29 (Seiten 1349–1355) vom 10. 4. 79

Vorlage-
Nr.

41 Ausbau der Startbahn West des Frankfurter Flughafens
Zerstörung eines wertvollen Landschaftsraumes
Prof. Dipl.-Ing. Reinhard Grebe
Landschaftsarchitekt BDLA, Nürnberg
Dr. Jürgen Schuster,
Landschaftsökologe, Nürnberg
ohne Datum

42 Sendung im Hessischen Rundfunk, I. Programm am 13. 11. 80:
Startbahn 18 West

43 Maßnahmen zur Erhöhung der Start- und Landebahnkapazität des Flughafens Frankfurt am Main,
Prof. Dr.-Ing. Edgar Rößger, Direktor des Instituts für Flugführung und Luftverkehr der Technischen Universität Berlin
Berlin, im November 1955

44 Entwicklungsplan für den Landkreis Groß-Gerau
Kreisausschuß des Landkreises Groß-Gerau (HRSG) 1975
Bearbeitung: Speerplan, Regional- und Stadtplaner GmbH, Frankfurt am Main

45 Schreiben Danckelmann u. Kerst, Rechtsanwälte,
vom 12. 12. 1978, an den Hessischen Verwaltungsgerichtshof

46 Ted Hooton, Kapazität für Flughafen Frankfurt 1972–1990, Arbeitspapier für Hessischer Landtag, WP. Nr. 23
Januar 1981

47 Schreiben Landesjagdverband Hessen e. V.
im Deutschen Jagdschutzverband, Landesvereinigung der Jäger,
vom 22. 1. 1981

48 Deutscher Wetterdienst – Wetteramt Frankfurt – Ergänzende klimatologische Stellungnahme zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt am Main (Startbahn West)
Bearbeiter: Dr. W. Terpitz, Offenbach a. M. Januar 1981

49 Schreiben Flughafen Frankfurt am Main AG vom 23. 1. 1981
Auswirkungen möglicher Biotopveränderungen im Rahmen der Unterschutzstellung des geplanten Naturschutzgebietes „Mönchbruch von Mörfelden" hinsichtlich einer Vergrößerung des Vogelbestandes und einer damit verbundenen Erhöhung des Flugsicherheitsrisikos durch Vogelschlag
Verfasser: Dr. Peter Rzepka, Dr. Helge Schmeisky

50 Schreiben Flughafen Frankfurt am Main AG vom 21. 1. 1981

50/1 Planungs- und Bauaktivitäten im Zusammenhang mit der Startbahn West

50/2 Gutachten im Zusammenhang mit dem ersten und zweiten Planfeststellungsverfahren und deren richterliche Bewertung

51 Stellungnahme Arbeitsgemeinschaft Hessischer Industrie- und Handelskammern vom 22. 1. 1981 mit 3 Anlagen:

1. Arbeitsplätze im tertiären Bereich je 100 Einwohner in den 15 größten deutschen Städten nach dem Stand von 1970
2. Metropole Frankfurt am Main
3. Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Darmstadt vom 21. 1. 1981

Vorlage-Nr.	
52	Ted Hooton, Working Paper Nr. 2 vom 31. 10. 1979 Ted Hooton, Working Paper Nr. 7 vom März 1980 Ted Hooton, Working Paper Nr. 8 vom April 1980 Aktionsprogramm zur Realisierung der Empfehlungen einer Arbeitsgemeinschaft Ffm. aus dem Jahre 1978
53	Stellungnahme Grundwasser und Wasserbilanz im Bereich der geplanten Startbahn West Flughafen Frankfurt, Prof. Dr.-Ing. J. Mock, Dipl.-Ing. P. Gonsowski, Institut für Wasserbau, Technische Hochschule Darmstadt, Januar 1981
54	Planfeststellungsbeschluß vom 23. 3. 1971
55	Schreiben der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafenerweiterung, Groß-Gerau, vom 28. 1. 1981
56	Schreiben Hein K. Gering, Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland vom 28. 1. 1981 Die derzeitige Verkehrssituation des Flughafens Frankfurt/Main aus der Sicht des Flugkoordinators
57	Fluglärm – II. Methoden zur Lärmminderung Erzielte Erfolge und Aussichten für die Zukunft K. Matschat und E.-A. Müller Max-Planck-Institut für Strömungsforschung, Göttingen
58	Schreiben der Industrie- und Handelskammer Darmstadt vom 27. Januar 1981 Wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Frankfurt
59	Schreiben der FAG vom 30. 1. 1981 betr. FAA-Simulationsmodell
60	Schreiben Deutsche Lufthansa vom 30. 1. 1981 an Herrn Dr. Lang (Betriebsrat Frankfurt)
61	Stellungnahme Verband Deutscher Flugleiter vom 31. 1. 1981 betreffend Kapazitätsprobleme
62	Fragenkatalog der Bürgerinitiativen für das Landtagshearing
63	Stellungnahme Board of Airline Representatives in Germany vom 26. Januar 1981
64	Magistratsbeschluß Nr. 219 der Stadt Frankfurt am Main vom 23. Januar 1981
65	Prof. Dr. Wolters, TH Darmstadt „Stellungnahme zur Auswirkung der Erweiterung des Flughafens Frankfurt am Main auf den Grundwasserhaushalt“
66	Bund Umwelt- und Naturschutz Deutschland „Umfang des Waldverlustes“
67	Stadt Flörsheim, Magistrat, Stellungnahme vom 1. 2. 1981
68	Zu Protokoll gegebene Stellungnahme Dr. Kurt Oeser „Verkehrspolitische und ökonomische Fragen . . .“ vom 2. 2. 1981

Vorlage-Nr.	
69	Vereinigung Hessischer Arbeitgeber und Wirtschaftsverbände e. V.; Stellungnahme der produzierenden und exportierenden gewerblichen Wirtschaft
70	Dr. B. Rohrmann, sozialwissenschaftliche Stellungnahme zu Fragen der Lärmbelastung
71	Schriftsatz Dr. von Haselberg (zu dem medizinischen Gutachten Prof. Dr. Jansen)
72	Prof. Dr. Denk, Rüsselsheim; Stellungnahme vom 4. 2. 1981

Erster Tag der Anhörung

Montag, 2. Februar 1981

Anwesenheitsliste

Anhörung Ausbau Flughafen Frankfurt am Main

2. Februar 1981

Abg. Dr. Lang als Vorsitzender des Haushaltsausschusses
(Vorsitzender der Anhörung)

Abg. Roth als Vorsitzender des Ausschussses für Wirtschaft und Technik
(stellvertretender Vorsitzender der Anhörung)

Abg. Schlappner als Vorsitzender des Ausschusses für Umweltfragen
(stellvertretender Vorsitzender der Anhörung)

Haushaltsausschuß:

CDU: Abg. Dr. Bartelt
Abg. von Heusinger
Abg. Ibel
Abg. Kanther
Abg. Frau Philippi
Abg. Schwab
Abg. Spruck
Abg. Throll
Abg. Weimar

SPD: Abg. Gebhardt
Abg. Görlach
Abg. Hans-Otto Weber
Abg. Welteke

F.D.P.: Abg. Weghorn

Ausschuß für Wirtschaft und Technik:

CDU: Abg. Friedrich
Abg. Frau Geschka
Abg. Koch
Abg. Rippert
Abg. Weiß

SPD: Abg. Beucker
Abg. Dann
Abg. Kronawitter
Abg. Mutz

F.D.P.: Abg. Schmidt

Ausschuß für Umweltfragen:

CDU: Abg. Frau Beckmann
Abg. Frank
Abg. Rösler
Abg. Schoppe
Abg. Sturmowski

SPD: Abg. Heimerl
Abg. Pawlik
Abg. Reichert
Abg. Schnabel

F.D.P.: Abg. Frau Dr. Engel

Abg. Holzapfel (SPD)
Abg. Kurth (SPD)
Abg. Frau Trautmann (SPD)
Abg. Frau Ruth Wagner (F.D.P.)

Bundesminister für Verkehr:

MinDir Dr. Rehm
MinR Dr. Weber
RDir Dr. Böhme

Bundesminister der Finanzen:

MinDirig Eick-Kerssenbrock

Hessische Landesregierung:

Ministerpräsident Börner
MinDirig Dr. Schonebohm — Staatskanzlei
LtdMinR Dr. Schirrmacher
Minister Reitz — Minister der Finanzen
StS Dr. Dethloff
Minister Karry — Minister für Wirtschaft und Technik

StS Kirst	(noch Minister für Wirtschaft und Technik)
MinR Dr. Ludwig	
ROR Kern	
Minister Clauss	Sozialminister
MinR Stieler	
ROR Rudel	
Minister Schneider	Minister für Landesentwicklung, Umwelt, Landwirtschaft und Forsten
StS Dr. Brans	
StS Jordan	
LtdMinR Geiger	
MinR Dr. Frommhold	
RDir Weitzel	

und weitere Beauftragte der Landesregierung

Hessischer Rechnungshof:

Präsident Pulch

Magistrat der Stadt Frankfurt am Main:

Gerhardt
Richter

Kreisausschuß des Landkreises Groß-Gerau:

Blodt
Grohmann
Billinger
Gonser

Magistrat der Stadt Rüsselsheim:

Dr. Storsberg
Dr. Wittmann
Müller

Magistrat der Stadt Mörfelden-Walldorf:

Brehl
Jourdan

Magistrat der Stadt Groß-Gerau:

Lankau
Hasenzahl

Magistrat der Stadt Raunheim:

Diehl
Smerdka

Magistrat der Stadt Neu-Isenburg:

Dr. Büchel
Müller
Goltz

Magistrat der Stadt Offenbach am Main:

Kurt
Bodensohn
Frei

Magistrat der Stadt Kelsterbach:

Treutel
Laun

Magistrat der Stadt Flörsheim:

Wolf
Hegmann

Gemeindevorstand der Gemeinde Büttelborn:

Imhof
Langendorf

Gemeindevorstand der Gemeinde Bischofsheim:

Dorr

Gemeindevorstand der Gemeinde Nauheim:

Zaich
Lindner

Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Industrie- und Handelskammern:

Knoop

Vereinigung Hessischer Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände e. V.:

Lippold

Hessischer Handwerkstag:

Zarda
Brandes

Deutscher Gewerkschaftsbund, Landesbezirk Hessen:

Richert
Peressin
Wolf

Deutsche Angestellten-Gewerkschaft, Landesverband Hessen:

Vetter
Burger
Meyer

Flughafen Frankfurt am Main AG:

Becker
Dr. Borst
Brendlin
Mücke

Betriebsrat der Flughafen Frankfurt am Main AG:

Bödicker
Wagner
Wittler

Deutsche Lufthansa:

Dr. Beder
Jurzig
Pipowski
Gaebel

Betriebsrat der Deutschen Lufthansa:

Macht
Reichelt

Bundesanstalt für Flugsicherung:

Voß
Philipp
Heinlein
Rückforth

Gesamtpersonalrat/Örtlicher Personalrat Bundesanstalt für Flugsicherung, Regionalstelle Frankfurt am Main:

Lindner
Piotrowski
Heim

Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland:

Gering
Kolb

International Air Transport Association IATA:

Batik

Board of Airline Representatives in Germany B.A.R.I.G.:

Merz

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V.:

Dr. Achtnich

Bundesverband Deutscher Flugleiter e. V.:

Heim
John

Vereinigung Cockpit e. V.:

Maßmann

Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn:

Wiedemann

Deutscher Wetterdienst:

Dr. Terpitz

Roland Berger & Partner GmbH, München:

Bulwien

Dornier System, Friedrichshafen:

Voigt
Hecking
Boll

Air Traffic Services Consulting GmbH, Kronberg:

Kassebohm

Naturschutzverbände (nach § 29 Naturschutzgesetz):

Sander (BUND)
Steinbach (BUND)
Menzel (BUND)
Prof. Dr. Meyfahrt (BUND)
Bauer (HGON)
Böhm (HGON)
Prof. Dr. Brinkmann (SDW)
Gonnermann (SDW)
Reinheimer (DBV)
Prof. Dr. Kuder (DBV)

Naturschutzzentrum Hessen e. V.:

Georg

Bundesverband der Bürgerinitiativen:

Martin
Peez
Spahn
Schubart
Debus
König
Treber
Leinen
Suhr
Prof. Dr. Denk

Ted Hooton, Chearsley

Prof. Dipl.-Ing. Grebe, Planungsbüro Landschafts- und Ortsplanung, Nürnberg

Prof. Dr. Heimerl, Universität Stuttgart
Akademischer Oberrat Dr. Weber, Universität Stuttgart

Pfarrer Dr. Oeser, Ratsbeauftragter für Umweltfragen der Evangelischen Kirche in Deutschland

Gonsowski, TH Darmstadt

(Beginn: 10.02 Uhr)

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren! Ich eröffne die Sitzung und heiße Sie willkommen. Ich danke Ihnen für Ihr Erscheinen.

Der Hessische Landtag hat in seiner letzten Sitzung des vergangenen Jahres beschlossen, im Hinblick auf die Problematik des beabsichtigten Ausbaus des Flughafens Frankfurt Main um die sogenannte Startbahn 18 West eine Anhörung durchzuführen. Eine Kopie dieses Beschlusses ist Ihnen mit der ersten Einladung zu dieser Veranstaltung zugegangen.

Der Landtag hat sich bereits über Jahre in den Fraktionen, in seinen verschiedenen Ausschüssen und bei Aussprachen im Plenum mit diesem Fragenkomplex befaßt.

Meine Damen, meine Herren! Im Rahmen eines parlamentarischen Anhörungsverfahrens soll den Abgeordneten die Möglichkeit gegeben werden, über ihren bereits vorhandenen Kenntnisstand hinaus sich eine noch umfassendere und vertiefende Sachkenntnis zu erarbeiten. Wir haben alle erreichbaren Materialien nicht nur den Abgeordneten, sondern auch allen an der Anhörung Beteiligten zukommen lassen.

Sie werden als Vertreter Ihrer Gemeinden, Institutionen und Einrichtungen die Möglichkeit haben, im Rahmen eines Statements Ihre Auffassungen vorzutragen. Bitte, vermeiden Sie Wiederholungen und Deklamationen. Die Abgeordneten sind Ihnen dankbar, wenn Sie Fakten darstellen, Zusammenhänge aufzeigen, aus Ihrer Sicht auf Widersprüche hinweisen und kritische Anmerkungen zu Tatsachenbehauptungen machen, die Sie in Frage stellen.

Die Statements werden hier vorn vom Rednerpult aus gegeben und die Fragen der Abgeordneten - nachdem sie das Wort erteilt bekamen - vom Platz aus beantwortet.

Bitte, geben Sie jeweils zuvor Ihren Namen für das Protokoll an, außerdem die Nummer des Mikrophons, wenn Sie vom Platz aus sprechen, damit der richtige Knopf gedrückt werden kann.

Die gesamte Anhörung wird protokolliert. Die Protokolle werden mit jeweils einem Exemplar den teilnehmenden Gemeinden und Institutionen zur Verfügung gestellt; wir hoffen, bereits am nächsten Tag.

Bitte, beantworten Sie die Fragen der Abgeordneten klar und präzise, ohne schmückende Beiworte und polemische Auslassungen.

Selbst bei größtem persönlichem Engagement und harter Diktion in der Sache wollen und müssen wir die Formen des Anhörungsverfahrens wahren. Sie können davon ausgehen, daß die Abgeordneten durch die Art Ihrer Fragestellungen die kontroversen Auffassungen miteinander konfrontieren.

Im Anhörungsvorstand haben wir den Ablauf der Anhörung wie folgt geplant: Wir wollen mit dem Fragenkomplex des Luftverkehrs, der Kapazitätsauslastung, des technischen und verkehrswirtschaftlichen Bereichs beginnen, sodann die allgemein wirtschaftliche und die ökologische Seite diskutieren. Alle Fragenkomplexe werden in ihrer Bedeutung von den Abgeordneten gleichwertig behandelt.

Wegen der großen Zahl der teilnehmenden Personen einerseits und der begrenzten Zahl der Plätze hier im Plenarsaal andererseits haben wir neben den Teilnehmerkarten zusätzlich Platzkarten für diesen Saal ausgegeben. Soweit Sie von der Möglichkeit des Auswechselns Ihrer Anhörungsteilnehmer Gebrauch machen, geht das immer nur im Rahmen der Ihnen zur Verfügung stehenden Platzkarten.

Meine Damen, meine Herren! Nach diesen notwendigen Vorbemerkungen darf ich nunmehr mit der Anhörung beginnen und das Wort zur Begründung der Ausbauabsicht dem Sprecher der Flughafen Frankfurt am Main AG zu seinem Statement erteilen.

Herr Direktor Becker, Sie haben das Wort.

Becker:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Die Flughafen Frankfurt Main AG hat die öffentliche Aufgabe, für einen ordnungsgemäßen Betrieb und einen bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens zu sorgen. Unsere Aktionäre sind das Land Hessen, die Stadt Frankfurt und die Bundesrepublik Deutschland.

Seit Jahren hat der Frankfurter Flughafen die Grenze der Leistungsfähigkeit seines Start- und Landebahnsystems erreicht. Das bestehende Bahnsystem kann schon heute die Verkehrsanforderungen nicht erfüllen und schon gar nicht den Anforderungen der Zukunft gerecht werden.

Durch fehlende Kapazität treten Verspätungen auf, die für die Fluggesellschaften nicht mehr tragbar sind. Die Störungen des Flugbetriebes dauern an. Flugzeuge stehen Schlange und warten mit laufenden Triebwerken auf den Start. Andere kreisen in Warteräumen und warten auf die Landegenehmigung.

Das kostet Kerosin, das kostet Öl, das kostet wertvolle Energie, die teurer und teurer wird.

Bereits 1964 wurde die Verschiebung der Parallelbahnen und der Startbahn 8/18 West dringend empfohlen, und zwar von einer Arbeitsgruppe mit Lufthansa, Flugsicherung, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen und FAG.

1965 haben wir den Ausbau beantragt. Die Westbahn ist nur für Starts nach Süden zugelassen. Die Lage der Westbahn ist ein Kompromiß, der aus Umweltgründen notwendig wurde. Sie ist keine Ideallösung; das wissen wir.

Es wurden seinerzeit sechs verschiedene Varianten untersucht. Eine unabhängige Parallelbahn wäre betrieblich natürlich besser.

Diese und alle anderen Varianten hätten jedoch mehr Wald gekostet. Die Bevölkerung wäre erheblich mehr durch Fluglärm beeinträchtigt worden.

Wir haben auch geprüft, ob man einen Ausweichflughafen im Einzugsbereich von 60 km bauen könnte. Das Ergebnis war negativ.

Der Flughafen hat sich aus seiner Verantwortung gegenüber der Umwelt und den Menschen, die in seiner Nachbarschaft leben, selbst beschränkt. Im Planfeststellungsverfahren wurden rund 9.000 Einwendungen von Bürgern und Gemeinden geprüft und berücksichtigt. Vier öffentliche Anhörungen haben stattgefunden. Eine breite Bürgerbeteiligung wurde beim Verfahren gewahrt. Niemand kann heute das Gegenteil behaupten.

Der hessische Wirtschaftsminister hat 1971 die Bahn genehmigt. Seit mehr als zwölf Jahren werden Prozesse durch alle Instanzen geführt.

Alles, was gegen den Flughafenausbau vorgebracht wird, wurde bereits erörtert und von Sachverständigen geprüft und durch die Gerichte gewürdigt.

Das, was wir in der öffentlichen Diskussion hören, ist nicht neu. Das sind Fragen, die uns schon seit Beginn der Prozesse und mehr als zwölf Jahre beschäftigt haben.

Ich kann das nicht oft genug betonen: Es gibt keine neuen Argumente gegen den Flughafenausbau.

Nach mehr als zwölf Jahren haben die höchsten deutschen Gerichte entschieden, daß wir bauen dürfen. Nunmehr beginnt die Diskussion erneut, mit Argumenten, die bekannt und ausreichend geprüft sind.

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, es geht beim Ausbau des Frankfurter Flughafens um einen der größten Flughäfen der Welt. Die Startbahn 18 West ist nach wie vor notwendig, notwendiger denn je.

Frankfurt ist der bedeutendste Luftverkehrsknoten in Europa. Frankfurt hat mehr Passagiere und Frachtaufkommen als Düsseldorf, München und Hamburg zusammen.

Frankfurt verbindet das Rhein-Main-Gebiet und die Bundesrepublik unmittelbar mit rund 200 Zielen in der ganzen Welt. Frankfurt wickelt 80 % des internationalen Luftverkehrs der Bundesrepublik ab.

Je stärker in der internationalen Wirtschaft die Tendenz zur Arbeitsteilung und je wichtiger der Export werden, desto notwendiger sind Verkehrsverbindungen.

Es geht nicht nur um die Existenz eines Flughafens. Hier stehen wichtige nationale und europäische Interessen auf dem Spiel. Wenn zusätzliche Flugverbindungen nicht mehr aufgenommen werden können, wenn die Drehscheibe Frankfurt nicht mehr funktioniert, dann wird dem deutschen Luftverkehr schwerer Schaden zugefügt.

Als exportorientiertes Industrieland leben wir von den Verbindungen mit der Welt. Die Verbindungen müssen ausgebaut und nicht eingefroren werden. Frankfurt kann seine Stellung im internationalen Luftverkehr nur durch bedarfsgerechten Ausbau halten.

Alles andere bedeutet Rückschritt. Es ist unsere Aufgabe, den Flughafen Frankfurt von dem Schicksal der deutschen Seehäfen zu bewahren, die ihre Vorrangstellung an Rotterdam verloren haben.

Der Flughafen Frankfurt verdankt seine Position einer marktwirtschaftlichen Entwicklung. In Frankfurt ist nun einmal die Nachfrage am größten. Seine Knotenpunktfunktion beruht auf seiner zentral-geographischen Lage, der Wirtschaftskraft des Rhein-Main-Gebietes, der guten Anbindung an das Autobahn- und Schienennetz. Hier ist die Möglichkeit, an einem zentral verkehrsgünstigen Platz Passagiere und Fracht zu sammeln und zu verteilen.

Verkehrsströme lassen sich auch nicht mit dirigistischen Mitteln auf andere Flughäfen oder auf die Bahn verlagern. Das hat man versucht. Der Versuch ist gescheitert. Im internationalen Luftverkehr gilt das Prinzip der Gegenseitigkeit.

Wenn ausländische Fluggesellschaften in Frankfurt keine Landerechte bekommen, wird auch die Lufthansa im Ausland auf zweitrangige Plätze verwiesen.

Der Trend zum Einsatz von Großraumflugzeugen wird anhalten. Diese Entwicklung wird sich durch die Steigerung der Treibstoffkosten fortsetzen. Dadurch wird zwangsläufig der Luftverkehr noch mehr auf Hauptknoten verlagert. Der Einsatz von Großraumflugzeugen ist nur an diesen Knoten wirtschaftlich.

Wir sind sicher, die zentrale Bedeutung des Frankfurter Flughafens wird sich künftig noch verstärken. Es wäre deshalb unverantwortlich, auf den Bau der Startbahn West zu verzichten.

Meine Damen und Herren, es gibt zur Startbahn West keine Alternativen. Die Verschiebung des Parallelbahnsystems und verbesserte Schnellabrollwege bringen kaum Kapazitätszuwachs. Eine gleichmäßige Verteilung des Verkehrs ist

nicht möglich. Auch ein Anschluß an das Fernstreckennetz der Bundesbahn bringt keine spürbare Kapazitätsentlastung, sondern lediglich besseren Service für den Fluggast.

Die Länge der Startbahn West wurde mit 4.000 m dem internationalen Standard angepaßt. Eine kürzere Bahn könnte nur von kleineren oder nicht voll beladenen Flugzeugen benutzt werden. Dies würde den Betriebswert der West-Bahn erheblich einschränken, und die Nutzen- und Kostenrechnung für die West-Bahn würde sehr schlechte Ergebnisse zeigen.

Meine Damen und Herren, in diesem Statement ist nicht die Zeit gegeben, auf Kapazitätsberechnungen vertiefend einzugehen. Wichtig ist folgendes: Für den Flughafen Frankfurt mit seiner Knotenpunktfunktion kommt es nicht so sehr auf Jahreskapazitäten an. Entscheidend ist die Kapazität in den Spitzenstunden. Durch die Startbahn West wird die Kapazität bei Schlechtwetterbedingungen von 40 bis zu 70 Flugbewegungen in der Stunde angehoben.

Heute akzeptieren der Flugplankoordinator und die Flugsicherung zur Gestaltung der Flugpläne einen Grenzwert von 55 Bewegungen pro Stunde. Dabei wird von durchschnittlichen Wetterlagen ausgegangen mit der Folge, daß bei schlechten Wetterbedingungen größere Verspätungen in Kauf genommen werden müssen.

Mit der West-Bahn erwarten wir eine Erhöhung dieses Grenzwertes auf 65 bis 68 Bewegungen pro Stunde. Daß die Startbahn ein Mehr an Kapazität bringt, ist auch die Ansicht aller Gutachter. Über die Bandbreite wird es sicher unterschiedliche Meinungen geben.

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, in der letzten Zeit ist viel vermutet, viel behauptet, viel unterstellt worden, auch über eine FAG-Simulationsstudie.

Ich hatte veranlaßt, daß zur Ermittlung der Kapazität des Frankfurter Flughafens einschließlich West-Bahn eine Computersimulation mit einem Programm der amerikanischen Luftfahrtbehörde durchgeführt wird.

Alle für den Betrieb des Flughafens wichtigen Daten wurden berücksichtigt, wie zum Beispiel Geometrie des Bahnsystems und der Flugbetriebsflächen, An- und Abflugstaffelung, Flugplandaten, Anflug- und Rollgeschwindigkeiten, Rollrouten und Belegzeiten der Abstellpositionen.

Bei der Festlegung der Vorbedingungen haben mitgewirkt die Flugsicherung, der Flugplankoordinator und die Lufthansa. Hier die Simulationsergebnisse:

1. Auf dem Zweibahnsystem kann der erwartete Luftverkehr nicht mehr ordnungsgemäß abgewickelt werden;

2. die Westbahn bringt rund 23 % mehr Kapazität und - auch darauf kommt es an - größere Flexibilität in der gesamten Verkehrsabwicklung.

Und noch eines: Heute ist doch die Situation so. Bei Ausfall einer Bahn durch Reparaturen, Winterdienst oder Unfälle bringen wir nicht nur den Frankfurter, sondern auch den internationalen Luftverkehr restlos durcheinander.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Frankfurt für die Region, das Land Hessen und die Bundesrepublik Deutschland ist unbestritten. Wirtschaftliches Wachstum und die Standortwahl vieler Unternehmer hängen hiervon ab.

Die Bedeutung des Flughafenausbaues für die Arbeitsplatzsituation habe ich bereits in früheren Jahren herausgestellt. Meine Aussagen sind massiv angezweifelt worden. Unsere Prognosen haben sich in den letzten Jahren jedoch stets als richtig erwiesen. Wenn ausgebaut wird - ich betone: nur, wenn ausgebaut wird -, wird es durchschnittlich jährlich rund 1.000 neue Arbeitsplätze am Flughafen geben. Ohne den erforderlichen Ausbau kann der derzeitige Beschäftigungsstand von 31.800 nicht gehalten werden.

(Zuruf: Nicht wahr!)

Ein erheblicher Rückgang ist zu befürchten, das haben unsere Untersuchungen bestätigt.

Lassen Sie mich jetzt noch einige Worte zum Thema Umwelt sagen, das an einem anderen Tag dieser Anhörung behandelt wird. Wir sind nach wie vor bereit, über die gesetzlichen Maßnahmen hinaus Maßnahmen für den Umweltschutz zu tragen. Das setzt voraus, daß unsere Nachbarn willens sind, mit uns zusammenzuarbeiten.

Wir sind sicher, daß der Flughafen Frankfurt mit dem ausgebauten Bahnsystem in der Lage ist, den Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden. Trotz der derzeitigen Stagnation rechnen alle am Luftverkehr Beteiligten mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens, mit einem Rückgang, mittel- und langfristig, rechnet niemand.

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, wir hoffen, daß diese Anhörung Gelegenheit gibt, Emotionen abzubauen und zur gebotenen Sachlichkeit zurückzufinden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Sollen seitens der FAG Fragen der Kapazität noch durch einen weiteren Sprecher im Statement ergänzt werden? - Das ist nicht der Fall.

Dann hat für das Land Hessen Herr Staatssekretär Dr. Dethloff das Wort.

Dr. Dethloff:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordneten, meine Damen und Herren! Im Namen der Hessischen Landesregierung danke ich für die Gelegenheit, zu Beginn dieses Anhörungsverfahrens den bisherigen Planungsablauf darstellen zu können.

Der Hessische Ministerpräsident hat in seiner Regierungserklärung am 13. Dezember 1978 erklärt, daß die Bedeutung des Frankfurter Flughafens dringend den weiteren Ausbau erfordert, wenn er international wettbewerbsfähig erhalten werden soll. Im übrigen gehe es hier auch um die Schaffung zukunftssicherer Arbeitsplätze im gesamten Rhein-Main-Gebiet und nicht nur um Flughafenausbau.

Einen Flughafen innerhalb der Grenzen der Stadt Frankfurt am Main gibt es seit dem Jahr 1926. Bis 1936 befand er sich auf dem Gelände des Rebstocks, seitdem im Stadtwald an seiner heutigen Stelle. Er wurde vor dem Krieg von der Südwestdeutschen Flugbetriebsaktiengesellschaft Rhein-Main betrieben, an der die Stadt Frankfurt am Main als Initiatorin des Flughafens, das Deutsche Reich und der Staat Preußen beteiligt waren.

Dies erklärt historisch, weshalb an der heutigen Flughafen AG neben der Stadt Frankfurt auch die Bundesrepublik als Rechtsnachfolgerin des Deutschen Reiches und das Land Hessen in der Teilrechtsnachfolge Preußens beteiligt sind.

Nach Kriegsende war der Flughafen bis zur Gründung der Bundesrepublik ausschließlich der Nutzung durch die amerikanische Besatzungsmacht vorbehalten. Im Jahr 1947 wurde die West-Südwestdeutsche Flugbetriebsaktiengesellschaft Rhein-Main in "Verkehrsaktiengesellschaft (VAG)" umbenannt. Im Jahr 1950 übertrug der amerikanische Hohe Kommissar den Betrieb eines zivilen Teiles des Flughafens dieser Verkehrsaktiengesellschaft, die im Auftrag ihrer Aktionäre Stadt Frankfurt, Land Hessen und Kommunalverband des Regierungsbezirks Wiesbaden handelte. Die Bundesrepublik war damals noch nicht Aktionär, sondern als Rechtsnachfolger des Deutschen Reiches Alleingesellschafter der Rhein-Main-Luftschiffahrts GmbH, die früher als Träger der Baumaßnahmen auf dem Flughafen fungiert hatte.

Der Bund brachte 1952 die Vermögensteile dieser GmbH in die VAG ein und wurde somit deren Aktionär. 1953 ging dann der Anteil des ehemaligen Kommunalverbandes auf das Land Hessen über.

Aktionär der 1954 in "Flughafen Aktiengesellschaft Frankfurt am Main" umbenannten VAG sind seither mit nahezu unveränderten Anteilen das Land Hessen (45,24 %), die Stadt Frankfurt (28,89 %) und die Bundesrepublik Deutschland (25,87 %).

Am 28. Dezember 1965 wurde von der Flughafen Frankfurt am Main Aktiengesellschaft beim Hessischen Minister für Wirtschaft und Verkehr die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb einer neuen Startbahn, Startbahn 18-West, und zur Verbesserung des vorhandenen Start- und Landesbahnsystems beantragt.

Der Antrag wurde damit begründet, daß bei einem weiteren Anwachsen des Luftverkehrs, wie nach der bisherigen Entwicklung erwartet werden müsse, eine betriebssichere und ordnungsgemäße Abwicklung des Flugverkehrs mit den vorhandenen Anlagen längerfristig auch dann nicht mehr möglich sein werde, wenn diese ausgebaut und technisch weiter ausgerüstet würden.

Die FAG hatte bereits 1958 unter Hinzuziehung von Gutachten Untersuchungen über die Möglichkeiten zur Erweiterung der Kapazität des Flughafens Frankfurt am Main durchgeführt. Dabei hatten sich mehrere Alternativen für eine in Ost-West-Richtung parallel zum bestehenden Bahnsystem verlaufende Start- und Landebahn ergeben. Eine Parallelbahn erschien, von der Abwicklung des Flugverkehrs her gesehen, als optimale Lösung.

Bei diesen Untersuchungen zu einer Parallelbahn hatten sich jedoch nachteilige Auswirkungen auf die Nachbarschaft des Flughafens gezeigt. Die Anflugsektoren einer nördlich des Flughafens projektierten Start- und Landebahn hätten sich fast über das ganze südlich des Mains gelegene Stadtgebiet von Frankfurt wie auch über weite Teile des Stadtgebietes Kelsterbach erstreckt.

Die Anflugsektoren einiger südlich des Flughafens möglicher Start- und Landebahnen hätten die Ortslagen Zeppelinheim, Neu-Isenburg, Sprendlingen, Walldorf sowie Rüsselsheim, Königstetten, Raunheim und Egelsbach überdeckt.

Der aus einer solchen Überdeckung in unmittelbarer Nähe der Startbahnschwellen zwangsläufig resultierenden starken Geräuschbelästigung durch überfliegende Luftfahrzeuge mußte besondere Beachtung geschenkt werden. Wegen dieser Auswirkungen auf das Umland entschied sich die FAG dafür, ihre weiteren Überlegungen auf eine von Norden nach Süden verlaufende Bahn zu beschränken, obwohl eine solche Bahn wegen der Nähe der Taunushöhen nur für Starts in südlicher Richtung benutzt werden kann.

Bei dieser Lösung, meine Damen und Herren, entschied sich die FAG mit Rücksicht auf die Bevölkerung des Umlandes trotz der erheblichen betriebstechnischen Einschränkungen für eine Bahn, die die nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere die Lärmbelästigung, möglichst gering hält.

Die betriebstechnische Notwendigkeit des Baus dieser zusätzlichen Startbahn und die möglichen negativen Auswirkungen auf die umliegenden Gemeinden, die betroffene Bevölkerung, auf Natur und Umwelt wurden von der FAG und dem Minister für Wirtschaft und Verkehr in gründlichen Untersuchungen geprüft. Insbesondere wurden die wirtschaftliche

Bedeutung des Flughafens, seine Verkehrsbedeutung, die Aufnahmefähigkeit der bestehenden Bahnen, alternative Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung, Auswirkungen des Waldeinschlags auf das örtliche Klima und die menschliche Gesundheit sowie die zu erwartende Lärmentwicklung und deren Folgen untersucht. Die damals eingeholten Gutachten liegen den Teilnehmern dieser Anhörung vor.

In Abwägung der Ergebnisse dieser mehrjährigen Untersuchungen kam der Minister für Wirtschaft und Verkehr im Jahre 1966 zu dem Ergebnis, daß der Bau der Startbahn 18-West notwendig sei, um das auf dem Flughafen längerfristig zu erwartende Verkehrsaufkommen ordnungsgemäß und verkehrssicher abwickeln und die Bedeutung des Flughafens im Interesse der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Rhein-Main-Raumes und seiner gesamten Bevölkerung erhalten zu können.

Am 23. August 1966 genehmigte der Minister für Wirtschaft und Verkehr den vorgesehenen Ausbau. Anschließend wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Der erste Planfeststellungsbeschluß vom März 1978, der neben der Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahnen den Bau der Startbahn 18-West vorsah, wurde vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof 1970 aus formalen Gründen aufgehoben, so daß das Planfeststellungsverfahren wiederholt werden mußte. Der erneute Planfeststellungsbeschluß erging am 23. März 1971.

Beiden Planfeststellungsbeschlüssen war eine sorgfältige Interessenabwägung vorausgegangen, in der die schutzwürdigen Interessen der Bevölkerung und der Natur den Erfordernissen des Luftverkehrs, der Wirtschaft und der Arbeitsplatzsicherung gegenübergestellt wurden. Dabei wurde darauf geachtet, durch entsprechende Auflagen die zu erwartenden Nachteile für Natur und Bevölkerung so gering wie möglich zu halten und so einen ausgewogenen Ausgleich zwischen den gegenläufigen Interessen zu finden.

In dem für die Planfeststellung gesetzlich vorgeschriebenen Anhörungsverfahren, das aus den genannten Gründen zweimal durchgeführt wurde, sind die Kreisausschüsse der Landkreise Main-Taunus, Offenbach, Groß-Gerau und Darmstadt sowie folgende Gemeinden gehört worden: Frankfurt am Main, Hochheim, Flörsheim, Okriftel, Eddersheim, Weilbach, Hattersheim, Massenheim, Wicker, Rüsselsheim, Raunheim, Groß-Gerau, Kelsterbach, Walldorf, Ginsheim-Gustavsburg, Mörfelden, Worfelden, Klein-Gerau, Bischofsheim, Berkach, Büttelborn, Dornheim, Nauheim, Trebur, Wiesbaden, Offenbach (Main), Buchschlag, Langen, Egelsbach, Braunshardt, Weiterstadt, Neu-Isenburg, Sprendlingen, Heusenstamm und Zeppelinheim.

Alle Unterlagen und Gutachten lagen in den betroffenen Gemeinden jeweils zwei Wochen lang jedermann zur Einsicht öffentlich aus.

Gegen den Plan wurden von 8.900 Personen Einwendungen erhoben. Die Stellungnahmen der Gebietskörperschaften, der sonstigen Behörden und Stellen sowie die Einwendungen sind zweimal, zuletzt im September 1970, in fünf Erörterungsterminen mit den Beteiligten erörtert worden. Daran haben sich etwa 400 Personen beteiligt.

In der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses ist dargelegt, welche Einwendungen berücksichtigt wurden und aus welchen Gründen die übrigen Einwendungen nicht berücksichtigt werden konnten.

Gegen den Planfeststellungsbeschluß wurden 104 Anfechtungsklagen erhoben. Seitdem haben sich das Verwaltungsgericht Darmstadt, der Hessische Verwaltungsgerichtshof, dreimal, und das Bundesverwaltungsgericht, zweimal, mit dem Ausbau des Flughafens befaßt und dabei alle Einwendungen und Gesichtspunkte gegen die Startbahn 18-West geprüft.

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 7. Juli 1978 die Planfeststellung im wesentlichen bestätigt und in der Sache ausschließlich wegen der Verkehrsprognose und der Lärmschutzfragen an den Hessischen Verwaltungsgerichtshof zurückverwiesen.

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat am 21. Oktober 1980 in zwei Verfahren zur Hauptsache entschieden, den Planfeststellungsbeschluß für die Startbahn 18-West insgesamt bestätigt und die Revision nicht zugelassen. Die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision ist noch beim Bundesverwaltungsgericht anhängig.

Bereits am 8. Oktober 1980 hatte der Hessische Verwaltungsgerichtshof die Anordnung des sofortigen Vollzugs für den Bau der Startbahn 18-West durch den Minister für Wirtschaft und Technik gebilligt.

Beide Entscheidungen sind nach einer umfassenden Beweisaufnahme und nach Anhörung der vom Gericht bestellten Sachverständigen, deren Auswahl beide Parteien zugestimmt hatten, ergangen. Die Auffassung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs ist im Beschluß vom 8. Oktober 1980 auf den Seiten 20 ff. wie folgt zusammengefaßt - ich zitiere -:

"Die Erweiterung der Kapazität des Start- und Landebahnsystems des Flughafens Frankfurt am Main ist dringend erforderlich. Durch den ständig an der Kapazitätsgrenze ablaufenden Flugverkehr mit einer zum Teil erheblich über diese Grenzen hinausgehenden Anzahl von Flugbewegungen, die nur unter Sichtflugbedingungen möglich sind, ist eine ordnungsgemäße Abwicklung von Störungen nur durch die Inkaufnahme erheblicher Verspätungen zu bewirken. Die im internationalen Luftverkehr dringend gebotene Regelmäßigkeit des Flugverkehrs, vor allem bei Schlechtwetterlagen, wird nur durch den Bau und die Inbetriebnahme der Startbahn 18-West gewährleistet. Der Flughafen Frankfurt am Main kann in seinem gegenwärtigen Ausbauzustand das bestehende Verkehrsaufkommen nur unzureichend bewältigen.

Dieser Umstand ist geeignet, die nationale und internationale Bedeutung des Flughafens Frankfurt am Main zu beeinträchtigen. Der Ausbau des Flughafens durch die Errichtung der Startbahn 18-West ist daher dringend erforderlich und duldet keinen weiteren Aufschub."

Meine Damen und Herren, die Landesregierung hat die Ausbaupläne der FAG im Rahmen der Feststellungsverfahren für die Raumordnungspläne der Regionalen Planungsgemeinschaften Untermain und Starkenburg nochmals überprüft. Die Überprüfung gab ihr keinen Anlaß, ihre Auffassung über die Notwendigkeit des Ausbaus zu ändern. In dem Beschluß der Landesregierung vom 28. November 1978 zur Feststellung der beiden Raumordnungspläne sind demgemäß die für den Ausbau notwendigen Angaben aufgenommen.

Die Landesregierung begrüßt es, daß der Landtag mit der Anhörung allen Interessierten Gelegenheit gibt, sich mit den für den Flughafenausbau wesentlichen Gesichtspunkten noch einmal auseinanderzusetzen. Sie wird alle Ausführungen aufmerksam verfolgen und etwa neu auftretende Argumente eingehend prüfen. Sie wird das Ergebnis dieser Prüfung dem Landtag in einer Regierungserklärung mitteilen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort für die Stadt Frankfurt hat Herr Stadtkämmerer Gerhardt.

Gerhardt:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich beginne mit einer Vorbemerkung. Der Ausbau des Startbahnsystems ist entwickelt von der Flughafen AG, das Planfeststellungsverfahren ist betrieben unter der Verantwortung der Hessischen Landesregierung. Soweit Entscheidungen zu der Konzeption der Geschäftsleitung der Flughafen AG und zum Planfeststellungsverfahren der Hessischen Landesregierung im Aufsichtsrat der Flughafen AG, in dem die Aktionäre Land Hessen, Stadt Frankfurt am Main und die Bundesrepublik Deutschland vertreten sind, erforderlich waren, sind sie einstimmig erfolgt. Soweit von den Organen des Aktionärs Stadt Frankfurt am Main finanzpolitische Entscheidungen zu treffen waren, hat es in all den zurückliegenden Jahren immer übereinstimmende Beschlüsse mit dem Aufsichtsrat der Flughafen AG gegeben. Dies gilt auch für den Ablauf und das Verfahren des Planfeststellungsbeschlusses.

In einem langwierigen Prozeßverfahren sind nach meiner Auffassung alle Gesichtspunkte, die für und die gegen den Ausbau des Startbahnsystems sprechen, abgewogen und letztlich entschieden worden. Es kann hier nicht meine Aufgabe als Vertreter der Stadt Frankfurt am Main sein, die im Prozeßverfahren behandelten Gutachten sachlich zu bewerten. Auch neuere Erkenntnisse, insofern sie vorgetragen und für die Entscheidung der Flughafen AG eine Rolle spielen könnten, sind von mir sachlich nicht zu werten. Vielmehr ist es meine Aufgabe, die Interessen der Stadt Frankfurt am Main am Ausbau des Flughafens deutlich zu machen. Wenn ich von den Interessen Frankfurts spreche, so sind damit auch die Interessen des gesamten Wirtschaftsraumes Rhein-Main und die Arbeitsmarkt- und die wirtschaftlichen Interessen des Landes Hessen berührt. Soweit meine Vorbemerkung.

Ich nehme Bezug auf die Ihnen zur Verfügung gestellten Unterlagen, und ich weise noch einmal darauf hin, daß der Flughafen Frankfurt nicht nur eine regionale, sondern eine weit über die regionale Bedeutung hinausreichende Funktion hat. Er ist eine Verkehrsinfrastruktureinrichtung mit Metropolfunktion. Die Region Rhein-Main ist damit Standort höchster Zentralität in der Bundesrepublik Deutschland und Europa.

Dies hat seine Auswirkungen auf Frankfurt als Standort für nationale und internationale Unternehmen, für die Industrie, das Handwerk, vor allem für den tertiären Wirtschaftssektor. Dienstleistung ist in hohem Maße auf Mobilität, auf Kommunikation angewiesen. Wenn dem Flughafen Frankfurt die Chance des Ausbaus nicht gewährt wird und seine Bedeutung damit zurückgehen sollte, hätte dies schwerwiegende Auswirkungen für den Arbeitsmarkt, für die Wirtschaft und die Entwicklung Frankfurts, seiner Umlandgemeinden und für das Land Hessen.

Die Konkurrenz für Frankfurt ist nicht irgendein Wirtschaftsraum, der mit einem Flughafen in der Bundesrepublik verbunden ist, sondern dies sind die Wirtschaftsräume mit den Flughäfen in London, Paris, Amsterdam, Rotterdam und Zürich. Als nur ein Beispiel der unmittelbaren Abhängigkeit vom Flughafen greife ich die Bedeutung Frankfurts als Messestadt heraus. Die Frankfurter Messen und Fachausstellungen sind stark international geprägt. Welche arbeitsmarkt- und wirtschaftspolitischen Impulse von der Frankfurter Messe ausgehen, ist allgemein bekannt. Ich brauche darauf nicht weiter einzugehen.

Reduzieren Sie die Bedeutung des Frankfurter Flughafens, nimmt auch die Bedeutung der Frankfurter Messen ab. Dieses Beispiel ließe sich durch viele andere Beispiele fortsetzen.

Wie viele Personen auf dem Flughafen beschäftigt sind, ist bekannt. Es sind 32.000 Personen. Seit 1972 ist die Beschäftigtenzahl um rund 11.000 angestiegen. Wenn die Entwicklung des Flughafens ungestört möglich ist, werden bis zum Jahre 1990 jährlich ca. 1.000 neue Arbeitsplätze auf dem Flughafen geschaffen.

Viele halten dies für ein Unglück, für eine Überforderung unseres Raumes. In Anbetracht der Prognosen über die Arbeitsmarktsituation Mitte der achtziger Jahre lohnt es sich allerdings, darüber nachzudenken. Ich halte die Entwick-

lungsfähigkeit, die vom Flughafen Frankfurt am Main indirekt auf den Wirtschaftsraum Frankfurt ausgeht, von besonderer Bedeutung.

Interessant dürfte in diesem Zusammenhang sein, daß die Zahl der Beschäftigten in Frankfurt am Main zwischen 1970 und 1977 um 40.000 Stellen abnahm; das sind 7,2 Prozent. In genau der gleichen Zeit hat auf dem Flughafen die Zahl der Beschäftigten um 8.500 Arbeitsplätze zugenommen.

Eine weitere Erfahrung: Bei den Einwohnerzahlen und der Entwicklung der Beschäftigtenzahl ist der Höhepunkt in Frankfurt am Main ganz offensichtlich überschritten. Dieser Höhepunkt war in der Zeit um 1970 mit damals rund 37.000 Arbeitsstätten und rund 550.000 Arbeitsplätzen erreicht worden. 1977 sind die Zahl der Arbeitsstätten auf rund 33.000 und die Zahl der Beschäftigten auf rund 506.000 gesunken. Seither ist die Zahl der Beschäftigten wieder gestiegen. Sie ist im Jahre 1979 bei rund 522.000 angelangt und hat sich auf diesem Niveau in etwa stabilisiert.

Mit dem Rückgang der Betriebs- und Beschäftigtenzahlen in Frankfurt am Main in den Jahren ab 1970 ist zweifellos eine gewisse Tendenzwende eingetreten. Die Entwicklung kann kaum anders verstanden werden, als daß die wirtschaftliche Konzentration im Kern des Untermainischen Wirtschaftsraumes zum Stillstand gekommen und der Höhepunkt des wirtschaftlichen Verdichtungsprozesses, der im Verlauf der Nachkriegszeit zu beobachten war, ganz offensichtlich überschritten ist.

Vor allem ist offenkundig, daß die Entwicklung in Frankfurt am Main keinen Sonderfall darstellt, sondern neben örtlichen und regionalen Einflüssen in starkem Maße auch durch konjunkturelle Entwicklungen im Bundesgebiet, durch strukturelle Veränderungen in der Volkswirtschaft, durch Rationalisierungsmaßnahmen der Unternehmen - Personalabbau und Betriebsverlagerungen, insbesondere im industriellen Bereich - bedingt ist. Gleichzeitig sind deutliche Verschiebungen in der Relation der Wirtschaftsbereiche zueinander eingetreten. Das Hauptkennzeichen hierfür ist das zunehmend größere Gewicht des sogenannten tertiären Wirtschaftssektors.

Ein zunehmender Teil des insgesamt vorhandenen wirtschaftlichen Potentials entfällt bei fortschreitendem wirtschaftlichem Wachstum auf den Tertiärbereich, also den Verteilungs- und Dienstleistungsbereich, zu welchem im wesentlichen Handel, Verkehr, Geldwesen, Organisationen und Behörden gerechnet werden.

Diese Entwicklung vollzieht sich zu Lasten des primären Sektors , also der Land- und der Forstwirtschaft, und des sekundären Sektors, also der Energiewirtschaft und des produzierenden Gewerbes. Mit dieser Umstrukturierung wächst auch der Beitrag des tertiären Sektors zum Bruttosozialprodukt.

Nun ist festzustellen, daß gerade in denjenigen Wirtschaftsbereichen, welche die Zentralfunktionen dieser unserer Stadt Frankfurt am Main ausmachen, nämlich im Tertiärbereich, diese Entwicklung überaus günstig war. Dieser Bereich hatte in den Jahren zwischen 1970 und 1977 nicht nur keine Einbußen erlitten, sondern rund 11.000 Beschäftigte mehr aufzuweisen. Er macht heute etwa zwei Drittel der gesamten Arbeitsplatzkapazitäten in Frankfurt am Main aus und verleiht ihr dadurch ein besonderes Gewicht.

Da die Zahl der Arbeitsplätze in der gewerblichen Landwirtschaft relativ gering ist, hat sich dieser Wandel fast ausschließlich im produzierenden Gewerbe und in der Bauwirtschaft vollzogen. Der Anteil der Beschäftigten in Industrie, Handwerk und Kleingewerbe, der im Jahre 1939 in Frankfurt am Main über 52 % betrug, ist seither kontinuierlich gesunken und beläuft sich nunmehr auf nur noch 32 %. Insgesamt hatte der Sekundärbereich 1977 annähernd 48.000 Arbeitsplätze weniger aufzuweisen als 1970. Diese Verluste im Sekundärbereich konnten durch die Zugänge im Tertiärbereich noch nicht kompensiert werden.

Bei dieser Entwicklung wird deutlich, welchen Stellenwert der Flughafen und alles, was mit dem Flughafen zusammenhängt, für die Stadt Frankfurt am Main hat und warum sie unter allen Umständen daran interessiert sein muß, die Funktionsfähigkeit des Flughafens auch weiterhin zu erhalten. Die Vielfalt der Metropolfunktionen der Stadt Frankfurt am Main und ihre besonders engen Beziehungen zur deutschen Volkswirtschaft und zur Weltwirtschaft sind allgemein bekannt. Sie sind durch die Ergebnisse der mannigfaltigen wirtschaftsstatistischen Erhebungen immer wieder nachgewiesen worden.

Die Verflechtungsbeziehungen mit dem Umland, dem übrigen Bundesgebiet und dem Ausland äußern sich in der großen Zahl von Hauptniederlassungen und Zweigniederlassungen in der Stadt Frankfurt am Main. Bezeichnend ist beispielsweise die Tatsache, daß die in eine Erhebung einbezogenen 445 Hauptniederlassungen in großem Umfange über Filialen und andere Arbeitsstätten außerhalb der Stadt Frankfurt am Main verfügen, in vielen Fällen sogar außerhalb der Region Rhein-Main. Nicht weniger bedeutsam ist umgekehrt die Tatsache, daß von den im Stadtgebiet erfaßten und befragten 667 Zweigniederlassungen in nicht weniger als 105 Fällen - das ist ein Anteil von 16 % - sich die Hauptverwaltung bzw. die Hauptniederlassung im Ausland befindet. Dies verdeutlicht, daß für den Frankfurter Wirtschaftsraum die positiven Standortfaktoren auch weiterhin und in verstärktem Maße gelten.

Die Gunst der geographischen Lage, das Vorhandensein aller wichtigen Verkehrsträger, die weltwirtschaftlichen Verbindungen, alle diese Faktoren haben dazu beigetragen, daß das wirtschaftliche Potential der Stadt Frankfurt am Main sich in dieser Weise entwickeln konnte. Ohne den Flughafen Frankfurt wäre diese günstige Entwicklung nicht möglich gewesen. Ich sage dies allen mit dieser starken Betonung, damit die Standortgunst nicht für ein Geschenk des

Himmels, für selbstverständlich gehalten wird. Für die Erhaltung der Standortgunst muß auch immer etwas Vorausschauendes getan werden.

Ich will auch noch erwähnen, daß die Steuerkraft unserer Region, also der Stadt Frankfurt und der Umlandgemeinden, und indirekt des Landes Hessen stark abhängig ist von der Beibehaltung der Bedeutung des Flughafens. Die Entwicklung Frankfurts auf allen seinen Sektoren ist nur vorstellbar, wenn seine Steuerkraft erhalten bleibt. Ich behaupte überdies, daß es die regionale Steuerkraft den Umlandgemeinden erst möglich gemacht hat, die vorbildlichen Infrastruktureinrichtungen, um die sie oftmals und zu Recht beneidet werden, zu schaffen. Wird die Bedeutung des Flughafens zurückgehen, wird die Beibehaltung dieser Einrichtungen gefährdet, und Neues kann nicht entwickelt werden.

Ich schließe mit der Feststellung, daß zwischen der Entwicklung des Luftverkehrs auf dem Frankfurter Flughafen und der wirtschaftlichen Entwicklung in Frankfurt am Main und dem dazugehörigen Wirtschaftsraum engste Wechselbeziehungen bestehen, obgleich sich diese Wirkungen nicht immer zahlenmäßig oder wertmäßig belegen lassen. Eine Reduzierung der Bedeutung des Flughafens löst nicht von heute auf morgen sichtbare Nachteile aus. Ein Schrumpfungsprozeß geht nach aller Erfahrung nur allmählich vonstatten. Ein solcher Prozeß ist aber meist nicht korrigierbar. Er hätte Folgen für alle, für alle Städte und Gemeinden, für alle Berufe und Branchen - auch für solche Branchen, die direkt mit dem Flughafen gar nichts zu tun zu haben scheinen.

All dies gilt nicht nur für gehobene Positionen; auch für Dienstleistungen mannigfaltigster Art - besonders typisch: handwerklicher Art - sind diese Feststellungen von Bedeutung. Zahlreiche Firmen und Verbände haben mir in den letzten Tagen geschrieben und mir mitgeteilt daß ihre Funktionstüchtigkeit und ihre Beziehungen zur gesamten Welt nur aufrechterhalten werden können, wenn es auch auf dem Flughafen weiter aufwärts geht.

Die internationale Verflechtung und die dafür erforderliche Mobilität, die nicht zurückgehen wird, sucht sich den Ort der Kommunikation. Wenn die günstigen Voraussetzungen hier abnehmen, ziehen andere Räume hieraus den Nutzen. - Ich bedanke mich dafür, daß Sie mir zugehört haben.

Vorsitzender Dr. Lang:

Für die Bundesregierung Herr Ministerialdirektor Dr. Rehm.

Dr. Rehm:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich möchte hier das verkehrspolitische und verkehrswirtschaftliche Interesse der Bundesregierung an der Erhaltung und dem geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt begründen.

Zunächst wenige Sätze nur zum Standort des Bundes im System der Luftfahrtverwaltung, soweit dies den Frankfurter Flughafen betrifft. Die Luftverkehrsverwaltung gehört nach Art. 87 d des Grundgesetzes zur Zuständigkeit des Bundes. Einzelne Aufgaben sind den Ländern als Auftragsverwaltung übertragen. Bei der Neuanlage und wesentlichen Veränderungen an Verkehrsflughäfen hat der Bund jedoch zu entscheiden, ob seine öffentlichen Interessen gewahrt sind. Der Bundesminister für Verkehr hat bereits 1966 im Rahmen des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens für den Bau der Startbahn 18 West eine entsprechende positive Erklärung abgegeben. An dieser positiven Einstellung zur Startbahn 18 West hat sich nichts geändert.

Auch als Anteilseigner hat der Bund jede einzelne Entwicklungsstufe im Aufsichtsrat der Flughafen Frankfurt AG mitgetragen, und Herr Stadtkämmerer Gerhardt hat zutreffend darauf hingewiesen: Alle diesbezüglichen Entscheidungen sind einvernehmlich, einstimmig gefallen. Weshalb das so ist, möchte ich kurz begründen.

Nicht Verkehrslenkung, nicht dirigistische Maßnahmen, sondern allein die Kräfte des Marktes haben darüber entschieden, daß sich die Verkehrsströme innerhalb der Bundesrepublik Deutschland und von außen kommend auf Frankfurt ausgerichtet haben. Frankfurt nimmt unter den zehn deutschen Flughäfen heute etwa ein Drittel aller Passagiere auf und schlägt sie um. Frankfurt liegt hinsichtlich seiner Passagierzahlen im Spitzenfeld der europäischen Verkehrsflughäfen.

Gerade im Luftverkehr haben wir die Erfahrung gemacht, daß es nicht ausreicht, einen Flughafen auf die grüne Wiese zu setzen und nun abzuwarten, daß der Verkehr dieses Angebot annimmt. Wir haben in der Nähe der Bundeshauptstadt ein leidvolles Beispiel für das Gegenteil. Nein, ein Flughafen hat immer und vor allem eine Hilfsfunktion. Er folgt den wirtschaftlichen Kräften. Er siedelt sich dort an, wo ihre Zentren sind, und er wächst mit der wachsenden wirtschaftlichen Kraft einer Region und gibt seinerseits Impulse in diese Region hinein. Die Wirtschaft braucht den Partner Flughafen, um wachsen zu können; der Partner Flughafen dient ihr und fördert sie. Dies ist ein ständiges Nehmen und Geben, ist wie eine kommunizierende Röhre, deren Inhalt im ganzen sinkt, wenn man einem ihrer Einzelteile etwas entnimmt.

Aus diesem Verbundsystem heraus sind die Passagierzahlen in Frankfurt seit 1965 um das Dreieinhalbfache, die Bewegungszahlen um knapp das Doppelte und die Frachtzahlen um mehr als das Fünffache gestiegen.

Mit anderen Worten: Im Durchschnitt der Jahre 1965 bis 1980 haben die Passagierzahlen in Frankfurt um 9,05 %, die Bewegungszahlen um 3,8 % und die Frachtbeförderungszahlen um 11,6 % pro Jahr zugenommen.

Der Anteil Frankfurts an dem über die deutschen Verkehrsflughäfen abgewickelten gesamten Luftverkehr betrug 1979 36,6 % bei den Passagieren, 71,8 % bei der Fracht. Der Anteil am Interkontinentalverkehr als Indiz für die Drehscheibenfunktion des Flughafens Frankfurt erreichte dabei rund 80 %, genau 79,9 % bei den Passagieren. Mehr als 50 % des in Frankfurt umgeschlagenen Luftverkehrs ist Geschäftsreiseverkehr.

Auch im europäischen und weltweiten Vergleich nimmt der Flughafen eine bedeutende Rangposition ein, in Europa nach London-Heathrow im Passagierverkehr die zweite Stelle, im Luftfrachtverkehr die erste Stelle, weltweit im Passagierverkehr die elfte Stelle nach acht amerikanischen Flughäfen und im Luftfrachtverkehr die vierte Stelle.

Diese Bedeutung Frankfurts mit seinem wirtschaftlichen Eigengewicht und als Drehscheibe für den nationalen und internationalen Luftverkehr spiegeln auch die 78 bilateralen Luftverkehrsabkommen wider, die die Bundesrepublik bisher abgeschlossen hat. Diese Abkommen weisen wegen der international bekannten Drehscheibenfunktion Frankfurt als das bevorzugte Ziel internationaler Linienflüge aus. Die außenhandelspolitische Bedeutung des Flughafens Frankfurt darf deshalb nicht übersehen werden. Es gibt kein Abkommen, das nicht Frankfurt als den vorrangigen Wunschkandidaten ausländischer Staaten enthält. In zahlreichen Luftverkehrsverhandlungen haben wir erfahren müssen, daß Frankfurt und nur Frankfurt der erste Wunsch eines Landes ist, wenn es seinen Unternehmen die Eröffnung einer Fluglinie in die Bundesrepublik Deutschland ermöglichen will. So bedienen von 76 die Bundesrepublik anfliegenden Fluglinienunternehmen 71 Frankfurt. Andere Ziele als Frankfurt werden abgelehnt und uns bei Nichtgewährung von Verkehrsrechten nach Frankfurt mit dem Entzug oder der Verweigerung von Landerechten in anderen Staaten gedroht. Insbesondere die von weit her kommenden Langstreckenflüge, deren Aufkommen in das Bundesgebiet keine Paralleldienste zu anderen Flughäfen rechtfertigt, zielen auf Frankfurt und begründen dessen überragende Rolle im Interkontinentalverkehr mit dem schon zitierten Anteil von 79,9 %.

Dies ist der Grund, weshalb der Bundesminister für Verkehr öffentlich erklärt hat: Wir brauchen Frankfurt als d e n weltweit leistungsfähigen Flughafen in der Bundesrepublik. - Deshalb muß ich wegen der schon dargestellten engen Kommunikation zwischen Wirtschaft und Luftverkehr für den Bundesminister für Verkehr und für die Bundesregierung hier sagen, daß aus übergeordneter verkehrswirtschaftlicher Sicht die Wirtschaft der Bundesrepublik den Flughafen Frankfurt braucht, in einem Zustande, der den wachsenden Erfordernissen der Wirtschaft stets Rechnung trägt. Wer Frankfurt nicht den ihm gemäßen Zuschnitt gibt, schwächt die Wirtschaftskraft unseres Landes weit über die Region Hessen hinaus.

Daß diese Gefahr nicht ein ferner Horizont ist, sondern eher ein Damoklesschwert, möchte ich mit nur wenigen Gedanken hier klarstellen, Gedanken, die von fachkundigerer Seite, nämlich der Bundesanstalt für Flugsicherung und dem Flugplankoordinator, sicherlich noch im Detail dargelegt werden.

Aus einer Halbstundengrafik der Flugplankoordantion läßt sich leicht ablesen, daß der Flughafen Frankfurt in einem hohen Block, der vom frühen Vormittag bis zum späten Nachmittag reicht, ständig am Rande seiner Kapazitätsgrenze gefahren wird. Der Bundesminister für Verkehr hat vor einigen Jahren in einer Kommission, in der aller verfügbarer Fachverstand einschließlich derer, die die Hauptlast zu tragen haben, nämlich der Fluglotsen, vereint war, einen Koordinationseckwert von 50 Bewegungen für den Flughafen Frankfurt festgelegt. Ohne eine grundlegende Änderung der betrieblichen Umstände wird es dem Flugplankoordinator nicht gestattet werden, über diesen Koordinationseckwert hinauszugehen.

Dies hat zur Folge, daß zunehmend mehr Flüge vom Flugplankoordinator zurückgewiesen oder auf andere als gewünschte Zeiten verlegt werden müssen. So wurden in den letzten Jahren - dazu wird der Flugplankoordinator Ausführungen machen - etwa 30 % aller der für die Verkehrsspitzenzeiten beantragten Ankunft- und Abflugzeiten nicht genehmigt und auf Grund von Kapazitätsproblemen bis zu 150 Minuten verlegt.

Da der Flugplankoordinator zweimal jährlich die Verkehrsspitzenzeiten am Flughafen, bei denen keine Aussicht auf Genehmigung besteht, mitteilt, ist die Zahl der zwar beabsichtigten, aber aus diesen Gründen erst gar nicht beantragten Flüge unbekannt. Diese Dunkelziffer ist nach Ansicht des Flugplankoordinators jedoch sehr hoch.

Wenn ich soeben von den abträglichen Wirkungen gesprochen habe, die uns drohen, wenn wir Frankfurt nicht als zentralen Punkt anbieten können, muß ich jetzt sagen: dem Nichtgewähren von Verkehrsrechten von Frankfurt kommt ein Nichtgewähren-Können aus Gründen mangelnder Kapazität gleich.

Die starken Belastungen im derzeitigen System führen auch zu teilweise erheblichen Verspätungen. Legt man eine stichprobenhafte Untersuchung der Bundesanstalt für Flugsicherung über Anflugverzögerungen im Zeitraum von Oktober bis Dezember 1979 sowie von Januar bis September 1980 zugrunde, so ergibt sich hochgerechnet ein volkswirtschaftlicher Verlust von jährlich 33 Millionen DM allein durch Treibstoffverbrauch.

Kommen zum Beispiel Nordatlantikmaschinen am frühen Vormittag wegen günstiger Windverhältnisse früher als koordiniert hier in Frankfurt an, dann treffen sie auf bereits voll koordinierte Zeiträume, und eine Verzögerung kann

sich theoretisch über einen längeren Zeitraum hinziehen, bis sie auf eines der wenigen hier noch vorhandenen Verkehrstäler trifft.

Das Flugsicherungspersonal ist infolge des häufig an den Kapazitätsgrenzen betriebenen Verkehrs sowie der ständigen Verzögerungssituation in Frankfurt einem außergewöhnlichen Streß unterworfen, der einen hohen Einsatz verlangt. Es wäre uns eine große Sorge, wenn hierdurch Sicherheitsprobleme heraufbeschworen würden.

An diese Darstellung des Status quo schließt sich logisch die Frage an, wie es weitergehen wird. Wird sich die angespannte Situation mildern, wird sie stagnieren, wird sie sich verschärfen? - Nach unserer Überzeugung wird sie sich verschärfen, und es ist für einen vorausschaubaren Zeitraum keine Option sichtbar, die Stagnation oder Milderung mit sich bringen könnte.

Ich möchte das begründen. Prognosen im Luftverkehr kann man nur mit langem Atem betreiben; es gibt Zwischenhochs und Zwischentiefs. Für die Prognose des Weltluftverkehrs gehen die internationale Zivilluftfahrtorganisation und die IATA als die Vereinigung der Fluglinien gesellschaften und zum Beispiel auch die amerikanische Luftfahrtbehörde für den Zeitraum bis 1990 von einem jährlichen Wachstum von durchschnittlich 5 bis 7 % im Passagierverkehr aus. Die letzten Zahlen, die uns aus einer Untersuchung der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt zur Verfügung stehen, unterstellen ein jährliches Wachstum im Luftverkehr der Bundesrepublik Deutschland von 5,1 % bis zum Jahre 1990. Hinsichtlich der Flugzeugbewegungen können wir längerfristig von einem Wachstum von 1,7 und 1,8 % ausgehen.

Für Frankfurt bedeutet dies, daß sich das Passagieraufkommen im Linien- und Charterverkehr von 16,5 Millionen im Jahre 1979 auf rund 27 Millionen im Jahre 1990 erhöhen wird.

Die Flugbewegungen, die insgesamt über alle Verkehre im Jahre 1979 221.600 betrugen, werden sich bis zum Jahre 1990 auf etwa 260.000 erhöhen. Isoliert man aus diesen Gesamtzahlen den Linienverkehr und den Charterverkehr sowie die Überführungsflüge - alles Flüge, für die keine andersartigen Optionsmöglichkeiten als Frankfurt bestehen -, so ergibt sich nach 193.800 Flügen in 1978 nach Auffassung der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt in der Annahme der Beibehaltung der derzeitigen zentralen Bedeutung von Frankfurt, daß in 1990 mit einer Gesamtbewegungszahl von 240.300 zu rechnen ist. Das sind im Jahresdurchschnitt 1,8 % Steigerung.

Das ist, wenn man das einmal auf den hier allein entscheidenden Koordinationswert von 55 Bewegungen umrechnet, eine Bewegung pro Stunde und Jahr an vielen Stunden des Tages, an denen heute der Koordinationseckwert bereits ausgenutzt wird, diese eine Bewegung also nicht mehr da ist.

Diese Verkehrsbewegungsprognose berücksichtigt bereits den allmählichen Übergang zu Großraumflugzeugen.

Das Großraumflugzeug vom Typ Boeing 747 stellt mit 361 bis 500 Sitzen nach wie vor das größte Passagierflugzeug dar; völlig neue Projekte mit größeren Sitzplatzzahlen als bei diesem Typ werden ernsthaft zur Zeit nicht erwogen. Alle für die nächsten Jahre voraussichtlich auf den Markt kommenden Entwicklungen liegen im bereits gängigen Bereich. Erst um das Jahr 2000 erwarten die US-Hersteller eine Steigerung der Flugzeuggrößen über das Fassungsvermögen der 747 hinaus. Die positive Seite der Entwicklung zum Großraumflugzeug liegt in einem besseren Pro-Kopf-Verhältnis des Verbrauchs von Treibstoffen, ferner in weniger Flugbewegungen. Diese Entwicklung hat allerdings zu einer Konzentration des Charterverkehrs auf die größeren Verkehrsflughäfen mit hohem Eigenaufkommen geführt. Verlierer waren die Kleinen, wie Bremen, Nürnberg, Köln/Bonn und Saarbrücken. Die negative Auswirkung des allmählichen Übergangs zu Großraumflugzeugen soll hier auch nicht verheimlicht werden. Es ist die Erzeugung von Wirbelschleppen, die dazu geführt haben, daß die von der Flugsicherung verwendeten Staffelungskriterien verschärft werden mußten, das heißt die Abstände zwischen den am Flughafen verkehrenden Flugzeugen mußten dann vergrößert werden, wenn zum Beispiel unmittelbar hinter einem Großflugzeug kleinere Flugzeuge starten sollen. In Frankfurt hatte dies zur Folge, daß die Koordinationseckwerte für Landungen von 36 auf 32 pro 60 Minuten - und bei Starts von 40 auf 38 pro 60 Minuten dies innerhalb des Koordinationseckwertes von 55 Bewegungen über alles - herabgesetzt werden mußten.

Ich möchte nunmehr zu der Frage übergehen: Gibt es Optionsmöglichkeiten, die eine Kapazitätserweiterung des Flughafens zur Deckung des Verkehrsbedarfs vermeiden? Als eine der Optionsmöglichkeiten wird oft die Verlagerung von Verkehr auf andere deutsche oder ausländische Flughäfen genannt. Diese Frage muß differenziert betrachtet werden. Der Anteil des Fluglinienverkehrs am Aufkommen des Flughafens Frankfurt beträgt über 80 %. Während sein Anteil ständig steigt, ist sein Anteil des Nicht-Linien-Verkehrs seit 1970 hinsichtlich seines absoluten Volumens nahezu konstant geblieben. Da der Linienverkehr auf der Basis völkerrechtlicher Verträge vereinbart ist, wäre eine Verlagerung von Frankfurt auf andere deutsche Verkehrsflughäfen nur nach Kündigung entsprechender Luftverkehrsabkommen möglich, von denen wir zur Zeit 78 haben.

Ich erwähnte schon, daß auf Grund dieser Luftverkehrsabkommen zur Zeit 71 Fluglinienunternehmen in Frankfurt tätig sind. 15 von ihnen haben im übrigen bisher von den ihnen eingeräumten Rechten auf Grund alter Verträge noch keinen Gebrauch gemacht. Luftverkehrsabkommen sind Staatsverträge von hohem außenpolitischen und außenhandelspolitischen Wert. Der Weg der Kündigung ist deshalb nicht gangbar. Im übrigen hätte eine Kündigung von Luftverkehrsver-

trägen durch die Bundesrepublik wegen der bei diesen Abkommen weltweit üblichen Gegenseitigkeit den nahezu totalen Verlust von Verkehrsrechten der deutschen Unternehmen im Ausland zur Folge. Sie können versichert sein, daß niemand so sehr wie der Bundesminister für Verkehr aus einer übergeordneten Sicht daran interessiert ist, zunächst noch vorhandene Kapazitäten an anderen Verkehrsflughäfen zu füllen, ehe neue Kapazitäten geschaffen werden. Nur, der Käuferwunsch bestimmt Richtung und Stärke der Verkehrsströme, und diese zielgerichteten Verkehrsströme lassen sich nicht umlenken, sondern nur zerstören, und das geschieht mit erheblichen volkswirtschaftlichen Reibungsverlusten und abträglichen Auswirkungen auf unsere Wirtschaft.

Nach nahezu gleichen Regeln wickelt sich der Charterverkehr ab. Er entfällt im übrigen hier in Frankfurt zu rund einem Drittel auf ein deutsches Unternehmen, das hier seine Heimat- und Wartungsbasis hat. Es ist schlechterdings nicht möglich, in einen eingerichteten Gewerbebetrieb einzugreifen. Touristik-, Charterverkehr ausländischer Luftverkehrsunternehmen ist wegen der bestehenden Reziprozität bei der Vergabe von Start- und Landerechten für eine Verlagerung ebenfalls nicht geeignet. Der sogenannte Tramp- und Anforderungsverkehr, das heißt im wesentlichen Vorausbuchungs- und Militärcharterflüge, ist vorzugsweise USA-orientiert. Ein Verkehrsrechtsentzug ist auch hier nicht möglich.

Schließlich ist die allgemeine Luftfahrt zu erwähnen. Sie hat durch verkehrsbeschränkende Maßnahmen heute nur noch einen Anteil von unter 5 % am Bewegungsaufkommen des Flughafens Frankfurt; an anderen deutschen Verkehrsflughäfen liegt dieser Anteil zwischen 25 und 50 %. Es handelt sich dabei überwiegend um größeres, voll instrumentiertes Gerät der Geschäftsfliegerei. Da sich die Genehmigung eines Flughafens auf die Benutzung durch den gesamten Luftverkehr erstreckt, ist eine weitere Reduzierung dieses Verkehrsanteils nicht möglich.

Im übrigen wird die allgemeine Luftfahrt ebenso wie der Militärluftverkehr durch den Flugplankoordinator aus den Spitzenzeiten herausgehalten und liefert insofern keinen nennenswerten Beitrag zu den bestehenden Kapazitätsproblemen.

Natürlich würde sich eine große Reihe ausländischer Flughäfen in den Anrainerstaaten der Bundesrepublik freuen, wenn sie auf Frankfurt ausgerichtete Verkehre an sich ziehen könnten. Das ist ihnen aber, wie die Stellung Frankfurts im System der europäischen Verkehrsflughäfen zeigt, nicht gelungen. Das hat seinen Grund darin, daß das wirtschaftliche Kraftfeld, für das der zentrale deutsche Flughafen Frankfurt steht, Verkehrsströme nach Frankfurt und nicht nach Zürich, Luxemburg, Brüssel, Amsterdam, Kopenhagen oder Wien zieht. Nur unter Verletzung deutscher Wirtschaftsinteressen mit all ihren negativen Auswirkungen könnte man den Versuch machen, Verkehre von Frankfurt in das benachbarte Land umzudirigieren. Dieser Versuch wäre im übrigen als ein untauglicher Versuch anzusehen, weil auch ihm die Unmöglichkeiten entgegenstehen, von denen ich im Zusammenhang mit der Verlagerung des Frankfurter Verkehrs auf deutsche Flughäfen schon gesprochen habe.

Die Bundesrepublik ist als exportorientierter Staat auf reibungslos funktionierende Luftverkehrsverbindungen angewiesen, sie hat sie im Interesse unserer Wirtschaft zu stützen und weiterzuentwickeln. Dies verbietet den Versuch, Luftverkehrsverbindungen, die, den Marktkräften folgend, auf die Bundesrepublik ausgerichtet sind, von der Bundesrepublik fernzuhalten.

Als eine weitere Optionsmöglichkeit, Luftverkehr von Frankfurt fernzuhalten und damit eine Kapazitätserweiterung zur Deckung des Verkehrsbedarfs überflüssig zu machen, wird oft ein integriertes Verkehrssystem Schiene/Luft angesehen. Es ist einer unserer verkehrspolitischen Grundsätze, durch Verknüpfung von Verkehrssystemen vorhandene Kapazitäten besser zu nutzen. In diesen Zusammenhang ist das Ziel einzuordnen, die Flughäfen mit der übrigen Verkehrsinfrastruktur zu verbinden. Es ist weitergehend ein verkehrspolitisches Ziel, den Flughafen Frankfurt besser als bisher mit dem Fernverkehrsnetz der Deutschen Bundesbahn zu verbinden. Der Status quo hier ist Ihnen bekannt: Im Zehn-Minuten-Takt verkehren Nahverkehrszüge zwischen Frankfurt Hauptbahnhof und dem Flughafen Frankfurt, im Zwanzig-Minuten-Takt zwischen Wiesbaden, Mainz und dem Flughafen, und ferner berühren vier Eilzugverbindungen und ein IC-Zugpaar den Flughafenbahnhof Frankfurt. Täglich werden auf dieser Flughafenbahn etwa 27.000 Menschen befördert, wovon etwa 15.000 Fluggäste und 6.000 Angehörige des Flughafenpersonals sind.

Die Deutsche Bundesbahn ist beauftragt worden, die betrieblichen Möglichkeiten einer verstärkten Anbindung des Flughafenbahnhofs Frankfurt im Fernverkehr und dazu etwa erforderliche Investitionen zu prüfen. Bessere Fernverkehrsverbindungen durch den Flughafenbahnhof Frankfurt zielen aber nicht nur darauf, Fluggäste im innerdeutschen Zubringerverkehr nach Frankfurt an sich zu ziehen, sondern sie sollen auch und vor allem für den Individualverkehr, das heißt für den Straßenverkehr, attraktiv sein. Dieser ist nämlich am Zugangsverkehr zum Flughafen Frankfurt mit mehr als 50 % beteiligt. Wenn es gelingt, ein weit gestreutes S-Bahn-System wie hier in Frankfurt in Verbindung mit dem Netz der Bundesbahn mehr Zugangsverkehr zum Flughafen, weg von der Straße, hin auf die Schiene, zu bringen - das ist das vorrangige Ziel -, dann wird durch diese Kombination von Verkehrsmitteln nicht nur vorhandene Kapazität auf der Schiene besser genutzt, sondern auch einem aktiven Umweltschutz ein wertvoller Dienst geleistet.

Ich komme zur Luftfahrt zurück. Wenn die Prüfungen der Bundesbahn ergeben, daß es möglich ist, zum Flughafen zum Beispiel die IC-Zuglinie 2 zu führen, die München mit Hamburg verbindet und hierbei bis auf Hannover, Stuttgart und Saarbrücken alle Strecken mit großen Verkehrsflughäfen berührt, durch den Flughafenbahnhof Frankfurt zu leiten, wären neben anderen vor allem zwei Probleme zu lösen, die eine echte Kooperation zwischen Bundesbahn und

Lufthansa erfordern, nämlich Gepäckbeförderung und tarifliche Verbundmaßnahmen. Eine Attraktivität des Zubringerverkehrs nach Frankfurt liegt nämlich darin, daß der Fluggast zum Beispiel am Flughafen Nürnberg sein Gepäck abgibt und es oftmals nach mehrmaligem Umsteigen am Zielort wieder in Empfang nimmt. Hier müßte auf der Schiene etwas Gleichwertiges angeboten werden.

Ferner kostet einen Fluggast, der zum Beispiel nach New York fliegen will, der Flugschein nicht mehr, wenn er statt in Frankfurt in Nürnberg einsteigt. Nimmt er den Weg auf der Schiene, muß er für die Fahrt zwischen Nürnberg und Frankfurt bezahlen. Dies macht notwendig zu überlegen, ob es tarifliche Verbundmaßnahmen geben kann, die dem Fluggast die Entscheidung, auf die Schiene zu gehen, leichter machen. Auch hier sind entsprechende Untersuchungen eingeleitet.

Bundesbahn und Lufthansa haben im übrigen in diesem Punkte gleichgelagerte Interessen. Die Bundesbahn hat freie Kapazitäten, die sie füllen möchte. Die Lufthansa wäre schon daran interessiert, einzelne Flüge ihres defizitären innerdeutschen Zubringerverkehrs loszuwerden. Sie fühlt sich hier ein wenig als ungewollter Monopolist. Solange jedoch der Fluggast für den Zubringerverkehr optiert, weil er keine vergleichbare Alternative hat, sind solchen Bemühungen Grenzen gesetzt. Deshalb muß darüber nachgedacht werden, ob eine solche Alternative geschaffen werden kann.

Schließlich gibt es aber auch aus der Sicht der Lufthansa eine natürliche Grenze, über die sie bei allem Interesse an dem Abbau einzelner innerdeutscher Verkehrsverbindungen nicht hinausgehen kann, wenn sie nicht die Quellen austrocknen will, aus denen ihr Verkehrsaufkommen fließt. Denn von einer ganzen Anzahl deutscher Verkehrsflughäfen bestehen Verbindungen ins benachbarte Ausland, zu denen hin sich solches Verkehrsaufkommen orientieren wird, das nicht mehr über Frankfurt abfließen kann.

Schließlich gibt es neben anderen Dingen zum Beispiel auch zu bedenken, daß an den Tagesrandlagen Zu- und Abgang oft nur durch zeitvorteilhafte Zubringerflüge möglich wird.

Wenn also durch bessere Fernverkehrsverbindungen für den Flughafenbahnhof Frankfurt für den Fluggast im innerdeutschen Zubringerverkehr akzeptable Alternativen geschaffen werden können, wird es nach meiner Einschätzung immer nur zu einer stufenweisen und länger dauernden Reduzierung einzelner Flüge im Zu- und Abbringerangebot - dies nach sorgfältiger Prüfung der betrieblichen Voraussetzungen - kommen können.

Deshalb glaube ich, daß große Erwartungen hinsichtlich einer Milderung der Kapazitätsprobleme von Frankfurt hier nicht am Platze sind.

Ich möchte die Gedanken, die ich hier vorzutragen hatte, kurz zusammenfassen. Ziel der Luftverkehrspolitik als Teil der Gesamtverkehrspolitik ist es, das sichere, leistungsfähige und wirtschaftlich arbeitende Luftverkehrssystem zu erhalten und künftigen Anforderungen anzupassen. Ein tragender Teil dieses Systems ist der Flughafen Frankfurt. Seine Leistungsfähigkeit - dies schließt den geplanten Bau der Startbahn 18 West ein - muß erhalten bleiben. Sonst nähmen unser Verkehrssystem und damit unser Wirtschaftssystem Schaden mit allen abträglichen Folgen, die hieraus entstehen können.

Wer die Leistungsfähigkeit des Flughafens Frankfurt gering achtet, der unterschätzt einerseits die Impulse, die ein intaktes Luftverkehrssystem für die Wirtschaft eines Landes geben können, und er achtet andererseits gering das Angewiesensein eines wirtschaftlichen Systems auf intakte Luftverkehrsverbindungen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren! Zur Frage des Luftverkehrs - Kapazitätsauslastung - hat Herr Prof. Dr. Heimerl das Wort.

Prof. Dr. Heimerl:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Herr Dr. Weber und ich sind vom Verwaltungsgerichtshof in Kassel gebeten worden, zwei Fragen im Zusammenhang mit der Auseinandersetzung um die Startbahn West des Frankfurter Flughafens zu untersuchen, nämlich einmal die Frage, ob die Prognose über die voraussichtliche Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens in Frankfurt am Main, die der Hessische Minister für Wirtschaft und Technik seiner Abwägung über den Planfeststellungsbeschluß zugrunde gelegt hat, fehlerfrei, das heißt mit den zur Zeit der Planungsentscheidung zur Verfügung stehenden Erkenntnismitteln unter Berücksichtigung aller für sie erheblichen Umstände, erstellt wurde.

Bejahendenfalls war zweitens die Frage zu beantworten, ob nicht durch eine geeignete, auch mit der Flugsicherheit zu vereinbarende Verteilung der Flugbewegungen über den Tag - auf alle Stunden des Tages, wie es im Wortlaut hieß - eine so nachhaltige Abschwächung der Spitzenbelastung zu erreichen ist, daß die Flugbewegungen nach Umstellung der Parallelbahnen auf die im Planfeststellungsbeschluß vorgesehene Betriebsstufe 2 ordnungsgemäß und verkehrssicher abgewickelt werden können.

Zunächst ein Wort zur Prognose des Luftverkehrsaufkommens. Jede Prognose muß zunächst von der Nachfrage ausgehen, das heißt im Verkehr ganz allgemein: Wie viele Personen oder Tonnen Güter werden eine Ortsveränderung wünschen?

Es sind also die Verkehrsbedürfnisse zu analysieren und zu prognostizieren. Daher enthält auch der Planfeststellungsbeschluß bereits einen Abschnitt "Prognosen" mit Angaben zu dem Passagier- und Frachtaufkommen, eine Darstellungsweise, wie sie durchaus realistisch ist, auch wenn sie immer wieder angegriffen wird. Denn vom Verkehrsaufkommen zunächst hat die Ermittlung der Flugzeugbewegungen nachher auszugehen. Die Entwicklung eben dieser Flugbewegungen läßt sich auf Grund des Verkehrsaufkommens abschätzen, wobei dazu die zukünftige Sitzplatzkapazität und der Besetzungsgrad des Fluggerätes abzuschätzen sind.

Für die Dimensionierung der Infrastruktur - hier für uns in der Fragestellung also besonders des Start- und Landebahnsystems - wird grundsätzlich von der Spitzenbelastung ausgegangen, und zwar nach internationaler Erfahrung von der Spitzenbelastung der dreißigsten Stunde, so daß die Ermittlung der jährlichen Flugbewegungszahlen für die Planung nicht relevant ist.

Daher bezog sich unsere Untersuchung ausschließlich auf die Prognose des Luftverkehrsaufkommens bzw. - um es noch deutlicher zu sagen - auftragsgemäß auf die Frage, ob die Prognose nach dem Erkenntnisstand 1970 richtig erstellt war. Diese Frage muß nach wie vor bejaht werden, da zu diesem Zeitpunkt noch keine Faktoren erkennbar waren, die eine Reduzierung der Wachstumsraten hätten erwarten lassen. Daß die tatsächlich eingetroffenen Fluggastzahlen nicht mit den prognostizierten Daten übereinstimmten, läßt sich heute an Hand der Statistik natürlich leicht nachweisen. Aber dies bedeutet keineswegs logischerweise einen Fehler in der Methodik.

Denn Fluglotsenstreik, Flugzeugentführungen, DDR-Transitabkommen, Mineralölkrisen und derlei Dinge lassen sich vorher nicht prognostizieren. Dieserlei Dinge waren im letzten Jahrzehnt aufgetreten und vor dem unbekannt. Sie sind nicht zu verwechseln mit mehr oder minder regelmäßig periodisch auftretenden Aufwärts- und Abwärtsbewegungen und Schwankungen der Weltkonjunktur.

Festzustellen ist, daß trotz verschiedener Veränderungen in der Entwicklung des Luftverkehrs letztendlich die Kurve der Verkehrsentwicklung im Luftverkehr mit einer mehr oder minder Parallelverschiebung von 1, 2 oder 3 Jahren nachher im gleichen Trend sich jeweils wieder fortgesetzt hat.

Die bis heute angewandten Methoden für Fluggastprognosen und Verkehrsprognosen ganz allgemein lassen sich im wesentlichen in drei Gruppen gliedern, die jedoch nicht scharf gegeneinander abgrenzbar sind, da sie teilweise aufeinander aufbauen. Es sind dies die Methode der Schätzung, der Trendbetrachtung und der Modellprognose. Ich habe hierauf in meinen Ausführungen vor dem Verwaltungsgerichtshof in Kassel etwas mehr Zeit verwendet. Ich kann auf die Protokolle von dort verweisen und möchte hier auf Einzelheiten nicht weiter eingehen.

Wichtig erscheint mir aber dennoch die Feststellung, daß eine Prognose immer nur der Versuch einer möglichst genauen Abschätzung zukünftiger Entwicklung innerhalb eines mehr oder minder großen Spielraums sein kann. Auch aufwendige Prognoseverfahren, wie sie die Modellprognosen unter Zuhilfenahme der EDV heute bieten, haben nur eine begrenzte Sicherheit gegen einen anderen Verlauf der Entwicklung. Veränderungen im Verkehrsbereich als Folge von Veränderungen im politischen Bereich wie beispielsweise der Rückgang des Fluggastaufkommens von und nach Berlin im Zusammenhang mit dem Transitabkommen - das ich vorhin schon genannt hatte - Anfang der siebziger Jahre können in einer Prognose logischerweise vorher nicht erfaßt werden.

Grundsätzlich wird das Genauigkeitsrisiko jeder Prognose um so größer, je längerfristig eine Aussage getroffen werden muß.

Es ist daher im Rahmen von Prognosen nur möglich, eine gewisse Marge der Entwicklung abzuschätzen. Dementsprechend werden in jüngerer Zeit auch mehr und mehr Eckwerte ermittelt, indem man durch sogenannte Szenarien bestimmte Entwicklungsprämissen in den Einflußfaktorbereichen - Bruttoinlandsprodukt zum Beispiel oder eben Entwicklung der Bevölkerung und Entwicklung der Energiesituation usw. - unterstellt.

Ich glaube, daß jedem verständlich wird, daß die Leitdaten der Wirtschaftsentwicklung, die einen starken Einfluß auf das Verkehrsaufkommen haben und die auf Grund der immer enger werdenden internationalen Verflechtungen schwer abschätzbar sind, besondere Probleme für die Prognostik aufwerfen.

Trotz dieser aufgezeigten Probleme ist aber die Erstellung von Verkehrsprognosen als Entscheidungshilfe für längerfristige Planungen und für Investitionen, insbesondere im langlebigen Infrastrukturbereich, zwingend erforderlich.

Für die Dimensionierung einer Verkehrsanlage ist dabei für den planenden Ingenier davon auszugehen, daß die Verkehrsanlagen so gestaltet werden, daß sie mit einer gewissen Toleranzmarge den verkehrlichen und betrieblichen Erfordernissen der überschaubaren weiteren Zukunft genügen, daß also nicht die Kapazitätsgrenze schon mit der Inbetriebnahme einer Anlage voll erreicht ist.

Ich habe vorhin im Zusammenhang mit Fluggastaufkommen und Bewegungszahlen angedeutet, daß hier zusätzlich noch erforderlich ist die Kenntnis von Sitzplatzfaktor und Auslastung des Geräts, also von der Größe des Fluggeräts und von seiner Besetzung.

Darüber hinaus habe ich betont, daß für die Ermittlung der Dimensionierung einer Verkehrsanlage, hier also eines Start- und Landesystems, vom Spitzenverkehrsaufkommen in der Zahl der Flugbewegungen auszugehen ist.

Lassen Sie mich zunächst noch ein paar Sätze zur tatsächlichen und prognostizierten Fluggastentwicklung sagen. Grundlage für die Dimensionierung ist also die Spitzenstunde. Im Luftverkehr wird das Spitzenaufkommen nach allgemeiner Verfahrensweise und internationaler Erfahrung über einen Spitzenstundenfaktor aus dem jährlichen Fluggastaufkommen abgeleitet. Dieser Faktor ist langjährig empirisch erhärtet. Er ist im wesentlichen abhängig von der Höhe des Jahresverkehrsaufkommens und darüber hinaus von der Größe des Flughafens.

Für Frankfurt liegt der fluggastbezogene Spitzenstundenfaktor bei etwa 0,35 Promille. Er liegt vergleichsweise für München in der Gegend von 0,42 Promille des Jahresverkehrsaufkommens. Je größer ein Umschlagsplatz ist, desto niedriger ist dieser Spitzenstundenfaktor, das heißt desto ausgeglichener ist die Belastung über die Zeit.

Der Auslastungsgrad des Fluggerätes, der sogenannte Sitzladefaktor, wurde von der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt im Rahmen einer Modellprognose im letzten Jahr untersucht.

Die folgenden kurzen Angaben beziehen sich auf die Bundesrepublik und auf das Jahr 1975. Hier lag im Jahresmittel der Sitzladefaktor im innerdeutschen Linienverkehr bei 50 bis 65 %. Im Verkehr mit dem Ausland war die Marge geringer, zwischen 55 und 62 %.

Im Charterverkehr erreichen die Sitzladefaktoren im Inland Werte zwischen 50 und 60 %, im Ausland zwischen 80 und 90 %. Hier drückt sich also besonders deutlich aus, daß Charterflüge in aller Regel nur durchgeführt werden, wenn sie relativ hoch ausgebucht sind.

Ein weiterer, sehr wichtiger Faktor für die Umrechnung in Flugbewegungen ist die Sitzplatzkapazität des Geräts. Im Rahmen einer langfristigen Prognose kann man hier nur von Schätzungen ausgehen, denn einerseits eignen sich nicht alle Strecken für den Einsatz großer Geräte - auch das zeigten die unterschiedlichen Sitzladefaktoren, wenn man sie analysiert -, zum anderen lassen sich nicht beliebig Flüge mit kleineren Flugzeugen zu Flügen mit Großraumflugzeugen zusammenfassen. Auch dies ist aus den Ausführungen meines Vorredners, Herrn Dr. Rehm, wohl deutlich geworden.

Hier spielen unter anderem die Qualität der Verkehrsbedienung, also die Angebotshäufigkeit, die internationalen Flugplanverflechtungen und - auch das spielt eine Rolle - die Umlaufpläne des Gerätes der Gesellschaft eine Rolle.

Das heutige durchschnittliche Sitzplatzangebot in Frankfurt liegt bei rund 180 Plätzen pro Flug, bezogen auf das Jahr 1979. Diese Zahlen sind ermittelt.

Im Juli 1979, im Spitzenmonat, wurden im Linienverkehr 106, im Charterverkehr 168 Fluggäste pro Flug befördert. Das entspricht einem Mittelwert von 117 Fluggästen pro Flug und einem Sitzladefaktor von 65 %.

Im Planfeststellungsbeschluß wurden diese Faktoren seinerzeit nicht angesprochen, da vermutlich zu diesem Zeitpunkt die Kapazitätsgrenzen sowieso schon erreicht waren und für diejenigen, die die Unterlagen für den Planfeststellungsbeschluß zusammenzustellen hatten, diese Selbstverständlichkeit keiner besonderen Betonung, so meinte man, mehr bedurfte.

Die durchschnittliche Zahl der täglichen Bewegungen betrug nämlich im Juli 1970 bereits 514, im Juli 1971 561 und im September 1978, vergleichsweise dazu, 568 Bewegungen pro Tag. Es bestand also aus diesem Grunde schon damals unter Fachleuten keine Notwendigkeit, solche Überlegungen als Begründung anzustellen.

Daß die Spitzenbelastung über der Kapazitätsgrenze lag, läßt sich durch folgende Rechnung nachvollziehen: Das gewerbliche Fluggastaufkommen, einschließlich des Transitverkehrs, betrug 1970 knappe 10 Millionen Fluggäste. Bei einem günstig angesetzten Spitzenstundenfaktor von 0,35, den ich vorhin genannt hatte und der wahrscheinlich für 1970 schon zu niedrig gegriffen ist, ergaben sich daraus rund 3.500 Fluggäste pro Spitzenstunde.

Damals betrug die Fluggastzahl pro Flug rund 80. Damit fanden in der Spitzenstunde im gewerblichen Verkehr, also ohne die allgemeine Luftfahrt noch, schon etwa 43 Bewegungen pro Stunde statt.

Würde man den Spitzenstundenfaktor vermutlich realistischer für die damalige Zeit mit 0,4 ansetzen, so ergäben sich bei der gleichen Besetzung bereits 49 Bewegungen pro Stunde.

Auf Grund dieses Sachverhaltes war logisch, daß bei einer weiteren Zunahme des Fluggastaufkommens die Bahnkapazität nicht ausreicht. Soviel, meine Damen und Herren, an ergänzenden Erläuterungen zum Teil I unserer Aufgabenstellung für den Verwaltungsgerichtshof Kassel, in dem wir uns mit der Fluggastprognose zu befassen hatten.

Der zweite Teil unserer Stellungnahme galt der Frage, ob durch eine Verteilung der Flugbewegungen auf alle Stunden des Tages eine so nachhaltige Abschwächung der Spitzenbelastung zu erreichen ist, daß die Flugbewegungen auf dem vorhandenen System ordnungsgemäß und verkehrssicher abgewickelt werden können.

Aus einer graphischen Darstellung schon in unserem Gutachten vom Frühjahr 1980 und einer beigegebenen Anlage zum Protokoll des Gerichtes in Kassel wird deutlich, daß hinsichtlich der tageszeitlichen Verteilung der Flugbewegungen im Linienverkehr im September 1978 - dies waren die zur Zeit der Erstellung unseres Gutachtens verfügbaren Zahlen - der Freitag der höchst belastete Tag gewesen ist.

Darüber hinaus ergab die Auswertung des Flugplanes, daß in der Zeit von 9 bis 10 Uhr allein im Linienverkehr an allen Wochentagen - am Sonntag waren es 45 - mehr als 45 Bewegungen stattfanden, wobei die Spitze, wie gesagt, am Freitag und gleich hoch am Dienstag mit 52 bzw. 53 Bewegungen lag.

Wichtig ist aber hierbei, daß auch in der Zeit von 8 bis 9, von 12 bis 13 und von 16 bis 17 Uhr die IFR-Kapazität im September täglich überschritten worden ist. Die Situation im Juli und August wich davon nicht wesentlich ab, wobei diese Zahlen - dies sei nochmals betont - nur den Linienverkehr umfassen.

Daraus wird deutlich, daß die hohen Belastungen des Systems nicht nur auf einzelne Tage und einzelne Stunden beschränkt waren. Aus Unterlagen, die in Kassel noch weiter zur Verfügung gestellt wurden, zeigte sich, daß an 12 Stunden des Tages 45 und mehr Bewegungen stattfanden. In der Zeit von 7 bis 22 Uhr,das sind 15 Stunden,wurden also 12mal die 45 überschritten, einmal lag die Zahl der Bewegungen bei 30, einmal bei 34 und einmal bei 39 Bewegungen pro Stunde in diesen 15 Stunden. Dies ergibt einen Durchschnitt über die 15 Stunden der gesamten Betriebszeit hinweg von 46 Bewegungen in der Stunde.

Über die beiden vom Gericht an uns gestellten Fragen hinaus haben wir uns mit Details des Flughafens Frankfurt nicht befaßt, also nicht etwa mit der Frage der langzeitigen Kapazitäten, der Frage der Vorfeldorganisation, der Rollwege usw. Dementsprechend beziehen sich unsere Aussagen - dies sei hier noch einmal besonders betont, weil in einer ganzen Reihe von Schriftsätzen hier offensichtlich Verwechslungen vorgekommen sind zu den Kapazitätsfragen - allein auf die Kapazität der Start- und Landebahnen, also auf die im Jargon gesagt "Betonkapazität", wobei die Lösung eventueller Probleme in anderen Bereichen unterstellt ist.

Für unsere Aufgabenstellung war hierbei von IFR-Bedingungen, also von Instrumentenflugregeln, auszugehen, die in der Spitzenstunde voll einzuhalten sind. Dies heißt: Schlechtwetterbedingungen und trotzdem Bewältigung des Verkehrs in dieser Spitzenstunde, und zwar für den Planer unter qualitativ befriedigenden Bedingungen. Das heißt, daß eventuell auftretende Unregelmäßigkeiten und Verspätungen in einer vertretbaren Zeit wieder abgebaut werden können. Damit ist die Kapazitätsgrenze so dargestellt, daß im Normalbetrieb keine Verspätungen oder Verzögerungen sekundärer Art zu erwarten sind beim Anflug und Abflug, also ein qualitativ hochwertiger Betrieb.

Eine Leistungssteigerung ist nur möglich und ist möglich, wie die Fakten in Frankfurt ja zeigen, wenn Verspätungen in Kauf genommen werden, das heißt, wenn Flugzeuge im Warteraum fliegen und auf Abruf landen; beziehungsweise anders beim Start: wenn Maschinen am Start zum Abflug bereitstehen und dort Wartezeiten in Kauf nehmen, um jede mögliche Lücke sofort auszunutzen.

Ein Beispiel soll dieses Problem noch verdeutlichen. Angenommen, in einer Stunde sollen 60 Flugzeuge starten oder landen - rein theoretische Zahlen hier einmal gegriffen -, und jeder Vorgang dauert eine Minute. Dann muß in jeder Minute eine Bewegung abgewickelt sein. In den Bewegungsabläufen ist also keine Lücke und keinerlei Toleranz für Unregelmäßigkeiten vorhanden. Wenn nun ein Flugzeug zwei Minuten verspätet eintrifft, dann muß es entweder warten, bis alle anderen 59 ihren Start- oder Landevorgang erledigt haben, oder alle nachfolgenden Flugzeuge erhalten ebenfalls diese Verspätung von zwei Minuten. Daß dies für die Abwicklung eines befriedigenden Luftverkehrs ebenso wie die Abwicklung des Verkehrs analog auf der Schiene, speziell dort, wo Taktverkehr besteht, beim Intercity-Netz oder dem S-Bahn-Betrieb, nicht befriedigend ist, bedarf wohl keiner besonderen Betonung.

So ist daher unsere Fragestellung für das Verwaltungsgericht Kassel von Kapazitätsbedingungen unter qualitativ befriedigenden Bedingungen ermittelt worden. Dies ist grundsätzlich etwas anderes als der Koordinationswert der Flugplankoordination; ich darf hier auf die Ausführungen von Herrn Gering in Kassel verweisen, der dort ausdrücklich betont hat, daß die Flugplankoordination eben von einem Mischwert auszugehen hat, von Sicht- und Schlechtwetterbedingungen, wobei die durchschnittliche Wetterlage in Frankfurt diesen Überlegungen zugrunde liegt.

Natürlich ist unter Sichtflugbedingungen die Leistungsfähigkeit auch eines Start- und Landebahnsystems erheblich größer als unter den Bedingungen der Instrumentenflugregeln.

Die von uns ermittelte Kapazität ist auch etwas anderes als die tatsächlich durchgeführten Flugbewegungen, die eben unter Ausnutzung der jeweiligen momentanen Situation und damit auch der Bedingungen hinsichtlich der Sichtflugbedingungen unter der gesamten Einhaltung der Plansituation ausgenutzt werden und dadurch noch einmal zu höheren Werten gelangen können, als sie auch in den Koordinationswerten des Herrn Flugplankoordinators Ausdruck finden. Auf diese Unterschiede von Kapazität, tatsächlicher Leistung und Koordinationswert möchte ich besonders hingewiesen haben.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat jetzt für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Herr Landrat Blodt.

Blodt:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Gestatten Sie mir zunächst vier Anmerkungen. Wir möchten den Damen und Herren des Landtags sehr herzlich dafür danken, daß sie es ermöglicht haben, daß es in diesen Tagen zu diesem Hearing kommt, um durch die Darstellung von verschiedenen Seiten einige doch, wie wir meinen, sehr wesentliche Zweifelsfragen, die sich in den letzten Wochen und Monaten aufgetan haben, zu erhellen.

Wir bedauern - auch dies sei uns gestattet anzumerken -, daß bis zur Stunde eine Querfragerecht nicht möglich sein soll und daß man auch bis zur Stunde von einer zeitlichen Beschränkung oder Eingrenzung spricht. Wir hoffen aber doch, daß bereits der erste Tag deutlich macht, daß man sowohl das eine als auch das andere zulassen kann.

Zum letzten bedauern wir, wenn unsere Information stimmt, daß Herr Prof. Dr. Heimerl und Herr Dr. Weber nur heute zur Verfügung stehen sollten, darüber hinaus nicht mehr. Wir meinen, daß auch dies eine Einengung, auch des Gesprächs der Sachverständigen untereinander, und des Hinterfragerechts der Abgeordneten ist und die ganze Auseinandersetzung sehr schwierig machen wird.

Zur Sache. Herr Direktor Becker hat seinen Vortrag damit begonnen, daß er meinte, daß die Argumente, die die Position des Flughafens deutlich machen, alle bekannt seien und seit längerer Zeit auf dem Tisch lägen. Wir sind hier etwas anderer Auffassung und meinen, daß die Tatsache, daß einmal die Studien des Ted-Hooton-Papiers bis heute vormittag nicht alle bekannt waren, eigentlich gegen diese Argumentation oder diese Auffassung spricht. Wir sind auch der Meinung, daß es etwas merkwürdig berühren muß, daß wir seit Wochen und Monaten nach der Simulationsstudie fragten, sowohl mündlich als auch schriftlich, und Herr Bürgermeister Brehl auf ein Schreiben, das er zuletzt Anfang Januar an die Bundesanstalt für Flugsicherung auch in dieser Richtung richtete, bestätigt bekam, daß man zur Zeit mit anderen Aufgaben beschäftigt sei und zu den aufgeworfenen Fragen - es waren einige mehr - nicht Stellung nehmen könne.

Deshalb die Frage und die Bitte sogleich, Herr Vorsitzender, daß man das von Herrn Direktor Becker zitierte Ergebnis der Simulationsstudie auch hier allen Beteiligten heute noch zugänglich macht, damit auch unsere Sachverständigen, Berater und Fachleute die Möglichkeit haben, sich dazu eine Auffassung zu erarbeiten und diesem Plenum vorzutragen.

Wir sind auch der Meinung und legen nach wie vor Wert darauf, daß die Bedeutung des Flughafens Frankfurt am Main für unsere Region unbestritten ist. Wir sind auch nicht gegen den Flughafen, und wir wollen auch keine Reduzierung der Bedeutung dieses Flughafens. Wir möchten, wie wir meinen, aus guten Gründen - und dies wird noch zu verdeutlichen sein -, einen unnötigen Ausbau beziehungsweise den Bau der Startbahn West verhindern. Wir sind aus guten Gründen, durch sehr viele Argumente untermauert, zu der Auffassung gekommen, daß die Startbahn West nicht notwendig ist. Ohne sie wird die Knotenpunktfunktion des Flughafens nicht beeinträchtigt oder gar in Frage gestellt.

Die Prognosen sind - wie wir wissen und wie wir gehört haben; allerdings konnten die umfangreichen Materialien in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht genügend durchgearbeitet werden - mehr als zehn Jahre alt. Sie sind mittlerweile überholt und halten nach unserer Auffassung weder den heutigen Verhältnissen noch der Entwicklung stand. Sie sind bei weitem nicht geeignet, die von den Betreibern gewünschte Kapazitätserweiterung zu untermauern.

Ergebnisse, Erkenntnisse, basierend auf den Erfahrungen der Fluglotsen und Flugkapitäne, einer Arbeitsgruppe der Lufthansa, wurden genausowenig geprüft, bedacht und in die jüngsten Entscheidungsprozesse eingebracht wie Bedenken und Vorschläge von anerkannten Fachleuten und Wissenschaftlern. Wir hoffen, daß diese Stunden und Tage uns dazu verhelfen, wie wir auch hoffen, daß wir genügend Zeit dazu haben werden.

Einige dieser anerkannten Fachleute und Wissenschaftler haben, Gott sei Dank und erfreulicherweise, Gelegenheit, in diesen Tagen ihre abweichenden Auffassungen den Damen und Herren des Landtages, der Landesregierung und den Vertretern der FAG vorzutragen. Wir geben der Hoffnung Ausdruck, daß sehr vieles überzeugend wird dargestellt werden können.

Deshalb eingangs meine Bitte, daß Sie Ihre Entscheidung, den Bau der Startbahn West weiterzubetreiben, die Startbahn West bauen zu wollen, zugunsten anderer Optionsmöglichkeiten zurückstellen, zumindest solange, bis die Prüfungsergebnisse vorliegen.

Meine Damen und Herren, bei dieser Betrachtungsweise ergeben sich eine ganze Reihe von Fragen, die offen und es wert sind, daß man ihnen sorgfältig nachgeht, sie in aller Ruhe prüft und darauf eine Antwort gibt, und zwar von seiten des Vorstandes der Flughafen AG, des Wirtschaftsministeriums und auch von seiten der Gutachter Heimerl und Weber.

Ich frage deshalb: Welche Folgerungen sind bezüglich der Kapazität der Lufthansa daraus zu ziehen - wenn das zutrifft, was auf einer Versammlung der Lufthansa bekanntgegeben worden sein soll -, daß die Lufthansa in 1981 einen Airbus, der bestellt war, nicht erwirbt, den Betrieb eines weiteren einstellt und einen dritten verkauft? Es ist auch zu fragen: Welche Steigerung der Landekapazität erwartet man nach Fertigstellung des Drei-Bahnen-Systems bei a) Betriebsbedingungen der Kategorie 1 mit einer Sicht bis zu 2.000 m, b) Betriebsbedingungen der Kategorie 1 mit einer Sicht zwischen 2.000 m und 800 m und c) Betriebsbedingungen der Kategorie 2 mit einer Sicht unter 800 m und einer Wolkenuntergrenze unter 200 Fuß? Ist bekannt, daß der Kategorie-2-Betrieb erst bei weniger als 800 m Sicht, sprich: 200 Fuß Wolkenuntergrenze, beginnt und sich dann erst die Minimalkapazität von etwa 40 Bewegungen für den Flughafen Frankfurt ergibt? Ist bekannt, daß der Anteil von Kategorie-2-Wetterlagen etwa 0,4 % der Gesamtbetriebszeit ausmacht? Ist bekannt, daß seit 1971, Herr Dr. Heimerl, der Flughafen Frankfurt mit einem Flugplankoordinationswert von 55 Bewegungen, und zwar ohne Rücksicht auf Jahreszeit und langfristige Wettervorhersage, betrieben werden kann, ohne daß daraus Nachteile entstanden wären?

Diese Fragen, meine Damen und Herren, werden sicherlich im Verlaufe dieser Tage noch zu vervollständigen sein. Ich

möchte es mit einer kurzen Einleitung bewenden lassen, um, Herr Vorsitzender, unserem Verkehrssachverständigen, Herrn Billinger, aus Stuttgart die Möglichkeit zu geben, aus fachkompetenter Sicht unsere Stellungnahme vorzutragen. Ich bedanke mich.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat Herr Billinger.

Billinger:

Meine Damen und Herren! Die Aufgabe meinerseits als Sachverständiger in diesem Hearing sehe ich so: Materialien, Fakten darzustellen, die vielleicht an bestimmter Stelle noch nicht vertieft worden sind, und es dann Ihrer Entscheidung zu überlassen, wie Sie die werten. Ich werde versuchen, mich möglichst der Wertung zu enthalten.

Zunächst ist auf den Planfeststellungsbeschluß einzugehen, auf den der Ausbau des Flughafens gründet. In diesem an die Wand geworfenen Diagramm sehen Sie den Verlauf der Fluggastzahlen. Das ist die stark gestrichelte Linie. Darüber, in langgestrichelten Linien, sind die Prognosen über die Fluggastzahlen abgetragen, die der Entscheidung im Planfeststellungsbeschluß zugrunde liegen. Die oberen zwei Kurven geben also die Prognosen wieder, die Kurve bei der Zahl "17,8 Millionen" den tatsächlichen Verlauf. Sie erkennen daraus schon auf Anhieb, welche Diskrepanz zwischen den Prognosen und dem tatsächlichen Verlauf der Fluggastzahlen liegt.

In Prozentzahlen ausgedrückt - ich komme zu der Tabelle -: Nach der Prognose ist die Fluggastzahl von 1969 bis 1980 auf das 3,1-fache bis 3,8-fache gestiegen, tatsächlich stieg die Fluggastzahl von 1969 an aber auf das 2,2-fache. Wenn Sie den Bezugswert 1975 nehmen, dann stieg die Fluggastzahl bis 1980 aber nur auf das 1,4-fache, was eine Zunahme um 40 % bedeutet.

Ich komme noch einmal zu dem vorhergehenden Bild: Die Fluggastzahl ist jedoch nicht die entscheidende Größe im Hinblick auf die Begründung der Notwendigkeit eines Baus einer Startbahn. Entscheidend ist vielmehr die Zahl der Flugbewegungen. Die Entwicklung dieser Zahlen sehen Sie dargestellt in der untersten ausgezogenen Linie.

Sie sehen nach 1970 einen ganz krassen Knick. Ab 1972/73 ist die Zahl der Flugbewegungen nur ganz wenig gestiegen.

Sie sehen - in dünnen Linien angehängt - die von Dornier vorgelegten Prognosen über die Flugbewegungen für den Flughafen Frankfurt mit Rücksicht auf die Szenarien A, B und C. Man kann erkennen, daß das Szenario C etwa dem Trend entspricht, den wir in den letzten zehn Jahren verzeichnen konnten.

Der nächsten Tabelle können Sie die Prozentwerte entnehmen. In diesem Zusammenhang gibt es keine Prognose, die der Planfeststellung zugrunde gelegt worden wäre. Die tatsächlichen Zahlen entwickelten sich wie folgt: ab 1969 plus 27 %, ab 1975 plus 7 %.

Diese Diskrepanz zwischen der Zahl der Flugbewegungen und der Zahl der Fluggäste ist deutlich damit zu erklären, daß die mittlere Zahl der Fluggäste je Flug laufend gestiegen ist.

Das nächste Bild zeigt die Prognose, die Dornier zu dieser Frage aufgestellt hat. Es ist dort zwischen dem Linienverkehr und dem Charterverkehr unterschieden worden; es ist von 1975 bis 1990 prognostiziert worden. Die Zahlen in der dritten Zeile, also dort, wo 1975 = 1,0 steht, zeigen, wie die mittlere Zahl der Fluggäste je Flug nach der Prognose Dornier bis 1990 ansteigen kann. Sie erkennen, daß, bezogen auf 1975, mit 50 % Zunahme der Zahl der Fluggäste in den Maschinen gerechnet wird. Man darf also davon ausgehen, daß die große Schere zwischen der Zunahme der Zahl der Flugbewegungen und der Zahl der Passagiere weiterhin in ähnlicher Weise erhalten bleibt.

Nun möchte ich noch auf das Szenario C von Dornier eingehen. Ich weiß nicht, ob Sie die Zeit hatten, alle die dicken Bücher zu lesen, vielleicht das eine aber doch. Sie werden dann festgestellt haben, daß dieses Szenario C davon ausgeht, daß wir eine jährliche Zunahme des Brutto-Inlandproduktes um 2 % haben. In die nächste Zukunft können wir schon etwas sehen. Wer das verfolgt hat, wird sagen können, daß zumindest in der nächsten Zukunft diese Voraussetzung nicht zutreffen wird.

Als zweite Voraussetzung ist formuliert, daß die Zahl der Militärbewegungen bei diesem Szenario zunimmt. Allerdings ist zu sagen, daß der Anteil des Militärs niedrig ist. Aber hätte man diese Zunahme nicht in das Szenario C eingebracht, dann wäre eben die von Dornier vohergesagte Zunahme auf nahezu Null zurückgegangen.

Es ist schon behandelt worden, daß die Prognosen, die dem Planfeststellungsbeschluß zugrunde liegen, methodisch richtig, aber im Ergebnis falsch seien. Ich möchte hinzufügen: Man hätte eigentlich damals bei der Aufstellung dieser Prognosen durchaus einiges zusätzlich zum Inhalt dieser Prognosen sagen können, die den jetzigen Vorwurf, sie seien nicht richtig, relativiert hätten. Man hätte zum Beispiel seinerzeit sagen können: Eine Prognosemethode, die angewandt worden ist, muß ins Unendliche führen; also muß eigentlich, wenn man die Prognose ernst nimmt, irgendwo einmal ein Sättigungswert erreicht werden, und die Prognose muß abflachen, was wir ja erlebt haben. Weiter hätte man aber auch sagen müssen, daß der untere Grenzwert, der angegeben worden ist, durchaus nicht der untere Grenzwert sein muß. Jeder weiß ja eigentlich aus seiner Lebenserfahrung, daß es immer wieder Krisen gibt. Krisen haben eben bewiesen, daß sie diesen unteren Grenzwert unterschreiten haben lassen.

Ich meine aber auch, daß diese Frage, ob diese Prognosen methodisch richtig waren, eigentlich bei dieser Entscheidung, die hier ansteht, nicht so wichtig ist, sondern hier ist es einfach und allein wichtig, daß die Prognosen nicht das gehalten haben, was sie versprochen haben, und daß sie eigentlich nicht als Grundlage für die Genehmigung der dritten Startbahn hätten herangezogen werden dürfen.

Nun muß man aber solche Dinge immer wieder fortschreiben. Es ist eigentlich an der Zeit, auch diese Entscheidungen fortzuschreiben.

Es wird befürchtet, daß, wenn man keine Kapazitätserweiterung in Frankfurt anbietet, die Wirtschaftskraft stagniert, vielleicht zurückgeht, und daß damit die Bedeutung des Flughafens Frankfurt auch zurückgeht. In der letzten Zeit aber - die 4. Tabelle bitte - hat eigentlich Frankfurt immer nur Flugbewegungen aus dem ganzen Bundesgebiet angezogen. Sie können in dieser Tabelle erkennen - ausgehend von 1959, dann noch die Werte für 1969 und 1979 -, welchen Anteil der Flughafen Frankfurt jeweils am Gesamtaufkommen der deutschen Flughäfen hatte. Die erste Zeile, also bei Frankfurt, besagt, daß Frankfurt 1959 einen Anteil von 24 % am Gesamtaufkommen der deutschen Flughäfen hatte. Dieser Anteil stieg kontinuierlich auf 29 % im Jahre 1969 und auf 32 % im Jahre 1979. Man kann hier verschiedener Meinung sein; auf jeden Fall ist aber hier auch ein raumordnerischer Gesichtspunkt angesprochen, der mir ganz wesentlich erscheint.

Wenn nun eine wesentliche Begrenzung der Kapazität in Frankfurt tatsächlich zum Abziehen von Flugbewegungen geführt hat, dann wahrscheinlich nicht in großem Umfang; denn dann wäre diese relative Zunahme in Frankfurt nicht möglich gewesen.

Interessant ist, daß auch der Anteil am Gelegenheitsverkehr an den Gesamtbewegungen im Bundesgebiet zugenommen hat. Wenn also irgendwo eine Kapazitätsgrenze gegeben ist, dann wird man sich zunächst einmal überlegen, ob man nicht den Gelegenheitsverkehr herausnehmen kann.

Das sind jetzt Jahreszahlen gewesen. Aber maßgebend ist ja das, was während der Spitzenstunden geschieht. Das nächste Bild zeigt eine Auswertung dessen, was der Flugplankoordinator in der Gerichtsverhandlung vorgelegt hat. Sie sehen in dem oberen Diagrammteil die Starts in der Zeit von 6 bis 24 Uhr mit den stündlichen Bewegungen dargestellt. Hier ist Freitag, der 5. September 1980, ein Spitzentag, ausgewertet. Oben ist die Kurve dargestellt, die der Flugplankoordinator echt koordiniert hat. Sie sehen eingestrichelt den Koordinationseckwert von 40 Starts in der Stunde als Maximum. Er konnte um eine oder zwei Bewegungen pro Stunde noch darüber koordinieren; das ist aber jetzt nicht so entscheidend.

Die nächste darunter gezeichnete Kurve, die grün ausgezogene Kurve, gibt nun unter Auswertung des Flugplans genau dieses Tages die Zahl der Linienflüge an, die im Flugplan von Frankfurt für diesen Tag ausgewiesen waren.

Also die Differenz zwischen der Zahl der koordinierten Flüge und der Zahl der Linienflüge nach dem Flugplan muß eigentlich der Anteil der Nichtlinienflüge sein. Das mag nun um den einen oder anderen hin- und herschwanken, aber immerhin ist der Unterschied zwischen der obersten und der zweitobersten Linie ganz kraß, und noch dazu ist er sehr deutlich in den Spitzenzeiten. Rot sind jeweils die Spitzenstunden herausgezogen.

Man könnte daraus eigentlich jetzt schon eine Maßnahme ableiten: Wenn wir an eine Kapazitätsgrenze kommen, müßten eigentlich die Spitzenstunden dem Linienverkehr vorbehalten bleiben. Nehmen wir diesen Ansatz bitte - die nächste Tabelle -, bekommen wir die Ergebnisse, die Sie in dieser Tabelle dargestellt finden. Sie sehen: Wenn wir die Spitze für die Linie reservierten, könnten wir bei den Starts in der ersten Spitzenstunde sieben Bewegungen - das sind 17 % -, in der zweiten sechs, dann 13 Bewegungen herausnehmen, bei den Landungen neun, fünf, drei, neun Bewegungen je Stunde. Das sind nach dieser Auswertung Flugbewegungen, die nicht im Flugplan für Frankfurt enthalten sind.

Nochmals zurück zu dem Diagramm! Den Spitzenbereich finden Sie zwischen der soeben behandelten Kurve und der nächsten Kurve grün angelegt. Das sind die Bewegungen von Flugzeugen, die von deutschen Flughäfen kommen, deren Standort näher als drei Stunden und dreißig Minuten Bahnfahrt liegt. Die Flughäfen, die näher als dreieinhalb Stunden Bahnfahrt von Frankfurt liegen, sind Düsseldorf, Hannover, Köln-Bonn, Nürnberg, Stuttgart und Saarbrücken. Würden wir das Modell "Zubringerverkehr auf die Schiene" nehmen, wäre das wahrscheinlich eine sehr sinnvolle Abgrenzung des Bereichs, in dem man den Zubringerverkehr echt auf die Schiene bringen kann. Dieses Angebot kann man auch mit dem heutigen Intercity-Netz machen; dafür brauchen nicht unbedingt die Schnellfahrstrecken zur Verfügung zu stehen.

Erst wenn man in einen weiteren Bereich vordringen wollte, müßte man von den Schnellfahrstrecken ausgehen. Gehen wir aber von der jetzigen Situation aus, die verlangt, daß der Flughafen in das Intercity-Netz eingebunden wird, bekommen wir nochmals diese Flüge heraus, die in dem Diagramm grün angelegt worden sind. In der Tabelle finden Sie die entsprechenden Werte. Also kurze Zubringerstrecken auf die Bahn oder zumindest die Bewegungen aus diesen Flughäfen mit kurzem Zubringerverkehr außerhalb der Spitzenstunden. Wir kommen dann auf sechs, fünf, sieben Bewegungen bei den Starts und auf sechs, sechs, fünf und fünf Bewegungen bei den Landungen. Die Prozentwerte, jeweils bezogen auf den Koordinationseckwert, liegen in der Größenordnung von 12 bis 19 %.

Beide Maßnahmen zusammengenommen finden Sie in der Summenzeile. Wir kommen hier zu Größenordnungen, die in der Mitte um 30 % liegen.

Ein anderer Punkt sind die Kapazitätswerte für Frankfurt. - Bitte die nächste Tabelle! Hier sind die genannten Kapazitästwerte zusammengestellt. Sie sehen die Situation heute und das, was optimaler Ausbau beim Parallelbahnsystem genannt worden ist. Unter "optimalem Ausbau" ist die Ergänzung durch Schnellabrollwege, Überholflächen, bessere Beleuchtung und kreuzungsfreien Anschluß der südlichen Parallelbahn zu verstehen. Sie erkennen hier, daß mit diesem Ausbau nach den verschiedenen Angaben durchaus noch eine Kapazitätssteigerung im Bereich der Instrumentenflugregeln - Cat II - notwendig ist. Es ist darauf hinzuweisen: Dieser Zustand gilt nur für 0,4 % der Gesamtzeit. Nur in 0,4 % der Gesamtzeit sind die Wetterbedingungen so, daß Cat II notwendig ist. In 9,4 % der Gesamtzeit - das ist die letzte Spalte - haben wir einen Übergangsbereich, der mit dem Koordinationseckwert ganz gut abgedeckt ist, und in rund 90 % der Zeit haben wir Bedingungen, die günstiger sind als der Koordinationseckwert.

Das heißt mit anderen Worten: Der Flughafen Frankfurt muß nicht ständig an der Grenze seiner Kapazität betrieben werden, wenn der Koordinationseckwert gilt, sondern nur in besonderen Fällen. Es wäre nun interessant, das nochmals genauer zu untersuchen. Denn gerade die schlechten Wetterbedingungen treten nicht immer während der Spitzenzeit auf, sondern viel häufiger außerhalb der Spitzenzeit. Es wäre tatsächlich interessant, zu wissen, wie viele Verzögerungen auf schlechten Wetterbedingungen und zu geringer Kapazität in dieser Zeit beruhen und welche Verspätungen andere Ursache haben.

Als weitere Maßnahme ist in dem Katalog auch eine Verteilung des Linienverkehrs in die Täler oder in die Randzeiten aufgeführt worden. Ich hielte das nicht für einen sehr sinnvollen Ansatz. Wir sollten dazu nochmals auf das Diagramm zurückkommen. - Zeigen Sie das jetzt bitte so, daß man sowohl das obere als auch das untere Diagramm sehen kann! Sie sehen hier nochmals den Verlauf der Spitzen: unten Ankunft, oben Abflug. Wenn Sie das zur Deckung bringen, erkennen Sie ganz deutlich morgens eine große Zahl von Landungen. Dann wird umgestiegen. Das macht ja gerade die Knotenpunktfunktion von Frankfurt aus, daß hier umgestiegen wird. Wir haben also eine große Anzahl ankommender Flugzeuge, und dann schließt sich eine große Anzahl abfliegender Flugzeuge an. Das können Sie für jede Spitzenzeit ganz gut jeweils auf diesem Diagramm verfolgen.

Was heißt das? Würden wir jetzt versuchen, Flugbewegungen in die Täler zu schieben, also das Bild auszugleichen, das heißt sowohl die Starts als auch die Landungen in die Täler zu schieben, würden viele Anschlüsse verlorengehen, und zwar nicht nur die Anschlüsse, von denen ich vorher gesprochen habe, die wir auf die Bahn legen können, sondern auch die Anschlüsse von Flughäfen, die von weiter her kommen, oder internationale Übergänge. Das sollten wir eigentlich nicht aufs Spiel setzen. Nochmals: Würde man das ausgleichen, dann käme es nahezu einem Roulettespiel gleich, Anschlüsse zu bekommen.

Ich habe mich deshalb gewundert, daß die FAG davon ausgeht - das ist in der letzten Stellungsnahme zur Anhörung auf Seite 16 nachzulesen -, daß sich mit Inbetriebnahme der Startbahn 18 West das Anflug-Abflug-Verhältnis annähernd ausgeglichen gestalten wird. Auf dieses Diagramm übertragen, heißt das, die FAG geht davon aus, daß wir hier eine kontinuierliche Linie sowohl von den Starts als auch von den Landungen haben, und dann wäre eigentlich das eingetreten, was ich vorhin als schlechtes Ergebnis formuliert habe.

Unter diesem Gesichtspunkt, dem Verhältnis der Anzahl der Starts zur Anzahl der Landungen, muß man dann auch die Prognosen der Kapazitätswerte für die Startbahn West sehen. Da ist das sehr gut, was von Herrn Hooton noch vorgelegt worden ist. Die Tabelle 1 sagt dort: Zweibahnsystem, 1980, bei dem Verhältnis von Starts und Landungen, wie wir es heute haben, 55 Bewegungen pro Stunde Gesamtkoordinationseckwert - ist bekannt. Beim Verhältnis 1 : 1 von ankommenden zu abgehenden Flugzeugen, also das, was ich vorhin erläutert habe, Ausgleich der Spitzen, könnten wir heute die Kapazität nach den Berechnungen von Herrn Hooton auf 60 bringen. Sie sehen dann eine zweite Zeile ,die heißt: 1990. Diese zweite Zeile gilt auch für das heutige Parallelbahnsystem, schließt aber ein, daß wegen der Wirbelschleppen oder aus anderen Anlässen die Kapazität des Parallelbahnsystems heruntergenommen wird auf die hier genannten Zahlen, 52 beziehungsweise 58. Offensichtlich sind aber hier die möglichen Ausbaumaßnahmen nicht berücksichtigt; denn sonst müßten eigentlich diese Zahlen etwas höher liegen.

In der letzten Zeile: Drei Bahnen, auch wieder 1990, hier offensichtlich mit den gleichen Einschränkungen. Sie sehen für das heutige Verhältnis von Anflügen zu Abflügen eine mögliche Steigerung von 52 auf 56 Bewegungen durch die Startbahn West. Das sind plus 8 %. Wenn man das Zurücknehmen nicht nähme, dann wären es sogar nur plus 2 %. Wenn man aber das Verhältnis 1 : 1 nimmt, was Sie in der letzten Spalte sehen, dann kommt man auf plus 14 % durch die Startbahn West, nach der Tabelle 1 von Mr. Hooton.

Ich möchte jetzt das Ergebnis mit den darüberliegenden Zeilen kurz zusammenfassen. Wenn wir das Reservieren der Spitze für den Linienverkehr in Frankfurt ansetzen, dann haben wir jeweils in den Spitzenstunden eine Kapazitätsreserve von 9 bis 32 %, je nachdem, welche Spitze ich herausgreife.

Es sind ja tatsächlich gelaufene Situationen. Wenn ich das integrierte Verkehrssystem Schiene/Luft nehme, also, wie ich gesagt habe, den nahen Luftverkehr als Zubringerverkehr zumindest auf Zeiten außerhalb der Spitze oder sogar grundsätzlich auf die Bahn verlege, dann komme ich auf plus 12 bis 19 % Kapazitätsreserven. Der optimale Ausbau des Parallelbahnsystems bringt nochmals 15 bis 25 % Reserve bei den Bewegungen. Dagegen steht die Prognose von Dornier im Szenario C: bis 1990 plus 6 bis 9 %.

Vielleicht wird jetzt der eine oder andere sagen, hier sind Grenzmarken gesetzt, es kann nicht alles so realisiert werden. Das mag so sein. Ich wollte auch nur die Grenzen ausloten, in denen die Diskussion laufen könnte, und ich wollte aufzeigen, welche Bereiche es wert wären, genauer untersucht zu werden, um die Konsequenzen im Hinblick auf die Notwendigkeit der Startbahn West noch weiter zu untersuchen und noch mehr Klarheit zu gewinnen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat jetzt für die Fluglärm-Kommission und für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Oberbürgermeister Dr. Storsberg. Ihm folgt als Sachverständiger Herr Müller.

Dr. Storsberg:

Herr Vorsitzender! Sie haben mir im Einvernehmen mit dem Anhörungsvorstand erlaubt, im Zusammenhang mit der Stellungnahme, die ich für die Arbeitsgemeinschaft und die Stadt Rüsselsheim abzugeben habe, in Personalunion gleichzeitig etwas für die Fluglärm-Kommission beim Flughafen Rhein-Main vorzutragen. Eine Stellungnahme der Kommission zur Abwehr des Fluglärms beim Flughafen Rhein-Main zu den im Anhörungstermin anstehenden Fragen war ursprünglich nicht vorgesehen. Ich möchte dies in meiner Stellungnahme deutlich abgesetzt von der Stellungnahme für die Arbeitsgemeinschaft, aber im Zusammenhang damit hier vorweg vortragen.

Ich bin dem Vorstand des Anhörungsausschusses, dem Herrn Vorsitzenden, dankbar, daß mir die Möglichkeit zu einer kurzen Stellungnahme eingeräumt worden ist. In den Beratungen der Kommission sind die Erweiterungsabsichten des Flughafens Frankfurt am Main und die damit im Zusammenhang stehenden Gerichtsverfahren sehr eingehend erörtert worden. Dabei war es für die Kommission von besonderer Bedeutung, ihrer Aufgabenstellung entsprechend der heute bestehenden und nach Durchführung und Fertigstellung der Ausbauabsichten der dann gegebenen und zu erwartenden Fluglärmsituation ihre besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Zielvorstellung eingehender Überlegungen war es in diesem Zusammenhang, eine sorgsame Prüfung der Ausbaunotwendigkeiten und der damit verbundenen Belästigungen der Umwelt abzuwägen. Die Überlegungen in der Kommission, deren Zusammensetzung das gesamte Spektrum der mit dem Flughafen verbundenen Einrichtungen, Gesellschaften und Körperschaften umfaßt, zielen daher auf eine längerfristige, sorgsame Überprüfung der Ausbauerfordernisse und -folgen hin.

Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die Überlegungen zur Vereinbarung eines Vergleichs, durch den anhängige Streitverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof des Landes Hessen zu einem vorläufigen oder auch endgültigen Abschluß hätten gebracht werden können. Gewiß war hierbei auch ein Ausbau und eine Inbetriebnahme von zusätzlichen Startmöglichkeiten auf einer neu zu errichtenden Startbahn 18 West vorgesehen. Doch sollten dem eingehende Überprüfungen vorausgehen. Außerdem waren damit weitreichende Einschränkungen insbesondere für den Nachtflugverkehr verbunden.

Eine Analyse des Vergleichsvorschlags und des damit verbundenen Verfahrens und eine Beurteilung der Gründe für den Fehlschlag des Versuchs einer vergleichsweisen Einigung möchte ich mir heute ersparen.

Es wäre ein Griff in die Vergangenheit, der heute nicht weiterführt. Für die Kommission zur Abwehr des Fluglärms bleibt aber die Frage im Raum, wie die Lärmauswirkungen bei Starts und Landungen unter den heute möglichen Voraussetzungen gesteuert werden können und welche Notwendigkeiten zur Lärmbekämpfung gegeben sein werden, wenn die Verschiebung des vorhandenen Parallelbahnsystems durch die Errichtung einer zusätzlichen Startbahn, von Norden nach Süden gerichtet, ergänzt würde.

Gewiß wird man feststellen können, daß sich für einige Bereiche der heute besonders intensiv vom Fluglärm bei Starts und Landungen belasteten Gebiete in unserem Raum eine Verbesserung erreichen ließe; absolut sicher dürfte dies jedoch nicht sein. Ich verweise hierbei nur auf die Zielsetzungen, daß mit der Errichtung einer zusätzlichen Startbahn Kapazitätsausweitungen beabsichtigt sind, die eine größere Zahl von Starts und selbstverständlich auch von Landungen zum Gegenstand haben. Wenn also auf einer zusätzlichen Startbahn mehr Startbewegungen als bisher für den Flughafen Frankfurt am Main möglich werden, so müssen die bestehenden beiden Bahnen des Parallelsystems zusätzliche Landungen aufnehmen. Folgewirkung ist also, daß in den schon bisher vom Lärm stark betroffenen Gebieten keine Verringerung der Belästigung eintreten wird. Demgegenüber muß vielmehr befürchtet werden, daß bei zusätzlichen Starts und zusätzlichen Landebewegungen auch in diesen Räumen eine Mehrbelastung mit Lärm zu erwarten sein wird.

In einem Positionspapier, das im August 1979 im Auftrage des Bundesministers für Verkehr von einer Expertengruppe vorgelegt worden ist, sind auch Äußerungen über die Fluglärmproblematik enthalten. Damit hat sich eine Arbeitsgruppe der Kommission befaßt, die Überlegungen dazu an die Kommission herangetragen hat. Gewiß ist es für alle Teilnehmer an diesem Anhörungstermin des Hessischen Landtages verständlich, daß bei der Zusammensetzung der Kommission keine eindeutige Aussage zu den aufzuwerfenden und aufgeworfenen Fragen erzielt werden konnte. Doch kann als auch in der Kommission unbestritten hier herausgestellt werden, daß Lärmschwerpunkte teilweise nicht erwähnt worden sind, so beispielsweise in Wohnbereichen von Kelsterbach und Flörsheim. Diese sind in diesem Positionspapier nicht genannt. Auch kann nicht bestritten werden, daß der westliche Bereich in der Nachbarschaft des Flughafens Frankfurt am Main

durch die Verschiebung des Parallelbahnsystems nach Westen mehr Belastungen durch Lärm zu ertragen hat. Ich denke hierbei an Wohngebiete von Raunheim, Rüsselsheim und Bischofsheim.

Von besonderer Bedeutung muß aber der Hinweis sein, den ich auch als unbestreitbar für die Kommission zur Abwehr des Fluglärms beim Flughafen Rhein-Main Frankfurt vortragen kann, daß bei Errichtung und Inbetriebnahme einer Startbahn 18 West der gesamte Raum im südlichen Bereich dieser neuen Startbahn zusätzliche, schwerwiegende Belastungen erdulden müßte. Dazu gehören die Gemeinden Mörfelden-Walldorf, Groß-Gerau, Klein-Gerau, Büttelborn, Mörfelden, Weiterstadt und schließlich auch alle westlich von Darmstadt gelegenen Gemeinden. Es dürfte auch nicht auszuschließen sein, daß für die Stadt Darmstadt zusätzliche starke Belastungen zu erwarten sein werden. Ich möchte mit meinem Hinweis auf diese Tatbestände deutlich machen, daß die Fluglärmproblematik rund um den Flughafen Frankfurt am Main nicht unter erleichterten Voraussetzungen zu beurteilen sein wird, sondern weitere, in ihren Lösungsmöglichkeiten heute noch nicht absehbare Lärmprobleme für Bereiche auftreten werden, die zur Zeit weit weniger oder überhaupt nicht belastet sind. Damit möchte ich mein Statement für die Fluglärmkommission abschließen und nunmehr für die Arbeitsgemeinschaft und hierbei insbesondere auch aus der Sicht der Stadt Rüsselsheim einige Ausführungen vortragen.

Die Stadt Rüsselsheim wird bei Erweiterung des Flughafens Frankfurt durch Errichtung einer Startbahn 18 West in erster Linie dadurch beeinträchtigt, daß erhebliche Teile des Erholungswaldes im Bereich der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Gebietskörperschaften unseres Raumes und dabei insbesondere im Stadtgebiet Rüsselsheim in Anspruch genommen werden. Davon sind Waldflächen in einer Größenordnung bis zu 300 ha betroffen, darunter zirka 100 ha Erholungswald aus städtischem Eigentum der Stadt Rüsselsheim. Ich will hierbei nicht den weiteren Waldbesitz von Bischofsheim und Flörsheim erwähnen. Die Enteignung und vorzeitige Besitzeinweisung nach dem Luftverkehrsgesetz und dem Landbeschaffungsgesetz ist beim Regierungspräsidenten in Darmstadt beantragt. Ich werde die Auffassung der Stadt Rüsselsheim hierzu vortragen, während die ökologischen Probleme dieser Maßnahme von den Sachverständigen darzustellen sind.

Wir hatten ursprünglich vorgesehen, daß Herr Professor Grebe, der für uns den Landschaftsentwicklungsplan entwirft, hier auch für die Stadt Rüsselsheim und die Arbeitsgemeinschaft auftreten sollte. Nachdem aber durch dieses Hohe Haus beschlossen worden ist, daß Herr Professor Grebe als Sachverständiger unmittelbar geladen werden soll, haben wir darauf verzichtet. Ich nehme an, daß Herr Professor Grebe ich habe es jedenfalls auch mit ihm abgestimmt - in seiner Berichterstattung die Dinge mit einschließen wird, um die wir ihn gebeten haben.

Zur Inanspruchnahme der Waldfläche ist aus der Sicht der Stadt Rüsselsheim festzustellen, daß sich mit dem Enteignungsverfahren die Möglichkeit ergibt, eine Enteignung von zirka 100 ha und die Abtrennung von weiteren 370 ha aus dem Waldbesitz der Stadt Rüsselsheim in ihrer Verhältnismäßigkeit gegenüber den behaupteten Erfordernissen einer Erweiterung des Flughafens durch Errichtung einer neuen Startbahn abzuwägen.

Wenn im Enteignungsverfahren auf Prognosen des Jahres 1971, über die hier bereits gesprochen worden ist, zurückgegriffen wird, um die Notwendigkeit einer Inanspruchnahme zu begründen, so erscheint uns dies nicht ausreichend. Statt einer Vorausschätzung wäre es notwendig, auf der Grundlage des Nachweises einer stetigen Zunahme von Flugbewegungen schlüssig zu begründen, daß die Anlagen des Flughafens Frankfurt am Main ohne eine Startbahn West gegenüber den bestehenden anderen Flughäfen im Bundesgebiet und im benachbarten Ausland nicht mehr konkurrenzfähig sind. Wenn andere Flughäfen ebenfalls erweitert werden und die eventuell eintretende Steigerung der Flugbewegungen auffangen könnten, entfällt bereits die Rechtfertigung für eine Enteignung. Enteignung ist immernur ultima ratio.

Unter Berücksichtigung des mit Verfassungsrang ausgestatteten Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes muß bei der beantragten gigantischen Enteignung von 100 ha - dies wiederum nur auf Rüsselsheim bezogen - berücksichtigt werden, daß dies mit einer Nutzungsbeeinträchtigung von weiteren 370 ha östlich der geplanten Startbahn 18 West verbunden ist. Weiter sind die dadurch erforderlich werdenden Umwege von 6 bis 8 km Länge zu erwähnen, um dieses Waldgebiet zur Bewirtschaftung zu erreichen. Von einem Besuch dieses Waldgebietes kann dabei keine Rede mehr sein. Dies alles soll im dichtest besiedelten und meist industrialisierten Raum von ganz Hessen erfolgen. Dann muß der Nachweis geführt werden, daß ohne den Ausbau die Existenz und der Fortbestand des Flughafens Frankfurt am Main unmittelbar gefährdet ist. Die Notwendigkeit und Rechtmäßigkeit der Enteignung kann nicht mit dem Nachweis begründet werden, daß der Flughafen Frankfurt am Main unter Umständen in der Lage ist, aus falschem Wettbewerbsehrgeiz und zu Lasten der anderen deutschen Verkehrsflughäfen und auch der Deutschen Bundesbahn weiteren Verkehr nach Frankfurt zu ziehen.

Es ist hier hervorzuheben, daß auch die anderen Flughäfen erhebliche Ausbaupläne haben und teils schon kurz vor deren Realisierung stehen. Ich denke hierbei zum Beispiel an München II. Die Flughafen AG unternimmt mit der beantragten Enteignung und der vorgesehenen Flughafenerweiterung demgegenüber den Versuch, einen noch größeren Vorsprung vor den anderen deutschen Verkehrsflughäfen zu erzielen, und dies soll um den Preis der Vernichtung des Naherholungsgebietes einer ganzen Region geschehen, ganz abgesehen von den weiteren Lärmbeeinträchtigungen und den anderen negativen Umwelteinflüssen, von denen ich soeben in anderem Zusammenhang bereits gesprochen habe.

Die Eile, mit der die Flughafen AG die Errichtung der Startbahn West und die Waldvernichtung betreibt, legt die

Vermutung nahe, daß befürchtet wird, das Wachstum des Luftverkehrsaufkommens könne bereits in absehbarer Zeit nachlassen.

Im übrigen ist in diesem Zusammenhang festzustellen, daß die möglichen Kapazitätserweiterungen für den Flugverkehr auf dem Rhein-Main-Flughafen in ihren tatsächlichen Auswirkungen heute noch nicht abschließend beurteilt werden können.

Im Rahmen der bisherigen Festlegungen wurde zugelassen, daß die bestehenden Parallelbahnen des Start- und Landebahnsystems beim Flughafen um 600 Meter nach Westen verschoben und mit modernsten Flugsicherungseinrichtungen ausgestattet werden können. Eine Reihe von Maßnahmen insbesondere für den Bereich der südlichen Start- und Landebahn sind in der Zwischenzeit durchgeführt und wohl auch abgeschlossen worden. Für die nördliche Start- und Landebahn ist dagegen festzustellen, daß die Ausbauarbeiten noch nicht abgeschlossen sind.

Ich will in diesem Zusammenhang nicht den Verdacht äußern, die möglichen Maßnahmen seien verzögert in Angriff genommen worden, um den tatsächlich zu erwartenden und realisierbaren Kapazitätszuwachs auf Grund der modernsten Erkenntnissen entsprechenden Ausbaumöglichkeiten nicht feststellbar zu erhalten.

Tatsache bleibt, daß die erreichbaren Ergebnisse der Start- und Landeschwellenverschiebung im Parallelbahnsystem und die damit möglich gewordene Ausstattung mit Flugsicherungseinrichtungen modernster Entwicklung heute nicht exakt nachweisbar sind.

Wir haben in diesem Zusammenhang die Vermutung, daß allein die jetzt gegebenen Möglichkeiten eine Kapazitätserweiterung der Bedienungsvoraussetzungen für den Flugverkehr auf dem Rhein-Main-Flughafen in einem Ausmaß zulassen, daß damit den heute und für die absehbare Zukunft gegebenen Notwendigkeiten Rechnung getragen wird.

Gewiß wird sich aus den Gutachten der in Luftfahrtfragen Sachverständigen erkennen lassen, ob darüber hinaus tatsächlich die Notwendigkeit der Errichtung einer weiteren Startbahn von Norden nach Süden durch den im Gemarkungsbereich der Stadt Rüsselsheim gelegenen, den Gemeinden Flörsheim, Bischofsheim und Rüsselsheim gehörenden Erholungswald notwendig ist.

Wir bezweifeln dies und halten es für verfehlt - auch unter Berücksichtigung vorliegender Gerichtsentscheidungen -, darüber heute abschließend zu befinden, daß eine so schwerwiegende Notwendigkeit zu tiefgreifenden Eingriffen in die landschaftlichen Gegebenheiten unseres Raumes besteht.

Wir können uns des Eindrucks nicht erwehren, daß die mit übertriebener Eile auf den Weg gebrachte Verwirklichung der umstrittenen, wenn auch bereits seit vielen Jahren bekannten Planung zur Errichtung einer zusätzlichen Startbahn, besseren, noch möglichen Erkenntnissen vorgreifen soll.

Unsere nachdrückliche Bitte geht an die Hessische Landesregierung und an den Hessischen Landtag, nicht nur den wirtschaftspolitischen Sachfragen Bedeutung beizumessen, sondern sie abzuwägen, sorgfältig, sorgsam, wohl abgewogen abzuwägen mit den die Lebensqualität der landschaftlichen Gegebenheiten schädigenden Eingriffen bei Durchführung der beabsichtigten Baumaßnahme.

Die massiven Proteste der Bevölkerung nicht nur in der näheren Umgebung des Frankfurter Flughafens, sondern weit darüber hinaus sollten Anlaß sein, den Sachverhalt nicht nur sorgsam zu prüfen; sie sollten vielmehr dazu führen, bei Vorliegen und Bestehenbleiben auch nur des geringsten Zweifels an der tatsächlichen und unabwendbaren Notwendigkeit eines so ungewöhnlich schweren Eingriffes in die Landschaft die Errichtung einer zusätzlichen Startbahn West für den Frankfurter Flughafen nicht nur jetzt, sondern auch für die weitere Zukunft auszuschließen. Anderenfalls wäre ich sehr besorgt, daß die in unserem Raum lebenden Menschen Gelassenheit bewahren, wenn die beabsichtigte Maßnahme zur Durchführung gebracht würde.

Im Namen der Stadtverordnetenversammlung und des Magistrats der Stadt Rüsselsheim, zugleich im Namen der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Gebietskörperschaften unseres Raumes im Umkreis des Flughafens appelliere ich an den Hessischen Landtag und an die Hessische Landesregierung, alle Möglichkeiten zu nutzen, den vorgesehenen Eingriff in die landschaftlichen Gegebenheiten unseres Raumes zu verhindern.

Ich darf nunmehr bitten, Herr Vorsitzender, Herrn Pfarrer Müller als weiteren Berichterstatter das Wort zu erteilen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Müller, Sie haben das Wort

Müller:

Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte an das anknüpfen, was Herr Oberbürgermeister Dr. Storsberg eben gesagt hat, und daran erinnern, daß wir deswegen heute hier sitzen, weil sich ja ein so massiver Widerstand der Bevölkerung gegen dieses Projekt erhoben hat, und zwar ein Widerstand, der sich gegenüber anderen Bürgerwiderständen dadurch auszeichnet, daß er quer durch alle politischen Richtungen, quer durch alle Weltanschauungen und quer durch alle Generationen getragen wird.

Ich bedaure - ich bin als Pfarrer hier; aber ich spreche als Bürger dieser Stadt -, daß die Evangelische Kirche in Hessen-Nassau nicht mit zu diesem Hearing geladen worden ist. Denn gestern hat als letzte der drei südlich von Frankfurt gelegenen Dekanatssynoden die Dekanatssynode Dreieich sich ebenfalls mit einer Entschließung mit sehr starker Mehrheit diesem Protest angeschlossen.

Nun zur Sache. Ich glaube, einer der Gründe für diesen massiven Widerstand ist der, daß die Bevölkerung einfach nicht davon überzeugt ist, daß der geplante gigantische Startbahnbau eine tatsächliche Kapazitätserweiterung bringt. Denn unbestritten ist die wirtschaftliche Bedeutung dieses Flughafens - und unbestritten ist die Wichtigkeit der Sicherung der Arbeitsplätze.

Ich möchte Ihnen - das war Inhalt meiner Studie, die ich im Sommer vorigen Jahres geschrieben hatte, als noch viele Fakten, auch mir selbst, noch gar nicht bekannt waren - das doch noch einmal darlegen. Ich hatte diese Studie unter der Überschrift geschrieben: "Intensive statt extensive Kapazitätssteigerung". Meine Argumente sind ganz einfach und durchzurechnen. Man braucht dazu keinen Computer, man kann es zur Not noch im Kopf machen. Ich meine, die Logik leuchtet jedem Kind ein.

Die erste Feststellung ist - das wird in zunehmendem Maße von allen möglichen anderen Fachleuten bestätigt -: Die Begrenzung der Kapazität des Rhein-Main-Flughafens ist allein begrenzt durch die Zahl der möglichen Landungen.

Die zweite Feststellung: Der Bau einer Nur-Startbahn erhöht nicht die Landekapazität, sondern schafft vielmehr eine Überkapazität an Starts, die überhaupt nicht auszunutzen ist, es sei denn - dieses Argument habe ich von einem Fluglotsen -, man baut eine Flugzeugfabrik in Frankfurt, um die Flugzeuge zu produzieren, die dann dort starten können.

Da man nicht mehr Maschinen starten lassen kann als gelandet sind, muß man davon ausgehen, daß die Startkapazität die Landekapazität nicht zu überschreiten braucht.

Nun muß ich natürlich eine Einschränkung machen: Es könnte ja sein, daß die Starts die Zahl der möglichen Landungen beeinträchtigen. Deshalb müssen wir ein wenig weiterrechnen - hier beginnt nun ein bißchen das Kopfrechnen -, wie hoch eigentlich die Landekapazität ist und was dabei mit den Starts geschieht.

Hier möchte ich die Zahlen von Herrn Prof. Heimerl und von Herrn Weber aufgreifen, die in der Begründung zum Gerichtsurteil genannt worden sind. Ich hatte in meiner ersten Studie da eigene Zahlen; das waren zum Teil grobe Schätzungen auf Grund von Beobachtungen gewesen. Ich habe das noch einmal mit diesen Gutachterzahlen hochgerechnet. Danach benötigt man für eine Landung - selbstverständlich unter IFR-Regeln, 152 Sekunden, aufgeschlüsselt in 76 Sekunden Sinkflug, 30 Sekunden Abfangen, 50 Sekunden Ausrollen bis zu einem Sicherheitsabstand von 75 Metern.

Also 152 Sekunden für eine Landung. Für einen Start braucht man 50 Sekunden. Man kann in der Praxis sagen: 1 Minute. Beobachtungen ergeben, die meisten Maschinen heben bereits nach 30 oder 40 Sekunden ab. Das bedeutet also - jeder, der etwas vom Fliegen versteht, weiß das ohnehin -, die Probleme liegen immer bei der Landung, nicht beim Start. Eine Landung dauert dreimal so lange wie ein Start. Deshalb ist eben auch das Landen das Problem.

Wenn nun so viele Maschinen starten müssen wie gelandet sind, stellt sich die Frage: Ist es möglich, ohne die Landekapazität zu beschränken, in der gleichen Zeit dieselbe Anzahl von Flugzeugen wieder starten zu lassen?

Dabei sind zwei Faktoren wichtig. Erstens. Das Parallelbahnsystem liegt so dicht beieinander, daß beide Bahnen als ein System behandelt werden müssen.

Unter Instrumentenflugregeln, das heißt bei Schlechtwetteranflügen, müssen Mindestabstände eingehalten werden, die im Grunde 180 Sekunden betragen. Herr Brendlin vom Flughafen hat mir diese Zahl bestätigt. Sie ist international gültig. Für beide Bahnen ist es gestaffelt, so daß in Frankfurt alle 90 Sekunden, jetzt einmal rein theoretisch, Maschinen landen könnten.

Geht man von diesen Voraussetzungen aus, ergibt sich als Kapazität in Frankfurt die rechnerische Zahl von 40 Landungen, auf beiden Bahnen zusammengerechnet, als das Maximum der möglichen Landungen.

Wenn Sie heute ständig von Flugbewegungszahlen etwas gehört haben, die nicht viel über 40 hinausgehen, das heißt Starts und Landungen zusammengerechnet, dann ist das eine enorm hohe Zahl von rechnerisch 40 möglichen Landungen unter Instrumentenflugregeln und unter der Einhaltung von 180-Sekunden-Abständen pro Bahn.

Das Schema ergibt ferner, daß in diesen Abflugabständen von 180 Sekunden pro Bahn mühelos ein Start und obendrein eine Bahnkreuzung eingeordnet werden können, ohne den Landeverkehr zu behindern.

Das setzt allerdings das voraus, was ich unter intensiver Kapazitätserweiterung verstehe. Das erfordert nämlich nun ein besonders hohes Maß an Rollkontrolle auch am Boden, an vielleicht besserer Ausstattung mit Instrumenten, mit Geräten und Personal auf der Seite der Flugleitung.

Das würde nun bedeuten, daß in einer Stunde 40 Maschinen - das ist ein rein rechnerischer Wert - landen können und daß bei dieser hohen Landefrequenz obendrein noch 40 Maschinen starten können. Das ergibt zusammen die rechnerische - ich betone: rechnerische - Zahl von 80 Flugbewegungen. Ich bin mir im klaren, daß das auch gleich noch heruntergerechnet werden muß. Dazu später noch ein Wort.

Zunächst heißt es einmal schematisch, daß in Frankfurt ein hohes Maß an Kapazität erreicht werden kann und daß eine zusätzliche Startbahn deshalb vollkommen überflüssig ist, weil zwischen jeder Landung ein Start erfolgen kann, ohne die Landekapazität zu beeinträchtigen. Ich habe bei diesen Berechnungen die fahrdynamischen Berechnungen von Herrn Heimerl zugrunde gelegt, das heißt die Untersuchung eines einzelnen Start- und Landevorgangs.

Die Luftfahrtsachverständigen, die Fluglotsen und auch der Flugplankoordinator rechnen mit einer anderen Methode, und zwar mit einer statistisch quantifizierenden Methode von Flugbewegungen und -zeiten, die zusammengerechnet werden. Das erfordert dann allerdings etwas mehr als Kopfrechnen. Dazu braucht man einen Computer, vor allen Dingen dann, wenn Sie hier die vielfältigen komplizierten Erfahrungswerte mit einrechnen. Das läßt sich nicht anders durchführen.

Aber diese andere Methode bestätigt ja nun zunächst durchgängig die rechnerischen Werte, die ich aufgestellt habe, daß nämlich nicht mehr als 40 Landungen auf dem Parallelbahnsystem möglich sind. Sie brauchen sich nur sämtliche Statistiken und sämtliche Koordinationswerte anzusehen. Es kommt nicht vor, daß mehr als 40 Landungen dabei ausgewiesen werden. Die Annäherungswerte liegen bei 36, 37, 38 Landungen. Diese Zahlen werden also durch die Erfahrungswerte bestätigt. Darin stimmen wir also schon einmal überein. Da also, wie gesagt, nicht mehr Maschinen starten als landen können und da ein Start nur ein Drittel der Zeit beansprucht, beträgt dann die Startkapazität ebenfalls maximal 40.

Aber - das ist der Hauptgrund, warum die niedrigen Flugbewegungszahlen zustande kommen - der Grund dafür ist, daß in der Startphase, wo tatsächlich annähernd 40 Landungen erreicht werden, ja gar nicht soviel Maschinen da sind, die starten wollen. Das liegt nun einmal an dem pulsierenden Luftverkehr in Frankfurt. Sie haben eine Landephase mit extrem vielen Landungen. In der Zeit liegen wenig Starts vor. Dann haben Sie eine Startphase. Da sind dann nur wenig Landungen.

Ich will Ihnen ein paar Zahlen nennen. Es sind die neuesten Zahlen vom Winterflugplan, und zwar Spitzenwerte. An einem Freitag erfolgen von 8 bis 9 Uhr, also morgens, 34 Starts und nur 13 Landungen. Das ist eine ausgesprochene Startspitze.

Zusammen ergibt das 47 Flugbewegungen. Das ist an diesem Tag die höchste Spitze. Diese 47 Flugbewegungen liegen immer noch weit unter dem Eckplanwert des Flugplankoordinators, der immerhin 52 Flugbewegungen als zulässig erachtet, das heißt auch in dieser Spitzenzeit dieses Freitags ist immer noch ein Kapazitätsspielraum vorhanden. Im Sommer dürfte der etwas geringer sein.

Aber - sehen Sie sich das im einzelnen an - es sind nur 13 Landungen, die zu Boden gebracht werden sollen. Diese 13 Landungen stellen das eigentliche Problem dar. Die Abwicklung der 34 Starts dazwischen dürfte überhaupt keine Schwierigkeit sein.

Nehmen Sie den umgekehrten Fall von vielen Landungen. Das ist eine Stunde früher. Das sind 30 Landungen, nicht etwa 40 oder so. Die sind mühelos zu Boden zu bringen. In dieser Zeit sind lediglich 10 Starts abzuwickeln. Es dürfte wohl kein Kunststück sein, zwischen diesen 30 Landungen noch 10 Maschinen wieder in die Luft zu bekommen. Das nur als ein paar praktische Werte.

Insgesamt liegen diese nun sich ergebenden Flugbewegungszahlen beträchtlich unter den Eckwerten des Flugplankoordinators, wenn Sie überall zusammenrechnen. Die Werte werden hier eigentlich nie erreicht, ganz zu schweigen von den noch vorhandenen Kapazitätsmöglichkeiten in den "Tälern", also dem Raum dazwischen.

Ich fasse zusammen: Es ist noch grundsätzlich ein großer Spielraum an Kapazität durch die Auffüllung der "Täler" vorhanden. Selbst in Spitzenzeiten ist noch ein Kapazitätsspielraum vorhanden.

Von daher gesehen ist nicht ganz erkennbar, welchen Nutzen eine zusätzliche Startbahn überhaupt haben soll. Nun wird immer wieder damit argumentiert: Ja, die Maschinen stauen sich am Start. Sie können es ja manchmal sehen. Da stehen 6, 7 Maschinen am Start. Fragen Sie einen Flugkapitän. Der wird Ihnen sagen, daß das kein Stau ist. Einen Stau hat man in New York. Da stehen 30, 40 Maschinen am Start und können nicht weg. Da müssen die Maschinen eine, zwei Stunden warten, bis sie in die Luft kommen. Der Stau von 6, 7 Maschinen ist innerhalb von 10 bis 15 Minuten, wenn das schon einmal passiert, abgebaut.

Aber - das wird dabei meistens verschwiegen - dieser Stau entsteht ja überhaupt nicht dadurch, daß die Startkapazität dieser beiden Startbahnen erschöpft ist, sondern der entsteht zum größten Teil dadurch, daß die Aufnahmekapazität der Abflugstraßen überfüllt ist, daß also Maschinen manchmal am Start stehen, weil sie von Amsterdam keine Startfreigabe beispielsweise für die Nordatlantik-Route erhalten oder weil über Mallorca oder Griechenland alles überfüllt ist. Da stauen sich dann die Maschinen.

Auch das ist etwas, was mit einer intensiven Kapazitätserweiterung abgebaut werden könnte. Ich meine, daß es mit der Computertechnik möglich sein müßte, daß man solche Dinge vermeidet, daß also der Kapitän einer Maschine, die zum Start rollt, auch weiß, wo er eine Lücke über dem Atlantik hat.

Ich hatte gesagt, diese Dinge müßten heruntergerechnet werden. Was ich nicht berücksichtigen kann, sind diese vielen

praktischen Einzelwerte und Verzögerungsursachen, die es gibt. Ich meine allerdings, das Wetter dürfte als Verzögerungsursache wohl heutzutage - wir haben 1981 - keine Rolle mehr spielen.

Ich habe Fliegen gelernt in einer Zeit, als es schon möglich war, absolut blind zu landen. Ich finde es wirklich etwas haarsträubend, daß der Frankfurter Flughafen erst im vorigen Jahr - und das nur auf einer Bahn - mit einem Instrumentenlandesystem, das Schlechtwetteranflüge erlaubt, ausgerüstet worden ist, von K 2. Das ist, wie wir gehört haben, zwar nur bei 0,4 % erforderlich.

Aber ich meine, das gehörte wohl auch zur Wichtigkeit des Rhein-Main-Flughafens, daß es möglich sein muß, in Sidney zu starten und zu wissen, daß man in Frankfurt und nicht in München oder Hamburg abgesetzt wird, bloß weil ein bißchen Bodennebel in Frankfurt ist. Ich meine, wir müssen doch endlich einmal den Anschluß an moderne Funknavigation, an die moderne Computertechnik auch auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt bekommen. Im Bereich der Militärluftfahrt ist das längst üblich.

Nun sind also diese anderen Berechnungen gemacht worden, die sehr viel komplizierter sind. Das Überraschende für mich ist, daß bei näherem Hinsehen auch diese Berechnungen - - Der einzige, der eigentlich hier zunächst gerechnet hat, war ja Ted Hooton, der auf ganz geringfügige Zahlen von Kapazitätszuwachs gekommen ist: bei seiner ersten Studie auf 8,7 %, bei einer erneuten und genaueren Nachrechnung auf 5,9 %. Nun, bitte machen Sie sich einmal klar, was das heißt: 8,7 %, das sind 4,4 Bewegungen, bezogen auf den Eckwert des Flugplankoordinators, 4,4 Flugbewegungen in einer Spitzenstunde. Da von den Flugbewegungen ja immer nur die Hälfte Starts sind, bedeutet das, daß 8,7 % Kapazitätssteigerung heißen, daß in einer Stunde über diese geplante Startbahn 18 West 2,2 Flugzeuge in der Stunde hinausgehen werden. Bei einem Kapazitätszuwachs von nur 5,9 % sind es sogar nur 1,5.

Nun, sicher, würde diese Startbahn gebaut werden, dann wird natürlich da munter weggestartet werden, und es wird damit verschleiert, daß in dieser Zeit durch die anderen Starts, die über 1,5 % hinausgehen in einer Stunde, die beiden vorhandenen Parallelbahnen entlastet sind. Dort wird dann nicht mehr gestartet, das heißt, was dann real über die Startbahn West hinausgeht, ist nicht ein echter Kapazitätszuwachs, sondern lediglich eine Verlagerung vom Parallelbahnsystem auf diese eine Startbahn minus 1,5 Starts pro Stunde.

Die Ted-Hooton-Studie vom März 1980 stellt deshalb völlig zu Recht unter Punkt 5 fest: Dies ist ein sehr geringer Zuwachs, und das Problem ist der Mangel an Anflugkapazität. Das heißt mit anderen Worten, auch Ted Hooton stellt fest, daß durch den Bau der Startbahn das Anflugproblem, das heißt die Landekapazität, in keiner Weise befriedigend beeinflußt wird. Er fügt hinzu:

"Der Grund für die geringe Zunahme an Kapazität ist, daß die zusätzliche Nutzung der dritten Startbahn das grundsätzliche Problem eben nicht löst."

Dieses grundsätzliche Problem ist der Mangel an Anflugkapazität. Er empfiehlt, der einzige signifikante Weg der Kapazitätszunahme wäre folgender: Reduzierung der Staffelungsabstände, Stichwort: Randwirbelturbulenzen. Das hat nämlich seine Grenzen. Schon der Wert mit 180 Sekunden, den ich Ihnen genannt habe, kommt, wenn Sie das Parallelbahnsystem als Einheit betrachten, da schon in bedenkliche Nähe. An sich, bei 180 Sekunden, können Sie Randwirbelschleppen vergessen, aber bei 90 Sekunden beginnt es dann schon kritisch zu werden. Da sind also sehr enge Grenzen gesetzt, diese Staffelungsabstände weiter zu verkürzen.

Unter b heißt es, gleichmäßigerer Verkehrsfluß durch Reduzierung der An- und Abflugspitzen, das heißt Ausfüllung der Täler. Damit verliert Frankfurt seine Drehscheibenfunktion.

Drittens eine neue, in weitem Abstand gelegene Parallelbahn. Wir hatten eingangs gehört, daß das ohnehin nicht geht.

Dann existiert eine Lufthansa-Expertise, die Do 19/80, die Ihnen leider nicht zugestellt worden ist, die eben auch nur illegal herausgekommen ist. Das möchte ich bei der Gelegenheit einmal sagen: Das erhöht ja unser Unbehagen. Da hat ein Gerichtsprozeß stattgefunden. Zu diesem Zeitpunkt haben Sachverständigengutachten vorgelegen, und die sind dort nicht auf den Tisch gekommen. Deswegen sitzen wir heute hier, weil sie heute hier besprochen werden müssen.

Diese Lufthansa-Expertise kommt zum gleichen vernichtenden Ergebnis. Wörtlich:

"Der Kapazitätseffekt dieser Startbahn ist außerordentlich gering."

Damit stellt sich die Frage - auch wieder wörtlich -

"nach der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit dieser Startbahn."

Die Lufthansa-Studie rechnet vor, daß dann, wenn das in einem vernünftigen Zeitraum amortisiert werden soll, was dort investiert wird, die Landegebühren von 3.500 auf 7.000 DM erhöht, also verdoppelt werden müßten. Welche Fluggesellschaft kann sich das leisten, die heute ohnehin schon an der Grenze der Rentabilität sind? Einige sind bereits in den roten Zahlen.

Da die Lufthansa rund 50 % aller Flugbewegungen in Frankfurt ausführt, stellt sie mit Recht die Frage: Ist der Nutzwert einer geringfügigen Kapazitätserweiterung noch attraktiv?

Zu ähnlichen oder gleichen Aussagen kommen 90 % aller Frankfurter Fluglosen, die im Vergleich zu mir nun wirkliche

Sachverständige sind, und die 251 Flugkapitäne und Flugingenieure, die sich ebenfalls gegen den Bau dieser Startbahn, weil er unnütz ist, ausgesprochen haben. Es fehlen nur noch die Stewardessen.

(Heiterkeit)

Damit komme ich auf die eingangs gemachte Bemerkung zurück. Wir sind eben nicht davon überzeugt, daß dieses gewaltige Opfer, das der Bevölkerung abverlangt werden würde, irgendwie abgedeckt ist durch einen wirklichen Nutzen. Es geht für uns deshalb eben nicht darum - das möchte ich Ihnen, Herr Ministerpräsident, sagen, Sie haben mir das geschrieben -, abzuwägen zwischen ökologischem und ökonomischem Nutzen, sondern hier geht es einfach darum, vorzurechnen, ob es überhaupt einen ökonomischen Nutzen gibt. Ich bezweifle dies.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren! Es ist jetzt 5 Minuten nach 1. Wir werden die Sitzung unterbrechen bis 5 Minuten nach 2. Dann beginnen wir mit dem Statement des Bundes der Bürgerinitiativen, mit Herrn Spahn.

Soweit Sie sich noch nicht in die ausliegenden Anwesenheitslisten eingetragen haben, bitte ich, das nachzuholen.

Die Sitzung ist unterbrochen.

(Unterbrechung von 13.05 bis 14.06 Uhr)

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen! Meine Herren! Wir fahren in der Anhörung fort. Das Wort zum Statement für die Bürgerinitiative hat Herr Spahn.

(Vereinzelter Beifall)

Spahn:

Sehr geehrte Abgeordnete im Hessischen Landtag! Meine Herren von der Startbahn-West-Seite! Liebe Freunde des Schutzes von Umwelt und Leben!

(Vereinzelter Beifall)

Der Kern der Debatte um den Ausbau des Frankfurter Flughafens, aber insbesondere um den Bau der Startbahn West, ist ein Konflikt zwischen ökonomischen Gewinninteressen auf der einen und den unmittelbaren Lebensinteressen der Menschen rund um den Frankfurter Flughafen und darüber hinaus auf der anderen Seite.

(Zuruf: Sehr richtig!)

Wir, die Bürgerinitiative gegen die Flughafenerweiterung, in der zirka 25 örtliche Bürgerinitiativen gegen die Startbahn West zusammengeschlossen sind, sind der direkte Ausdruck der Lebensinteressen der Menschen rund um den Frankfurter Flughafen, die ihren Lebensraum und ihre Lebensqualität gegen eine naturzerstörerische Expansionsmaschinerie in Schutz nehmen. Unterschätzen Sie nicht die Entschlossenheit der Menschen, diesen unseren Lebensraum zu verteidigen.

Ich möchte gleich zu Anfang betonen: Aus unserer Sicht ist die entscheidende Frage nicht die, ob die Startbahn West unter verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten notwendig ist, sondern die, ob ihr Bau unter den vielfältigen ökologischen Kriterien und unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Umweltbelastungen in dieser Region überhaupt vertretbar ist.

Es ist in der Tat sehr erstaunlich, wie wenig diese ökologischen Fragen, also die Fragen nach der Umweltverträglichkeit, im Planfeststellungsbeschluß vom 23. März 1971 und in dem anschließenden Gerichtsverfahren durch sechs Instanzen eine Rolle gespielt haben. Wie besessen wurden da die Fragen nach Verkehrsbedürfnissen, die Fragen von Luftverkehrsprognosen und Flughafenkapazitäten mit und ohne die Startbahn West und nach ihrer allgemeinen Bedeutung für die Wirtschaft hin- und hergewälzt, ohne daß es bei diesen Fragen verläßliche Ergebnisse gäbe. Wir werden Sie immer wieder auf diesen Sack voll Widersprüchen hinweisen, den es auch in den ökonomischen Fragen gibt.

Die eigentlich entscheidenden Fragen danach aber, was die Startbahn West für die Lebensgrundlagen und die Lebensqualität der Menschen in diesem unserem Raum bedeutet, also die Fragen nach den Auswirkungen auf die Naherholung, auf Lärmbelästigung, auf das Klima, auf das Wasser, auf die Tier- und Pflanzenwelt und schließlich auch die Fragen nach der Landschaftsqualität und der Legitimation für Naturzerstörung, wurden mit Ausnahme der Lärmfrage bestenfalls oberflächlich, zum größten Teil überhaupt nicht gestellt.

So blieb insbesondere auch die eigentlich vitale Frage, nämlich die, ob nicht diese Rhein-Main-Ballungsregion unter ökologisch vertretbaren Kriterien längst die Grenzen von Wachstum und Verdichtung mit flächenbeanspruchenden und umweltbelastenden Großanlagen erreicht, wenn nicht sogar schon überschritten hat, unbeantwortet. Unbeantwortet blieb für uns auch die unmittelbar daran anknüpfende Frage, ob nicht mit der Startbahn West der Punkt erreicht ist, dieser Expansionsmaschinerie aus Stein, Asphalt und Beton endlich ein klares und entschiedenes Nein entgegenzusetzen.

Von allen ökologischen Fragen wurde in all den vielen Jahren nur eine einzige wirklich ausführlich, wenn auch für uns mit ganz und gar unnannehmbaren Ergebnissen behandelt, nämlich die Frage nach der Lärmbelästigung. Wieviel Zynismus gegenüber all den vielen Menschen, die unter unerträglichem Fluglärm leiden, steckt doch in der entscheidenden Schlußfolgerung dieses medizinischen Lärmgutachtens. Diese Schlußfolgerung lautet ja nicht nur dahingehend, daß aus medizinischer Sicht gegen den Bau der Startbahn West keine Bedenken bestünden. Das wäre eine zwar höchst anfechtbare, aber immerhin noch tolerierbare Feststellung. Nein, die Schlußfolgerung in diesem Gutachten lautet wörtlich:

"Aus medizinischer Sicht kann die Errichtung der Startbahn West nur befürwortet werden."

So, als ob die Startbahn West die Menschen erst richtig gesund macht.

Wir halten solche Feststellungen, aber auch die hieran anknüpfenden höchstrichterlichen Abhandlungen zur Lärmfrage schlechthin für eine Menschenverachtung.

Außer dieser Lärmfrage wurde nur eine einzige ökologische Detailfrage, nämlich die Klimafrage, durch ein ebenso altes wie unter heutigen wissenschaftlichen Gesichtspunkten untragbares Gutachten abgedeckt.

Alle anderen ökologischen Fragen, mit denen wir Sie im Verlaufe dieses Hearings konfrontieren werden, blieben vollständig unberücksichtigt. Vor allem hat in keiner Situation der nun zwölfjährigen Auseinandersetzung um die Erweiterung des Frankfurter Flughafens eine Gesamtumweltverträglichkeitsprüfung unter Einbeziehung aller schon bestehenden Umweltvorbelastungen stattgefunden. Von einer verantwortungsbewußten Politik kann hier nach unserer Auffassung schlechterdings keine Rede mehr sein.

Von allen ökonomischen Fragen, die die Startbahnbefürworter immer wieder zur Begründung ihrer Notwendigkeit vorbringen, ist letztlich für uns und für die Bürger in diesem Lande nur eine einzige von wirklichem Gewicht, nämlich die Frage nach den Auswirkungen des Baues oder Nicht-Baues dieser Startbahn auf die Arbeitsplätze rund um den Flughafen. Diese Frage wollen auch wir im Rahmen dieses Hearings thematisieren, aber nicht durch eine Wiederholung von Glaubensbekenntnissen. Wir werden deutlich machen, daß den Startbahnbefürwortern die Beweislast für ihre Behauptung obliegt, wonach der Bau der Startbahn West positive Auswirkungen auf die Arbeitsplatzsituation in unserer Region, in ganz Hessen hätte.

Aber selbst dann, wenn dieser Beweis gelingen sollte, was wir bezweifeln, fängt die eigentliche Problemstellung erst an. Ist es wirklich notwendig, so fragen wir, ja ist es überhaupt vertretbar, ausgerechnet hier im Rhein-Main-Ballungsraum zusätzlich Arbeitsstätten mit all ihren Folgewirkungen wie zum Beispiel Verstärkung des Siedlungsdrucks in der ganzen Region, zusätzliche Pendlerströme usw. zu schaffen? Wäre es nicht viel dringlicher, die zusätzlichen Arbeitsplätze in den strukturschwachen Gebieten unseres Hessenlandes - jedenfalls nicht mit solchen Eingriffen in Natur und Landschaft, wie es bei der Startbahn West geschieht - zu schaffen?

Im übrigen halten wir es hier mit dem DGB-Umweltprogramm. Ich darf daraus zwei kleinere Abschnitte zitieren:

"Die Arbeitnehmer müssen ständig befürchten, durch wirtschaftlich-technische Maßnahmen ihren Arbeitsplatz zu verlieren oder Einkommenseinbußen zu erleiden. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf umweltpolitisch motivierte Maßnahmen. Die Unternehmensleitungen können diese Befürchtungen häufig dazu nutzen, die Arbeitnehmer gegen berechtigte umweltpolitische Forderungen zu mobilisieren."

Diese vom DGB aufgestellte These halten wir für richtig und für unterstreichenswert.

Ein zweites Zitat aus dem DGB-Umweltprogramm sei mir erlaubt. Es heißt auf Seite 57:

"Wälder in der Nähe von Ballungsräumen dürfen nicht der industriellen Expansion oder der Zersiedlung zum Opfer fallen. Sie müssen uneingeschränkt der Erholungsnutzung zur Verfügung stehen."

Bei den übrigen ökonomischen Fragen werden wir auf die vielen Widersprüche, in die sich die Startbahn-Befürworter, insbesondere im Bereich der Kapazitätsprognosen, verwickelt haben, hinweisen. Wir werden allerdings auch deutlich machen, daß wie immer ermittelte, wirkliche oder scheinbare Verkehrsbedürfnisse keine Rechtfertigung für die Zerstörung des Lebensraums von Menschen, von Tieren und Pflanzen sein können. Vor allem werden wir von den Regierenden in diesem Lande fordern, zu diesen wirklichen oder vermeintlichen Verkehrsprognosen Nein zu sagen, wenn dieses Nein zum Schutze der natürlichen Lebensgrundlagen von Mensch, Tier und Pflanze notwendig ist. Wir sind der Ansicht, daß Natur nicht länger ein Wegwerfartikel sein darf.

Scharf müssen wir auch gegen die Vorbereitung und gegen die Strukturierung dieses Hearings hier in den Gebäuden des Hessischen Landtags protestieren. Erstens ist es für uns Bürgerinitiativen unannehmbar, daß offenbar auch für dieses Hearing wiederum beabsichtigt ist, die eigentlich entscheidenden, die ökologischen Fragen in den Hintergrund zu drängen. Schon der Umstand, daß nicht die bisher so unterbelichteten ökologischen Fragen, sondern vielmehr wiederum die verkehrswirtschaftlichen und die technischen Fragen an die Spitze gestellt werden, begegnet unserem Protest.

Die zeitliche Einteilung, wonach zweieinhalb Tage für die ökonomischen und verkehrstechnischen Fragen und nur eineinhalb Tage für die umfangreichen ökologischen Fragen vorgesehen sind, ist für uns kaum tragbar. Wir fordern eine Umkehr dieser Gewichtung.

Einen zweiten neuralgischen Punkt stellt für uns das Fragerecht hier in diesem Raum dar. Die Vollversammlung der Bürgerinitiativen hat beschlossen, einen Fragenkatalog für dieses Hearing zu erstellen. Sie hat darauf bestanden, daß diese Fragen hier eingebracht und hier auch beantwortet werden. So haben wir einen sehr differenzierten Katalog von 20 Fragen erarbeitet, den wir im weiteren Verlauf des Hearings, insbesondere beim Beginn des ökologischen Teils, einbringen und erläutern werden. Werden diese für uns wichtigen Fragen nicht Gegenstand dieses Hearings sein, werden sie nicht in dieses Hearing einkommen, dann - und das ist unser Beschluß, der Beschluß sämtlicher Bürgerinitiativen - werden wir dieses Hearing verlassen.

Die Auswahl der Teilnehmer dieses Hearings im Bereich der Verbände, der Firmen, der Gutachter wies eine ins Auge springende Schlagseite zugunsten der Wucht der ökonomischen Aspekte einer Flughafenerweiterung und zu Lasten aller der Kräfte auf, die für den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen stehen.

Die gleiche Linie wie bei der Einladungspraxis hat auch beim Versand der vielen Kilo Papier durch den Anhörungsausschuß vorgeherrscht. In einem ersten Versand kamen 21 Wälzer, in denen allerdings fast nur Positionen zu Wort kamen, die in der einen oder anderen Weise den Bau der Startbahn West befürworten, ihm zumindest die Unbedenklichkeit bescheinigten. Ein zweites Paket, noch einmal annähernd einen halben Meter stark, ist unseren Delegierten für dieses Hearing erst vor zwei Tagen zugänglich gemacht worden. Selbst jetzt wissen wir noch nicht, ob dies alles ist, was an Gutachten, Stellungnahmen etc. sich irgendwo befindet oder befunden hat. Man komme uns deshalb während dieses Hearings nicht mit Dingen, die uns entweder vorenthalten oder verspätet zugänglich gemacht worden sind!

An dieser Stelle möchte ich einen aktuellen Fall von heute morgen aufgreifen, der mir noch sehr gut im Bewußtsein ist: Herr Becker als Vertreter der Frankfurter Flughafen AG hat heute morgen hier erstmals von einer Computer-Simulationsstudie gesprochen, die jetzt vorliege, und hat erste Ergebnisse daraus zitiert. Aber derartige Überraschungen sind wir Bürger im Umland von der FAG ja gewöhnt. Ich stelle hierzu nur fest: Diese Studie liegt uns bis heute nicht vor. Ich habe allerdings inzwischen gemerkt, daß sie in einem Umschlag hier rundherum verteilt worden ist. Aber Sie werden verstehen, daß man zu einer derartigen Studie keine Aussage machen kann, wenn man keine Zeit hat, sich intensiv mit ihm zu befassen und auseinanderzusetzen, um die Widersprüche herauszufinden. Das nur als Beispiel.

Zusammenfassend müssen wir zur Vorbereitung dieses Hearings festhalten: Wenn beabsichtigt ist, dieses Hearing als eine Art Alibiveranstaltung der Startbahnbefürworter durchzuziehen, wenn es hier mehr um die Selbstrechtfertigung der Startbahnbefürworter und Startbahnbetreiber gehen sollte - vielleicht in Anbetracht anstehender Kommunalwahlen -, dann werden wir dies in der Öffentlichkeit klar herausstellen. Wir verlangen vor allem eine eindeutige Klarstellung sowohl von seiten der Hessischen Landesregierung als auch von seiten des Anhörungsausschusses, wie sie sich zu der Erklärung des verantwortlichen Ministers Karry stellen - ich zitiere jetzt wörtlich -:

"Das Hearing kann ausgehen, wie es will, zu Ergebnissen führen, wie immer sie beschaffen sein mögen: für die Landesregierung wird es keine Konsequenzen geben."

Zum Schluß dieser Grundsatzerklärung wollen wir, die Bürgerinitiativen, einen Appell an die Hessische Landesregierung und die Landtagsabgeordneten richten. Dieser Appell ist einfach, aber er trifft den Kern. Er lautet: Geben Sie dem Leben Vorrang!

(Vereinzelter Beifall)

Vorsitzender Dr. Lang:

Sie haben gewußt, daß ich einen Garten habe, stelle ich fest.

Meine Damen, meine Herren, für das Naturschutzzentrum und seine 29er-Verbände wird zunächst Herr Sander, dann Herr Bauer und dann Herr Gonnermann sprechen. Bitte schön, Herr Sander.

Sander:

Herr Vorsitzender, meine Damen, meine Herren! Ich habe die Erklärung der 29er-Verbände hier abzugeben.

Zuvor gestatten Sie mir aber, darauf hinzuweisen, daß die Natur- und Umweltschutzverbände in Deutschland sich zu dieser Frage auch sehr dezidiert geäußert haben. Auf ihrer Mitgliederversammlung im vergangenen Herbst haben sie einmütig beschlossen, und zwar als die Dachorganisation von mehr als 90 deutschen Natur- und Umweltschutzverbänden mit insgesamt mehr als 3 Millionen Einzelmitgliedern. Sie fordern die Hessische Landesregierung auf, den geplanten Bau der Startbahn West sowohl aus ökologischen wie energiepolitischen und verkehrspolitischen Gründen nicht zu verwirklichen. Der neue Bundesverkehrsminister wird gebeten, für das gesamte Bundesgebiet ein integriertes Verkehrskonzept vorzulegen und dabei dem relativ unabhängigen Schienenverkehr zu Lasten des weiteren Fernstraßen- und Flughafenausbaus eine dominierende Rolle einzuräumen.

Meine Damen und Herren, das Naturschutzzentrum Hessen mit seinen 19 Mitgliedsverbänden, dem die 29er-Verbände ausnahmslos angehören, läßt sich bei der Geltendmachung der ökologischen Belange in dieser Anhörung von den 29er-Verbänden vertreten und teilt die von diesen grundsätzlich dazu vorgetragenen Bedenken. Die 29er-Verbände sind der Deutsche Bund für Vogelschutz, die Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz, der Landesjagdver-

band Hessen, die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald und der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, Landesverband Hessen. Im Namen dieser Verbände darf ich hiermit folgende Erklärung abgeben.

Uns ist verschiedentlich in der Öffentlichkeit der Vorwurf gemacht worden, daß wir auch nach dem Urteilsspruch des Verwaltungsgerichtshofes zum Bau der Startbahn 18 West kritisch Stellung genommen haben. Deshalb möchten wir hier deutlich machen, daß wir dieses Urteil, das die FAG zum Bau der Startbahn berechtigt, selbstverständlich respektieren. Wir möchten aber ebenso deutlich in die Erinnerung zurückrufen, daß wir während des Verwaltungsstreitverfahrens wiederholt Kritik angemeldet haben, aber stets damit beschieden worden sind, daß eine Diskussion über die Notwendigkeit des Ausbaus während des Verfahrens nicht in Betracht komme; das sei ein Eingriff in das schwebende Verfahren. Man hat uns auf das Ende vertröstet.

Vor der Landtagswahl 1978 haben wir die Parteien zur Frage des Flughafenausbaus um Bekanntgabe ihrer Haltung gebeten. Dabei äußerten sich die drei heute im Landtag vertretenen Parteien wie folgt. Die CDU hat den Bau der dritten Startbahn nur dann für notwendig gehalten, wenn Frankfurt in seiner Bedeutung gegenüber anderen europäischen Flughäfen zurückfallen würde und damit die Wirtschaft und die Arbeitsplätze gefährdet wären. Die F.D.P. hat den Ausbau des Parallelbahnsystems für notwendig gehalten und dann wörtlich hinzugefügt - nun hören Sie -:

"Ein darüber hinausgehender Ausbau wird nicht befürwortet."

Dies ist uns von der F.D.P.-Fraktion schriftlich erklärt worden. Es liegt uns auch ein Brief des damaligen stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden, Dr. Brans, vor, der allen Landtagskandidaten empfohlen hat, diese Frage in gleicher Weise zu beantworten. Die F.D.P. hat uns also damals, im Jahre 1978, in dem Glauben gelassen, daß sie nach erneuter Übernahme der Regierungsmitverantwortung den Bau der Startbahn 18 West fallenlassen wird.

Die SPD hat sich differenzierter ausgedrückt: Es müsse sorgfältig abgewogen werden zwischen Umweltschutz, Verkehrsbedürfnis und wirtschaftspolitischem Kalkül. Die Zustimmung zum Bau werde nur dann gegeben, wenn - und so wörtlich - bei unabweisbarem Verkehrsbedürfnis die Erfordernisse des Umweltschutzes ausreichend berücksichtigt werden können. Ende des Zitats.

Nach unserer Meinung ist weder die eine noch die andere Voraussetzung erfüllt. In allen Erklärungen und der dazu abgehaltenen öffentlichen Veranstaltung unter dem Titel "Brauchen wir grüne Parteien?" war uns jedenfalls deutlich gemacht worden, daß nach Abschluß des Verwaltungsstreitverfahrens eine erneute politische Entscheidung getroffen wird, bei der auch wir an der Meinungsbildung beteiligt werden. Man darf sich wohl über die Empörung in unseren Reihen und in der Bevölkerung nicht wundern, wenn der Bau der Startbahn West durchgesetzt werden sollte, ohne daß diese Versprechungen der politischen Parteien erfüllt worden sind.

Meine Damen und Herren, auch uns ist es nicht leichtgemacht worden, an dieser Anhörung teilzunehmen. So sehr wir eine argumentative Auseinandersetzung vor dem Forum des Landtags dankbar begrüßen, so wenig konnte das gewählte Vorgehen unsere Bedenken zerstreuen. Aus der Zusammensetzung der eingeladenen Organisationen und Gutachter wie aus dem vorgesehenen Ablauf mußte der Eindruck gewonnen werden, daß eine wirkliche Klärung der aufgetretenen Zweifelsfragen kaum erreicht werden kann. Erst verspätet erfuhren wir, daß die mangelnde Einladung an die 29er Verbände auf eine Panne zurückzuführen ist. Jedoch der enorme Zeitdruck, der eine seriöse Vorbereitung für die Sachverständigen in den einzelnen Disziplinen nahezu unmöglich macht, die Tatsache, daß die von uns benannten Sachverständigen überhaupt nicht als solche anerkannt werden, das fehlende Fragerecht, die nicht garantierte Gleichbehandlung und auch die Unsicherheit über den Ablauf waren dazu angetan, die ablehnende Haltung in unseren Reihen zu verstärken.

Trotzdem haben wir uns schließlich zur Teilnahme entschlossen, weil wir nichts unversucht lassen wollen, um Ihnen und der Öffentlichkeit unsere Auffassung, wenn auch unter noch so ungünstigen Bedingungen, bekanntzugeben. Wir werden in diesen Tagen von unserer Seite her deutlich machen und belegen, daß die ökologischen Fragen, wie das mein Vorredner schon deutlich gemacht hat, in ihrer Tragweite nicht gewürdigt, ja, überhaupt nicht erkannt worden sind, weil es in weiten Entscheidungsbereichen an den dazu notwendigen wissenschaftlichen Untersuchungen noch fehlt.

Wir werden in diesen Tagen eine erschreckende Waldbilanz für das Rhein-Main-Gebiet vorlegen und deutlich machen, was an weiteren Forderungen an den Wald noch ansteht. Wir müssen sagen, eine Abwägung zwischen Ökologie und Ökonomie, wie immer wieder betont, hat es bislang noch gar nicht geben können. Gerade deshalb ist es nach unserer Auffassung auch notwendig, diesen elementaren Zusammenhängen in der Anhörung das ganz besondere Augenmerk zu widmen. Wir hätten es deshalb ebenfalls begrüßt, wenn diesen ökologischen Fragen hier die erste Stelle und nicht erst im Teil B Platz eingeräumt worden wäre.

Wir werden zweitens deutlich machen, daß der Bau der Startbahn auch aus verkehrswirtschaftlicher Sicht nicht notwendig, ja, nicht einmal wünschenswert ist. Dies nicht nur, weil der neue Flughafen München eine Entlastung vorsieht, ohne die internationale Bedeutung Frankfurts zu schmälern. Dies steht ja wörtlich in dem Planfeststellungsbeschluß der Regierung von Oberbayern. Ich habe sehr vermißt, daß der Vertreter auf diese Passage eingegangen wäre.

Nicht nur weil weitere Anpasssungsmaßnahmen der Flugzeugindustrie unmittelbar bevorstehen, weil rückläufige Zahlen im Charterverkehr zu erwarten sind und weil eine Verlagerung auf den innerdeutschen Bahnverkehr zu erwarten

ist, sondern weil wir derzeit an einer Wende in der Wirtschaftsentwicklung stehen, die ein grundsätzliches Umdenken erfordert. Unsere Tageszeitungen sind ja voll davon, und gerade auch die Luftverkehrspolitik wird davon entscheidend beeinflußt.

Insgesamt und vor allem sind wir der Meinung, daß das Rhein-Main-Gebiet als Ballungs- und Verdichtungsraum eine Belastungsgrenze erreicht hat, bei der alles vermieden werden muß, was die ohnehin bedrückenden klimatischen und allgemeinen Lebensbedingungen noch weiter verschlechtert. Dies geschieht aber mit der gegenwärtigen Flughafenpolitik, die auf eine Expansion um jeden Preis ausgerichtet ist.

Damit wird der bestehende Siedlungsdruck weiter verschärft. Alle unsere Planungen im Rhein-Main-Gebiet laufen ja darauf hinaus, daß auch in der Zukunft eine erhebliche Siedlungstätigkeit zu erwarten ist. Weil aber das Siedeln, das künftige Bauen aus Platz- und Kostengründen nicht mehr im Kern dieses Verdichtungsraums möglich ist, sondern in der Peripherie stattfinden muß, wird auch die Zahl der Pendler wiederum steigen. Und weil wir trotz aller gegenteiligen Beteuerungen den öffentlichen Nahverkehr keineswegs in der wünschenswerten Weise fördern, muß zwangsläufig der Individualverkehr zunehmen. Mit anderen Worten: Die Luftbelastung wird durch die Hauptbelastungsquellen in diesem Raum, nämlich den Hausbrand und den Kraftfahrzeugverkehr, ganz zwangsläufig weiterhin nicht unerheblich steigen.

Natürlich bestreiten wir nicht die mehrfach hier schon beschworenen Wechselwirkungen zwischen dem Flughafen und diesem Wirtschaftsraum und seiner Prosperität. Aber gerade weil das so ist, sollte der Flughafen sich ausschließlich auf die wichtigen, auf die internationalen Beziehungen konzentrieren. Andernfalls wird mit der zwangsläufigen Verschlechterung der Lebensbedingungen durchaus gerade die wirtschaftliche Attraktivität dieses Raumes deutlich vermindert werden. Denn inzwischen ist es nachweisbar, daß die Anziehungskraft eines Wirtschaftsraumes für zukunftsträchtige, für seriöse Industrie- und Handelsbetriebe wesentlich durch die Qualität, das heißt die Lebensqualität, der gesuchten Standortbedingungen bestimmt wird, die eben dieser Raum bietet.

Meine Damen und Herren, wir werden die weiteren Ausführungen, die von unserer Seite zu machen sind, durch Herrn Willi Bauer, den Vorsitzenden der HGON, und Herrn Gonnermann, den Sprecher der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, zu den verkehrswirtschaftlichen und technischen Fragen vortragen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat Herr Bauer.

Bauer:

Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ausnahmsweise spreche ich nicht direkt zu Naturschutzfragen, sondern zu einem Bereich meines Berufes, zur aktuellen Luftverkehrssituation. Wir haben heute Kritik und Verteidigung von Prognosen zur Entwicklung des internationalen Luftverkehrs gehört. Weitere Aussagen dieser Art werden im Laufe des Hearings noch folgen. Soweit es sich hierbei um Ergebnisse handelt, die in den Jahren 1979 bis Mitte 1980 erarbeitet wurden, haben sie allenfalls historischen Wert, ältere nur noch musealen Wert. Zur Begründung dieser herben Feststellung, mit der ich die Arbeit vieler fleißiger und sachkundiger Kollegen nicht abwerten will, verweise ich auf die Entwicklung der Ölpreise und des Außenwertes der Deutschen Mark seit Mitte 1980, die niemand voraussehen konnte. Laut Aussage von Herrn Dr. Culmann, den ich öfter zitieren muß, den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa, vor der Wirtschaftspublizistischen Vereinigung am 7. Januar 1981 in Düsseldorf betrug der Treibstoffanteil an den Gesamtkosten der Lufthansa in der Zeit vor der OPEC etwa 7 bis 8 %, 1979 bereits 12,5 %, 1980 schon 22,2 %, und 1981 werden es wahrscheinlich 25 % sein. Bei der Condor waren es 1980 bereits 37 bis 38 %. Hierbei konnte Herr Dr. Culmann noch nicht die Auswirkungen der letzten OPEC-Konferenz in Bali im Dezember 1980 im vollen Umfang übersehen. Die letzten Preiserhöhungen erfolgten erst Mitte Januar. Ebensowenig war es ihm möglich, den rapiden Verfall des Außenwertes der Deutschen Mark auf 2,12 DM je Dollar am letzten Freitag einzukalkulieren.

In Mark und Pfennig läßt sich die Ölpreisentwicklung der letzten Zeit wie folgt zusammenfassen. Im Durchschnitt aller Herkunftsländer kostete im Jahr 1979 eine importierte Tonne Rohöl 279 DM, 1980 im Jahresmittel bereits 456 DM, im Dezember 1980 520 DM. Im Januar 1981 dürfte der Preis 530 DM erreicht haben. Der Wiederbeschaffungswert liegt heute etwa bei 560 DM. Der Preis hat sich also innerhalb der letzten zwei Jahre verdoppelt. Daß dieser atemberaubende Vorgang auch auf die allerjüngste Prognostik noch keinen Einfluß haben konnte, beweist die im Februar 1980 von der Lufthansa in ihren Konzernperspektiven bis in die neunziger Jahre übernommene Ansicht vieler, daß erst innerhalb der nächsten 15 Jahre mit einer Verdoppelung der Treibstoffpreise zu rechnen sei. Auch die hier ausgedrückte Hoffnung, daß die deutschen Importpreise auf Grund der Stärke der deutschen Währung hiervon weniger hart betroffen würden, scheint sich in das Gegenteil zu verkehren. Die DM/Dollar-Relation lag im Februar 1980, als die Lufthansa-Studie geschrieben wurde, bei 1,78 DM, im Januar 1981 im Monatsdurchschnitt bei 2,01 DM. Auch die im März 1980 vorgelegte Dornier-Studie konnte diese Entwicklung noch nicht berücksichtigen, obwohl in diesem soliden Werk an vielen Stellen auf die Unbekannte Treibstoffpreise hingewiesen wird.

Welche Möglichkeiten der Einsparung von Treibstoff haben die Luftfahrtgesellschaften durch technische Einrichtungen am Gerät? Eine Antwort auf diese Frage gibt eine englische Quelle. Sir Frederich Page, Chairman der British Aerospace

Aircraft Group rechnet damit, daß der Treibstoffverbrauch bis in die neunziger Jahre bestenfalls um 30 % gesenkt werden kann. Infolge der weiter steigenden Ölpreise wird sich diese aus technischen Verbesserungen resultierende positive Entwicklung auf eine Senkung des Kostenanteils um 20 %, nicht: auf 20 %, reduzieren. Um Ihnen das ganze Ausmaß der Ölpreisdynamik aufzuzeigen, ergänze ich meine Ausführungen durch eine entsprechende Übersicht seit 1970.

Ich empfehle daher nochmals, alle Prognosen, die vor Mitte 1980 erstellt worden sind, zu den Akten zu legen. Folgen Sie mir, Sie befinden sich in guter Gesellschaft!

Herr Bundesverkehrsminister Hauff hat in diesen Tagen eine erst im August 1980 vom renommierten Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung in Berlin erarbeitete Studie über die voraussichtliche Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000 als falsch und viel zu optimistisch verworfen; so konnte man es jedenfalls in der "Frankfurter Allgemeinen Zeitung" vom 23. Januar 1981 lesen.

Welche Konsequenzen hat nun diese Ölpreis- und Währungsentwicklung auf die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtgesellschaften? Herr Dr. Culmann erklärte in seinem schon erwähnten Interview, daß jede Verteuerung des Treibstoffs um einen Pfennig für die Lufthansa jährliche Mehrkosten von etwa 30 Millionen DM verursache. Zum Vergleich nenne ich den Konzerngewinn der Lufthansa für 1979, der 67,5 Millionen DM betrug. Noch schlimmer sieht es bei den meisten anderen Fluggesellschaften aus. Schon 1979, als die Flugtreibstoffpreise "nur" um 72 % anstiegen, erwirtschafteten die 106 in der IATA zusammengeschlossenen Fluggesellschaften aus 50,6 Milliarden Dollar Umsatz ganze 100 Millionen Dollar Reingewinn, eine Umsatzrendite von armseligen 0,2 %. 1980 hat sich diese Talfahrt fortgesetzt. Die Air France wird einen Reingewinn von 10 Millionen FF nach 214 Millionen FF im Jahre 1979 ausweisen. Die Treibstoffkosten erhöhten sich bei dieser Gesellschaft im Jahre 1980 um 50 %. Die Swiss Air meldet um 61 % gestiegene Treibstoffkosten und rote Zahlen im Flugbetrieb. Eine Dividende kann sie nur aus außerordentlichen Erträgen, wie Flugzeugverkäufe, und Nebenerwerb, wie Hotelbetriebe, zahlen. Die British Airways wird gar in ihrem am 31. März 1981 zu Ende gehenden Geschäftsjahr 1980/81 einen Verlust von fast 100 Millionen Pfund - das sind nach den neuesten Kursen 500 Millionen DM - ausweisen. Im Jahre 1979 hatte sie noch einen Reingewinn von 20 Millionen Pfund und im Jahre 1978 einen Reingewinn von 90 Millionen Pfund. Auch bei der Lufthansa lag 1980 das reine Streckenergebnis mit Sicherheit in den roten Zahlen, wie es durch einen eigenen Aushang bestätigt wurde, die allerdings durch außerordentliche Erträge usw. mehr als ausgeglichen werden sollen.

1981 stehen die Gesellschaften vor der Aufgabe, nicht nur die erst im Januar erneut um zirka 15 % gestiegenen Treibstoffpreise aufzufangen, sondern sie müssen auch die bestellten neuen Geräte der dritten und vierten Generation bezahlen beziehungsweise finanzieren. Nach Ermittlungen der Luftfahrtexperten der "Financial Times" haben die Luftfahrtgesellschaften in der Periode 1978 bis 1984 insgesamt 2.000 neue Düsenmaschinen im Werte von über 50 Milliarden Dollar in Auftrag gegeben. Zum Ausmustern der auch 1985 noch vorhandenen überalterten Maschinen mit hohem Treibstoffverbrauch müssen der gleichen Quelle zufolge bis 1990 nochmals 2.000 Geräte im gleichen Wert in Auftrag gegeben werden.

Jeder andere Industriezweig, der vor einem solch gigantischen Investitionsprogramm stände, würde versuchen, wenigstens einen Teil der Investitionen über den Preis seiner Produkte zu finanzieren. Doch auch für diese Notwendigkeit sind die Aussichten für die meisten Fluggesellschaften, zumindest auf den europäischen Linien, trübe. Die British Airways und mit ihr weitere 12 europäische Luftgesellschaften haben laut Pressemeldungen per 1. April 1981 Preissenkungen auf einem Großteil der europäischen Routen um 19 bis 40 % angekündigt; lediglich Lufthansa, Iberia, Austrian Airlines und Olympic Airways stehen abseits. Vor dem Hintergrund einer sich verschärfenden Wirtschaftskrise- das Bruttosozialprodukt der Bundesrepublik wird 1981 nach neuesten Berechnungen sinken - mit rückläufigem Passagier- und Frachtaufkommen stehen die Fluggesellschaften vor einem Verdrängungswettbewerb eines noch nie verzeichneten Ausmaßes. Wären die meisten europäischen Unternehmen nicht mit hohen staatlichen Kapitalanteilen und entsprechenden Refinanzierungsmöglichkeiten über Haushaltsmittel abgesichert, könnte man sogar von einem Vernichtungswettbewerb sprechen.

Wie wird die Reaktion der Fluggesellschaften auf die derzeitige Marktlage sein? Neben Verbesserungen von Angebot und Service wird jede Gesellschaft bemüht sein, diejenigen Dienste zu kappen, die die höchsten Verluste bringen und kaum noch Rationalisierungsmöglichkeiten einschließen. Bei der Lufthansa ist das, vielfach betont, unter anderem der innerdeutsche Verkehr und der Charterbetrieb der Tochtergesellschaft Condor mit Einschränkungen. Auf der eingangs erwähnten Pressekonferenz betonte Herr Dr. Culmann laut "Tagesspiegel" wörtlich:

"Wenn ein Konkurrent den innerdeutschen Verkehr haben will, dann kann er ihn morgen haben."

Dieses "ungewollte Monopol" - das wurde heute früh schon von einem Sprecher des Bundesverkehrsministeriums zitiert - brachte der Lufthansa allein 1980 rund 100 Millionen DM Verluste. Als Fußnote sei vermerkt, daß hierbei nicht die immer wieder diskutierte Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung für den innerdeutschen Luftverkehr berücksichtigt ist. Laut Dornier-Studie würde der hierdurch für die Lufthansa entstehende zusätzliche Steueraufwand 150 Millionen DM pro Jahr betragen. Seine Abwälzung auf die innerdeutschen Strecken würde, rein rechnerisch, eine Flugpreiserhöhung von 35 % erfordern.

Durch Kooperation mit der Bundesbahn - so Culmann -, etwa durch Anbieten besonderer Hochgeschwindigkeitszüge, könnte auf Teile dieses Lufverkehrs verzichtet werden. Gemeint seien damit - so Culmann - solche Nahdistanzen wie Düsseldorf-Frankfurt oder Frankfurt-Stuttgart, bei denen sich durch Fliegen kein nennenswerter Zeitvorteil herausholen läßt.

Der gleichen Quelle zufolge - Herrn Culmann werden die Ohren klingen; ich muß ihn laufend zitieren; aber er spricht uns aus dem Herzen - kommt die Bundesrepublik Deutschland keinesfalls mit einem einzigen Flughafen von internationalem Format aus. Die Konzentration in Frankfurt sei alles andere als ideal. Den Passagieren könne nicht zugemutet werden, zu e i n e m Zentralflughafen zu fahren oder zu fliegen. Wie anders klingt diese Aussage stets von der FAG, die als besonderen Service die Umsteigefunktion des Rhein-Main-Flughafens herausstellt.

Culmann sagt weiter, vielmehr müßten grenzüberschreitende und auch Überseeflug-Dienste von anderen deutschen Flughäfen als Frankfurt angeboten werden, um zu verhindern, daß Kunden auf Flughäfen in den benachbarten europäischen Ländern wie Zürich, Brüssel oder Amsterdam abwandern.

In der Konzernprognose der Lufthansa heißt es aus anderem Blickwinkel zum gleichen Thema:

"Der von vielen kleineren Ballungszentren bestimmte bundesdeutsche Luftverkehrsmarkt bietet den Billigpreiscarriern wie zum Beispiel Laker dann relativ geringe Markteintrittchancen, wenn man von der künstlichen Bündelung des Verkehrs in Frankfurt abgeht."

Etwas verklausuliert, aber letzten Endes doch dann klar ausgedrückt.

Zu dem zweiten Schwachpunkt im Konzept vieler europäischer Fluggesellschaften, dem Charterverkehr, kann ich mich kurz fassen. Hierüber wurde viel geschrieben, insbesondere zum Schicksal der Aero-Lloyd, der Terramar und der Hapag-Lloyd. Die Condor flog 1979 einen Verlust von über 7 Millionen DM ein. Laut "Frankfurter Rundschau" vom 30.1.1981 erklärte Herr Dr. Culmann kürzlich unmißverständlich, daß der "Martkaustritt" der Condor - ein ganz neues Wort in unserer Branche; also Stillegung auf deutsch - geschlossen werden müsse, wenn es der Tochtergesellschaft nicht innerhalb von 3 bis 5 Jahren gelinge, aus der Verlustzone zu kommen.

Es ist nach übereinstimmender Ansicht aller Marktbeobachter zu erwarten, daß ein Großteil des heutigen, klassischen Charterangebots gleitend in den Linienverkehr einfließt. Übrig bleiben wird in der Bundesrepublik Deutschland für die jetzige Charterform in erster Linie ein Bedarf für Bildungs- und Vereinsreisen sowie aus Sonderanlässen und nach entlegenen Zielorten.

Die Möglichkeit schließlich eines permanenten Verlustausgleichs bei Lufthansa und Condor durch die öffentliche Hand als "letzte Chance des Überlebens" - gerade in diesen Tagen erhält die British Airways von der englischen Regierung wieder eine Finanzspritze von 85 Millionen Pfund - besteht nicht. Jedenfalls beantwortete uns Herr Verkehrsminister Hauff - ich bitte Sie, das sehr genau zu registrieren - eine entsprechende Frage anläßlich unseres Besuches Mitte Dezember 1980 in seinem Haus mit einem klaren Nein.

Nun zu den Auswirkungen auf die Zahl der Bewegungen am Frankfurter Flughafen; mein abschließendes Thema. Sie sehen also, in der internationalen Luftfahrt kommt einiges in Bewegung. Damit bin ich bei dem Stichwort angelangt. Betrachten wir uns die Art der Bewegungen während der letzten 3 Jahre auf dem Flughafen Frankfurt; die Zahlen sind Ihnen allen bekannt. Diese Zahlen zeigen bereits eine deutliche Erhöhung des Anteils des Auslands- und Linienverkehrs zu Lasten des Inlands- und Charterverkehrs. Diese beiden Bewegungsarten, nämlich "Inland" mit einem Anteil von zuletzt 33 % sowie "Charter" mit 19,6 % Anteil - die Werte sind nicht addierbar - betrachte ich unter den eingangs geschilderten Wettbewerbsbedingungen und Marktverhältnissen als gefährdet. Von den Inlandsbewegungen ab Frankfurt entfallen auf die Lufthansaflüge nach Köln, Stuttgart, Nürnberg und Düsseldorf allein 13.000 Bewegungen = 6 %, bezogen auf die Gesamtbewegungen des Jahres 1980.

Deren allmählicher Wegfall wird der Markt erzwingen. Dies wird, wie oben deutlich gemacht, von der Lufthansa auch angestrebt. Weitere Ausfälle, vor allem im Charterverkehr, werden dazukommen. Denken Sie nur an die gegen eine Zunahme der privaten Reisetätigkeit gerichtete Tendenz aus der allgemeinen Wirtschaft, des Reise- und Urlaubsverhaltens, des Sparverhaltens, der Ausländerpolitik usw. Auch den Linienverkehr werden die Luftfahrgesellschaften genauestens auf Sparmöglichkeiten überprüfen. Der 1981 erfolgende Rückzug der Braniff, eines der bedeutenden nordamerikanischen Luftfahrunternehmen, aus Frankfurt und Europa ist ein erstes Wetterleuchten in diesem Bereich. 1979 war bereits die Zahl der internationalen Bewegungen in Paris, Amsterdam und Rom nach unten gerichtet, 1980 in Paris mit verstärkter Tendenz: minus 5 % bei den internationalen Flügen. Frankfurt erzielte 1980 noch einmal ein hauchdünnes Plus von 0,3 % bei den Gesamtbewegungen. Die einzige Prognose, die ich wage, besteht darin, auch für Frankfurt im Jahre 1981 einen deutlichen Rückgang vorauszusagen.

Unter diesen Umständen wird auch der Wettbewerb der Flughäfen untereinander zunehmen. Mit Erstaunen las man in den letzten Monaten über Anstrengungen der Landesregierungen in München, Stuttgart, Düsseldorf, Hannover und Hamburg, ihre Flughäfen zu erweitern bzw. neue zu errichten. Ja, selbst Mannheim hat seine alten Pläne wieder aus der Schublade geholt. Man kann nur hoffen, daß entweder der Markt oder ein integrierter Verkehrsplan des Bundesverkehrsministeriums dieser Gigantomanie ein rasches Ende bereitet.

Konkret verbleibt aber für unsere Überlegungen zur Startbahn West das Projekt München II. Im Planfeststellungsbescheid für diesen Flughafen werden deutliche Zusammenhänge zwischen Startbahn West und München II hergestellt. Auf S. 201 heißt es hierzu kurz und bündig auf bayerisch:

"Mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens München und der damit verbundenen teilweisen Übernahme von Verkehrsfunktionen des Flughafens Frankfurt" - da wird also gar nicht gefragt; die werden übernommen - "wird sich die Verkehrsbedeutung des Flughafens München noch steigern."

Warum kann das mit dieser Sicherheit behauptet werden? Auf S. 206 wird die Erklärung gegeben: Welchen Stellenwert die Lufhansa den neuen Flughafen München als Sekundärknoten ihres Verkehrsnetzes beimißt, zeigt ihr im Hinblick auf die für 1985 angenommene Inbetriebnahme dieses Flughafens bereits erstellter Flugplan. Im Tagesdurchschnitt rechnet die Lufthansa . . . mit einem Umsteigeranteil von 25 %, der in den Tagesspitzenzeiten bis auf 50 % ansteigen wird.

Jetzt kommt eine sehr bedeutsame Passage:

"In diesen Umsteigeanteilen drückt sich eine weit stärkere Zusammenfassung der von der Bundesrepublik Deutschland ausgehenden südlichen Verkehrsströme aus, als das bisher auf dem Flughafen München-Riem der Fall war, und damit die Unterstreichung der Rolle des neuen Flughafens München als weiterer Luftverkehrsknoten (Gateway) des deutschen Luftverkehrs neben dem Flughafen Frankfurt."

Sekundierend heißt es hierzu in dem der Presse bekanntgewordenen Vorstandsinformationsbericht Nr. 19/80 der Lufthansa:

"Der Terminplan für den Ausbau des Start- und Landebahnsystems des Flughafens Frankfurt deckt sich in etwa mit dem für den Bau des Flughafens München II. Der Flughafen München II, dessen Bau von der Lufthansa nachhaltig unterstützt wird, wird die Möglichkeit eröffnen, die Lufthansa-Verkehrsstruktur in wesentlichen Punkten zu ergänzen. Wenngleich der Flughafen Frankfurt der zentrale Verkehrsknotenpunkt der Lufthansa, insbesondere für den Interkontinentalverkehr, auch nach Existenz des Flughafens München II bleiben wird, wird der Flughafen München II die Möglichkeit bieten, den Flughafen Frankfurt durch die Verlagerung richtungsgebundenen Umsteigeverkehrs zu entlasten. . . . . Damit könnte eine Entlastung der Defizitsituation des innerdeutschen Zubringerverkehrs erreicht werden. In dem Maße, wie die Konkretisierung des Flughafens München II erkennbar wird, erscheint der Nutzwert einer geringfügigen Kapazitätserweiterung auf dem Flughafen Frankfurt für die Lufthansa in dem Bestreben, den Gesamtmarkt Bundesrepublik Deutschland zu bedienen, weniger attraktiv."

Hiermit ist eindeutig der Weg zu einem weiteren Bewegungsabzug in Frankfurt vorgezeichnet, einschneidender möglicherweise als der Wegfall von Flügen nach Köln, Düsseldorf, Stuttgart und Nürnberg.

Welche Möglichkeiten bestehen für die Übernahme innerdeutscher Flugbewegungen durch andere Verkehrsträger? Hier möchte ich mich etwas deutlicher ausdrücken, als Herr Rehm dies heute früh getan hat, jedenfalls die optimistischen Erklärungen führender Eisenbahner uns gegenüber etwas schärfer akzentuieren. Hier steht sozusagen die Konkurrenz schon vor der Tür.

Die Bundesbahn plant 1980 bis 1990 vier Neubaustrecken, 728 km, und 13 Ausbaustrecken, 1970 km, mit einem Investitionsaufwand von 15,5 Milliarden DM. Dieser Betrag kann sich also auch sehen lassen. Bahntrassen benötigen im Schnitt nur ein Drittel des Raumbedarfs für Autobahnen, ganz abgesehen von dem Wegfall sonstiger ökologischer Nebenwirkungen.

Die Umweltschutzverbände - wir machen daraus keinen Hehl - sind daher den Ausbauvorhaben der Bahn freundlicher gesinnt. Ein Drittel der Neubaustrecke Hannover - Würzburg führt beispielsweise durch Tunnels. In absehbarer Zeit wird man also von Frankfurt nach Hannover in zweieinviertel Stunden, zur Zeit dreieinhalb Stunden, und von München nach Hamburg in viereinhalb Stunden, zur Zeit sechseinhalb Stunden, reisen können.

Im Prognosepapier der Lufthansa heißt es daher folgerichtig:

"Es wird erwartet, daß die Bahn bei Entfernungen bis 800 km konkurrenzfähig wird . . ."

- Bis 800 km!

"Die Bahn kann gegenüber dem Kurzstreckenluftverkehr als Konkurrenz angesehen werden. Diese Ansicht wird jedoch Kooperationsbestrebungen weichen, denn die Lufthansa wird die hohen Kosten der kurzen Strecken, zum Beispiel im innerdeutschen Zubringerverkehr, der ohnehin wegen der Tendenz zur Dezentralisierung relativ an Bedeutung verliert, nicht mehr vertreten können."

Im Rahmen solcher Kooperationsbestrebungen hat die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands vorgeschlagen, TEE-Züge über den Frankfurter Flughafen zu führen und einen Tarifverbund zwischen Bahn und Lufthansa einzuführen, ähnlich der Konstruktion, die Herr Rehm heute früh bereits vorstellte.

Bundesverkehrsminister Hauff hat sich zu beiden Vorschlägen laut Presse grundsätzlich positiv geäußert. Wir dürfen daher gespannt sein auf die Vorlage des in Arbeit befindlichen integrierten Verkehrskonzepts.

Ich möchte Herrn Rehm mit auf den Weg geben, daß man sich da vielleicht ein bißchen konkreter, ein bißchen deutlicher

ausdrücken könnte, als er das heute früh hier vor diesem Gremium getan hat. Dieses integrierte Verkehrskonzept könnte Ihre Überlegungen, meine Damen und Herren des Hessischen Landtags, noch entscheidend beeinflussen.

Ich fasse zusammen. Erstens. Die Auswirkungen der Ölpreisexplosion auf die Betriebskosten der Luftfahrtgesellschaften wurden bei den seitherigen Überlegungen für den Bau der Startbahn West und der ihrer Planung zugrunde liegenden Prognostik nicht im erforderlichen Maße berücksichtigt, da niemand diese Entwicklung voraussehen konnte.

Zweitens. Das gleiche gilt für die dramatische Verschlechterung des Außenwertes der D-Mark, Abwertung gegenüber dem Dollar seit Frühjahr 1980 um 17 %, gegenüber dem Pfund um 23 %, dem Yen um 30 % und die damit verbundenen Auswirkungen unter anderem auf die Ertrags- und Wettbewerbslage der Lufthansa in Kombination mit den Ölpreiserhöhungen.

Auf den gleichzeitig eingetretenen Verfall der deutschen Leistungsbilanz - 1980 etwa 28 Milliarden DM, 1981 etwa 20 bis 22 Milliarden DM Defizit - sei nur hingewiesen, mit allen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte.

Drittens. Die internationalen Luftfahrtgesellschaften werden durch die Ölpreissteigerungen in einen Verdrängungswettbewerb gezwungen bei einer Umsatzrendite der IATA-Unternehmen von nur 0,2 % im Jahre 1979 angesichts eines Finanzierungszwanges von 100 Milliarden Dollar für die Anschaffung zumeist schon bestellter neuer Fluggeräte in der Zeit von 1978 bis 1990, ebenso vor dem Hintergrund einer Wirtschaftskrise, die in ihrem Charakter heute noch nicht definierbar ist: Zyklus bis 1966, 1972, 1975 oder Strukturkrise.

Viertens. Die national möglichen Reaktionen in der Luftverkehrspolitik sind angesichts der zu erwartenden Verschiebungen der Wettbewerbsbedingungen auf dem Weltverkehrsmarkt nur bescheiden. Darüber müssen wir uns im klaren sein. Zur Frage der Startbahn West sollten in diesem Rahmen allein von Bedeutung sein:

a) die unternehmerischen Entscheidungen der Lufthansa;

b) das integrierte Verkehrskonzept der Bundesregierung.

Die hierzu vorliegenden Aussagen von Bund und Lufthansa lassen erkennen

a) eine Kooperationsbereitschaft für einen wesentlichen Teil des seitherigen innerdeutschen Luftverkehrs durch Übernahme desselben im Rahmen eines Tarifverbundes seitens der Bundesbahn,

b) daß eine Dezentralisierung des Luftverkehrs von der Drehscheibe Frankfurt in Richtung München II zum "Gateway" nach Südost geplant ist.

Beide Maßnahmen würden den Subventionsbedarf beider Verkehrsträger mit Sicherheit verringern, eine im Hinblick auf die leeren Staatskassen auch aus Sicht des Steuerzahlers begrüßenswerte Aussicht.

Fünftens. Werden entsprechende volkswirtschaftlich wünschenswerte Entscheidungen - ohne Rücksicht auf lokale, vordergründig tagespolitisch bezogene, weder ökonomisch vertretbare noch ökologisch duldbare Belange - getroffen, werden die Bewegungen auf dem Flughafen Frankfurt in einem Maße zurückgehen, daß sich der Bau einer Startbahn West erübrigt. Die Knotenpunktfunktion des Flughafens Frankfurt für den internationalen Flugverkehr wird hierdurch nicht in Frage gestellt, zum Beispiel für den oft weit überschätzten Anteil der tatsächlichen Transitpassagiere, die nur 5 % des Passagieraufkommens ausmachen.

Sechstens. Die vorgesehenen Investitionen für die Startbahn West in einer Größenordnung von 250 Millionen DM öffentlicher Gelder sind gesamtwirtschaftlich nicht vertretbar. Diese Mittel sollten vielmehr für andere, dringendere öffentliche Aufgaben, zum Beispiel auf dem Gebiet des Umwelt- und Naturschutzes mit sicheren, nur von nationalen Entscheidungen abhängigen Arbeitsplätzen investiert werden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat Herr Gonnermann.

Gonnermann:

Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Einer der umstrittenen Punkte in der Diskussion um die Startbahn West ist die Frage, um wieviel sich die real nutzbare Kapazität des Flughafens durch den Bau der Startbahn West erhöhen läßt, das heißt mit welchem Koordinationswert der Flughafen nach dem Bau der Startbahn West betrieben werden könnte.

Erstaunliche Tatsache ist, daß nach Abschluß des Verwaltungsgerichtsverfahrens und Erteilung der Baugenehmigung in dieser Frage totale Verwirrung herrscht. Niemand scheint zu wissen, was die Startbahn tatsächlich zu leisten in der Lage ist. Dieses ist ein für ein abgeschlossenes Planungsverfahren bemerkenswerter Tatbestand.

Zunächst einiges zur Verkehrsstruktur in Frankfurt. Ich möchte dazu bitten, Ihre Aufmerksamkeit auf die an der Seite angebrachten Grafiken zu richten.

Erstens. Beim Flughafen Rhein-Main handelt es sich um einen ausgesprochen pulsierenden Flugbetrieb, bei dem sich im Abstand von etwa zwei Stunden Landespitzen und Startspitzen abwechseln.

Sie sehen in der Grafik rechts die Summe der Landebewegungen, als blaue Linie aufgetragen, und die Summe der Startbewegungen, als rote Linie aufgetragen, und zwar gesammelt in der rechten Grafik jeweils für beide Bahnen.

Sie können daraus ersehen, daß im Gegensatz zu der bisherigen Lesart, daß es in Frankfurt vier tägliche Verkehrsspitzen gebe, es in Wirklichkeit etwas differenzierter aussieht. Es gibt vier Landespitzen und vier Startspitzen, die sich in jeweils signifikantem Zyklus voneinander absetzen und voneinander unterscheiden.

Dabei besteht zum Zeitpunkt einer Landespitze ein Startminimum, zum Zeitpunkt einer Startspitze ein Landeminimum. Dies ist zwingende Folge der von der Flughafen AG immer wieder hervorgehobenen Umsteigerfunktion des Rhein-Main-Flughafens, die davon lebt, daß in möglichst kurzer Zeit möglichst viele Maschinen aus verschiedenen Herkunftsorten landen.

Nur durch diese phasenweise Konzentration von Landebewegungen ist es möglich, ein möglichst hohes Passagieraufkommen auf einen möglichst kurzen Zeitabschnitt zu konzentrieren, damit in der anschließenden Startbewegungsspitze mit einer möglichst breit gefächerten Umsteigerate auf Maschinen verschiedenster Zielorte umgestiegen werden kann.

Erstens. Dieser typische Wechsel von Lande- und Startspitzen ist somit Voraussetzung für a) möglichst kurze Umsteigezeiten und b) wirtschaftliche Auslastung der Maschinen.

Zweitens. Dieser durch die Bedienungsfunktion des Flughafens Frankfurt vorgegebene signifikante Wechsel von Lande- und Startspitzen hat zur Folge, daß die mögliche Zahl der Landungen, nicht aber der Starts das Verkehrsvolumen in Frankfurt bestimmt. Nur das, was durch Landungen in Frankfurt ankommt, kann über die Drehscheibenfunktion wieder verteilt werden.

Drittens. Daraus folgt weiterhin, daß für Frankfurt die Landekapazität das begrenzende Kriterium ist, nicht die Startkapazität. Dies gilt um so mehr, als bereits im heutigen System die Startkapazität größer ist als die Landekapazität.

Innerhalb des Koordinationswertes von 55 Bewegungen pro Stunde sind maximal 32 Landungen pro Stunde, aber maximal 38 Starts pro Stunde zulässig. Sie können das auch aus der Graphik ersehen. Von den zwei waagerechten Linien, die hier eingetragen sind, ist die untere die Begrenzungslinie der Landekapazität, die darüber liegende Linie die Begrenzungslinie für die Startkapazität.

Einen weiteren Beweis für die bereits heute höhere Startkapazität gibt die Betrachtung der Abbildung 2, die Graphik links also. Hier ist die tatsächliche Verteilung der Start- und Landebewegungen differenziert für die Nord- und die Südbahn dargestellt, und zwar sind auch hier die Landebewegungen wieder blau eingetragen, wobei die durchgezogene Linie sich auf die Nordbahn bezieht und die gestrichelte Linie auf die Südbahn; entsprechend die durchgezogene rote Linie mit Bezug auf die Starts der Nordbahn, und die durchgezogene rot gestrichelte Linie mit Bezug auf die Startbewegungen auf der Südbahn.

Es zeigt sich, daß in den Landespitzen Nord- und Südbahn relativ gleichmäßig genutzt werden müssen. Dies bedeutet im Klartext: Die Flughafen AG ist wegen Erreichens der Landekapazitätsgrenze zu Zeiten der Landespitzen gezwungen, beide Bahnen gleichmäßig zu nutzen. Zu Zeiten von Startspitzen kann sie es sich demgegenüber leisten, das Bahnsystem praktisch so zu nutzen, als gäbe es die Südbahn gar nicht. Sie sehen, während des ganzen Tagesverlaufs lagen die Bewegungen auf der Südbahn an diesem Freitag - das ist auch ein Spitzenverkehrstag - nie über etwa 4 bis 5 Startbewegungen pro Stunde, während auf der Nordbahn bis zu 40 Startbewegungen pro Stunde in den Startspitzenzeiten abgewickelt wurden.

Viertens. Die Wechselphasen von Lande- und Starthäufungen finden ihren rechnerischen Ausdruck in dem sogenannten Ratiowert. Dieser Wert bezeichnet das Verhältnis von Landungen zu Starts pro Stunde. Ein Verhältnis von 1:1 beziehungsweise 1,0 für Landungen und Starts tritt jeweils nur für kurze Zeit auf, und zwar im Wechselpunkt von einer Lande- zur nächsten Startspitze und umgekehrt. Sie sehen das in der Graphik rechts wieder: die Schnittpunktlinien in Rot und Blau bezeichnen diesen Wechselpunkt, wo das Ratioverhältnis 1,0 oder 1:1 beträgt.

Hooton schreibt in seinem Arbeitspapier Nr. 7 hierzu:

"In Frankfurt ist die Verkehrsnachfrage bei einem Verhältnis von 1,0 tendenziell ausgesprochen niedrig."

Er schreibt weiter:

"Bei diesem Flughafen gibt es, wie die Erfahrung zeigt, sehr deutliche Unterschiede in der Nachfrage nach An- und Abflügen während der Stoßzeiten des Tages. Es gibt eineinhalb- bis zweistündige Perioden von Abflughäufungen mit einem typischen Anflug-Abflug-Verhältnis von 0,56 und ähnliche, jedoch völlig abgesonderte Perioden von Anflughäufungen; typisches Verhältnis: 1,79. Diese Häufungen haben erhebliche Auswirkungen auf die stündliche und die Jahreskapazität."

Hooton errechnet sodann auf dieser Basis von 0,56 beziehungsweise 1,79 eine Steigerung der Jahreskapazität von 246.000 Bewegungen im Jahr 1980 für das Zweibahnsystem gegenüber 251.000 Bewegungen pro Jahr für das Dreibahnsystem im Jahr 1990.

Nach Überprüfung seiner Berechnungen im März 1980 berechnet Hooton in Korrektur auf der Basis des Jahres 1990 eine

Steigerung der Jahreskapazität von 237.000 Bewegungen für das Zweibahnsystem gegenüber 251.000 für das Dreibahnsystem - mithin eine Steigerung von lediglich 5,9 % gegenüber 2 % im Arbeitspapier Nr. 7.

Völlig unseriös ist die Art und Weise, in der die FAG ihre Argumentation stützen will, für Frankfurt sei ein Start-Lande-Verhältnis nahe 1,0 typisch. In einem internen Positionspapier vom Juli 1980 zieht sie willkürlich aus einem längeren Ereigniszeitraum Verkehrskonstellationen heraus, bei denen sich ein an 1,0 angenähertes Ratio ergibt. Eine genauere Überprüfung zeigt, daß die dabei ins Verhältnis gesetzten Wertepaare für Anflüge beziehungsweise Abflüge pro Stunde ausschließlich zwischen 21 und 29 liegen.

In Wirklichkeit - das sehen Sie aus dieser Graphik - treten dagegen in den Lande- beziehungsweise Startspitzen Bewegungswerte auf, die deutlich über 30 beziehungsweise 120 pro Stunde liegen.

Dies ergibt sich unter anderem auch deutlich aus den Graphiken, die der Herr Flugplankoordinator vor dem Verwaltungsgerichtshof in Kassel vorgelegt hat.

Der Vorwurf der FAG, neuerdings erhoben, Hooton habe zu ungünstige Prämissen unterstellt, ist somit falsch. Eher das Gegenteil ist der Fall. Hooton hat unter heutigen Gesichtspunkten noch günstig für die FAG gerechnet.

Offenbar unter dem Eindruck der für die Flughafen AG und Landesregierung ungünstigen Rechenergebnisse Hootons hat die FAG eine Untersuchung des praktischen Betriebswertes der geplanten Startbahn West durch die Air Traffic Services Consulting GmbH in Bad Homburg erstellen lassen. Dieses Gutachten liegt Ihnen im Rahmen dieser Anhörung vor.

Dieses von der FAG bestellte Gutachten gelangt erwartungsgemäß zu sehr günstigen Steigerungswerten im Kapazitätszuwachs für die Startbahn West. Diese Werte sind jedoch errechnet unter Prämissen, die fernab jeglicher Realität liegen. Hierzu zitiere ich:

"Für den Teil dieser Untersuchung, der die Ermittlung von Maximalzahlen der Bewegungen, Starts und Landungen, in Abhängigkeit von Wetterlagen und genutzter Start-Landebahn-Kombination dient, wird ein jederzeit ausreichendes Angebot von Anflügen beziehungsweise von startbereiten Luftfahrzeugen für die unterschiedlichen Abflugrichtungen unterstellt."

Mit dieser Prämisse wird das Grundlagenmaterial hergeleitet. Damit werden die Grundsätze einer sinnvollen Verkehrsplanung und eines sinnvollen Verkehrsangebotes geradezu auf den Kopf gestellt. Nicht die Bedarfsstruktur der Benutzer bestimmt die Gestaltung der Verkehrseinrichtungen, vielmehr müssen sich die Benutzer den Zwängen eines ihrer Bedarfsstruktur zuwiderlaufenden Bahnsystems unterwerfen. Sie sollen starten und landen nicht in den Zeiten, wo sie es etwa für wünschenswert halten, sondern dann, wenn es das Bahnsystem verlangt. Nur unter diesen Prämissen sind die hohen Kapazitätswerte zu realisieren.

Die Berechnungen Hootons zum Kapazitätszuwachs durch die Startbahn West bescheinigen dieser Betonpiste erstens einen vernichtend geringen Kapazitätszuwachswert, zweitens einen noch viel schlechteren Verkehrsbedienungswert.

Während dem VGH in Kassel noch wider besseres Wissen vorgespiegelt wurde, die Bahn erhöhe die Gesamtkapazität des Flughafens um 75 %, nämlich von 40 auf 70 Bewegungen pro Stunde laut Planfeststellungsbeschluß, erhöht sich die nutzbare Kapazität unter heutigen Verkehrsstrukturbedingungen um ganze 6 %, mithin um ein Zehntel des behaupteten Wertes.

Es bleibt Ihnen selbst überlassen, zu beurteilen, wie das Gericht bei Kenntnis dieser Sachlage die Frage der Planungsrechtfertigung beurteilt hätte.

Hootons Berechnungen weisen ferner nach, daß die Startbahn West an der Bedarfsstruktur des Luftverkehrs in Frankfurt als einem Umsteigerverkehr total vorbeigeplant ist. Dieselben Gründe nämlich, die die bessere Nutzung des heute vorhandenen Parallelbahnsystems verhindern, sind es wiederum, die eine über 6 % hinausgehende Kapazitätssteigerung durch die Startbahn West ausschließen. Es geht dabei um die Frage, ob durch mehr oder weniger Ausübung von Zwang auf die Fluggesellschaften diese dazu gebracht werden können, sich für sie ungünstige Flugzeiten, insbesondere ungünstige Landezeiten, zuweisen zu lassen. Hooton äußert die Vermutung, dies sei möglich, so daß sich das An- und Abflugverhältnis von heute 0,56 beziehungsweise 1,79 auf 0,75 beziehungsweise 1,5 im Jahr 1990 ändern ließe. Nur unter diesen Prämissen errechnet Hooton eine weitere Kapazitätssteigerung bis auf etwa 13 bis 14 % durch die Startbahn West.

Herr Hooton bleibt allerdings den Beweis dafür schuldig, wie er seine optimistische Einschätzung zu einer solchen Entwicklung begründet. Gegen die Möglichkeit zu einer solchen Entwicklung sprechen folgende Tatsachen:

Erstens. Der Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland hat wiederholt, auch vor Gericht, betont, daß über das jetzt einmal erreichte Maß hinaus es nicht möglich ist, Fluggesellschaften zu veranlassen, während der bereits aufgeführten Lande- und Startspitzen Flugzeiten in Landetälern oder Starttälern zu akzeptieren.

In seiner Anordnung zum Sofortvollzug vom 24. Juli 1980 führt dementsprechend Wirtschaftsminister Karry selbst aus - Zitat -:

"Bereits mit Schreiben vom 23. November 1978 hat der Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland auf Fälle

hingewiesen, bei denen Flüge nicht nach Frankfurt durchgeführt werden konnten, da für die betroffenen Gesellschaften die notwendigerweise angebotenen Ankunfts- beziehungsweise Abflugzeiten nicht mehr darstellbar waren."

Diese Problematik gilt insbesondere für die Ankunftszeiten, da die Landekapazität im vorhandenen System deutlich unter der Startkapazität liegt. Diese Landekapazität - und das ist oft genug betont worden - wird aber durch den Bau der Startbahn West um keinen Deut erhöht.

Zweitens. Uns liegen Auswertungen der Bundesanstalt für Flugsicherung vor, die nachweisen, daß das derzeitig vorhandene Anflug-Abflug-Verhältnis noch ungünstiger liegt, als es Hooton bei seiner Berechnung mit 6 % Kapazitätssteigerung zugrunde gelegt hat. Eine Berechnung auf der Grundlage der BFS-Werte würde somit heute zu einem noch niedrigeren Kapazitätssteigerungswert für die Startbahn West führen.

Drittens. Wenn man dessen ungeachtet, gegen die von Flugplankoordinator und Bundesanstalt für Flugsicherung mehrfach geäußerte Meinung, glaubt, doch auf die Fluggesellschaften einwirken zu können, ungünstige Zeiten anzunehmen, so bedarf es dazu nicht des Baus der Startbahn West. Es ließe sich dann im derzeitigen System durchaus auch eine bessere Kapazitätsnutzung erreichen. Im übrigen haben die Frankfurter Fluglotsen in einem Papier Vorschläge entwickelt, wie das bestehende Bahnen-Sytem verbessert werden könnte, und zwar in einem Umfang, der unter Berücksichtigung der ohnehin gegebenen Begrenzungen in der Landekapazität einen Flugbetrieb mit den von Hooton für 1990 im günstigen Fall angenommenen Ratio-Werten zulassen würde. Auch von daher ist also der Bau der Startbahn West überflüssig.

Viertens. Hootons optimistische Unterstellung einer Entwicklung des Ratio-Wertes auf 0,75 beziehungsweise 1,5 in 1990 ist aber insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen völlig unrealistisch. Die Fluggesellschaften müssen nämlich bereit sein, Lande- und Starttermine anzunehmen, die sie schon heute nicht akzeptieren - und das zudem noch bei a) doppelter Gebührenbelastung nach dem Bau der Startbahn West - siehe dazu das Lufthansa-Vorstands-Info vom 8.9.1980 -, b) ständig steigendem Kostendruck in anderen Bereichen, zum Beispiel im Treibstoffsektor, c) sonst allgemein ansteigendem Preiskonkurrenzdruck.

Eine Grenzwertbetrachtung dieser Zusammenhänge zeigt eindeutig, daß jedes Stück Kapazitätserweiterung im Zusammenhang mit der Startbahn West nur gegen entsprechend höheren Widerstand der Fluggesellschaften und gegen deren wirtschaftliche Interessen erkauft werden könnte.

Fünftens. Mit dem Bau der Startbahn West würden die Grundsätze einer sinnvollen Verkehrsplanung geradezu auf den Kopf gestellt. Sie ist eine Startbahn, die genau im Gegensatz zur Bedarfsstruktur ihrer potentiellen Benutzer und im Widerspruch zur Drehscheibenfunktion des Frankfurter Flughafens konzipiert ist. Je höher die Kapazitätsnutzung werden soll, desto stärker muß die Drehscheibenfunktion abgebaut werden, sinkt die Attraktivität dieses Flughafens für die Benutzer.

Ich ziehe das Fazit: Die Alternative, Bau der Startbahn West oder Verlust der Drehscheibenfunktion, ist völlig falsch gestellt. Das Gegenteil ist der Fall. Die Startbahn West kann nach den Ergebnissen Hootons eine über sechs Prozent hinausgehende Kapazitätserweiterung nur durch zunehmende Auflösung der Drehscheibenfunktion bewirken. Danke schön.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat jetzt Herr Hooton. Das Statement wird wegen der Übersetzung vom Platz aus gegeben.

Hooton (Übersetzung):

Herr Hooton entschuldigt sich dafür, daß er nicht deutsch sprechen kann. Wenn ich deutsch spräche, würden wir uns hier zwei Wochen aufhalten. Ich hoffe, Sie werden eine Übersetzung akzeptieren.

Ich danke, daß Sie mich für heute nachmittag eingeladen haben. Ich hoffe, daß ich mich auch noch nach zwei Tagen über Ihre Einladung freuen werde.

(Heiterkeit)

Ich habe ein Arbeitspapier vorbereitet, das die Sachverständigenaussage enthält. Ich habe aber nicht die Absicht, Ihnen das alles vorzulesen. Ich habe die Absicht, meine Aussage kurz und einfach zu halten.

Am Anfang scheint es mir wichtig, auf einen Punkt hinzuweisen. Wenn ich von "Kapazität" spreche, dann beziehe ich mich auf eine Zahl von Bewegungen unter Berücksichtigung einer gegebenen Verzögerung. Ich werde deshalb von "stündlicher Kapazität" und von "jährlicher Kapazität" sprechen. Wenn ich also eine Kapazität mit der anderen vergleiche, beziehe ich mich auf die gleiche Ebene von Verzögerungen.

Ich möchte Ihnen einen kleinen geschichtlichen Hintergrund geben.

In der Figur 1, die dort projiziert ist, zeigen wir die stündliche Kapazität zwischen 1972 und 1980. 1972 war die ideale Kapazität in Frankfurt: 65 Bewegungen pro Stunde. Es gab viele Gründe, warum diese besondere Kapazität nicht aufrechterhalten werden konnte, Faktoren wie die Geräuschbegrenzung und Luftverkehrskontrollen. Dadurch wurde

die ideale Kapazität auf 57 Bewegungen in der Stunde im Jahre 1972 reduziert. Zwischen 1972 und 1978 hat sich die Kapazität in Frankfurt um 6 % reduziert.

1978 kam jedoch ein neuer Faktor hinzu. Im August dieses Jahres wurden neue Abstandsstandards eingeführt. Der Effekt bestand darin, daß die Kapazität um weitere 6 % herabgesetzt wurde. Seit 1978 ist ein kleiner Rückgang in der Kapazität zu verzeichnen. Die neuen Staffelungskriterien beruhten auf Luftwirbelschleppen-Problemen. So zeigt die Figur 1, daß Geräusche und Luftwirbelschleppen die Kapazität eines Flughafens reduzieren können. Die Kapazität ist auch gesunken, nachdem die Proportion der Schwerflugzeuge, die den Flughafen benutzen, gestiegen ist. In meinem Gutachten habe ich einige Fragen niedergelegt, von denen ich glaube, daß es wichtig ist, sie zu beantworten.

Die nächste Frage, die ich gern beantworten würde, betrifft den Zusammenhang zwischen der Verkehrsanforderung und der Verkehrskapazität. Ohne auf Zahlen einzugehen, kann ich sagen, daß die Anforderungen die Kapazität 1980 erreicht haben. Die Verspätungen an Spitzentagen werden ernst. Wenn es nicht die Flugplankoordinatoren gäbe, würden die Verspätungen schlimmer werden. Es gibt auch Anzeichen dafür, daß die Fahrpläne einiger Luftlinien sehr durcheinandergeraten.

Nun kommen wir zu der sehr wichtigen Frage: Was bedeutet der Kapazitätszuwachs einer dritten Startbahn? Figur 2 zeigt auf der linken Seite die angenommene Kapazität. Die horizontale Skala zeigt das Verhältnis zwischen Abflügen und Ankünften, das auch von meinem Vorredner erwähnt wurde. Auf der linken Seite sehen wir in bezug auf die Kapazität eine sehr scharfe Spitze. Sie zeigt die Kapazität von drei Rollbahnen im Jahre 1990. Weiter unten mit einer Spitze von 50 Bewegungen pro Stunde ist die Kapazität von zwei Startbahnen im Jahre 1990 angegeben. Bei guten Wetterbedingungen ergibt sich hier eine Spitze von 50 Rollbahnbewegungen. Am unteren Ende sehen wir eine Spitze von 43 Bewegungen pro Stunde. Dies betrifft zwei Startbahnen 1990 bei schlechtem Wetter.

Es gibt hier zwei Grundprobleme. Das erste Problem besteht darin, daß die Zunahme der Kapazität der dritten Rollbahn sehr groß sein kann, insbesondere bei Situationen verstärkten Abflugs.

Es gibt jedoch, wie ich bereits vorher gesagt habe, ein Problem bei den Anflügen, da die dritte Startbahn nur für Abflüge verwendet werden kann, nicht für Anflüge. Dadurch ergibt sich immer noch ein gewisses Problem.

Die beste Art und Weise, Ihnen zu zeigen, was dieser Flughafen leisten kann, besteht darin, über die jährliche Kapazität zu sprechen. Die Figur dort zeigt den Kapazitätszuwachs, der in einer Beziehung sehr groß, in einer anderen sehr gering ist. In der Tat: Bei sehr starken Anflugbewegungen findet überhaupt keine Verstärkung statt.

Ich möchte jetzt zur nächsten Figur übergehen. Zunächst möchte ich besonders betonen: Will man zwei Rollbahnen mit drei Rollbahnen vergleichen, muß man das für ein bestimmtes Jahr tun. Deshalb vergleichen wir hier zwei und drei Rollbahnen für das Jahr 1990.

Die Figur 3 zeigt die Veränderung zwischen 1972 und 1980 und eine Voraussage für 1990. Seit 1972 ist die Kapazität gesunken; 1978 war das Absinken besonders stark. Was wird aber im Jahre 1990 passieren? Wir können hier zwei Annahmen aussprechen. Wir haben bereits von dem Problem einer starken Anflugs- und einer starken Abflugsdichte gesprochen. Setzt sich das bis 1990 fort, wird sich die Kapazität des Systems mit zwei Start- und Landebahnen verringern.

Nehmen wir einmal einen Moment an, das wird sich ereignen! Erreichen wir das Jahr 1990 mit den beiden existierenden Start- und Landebahnen, wird sich die Gesamtkapazität des Flughafens auf 231.000 Bewegungen pro Jahr verringern. Fügen wir eine dritte Start- und Landebahn hinzu, kann der Gesamtzuwachs mit zwischen 6 und 8 % erwartet werden.

Ich habe da zwei Kurven gezeigt. Die untere Kurve zeigt die Kapazität nur für Linien- und Charterflüge. Ich hoffe, daß die beiden Kurven das Auditorium in Verwirrung bringen.

(Heiterkeit)

Die untere Kurve basiert auf dem extremen Zustand überhöhter Lande- und Abflugsbewegungen. Möglicherweise können der Flugplankoordinator und die Luftfahrtgesellschaften zusammenarbeiten, um die extremen Verkehrsspitzensituationen herunterzudrücken. Geschähe das, würde das der Kapazität von zwei Start- und Landebahnen ebenso nützen wie der Kapazität von drei Start- und Landebahnen. Bei einer Kapazität von drei Start- und Landebahnen würde das in einem jährlichen Zuwachs von zwischen 12 und 14 % resultieren.

Ich möchte noch zwei weitere Punkte herausstellen. Diejenigen, die hier gegen die dritte Start- und Landebahn sind, mögen überrascht sein, daß ich über eine eventuelle Steigerung bei zwei Start- und Landebahnen spreche. Jedoch ich glaube, der Flughafen Frankfurt hat bereits ein Problem. Ich habe herausgestellt, daß die Anforderung die Kapazität übersteigt, und wir, das heißt Sie in Frankfurt, werden sehr glücklich sein, wenn diese Situation bis 1990 aufrechterhalten werden kann.

Auch wenn Sie nur eine leichte Steigerung in der Anforderung über die derzeitige Zahl hinaus bekommen, dann werden die Verspätungen schlimmer sein, als sie jetzt schon sind. Deshalb scheint es im Hinblick auf die Verspätungen so zu sein, daß die dritte Startbahn Ihnen einen Zuwachs zwischen 6 und 14 % geben würde.

Aber ich möchte dazu zwei Warnungen anfügen. Wie ich schon sagte, haben die neuen Staffelungskriterien von 1978 die Kapazität reduziert, und diese Änderungen beruhten auf dem Problem der Luftwirbelschleppen. Wenn wir aus dem gleichen Grunde in irgendeinem künftigen Jahr einmal einen schweren Unfall haben sollten - nicht unbedingt in Frankfurt -, dann werden die politischen und technischen Pressionen, die aus der ganzen Welt auf Frankfurt zukommen werden, sehr ernst sein, und wir könnten uns plötzlich weiteren Reduzierungen in der Kapazität gegenübersehen.

Ich habe auch durch die Zahlen von 1972 gezeigt, daß die Einführung der Lärmschutzvorschriften die Kapazität des Flughafens reduziert hat. Wenn die Lärmschutzvorschriften in der Zukunft geändert würden, könnte das die Kapazität von Frankfurt weiter verringern, noch unter die Zahlen, die ich gezeigt habe.

Ich möchte damit schließen, daß ich sage, daß auch dann, wenn die Kapazität der zwei Start- und Landebahnen in Frankfurt verbessert wird, die dritte Startbahn immer noch eine Zunahme der Kapazität ergeben wird. Damit möchte ich meine Aussage beenden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen und Herren, damit wollen wir für heute die Statements beenden. Da Herr Prof. Heimerl nur heute zur Verfügung steht, würde mich zunächst einmal interessieren, wer der hier anwesenden Fachleute kritische Fragen, Anmerkungen oder Auslassungen zu dem zu machen hat, was von Herrn Prof. Heimerl vorgetragen wurde. Keiner, der solche Fragen stellt? Dann die erste Frage, Kollege Weimar.

Abg. Weimar (CDU):

Meine Damen und Herren, ich glaube, zumindest für die Abgeordneten unserer Fraktion sagen zu können, daß wir bereits dafür danken müssen, wie sachlich, nüchtern und informativ bisher die Vorträge waren. Ich glaube, nach dem, was vorab geäußert wurde, ist das eine ganz erfreuliche Entwicklung, und ich möchte das von dieser Stelle aus feststellen.

Lassen Sie mich zuerst einige Fragen zu der Kapazität stellen, weil ich meine, daß wir die vielen angesprochenen Themen der Statements etwas trennen müssen. Von allen Vorträgen war uns der Vortrag von Herrn Billinger bisher nicht in der ausgedruckten Form bekannt. Deshalb zuerst einige Fragen dazu, die auch, wenn es geht, von Herrn Prof. Heimerl zusätzlich beantwortet werden sollten, vielleicht in der Gegenrede.

Herr Billinger, Sie gehen davon aus, indem Sie uns die beiden Diagramme des Flugplankoordinators für Starts und Landungen präsentiert haben, daß Verlagerungen von Flügen vorgenommen werden können, indem Sie auf die jeweiligen Täler verweisen. Sie haben kein Schaubild vorgelegt, wo Starts und Landungen insgesamt aufgeführt worden sind, wo sich diese Täler, nachgewiesenermaßen auch an Hand der Schaubilder, erheblich reduzieren. Meine Frage: Wo sehen Sie überhaupt noch Möglichkeiten, Spitzen, die über dem Linienverkehr liegen, in sogenannte Verkehrstäler zu verlagern?

Herr Prof. Heimerl, Sie haben gesagt, an zwölf Stunden wird dieser Koordinationseckwert normalerweise schon überschritten. Wo sehen Sie noch Möglichkeiten, diese Verlagerung vorzunehmen?

Die zweite Frage: Hinsichtlich des innerdeutschen oder des extrem kurzen Zubringerdienstes gehen Sie, Herr Billinger, davon aus, daß sämtliche Flüge des extrem kurzen Zubringerdienstes gestrichen werden können und sollen, oder sind bei Ihren Berechnungen nur einige Flüge herausgenommen?

Die letzte Bemerkung - vielleicht können Sie dazu ebenfalls etwas sagen -: Sie sprachen davon - auch andere Redner -, daß die Rahmenbedingungen hinsichtlich des Wirtschaftswachstums, der Ölpreise etc. sich rapide verschlechtern und damit zu erwarten ist, daß die Prognosen für die Flugbewegungen nicht mehr stimmen könnten. Wie erklären Sie sich dann, daß der Flugplankoordinator uns in seinen Ausführungen für 1981 erhöhte Anforderungen von 1,8 % gegenüber den Anforderungen im Jahre 1980 genannt hat?

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Billinger, Sie haben das Wort.

Billinger:

Man müßte diese Schaubilder vielleicht um die Summe der Bewegungen ergänzen; darauf haben Sie hingewiesen. Allerdings ist uns bei der Addition aufgefallen, daß man, wenn man die vom Flugplankoordinator angegebenen Abflugmengen und Ankunftsmengen addiert, weit über den Eckwert für die Gesamtbewegungen hinaus kommt. Wir haben das deshalb nicht getan, weil uns das etwas überrascht hat, wie das geschehen kann.

Die Ansätze zum Verlagern der Spitzen gehen eigentlich davon aus, daß es vordringlich ist, den Linienverkehr ohne Verspätungen zu den gewünschten Zeiten abzuwickeln, und zwar den Linienverkehr, den wir als den stabilen Linienverkehr, nämlich den über weitere Strecken, also unter Ausschluß des Kurzstreckenverkehrs, abwickeln wollen.

Der Ansatz des Diagramms lautet: Tasten wir nur den wichtigen Linienverkehr nicht an und sorgen dafür, daß er keine Verspätungen bekommt! Daneben haben wir Zeiten, wo wir etwas locker verfahren können, wo unter Umständen auch

einmal eine Verspätung in Kauf genommen werden kann, nämlich wenn wir in die nicht vom Linienverkehr beanspruchten Zeiten den Charterverkehr oder aber auch den extremen Kurzstreckenverkehr hineinpacken.

Dort brauchen wir also nicht mehr so empfindlich zu sein, und das ist der Ansatz. Die Zeiten, die wir zur Verfügung haben, sollten wir in solche Zeiten einteilen, in denen wir keine Verspätungen haben wollen und dann tatsächlich weit unter der Kapazitätsgrenze bleiben. Die übrigen Zeiten, die vom Linienverkehr nicht frequentiert werden, sollten wir dann mit dem Risiko von Verspätungen nutzen.

Dieses Risiko von Verspätungen muß eigentlich gar nicht eintreten, wenn wir, wie ich schon gesagt habe, davon ausgehen, daß der Charterverkehr nicht auf Frankfurt konzentriet sein muß, wie das heute der Fall ist, und wenn wir davon ausgehen, daß, was heute schon öfter angesprochen worden ist, wir auch den extremen Kurzstreckenverkehr von Frankfurt wegbekommen. In dem Moment, wo diese zwei Maßnahmen getroffen werden, ist überhaupt kein Problem mehr gegeben, weder während der Spitzenzeit noch während der sogenannten Täler. Die Täler werden noch größer und können leichter ausgefüllt werden.

Abg. Weimar (CDU):

Ich hätte gerne noch eine Antwort auf meine Frage nach den 1,8 % Wachstum hinsichtlich der Anforderungen.

Billinger:

Ich weiß nicht, wie die 1,8 % mehr formuliert sind. Auf jeden Fall zeigen die Prognosen hinsichtlich der Flugbewegungen, daß wir nicht in diese Größenordnung kommen. Das können also nur angemeldete Flüge sein, die vermutlich gar nicht abgewickelt werden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Hier scheint also eine Verständnisfrage vorzuliegen. Zweckmäßigerweise wird der Flugplankoordinator hierzu gleich Stellung nehmen.

Gering:

Zunächst möchte ich den Herrn Abgeordneten dadurch unterstützen, daß ich darauf hinweise, daß bei dem Vortrag von Herrn Billinger zwei Graphiken separat gezeigt wurden, die von mir beim Verwaltungsgerichtshof in Kassel als eine Einheit produziert und projiziert wurden. Die beiden Graphiken, die hier gezeigt wurden, ergeben ein völlig falsches Bild der tatsächlichen Situation. Der Herr Abgeordnete hat sehr richtig festgestellt: Wenn man beide übereinander projiziert - ich habe dieses Diagramm sogar für Freitag, 5. September, da -, dann wird man feststellen, daß die Zahl der Gesamtbewegungen ein ganz anderes Bild als diese Einzeldarstellungen ergibt. Dabei darf man nicht vergessen, daß wir gerade in Frankfurt bei der Koordination nicht nur zwei Koordinationseckwerte haben, nämlich die zulässige Zahl der Starts und der Landungen, sondern daß wir darüber hinaus außer der Zahl der zulässigen Gesamtbewegungen 34 weitere Kriterien zu beachten haben und daß man das eine nicht vom anderen trennen kann.

Herr Billinger sagte gerade, er wisse nicht, wie ich auf die 1,8 % Zuwachs für 1981 komme. Ich arbeite nicht mit Prognosen, ich arbeite mit Tatsachen. Bei den zweimal im Jahr stattfindenden internationalen Flugplankonferenzen werden alle geplanten Flüge des Linien- und Charterverkehrs bei den Koordinatoren in den einzelnen Staaten der Welt beantragt und von diesen koordiniert. In diesem Fall haben wir hier einen Vergleich zwischen der Erstkoordination für den Sommerflugplan 1980 und - wir wollten nicht Äpfel mit Birnen vergleichen - dem Sommer 1981 dargestellt, der im November koordiniert worden ist. Auf Grund der Anmeldungen steht einwandfrei fest, daß wir bei den Anmeldungen einen Zuwachs von 1,8 % haben werden. Ich möchte zwar keine Garantie dafür aussprechen, daß es bei diesen 1,8 % bleibt - das kann höher oder auch darunter liegen -, aber die Aussage von Herrn Billinger, daß diese möglicherweise nicht durchgeführt und nur aus lauter Freude beantragt werden, möchte ich strikt zurückweisen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Prof. Heimerl hat das Wort.

Prof. Dr. Heimerl:

Meine Damen und Herren! Herr Abg. Weimar hat gesagt, ich habe davon gesprochen, daß über 12 Stunden eines Tages der Koordinationswert überschritten ist. Ich darf hier eine kleine Korrektur anbringen: Es ist nicht der Koordinationswert, sondern die Leistungsfähigkeit in dem Sinne, wie ich es heute vormittag gesagt habe, daß eine qualitativ befriedigende Abwicklung des Flugverkehrs ohne gravierende Verzögerungen des Flugverkehrs unterstellt ist. Dazu zeige ich noch einmal die Graphik, die bereits in unserem Gutachten enthalten war und die ebenfalls in Kassel erläutert worden ist.

Auf diesem Bild sehen Sie zunächst nur den Linienverkehr, wobei auf einer Säule Ankunft und Abflug übereinander addiert sind. Im Linienverkehr sehen Sie hierbei, daß die Kapazitätsgrenze, die ich unter den optimalen qualitativen Bedingungen nach internationaler Gepflogenheit bei 40 angezeigt habe, an drei Stellen erheblich überschritten ist und an

weiteren zwei Stellen erreicht wird. Dabei stellte sich nun die Frage, ob man die Spitzenüberschreitungen in die benachbarten Täler packen könnte. Dies ist auf dem nächsten Bild geschehen. Sie sehen die beiden mit einem blauen Punkt bezeichneten Teile in die benachbarten Täler verlagert. Darüber hinaus haben wir hier den Charterverkehr überlagert, wie er in Frankfurt an dem Stichtag im September 1978 abgewickelt worden ist. Sie sehen, daß das dann knapp unter der Kapazitätsgrenze über eine zusammenhängende Zeit von 11 Stunden ausgelastet ist.

Wenn man nun darüber noch die Bewegungen der allgemeinen Luftfahrt stülpt, dann kommt man zu der roten Kurve, wobei Sie sehen, daß man dann praktisch über den ganzen Tag jenseits der 40 liegt. Selbst wenn man die Toleranz etwas mehr einschränkt und Verspätungen in geringem Umfang akzeptiert und auf 45 Bewegungen zurückgeht, so ist feststellbar, daß auch dann für mehr als die Hälfte der Zeit diese Grenze überschritten wird. Ich habe heute früh auf den Unterschied zwischen dem Koordinationswert und der qualitativ-optimalen Leistungsfähigkeit hingewiesen.

Wenn auch Herr Billinger, wie er vorhin sagte, davon ausgeht, daß möglichst keine Verspätungen auftreten sollen, müßte man auf Grund dieser Werte überhaupt erst mit den Überlegungen beginnen. Einen kleinen Hinweis möchte ich dazu noch geben. Es ist gesagt worden, der Charterverkehr müsse in Frankfurt nicht den hohen Anteil haben, den er hat. Er hat in Frankfurt im Vergleich zu allen anderen deutschen Flughäfen einen enorm niedrigen Anteil. Er liegt nämlich bei weniger als 10 % des gewerblichen Verkehrs.

Heute früh war noch gesagt worden - wenn ich das mit einem Satz noch anmerken darf -, daß der Anteil der Zusteiger in Frankfurt an den gesamten Zusteigern in der Bundesrepublik gestiegen sei. Das ist auf den ersten Blick richtig. Auf der linken Kurve sehen Sie, daß von 1970 bis 1979 der Anteil der Originärzusteiger von Frankfurt etwa von 25 auf 32 % gestiegen ist. Hier tritt etwas auf, das ich heute früh als Prognoseproblem beispielhaft angesprochen habe, was durchaus nicht voraussehbar war, nämlich das Transitabkommen mit der DDR. Auf der rechten Seite der Graphik sehen Sie die Anteile der bundesdeutschen Flughäfen, bereinigt um den Berlin-Verkehr. Sie sehen dort, daß der Anteil von Frankfurt bei knapp unter 40 % in etwa konstant geblieben ist.

Dagegen hat sich der Anteil von Hannover und der Anteil von Berlin selbst wesentlich verringert. In der rechten Kurve ist zu sehen, daß bei Hannover ebenso wie bei Frankfurt der Anteil am gesamten Zusteigerverkehr in der Bundesrepublik etwa konstant geblieben ist, von kleinen Sprüngen hin und her abgesehen.

Abg. Görlach (SPD):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Es ist heute morgen bei den Vorträgen aufgefallen, daß keine Seite - auch nicht die Seite derer, die den Ausbau zu tragen haben - bezweifelt hat, daß dieser Ausbau einen Eingriff in den ökologischen Bereich darstellt. Dieses ist unumstritten. Deswegen gilt den Fragen, ob dieser Baumaßnahme wegen dieses Eingriffes irgendeine Alternative gegenübergestellt werden kann oder ob sie durch irgendeine andere Maßnahme vermeidbar ist, wohl besondere Bedeutung.

Nun werden wir den Fragen, wie man Ersatzkapazität - anders als durch eine dritte Startbahn - bringen kann, noch sehr gezielt nachgehen. Aber was mir im Vorraum wichtig erscheint, das sind die verkehrspolitischen Maßnahmen, die es in der Bundesrepublik ansonsten noch gibt, wie deren Auswirkungen auf die möglichen Kapazitätsnotwendigkeiten in Frankfurt Main sein werden.

Deswegen möchte ich Fragen nach München II stellen. Die Frage geht zunächst an die Bundesregierung und dann an die Lufthansa: Wie groß wird denn nun wirklich München II ausgebaut? Welchen Stellenwert hätte dann dieser Ausbau von München II in einem abgestimmten Verkehrskonzept Luft-Schiene in der Bundesrepublik zusammen mit Frankfurt?

Sodann die Frage an die Lufthansa: Was will sie denn in München installieren, sowohl was die Wartung ihrer Flugzeuge angeht als auch was die Ausgangspunkte für Linien angeht?

Ich glaube, es ist wichtig, diese Auswirkungen, die das für Frankfurt haben wird, möglichst klar zu wissen. Denn ein Streit von 2 % oder 3 % mehr Kapazität infolge der Startbahn West hat unter Umständen eine ganz andere Kapazitätsgrenze durch den Ausbau von München II, so wie er jetzt geplant ist. Ich wäre sehr froh, wenn man sich möglichst konkret ausdrückte und um die Konsequenzen, die in diesen Fragen liegen, nicht herumdrückte.

Vorsitzender Dr. Lang:

Für die Bundesregierung hat Herr Dr. Rehm das Wort.

Dr. Rehm:

Herr Vorsitzender, der Flughafen München II wird nach seinem Ausbau keine andere verkehrspolitische Bedeutung für die Bundesregierung haben als der Flughafen München-Riem hat. Für Äußerungen in dem Planfeststellungsbeschluß ist die Bundesregierung nun einmal nicht verantwortlich.

(Zurufe - Glockenzeichen des Vorsitzenden)

Ich kann dies auch gleich begründen. Es sind drei Gründe, die dazu zwingen, München-Riem zu ersetzen. Ich sage immer wieder: zu ersetzen. Denn München-Riem wird aufgelassen durch einen Flughafen München II.

Erstens. Die Anflugwege gehen über die Stadt München. Sicherheitsprobleme gegen Abstürze. Sie wissen, daß das vor einigen Jahren in der Innenstadt von München geschehen ist.

Zweitens. Dieser Flughafen München-Riem ist inzwischen umbaut worden. Es sind also 200.000 oder 300.000 Leute, die unter extremen Lärmbedingungen leiden. Es war die Entscheidung der Bayerischen Landesregierung, diese Hunderttausende zu entlasten durch die - zugegebenermaßen - erfolgende Belastung einer sehr viel kleineren Zahl von Mitbürgern.

Drittens - das ist das Hauptproblem und das gleichgewichtige Problem -, auch München-Riem ist voll. München-Riem hat keine Ausbaumöglichkeiten mehr. Es ist ein Einbahnsystem in der Luftfahrt. Ich will nicht sagen: Es ist ein Keinbahnsystem. Aber ein Einbahnsystem in der Luftfahrt ist etwas, womit man nicht immer unter allen Umständen operieren kann. Jeder kleinste Ausrutscher auf der nur einmal vorhandenen Start- und Landebahn bringt selbstverständlich den Flugbetrieb zum Erliegen. Das sind die drei Gründe. Sie hätten im Grunde keiner zusätzlichen Bedeutungsbegründung - wie in dem Planfeststellungsbeschluß hervorgehoben - bedurft.

Wie groß wird der Flughafen? - Es wird ein Zweibahnsystem werden, nicht größer.

Die Bundesregierung hätte gesagt - so stand es in der Zeitung -, es werde etwas an den Goldrändern gekratzt. Wo kann es sparsamer werden? Wieviel Abfertigungskapazität braucht man etwa für das Jahr 1990? Wir nehmen an: 8 Millionen. Also wird natürlich nicht für 12 Millionen gebaut, sondern nur für 8 Millionen. So sieht die Situation aus, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender Dr. Lang:

Es wurde noch die Lufthansa angesprochen. Bitte, Herr Beder.

Dr. Beder:

Herr Vorsitzender, ich kann zunächst einmal das unterstreichen, was Herr Dr. Rehm zu München II gesagt hat. Der neue Flughafen München II ersetzt in erster Linie den Flughafen München-Riem, der mit seiner Kapazität auch am Ende ist.

Ich glaube, ich muß zu einigen Ausführungen, die vorhin gemacht worden sind, etwas Stellung nehmen. Da wurde besonders betont, daß München II durch die Lufthansa als besonderer Knoten ausgebaut wird.

Das ist - so gesehen - nicht richtig. München ist heute bereits für die Lufthansa ein Knoten, sowohl ein Umsteigerknoten als auch ein Knoten für Direktdienste. Die Frage kann sich jetzt nur darauf beziehen: Was wird die Lufthansa denn in Zukunft dort unten tun, wenn es München II gäbe?

Wir werden dort auch weiterhin Direktdienste in dem Maße aufbauen, wie es von der betriebswirtschaftlichen Seite her möglich ist. Das heißt mit anderen Worten: Es muß in München ein originäres Verkehrsaufkommen vorhanden sein, das es lohnend macht, diese Passagiere direkt an irgendeinen Zielhafen abzufliegen und nicht über Frankfurt zu bündeln. Damit ist aber kein spezieller Knoten gemeint, wie es hier schon zum Beispiel mit Nahostknoten oder vielleicht Südafrikaknoten oder dergleichen angesprochen wurde. Wir werden also nur in dem Maße in München expandieren, wie es von der verkehrswirtschaftlichen Seite oder der betriebswirtschaftlichen Seite her vernünftig ist.

Vielleicht noch etwas zu den Diskussionen, die um die Überlegungen gingen, wie weit denn die Lufthansa in diesem Zusammenhang ihre technischen Einrichtungen von Frankfurt nach München verlagern wird. In der Tat waren solche Überlegungen vorhanden gewesen. Wir hatten zu überlegen, ob München für uns eine geeignetere Ausbaufähigkeit gegenüber Frankfurt hatte. Die konkrete Entscheidung - es ging hier um eine Werfthalle - ist zugunsten von Frankfurt gefallen.

Generell kann ich hier sagen, daß wir - solange Frankfurt entsprechende flugbetriebliche Kapazitäten zur Verfügung hat und auch Kapazitäten in der Infrastruktur am Boden - keine weiteren Basen aufbauen werden, auch nicht in München, sondern daß wir die zentrale Lage Frankfurts dazu benutzen werden, auch unser Netz dort gegenüber der Konkurrenz - das muß ich in diesem Zusammenhang besonders hervorheben - weiter zu verstärken. Dies aus verschiedenen Gründen, zum Beispiel auch - was vorhin schon einmal angesprochen wurde - unter dem Einfluß von zunehmenden Kraftstoffpreisen.

Abg. Friedrich (CDU):

Ich möchte noch einmal auf die wichtige Frage der Kapazität zurückkommen. Hier sind unterschiedliche Aussagen gemacht worden. Am deutlichsten wird das zwischen den Positionen, die uns Herr Müller vorgetragen hat mit seiner These, daß die Kapazität auch ohne Ausweitung erhöht werden könne, und der Position von Herrn Becker, daß die Kapazität erreicht ist, ja überschritten ist. Diese letztere These ist deutlich von Mister Hooton unterstützt worden.

Konkret möchte ich daher die Frage stellen, vielleicht insbesondere auch an die Experten der Flughafen AG: In welchem Umfang sind im vergangenen Jahr Verspätungen aufgetreten, und zwar im Durchschnitt und in der Spitze? - Ich konnte dies in den Unterlagen an konkreten Zahlen nicht nachvollziehen.

Wie hat sich der Einsatz von Großraumflugzeugen bisher auf die Zahl der Flugbewegungen auf Rhein-Main ausgewirkt? Mister Hooton hat ja ebenfalls den Rückgang durch den Einsatz dieser Flugzeuge begründet.

Schließlich: Kann ein vermehrter Einsatz von Großraumflugzeugen in Verbindung mit der mehrfach angesprochenen Integration von Schiene und Luft Kapazitäten freisetzen?

Gestatten Sie, daß ich noch einen weiteren Fragenkomplex anschließe, der die Möglichkeiten von Verkehrsverlagerungen betrifft.

Hier hat der Vertreter der Bundesregierung, Herr Dr. Rehm, ja klargemacht, daß wir auf Rhein-Main 80 % Linienverkehr haben und daß dieser Linienverkehr durch langfristige Verträge festgelegt sei. Er kam zu dem Schluß, daß zielgerichtete Verkehre sich nicht umlenken, sondern allenfalls zerstören lassen.

Konkret, Herr Dr. Rehm, heißt dies - habe ich Sie hier richtig verstanden? -: Auch eine größere Integration der Verkehrsträger Luft und Schiene kann keinen größeren Einfluß auf das Luft-Verkehrsaufkommen Rhein-Main ausüben?

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Becker, Sie haben das Wort.

Becker:

Ich möchte lediglich auf den Teil Schiene/Straße/Luft eingehen. Die FAG war die erste, die in den Jahren nach 1971 auf die Koordination zwischen Schiene/Straße/Luft hingewiesen hat. Kein neues Thema.

Wir haben bereits 1978 ein Gutachten erstellen lassen. Ich habe kurz das Ergebnis dieses Gutachtens in meinem Statement mitgeteilt, das heißt Entlastung Frankfurts bezüglich Kapazität nein, Verbesserung des Service für den Passagier.

Auch das Prognos-Gutachten der Bundesregierung wird keine anderen Ergebnisse ausweisen. Das wage ich vorauszusagen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Mücke, Sie haben das Wort.

Mücke:

Es war die Frage gestellt, wie sich die durchschnittlichen Verzögerungen in Frankfurt in der letzten Zeit dargestellt haben. Wir haben vor etwa drei Jahren Verspätungen bei der Verkehrsabwicklung am Flughafen Frankfurt gehabt, die zu harten Protesten der Luftverkehrsgesellschaften führten und die dazu führten, daß wir eine Expertenkommission ins Leben gerufen haben, geleitet und koordiniert von der BFS, der neben der Lufthansa Vertreter der Bundesanstalt für Flugsicherung, der FAG und des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik angehörten. Der Kommission lag die Frage vor, wie man die Verspätungen, die damals bis 7 Minuten betrugen, abbauen kann.

Die Kommission ist zu Empfehlungen gekommen. Einer der wesentlichsten Punkte, der die Kapazität betraf, war damals die Herabsenkung der Landekapazität auf dem Parallelbahnsystem von 36 auf 32 Bewegungen, das heißt, wir haben bereits vor drei, vier Jahren schon höhere Koordinationswerte gehabt. Wir haben damals zwar auch einen Gesamtkoordinationswert von 54 gehabt, aber nachweislich wurde damals die Landekapazität von 36 auf 32 heruntergesetzt.

Ich glaube, das schon allein zeigt, daß vor Jahren bereits das Problem erkannt war und daß Unregelmäßigkeiten im Luftverkehr dazu geführt haben, daß alle Beteiligten sich zusammengesetzt und versucht haben, diese Verspätungen abzubauen.

Ich glaube, prädestinierter noch als wir sind hier der Flugplanungskoordinator, der auf Grund seiner Verspätungsstatistik einen exakten Nachweis führen kann, und die Bundesanstalt für Flugsicherung, die auf Grund ihrer Verspätungsstatistik die augenblickliche Situation erklären kann.

Die nächste Frage war, inwieweit sich Großraumflugzeuge in den letzten Jahren auf dem Flughafen Rhein-Main auf die Kapazität ausgewirkt haben, ob also überhaupt noch ein Steigen vorhanden war. Wir können sagen, daß seit dem Einsatz der Großraumflugzeuge zwar ein Knick in der Entwicklung und der Zunahme der Flugzeugbewegungen zu verzeichnen war, aber daß diese Bewegungen trotzdem ständig in Frankfurt gewachsen sind.

Abg. Schlappner (SPD):

Herr Billinger hat vorhin ausgeführt, daß ein Großteil der Verspätungen nicht allein auf die Beschränkung der Start- und Landekapazität zurückzuführen ist, sondern daß ein Teil der Verspätungen auch dann in Zukunft bleiben würde, wenn die Startbahn West errichtet ist. Wie sieht der Flugplankoordinator diese Position?

Ich hätte dabei auch eine Antwort auf die Frage, ob es richtig ist, daß auch heute noch bei der beengten Kapazität in der Spitzensituation des Rhein-Main-Flughafens ein hoher Prozentsatz der Kapazität - es wird von 9 bis 28 % der Eckwerte gesprochen - durch Nichtlinienflüge blockiert wird.

Diese Fragen interessieren mich, weil es insbesondere darum geht, nicht pauschal von Verspätungen zu sprechen, sondern auch die Gründe der Verspätungen einmal zu eliminieren, um unter Umständen hier den tatsächlichen Gegebenheiten Frankfurts, auch im Hinblick auf das, was Herr Müller gesagt hat, näherzukommen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Gering, bitte!

Gering:

Ich glaube, zur ersten Frage, der Kapazität des Luftraumes, könnte die Bundesanstalt für Flugsicherung sehr viel sagen. Ich glaube, daß ich aus meinem Sachgebiet heraus da schon eine Anmerkung machen kann, denn neben der An- und Abflugkoordination, die durch meine Dienststelle durchgeführt wird, das heißt die Koordination aller an- und abfliegenden Maschinen auf den elf deutschen internationalen Verkehrsflughäfen, unterliegt uns auch die Koordination der Überflüge über das Bundesgebiet, die ohne Zwischenlandung in der Bundesrepublik durchgeführt werden, und damit eine gewisse Luftraumkoordination.

Bei der Luftraumkoordination kommt es auf die Kapazität und die Belastung der einzelnen Flugsicherungssektoren in der Bundesrepublik an, und zwar im unteren Luftraum und auch im oberen Luftraum, auf gewisse Kapazitätsgrenzwerte, die bei Ein- und Ausflug über gewisse strategische Punkte zu beachten sind.

Hier hat man dem Flugplankoordinator Koordinationswerte gegeben - ich betone: Koordinationswerte -, in dessen Rahmen er praktisch frei diese Flüge akzeptieren kann. Diese Koordinationswerte betragen im Schnitt 60 % der tatsächlich möglichen Kapazität der einzelnen Sektoren. Diese Koordinationswerte können in Spitzenzeiten bis zu 70 % aufgestockt und ausgenutzt werden.

Ich habe in der Schublade die Luftraumkoordination vom Januar und Februar 1981, also einen recht aktuellen Computerausdruck. Vor mir liegt der 19. Januar. Ich glaube, ich könnte Ihnen auch den heutigen Tag heraussuchen. Es würde nur etwas Zeit in Anspruch nehmen. Hier steht fest, daß wir nach den uns vorgegebenen Koordinationswerten im oberen Luftraum am 19. Januar nur während zweier Stunden den 60-Prozent-Wert überschritten haben und den 70-Prozent-Wert gerade erreichten.

Im unteren Luftraum gibt es zwei Sektoren, die in den Frankfurter Bereich hineinfallen. Einmal wird an zwei Stunden in dem einen Sektor die Kapazität bis zu 70 % ausgeschöpft. Hier darf ich sagen, daß die Gesamtkapazität 37 beträgt. Ausgeschöpft sind 24 bzw. 27. In dem anderen Sektor, wo die Kapazität 33 Flüge während 60 Minuten beträgt, sind wir auf 21.

Das sind die höchsten Zahlen, die mir vorliegen. Ich glaube, daß wir hier bei der Luftraumkoordination mit einer durchschnittlichen Trefferquote von etwas mehr als 90 % arbeiten.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Dr. Rehm, Herr Kollege Friedrich hat hier moniert, daß eine Frage von Ihnen nicht beantwortet worden wäre, ob er recht verstanden hätte, daß er Ihre Ausführungen von heute morgen anders auslegen müßte als die Erklärung, die vorhin von Herrn Direktor Becker abgegeben worden ist. Habe ich Sie richtig verstanden? - Wiederholen Sie, bitte, noch einmal Ihre Frage.

Abg. Friedrich (CDU):

Ich wollte nach den Aussagen, die Herr Dr. Rehm heute etwa mit dem Satz formuliert hatte, ein zielgerichteter Verkehr lasse sich nicht umlenken - ich glaube, so hatte ich Sie doch richtig verstanden, Herr Dr. Rehm -, fragen, ob das so zu verstehen ist, daß letzten Endes auch durch eine größere Integration von Schiene und Luft keine Entlastung zu erwarten ist für den Luftverkehr.

Dr. Rehm:

Herr Vorsitzender, man muß dies etwas differenziert sehen. Also, Kombination Schiene - Luft. Hier vertreten wir die Auffassung, und die ist wohl richtig, daß man zunächst gewisse Voraussetzungen schaffen muß, damit sich die Verkehrsströme überhaupt weiterhin auf der Schiene über Frankfurt entwickeln; denn wenn die Schiene nicht so attraktiv ist wie die Luft es ist hinsichtlich Gepäckbeförderung - ich will mein Gepäck in Nürnberg loswerden bis San Francisco - oder hinsichtlich des Tarifverbundes - ich will natürlich für die Schiene nicht mehr bezahlen, als ich für die Luft bezahlen müßte, wenn ich ab Nürnberg über Frankfurt fliege -, dann werden sich diese Verkehrsströme nicht auf die Schiene bewegen.

Was gibt es für Alternativen? Diese Verkehrsströme werden sich an Frankfurt vorbei entwickeln, diese Verkehrsströme werden vielleicht über kurze Zubringerflüge - sagen wir einmal, KLM zwischen Düsseldorf und Amsterdam - zu Lasten in diesem Falle des Verkehrsträgers Luft sich von der Bundesrepublik Deutschland weg entwickeln. Das wollte ich damit sagen. Selbst wenn wir also alle Voraussetzungen schaffen, die Schiene so attraktiv zu machen wie die Luft - Vorausset-

zungen schaffen könnten; ich sehe da große Schwierigkeiten -, wird es in nennenswertem Umfang dazu kommen, daß diese Verkehrsströme einfach von der Bundesrepublik abwandern und sich über Amsterdam, Zürich usw. entwickeln. Diese Umleitung von Verkehrsströmen zieht auch wirtschaftliches Geschäft nach sich. Das wollte ich damit sagen.

(Zuruf: Wie geht das denn?)

Herr Vorsitzender, ich habe heute morgen die Zahl von 33 Millionen DM an Verspätungskosten genannt bei Anflügen. Deshalb fühle ich mich etwas im Obligo, das doch noch näher zu erklären, weil hier davon die Rede war.

Die Bundesanstalt für Flugsicherung führt eine stichprobenhafte Untersuchung durch, aus der man für jeden Tag stichprobenhaft die durchschnittliche Verzögerung entnehmen kann. Wenn man in einem Jahr - das waren die Monate Januar bis September 1980 und Oktober bis Dezember 1970 - die Montage, Dienstage, Donnerstage und Freitage herausnimmt, um das als Muster zu nehmen, dann ergibt sich bei durchschnittlich 251,44 Anflügen pro Tag eine durchschnittliche Verzögerung von 2:04:05 Minuten. Das bedeutet, wenn man das einmal umrechnet, 3.680 Stunden pro Jahr und bei mittleren Betriebskosten eines Flugzeuges, als Mittel zwischen den kleinsten und den größten, von 9.000 DM 3.680 Stunden mal 9.000, und das sind die 33 Millionen DM, die ich heute morgen genannt habe.

Ich will damit nur sagen, man kann sehr exakt aus den Untersuchungen der Bundesanstalt für Flugsicherung, die jeden Tag aufgenommen werden, ermitteln, welche Anflugverzögerungen - und nur die sind ja flughafenbedingt, Abflugverzögerungen sind etwas anderes - in welchem Umfang hier entstehen.

Abg. Weiß (CDU):

Ich möchte zwei Fragen an die Vertreter der Frankfurter Flughafen AG richten. Zunächst eine Frage, die sich direkt auf die Kapazität bezieht. Herr Billinger hat heute früh hier dargelegt, daß ein optimaler Ausbau des bestehenden Parallelbahnsystems ohne Startbahn West, Bau von Schnellabrollwegen, Umgehungsrollweg West und anderes mehr, insgesamt eine Kapazitätssteigerung - das war allerdings, so glaube ich, auf die Stunde bezogen - in einer Größenordnung von 15 bis 25 % möglich machen könnte.

Ich möchte Sie fragen, ob diese Größenordnung an Kapazitätssteigerung durch optimalen Ausbau des bestehenden Bahnsystems realistisch ist oder welche Größenordnung im Kapazitätseffekt aus Ihrer Sicht möglich wäre.

Zweite Frage: Warum will die FAG zur Zeit 700 ha Wald erwerben, wenn sie für den Bau der Startbahn West eine Waldfläche benötigt, die nur einen Bruchteil dieser Fläche ausmacht? Vielleicht könnten Sie diese Frage auch gleich anschließend beantworten.

Mücke:

Die erste Frage war gestellt zu der Kapazität des parallelen Bahnsystems. Es wurde heute schon ausgeführt, und ich glaube, das muß noch richtiggestellt werden.

Herr Müller gab in seinem Plädoyer zur Kenntnis, daß es schon lange Zeit gewesen wäre, daß wir diese Bahn so instrumentieren sollten, daß sie den Bedingungen der Kategorie 2 entspräche. Nun hat auch diese Maßnahme bereits 10 Jahre vor den Gerichten gehangen, und wir konnten sie nicht durchführen. Es ist also auch ein Teil dieses Prozesses gewesen, daß wir erst nach zirka 10 Jahren in die Lage versetzt waren, diese wichtigen Einrichtungen am Flughafen durchzuführen.

Wir haben vor, als nächstes auf der Nordbahn die Verschiebung durchzuführen und auch diese für die Kategorie 2 zu instrumentieren.

Die Voraussetzung auf Grund der Kapazität, die dieses parallele Bahnsystem für uns bringt, ist ein Wert, der abgestimmt ist mit der Bundesanstalt für Flugsicherung und mit der Deutschen Lufthansa. Es ist, glaube ich, auch noch festzustellen, daß alle Planungen und alle Kapazitätsaussagen in all den Jahren immer in Übereinstimmung mit der Deutschen Lufthansa und in Übereinstimmung mit der Bundesanstalt für Flugsicherung durchgeführt wurden.

Wir gehen davon aus, daß die Einführung der Kategorie 2 durchaus in Fällen, wo wir Instrumentenflug-Wetterbedingungen haben, den Flughafen in die Lage versetzt, regelmäßig auch bei diesen extremen Wetterlagen den Verkehr abzuwickeln. Das würde sich auswirken auf die Jahreskapazität, aber nicht auf die Spitzenstundenkapazität.

Es ist zu erwarten, daß durch bestimmte Verfahren - aber auch hierzu sollte die BFS etwas sagen - die Möglichkeit gegeben wird, daß durch nicht mehr kreuzenden Rollverkehr und durch neue Verfahren im Rollverkehr wir vielleicht eine oder zwei Bewegungen auf dem Parallelbahnsystem mehr abwickeln können. Ich bitte aber, auch hier zu bedenken, daß die Umleitung der Flugzeuge, die über Süden, also theoretisch über die Air Base, über den Rollweg der Air Base geführt werden müssen, die dann im Westen nach Norden gehen, Wegelängen sind, bei denen das Flugzeug zwischen 8 und 10 km rollen muß, um zum Beispiel bei uns im Osten auf Position zu gehen.

Aus diesem Grunde sind wir der Auffassung, daß der Ausbau, das heißt jetzt noch die Parallelverschiebung der Nordbahn und die Instrumentierung nach Kategorie 2, keine Kapazitätserhöhung für den Flughafen bringt.

Abg. Weiß (CDU):

Kann man es quantifizieren, wieviel das bringt an Kapazitätswirkungen, was Sie hinsichtlich der Schnellabrollwege usw. ausgeführt haben?

Mücke:

Das gilt auch für die Anlage der Schnellabrollwege. So, wie das Parallelbahnsystem ausgebaut werden soll, gibt es nach unserer Auffassung keine Kapazitätssteigerung; wie gesagt, bis auf die ein oder zwei Bewegungen, das sind Fragen, die noch geklärt werden müssen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Zwischenfrage: Was sagt Herr Billinger zu dem, was hier eben gesagt wurde?

Billinger:

Ich möchte noch die Fluglotsen fragen, denn von denen habe ich die Werte.

Becker:

Ich glaube, die grundsätzlichen Unterschiede in der Betrachtungsweise sind die: In unserem Land kann man nicht alles dirigistisch steuern. Herr Billinger hat heute morgen davon gesprochen, daß man die Air Lines zwingen müßte, das zu tun, daß Charter da abfliegen und da nicht abfliegen müßte. Das ist ja ein Unding, daß die Bevölkerung aus diesem Raum mit einem Weltflughafen vor Augen Charterflugzeuge in Düsseldorf besteigen müßte. Das geht einfach nicht. Genauso ist es zum Teil mit der allgemeinen Luftfahrt.

Ich habe das nur etwas schwarzweiß gemalt, weil ich meine, da liegen die Hauptunterschiede, und der Koordinator kann die Dinge besser erläutern als ich.

Dr. Borst:

Wir sind gefragt worden, ob wir die Absicht hätten, über 700 ha Wald zu erwerben. Diese Absicht haben wir nicht. Was wir wollen, ist, den Wald zu erwerben, den wir unmittelbar für den Ausbau des Flughafens benötigen. Was hier möglicherweise zu dieser Frage geführt hat, ist folgendes.

Die jetzigen Waldeigentümer haben auf Grund des Planfeststellungsbeschlusses einen Anspruch gegen uns. Sie können nämlich verlangen, daß wir den unwirtschaftlichen Streubesitz von ihnen erwerben, den unwirtschaftlichen Streubesitz, der durch den Bau der Startbahn 18 West entsteht.

Vielleicht darf ich noch zur Beruhigung anfügen, daß in dem Planfeststellungsbeschluß drin steht, daß wir als Flughafen diesen unwirtschaftlichen Streubesitz als Wald erhalten müssen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Frau Kollegin Engel.

Abg. Frau Dr. Engel (F.D.P.):

Meine Herren und Damen! Wer die Unterlagen dieser Anhörung gewissenhaft studiert hat - und ich nehme an, daß das alle von uns versucht haben, obgleich es schwierig war -, wird weder zu einem Experten in bezug auf den Frankfurter Flughafen geworden sein, noch werden sich ihm die Labyrinthe der Widersprüche auseinanderdividiert haben. Auch heute morgen sind die Grundpositionen nur noch einmal deutlich geworden. Auf der einen Seite hieß es: Die Startbahn West ist unverzichtbar, um die Weltgeltung des Flughafens und damit auch die wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Rhein-Main-Gebiets und eines Gebietes weit darüber hinaus zu erhalten. Auf der anderen Seite wird der mögliche Nutzen angezweifelt. Ich meine, hier liegt das Problem, um das es hier geht. Des weiteren ist zu fragen, ob andere Wege denkbar sind. Es wird bezweifelt, ob der Nutzen der Bauvorhaben und der potentielle Schaden, der mit ihrer Durchführung verbunden ist, genügend gegeneinander abgewogen worden sind.

Niemand hat die Bedeutung des Frankfurter Flughafens bestritten. Trotzdem gibt es eine Reihe von Widersprüchen. Ich beschränke mich auf die, die heute für mich entstanden sind.

Herr Becker, Sie haben meiner Ansicht nach zu Recht darauf hingewiesen, daß bereits für 1965 die Erreichung der Grenzen der Leistungsfähigkeit dieses Flughafens prognostiziert worden seien. In dem ersten Grundsatzpapier steht, daß dieser Flughafen ab 1970 funktionsunfähig sein würde. Sie haben ferner gesagt, ohne den Ausbau sei der Flughafen den künftigen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Wie erklären Sie sich, daß der Flughafen in diesem Jahrzehnt dennoch seine Vormachtstellung weiterhin ausbauen konnte, weit über die anderen Flugplätze hinaus?

In Ihrem Positionspapier schreiben Sie:

"Die Flughafen AG beurteilt die Entwicklung des Flughafens auch künftig optimistisch, obwohl die in den vergangenen neun Monaten beobachteten stagnierenden und teilweise rückläufigen Verkehrszahlen auch im ersten Halbjahr 1981 sich

fortsetzen werden. Berücksichtigte Einflußfaktoren sind unter anderem: Wirtschaftslage, Tarifentwicklung, Vergabe von Luftverkehrsrechten, keine weitere Energieverknappung für den Luftverkehr."

Sind Sie wirklich der Meinung, daß es zu keiner weiteren Energieverknappung kommen wird und, wenn ja, daß das keine Auswirkungen auf den Flugverkehr haben werde?

Herr Gerhardt hat darauf hingewiesen, daß das wirtschaftliche Wachstum im Raum Frankfurt seinen Höhepunkt überschritten habe, eine Tendenzwende zu verzeichnen sei, die eine Umstrukturierung der Wirtschaft hin zum Tertiärbereich - und dazu gehört der Flughafen - zur Folge haben würde. Herr Gerhardt, glauben Sie, daß sich der Flughafen tatsächlich dieser allgemeinen Entwicklung entziehen kann und daß wir es möglicherweise nicht nur mit einer Tendenzwende, sondern mit einem Wendepunkt überhaupt zu tun haben, wie es augenblicklich aus den Beiträgen in sämtlichen Wirtschaftszeitungen deutlich wird?

In diesem Zusammenhang wundert es mich, daß sich gerade die Stadt Rüsselsheim gegen den Ausbau wehrt. Hier wird die Umstrukturierung der Wirtschaft besonders spürbar zu Buche schlagen. Der Flughafen müßte doch ein sehr willkommenes Äquivalent bieten, wenn die prognostizierten Arbeitsplätze tatsächlich geschaffen werden könnten. Ich bitte Herrn Dr. Storsberg, dazu etwas zu sagen.

Noch eine Frage an Herrn Becker: Um was für zusätzliche 1.000 Arbeitsplätze handelt es sich - Sie sprachen davon -, die durch den Bau der Startbahn West zusätzlich jährlich geschaffen werden können beziehungsweise sonst nicht geschaffen würden?

Der Vertreter der Bundesregierung hat eben noch einmal darauf hingewiesen, daß durch die Warteschleifen ein volkswirtschaftlicher Verlust von 33 Millionen DM entstünde. Muß demgegenüber nicht auch der volkswirtschaftliche Verlust ungenutzter Kapazitäten auf anderen Flughäfen der Bundesrepublik gesehen werden, und wie hoch veranschlagen Sie den? Dazu hat auch der Herr Sachverständige der Kommunen einiges gesagt.

Schließlich möchte ich noch auf eine Äußerung von Herrn Prof. Heimerl hinweisen. Sie haben gesagt, ein Ausbau müsse so groß dimensioniert werden, daß bei seiner Fertigstellung nicht bereits wieder die Kapazitätsgrenze erreicht sei. Nach allen Zahlen, die uns hier vorliegen, gerade denen von der FAG, wäre dieses aber der Fall. Für mich ist deshalb die grundsätzliche Frage: Inwieweit ist dieser Flugplatz überhaupt ausbaufähig? Wäre diese Startbahn West der letzte Ausbau, und, wenn ja, würde dann nicht nur eine grundsätzliche Entscheidung hinausgezögert? Müssen wir nicht die Grundsatzfrage stellen und abwägen, ob wir die entsprechenden Konsequenzen nicht schon jetzt ziehen müßten?

Ich weise auch noch auf das sehr bemerkenswerte Papier der Air Traffic Services Consulting hin, in dem noch weitere Überlegungen angestellt werden. Obgleich dieses Papier den Ausbau befürwortet, wird doch darauf hingewiesen, daß damit noch weitere Kosten unbedingt in Verbindung stünden. So werde zum Beispiel die Verlegung des Kontrollturms sowie eine Vermehrung des Personals am Flughafen erforderlich. Schließlich wird in diesen Ausführungen darauf hingewiesen, daß eine Dokumentierung der von den Luftfahrtgesellschaften angemeldeten Wünsche zwecks Steuerung der Nachfrage unbedingt notwendig sei. Dazu hätte ich gern eine Antwort von Herrn Kassebohm.

Vorsitzender Dr. Lang:

Frau Kollegin, ich möchte Sie nicht im nachhinein korrigieren, aber dennoch alle Kolleginnen und Kollegen des Landtags bitten, die Fragen kurz und präzise zu stellen, da wir, wenn in anderer Form gefragt wird, völlig den Überblick verlieren.

Zur Beantwortung, Herr Becker!

Becker:

Gnädige Frau, Sie haben die Planung angesprochen. Gestatten Sie, daß ich mit dem letzten Punkt beginne. Planungsentscheidungen können nicht auf Grund eines Einbruchs in eine Entwicklung getroffen werden. Man soll bei der Planung nicht die größten Werte, aber auch nicht die niedrigsten berücksichtigen. Die Planung der Startbahn West ist auf Sicht angelegt, denn mit Prognosen - und dazu sind wir, möchte ich sagen, verdammt - müssen wir alle, die wir irgendwelche Planungen betreiben, arbeiten. Es soll sogar in der Politik so sein. Es ist nicht gelungen.

Die Großraumflugzeuge haben, so möchte ich sagen, 1969 eine neue Zeit im Luftverkehr eingeleitet. Gleichzeitig war schon damals ein deutlicher werdender Kostendruck zu beobachten, der sich fortgesetzt hat und durch die steigenden Energiekosten noch bedeutsamer geworden ist. Manche Planungsabsicht und manches, was heute in der Fachsprache unter Verwendung der Begriffe "dezentral" und "zentral" angegangen wird, ist ganz einfach und einleuchtend zu erklären: Der Markt bestimmt auch im Luftverkehr, welche Gesellschaft wohin fliegt. Das ist etwas kraß ausgedrückt. Der Carrier wird mit entsprechendem Fluggerät eine Strecke nur dann aufnehmen, wenn er sicher sein kann, daß es auch gefüllt wird.

Die Position Frankfurts als Hauptknoten wird nicht durch eine Energiekrise an Gewicht verlieren - das ist unsere feste Überzeugung -, im Gegenteil, Frankfurt wird gewinnen; denn wenn Strecken eingespart werden, sind das die Sekundärstrecken und nie die Strecken nach den Hauptknoten.

Die Verspätungen - darauf ist der Flugplankoordinator schon eingegangen - sind sehr groß; sie sind teuer. Ich will den Flugplankoordinator in seiner Wirkung, in seiner Position nicht heruntersetzen, wenn ich sage: Der Einsatz des Flugplankoordinators allein beweist, daß der Flugverkehr in Frankfurt ohne gewisse dirigistische Maßnahmen nicht ordnungsgemäß hätte abgewickelt werden können.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat Herr Kollege Gerhardt.

Gerhardt:

Ich habe heute morgen versucht, klarzumachen, daß die Befürchtung, unser Raum sei total überlastet, im Grunde dürfe man ihm keine zusätzliche Kapazität zumuten und es dürften hier auch keine neuen Arbeitsplätze entstehen, nicht stichhaltig ist. Dabei würde es sich um einen Irrweg handeln. Manche wünschen sich in unserer Situation geradezu herbei, daß Funktionen des Flughafens Frankfurt am Main auf München oder auf Düsseldorf oder auf Hamburg verlagert werden. Sie glauben, daß damit unserem Raum ein Dienst erwiesen würde. Ich wollte das Gegenteil aufzeigen. Ich habe darauf hingewiesen, daß es in unserem Raum die Tendenz gegeben hat: weniger Arbeitsplätze als früher. Ich habe dann logisch entwickelt, daß dieser Trend durch den Flughafen unterbrochen werden konnte und daß mit dem Flughafen neue Arbeitsplätze geschaffen worden sind. Die Standortgunst ist nicht ein Geschenk des Himmels, sondern man muß ständig etwas für diesen Standort tun. Die niedrige Arbeitslosenziffer ist uns auch nicht für alle Zeiten beschert, sondern es bedarf umfangreicher Anstrengungen, um diese günstige Situation beizubehalten. Ich meine, daß der Flughafen ein wirtschaftliches Instrumentarium ist: An seiner Stelle selbst werden Arbeitsplätze geschaffen. Im Umfeld des Flughafens entstehen sehr viele Dienstleistungsbetriebe, weil es eben diesen Flughafen in unserem Bereich gibt. Freigesetzte Arbeitnehmer oder Arbeitslose auch aus benachbarten, aus weniger verwandten Branchen bekommen auf Grund der Tatsache, daß es den Flughafen gibt, die Chance, wieder eine Arbeitsstelle zu erhalten.

Wenn ich Vertreter der Stadt Rüsselsheim wäre - Sie haben mich ja so gefragt -, würde ich ganz anders auf die Flughafenprobleme reagieren. Ich könnte mir vorstellen, daß Fachkräfte aus diesem Bereich beim Flughafen und bei den im Flughafen untergebrachten Betrieben schneller wieder zu Arbeitsplätzen kommen als in irgendwelchen anderen Bereichen in der Bundesrepublik.

Mein Votum ist also so zu verstehen, daß wir alles daransetzen müssen, daß uns dieses Kraftfeld Flughafen erhalten bleibt, weil davon wirklich zum großen Teil die Wirtschaftskraft Frankfurts und der Umgebung abhängig ist.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat der Vertreter von Herrn Dr. Storsberg.

Dr. Wittmann:

Man kann nicht davon ausgehen, daß sich Rüsselsheim derzeit in einer Situation großer Arbeitslosigkeit befindet. Deshalb besteht zur Zeit auch keine Notwendigkeit, durch einen Flughafenausbau ein weiteres Arbeitskräftepotential aufzubauen.

Wenn wir davon ausgehen, daß wir eine breite wirtschaftliche Rezession haben, wäre von dieser Rezession ja nicht nur Rüsselsheim, sondern ebenso der Flughafen betroffen. Wir gehen ja davon aus, daß die Startbahn 18 West mit einem enormen Kostenaufwand verbunden sein würde und daß mit dem Bau nur ein äußerst geringer Vorteil erzielt werden könnte. In einer Rezession würde der Flughafen - auf Grund der enormen Aufwendungen in Höhe von 300 Millionen DM - um so härter betroffen werden. Dann wäre eher damit zu rechnen, daß Rüsselsheim und die umliegenden Gemeinden die Arbeitslosen zu absorbieren hätten, die am Flughafen entstünden. Damit wäre also eher zu rechnen, als daß umgekehrt der Flughafen in der Lage wäre, Arbeitslose aus Rüsselsheim aufzunehmen. In Rüsselsheim besteht das Problem der Monostruktur. Wenn man sich derartig nur auf den Flughafen konzentriert, erhält man im Ergebnis eine zweite Monostruktur. Wir haben gerade gesehen - und es wurde auch ausgeführt -, daß der Flughafen im Energiebereich besonders anfällig ist. In Rüsselsheim hätten wir dann Arbeitskräfte, die in zwei Bereichen arbeiteten, die beide energiebedingt sind: die Automobilindustrie und den Flughafen. Es kann also für Rüsselsheim und für die umliegenden Städte und Gemeinden durchaus nicht wünschenswert sein, auf Kosten eines enormen Mittelaufwandes zu einem ganz geringen Wachstum zu kommen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich darf die Kollegen noch einmal bitten, ihre Fragen schwerpunktmäßig auf das Gebiet zu beschränken, das wir uns für heute zur Bearbeitung vorgenommen haben: Verkehr, Verkehrstechnik, Kapazität. Die bisherigen Fragen bezogen sich eher auf den wirtschaftlichen Bereich, der heute ja nicht abgehandelt werden soll. Bestimmte Herren, die heute befragt werden können, sind morgen nicht mehr da. Dann wird unter Umständen morgen bedauernd lamentiert, daß die Zeit nicht entsprechend genutzt wurde. Wir müssen also auch etwas ökonomisch arbeiten.

Das Wort zu einer Frage hat jetzt Herr Kollege Gebhardt.

Abg. Gebhardt (SPD):

Ich möchte mich bemühen, einige Fragen gegenüberzustellen, weil ich hoffe, daß die Beantwortung durch verschiedene Gutachter mehr Informationen bietet und auch den Prozeß verdeutlicht, den wir hier behandeln.

Deshalb meine erste Frage an die Vertreter der Lufthansa: Welche wirklichen betriebswirtschaftlichen Interessen hat denn nun die Lufthansa im Hinblick auf München 2 und im Hinblick auf Frankfurt am Main?

Widersprechende Aussagen zu diesem Komplex lassen zumindest die Vermutung zu, daß die Lufthansa beabsichtigt, einen Teil ihrer Kapazität von Frankfurt abzuziehen. Ich frage also, ob das tatsächlich beabsichtigt ist.

Die nächste Frage stelle ich an Herrn Billinger, allerdings in der Hoffnung, daß sie vom Flugplankoordinator nochmals aufgegriffen wird. Mir ist nämlich nicht klar, ob die Prämissen, die Herr Billinger zugrunde legt, tatsächlich den Fakt treffen, über den wir reden.

Ich frage deshalb Herrn Billinger, ob er - so wie ich - von dem Vertreter des Bundesverkehrsministeriums gehört hat, daß in Spitzenzeiten eine Kapazität von 30 % internationaler Nachfrage nicht erfüllt, nicht wahrgenommen werden kann.

Das würde also bedeuten: Selbst für den Fall, daß Ihre Errechnungen, zu denen ich dann allerdings anschließend noch eine Frage habe, der Wahrheit entsprechen, könnten diese 30 % Nachfrage in den Spitzenzeiten, die jetzt nicht berücksichtigt werden können, nicht aufgenommen werden. Also auch dann, wenn es zutrifft, was Sie unterstellen - Verschwinden eines Teils des Inlandsverkehrs, was eine Frage der Verlagerung Schiene - Luft wäre, und eines Teils des Militärverkehrs beziehungsweise des ganzen Militärverkehrs -, wäre man mit diesen Kapazitäten nicht in der Lage, die entsprechende Nachfrage zu befriedigen. Das heißt also: Stagnation beziehungsweise Rückläufigkeit auf Rhein-Main.

Herr Billinger, in Ihrer Tabelle 6 zeigen Sie, daß etwa 90 % aller Flüge unter Sichtflugregeln abgewickelt werden. Nach meiner Kenntnis sind es aber tatsächlich nur etwa 2 % aller Flüge. Ich frage also: Wie kommen Sie zu Ihren Angaben? Haben Sie hier unzureichende Recherchen angestellt?

Bei Kat. 3 geben Sie die Kapazität für das optimale Parallelsystem mit lediglich Null an. Wie kommt dieses Ergebnis zustande?

Bei Kat. 2 sagen Sie, daß die Landekapazität maximal 32 Landungen ermöglichen könnte. Die Bundesanstalt für Flugsicherung errechnet dagegen weniger als 20 Landungen für diese Bedingung. Wie erklären Sie sich die Differenz? Welche Flugsicherungsregeln haben Sie bei Ihren Recherchen und bei Ihren Angaben, Herr Billinger, zugrunde gelegt?

Eine letzte Frage an Mister Hooton, dessen Ausführungen ich leider nur teilweise verstehen konnte. Ich beziehe mich deshalb auch auf die Angaben, die uns schriftlich vorgelegt worden sind. Ich möchte hier deshalb eine Frage stellen, weil ich weiß, daß bei einigen der Beteiligten hier im Raum ein Interesse daran vorhanden ist. Herr Hooton, trifft es zu, daß Sie mit der Zunahme des Konflikts über den Bau der Startbahn West in der Öffentlichkeit Ihre Argumentation schrittweise zugunsten der Betreiber des Flughafens, also der Befürworter der Startbahn West, verschoben haben, oder schlußfolgere ich richtig, wenn ich annehme, daß Sie unter Zugrundelegung verschiedener Prämissen selbstverständlich zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen und daß Ihre letzte Aussage über einen Kapazitätszuwachs von mindestens 6 bis 12 % auf einer Rechnung basiert, die Ihren letzten Untersuchungen zugrunde liegt, ohne daß sich dadurch das in Frage stellt, was Sie vorher ausgesagt haben? Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie diese Frage beantworteten.

Vorsitzender Dr. Lang:

Zunächst die Lufthansa.

Dr. Beder:

Zu München möchte ich nur noch einmal das unterstreichen, was ich vorhin schon sagte. Die verkehrswirtschaftliche Absicht in bezug auf München ist bei uns nicht anders als zum Beispiel bei Hannover, Düsseldorf oder Hamburg. Es ist ein Verkehrsknoten, und unser Interesse an dem Flughafen München 2 geht zunächst einmal dahin, daß die flugbetrieblichen und auch die kapazitätsmäßigen Begrenzungen, die heute bei Riem vorliegen, nicht mehr existieren. Wir gehen also davon aus, daß München in Zukunft ein Wachstum haben wird. Wenn wir Direktdienste einrichten, also Dienste mit Anschluß an München zu irgendeinem Ort, müssen diese sich selber betriebswirtschaftlich tragen. Unterstelle ich beispielsweise, daß wir in München entgegen den pessimistischen Prognosen, die heute mittag hier ausgebreitet wurden, einen Zuwachs an Passagieren haben, muß ich das gerechterweise in gleicher Form auch für den Flughafen Frankfurt unterstellen. Das bedeutet aber für diesen Hafen genauso, daß wir weiterhin Direktdienste einrichten müssen, und zwar primär von unserem Zentralhafen Frankfurt aus, und wir werden weiterhin bestehende Destinationen, bestehende Relationen verdichten.

Abg. Gebhardt (SPD):

Entschuldigen Sie, die Frage ist nicht beantwortet. Sie spielt in unserer politischen Willensbildung eine sehr wichtige Rolle und hat einen sehr hohen Stellenwert. Ich darf Sie sehr bitten, exakt zu antworten: Beabsichtigen Sie mit dem Ausbau von München 2, einen Teil Ihrer Kapazität von Frankfurt abzuziehen, um sie nach München zu verlagern?

Dr. Beder:

Zu dieser Beantwortung bin ich nicht gekommen. Die Antwort ist klar: nein. Ich habe das vorhin auch gesagt. Wir werden weder Betriebsteile - das sagte ich schon - noch Flottenteile nach München auslagern, sondern werden diesen Hafen nur benutzen wie die anderen zitierten Häfen auch. Das ist die Verkehrspolitik der Deutschen Lufthansa. Ich hoffe, ich habe die Frage jetzt klar beantwortet.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Billinger!

Billinger:

Es fehlen in den Spitzenzeiten 30 % der Kapazität. Die können wir den internationalen Flügen offensichtlich nicht anbieten. Bauen wir die Startbahn West - das haben wir gehört -, kommen wir auf einen Kapazitätsgewinn von 8 bis 14%. Das ist etwas, aber es liegt keinesfalls in der angesprochenen Größenordnung von 30 %. Deshalb scheint es mir schon notwendig, andere Maßnahmen mindestens auch zu überlegen und sie mit in das Konzept einzubauen. Diese Maßnahmen habe ich, glaube ich, schon sehr gründlich angesprochen, nämlich erstens optimalen Ausbau, zweitens Entlastung der Spitzen, die durch Nichtlinienverkehr entstehen, und drittens Abbau des extremen Kurzstreckenverkehrs. Es ist nicht so, daß wir wegen der Verträge den extremen Kurzstreckenverkehr nicht verlagern könnten. Im Gegenteil, ich glaube, wenn man die Lufthansa fragt, wird sie sagen, sie ist sehr froh, wenn der weg ist. Das geht in die Größenordnung von 15, 30 % - zumindest dann, wenn wir alles das zusammennehmen. Ich meine deshalb, wir tun dem Luftverkehr tatsächlich etwas besseres an, wenn wir uns um die alternativen Möglichkeiten kümmern.

Nun zu der Frage Kat.3. Soviel ich weiß, wird in Frankfurt nach Kat. 3 nicht geflogen. Deshalb die Null. Das ist richtig.

Abg. Gebhardt (SPD):

Ach deshalb! Ich dachte, das haben Sie berechnet.

Billinger:

Ist das jetzt klar?

Die letzte Spalte gibt an, wie lange jeweils die entsprechenden Wetterbedingungen herrschen. Bedingungen für das Fliegen nach Sichtflugregeln herrschen nach der Untersuchung der Air Traffic Services Consulting eben zu rund 90 %. Und das ist hier ausgedrückt.

Ich darf vielleicht noch eine Ergänzung machen zu der Frage des optimalen Ausbaus und der daraus resultierenden Kapazitätssteigerung. Sie sehen in der Tabelle mit Sternchen angegeben, daß die dort genannten Werte von Fluglotsen angegeben worden sind unter dem Ansatz, daß bei dem Parallelbahnsystem Start- und Landebahn getrennt sind, daß sie also nicht so betrieben werden wie heute. Dann könnten die hier angegebenen Werte, die jeweils über dem heutigen Ansatz liegen, auch tatsächlich erreicht werden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Der Flugplankoordinator, Herr Gering.

Gering:

Ich glaube, hierzu ist einiges zu sagen.

Um es zunächst einmal ganz klarzustellen: Die Zahl der Flüge nach Sichtflugregeln nach Frankfurt ist absolut minimal; sie liegt zweifellos unter 2 %. Dazu einen kleinen Background: Alle Flüge nach Instrumentenflugregeln von und zum Flughafen Frankfurt, also auch Flüge der militärischen Luftfahrt, der Streitkräfte, und der allgemeinen Luftfahrt, sind seit dem 1. April 1979 koordinationspflichtig, um dem besonderen Umstand der starken Auslastung des Flughafens Frankfurt Rechnung zu tragen. Flüge nach Sichtflugregeln bedürfen einer besonderen Genehmigung und werden von der Bundesanstalt für Flugsicherung nur dann akzeptiert, wenn die aktuelle Betriebslage das ermöglicht. Ich habe noch nicht erlebt, daß ein Sichtflug in einer Verkehrsspitze nach Frankfurt hereingeholt wurde.

Der nächste Punkt. Hier wurde gesagt, unter Kat.-2-Bedingungen seien 32 Landungen möglich. Auch das muß ich verneinen. Nach den Angaben der Bundesanstalt für Flugsicherung - das wurde gesagt - sind es weniger als 20. Außerdem meine ich, daß sich Prognosen, die hier ausgesprochen werden, auch ein bißchen nach der Praxis richten sollten. Ich hätte es sehr begrüßt, wenn der Herr Gutachter sich vielleicht vor Ort informiert hätte.

Es ist hier gesagt worden - und damit wird ein Teil meines Statements vorausgenommen -, daß der angemeldete Bedarf seit einigen Jahren erheblich über den festgelegten Koordinationswerten liegt, so daß etwa 30 bis 35 % aller Anträge - und nicht nur des internationalen Verkehrs - für bestimmte Ankunfts- und/oder Abflugzeiten nicht genehmigt werden können und von meiner Dienststelle um zwischen 5 und 150 Minuten verlegt werden. Das stimmt. In Einzelfällen - das ist im letzten halben Jahr besonders häufig vorgekommen - machte die Verlegung bis zu 8 Stunden aus.

Das hat übrigens zur Konsequenz, daß solche Flüge zum Teil überhaupt nicht mehr durchgeführt werden können, weil das Pattern des Weltluftverkehrs solche extremen Verlagerungen einfach nicht akzeptieren kann und nicht damit korrespondiert. Die Folge dieser Verlegungen von 30 bis 35 % der ursprünglich beantragten Flüge bedeutet eine erhebliche Verbreiterung der Verkehrsspitzen und einen Abbau der noch vor zehn Jahren bekannten Verkehrstäler.

Aus der Koordination für den Sommer 1981 - und das kann ich gern belegen - ist zu erkennen, daß sowohl zwischen der sogenannten Morgen- und der sogenannten Mittagsspitze als auch zwischen der Mittagsspitze und der Nachmittagsspitze kein klar definierbares Verkehrstal mehr besteht. Das sind Tatsachen.

Die mit der Einführung der Verordnung zur Abwehr von Gefahren durch Luftwirbelschleppen seit April 1979 reduzierten Koordinationswerte sind hier bereits besprochen worden. Eine weitere Verteilung des Verkehrs in die sogenannten Täler oder Randzeiten ist praktisch nicht mehr durchführbar. Die noch verbliebenen Perioden schwächerer Auslastung - ich möchte das betonen: schwächerer Auslastung - können nicht aufgefüllt werden, da für die Betriebsabwicklung ein Puffer von zum Teil recht erheblichen Verspätungen vorhanden sein muß.

Darüber hinaus sehe ich auch keine praktische Möglichkeit mehr, Luftverkehrsgesellschaften in das einzige heute noch klar definerbare Verkehrstal zwischen 14 und 17 Uhr GMT - das würde bei der Sommerzeit zwischen 16 und 19 Uhr Ortszeit bedeuten - zu zwingen, da, wie schon gesagt, diese An- und Abflugzeiten in diesen Tälern nicht mit dem Pattern des Europa- und Weltluftverkehrs korrespondieren. Dazu kann ich morgen noch weitere Aussagen machen.

Zum Abschluß möchte ich sagen: Eine weitere Konzentration von Flugbewegungen in die Randzeiten der bestehenden Nachtflugbeschränkungen erscheint mir ebenfalls mehr als problematisch.

Als letztes wurde hier gesagt, daß eine Entlastung der Spitzen zugunsten des Linienverkehrs durch die Herausnahme des Nichtlinienverkehrs erfolgen soll. Soweit haben wir auch gedacht. Wir haben bereits seit der Koordinationspflicht für die militärische Luftfahrt und die allgemeine Luftfahrt mit ganz wenigen Ausnahmen, die aus Prioritätsgründen erfolgten, all diese Verkehrsarten aus den Verkehrsspitzen herausgehalten. Der Anteil des Charterverkehrs, den man hier mit Gewalt herauskatapultieren will, wozu ich auch meine eigene Meinung habe, beträgt weniger als 10 %; in der letzten Flugplanperiode waren es genau 8,7 %. Das würde - lassen Sie mich deutlich reden - den Bock nicht fett machen.

Wenn hier von Wetterbedingungen gesprochen wird, 90 % gutes Wetter, dann darf ich darauf hinweisen- ich glaube, die Experten der Flugsicherung könnten das noch genauer definieren -: hier handelt es sich um Wetterbedingungen, 90 % DMC, nach Instrumentenflugregeln. VMC, nach Sichtflugregeln, das wäre das, was man vielleicht auf einem Sportflugplatz anwenden kann, aber nicht auf einem großen Verkehrsflughafen. Bei der Angabe, die hier gemacht worden ist, hat wohl der Herr Gutachter vergessen, daß, wie immer auch die Wetterbedingungen sein sollen, die Staffelungskriterien auch berücksichtigt werden müssen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Jetzt Herr Hooton!

Hooton:

Zu der Frage, daß sich die Werte ändern, möchte ich folgendes sagen: Erstens bin ich ständig mit Berechnungen für das Bundesverkehrsministerium befaßt. Deshalb verfeinere ich meine Resultate immer mehr, wie ich mich hineinvertiefe. Die Grundlage meiner Resultate ist Forschung.

Wenn wir zu Frankfurt kommen, scheint sich das Problem aus dem Arbeitspapier Nr. 7 ergeben zu haben. Ich bin gebeten worden, mit dem Papier Nr. 7 bestimmte Kapazitäten für den ungünstigsten Fall zu nennen. Die ungünstigsten Fälle sind schlimme Höhepunkte in Ankünften und Abflügen. Ungefähr vor einem Jahr habe ich einen Kapazitätszuwachs von ungefähr 6 % vorausgesagt, und dieser Wert hat sich seitdem nicht geändert.

Jedoch bin ich auch gebeten worden, darauf zu achten, wie es im günstigsten Falle aussehen wird. Für diese Zusammenkunft hier wollte ich nicht nur den schlimmsten Fall präsentieren, und ich wollte nichts unterbreiten, was nur theoretisch und nicht praktisch wäre. Ich möchte sagen, wenn die Dinge in bezug auf die extremen An- und Abflugverhältnisse etwas besser werden könnten, dann scheint eine Zunahme von 14 % möglich zu sein.

Vorsitzender Dr. Lang:

Kollege Weghorn!

Abg. Weghorn (F.D.P.):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich glaube, sagen zu müssen, daß ich am heutigen Tage im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Bewertungen, ob die Kapazität des Flughafens erschöpft ist oder nicht, das eine oder andere an Erstaunlichem vorgetragen bekommen habe. Ich bitte, wenn es geht, es in Zukunft bei den Statements so zu halten, insbesondere der Personen, die hier als Gutachter auftreten, daß Sie uns allen zu unserer eigenen Meinungsbildung erläutern, mit welchem Arbeitsumfang, in wessen Auftrag und auf welchem Basismaterial Sie Ihr Gutachten erstellt haben. Es ist, wenn ich mir diese Nebenbemerkung gestatten darf, in der Öffentlichkeit den in Verfahren vor dem

Verwaltungsgerichtshof beteiligten Gutachtern immer wieder einmal der eine oder andere Vorwurf der Unlauterkeit oder des bestellten Gutachtens gemacht worden. Es wäre also sinnvoll, wenn für alle, die hier auftreten, die gleichen Voraussetzungen gegeben wären.

Das bitte ich Herrn Billinger, den ich befragen möchte, auch nachzuholen und uns insbesondere zu sagen, auf welchem Basismaterial er sein Statement abgegeben hat.

Herr Billinger, ich möchte Sie fragen - und ich möchte vorsorglich auch gleich den Flugplankoordinator bitten, wenn es hier unterschiedliche Positionen geben sollte, gegebenenfalls auch darauf einzugehen - : Mit Ihrem Schaubild Nr. 2 - koordinierte Flugbewegungen am Freitag, 5. September - und mit der Auswertung wollen Sie beweisen, daß auch in den Spitzenstunden noch Gelegenheitsverkehr, Charter- oder Frachtverkehr stattfindet.

Sie machen das durch die unterschiedlichen Kategorien aller Starts, Linienflüge usw. deutlich. Können Sie uns sagen, wie Sie zu diesen Werten kommen, oder ist meine Annahme richtig, Herr Billinger, daß Sie einfach den Flugplan dieses Tages mit den tatsächlichen Bewegungen verglichen haben? Wäre es dann nicht sinnvoll gewesen, bevor Sie dies erstellen, den Flugplankoordinator zu fragen, ob diese Fracht- und Charterflüge nicht nur deshalb in die Spitze gerutscht sind, weil sie sich gegenüber dem koordinierten Flugplan verfrüht oder verspätet haben? Ich glaube, man muß hier offenkundig machen, auf welchem Basismaterial man arbeitet. Sonst müßte es einen sehr erstaunen, daß bei der permanenten Überbelastung des Frankfurter Flughafens in den letzten Jahren und den Anstrengungen, die von Seiten der Bundesanstalt für Flugsicherung, bei den Flugplankoordinatoren und bei der FAG gemacht worden sind, hier zu einer Verbesserung der Verhältnisse zu kommen, solche einfachen Lösungsmodelle, wie Sie sie hier vorgetragen haben, bislang noch nicht erkannt worden sind.

Herr Billinger, ich komme zu meiner zweiten Frage. Sie haben mit dem von Ihnen verwendeten Schaubild Nr. 1 zu Recht deutlich gemacht, daß die Zahl der Fluggäste wesentlich stärker als die Zahl der Flugbewegungen gestiegen ist. Sie haben dazu anklingen lassen, daß man selbst bei einer Weiterentwicklung der Fluggastzahlen nicht unbedingt davon ausgehen müsse, daß die Flugbewegungen anstiegen, was man aus der Entwicklung der Zahl der Flugbewegungen von 1970 bis 1980 erkennen könne. In der Berger-Studie - ich weiß nicht, ob Sie diese in der Zeit Ihrer Vorbereitung lesen konnten - wird dazu ausgeführt, daß die Schlußfolgerung naheliegt, daß die geringe Zuwachsrate an Flugbewegungen seit 1970 gerade damit zu erklären ist, daß seit 1970 oder 1972 der Kapazitätsengpaß des Flughafens nicht die Aufnahme weiterer Flugbewegungen ermöglicht. Ich frage Sie, wie Sie zu dieser Position aus der Berger-Studie stehen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Billinger, bitte.

Billinger:

Ich beginne mit der ersten Frage. Das Diagramm Nr. 2 hat einerseits als Basis das Diagramm des Flugplankoordinators, wie es für diesen Tag in Kassel vorgelegt worden ist. Das ist das Bild für den 5. September. Aus diesem Diagramm ist insgesamt die Summe der Starts, der Landungen und der Bewegungen angegeben worden. Ich habe schon ausgeführt, daß dies durch die oberste Linie dargestellt wird. Man muß dabei wissen, daß es sich nicht um tatsächlich zu diesem Zeitpunkt durchgeführte Bewegungen, sondern um geplante Bewegungen handelt. Der Termin für die Aufstellung dieses Plans war eigentlich 24 Stunden vorher. Die Bewegungen, die als Linienflüge dargestellt worden sind, entsprechen dem Flugplan des Flughafens für Linienflüge. Nun überlasse ich es Ihrer Interpretation, den Zwischenraum zu deuten. Ich habe dazu nichts weiter als das gesagt, daß es vielleicht nützlich wäre, den Linienflügen hier noch etwas mehr Priorität zu geben, wenn man an die Decke der Kapazität stößt.

Zur zweiten Frage, ob die Entwicklung der Zahl der Fluggäste und der Bewegungen aus dem Kapazitätsengpaß Frankfurt herrührt, möchte ich nochmals an das erinnern, was ich zur Tabelle 4 gesagt habe, daß nämlich in der Zeit von 1969 bis 1979 der relative Anteil Frankfurts gegenüber den anderen deutschen Flughäfen nicht abgenommen hat, was man eigentlich annehmen müßte, wenn hier eine Kapazitätsgrenze erreicht ist. Vielmehr hat der relative Anteil Frankfurts gegenüber den anderen deutschen Flughäfen laufend zugenommen. Ich überlasse es auch hier wiederum Ihrer Interpretation, ob daher also der Kapazitätsengpaß wirklich so sein muß, daß es nicht mehr anders geht, oder ob hier nicht doch noch etwas Luft ist. Zumindest kann man sagen, daß in der letzten Zeit vor diesem Hintergrund eine Zunahme durchaus möglich gewesen ist.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Gering, bitte.

Gering:

Nun hat sich Herr Billinger also etwas weiter dazu geäußert, wie er zu diesen Grafiken gekommen ist. Ich habe die gleiche Grafik für Freitag, 5. September, hier vorliegen, auf der sowohl die Starts, die Landungen als auch die Gesamtbewegungen aufgezeichnet sind. Es ist eines von 7 Diagrammen; ich hatte dem Verwaltungsgericht die laufende Woche vom 1. bis

7. September vorgelegt. Hier ist zweifellos ein etwas anderes Bild zu erkennen, auf dem die Täler nicht mehr so ausgeprägt erscheinen, wie das auf diesen etwas zerrissenen Schaubildern war, die hier gezeigt wurden. Auch hier zeigt die Zahl der Gesamtbewegungen deutlich, daß wir am Rand der Kapazitätsgrenze liegen.

Ich gebe Herrn Billinger recht, daß das Diagramm die koordinierten Flugbewegungen zeigt, wobei diese Zahl nicht unbedingt mit der tatsächlichen Betriebsabwicklung identisch sein muß. Das möchte ich selbst gern einmal erleben; darüber würde ich mich sehr freuen. Tatsächlich ist es aber so, daß die Prämissen, wie Sie es selbst angesprochen haben, Herr Abgeordneter, zwischen dem einen Gutachter oder dem anderen Sachverständigen etwas unterschiedlich sind. Wir sprechen nicht von Spitzen- oder von Koordinationseckwerten pro Stunde, sondern wir sprechen von Koordinationseckwerten pro gleitenden Zeiteinheiten. Wir können es uns nicht leisten, wie es in Amerika exerziert wird, daß man sagt, zwischen 11.00 und 11.59 Uhr könne man soviele Flugzeuge aufnehmen. Da erfolgt keine Koordination. Damit kann ich auch die Frage von heute vormittag beantworten, warum wir in New York Staus haben. Der Grund dafür ist, daß es keine Koordination gibt. Das ist die schlichte Antwort darauf. Wir sind davon ausgegangen, daß ein Zeitraum von 60 Minuten sowohl von 10.00 bis 10.59 Uhr, aber auch von 10.05 bis 11.04 Uhr dauern kann. Darauf sind unsere Eckwerte abgestimmt, was einen praktischen Wert hat. Wir können das nicht anders machen; das ist auch eine Sache des Computers. Somit ergeben sich hier gewisse Diskrepanzen zu einer reinen Auszählung des Flugplans. Ich weiß nicht, welchen Flugplan der FAG Herr Billinger zu Rate gezogen hat; ich hätte ihm bei der Untersuchung gerne zur Seite gestanden und ihm unseren eigenen Flugplan vorgelegt, der rechtmäßig koordiniert war.

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich möchte darauf hinweisen, daß wir noch 12 Wortmeldungen haben, die wir noch erledigen wollen. Weitere Wortmeldungen wollen wir nicht mehr annehmen.

Als Nächster hat der Herr Kollege Beucker das Wort.

Abg. Beucker (SPD):

Ich habe vier Fragen, die sich an die FAG, die Bundesregierung bzw. die Bundesbahn, an Cockpit und an die Lufthansa richten.

Zunächst eine Frage an die FAG. Diese Frage ist immer gestreift worden, aber nie konkret beantwortet worden. Deshalb möchte ich sie der Korrektheit halber nachschieben.

Können Sie uns bitte sagen, aus welchen Teilverkehren der Gesamtverkehr auf dem Frankfurter Flughafen in den Spitzenstunden besteht? - Ich beziehe mich da auf Herrn Billinger, bei dessen Alternativmodell dies eine Rolle spielt. Es geht also um die Frage, aus welchen Teilverkehren der Gesamtverkehr in Spitzenstunden besteht.

Die zweite Frage richtet sich an die Bundesregierung. Auch hier beziehe ich mich auf Herrn Billinger, der das am besten geschlossene alternative Konzept vorgelegt hat. Wann ist damit zu rechnen, daß ein integriertes Verkehrskonzept der Bundesregierung, das Herr Minister Hauff am Sonntag vor 8 Tagen im Hessischen Rundfunk angesprochen hat, erarbeitet wird? Welche politischen Initiativen müssen ergriffen werden, um zu einem solchen Verkehrskonzept zu kommen? Zu diesem Konzept gehört die Einbeziehung der Flugverbindungen der Städte, die in einem Umkreis von 350 km um Frankfurt liegen. Wann kann damit gerechnet werden?

Ist nach Ihrer derzeitigen Einschätzung dies tatsächlich dann der mögliche Kapazitätszuwachs, wie ihn Herr Billinger in Höhe von 12 bis 19 % genannt hat? Die Frage wäre an die FAG noch zusätzlich zu richten: Ist der innerdeutsche Verkehr im Umkreis von 350 km in den Spitzenbelastungszeiten des Frankfurter Flughafens so groß, daß 12 bis 19 % durch Einsatz von Intercity eingespart werden könnten?

Die Frage an die Bundesbahn in diesem Zusammenhang: Ist der Frankfurter Flughafenbahnhof als Knotenpunkt für ein solches integriertes Verkehrssystem eingerichtet? Welche Maßnahmen müßten am Flughafen und im weiteren Umkreis des Flughafens ergriffen werden, um dieser Funktion gerecht zu werden?

Die nächste Frage richtet sich an die Lufthansa. Ich schiebe hier noch einmal nach, wie es Herr Kollege Gebhardt bereits getan hat, weil ich folgendes Gefühl habe: Die Bundesregierung hat gesagt, daß die Verkehrssteuerung dem Markt überlassen bleibt. Wenn ich das auf München II mit zwei ausgebauten Bahnen übertrage und das dem Markt überlasse, dann ist längst nicht gesichert, wie Frankfurt mit der Startbahn West und München mit zwei Bahnen bestehen würden.

Deshalb möchte ich von Ihnen wissen, ob es richtig ist, daß nach dem derzeitigen Erkenntnisstand die Lufthansa 25 % ihrer Linien von Frankfurt nach München abziehen will für den nahöstlichen, mittelöstlichen und fernöstlichen Raum? 25%, das soll eine Zahl sein, die lufthansaintern diskutiert würde.

Vorsitzender Dr. Lang:

Gleich eine zusätzliche Frage für die Lufthansa. Herr Kollege Kanther!

Abg. Kanther (CDU):

Ich habe hier einen Schriftwechsel, den wir im Herbst vorigen Jahres mit der Lufthansa geführt haben. Auf unseren Brief vom 11.9. mit der Bitte, eine möglichst genaue Prognose von Kapazitätsverschiebungen München-Frankfurt abzugeben, antwortete die Lufthansa am 6. Oktober:

"Diese heute bereits auf dem Flughafen München-Riem im Ansatz vorhandene Verkehrsstruktur wird durch den Flughafen München II intensiviert werden. Dies gilt insbesondere für Verkehrsströme nach Süden und Osten, insbesondere nach Nahost, Fernost und Afrika. Diese absehbare Funktion des Flughafens München II im Luftverkehrsbild der Bundesrepublik Deutschland wird voraussichtlich ihre Rückwirkungen auf die Verkehrsentwicklung des Frankfurter Flughafens haben, der jedoch dessen ungeachtet seine zentrale Bedeutung für die Abwicklung des Lufthansaverkehrs beibehalten wird.

(Zurufe)

Es muß jedoch davon ausgegangen werden, daß mit Vorhandensein des Flughafens München II gewisse Teile der Verkehrsströme, die bisher über den Flughafen Frankfurt geführt wurden, verlagert werden könnten.

Für die politische Entscheidungsfindung über den weiteren Ausbau des Start- und Landebahnsystems des Flughafens Frankfurt muß daher aus unserer Sicht - Lufthansa - beachtet werden, daß der Flughafen Frankfurt zwar seine unbestrittene zentrale Bedeutung im Luftverkehr der Bundesrepublik Deutschland behalten wird, daß jedoch zur Bedienung des "Gesamtluftverkehrsmarktes Bundesrepublik Deutschland" ab ca. 1986 eine weitere Luftverkehrsanlage in Form des Flughafens München II zur Verfügung steht."

Dies ist nach meinem Dafürhalten eine insgesamt allenfalls ausweichend, aber eher im Sinne von Verstärkung München II zu deutende Antwort, die in einem deutlichen Widerspruch steht zu dem, was Sie eben auf die Frage des Kollegen Gebhardt gesagt haben, daß es dort zwar Kapazitätserweiterungen geben werde, die aber die Kapazität von Frankfurt nicht berührten. Wie verhält es sich damit? Gibt es eine Diskrepanz zwischen Ihren beiden Erklärungen? Oder haben Sie Ihre Meinung seit dem 6. Oktober geändert?

Trifft es zu - nach der gutachtlichen Studie, die wir bei den Unterlagen haben -, daß es für Sie geschäftlich günstig ist, den Frankfurter Flughafen zu entzerren, wenn ich einmal so sagen darf, weil dann die kleinen Carrier - wie Sie sich in der Studie ausdrücken - nicht mehr so mithalten können?

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich darf darauf hinweisen, daß von der Zuschauertribüne Beifalls- und Mißfallenskundgebungen bitte zu unterlassen sind.

Zunächst der Vertreter der FAG.

Brendlin:

Ich darf mit der zweiten Frage beginnen, nämlich mit der Frage, inwieweit ein Einsatz von Intercityverkehr in den Spitzenzeiten durch Wegfall der innerdeutschen Flüge einen Zuwachs von 12 bis 19 % bringen könnte. Die Frage ist klar mit Nein zu beantworten. Dazu muß man sich in Erinnerung rufen, daß das vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Gutachten der Firma Prognos kaum eine Verlagerung von der Luft auf die Schiene für diesen Verkehr als Ergebnis ausweist.

Zur ersten Frage der Aufgliederung der Teilverkehre. Ich nenne Ihnen hier die Anteile von 1980. Im Jahre 1979 lag das in der gleichen Größenordnung.
Gewerblicher Verkehr am Flughafen Frankfurt: 95,2 %; davon 7,9 % Pauschalreise-, Tramp- und Anforderungsverkehr, also der sogenannte Charterverkehr. Das sind alles Flugzeugbewegungen.
Nichtgewerblicher Verkehr: 4,8 %.
Vom gewerblichen und nichtgewerblichen Verkehr zusammengenommen: direkte Auslandsverbindungen 67 %. Bei dem richtungsgebundenen Umsteigerverkehr über München handelt es sich dabei in Richtung Süd und Südost um ganze 2,8% des Verkehrs.

Dr. Rehm:

Herr Vorsitzender, dieses von Herrn Minister Hauff genannte integrierte Verkehrswegekonzept setzt zwei Dinge voraus, die ich heute morgen schon genannt hatte:

Erstens, daß es gelingt, eine Durchfahrtmöglichkeit durch den Flughafenbahnhof in nennenswertem Umfange zu erstellen. Das heißt, die IC-Züge der Linie 2, die von München nach Hamburg fahren, müßten durch den Flughafenbahnhof geleitet werden. Was das kostet und ob das technisch geht, wird gleich der Beauftragte der Bundesbahn erläutern.

Zweite Prüfungsstufe: Gibt es Kooperationsmöglichkeiten zwischen Lufthansa und Bundesbahn, die es einem Luftreisenden attraktiv machen, auf die Bundesbahn überzugehen? Hier ist eben ein Prognos-Gutachten genannt. Das war unter anderen Umständen erstellt worden. Bei diesem Prognos-Gutachten war schlicht gefragt worden: Wenn es eine IC-Zuglinie 2 durch den Flughafenbahnhof Frankfurt gäbe: Wie viele Leute würden von der Straße oder von der Luft auf diese IC-Zuglinie übergehen?

Es war also noch nicht die Attraktivitätsgleichheit zur Voraussetzung für diese Frage gemacht worden. Es hatten dann allerdings etwa nur 1,7 % gesagt, sie würden dann IC-Zug fahren. Aber das ist nicht das Problem; das war eine andere Basis.

Jetzt soll versucht werden, das Gepäckproblem zu lösen. Das heißt, ich muß in Köln meinen Koffer am Bahnhof aufgeben können, und diesen Koffer muß ich in San Francisco wiederfinden können, wenn für mich als Fluggast in diesem Attraktivitätsbereich die Schiene vergleichbar sein soll mit der Luft.

Ich muß ferner zwischen dem Flughafen Köln/Bonn und Frankfurt auch nichts bezahlen müssen, wenn dieses attraktiv für mich sein soll, auf die Schiene zu gehen. Denn wenn ich fliege, zahle ich von Köln nach New York nicht mehr als von Frankfurt nach New York. Es gibt dieses Tarifsystem der IATA mit der Entfernungsbreite. Diese drei Probleme müssen geprüft werden.

Die Lösung dieser Probleme halte ich für sehr schwierig. Der Gepäckverkehr der Bundesbahn hat einen Kostendeckungsgrad von 20 oder 30 %.

Ich gebe nun noch mehr Gepäck in diese Bundesbahn zu Kosten, die weit unter den kostendeckenden Tarifen liegen. Selbst wenn diese beiden Dinge gelöst werden müssen, steht die Lufthansa vor folgender Frage: 1. die Morgenverbindungen. Wir haben jeden Tag vier Verbindungen von Köln nach Frankfurt. Soll ich in den Morgenknoten kommen? Gibt es überhaupt zu dieser frühen Zeit morgens IC-Züge? Der Abendknoten. Abflug ab Frankfurt 21 Uhr. Gibt es überhaupt noch IC-Züge, die dann so spät fahren, daß ich noch zu angemessener Zeit in Köln-Bonn ankomme?

Dieses alles wird also die Lufthansa zu der Überlegung bringen: Kann ich nun einmal die Morgen- und Abendverbindungen fallenlassen? Wahrscheinlich nicht. Es konzentriert sich also auf Verbindungen in der Tagesmitte. Da taucht das zusätzliche Problem auf. Da stehen sehr viele Interessenten bereit, die also den Verkehr, den ich als Lufthansa nicht mehr von Düsseldorf nach Frankfurt bringe, nun über Amsterdam in die Welt bringen.

Da überlege ich mir natürlich als Unternehmen: Stelle ich diese Dienste ein, weil ich dann die Quellen versiegen sehe, aus denen ich mein weiträumiges Verkehrsaufkommen ab Frankfurt speisen muß?

Das sind alles Überlegungen, die angestellt werden müssen. Ich kann da überhaupt nicht sagen, ob man hier überhaupt zu einem Startpunkt kommen wird, daß man sagen könnte: Dies versuchen wir einmal.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Wiedemann!

Wiedemann:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Die Flughafenbahn und der Flughafenbahnhof wurden als reine S-Bahnanlagen konzipiert und gebaut. Sie sind nicht geeignet, in ihrem jetzigen Zustand Fernverkehr in größerem Maße aufzunehmen. Das gilt sowohl für den Flughafenbahnhof selbst, in dem es keine Möglichkeiten des Gepäckumschlages gibt. Es gilt insbesondere auch für die Zu- und Ablaufstrecken.

Der S-Bahntakt, so wie er heute angeboten wird, kann mit dem Intercity-Takt bei der mindest notwendigen Beförderungsqualität nicht integriert werden. Hierzu sind Investitionen im Vorfeld des Flughafenbahnhofes, aber auch im Flughafenbahnhof selbst in größerem Ausmaß notwendig.

Die Deutsche Bundesbahn hat im Auftrag des Bundesministers für Verkehr hierzu ein betriebliches Grobkonzept erstellt und dem Bundesminister für Verkehr vor kurzem vorgelegt. Ich bin nicht autorisiert, Einzelheiten aus diesem Konzept hier zu erläutern. Das müßte durch das Bundesministerium für Verkehr geschehen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Abg. Görlach!

Abg. Görlach (SPD):

Ich habe Verständnis dafür, daß Sie dieses Konzept jetzt ohne Autorisierung hier nicht vortragen können. Aber können Sie mir sagen, ob das in eine ähnliche Richtung geht wie das, was der Vertreter der Bundesregierung eben vorgetragen hat, ob Sie ebenfalls hinsichtlich der Realisierung so pessimistisch sind wie er?

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Wiedemann!

Wiedemann:

Ich meine, daß das keine Frage des Glaubens ist. Ich kann soviel sagen: Die Investitionen liegen in einer Größenordnung von 170 Millionen DM. Je nachdem, wie man den Baufortschritt hier beurteilen kann, erfordert das eine Realisierungszeit von sechs bis acht Jahren. Das ist die Größenordnung.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Beder!

Dr. Beder:

Zunächst zu den 25 % Verkehrszuwachs in München. Ich hatte vorhin eingangs gesagt, daß wir uns eine Zeitlang mit Planungen getragen haben, einen Teil des Werftbereiches nach München auszulagern, auch des Flugbetriebes, in der Annahme, daß der Frankfurter Flughafen möglicherweise weder von der Bodeninfrastrukturseite her noch von der Kapazitätsseite her im Luftverkehr mithalten kann.

Wenn man das aber tut, wenn man solche Betriebseinrichtungen auslagert, die Flotten dort stationiert, dann hat das auch nur einen Sinn, wenn man davon ausgeht, daß der Flughafen München in einem gewissen Umfang auch ein entsprechendes Verkehrsaufkommen hat.

In dem Zusammenhang ist einmal von unseren Experten ausgerechnet worden, welcher Zuwachs denn dort sein müßte, damit sich das lohnt. Das war die Zahl 25 %. Aus diesem Grunde, weil wir nämlich das nicht für möglich halten, ist auch mit die Entscheidung für Frankfurt wieder gefallen. Mehr kann ich eigentlich dazu nicht sagen. Ich weiß also nicht, wo die Zahlen jetzt noch herstammen und in welchem Zusammenhang die nun interpretiert sind.

Zu den anderen Punkten, München II, Ausbau als Knoten, habe ich schon bereits ausgeführt: Ja, wir werden ihn weiter ausbauen wollen, und zwar, wie gesagt, in dem betriebswirtschaftlich vertretbaren Umfang. Daß sich dann natürlich Strecken anbieten, die nach Fernost, nach Afrika gehen, liegt unter Umständen auf Grund der südlichen Lage dieses Flughafens auf der Hand. Ich sagte auch vorhin schon, daß wir aus diesem Vorgang heraus keinen Abfall des Verkehrs in einem solchen Maße hier in Frankfurt erwarten, daß er dadurch substituiert würde.

Ein weiterer Punkt wurde noch angesprochen, daß wir Frankfurt entflechten wollen, um der Konkurrenz entgegenzuwirken oder zuvorzukommen. Ich weiß nicht, ob hier ein Mißverständnis vorliegt. Wenn wir der Konkurrenz zuvorkommen wollen, dann wollen wir das dann gerade in München oder in anderen Flughäfen tun, denn in dem Augenblick, wo ein solcher Flughafen anfängt, für eigenständigen Direktverkehr interessant zu werden, kommen natürlich alle anderen Luftverkehrsgesellschaften auf die gleiche Idee. Auch diese haben ihre Planungsabteilungen dort.

Wir haben in jedem Fall zu kämpfen gegen Flughäfen, die auch Drehscheiben sind, wie zum Beispiel Wien und Zürich im südlichen Raum. Es ist also nicht gedacht, so hatte ich die Frage ursprünglich verstanden, daß wir Frankfurt abbauen, entflechten, wie gesagt wurde, damit wir hier in Frankfurt der Konkurrenz wirkungsvoller begegnen würden. Das ist nicht richtig. Wir wollen der Konkurrenz an den anderen Flughäfen entgegenkommen. Soweit sich das anbietet, haben wir vor, dies zu tun. Wir sehen keine nennenswerte Substitution des Verkehrs in Frankfurt durch andere Flughäfen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Kollege Dr. Bartelt!

Abg. Dr. Bartelt (CDU):

Herr Billinger, Sie haben bei einem optimalen Ausbau des Parallelbahnsystems eine Kapazitätssteigerung für die Luftbewegung von 15 bis 25 % vorgetragen und haben vorhin auf die Frage, wie Sie zu diesen Zahlen kommen, gerufen "Fluglotsen".

Uns ist heute morgen das Papier der Flugleiter vorgelegt worden, die zu dem Ergebnis kommen, daß der Höchstwert der Flugbewegungen von 102 auf 107 in zwei Stunden steigen könne. Das wären 5 % als Höchstwert. Herr Mücke hat für die FAG vorgetragen, daß theoretisch ein bis zwei Flugbewegungen pro Stunde, also im Zweistundenrhythmus zwei bis vier Flugbewegungen mehr erwartet werden könnten, also theoretisch knapp 5 %.

Ich frage Sie, ob Sie zu den Ausführungen von Herrn Mücke konkret noch Ergänzungen oder bessere Grundlagen für Ihre doch sehr viel optimistischeren Schätzungen vortragen können.

Ich würde dann gegebenenfalls die Vertreter der FAG bitten, zu prüfen, ob ihre Darlegungen, theoretisch ein bis zwei mehr Flugbewegungen pro Stunde, praktisch aber gleich null nicht im Hinblick auch auf die Ausführungen der Flugleiter korrigiert werden müßten.

Herr Professor Heimerl, Herr Billinger hat vorgetragen, Reservieren der Spitzen für Linienverkehr, 9 bis 32 % mehr Flugbewegungen und hat hinzugefügt, in Anwendung seiner Ergebnisse sehe er dabei noch keine Notwendigkeit, eine Verteilung von Linienflügen in die "Täler" oder Randzeiten zu betreiben.

Mein optischer Eindruck zu Ihren Zahlen, die Sie für 1978 vorgetragen haben, war aber der, daß die Annahme von 32 % zusätzlicher Flugbewegungskapazität auf dem Rhein-Main-Flughafen für 1978 jenseits aller auch noch so optimistischen Erwägungen sein könnte.

Ich würde auch gerne nach den Ausführungen, die wir zu diesem Thema von anderen Herren gehört haben, Herrn Billinger noch einmal fragen, ob er im Hinblick hierauf, insbesondere daß der Flugkoordinator auch gesagt hat, kein Verkehrstal, die Puffer werden benötigt, im Hinblick auf diese Zahlen bei der ja auch in der Öffentlichkeit möglicherweise dann hängenbleibenden Zahl 32 als Oberzahl bleiben möchte. Soweit meine Fragen für heute.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Billinger, bitte!

Billinger:

Herr Dr. Bartelt, Sie waren schneller als ich. Ich habe das Papier der Flugleiter noch nicht lesen können. Ich würde deshalb vorschlagen, daß wir das vielleicht morgen behandeln, wenn ich das durchgesehen habe.

Ich möchte aber doch sagen, daß allein, wenn wir plus 4 % bekommen, wir das, gemessen an den plus 8 % der Startbahn West, durchaus noch sehen können. Aber wollen wir das auf morgen vertagen.

Zu der Oberzahl - verlagern auf andere Zeiten - gilt, das ist richtig, diese Zahl für Starts oder Landungen jeweils getrennt. Diese Zahl mag sich ändern, wenn wir sie in der Summe sehen. Ich möchte Ihnen nur sagen - -

Abg. Dr. Bartelt (CDU):

Eine Zwischenfrage: Wir haben ja gehört, daß das Startproblem nicht das Problem des Rhein-Main-Flughafens ist. Könnten wir dann vielleicht doch trennen und die Zahlen für die Landungen, die ja doch wohl das Problem darstellen, dann getrennt noch einmal hören, damit wir uns bessere Vorstellungen machen können?

Billinger:

Es ist richtig: Bei den Landungen liegen die entsprechenden Werte zwischen 9 und 28 %. Sie finden das in der Tabelle 5 im unteren Bereich. Aber auch hier ist es richtig, daß man das nochmals in der Summe neu sehen muß.

Ich möchte nochmals auf das zurückkommen, was ich eingangs bei meinem Statement gesagt habe, daß es mir darauf ankommt, hier Zusammenhänge, aus einer neuen Sicht vielleicht, zu bringen.

Es wäre jetzt, so meine ich, die Aufgabe, das unter den verschiedenen Gesichtspunkten nochmals durchzuarbeiten und gerade das, was ich versucht habe aufzuzeigen, nun auch etwas genauer mit dem Material, das viel vielfältiger bei der FAG und dem Flugplankoordinator zur Verfügung steht, auszuloten. Berücksichtigen Sie bitte, daß mir drei Wochen zur Verfügung standen, um das alles durchzuarbeiten. Hier kann zweifellos nur einmal das System der weiteren Arbeit und der weiteren Vertiefung dargestellt werden. Ich bin gern bereit, an dem weiterzuarbeiten.

Prof. Dr. Heimerl:

Herr Abgeordneter, Sie haben mich angesprochen. Da mir die Unterlagen und das Papier von Herrn Billinger leider nicht zur Verfügung stehen, kann ich die Zahlen nicht nachvollziehen. Sie hatten gesagt, daß die 9 bis 32 % verfügbare Kapazität für die Verlagerung der Spitzen in die benachbarten Täler zur Verfügung stehen. Das wäre nach Ihrem optischen Eindruck und nach den Diagrammen, die wir vorhin gesehen haben, selbst bei sehr optimistischer Einschätzung der Dinge nicht glaubhaft. Da kann ich nur sagen: Ihr Eindruck trügt Sie meines Erachtens nicht. Ich habe diese Meinung auch.

Ich bin auch der Auffassung, daß eine so große Kapazitätsreserve nicht vorhanden ist; ich habe das ausgeführt. Ich habe allerdings auch die strengen Prämissen ausgeführt, die wir entsprechend der Aufgabenstellung des Verwaltungsgerichtshofs in Kassel mit den IFR-Bedingungen speziell noch über das sonst Übliche hinaus hier einbringen mußten. Allerdings, die Problematik liegt in der Tat bei den Landungen. Wenn man allerdings von Verlagerungen von Spitzen in Täler spricht, darf man dann natürlich nicht die Starts vernachlässigen, denn in diesen Tälern der Landungen befinden sich die Spitzen der Starts.

Vorsitzender Dr. Lang:

Wir haben entgegen meiner vorherigen Ankündigung eben festgelegt, daß wir jetzt die letzte Fragestellung vornehmen und dann versuchen, um 18 Uhr zu schließen. Das Wort zur Frage hat Herr Kollege Kronawitter.

Abg. Kronawitter (SPD):

Herr Vorsitzender, ich möchte gern zwei Fragen stellen, und zwar an alle drei, Herrn Gering, an die FAG und an die Bundesregierung. Uns ist gesagt worden, es seien mehr Bewerber da gewesen, die nach Frankfurt fliegen würden, wenn entsprechende Kapazität vorhanden wäre. Läßt sich das konkretisieren? Gibt es Fluggesellschaften, die abgelehnt

werden mußten oder die von selbst den Versuch aufgegeben haben, nachdem ihnen die entsprechenden Zeiten nicht angeboten werden konnten?

Die zweite Frage: Was würde nach Ihrer Auffassung für eine Situation für andere Verkehrsflughäfen entstehen, wenn dem Ratschlag, der hier mehrmals geäußert worden ist, gefolgt würde, daß die innerdeutschen Verkehrsanbindungen auf die Flughäfen reduziert durchgeführt würden, die weiter als 350 km entfernt sind?

Gering:

Ich habe den Anfang Ihrer Frage, Herr Abgeordneter, nicht ganz mitbekommen, aber ich hoffe, daß ich ihn aus dem Rest konstruieren kann. Die Frage lautete wohl: Sind Flüge von Luftverkehrsgesellschaften auf Grund von Kapazitätsproblemen abgelehnt worden? Die Frage ist eindeutig jetzt mit Ja zu beantworten. In den vergangenen Jahren haben wir noch einigermaßen verlegen können. Ich habe gerade in diesen Tagen mindestens acht verschiedene Luftverkehrsgesellschaften darüber informieren müssen, daß die von ihnen beantragten Flüge so stark verlegt werden müssen, daß sie für diese Gesellschaften undurchführbar wurden und damit zum Erliegen kommen. Ich kann hier konkrete Beispiele anführen.

Abg. Görlach (SPD):

Sind das Linienflüge?

Gering:

Das sind Linienflüge. Das sind die World Airways, die Capitol Airways, die Royal Air Maroc, die SAS, die Finnair und noch zwei Chartergesellschaften; ich glaube, es kommt auf sieben hinaus.

Vorsitzender Dr. Lang:

War noch eine Frage? Ich habe das vorhin nicht mitbekommen, weil hier vorne jemand gestanden hatte. Wer war noch gefragt worden? FAG - bitte schön!

Becker:

Herr Abgeordneter, eine ähnliche Frage hat Herr Abg. Friedrich heute mittag bereits gestellt. Ich darf vielleicht noch einmal kurz zusammenraffen. Wir haben bereits nach 1971 die Kooperation Schiene-Straße-Luft angesprochen. Wir haben auch vor mehreren Jahren die ersten Versuche gefahren: bei den Zügen einchecken, wie es heute in Zürich gemacht wird und wie es das Bundesverkehrsministerium jetzt noch einmal untersuchen will. Wir haben 1978 ein Gutachten ausarbeiten lassen, und ich wage zu behaupten, daß das PROGNOS-Gutachten, das der Bundesverkehrsminister in Auftrag gegeben hat bezüglich Schiene-Luft, doch in etwa zu den gleichen Ergebnissen kommen wird wie unser Gutachten und unsere Untersuchungen.

Wir haben festgestellt, daß theoretisch kürzere Zubringerstrecken ersetzt werden könnten durch den Zug. Aber die Frage ist doch, ob der Reisende das annimmt. Das ist die Unbekannte. Die freie Wahl der Verkehrsmittel, das ist doch die Unbekannte, die wir heute haben. Wenn wir schon - -

Abg. Kronawitter (SPD):

Ich wollte Sie nicht unterbrechen, ich wollte mich nur darauf beziehen. Meine Frage hat sich nicht auf Schiene-Luft bezogen, sondern ich wollte konkret wissen, was denn mit den anderen Fluggesellschaften geschieht, die Frankfurt nicht mehr anfliegen dürfen unter diesen Voraussetzungen.

Becker:

Herr Abgeordneter, auch da haben wir einmal ein Modell gehabt, eine sogenannte Flughafen-Holding, die das ganze deutsche Fluggeschehen frontnah überwachen kann.

Da dies nicht realisiert worden ist, kann ich Ihnen in dieser Hinsicht auch keine Auskunft geben. Da müßte der Vertreter des Bundes befragt werden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Es gibt noch Fragen an Herrn Prof. Heimerl beziehungsweise Herrn Dr. Weber - weil sie morgen nicht da sind. Bitte schön, Herr Sturmowski.

Abg. Sturmowski (CDU):

In den Dokumenten Nr. 6 und Nr. 7, die uns zugestellt wurden, erscheint - nicht als Prozentzahl, sondern als absolute Zahl - immer die Zahl: 30 Flugbewegungen für die Startbahn West - im Gegensatz zu 40 Flugbewegungen bei dem vorhandenen Bahnensystem. Ich hätte gern etwas über die Ermittlung dieser Zahl gewußt, um einen Vergleich zu den Zahlen ziehen zu können, die heute morgen im Vortrag von Herrn Becker - Steigerung um 25 % - und von Mr. Hooton - maximal 14 % Steigerung - genannt worden sind.

Herr Vorsitzender, ich habe noch eine weitere Frage. Aber ich beschränke mich auf diese eine und bitte meine Wortmeldung für morgen zu notieren.

Vorsitzender Dr. Lang:

Ja. - Herr Heimerl, bitte.

Prof. Dr. Heimerl:

Diese Aussage mit den 30 zusätzlichen Bewegungen geht von der optimalen Aufteilung von Starts und Landungen sowie den Extrembedingungen, die ich heute früh genannt habe, aus. Das ist insofern etwas anderes als das, was Herr Hooton und auch Herr Gering im Zusammenhang mit Koordinationswerten genannt haben. Ich habe mich heute früh bemüht, diese Besonderheiten der Bedingungen - IFR-2-Bedingungen, Bedingungen der Kategorie 2 also - von vornherein, entsprechend der seinerzeitigen Aufgabenstellung für das Gericht, hier zu unterstellen. Dies ist der Unterschied. Dies ist auch erklärlich. Es würde einen langwierigen Rechengang erfordern, wollte man dies im einzelnen hier nachvollziehen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Für uns ist doch die Schwierigkeit, daß das Urteil mit Grundlage dieses Hearings ist. Dort sind diese Zahlen genannt worden. Sie stehen in den Dokumenten und sind im Hinblick auf die heute von Herrn Hooton und Herrn Becker genannten nur sehr schwer - Sie geben selbst zu, daß das nur in einem schweren Rechengang geschehen könne - klarzumachen. Ich glaube, es wäre sehr wichtig für uns, zu wissen, wie Sie denn nun zu dieser Zahl kommen, damit wir sie in einen Vergleich zu den anderen genannten Zahlen setzen können.

Prof. Dr. Heimerl:

Das ist in der Tat schwierig, weil bei den von uns zu berücksichtigenden Prämissen davon ausgegangen werden konnte und mußte, daß weder im Vorfeldbereich noch anderswo Restriktionen bestünden, die die Kapazität beschränken könnten, sondern allein die Kapazität der Pisten zu betrachten sei. Wenn man im Hinblick auf ein ausgeglichenes Verhältnis von Starts und Landungen im üblichen Rahmen davon ausgehen kann, daß über die eine Bahn nur Starts abgewickelt werden und über das Parallelbahnsystem eine entsprechend höhere Anzahl von Landungen, dann kommt dieser sich aus internationalen Erfahrungen ergebende Wert von 30 Bewegungen für eine einzelne Bahn zustande.

Sie sagten zu Recht, dies sei mit die Grundlage für die Entscheidung des Gerichts in Kassel gewesen. Ich kann hierzu nur sagen: Ich bin als Verkehrswissenschaftler mit präzisen Fragen konfrontiert worden. Ich habe diese Fragen so präzise beantwortet, wie sie gestellt worden waren. Für uns galt es nicht, eine Analyse dahingehend durchzuführen, wie die Vorfeldbedingungen, die Abrollverhältnisse und die Kapazitätsverhältnisse langzeitig beim Flughafen Frankfurt aussähen. Dies war nicht unsere Aufgabe.

Diese Prämissen habe ich heute früh ausdrücklich noch einmal betont, um von vornherein klarzustellen, daß unterschiedliche Voraussetzungen für die Beurteilung zugrunde liegen - zum Beispiel Koordinationswerte unter Berücksichtigung eines Mischverhältnisses von Schönwetter und Schlechtwetter usw.

Abg. Sturmowski (CDU):

Ich möchte den Sitzungsvorstand fragen, wie wir diesen beachtlichen Erkenntnisstand, der jetzt hier zu Protokoll genommen wird, weiter verarbeiten können, wenn Herr Prof. Heimerl morgen nicht mehr da sein wird. Ich bin der Meinung, daß das doch jetzt nicht einfach untergehen kann. Was hier festgestellt wird, ist meiner Meinung nach ein entscheidender Teil unserer gesamten Urteilsfindung, unserer Stellungnahme, die irgendwann vielleicht erfolgen wird.

Vorsitzender Dr. Lang:

Heißt das im Klartext, daß Sie meinen, wir sollten jetzt weitermachen? - Von mir aus ja. Aber dann speziell auf diese Frage bezogen.

Haben Sie also noch weitere Fragen dazu zu stellen?

Abg. Sturmowski (CDU):

Wir sind zwar nicht an der Gerichtsverhandlung beteiligt gewesen, aber die Unterlagen des Gerichts sind uns als Vorbereitung für diese Sitzung überstellt worden. Wenn feststeht, daß diese Zahl 30 Bewegungen, wie sie von Herrn Prof. Heimerl festgeschrieben und uns hier vorgelegt worden ist, im Grunde genommen für die Erkenntnis im Hinblick auf die Kapazität absolut keine Bedeutung hat, sondern bestenfalls für eine Urteilsfindung, über die wir hier nicht zu befinden haben, dann müßte das hier zumindest ausdrücklich noch einmal festgestellt werden. Es steht mir nicht zu, über das Gerichtsverfahren zu sprechen. Ich möchte aber feststellen, daß diese Unterlage dann für unsere Verhandlung hier nicht dem entspricht, was wir an Wissensvermittlung durch einen Sachverständigen für dieses erfahren gebrauchen können.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Prof. Heimerl, bitte.

Prof. Dr. Heimerl:

Wir können die erforderlichen Zeiten für Starts und Landungen - langer Start, kurzer Start usw. - vielleicht an Hand eines Diagramms am besten erläutern. Dies ist die Prämisse für diese Überlegungen. Darüber hinaus sind aber sicherlich auch die Herren der BFS oder Herr Gering in der Lage, die sicherheitstechnischen Prämissen, die diesen Zeiten zugrunde liegen, zu erläutern - und das besser als ich. Ich habe - im Gegensatz zu dem, was in einigen Schriftsätzen steht - in Kassel nicht gesagt, daß ich nichts vom Luftverkehr verstünde, sondern ich habe gesagt, daß ich kein Sicherheitsexperte sei. Ich bin Verkehrswissenschaftler.

Vielleicht können wir, bis die Leinwand aufgestellt ist, eine andere Frage behandeln.

Vorsitzender Dr. Lang:

Mich interessiert, ob von seiten der BFS oder des Flugplankoordinators dazu etwas gesagt werden kann.

Becker:

Ich glaube, es liegt ein Mißverständnis vor. Bei Flughafenplanungen werden für eine Bahn 30 Bewegungen angesetzt, für 2 Bahnen 60. Da bei uns der Abstand nur 513 m beträgt, haben wir den flugsicherungstechnisch sicheren Wert auf 40 Bewegungen festgesetzt.

Ich wiederhole: 30 Flugbewegungen sind bei einem Parallelbahnsystem mit nicht unabhängigen Bahnen möglich. Unter den besonderen Voraussetzungen haben wir dann 10 Bewegungen für die zweite Bahn veranschlagt. Für die dritte Bahn sind wiederum 30 Bewegungen festgelegt worden. Das erklärt die Werte von 40 und 70 Bewegungen.

Ich weiß nicht, ob es so einfach ist. Wenn es so einfach wäre, brauchten wir keine Gutachter.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Dr. Lang:

Wenn ich das vorhin richtig verstanden habe, hat Herr Prof. Heimerl gesagt, er habe nur im Hinblick auf die beiden Bahnen, Start- und Landebahn, ein Urteil abgegeben, ohne Rücksicht auf Abrollwege und was noch damit zusammenhängt. Das ist im Hinblick auf die Kapazität relevant. So war das doch wohl? - Bitte schön.

Prof. Dr. Heimerl:

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Wie Herr Becker schon gesagt hat, sind die beiden in Frankfurt vorhandenen Parallelbahnen so nahe beieinander, daß ein unabhängiger Flugbetrieb auf diesen Bahnen nicht möglich ist. Das ist allen bekannt. Durch den Betrieb zweier voneinander nicht unabhängiger Bahnen ergibt sich - legt man eine Kapazität für eine Bahn von 30 Bewegungen pro Stunde zugrunde - eine Modifikation dadurch, daß sich gewisse Teilphasen des Anfluges beziehungsweise des Abrollens nach der Landung einerseits und des Steilfluges nach dem Start andererseits bei Parallelbahnen überlagern können und sich dadurch eine Zeiteinsparung und somit eine Kapazitätssteigerung ergeben, so daß man in der Regel von etwa 40 Bewegungen pro Stunde ausgehen kann.

Das sind die 40 Bewegungen, die vorhin in dem Diagramm enthalten waren. Die anderen 30 Bewegungen, die für die unabhängige Bahn 18 West in dieser Rechnung unter den IFR-Bedingungen der Kategorie 2 eingesetzt worden sind, betreffen den Erfahrungswert von 30 Bewegungen für eine unabhängige Bahn. Theoretisch wäre die Kapazität dieser Bahn nur für die Starts, für sich allein betrachtet, sogar größer. Wir haben ja gehört, daß die Landungen einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen als die Starts. Dementsprechend kamen hier auch noch andere Werte heraus.

Dr. Weber:

Gestatten Sie mir eine Bemerkung, um diese Mißverständnisse auszuräumen: Wir sind nicht davon ausgegangen, daß nicht genügend startende Flugzeuge vorhanden sind. Ich wollte vorhin eigentlich schon einmal darauf hinweisen: Wenn man sich das Bild von Herrn Billinger, das hinter dem jetzt zu sehenden Bild hängt, anschaut, könnte man sich - wir sind Ingenieure - vorstellen, daß die Landungen - -

Ich sollte vielleicht doch das jetzige Bild entfernen und auf dem anderen Bild zeigen, was ich mir als Ingenieur denke. Wenn Sie die Landungen, auf diesem Bild von Herrn Billinger wiedergegeben, betrachten und jetzt annehmen würden, diese Landungen könnten auch in diesen Tälern weiter erfolgen, dann würden beide Systeme diese maximalen Landungen über längere Zeit ermöglichen. Wir hätten mehr Landungen zur Verfügung und könnten die zusätzlichen Starts über die Bahn 18 abwickeln. Es war unsere Überlegung, daß mehr Starts durchaus geleistet werden können.

(Zuruf: Die müssen aber vorher landen!)

- Ja, hier haben Sie ja ein Landetal. Wenn Sie dieses Landetal auffüllen, bleiben mehrere Starts übrig, die Sie nicht mehr unterbringen. Die könnten dann von der Startbahn 18 abgewickelt werden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich darf zunächst darauf hinweisen, daß es sich hier nicht um die Grafik von Herrn Billinger handelt, sondern daß das vorhin Herr Gonnermann erläutert hat. Er rutscht schon ganz unruhig auf seinem Sessel herum, ebenso wie Herr Dr. Oeser. Daher möchte ich gern wissen, was die beiden Herren zu dem zu sagen haben, was hier jetzt geäußert wurde. Bitte schön, Herr Gonnermann, danach Herr Oeser!

Gonnermann:

Hier liegt eine eindeutige Verwechslung zwischen IRF-Bedingungen und Flugerfordernissen nach Kategorie 2 vor. Wenn nach IFR-Regeln geflogen wird, wird nicht gleichzeitig die Kategorie 2 geflogen. Grundsätzlich wird in Frankfurt - das ist heute schon gesagt worden - nach den IFR-Staffelungskriterien koordiniert und angeflogen, das heißt, daß etwa 98 oder 96 % sämtlicher Flüge nach diesen IFR-Regeln abgewickelt werden. Bei der Erstellung dieses Gutachtens ist folgender Irrtum unterlaufen: Man hat das Fliegen nach IFR-Bedingungen mit dem Fliegen nach Kategorie 2 gleichgesetzt. Nur das Fliegen nach Kategorie 2 bringt eine Restriktion in der Bahnbenutzung des bestehenden Parallelbahnsystems auf 40 Bewegungen pro Stunde. Diese Bedingung - Restriktion auf 40 Bewegungen pro Stunde - ist aber nur in 0,4 % der Zeit des Jahres überhaupt gegeben. In den restlichen 99,6 % der Zeit des Jahres finden diese Fälle also gar nicht statt, sondern dann wird die Bahn mit 55 Bewegungen in einer Stunde beziehungsweise 102 Bewegungen in zwei Stunden koordiniert. Diese Kapazitätsgrenze, die hier mit 40 Bewegungen angegeben worden ist, und die Schaubilder, die dazu gezeigt wurden, sind also völlig außerhalb der Realität. Unter diesen Bedingungen spielt sich am Flughafen überhaupt nichts ab. Das ist das eine.

Zum zweiten geht es darum, wie die Rechung dieser 70 Bewegungen, auf die das Gesamtsystem angeblich gebracht werden kann, zustande gekommen ist. Das vollzieht sich folgendermaßen: Die Startbahn West erbringt nachweislich eine Startbewegungskapazität - wohlgemerkt - von 30 Bewegungen pro Stunde. Diesen 40 Bewegungen des vorhandenen Systems, die auf völlig realitätsfremder Basis zustande gekommen sind, ist die Kapazität von 30 Startbewegungen hinzugezählt worden. Dann wurde behauptet, daß damit die Kapazität des Gesamtsystems, also Starts und Landungen, auf 70 Bewegungen pro Stunde gebracht würde. Das ist, muß ich sagen, eine völlig abwegige Angelegenheit.

Durch diesen Irrtum ist vor Gericht der Eindruck erweckt worden, als würde sich die nutzbare Gesamtkapazität des Flughafens um 75 %, nämlich von 40 auf 70 Bewegungen pro Stunde, steigern. Tatsächlich - das haben Sie heute gehört - sind aber bei einem Anflug-Abflug-Verhältnis, wie es heute besteht, nur etwa 6 % Steigerung möglich. Nur mit viel Zwang auf die Fluggesellschaften könnte diese Steigerung - nach den Ausführungen von Herrn Hooton - auf maximal 14% gebracht werden. Das ist die Thematik, die hier aufzuklären war.

Vorsitzender Dr. Lang:

Sehen Sie, Herr Gonnermann, vorhin sind Sie gerutscht; jetzt rutschen die Vertreter der FAG. Aber zunächst hat Herr Oeser das Wort, danach die FAG.

Dr. Oeser:

Ich meine, die Dinge liegen noch einfacher. Herr Prof. Heimerl hat selbst das Stichwort gegeben. Er hat von einer unabhängigen Bahn gesprochen. Diese Bahn ist ja nicht unabhängig. Wenn sie sich im Parallelabstand von mindestens 1.500 Metern zu den vorhandenen Bahnen befände - oder wie in München 2 in einem Abstand von 2.300 Metern, darauf kommen wir vielleicht morgen noch einmal zurück -, könnte man sie gewissermaßen, aber auch nicht ganz unabhängig betreiben. Das heißt, man könnte sie zumindest voll parallel betreiben.

Hier geht es aber darum, daß vor Kopf der beiden vorhandenen Bahnen eine Nur-Startbahn gebaut wird. Wenn bei Ostwetterlage die Maschinen über diese Bahn hinweg relativ tief landen, darf aus Sicherheitsgründen in dem Augenblick, wo die Maschine einen bestimmten Abstand vom Aufsetzpunkt an erreicht hat, kein Start mehr stattfinden.

Umgekehrt: Wenn die Maschinen nach Westen landen, muß, wenn sie einen bestimmten Punkt erreichen, die Möglichkeit des Durchstartens gegeben sein. Der Flugzeugführer kann eventuell erst in letzter Sekunde entscheiden, ob er die Landung in der vorgesehenen Weise vornimmt oder ob er die Landung abbrechen muß, ob er durchstarten muß.

Aus diesem Grunde - das sagen auch alle Fachleute, auch der Lärmschutzbeauftragte des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik - kann man nicht davon sprechen, daß diese Bahn unabhängig betrieben wird, sondern nur in Kombination mit den beiden anderen. Ich nehme an, daß sich die Bundesanstalt für Flugsicherung auch Gedanken darüber gemacht hat. Das hängt auch mit den von Herrn Hooton genannten Werten - zwischen 8 und 14 % - und den vom Vorsitzenden der FAG genannten Werten - 23 oder 25 % - zusammen. Herr Prof. Heimerl hat aber immerhin von 75 % gesprochen. Dieser gravierende Unterschied kommt deshalb zustande, weil man hier von einer unabhängigen Bahn spricht, die es so nicht geben wird, es sei denn, man gibt das gesamte Frankfurter System - Knotenflughafen - auf. Wenn das nicht mehr zuträfe - mit den auch von Herrn Hooton gerechneten bestimmten Verhältnissen von Starts und Landungen, 0,56 bis 1,79, mit der Frage der Annäherung auf 1 -, dann würde es einigermaßen stimmen. Dann würde es allerdings auch nicht ganz stimmen, weil diese Bahn sich vor Kopf der beiden vorhandenen befindet.

Vorsitzender Dr. Lang:

Jetzt interessiert mich, warum die FAG so unruhig wurde. Bitte!

Mücke:

Ja, das stimmt schon, Herr Becker; aus Freude an der Sache. Das ist schon richtig.

Fast schäme ich mich, daß ich nach meinem Studium fünf Jahre auf einer Universität zugebracht habe und in einen Bereich hineingestoßen bin, der "Flughafenplanung" hieß. Ich habe das fünf Jahre betrieben und hatte dann die große Chance, hier am Flughafen eine damals schon vorhandene Flughafenplanung zu analysieren, sie auf die Logik zu überprüfen und sie letzten Endes für gut zu behalten, Alternativen zu überprüfen. Für mich selbst ist es schon etwas traurig, daß es heute möglich ist, daß man - ich bin selber Mitglied der evangelischen Kirche - als Pfarrer, wenn man geflogen ist - auch ich bin früher geflogen - die Möglichkeit hat, einfach über Kapazität vor einem solchen Haus vorzutragen, ohne einmal kurz zu sagen, wo beispielsweise Herr Pfarrer Oeser seine Legitimation her hat, wieso er über Startbahnfragen und Kapazitätsberechnungen Bescheid weiß.

(Unruhe)

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen und Herren, bitte Ruhe! - Derartige Bemerkungen wollen wir uns schenken! Ich habe heute eingangs versucht, darauf hinzuweisen, daß hier ohne polemische Äußerungen, wenn auch persönlich engagiert und hart in der Sache, diskutiert werden sollte, daß aber alles, was auch nur in etwa das tangieren könnte, was man persönliche Ehre nennt, tabu sein sollte. Sie können die fachliche Qualifikation eines Redners anzweifeln, das steht Ihnen zu, aber ohne diese schmückenden Beiworte.

Mücke:

Ich glaube, das ist für das Haus unbedingt notwendig. Denn ich kann mir gut vorstellen, daß eigentlich alles, was heute über Kapazität hier gesprochen und ausgeführt worden ist, ein bißchen zur Verwirrnis beiträgt. Es ist die Frage, ob es überhaupt möglich ist, in diese Verwirrnis Klarheit hineinzubringen.

Ich hebe einmal darauf ab, daß hinter mir ein Mitarbeiter unseres Hauses sitzt, der bei seinem persönlichen Einsatz und bei dem Einsatz seiner Mitarbeiter in den letzten Wochen nicht davon ausgegangen ist, daß irgend etwas in einem Stahlschrank verschwunden ist, sondern der sich fast die Nacht um die Ohren gehauen hat, damit die Simulation bis zu diesem Tag einigermaßen fertig wird. Es tut uns leid: sie ist tatsächlich erst in den letzten 48 Stunden fertig geworden; bitte haben Sie dafür Verständnis. Ich würde mich sehr freuen, wenn Herr Brendlin vielleicht heute oder morgen früh als erster die Ergebnisse dieser Simulation vortragen könnte.

Diese Simulation - das sei Ihnen kurz geschildert - ist der Versuch, mit dem Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung die Frage der Beschickung dieses Startbahnsystems zu simulieren, die Frage des Rollverkehrs an diesem Flughafen zu untersuchen und Zahlen über die Ergebnisse der Bewegungszunahme durch die Startbahn 18 West hier vorzutragen.

Wenn wir uns auf die allgemeinen Dinge zurückziehen: Kapazität eines Flughafens in der Planung ist grundsätzlich eine in die Zukunft gerichtete Sache. Es gibt ein großes Mißverhältnis: ob wir heute bei einer Planung für eine Zeit in zirka 20 Jahren - so lange soll ja die Startbahn 18 West letzten Endes halten - davon ausgehen können, daß die Verkehrszusammensetzung an diesem Flughafen so sein wird wie heute. Können wir also davon ausgehen - das ist zunächst eine Grundsatzfrage -, daß in zirka 15 bis 20 Jahren der Flughafen auf Grund dieser vier täglichen Spitzen und Täler genauso operieren wird wie heute?

Ich darf als Hilfe einmal 20 Jahre zurückschauen. 1960 hatte die Lufthansa genau seit sechs Jahren wieder die Rechte, als Luftverkehrsgesellschaft zu fliegen. Bitte, stellen Sie sich vor, was 1960 an diesem Flughafen Frankfurt da war und wie der Verkehr zu diesem Zeitpunkt floß! Wenn wir also von Kapazitätsvorstellungen im Sinne eines Planfeststellungsverfahrens sprechen, müssen wir davon ausgehen, daß wir in die Zukunft planen. Was aber heute sehr vielfach geschieht, ist die Auseinandersetzung mit der gegenwärtigen Luftverkehrsstruktur an diesem Flughafen und mit der Hochrechnung dieser Struktur.

In letzter Zeit wurde gesagt, daß der Verkehr an diesem Flughafen nach Instrumentenflugregeln abgewickelt wird. Dann wurden die Wetterbedingungen, die zur Betrachtung der Kapazität unbedingt notwendig sind, eingeführt. Nur, CAT II - das muß hier gesagt werden - können wir im Augenblick weitgehend ausklammern, da wir sie überhaupt erst seit kurzer Zeit, seit dem letzten Jahr, haben und da wir erst relativ wenige Landungen mit diesem System gehabt haben.

Wir unterscheiden bei den Wetterbedingungen einmal die Bedingungen für den Sichtflug und zum anderen die Bedingungen für den Instrumentenflug. Bei beiden Wetterbedingungen wird nach Instrumentenflugregeln geflogen. Die Wetterbedingungen für den Instrumentenflug teilen sich auf in die Kategorien 1, 2, 3, A, B und C. C ist absolute Nullsicht, eine Sache, die wir hier am Flughafen nicht anstreben.

Der Flughafen ist bis Mitte des letzten Jahres unter CAT-I-Bedingungen betrieben worden. Wir definieren die CAT I so, daß wir Sichtweiten von 8 km und eine Wolkenuntergrenze von 2.000 Fuß haben. Diese Werte gehen bis zum Minimum, dem Grenzbereich zur CAT II, von 800 m schräger Voraussicht für den Piloten und 60 m Entscheidungshöhe. Allein schon bei dieser Bandbreite der Definition der Instrumentenflugwetterbedingungen haben Sie Wetterbedingungen, die wir an und für sich noch als schön ansehen, bis Wetterbedingungen, die wir schon als "dicke Suppe" zu charakterisieren pflegen. In diesem ganzen Bereich und außerhalb dieses Bereiches, nämlich bei Sichtflug-Wetterbedingungen, sprechen wir heute von der Kapazität.

Für die Betrachtung der Kapazität am Flughafen Frankfurt gibt es auf der einen Seite stabile Werte und auf der anderen Seite variable Werte. Ein stabiler Wert - das ist heute schon ausgeführt worden - ist beispielsweise das Startbahnsystem. Es ist nur 518 m gespreizt. 1974 hat man die ideale Spreizung von damals 1.500 m auf 1.310 m festgelegt, um zu erreichen, daß die beiden dann vorhandenen Bahnen unabhängig voneinander betrieben werden. Ob es je so weit kommt, daß bei 518 m auch beide Bahnen gemeinsam betrieben werden, ist fraglich; es dürfte allenfalls um die Jahrtausendwende zu erwarten sein.

Wir haben also erst einmal ein paralleles Bahnsystem, 518 m gespreizt, das nicht optimal bedient werden kann. Es ist schon eingeflossen, daß das eigentlich so ist, als hätten wir nur eine einzige Startbahn zur Verfügung.

Das zweite: Zur Betrachtung der stabilen Werte sind die flugsicherungstechnischen Einrichtungen zu berücksichtigen. Und hier hatten wir - das habe ich schon ausgeführt - bislang diese Einrichtungen bis zu CAT I. Bei der Südbahn haben wir sie heute bis zu CAT II.

Das dritte sind die Flugsicherungs- und Betriebsverfahren, die Staffelungskriterien, die sich an diesem Flughafen dadurch auswirken, daß Sie den Luftverkehr, der den Flughafen anfliegt, in bestimmte Abstände setzen müssen. Wir nennen dies den sogenannten Flugzeug-Mix.

Ein Beispiel: Zwei Großflugzeuge hintereinander erfordern in der Weite der Staffelung andere Staffelungskriterien als ein kleines Flugzeug hinter einem großen.

Und nun kommen zu diesen stabilen Werten die variablen Werte. Das sind konkret die vorherrschenden Wetterbedingungen. Es ist absolut klar: Wenn Sie völlig freie Sicht haben, entwickelt sich der Luftverkehr an einem solchen Flughafen anders. Selbst der Fluglotse, der nicht nach Sicht operiert, kann, wenn er zum Fenster hinaussieht, die Anflugstaffelung hintereinander sehen. Er kann notfalls den Piloten der dritten Maschine auffordern, das Licht einzuschalten, damit er sieht, ob das die Nr. 3 oder die Nr. 4 ist. Er arbeitet also mit Sicht. Haben wir aber schlechte Wetterbedingungen, ist dieses Verfahren nicht mehr möglich. Sie sehen die Flugzeuge nicht mehr klar, haben also im Grenzbereich zur CAT II Schwierigkeiten.

Die Frage der Verspätung wurde heute angeschnitten, die ebenfalls in die Kapazitätsberechnung einfließt. Heute ist international festgelegt, daß es möglich ist, Verspätungen zu akzeptieren, die durchschnittlich vier Minuten betragen. Diese vier Minuten sind aber ein Durchschnittswert. Das bedingt, daß sich Flugzeuge im Luftraum teilweise bis zu einer halben Stunde oder 45 Minuten verspäten, wenn andere pünktlich sind.

Es ist gesagt worden, daß dieser Wert von vier Minuten, der international durch die EKU und die FAA, die amerikanische Luftfahrtbehörde, festgelegt worden ist, auf Grund dessen, was Herr Dr. Rehm heute ausführte, noch nicht überprüft wurde. Ich persönlich gehe davon aus, daß gerade auf Grund der Ölpreise diese durchschnittliche Verspätung in den nächsten Jahren wahrscheinlich sogar abgebaut werden muß. Der durchschnittliche Verzögerungswert von vier Minuten kann also nicht angehoben werden, sondern muß eher herabgemindert werden.

Eines der großen Probleme, die immer wieder zu Mißverständnissen führen, ist die Anwendung des sogenannten Ratio, des Verhältnisses von Landungen und Starts.

Ich glaube, jeder von uns weiß, daß eine Maschine erst einmal auf den Boden kommen muß, ehe sie wieder starten kann. Aber dieses Verhältnis, das sich jetzt in mehreren Stunden am Flughafen vollzieht, ist so, daß wir davon ausgehen müssen, daß für die langfristige Ausrüstung des Flughafens ein Verhältnis zwischen Starts und Landungen, da wir die Verkehrsstruktur nicht voraussehen können, so ist, daß sie möglichst flexibel für die Zukunft festgelegt wird. Das heißt, daß sich das Ratio, das heißt, das Verhältnis zwischen Starts und Landungen in Spitzenstunden grundsätzlich wie 1 ausdrücken sollte oder in der Nähe von 1.

Ich darf in dem Zusammenhang noch einmal auf die eingangs ausgeführten Überlegungen kommen, daß es einfach nicht möglich ist, heute davon auszugehen, daß die vier Spitzen und Täler in 15 Jahren noch an diesem Flughafen sind, sondern daß wir den Flughafen für die Zukunft ausbauen müssen.

Noch eine Anmerkung zum Zahlenspiel. Wir haben heute einen Koordinierungseckwert am Flughafen, einen sogenannten Zwei-Stunden-Wert von 102; der Ein-Stunden-Wert war mit 55 festgelegt. Sie brauchen sich nur dieses eine Beispiel zu vergegenwärtigen: 55 Bewegungen in der Stunde oder 102 Bewegungen in zwei Stunden. Wir haben gleichzeitig eine Limitierung der Landungen auf 32. Wenn also in der ersten Stunde 55 Bewegungen abgewickelt werden und 32 Landungen - das ist Landespitze -, dann bleiben nur noch 23 Bewegungen für Starts; das heißt, theoretisch bleiben neun Maschinen unten stehen. Die zweite Stunde hat nur noch eine Kapazität von 47; 47 und 55 macht 102. Wieder die 32, weil

wir die zweite Landespitze haben, dann können nur 15 Starts heraus, so haben wir, wenn wir wirklich 102 ansetzen, bereits 26 Maschinen unten stehen, die nicht herauskönnen.

(Zuruf: Theoretisch!)

- Ich glaube, es ist praktisch. Zu diesem Zahlenspiel kann der Flugplankoordinator wohl sehr Genaues sagen. Wenn wir zwei Stunden wieder mit Startspitzen hätten, würden wir sie auch auf dem Parallelbahnsystem wieder herausbekommen. Wir haben das aber nicht, sondern die Verzögerung ist praktisch. Sie können sie bei uns nachvollziehen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Darf ich Sie einen Moment unterbrechen. Ich möchte darum bitten, daß wir uns jetzt auf die Fragen konzentrieren, die in Anwesenheit von Herrn Prof. Heimerl unbedingt noch behandelt werden sollen. Alles, was hier noch nachgefragt werden sollte, wird morgen vormittag zum Zuge kommen. Es liegt noch eine Zusatzfrage des Kollegen Sturmowski und wohl auch des Kollegen Gebhardt an Herrn Prof. Heimerl vor. Herr Mücke, sind Sie damit einverstanden, daß wir Ihre Ausführungen an diesem Punkt stoppen und uns auf die Fragen konzentrieren, die mit Herrn Heimerl zu besprechen sind?

Mücke:

Ich bin selbstverständlich damit einverstanden. Ich bitte nur, daß in dem Zusammenhang auch noch das Simulationsergebnis vorgestellt wird.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Dies wird heute nicht mehr möglich sein. Das steht dann morgen vormittag zur Diskussion. Herr Sturmowski bitte!

Abg. Sturmowski (CDU):

Ich möchte zu meiner Frage zurück, weil ich das im Beisein von Herrn Prof. Heimerl abschließen möchte. In der uns vorliegenden schriftlichen Stellungnahme - nur auf die beziehe ich mich - steht in relativ einfachem Schriftdeutsch: "Erhöhung der Kapazität durch eine neue Startbahn um 30 Bewegungen in der Stunde". Der nächste Satz:

"Entscheidend ist die Frage, ob ein Parallelbahnsystem, wie es in Frankfurt vorhanden ist, das nur im Koppelbetrieb betrieben werden kann, seine Kapazitätsgrenze bei 40 oder bei 45 Bewegungen in der Stunde erreicht hat und eine Überschreitung dieser Zahl notwendigerweise eine Erweiterung der Kapazität erfordert. Eine Erweiterung der Kapazität durch eine weitere Start- und Landebahn oder Startbahn bedeutet eine Erhöhung um die Kapazität eben dieser einen Bahn, also um 30 Bewegungen von 100."

Das steht hier als Extrakt einer Verhandlung. Das war Entscheidungspunkt dieser Verhandlung, und ich glaube, sogar wesentlicher Entscheidungspunkt für das Gericht. Das umfaßt eine Steigerung auch für den, der diese Unterlagen zugeschickt bekommen hat. Wir bekamen sie zur Vorbereitung dieser Sitzung auch zugeschickt. Das mußte bei uns die Annahme voraussetzen, daß um 75 % erhöht werden kann. Das haben wir nie so ernst genommen. Wir haben zwischenzeitlich auch die ersten Stellungnahmen beziehungsweise von der Kasseler Verhandlung Stellungnahmen von Herrn Ted Hooton gehört, die wesentlich darunter lagen.

Aber jetzt - und das ist für mich das wesentlich Feststellbare - liegen wir bei 14 %, mit allen Höhen und Tälern und Feinheiten, das gebe ich alles zu, und bei Ihrer Aussage von rund 75 %. Das klafft so weit auseinander, daß es hier zumindest festgehalten werden muß. Ich wollte das nicht in Ihrer Abwesenheit morgen zur Sprache bringen, sondern in Ihrer Anwesenheit. Ich habe akzeptiert, was Sie bisher gesagt haben. Vielleicht sagen Sie noch einen letzten Satz, damit dann jeder weiß, wie diese Ihre Urteilsfindung zu verstehen ist. Dann können wir sie nämlich ablegen, zumindest aus dem Verfahren hier im Landtag.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Heimerl, bitte eine Sekunde Geduld. Herr Kollege Görlach möchte noch in gleicher Richtung fragen. Bitte!

Abg. Görlach (SPD):

Herr Prof. Heimerl, Sie haben vorhin gesagt: ich bin wissenschaftlich an die Beantwortung der Fragen herangegangen, und ich kann nur das beantworten, was gefragt wird. - Das ist sicherlich richtig. Aber da jetzt ganz deutlich wird, daß diese extreme Abweichung Ihrer Zahl, an der Wirklichkeit und der Praxis gemessen, ziemlich unwahrscheinlich ist, kann man daraus ableiten, daß die Fragen nicht an der Praxis orientiert worden sind, die an Sie gestellt wurden und die Sie dann auch theoretisch beantwortet haben?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Heimerl!

Prof. Dr. Heimerl:

Zunächst zurück zu Herrn Gonnermann. Es ist mir klar, daß die Bedingungen der Kategorie II extreme Bedingungen sind. Es ist aber kein Irrtum, daß eben Kategorie II und AFR-Bedingungen unterstellt wurden, sondern so war die Frage des Gerichts.

Ich habe heute früh betont und habe es in der Zwischenzeit mehrmals getan, daß wir bei der Überlegung zu einer Flughafenplanung nicht davon ausgehen können, daß eine durchschnittliche Verspätung von 4 oder gar 10 Minuten, wie sie in einer der Alternativen unterstellt worden war, eintritt, sondern daß man davon ausgehen muß, daß für eine qualitativ einigermaßen befriedigende Betriebsabwicklung in absehbarer Zeit eine nicht vermeidbare auch wieder abgebaut werden können muß. Das ist ein wichtiger Punkt.

Unter diesen Prämissen sind die 40 Bewegungen für den Koppelbetrieb richtig. Da wir unter besseren Sichtverhältnissen, als sie der Kategorie II zugrunde liegen, eine höhere Leistung des Koppelbahnsystems erreichen, wird die Differenz zu diesen 70 Bewegungen zwangsläufig geringer, wenn man unterstellt, daß die dritte Bahn weitgehend unabhängig - insofern stimme ich Herrn Pfarrer Oeser zu - von dem Koppelbahnsystem betrieben werden kann. Aber vielleicht sollten zu den Neigungswinkeln und Sicherheitsprämissen der sich kreuzenden Wege in der Verlängerung des jetzigen Start- und Landebahnsystems und der quer dazu liegenden Startbahn 18-West noch Ausführungen von der DFS oder vom Flughafen gemacht werden.

Zu Ihrer Frage zurück, ob das Gericht falsche Fragen gestellt hat. Diese Frage kann und möchte ich nicht beantworten. Denn die Frage, die an das Gericht von der Klägerseite gestellt worden ist, ging eindeutig auf Prämissen der Planfeststellungs-Unterlagen zurück, und dementsprechend hat das Gericht die Fragen gestellt. Ich habe mich allerdings nicht damit beschäftigt, ob das Gericht die Fragen auch hätte anders stellen können.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Das wird morgen vormittag vertieft. Mr. Hooton hat um eine ergänzende Bemerkung in dem Zusammenhang gebeten. Sie haben das Wort, Mr. Hooton.

Hooton:

Ich glaube, das Problem ist, daß Sie das, was alle Experten gesagt haben, unter einen Hut bringen möchten. Ist das korrekt?

Abg. Sturmowski (CDU):

Gestatten Sie mir nur einen Satz. Mir geht es darum, daß der Grund, warum wir hier zusammen sind, eine Gerichtsverhandlung mit einem Urteil war, das auf einer bestimmten Grundlage erfolgt, und daß wir heute in dieser Volksvertretung im Grunde genommen darüber diskutieren, ob all das, was dabei herausgekommen ist, wirklich tragbar ist. Ich glaube, so ist das richtig beschrieben.

Hooton:

Zu diesem Gerichtsurteil kann ich keinen Kommentar geben. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß Herr Dr. Heimerl unter einigen Umständen Recht hat. Unter diesen Umständen würde ich mit seinen Zahlen übereinstimmen, aber unter anderen Umständen wäre das anders. Der entscheidende Punkt ist, daß man Verspätungen mit einer vorgegebenen Zahl von Bewegungen vergleichen muß. Wenn die Leute nicht sagen, wie groß die Zahl von Verspätungen bei einer bestimmten Zahl von Bewegungen ist, so ist es sehr schwer, etwas zu berechnen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Kollege Pawlik hat noch eine Verständnisfrage an Herrn Professor Heimerl.

Abg. Pawlik (SPD):

Herr Professor Heimerl, in dem Erörterungstermin im September 1980 ist vor dem Hessischen Verwaltungsgericht ausgeführt worden, daß bei einer Zahl von 55 Bewegungen pro Stunde mit einer mittleren Verzögerung von 4 Minuten ein von Ihnen formulierter außerordentlich hoher Verzögerungswert zugrunde gelegt wird. Heute habe ich aus den verschiedenen Ausführungen - ich glaube, vom Vertreter der Bundesregierung - einen Wert für die Landeverzögerungen von 2,4 Minuten gehört. Ich möchte um Aufklärung bitten, welche Voraussetzungen Ihrer Aussage zugrunde liegen und wie sich dieser relativ hohe Wert von 4 Minuten angesichts der bisherigen Einlassungen während der Anhörung erklärt, so daß die Problematik des Flughafens nicht auf der Startseite läge.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Professor Heimerl, bitte.

Prof. Dr. Heimerl:

Ich bitte, zum letzten Punkt Herrn Gering zu fragen.

Ich komme jetzt auf den ersten Punkt zu sprechen. Ich habe diese Verspätung von 4 Minuten als hoch und damit unter qualitativen Aspekten nicht als befriedigend bezeichnet.

Vor allen Dingen geschah das im Zusammenhang mit den 55 Flugbewegungen, die real geflogen werden und die dem Koordinationswert entsprechen. Diese 55 Flugbewegungen könnten aber niemals unter den Bedingungen der Kategorie II erreicht werden. Dies ist der grundlegende Unterschied zwischen dem Mischverhältnis von guter, mittelguter und schlechter Sicht einerseits und der Prämisse der Bedingungen der Kategorie II andererseits, die unserer Rechnung zugrunde gelegt worden sind. Ich glaube auch - ich weiß nicht, wer das im Laufe des heutigen Nachmittags gesagt hat -, daß in der Zukunft die Anforderungen an die maximal zulässigen durchschnittlichen Verspätungen, die sich unter Umständen dann, wenn der Flughafen über Stunden ausgelastet ist, über mehrere Stunden hinziehen, strenger werden. Zum einen wird das aus ökonomischen, zum anderen auch aus Umweltschutzgründen geschehen. Bei 30 Landungen in der Stunde kommen allerlei zusätzliche Abgase zusammen, wenn jedes Flugzeug durchschnittlich 4 Minuten über dem Flughafen kreist. Außerdem ist dabei zu berücksichtigen, daß die reinen Betriebsführungskosten - die Zahl korrespondiert mit dem, was Herr Dr. Rehm heute gesagt hat - pro Minute rund 150 DM betragen. Wenn wir von einer mittleren flughafenbedingten Verspätung von 4 Minuten ausgehen, so ergibt sich allein für die landenden Flugzeuge ein Mehraufwand von 90.000 DM pro Tag oder von rund 1 Million DM in 12 Tagen, die durch diese Verzögerungen nutzlos vertan werden, einmal von der zusätzlichen Umweltbelastung abgesehen. Ich bin mir darüber im klaren, daß man eine Verspätung von Null nie erreichen kann; aber ich meine, daß man bei den Planungsprämissen nicht von vornherein von einer hohen Verspätungsrate ausgehen kann.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Pawlik macht ein unbefriedigtes Gesicht. Sie können nachfragen.

Abg. Pawlik (SPD):

Ich bitte um Nachsicht, falls ich mich unklar ausgedrückt haben sollte. Dies war nicht meine Frage. Meine Frage basierte darauf, daß Ihre Aussage und auch die Aussage der Vertreter der FAG hier heute von einer mittleren Verspätungszeit von 4 Minuten je Flugbewegung ausging, während der Vertreter der Bundesregierung für Landevorgänge nach meiner Erinnerung von einer mittleren Verspätung von rund 2,4 Minuten gesprochen hat. Mich würde nun interessieren - daran schließt sich die Frage an -, auf welcher Grundlage, auf welchen Erhebungen oder Angaben Ihre Aussage von 4 Minuten basiert. Den zweiten Teil der Frage, der sich daraus ergibt, könnte man aus Zeitgründen dann morgen stellen.

Prof. Dr. Heimerl:

Meine 4 Minuten sind nicht von mir in die Diskussion gebracht worden, sondern sie sind als mittlere Verspätung bei der Flugplankoordination mit den 50 oder 55 Bewegungen in der Diskussion in Kassel genannt worden. Ich habe sie in unserer Rechnung nicht berücksichtigt. Ich habe dieses Beispiel mit den 4 Minuten hier nur im Zusammenhang mit den Betriebsführungskosten erwähnt.

Im übrigen kann ich Ihnen von uns keine präzise Zahl nennen, welche durchschnittliche Verspätung unseren nationalen Erfahrungswerten zugrunde liegt. Das möchte ich nachsehen. Diese 40 Bewegungen für einen Doppelbahnbetrieb gehen von Prämissen aus, die innerhalb einer vertretbaren Zeit - wenn ich recht im Bilde bin in einer Stunde - alle aufgetretenen Verspätungen wieder abbauen lassen. Dies dürfte im Mittel dann bei 1,8 oder 2 liegen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Bitte, Herr Dr. Rehm.

Dr. Rehm:

Ich glaube, das läßt sich sehr schnell aufklären, Herr Vorsitzender. Die 2 Minuten sind die hochgerechneten aktuellen Verspätungen. Die 4 Minuten sind auf einer Festlegung etwa der Art entstanden: Ein System dieser Art muß im Durchschnitt mit 4 Minuten rechnen. Auch bei anderen Verkehrsträgern gibt es Margen, wobei gesagt wird: Man ist noch pünktlich, wenn man 4 oder 5 Minuten Verspätung hat. Etwa so ist dieser Wert entstanden. Er ist kein aktuell errechneter Wert, sondern eine Vorgabe, um im System evtl. mögliche Verspätungen wenigstens mit einem bestimmten Wert vorgeben zu können. Da hat man nun diese 4 Minuten gewählt. Aktuell ist der Wert, den ich ausgerechnet hatte, der im Durchschnitt aller Anflüge bei 2,08 Minuten liegt.

Gering:

Ich glaube, ich kann da unterstreichen, was Herr Dr. Rehm sagte. Die Zahl von 4 Minuten ist ein international anerkannter Wert, der bei einer Flugbetriebsabwicklung den Luftverkehrsgesellschaften noch als Maximum zugemutet werden kann.

Vorsitzender Dr. Lang:

Die Lufthansa, bitte.

Dr. Beder:

Ich möchte zu diesem Wert noch etwas ergänzen. Diese 4 Minuten sind ein Spitzenstundenwert. Man hat Spitzenstunden, über ein gewisses Maß hinausgehend, davon abgeschnitten. Von der dreißigsten Spitzenstunde ab sagt man, daß man diese als mittlere Spitzenstunde mit der Verzögerung nimmt. Das bedeutet, wenn die z.B. Verzögerungen haben, wie sie hier genannt worden sind, im Mittelwert pro Flug von 2 oder 3 Minuten, daß Sie davon ausgehen können, daß diese sogenannte typische Spitzenstunde bei weitem überschritten wird. Diese 4 Minuten sind international so als Spitzenstundenwert definiert. Man kann sie also nicht beide miteinander vergleichen, sondern nur so in Relation bringen: Wenn man eine mittlere stündliche Verspätung pro Flug in irgendeiner Stunde erfährt, dann wird der Spitzenstundenwert der Verspätung sicherlich viel höher sein. Das sind zwei verschiedene Werte.

Vorsitzender Dr. Lang:

Da wir unseren Spitzenstundenwert überschritten haben, schließe ich die Sitzung für heute. Morgen früh um 10 Uhr geht es weiter.

(Schluß: 18.49 Uhr)

Zweiter Tag der Anhörung

Dienstag, 3. Februar 1981

Anwesenheitsliste

Anhörung Ausbau Flughafen Frankfurt am Main

3. Februar 1981

Abg. Dr. Lang als Vorsitzender des Haushaltsausschusses
(Vorsitzender der Anhörung)

Abg. Roth als Vorsitzender des Ausschussses für Wirtschaft und Technik
(stellvertretender Vorsitzender der Anhörung)

Abg. Schlappner als Vorsitzender des Ausschusses für Umweltfragen
(stellvertretender Vorsitzender der Anhörung)

Haushaltsausschuß:

CDU: Abg. Dr. Bartelt
Abg. von Heusinger
Abg. Ibel
Abg. Kanther
Abg. Frau Philippi
Abg. Schwab
Abg. Spruck
Abg. Throll
Abg. Weimar

SPD: Abg. Gebhardt
Abg. Görlach
Abg. Hans-Otto Weber
Abg. Welteke

F.D.P.: Abg. Weghorn

Ausschuß für Wirtschaft und Technik:

CDU: Abg. Fischer
Abg. Friedrich
Abg. Frau Geschka
Abg. Rippert
Abg. Weiß

SPD: Abg. Beucker
Abg. Kronawitter
Abg. Mutz

F.D.P.: Abg. Schmidt

Ausschuß für Umweltfragen:

CDU: Abg. Frau Beckmann
Abg. Frank
Abg. Rösler
Abg. Schoppe
Abg. Sturmowski

SPD: Abg. Heimerl
Abg. Pawlik
Abg. Reichert
Abg. Schnabel
Abg. Herbert Schneider

F.D.P.: Abg. Frau Dr. Engel

Abg. Greiff (CDU)
Abg. Keil (CDU)
Abg. Lengemann (CDU)
Abg. Nassauer (CDU)
Abg. Holzapfel (SPD)
Abg. Kurth (SPD)
Abg. Stöckl (SPD)
Abg. Frau Dr. Streletz (SPD)
Abg. Frau Trautmann (SPD)

Bundesminister für Verkehr:

MinR Dr. Weber
RDir Dr. Böhme

Hessische Landesregierung:

Ministerpräsident Börner
MinDirig Dr. Schonebohm — Staatskanzlei
LtdMinR Dr. Schirrmacher
VA Dr. Zinn
Minister Reitz — Minister der Finanzen
StS Dr. Dethloff
RDir Dr. von Stephanitz
Minister Karry — Minister für Wirtschaft und Technik

MinR Dr. Ludwig
ROR Kern

Minister Schneider	Minister für Landesentwicklung, Umwelt, Landwirtschaft und Forsten
StS Dr. Brans	
StS Jordan	
MinDirig Öttinger	
LtdMinR Geiger	
MinR Dr. Frommhold	
RDir Weitzel	
Minister Clauss	Sozialminister
MinR Stieler	

und weitere Beauftragte der Landesregierung

Hessischer Rechnungshof:

Präsident Pulch

Magistrat der Stadt Frankfurt am Main:

Gerhardt
Richter

Kreisausschuß des Landkreises Groß-Gerau:

Blodt
Grohmann
Billinger
Gonser

Magistrat der Stadt Rüsselsheim:

Dr. Wittmann
Müller

Magistrat der Stadt Mörfelden-Walldorf:

Brehl
Justus

Magistrat der Stadt Groß-Gerau:

Hasenzahl

Magistrat der Stadt Raunheim:

Smerdka

Magistrat der Stadt Neu-Isenburg:

Dr. Büchel
Müller
Goltz

Magistrat der Stadt Offenbach am Main:

Frei

Magistrat der Stadt Kelsterbach:

Treutel
Laun

Magistrat der Stadt Flörsheim:

Wolf
Hegmann

Gemeindevorstand der Gemeinde Büttelborn:

Imhof
Langendorf

Gemeindevorstand der Gemeinde Bischofsheim:

Bork

Gemeindevorstand der Gemeinde Nauheim:

Zaich
Lindner

Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Industrie- und Handelskammern:

Knoop

Vereinigung Hessischer Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände e. V.:

Lippold

Hessischer Handwerkstag:

Brandes

Deutscher Gewerkschaftsbund, Landesbezirk Hessen:

Richert
Peressin
Mai

Deutsche Angestellten-Gewerkschaft, Landesverband Hessen:

Vetter
Burger

Flughafen Frankfurt am Main AG:

Becker
Dr. Borst
Mücke

Betriebsrat der Flughafen Frankfurt am Main AG:

Bödicker
Wagner
Wittler

Deutsche Lufthansa:

Dr. Beder
Pipowski
Hermsen
Gaebel

Betriebsrat der Deutschen Lufthansa:

Schasiepen
Schuch

Bundesanstalt für Flugsicherung:

Voß
Philipp
Heinlein
Rückforth
Mink

Gesamtpersonalrat/Örtlicher Personalrat Bundesanstalt für Flugsicherung, Regionalstelle Frankfurt am Main:

Lindner
Piotrowski

Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland:

Gering
Kolb

Board of Airline Representatives in Germany B.A.R.I.G.:
Merz

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V.:
Dr. Achtnich

Bundesverband Deutscher Flugleiter e. V.:
Heim
John

Vereinigung Cockpit e. V.:
Holzwig

Flughafen München GmbH:
Frau Seibel

Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn:
Wiedemann

Roland Berger & Partner GmbH, München:
Bulwien

Dornier System, Friedrichshafen:
Voigt
Hecking

Air Traffic Services Consulting GmbH, Kronberg:
Kassebohm

Bund für Umwelt- und Naturschutz in Deutschland, Landesverband Hessen e. V.:
Prof. Dr. Meyfahrt
Sander

Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen e. V.:
Prof. Dr. Brinkmann

Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz e. V.:
Böhm

Deutscher Bund für Vogelschutz, Landesverband Hessen:
Reinheimer

Landesjagdverband Hessen e. V.:
Boettcher

Naturschutzzentrum Hessen e. V.:
Georg

Bundesverband der Bürgerinitiativen:
Spahn
Martin
Treber
Debus
Peez
Suhr
König
Schubart

Ted Hooton, Chearsley

Prof. Dipl.-Ing. Grebe, Planungsbüro Landschafts- und Ortsplanung, Nürnberg

Krier, TH Darmstadt

Pfarrer Dr. Oeser, Ratsbeauftragter für Umweltfragen der Evangelischen Kirche in Deutschland

(Beginn: 9.58 Uhr)

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren! Ich eröffne den zweiten Tag der Anhörung. Der Anhörungsvorstand hat den Ablauf des heutigen Tages wie folgt vorgesehen.

Wir fangen an mit der Bundesanstalt für Flugsicherung, mit dem Statement, sodann die Flugleiter, Vereinigung Cockpit e. V., Lufthansa allgemein, dann Herr Gaebel, Herr Gering; dann wird Herr Brendlin die Simulationsstudie der FAG erläutern; sodann wird Herr Hooton wieder zu Wort kommen; dann B.A.R.I.G. und IATA, dann ADV, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, dann ATSC, Herr Kassebohm; sodann kommen die Wortmeldungen von gestern in der Reihenfolge Sturmowski, Welteke, Weimar, Roth, Schmidt, Görlach, Frank, Pawlik, Gebhardt, Dr. Bartelt; dann sind vorgesehen weitere Statements: Prof. Meyfahrt, Bürgermeister Diehl, Bürgermeister Brehl, Prof. Meißner, Herr Gonnermann; und dann weitere Wortmeldungen der Abgeordneten.

Wir haben darüber hinaus festgelegt, daß von den Damen und Herren Abgeordneten maximal zwei Fragen gestellt werden können. Bei der möglicherweise dritten Frage darf ich darauf hinweisen, daß ich gehalten bin, dafür zu sorgen, daß hier nur zwei Fragen gestellt werden können. Der Fragenkomplex heute - darauf sollen und müssen wir uns konzentrieren - sind Fragen der Kapazität und der Verkehrstechnik.

Das Wort zum Statement hat der Chef der Bundesanstalt für Flugsicherung.

(Zuruf: Ich halte das für eine unmögliche Geschichte!)

Voß:

Herr Vorsitzer, sehr geehrte Damen und Herren! Ich werde zunächst die Organisation, die ich zu vertreten habe, nämlich die Bundesanstalt für Flugsicherung, abgekürzt BFS, und ihre Aufgabe vorstellen. Ich halte dies gerade in Anbetracht der gestrigen Diskussion für besonders erforderlich, damit Sie die Motive der BFS über ihre fachspezifische Beurteilung der hier anstehenden Planungsvorhaben erkennen und den Stellenwert meiner Aussagen in Ihrer späteren Gesamtabwägung aller Argumente richtig bewerten und einordnen können.

Die BFS ist eine dem Bundesminister für Verkehr nachgeordnete Bundesoberbehörde. Sie wurde im Jahr 1953 auf Grund eines Gesetzes über die Anstalt errichtet, hat zur Zeit knapp 4.000 Mitarbeiter, unterhält eine Zentralstelle in Frankfurt, zehn Außenstellen an den internationalen Verkehrsflughäfen sowie vier Sonderstellen.

Ihre Hauptaufgabe ist, eine Dienstleistung für die Luftfahrt vorzuhalten, so daß der Luftverkehr sicher, flüssig, regelmäßig und mit möglichst wenig Lärmbeeinträchtigung für die Umwelt abgewickelt werden kann. Die Qualität dieser Dienstleistung ist von sehr vielen Parametern abhängig. Im Bereich der Flughäfen gehört dazu sehr wesentlich auch die dort vorhandene Infrastruktur.

Lassen Sie mich zur Verdeutlichung des Zusammenhangs zwischen notwendigen Voraussetzungen und Dienstleistungsqualität zwei extrem konstruierte Beispiele anführen.

Auf einem Flugplatz mit nur einer Grasbahn kann trotz bester Flugsicherungsdienste kein internationaler Luftverkehr abgewickelt werden. Selbst auf einem Flugplatz mit einem großzügig ausgelegten Start- und Landebahnsystem können unabgestimmte massierte Bebauungen die Funktionsfähigkeit flugsicherungstechnischer Anlagen so nachhaltig beeinträchtigen, daß eine sichere, flüssige und regelmäßige Verkehrsabwicklung nicht mehr gewährleistet werden kann.

Die BFS ist, wie die vorgenannten Beispiele auch zeigen sollten, nicht für alle Voraussetzungen eigenverantwortlich und kann sie nicht direkt beeinflussen. Sie kann in diesen Fällen nur reagieren, nicht agieren.

Der Flughafen Frankfurt am Main hat bei seinem derzeitigen Ausbauzustand aus der Sicht der Flugsicherung eine Reihe von Mängeln.

Erstens. Auf Grund der Lagebeziehung des vorhandenen Parallelbahnsystems zur Autobahn Frankfurt - Darmstadt werden einige nationale und internationale Vorschriften und Richtlinien nicht erfüllt. Die Überflughöhe startender und landender Luftfahrzeuge über der Autobahn ist danach zu niedrig. Der Mangel kann durch die Flughafengesellschaft beseitigt werden durch Verschieben des Start- und Landebahnsystems um mindestens 600 m nach Westen. Die Maßnahme war in der Planung der FAG Frankfurt vorgesehen, die südliche Start- und Landebahn ist zwischenzeitlich bereits nach Westen verschoben worden. Die Mängel bestehen für diese Bahn somit nicht mehr, wohl noch für die Nordbahn.

Zweitens. Die heute zur Verfügung stehenden technischen Anlagen zur Unterstützung des Landevorgangs ermöglichen Landungen nach drei Betriebskategorien. Obwohl Frankfurt das höchste Verkehrsaufkommen aller Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik hat, konnte hier bis zum Herbst vergangenen Jahres nur die schlechteste Betriebskategorie für Instrumentenlandeverfahren angeboten werden. Um in Frankfurt landen zu können, war bis dahin Voraussetzung, daß eine Entscheidungshöhe von mindestens 60 m und eine Landebahnsicht von mindestens 800 m gegeben war. Erst nach Verschieben der Südbahn können für diese ab Herbst 1980 auch Anflüge nach der ILF-Betriebskategorie II durchgeführt werden.

Das heißt, jetzt genügen eine Entscheidungshöhe von nur 30 m statt bisher 60 m und eine Landebahnsicht von nur 400 statt bisher 800 m, um auf dieser Bahn landen zu können. Anders ausgedrückt: Auf der Südbahn kann auch noch bei schlechterem Wetter gelandet werden, es brauchen weniger Luftfahrzeuge zu Ausweichflughäfen umgeleitet werden.

Die Regelmäßigkeit des Flugverkehrs in Frankfurt konnte damit gesteigert und dem Niveau der übrigen internationalen Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik angeglichen werden. Um die gleiche Verbesserung auch für die Nordbahn zu erreichen, ist es zwingend erforderlich, daß auch sie um 600 m nach Westen verschoben wird.

Ich möchte hier besonders hervorheben und betonen, daß die Verschiebung des Start- und Landebahnsystems um 600 m nach Westen die Sicherheit erhöht und die Regelmäßigkeit des Flugverkehrs steigert. Sie bringt keinen wesentlichen Kapazitätsgewinn.

Eine Erhöhung der Kapazität um 2 bis 3 Bewegungen pro Stunde mag möglich sein, dies ist aber mehr ein Abfallprodukt des mit der Verschiebung gekommenen günstigeren Rollsystems. Ob diese 2 oder 3 Bewegungen es gestatten, schon heute den Flugplankoordinationseckwert entsprechend hochzusetzen, wird bezweifelt. Hier müssen zunächst ausreichende Erfahrungen vorliegen.

Ich möchte an dieser Stelle auch etwas richtigstellen, was gestern mittag in einer Aussage von Herrn Müller nicht richtig wiedergegeben wurde. Es wurde in der Aussage von Herrn Müller unterstellt, daß die Bundesanstalt für Flugsicherung es versäumt habe, ihr technisches Equipement, ihre technischen Einrichtungen nach neuestem internationalen Stand vorzuhalten. Dies stimmt nicht.

Wir haben seit 1974 in Frankfurt technische Anlagen installiert, die die günstigen Kategorie-II-Bedingungen ermöglichten. Wir konnten das betrieblich nicht nutzen, da die Flughafengesellschaft bis zum Herbst vergangenen Jahres hinsichtlich der Realisierung der Verschiebung des Parallelbahnsystems blockiert war.

Das jetzige Parallelbahnsystem des Flughafens ist in den Spitzenverkehrszeiten so weit ausgelastet, daß eine weitere Zunahme des Luftverkehrs die derzeitigen Verzögerungen zwangsläufig erhöhen muß. Selbst bei gleichbleibendem Verkehrsaufkommen werden die Verzögerungen zunehmen, wenn der Anteil der Großflugzeuge am Gesamtaufkommen weiter wächst. Das ist bedingt durch die dann stärker in Erscheinung tretenden erhöhten Staffelungsminima wegen der Gefahren durch Wirbelschleppen.

Verteilt man - was ich jetzt sage, ist keine Prognose, sondern Statistik aus der Vergangenheit - die gesamten flugsicherungsbedingten An- beziehungsweise Abflugverzögerungen eines Tages in der Zeit zwischen 6 und 21 Uhr Greenwich-Zeit gleichmäßig auf alle An- beziehungsweise Abflüge in diesem Zeitraum, so ergeben sich eine durchschnittliche Anflugverzögerung von 2,3 Minuten und eine durchschnittliche Abflugverzögerung von 3,7 Minuten. Wenn jedoch die gesamten An- beziehungsweise Abflugverzögerungen in einem Halbstunden- oder Stundenintervall jeweils gleichmäßig auf alle An- und Abflüge im gleichen Intervall verteilt werden, so ergeben sich sowohl während der Lande- als auch während der Startspitzen Verzögerungen in extremen Situationen bis zu 12 Minuten und mehr als durchschnittlicher Wert. Als vertretbar wird im allgemeinen eine durchschnittliche, statistisch verteilte Verzögerung von 4 Minuten angesehen.

In dieser Statistik - so möchte ich in Beantwortung einer Anfrage von gestern besonders hervorheben - sind alle die Flüge, die in Zielgebiete mit bekannten Verkehrsbeschränkungen führen, nicht erfaßt.

Eine Verbesserung dieser Situation ist im wesentlichen nicht möglich, da die beiden Start/Lande-Bahnen des Parallelbahnsystems wegen des gegenseitigen Abstandes von nur 519 m nicht unabhängig voneinander betrieben werden können.

Lassen Sie mich hier einflechten, daß es internationale Planungsnorm ist, bei Parallelbahnen einen Simultanbetrieb beider Bahnen, also einen voneinander unabhängigen Betrieb, dann zu akzeptieren, wenn der Bahnmittenabstand 5.000 Fuß - das sind etwa 1.500 m - oder mehr beträgt. Wenn der Bahnmittenabstand zwischen 3.500 und 5.000 Fuß liegt, ist es internationale Norm, mit reduzierten Staffelungsminima zu fahren. Unter 3.500 Fuß Parallelabstand werden die Bahnen nicht unabhängig voneinander betreibbar.

Der Grund liegt in folgendem: Jedes Luftfahrzeug, das sich der technischen Landehilfe ILS anvertraut, muß etwa 10 bis 15 km auswärts auf die Anfluggrundlinie gebracht werden. Diese Anfluggrundlinie wird dem Luftfahrzeugführer durch ein Anzeigeinstrument markiert. Der Vorgang des Einfädelns auf die Anfluggrundlinie erfolgt in Form einer gedämpften Schwingung, sofern nicht mit einem Autopiloten geflogen wird. Diese Abweichungen von der Soll-Linie bergen die Gefahr in sich, daß bei gleichzeitigem Einfliegen von Luftfahrzeugen auf beide Anfluggrundlinien der Parallelbahnen durch das Überschwingen das Berührungsrisiko zu groß wird. Auf Grund von statistischen Errechnungen haben im wesentlichen unsere amerkanischen Kollegen in der FAA das Sicherheitsrisiko als noch tragbar angesehen, wenn, wie gesagt, der Abstand mindestens 5.000 Fuß beträgt. Das ist der Grund, warum die nur 519 m auseinanderliegenden Bahnen des Frankfurter Bahnsystems nicht unabhängig voneinander betrieben werden können.

Selbst bei einem optimalen Ausbau des Parallelbahnsystems - was immer man sich darunter auch vorstellen mag - verändert sich dieser Grundkonflikt unter den derzeitigen Gegebenheiten im Kern nicht. Der Endausbau des Parallelbahnsystems einschließlich der bestmöglichen Auslegung von Schnellabrollwegen bringt im wesentlichen lediglich eine

Entspannung der bisherigen Kontrollproblematik, damit eine Erleichterung für die Betriebsabwicklung, und, wie ich bereits vorhin sagte, möglicherweise eine Erhöhung der Bewegungszahl um 2 pro Stunde.

Kapazitätsreserven im Rahmen zumutbarer Verzögerungen sind nach den derzeitigen Erkenntnissen nur mit einer zusätzlichen Bahn erzielbar. Mit dem vorgesehenen Bau einer Nur-Startbahn 18 wären die Idealwünsche der Flugsicherung nicht erfüllt. Trotzdem kann damit eine Kapazitätsausweitung erreicht werden. Dies zeigt die folgende Gegenüberstellung der Probleme und der wesentlichen Vorteile dieses Bahnsystems.

Zunächst zu den Problemen des geplanten Dreibahnsystems: Die Abhängigkeiten der beiden Start- und Landebahnen im Parallelbahnsystem bleiben grundsätzlich bestehen. Weiter: Der Gewinn einer dritten Bahn wird teilweise gemindert, und zwar durch die Einschränkung der Benutzbarkeit der Nur-Startbahn - keine Abflüge nach Norden -, durch den eingeschränkten Betriebswert der Bahn - auf Grund der Wettergegebenheiten -, durch die betriebliche Abhängigkeit von dem Parallelbahnsystem. Hier muß unterschieden werden, welche Start- und Landekombinationen auf das bestehende Parallelbahnsystem und die neue Nur-Startbahn 18 entfallen werden. Das Dreibahnsystem bringt auf Grund seiner Konzeption im wesentlichen nur eine Erhöhung der Abflugkapazität. Die Rollvorgänge für den abfliegenden Verkehr von dieser Bahn werden im Durchschnitt länger.

Die wesentlichen Vorteile des Dreibahnsystems sind demgegenüber folgende: Es wird eine höhere betriebliche Flexibilität in der Verkehrsabwicklung erreicht. Hier möchte ich einflechten, daß dies Vorteile zum Beispiel im Hinblick auf eine bessere Vorsortierung des Verkehrs unter Berücksichtigung der zugewiesenen Slots oder Abflugzeiten für die Flüge in Gebiete mit Verkehrsbeschränkungen bringen wird. Insbesondere jedoch wird bei dem Ausfall einer Bahn des Parallelbahnsystems immer noch eine ordnungsgemäße Verkehrsabwicklung mit zumutbaren Verzögerungen bei hohem Verkehrsaufkommen gewährleistet. Der Flughafen braucht dann nicht geschlossen zu werden - wie in Stuttgart oder anderswo.

Der wesentliche Vorteil der Startbahn 18 liegt zwar nur in der Schaffung zusätzlicher Startkapazität; hierdurch ist es jedoch möglich, insbesondere bei Betriebsrichtung 25, d.h. für Landungen aus dem Osten, für Starts nach dem Westen, eine überwiegende Entkoppelung des Abflugverkehrs zu erzielen. Bei hohem Anflugverkehrsaufkommen kann künftig auch ein hohes Abflugverkehrsaufkommen abgewickelt werden und umgekehrt. Nach dem derzeitigen Tagesflugplan könnten zirka 65 % der Abflüge, mit Ausnahme der Abflüge nach Norden, auf die Startbahn 18 verlagert werden. Dies brächte eine wesentliche Entlastung für das Parallelbahnsystem und somit eine höhere Verfügbarkeit für Anflüge. Weiterhin ergibt sich daraus eine problemlosere Abwicklung der auf dem Parallelbahnsystem verbleibenden Anflüge. Durch die mögliche Verteilung des Verkehrs auf drei Bahnen wird darüber hinaus die Flugplatzkontrolle erleichtert und die Dichte der Bewegungen pro Bahn reduziert.

Die Kapazität eines Start- und Landebahnsystems ist grundsätzlich keine konstante Größe, sondern abhängig von vielen Parametern: Konfiguration des Bahnensystems, Anordnung der Rollbahnen, Verfügbarkeit und schnelle Erkennbarkeit der Rollbahnen, flugsicherungstechnischer Ausrüstung und ihrer Verfügbarkeit, Flugsicherungsbetriebsverfahren - hier insbesondere Staffelungswerte -, An- und Abflugverfahren - hier insbesondere Auflagen durch lärmmindernde An- und Abflugverfahren -, Verkehrszusammensetzung - schwere oder leichte Luftfahrzeuge -, herrschenden Wetterbedingungen, Vertrautheit der Luftfahrzeugführer mit den örtlichen Gegebenheiten, irgendwelchen Beschränkungen im Luftverkehr und - sehr wichtige Größen - der Qualifikation des Flugsicherungspersonals sowie der Motivation des Personals. Diese Aussage gilt naturgemäß auch für das Dreibahnsystem. Daher ist eine Kapazitätsangabe nur für den Einzelfall möglich, wenn alle Randbedingungen bekannt sind, oder man kann die Kapazität als mittleren statistischen Wert für einen längeren Zeitraum angeben, wo dann alle Randbedingungen entsprechend ihrer wahrscheinlichen Häufigkeit und ihres Zusammenwirkens gewichtet und entsprechend berücksichtigt werden müssen. Zu jeder Kapazitätsaussage gehört weiterhin die Angabe, welche mittlere Verzögerung der Kunde noch akzeptiert.

International eingebürgert hat sich im allgemeinen ein Wert von vier Minuten im statistischen Mittel.

Ich möchte Sie bitten, eine Vorlage aufzuschlagen, die wir dem Hessischen Landtag übersandt hatten. Ted Hooton hat in dem Papier unter dem Titel "Frankfurter Flughafen, Sommerflugplan 1980, Prognose der Kapazitäten" ein aufklärendes Bild vorgelegt, das ich hier einmal zeigen darf. Daraus kann man entnehmen, daß der heute festgelegte Flugplankoordinationseckwert von zum Beispiel 55 nur seine Bedeutung hat, wenn wir eine mittlere Verzögerung von vier Minuten nicht überschreiten wollen.

Wenn von der Kundschaft ein höherer Wert - das zeigt sehr gut das Ted-Hooton-Schaubild - im statistischen Mittel von zum Beispiel 8, 12 oder 16 Minuten angenommen wird, kann von heute auf morgen der Flugplankoordinationseckwert höher gesetzt werden. Diese Konsequenz und diesen Zusammenhang muß man sich vor Augen halten.

Unter dieser Berücksichtigung ergibt sich, daß das Drei-Bahn-System auf jeden Fall sowohl eine höhere theoretisch mögliche als auch eine höhere praktisch nutzbare Kapazität als das Parallelbahnsystem hat. Inwieweit diese Kapazität genutzt werden kann, hängt maßgeblich von der tatsächlichen Struktur des Verkehrsangebots ab. Sie wird entscheidend geprägt werden von dem Durchsetzungsvermögen des Flugplankoordinators - da bin ich sehr hoffnungsvoll - und der Einhaltung des durch ihn vorausgeplanten Verkehrsablaufs durch die Luftverkehrsgesellschaften. Bei Abwägung aller unterschiedlicher Betrachtungsweisen - auch der, die wir gestern gehört haben - und bei Abwägung aller Untersuchungs-

methoden über den Kapazitätsgewinn, die uns bekannt sind, halten wir es für realistisch, daß im Jahre 1990 das geplante Drei-Bahn-System gegenüber einem nur Zwei-Bahn- System eine Erhöhung des Flugplankoordinationseckwertes von zur Zeit 55 Bewegungen pro Stunde auf 64 bringen wird, wobei der maximale Wert für Anflüge auf 35, der maximale Wert für Abflüge auf 43 steigen kann. Die derzeit über den Anflugverzögerungswerten liegenden Abflugverzögerungen - ich hatte sie eingangs erwähnt - werden dann auch bei steigendem Verkehrsaufkommen abgebaut werden können.

Die BFS wertet die Entscheidung, das gesamte Parallelbahnsystem um 600 Meter nach Westen zu verschieben - das ist die eine Maßnahme - und die Kapazität des Frankfurter Flughafens auszuweiten - das ist die andere Maßnahme - positiv und hält ihre Realisierung für erforderlich. Wird die Nordbahn nicht um 600 Meter nach Westen verschoben - die Frage ergibt sich, wenn man abwägen muß -, so bleiben die Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Überflughöhe über die Autobahn für Starts und Landungen dieser Bahn bestehen. Die Einführung der Betriebsstufe Kategorie 2, das heißt Landung bei reduzierten Entscheidungshöhen und Landebahnsichten auf der Nordbahn, ist dann weiterhin nicht möglich. Wird die Kapazitätsausweitung durch Bau einer zusätzlichen Bahn 18 des Flughafens Frankfurt am Main nicht realisiert, so sind insbesondere bei weiter steigendem Verkehrsaufkommen zunehmende Start- und Landeverzögerungen am Frankfurter Flughafen unabwendbar.

Ich möchte hier besonders hervorheben, daß die BFS das Votum ausschließlich auf dem für die BFS und ihre Mitarbeiter gültigen gesetzlichen Auftrag aufgebaut hat. Eine Orientierung auf andere öffentliche oder private Zielsetzungen ist mit Absicht unterblieben, um zur Objektivierung der Diskussion in diesem Hause beitragen zu können.

Ich möchte vielleicht, wenn Sie mir gestatten, im Anschluß noch ganz kurz versuchen, etwas Klarheit in die sehr kontroverse und sehr diffuse gestrige Diskussion über den Begriff der Kapazität zu bringen. Wir müssen einmal unterscheiden, daß es unterschiedliche Meßgrößen für Flughafenkapazitäten gibt. Die einen interessieren sich für die Anzahl der beförderten Passagiere oder der umgeschlagenen Fracht oder Post, die anderen für die abgewickelten Luftfahrzeugbewegungen. Die Bundesanstalt für Flugsicherung ist auf Grund ihrer Aufgabe ausschließlich an der letzten Meßgröße interessiert.

Diese Meßgröße kann man auf unterschiedliche Zeitintervalle beziehen. Das gilt für beide Meßgrößen, einmal - darauf möchte ich es konzentrieren - für die uns interessierende Größe der Flugzeugbewegungen, zum anderen aber auch, wie gesagt, gleichermaßen für beförderte Passagiere. Ich kann die Bewegungszahl als Bewegung pro Jahr angeben. Hier möchte ich auch unterstreichen, daß das eine für die Flugsicherung uninteressante Größe ist, da sie ihre Aufgabe nicht darin sieht, Verkehrsentwicklung zu steigern, aber auch nicht darin, sie zu bremsen. Wir können auch die Anzahl der Bewegungen auf kurzfristigere Zeiträume angeben, wie 2 Stunden, eine Stunde bis hinunter zu 6 Minuten für Planungszwecke. Allgemein hat sich der Ein-Stunden-Wert eingebürgert, neuerdings unter Zuhilfenahme eines Zwei-Stunden-Wertes.

Die kurzfristigen Kapazitätsangaben sind von vielen Voraussetzungen abhängig, zum Beispiel von den Wetterbedingungen - sind Instrumentenwetterbedingungen, sind Sichtflugwetterbedingungen oder gemischte vorherrschend? -, von der Flugzeugzusammensetzung, im Fachjargon: vom Flugzeugmix - das ist das Verhältnis zwischen schweren, mittleren und leichten Flugzeugen -, von dem Verhältnis der Zahl der Anflüge zur Zahl der Abflüge, dem sogenannten Ratio. Daher - wie ich eingangs sagte - ist keine feste Kapazitätsangabe ohne zusätzliche Angabe der Randparameter möglich.

Lassen Sie mich das ganz klar verdeutlichen. Es sind gerade in der letzten Zeit Kapazitätssteigerungszahlen durch die dritte Startbahn 18 genannt worden, die in der Größenordnung zwischen 0 und 70 % lagen. Es kann, wie Mr. Ted Hooton gestern abend schon beiläufig erwähnte, jede der Angaben richtig sein.

Stellen Sie sich einmal ganz profan vor: Wir sind morgens in der Landespitze in Frankfurt, und wir haben überwiegend anfliegende Luftfahrzeuge. Wenn ich das bis in den Extremwert treibe, daß ich morgens nur Landungen habe, dann bringt mir die Bahn 18 tatsächlich einen Kapazitätsgewinn von 0 %. Wenn ich aber bei der derzeitigen Struktur von An- und Abflügen in Frankfurt meinen Hafen voll habe, alle Flugzeuge herausbringen will und kein neues Landeangebot habe, dann bringt mir - ich will es einfach rechnen - eine dritte Bahn gegenüber zwei Möglichkeiten 50 %. Da die beiden Bahnen nicht unabhängig voneinander benutzbar sind, ist der Prozentsatz sogar noch höher.

Es ist also völlig müßig, um Kapazitätszahlen zu streiten, wenn man sich nicht darauf bezieht: Was soll die Kapazitätszahl aussagen?

Dies ist auch der Grund - und jetzt kommt eine neue Größe - dafür, warum wir Anfang der siebziger Jahre gemeinsam mit den Luftverkehrsgesellschaften, mit der Flughafengesellschaft den sogenannten Flugplankoordinationseckwert erfunden haben. Dies ist ein Wert, in dem im wesentlichen die theoretische Berechnung der möglichen Kapazitätswerte die Basis ist. Hier kommen aber Erfahrungswerte und Strukturwerte des Verkehrs hinzu, die zu einem Flugplankoordinationseckwert führen, der möglicherweise oberhalb - nur geringfügig im allgemeinen -, aber auch unterhalb des theoretisch möglichen Kapazitätswertes liegen kann. Es ist letztlich eine empirisch ermittelte Größe, vor dem Hintergrund der theoretischen Berechnung.

Für sie ist besonders ausschlaggebend, sich vorher darüber einig zu werden: Welche durchschnittliche Verzögerung pro Stunde lasse ich zu? Wenn die Bedingungen - Erfahrungswerte für die Bemessung dieses Flugplankoordinationseckwer-

tes - sich in der Praxis günstiger gestalten, können mehr Bewegungen in der Zeiteinheit abgewickelt werden, als der Eckwert vorgibt. Liegen die Bedingungen einmal ungünstiger, können tatsächlich weniger abgewickelt werden. Beide Konsequenzen finden ihren Niederschlag in der neuen Zielvorgabe für den Flugplankoordinator bei der Koordination des nächsten Halbjahres-Verkehrsplans.

Ich hoffe, daß ich damit wenigstens etwas zur Klarheit dieser Werte, die hier benutzt wurden, beitragen konnte. Ich wäre froh, wenn es mir gelungen ist.

Mein Vertreter, Herr Philipp, unsere hier anwesenden Mitarbeiter aus dem Bereich der BFS und ich selbst werden sich bemühen, Fragen aus diesem Kreis zu beantworten, wenn Flugsicherungsgesichtspunkte angesprochen werden.

Für Ihre Aufmerksamkeit während meiner Ausführungen danke ich Ihnen sehr.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren! Ich darf Ihnen davon Kenntnis geben, daß wir im Anhörungspräsidium die vorhin von mir vorgelesene Reihenfolge wie folgt ändern: Nach Herrn Gering werden, bevor die Simulationsstudie zur Diskussion gestellt wird, die Fachleute der Bürgerinitiativen zu Fragen der Kapazität zu Wort kommen. Das sind die Herren Debus und König, nach der Simulationsstudie die Fachleute der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft, Herr Prof. Meyfahrt und Herr Billinger, danach dann Herr Hooton und die weitere Reihenfolge.

Ich darf noch einmal darauf aufmerksam machen, daß bitte auch bei Statements möglichst knapp, inhaltsreich und präzis argumentiert werden sollte. Es muß nicht unbedingt ein Zeitraum von einer halben Stunde oder von 20 Minuten ausgenutzt werden.

Das Wort hat jetzt der Verband der Deutschen Flugleiter. Ich darf bitten, zunächst den Namen für das Protokoll anzugeben.

Heim:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich heiße Wolfgang Heim und vertrete hier den Verband Deutscher Flugleiter. - Ganz nebenbei: Wir heißen "Verband Deutscher Flugleiter" und nicht "Bundesverband". Der Föderalismus ist bei uns also noch nicht so voll durchgeschlagen. Wir sind sozusagen noch ein einstufiger Verband.

Die Stellungnahme, die ich Ihnen hier vortrage, ist die erste Stellungnahme des Verbandes Deutscher Flugleiter zu diesem Thema. Sie berücksichtigt die Ergebnisse der Diskussionen in der Untergruppe Frankfurt und auch interne, extern bekanntgewordene Äußerungen von Fluglotsen. Gegenstand dieser Stellungnahme sind ausschließlich Gesichtspunkte der Flugverkehrskontrolle. Die Einordnung und Wertung dieser Gesichtspunkte im Zusammenhang mit den anderen für die Entscheidung über den Startbahnbau wesentlichen Gesichtspunkten ist nicht unsere Aufgabe. Wir werden uns also aus ökologischen und wirtschaftlichen Fragen, aus Kosten-Nutzen-Fragen heraushalten. Zumindest als Verband, aber auch, wie ich meine, als Bürger, die wir uns in gewissen Gremien auch zu Wort melden, sind wir hier an dieser Stelle nicht gefragt.

Herr Voß hat soeben schon ausgeführt, welche Unsicherheiten bei der Festlegung von Flughafenkapazitäten auf Grund wechselnder Einflüsse unter realen Betriebsbedingungen bestehen. Dort ist jetzt natürlich eine ziemliche Identität der Aussagen vorhanden. Ich möchte daher, um das nicht alles zu wiederholen, hier nur ein paar Schwerpunkte erwähnen.

Es wurden unterschiedliche Wetterlagen und Wetterbedingungen erwähnt. Zur Verdeutlichung ganz kurz: Die Startbahn 07 zum Beispiel ist im statistischen Mittel nur zu 17 % zu benutzen. Es kann aber passieren, daß wir wochenlang nur 07 fahren, daß also über erhebliche Zeiträume dann auch nicht nur das jährliche Mittel verändert wird, sondern auch innerhalb des Jahres ganz erhebliche Umgewichtungen und damit auch entsprechende Kapazitätsveränderungen stattfinden.

Auch die Nutzbarkeit des Start-Landebahn-Rollsystems schwankt sehr viel mehr, als im allgemeinen angenommen wird. Ich habe hier gestern abend sehr aufmerksam den Äußerungen von Herrn Prof. Dr. Heimerl und Herrn Prof. Dr. Weber zugehört. Da ist, meine ich, so richtig deutlich geworden, von welchen Prämissen man ausgehen kann. Das stimmt dann innerhalb gewisser schematischer Vorstellungen, die man hatte und hat, mit der Wirklichkeit, die wir erleben, nicht so sehr überein.

Wir als Fluglotsen haben ja gegenüber den anderen Gutachtern ein Problem: Die Herren erstellen ihre Gutachten, und wenn dieses mehr oder weniger gut war, kommt irgendwie der nächste Auftrag. Aber wenn wir bei den Prognosen Mist bauen, müssen wir das nachher selber abarbeiten. Das ist, meine ich, ein wesentlicher Unterschied. Auch unsere Annäherung an das ganze Problem, muß ich sagen, geschieht mehr von einem praktischen Gesichtspunkt her. Welche Auswirkungen das hier für unsere Diskussion hat, werde ich Ihnen gleich noch an den Zahlen, die wir hier verwenden, erläutern.

Nutzbarkeit Start-Landebahn-Rollbahnsystem! Da kommt zum Beispiel - als Aufzählung - zusammen: Nässe, Schnee, Eis, Bauarbeiten, Reparaturen, Überprüfungen. Einfache Rollbahnüberprüfungen beispielsweise müssen turnusmäßig gemacht werden und können unter gewissen Bedingungen recht schwierig durchzuführen sein. Notfälle, Rollverfahren:

Es gibt zum Beispiel für gewisse Gewichtsklassen ganz spezielle, komplizierte Rollverfahren. Wenn das Rollbahnsystem nicht optimal ist, gibt es dort ganz enorme Verzögerungen.

Wechsel der Landerichtung: In Frankfurt zum Beispiel ist es ein Riesenproblem, die Landerichtung zu wechseln. Damit verbindet sich nämlich ein völliges Umordnen der gesamten An- und Abflugverfahren. Das hat Auswirkungen bis in die Bezirkskontrolle. Das ist also immer ein "Riesenotto". Es wird immer sehr lange vorher überlegt und koordiniert, ob man eine Landebahn wechselt oder nicht. Wenn im "rush" eine Landebahn gewechselt wird, gibt das Verzögerungen, daß einem die Augen tränen. Dann sagt jeder: Was ist denn los? Das Wetter ist doch noch schön, und ich kann noch sehr weit sehen.

Fehlanflüge, Startabbrüche - alles Dinge, die sich unserem Einfluß entziehen. Kommen dort mehrere Faktoren zusammen, kommt halt dieser Streß zustande. Erläutert man das nicht näher, sagen die Leute: Was haben die denn dort zu tun? Es ist doch vollklimatisiert bei denen; jetzt haben sie auch digitales Radar, EDV, alles - weil diese kleinen Dinge halt nicht so sichtbar sind. Mit denen haben wir es aber zu tun. Dies ist in den meisten wissenschaftlichen Prognosen oftmals ganz anders zu lesen. Ich gebe zu, die Dinger sind sehr dick; man hat nicht immer die Zeit, sie zu lesen. Wir geben das zu. Manchmal habe ich den Eindruck, daß der eine oder andere das auch nicht so tut, es aber nicht zugibt.

Verkehrsstrukturen am Flughafen, Abweichungen von Anteilen der unterschiedlichen Luftfahrzeuge, Gewichtsklassen an An- und Abflugfolgen: Habe ich zum Beispiel nur Jumbos, brauche ich vier Meilen. Habe ich aber je zur Hälfte Jumbos und leichte Flugzeuge und ist das genau im Verhältnis 1:1 gemischt, brauche ich immer sechs Meilen. Das kleine hinter dem Jumbo. Ich habe die gleiche Anzahl von Flugzeugen, aber ich kriege sehr viel weniger herunter.

Verteilung des Verkehrs nach Zielgebieten, unterschiedliche Nutzung der An- und Abflugstrecken. Zum Beispiel wird davon ausgegangen: 65 % nach Süden und Westen oder Südwesten, 35 % nach Norden. Es kann aber durch Streckenführungen mal passieren, daß ganz andere Prozentzahlen plötzlich nach Norden abfliegen - aus irgendwelchen Gründen, die wir nicht kennen. Damit verändern sich die Dinge.

Anordnung der Rollbahnen und ihre Verfügbarkeit: Da muß ich vom Fachlichen her doch eine ein bißchen andere Auffassung vertreten als die FAG. Für uns ist es sehr wesentlich, wie das Rollbahnsystem ist. Das ist kein Abfallprodukt, das ist nicht von minderem Rang, sondern wer mal auf der Terrasse steht und zuguckt, wie und was da herumgerollt wird - man kann ja gar nicht so weit gucken, wie die fliegen. Wenn man geübt ist, so einen Flughafen optisch auszuloten, sieht man erst mal, was für Konfliktpunkte dort bestehen. Der Rollverkehr ist eine ganz schwierige Sache.

Flugsicherungsverfahren, Staffelungswerte, Änderung der An- und Abflugstreckensysteme; das habe ich angedeutet: wesentlich.

Lärmminderungsverfahren: Da sind auch in letzter Zeit sehr viele Dinge zusammengekommen. Ich kann Ihnen ein Beispiel sagen. Als vor einiger Zeit diese Spontanabflugverfahren wegen gewisser Beeinträchtigungen des Luftverkehrs aus Terroristenkreisen durchgeführt wurden, konnte das spontan ganz anders gemacht werden. Da durfte man fliegen wie früher. Das haben wir, auch die Piloten teilweise, sehr gern gemacht. Da wurde eine Stunde vorher überlegt, und dann ging es mal so wie früher. Da waren die Lärmschützer für die Stunde mal aus dem Spiel. Ich kann sagen: Da wurden dann ganz andere Sachen fabriziert. Normalerweise ist das ja alles so geregelt, daß es eher eine Luftraumverwaltung ist. Aber das ist für uns natürlich sehr erheblich. Damit sind uns immer die Hände gebunden, und es macht weniger Spaß. Aber das schlägt kapazitätsmäßig zu Buche, daraus kann vielleicht noch mehr auf uns zukommen, das verändert sich mehr.

Einschränkungen durch Maßnahmen auf Grund begrenzten Luftraums im Fern/Nah-Bereich. Da ist bei uns immer die Rede von den Autobahnen und den Feldwegen nachher, außerhalb unserer Gebiete.

Fern- oder Nahbereich, das kann beides passieren. Dann müssen Sie sich einmal anschauen, wie das auf dem Kontrollstreifen aussieht. Dann darf nach Westen, nach Amsterdam, nur in Fünf-Minuten-Intervallen abgeflogen werden, in andere Richtungen nur in Zehn-Minuten-Intervallen. Das wird alles gemixt, da haben die Assistenten unwahrscheinlich viel zu tun, und dann müßten sie nebenbei noch herausgucken, was auf dem Flugplatz passiert. Das können wir gar nicht beeinflussen. Im Nahbereich kann das auch passieren. Aus irgendwelchen Gründen sagt mit einemmal die Anflugkontrolle: nach Süden ist alles dicht, oder: bringt uns jetzt die nach Norden, wir nehmen keine mehr, weil wir ihnen fünf hintereinander herausgeknallt haben, das können sie nicht schlucken. Beim sechsten ist dann Feierabend, und dann sind sie so vorsichtig, dann machen sie gleich noch drei Minuten länger, damit wir es lernen. Das ist die Praxis, und das schlägt ganz enorm zu Buche.

Die flugsicherungstechnische Ausrüstung und deren Verfügbarkeit ist, muß ich sagen, im allgemeinen sehr viel besser geworden, als sie noch vor einigen Jahren war, aber außerhalb unserer Grenzen halt nicht so.

Qualifikation des Flugsicherungspersonals und Motivation hat Herr Voß auch angesprochen. Gestatten Sie mir noch eine Bemerkung dazu. Ich meine, da sind wir in Frankfurt alle, auch die Nutzer am Luftverkehr, ein bißchen verwöhnt. Da werden uns Zahlen entgegengehalten: Chikago und woanders in der großen weiten Welt, ja, das sind Zahlen, zwei-, dreimal soviel. Da wird aber völlig außer acht gelassen: die heißen nur Chikago, aber das sind drei unabhängige

Flughäfen. Die werden nur mit einer Bezeichnung genannt. Die fliegen völlig unabhängig voneinander an. Das hat mit uns überhaupt nichts zu tun. Die Zahlen können Sie gar nicht vergleichen. Ich kann nur sagen, bei uns ist es - und da sind als Verbandsvertreter zwei Seelen in meiner Brust - nicht ausrottbar, bei uns Fluglotsen entwickelt sich so ein sportlicher Ehrgeiz, die Sache möglichst hereinzubekommen. Teilweise setzen wir dort auch Normen, die uns dann nachher vorgehalten werden. Das ist wie mit dem Bob Beamon, der springt einmal 8,90, wenn alles optimal ist und nachher sagen sie alle "Du Flasche" wenn er nur 8,50 springt. Bei uns gibt es dann ein Disziplinarverfahren, möglicherweise, weil man sagt, die Hunde wollen nicht.

(Heiterkeit)

Wenn wir das alles ganz gut und flott machen, dann gibt es ab und zu Briefe, was wir für tolle Kerle sind. Das ist einmal ganz gut zu lesen, aber ich meine, es ist relativ billig, und es nutzt sich möglicherweise auch ab.

Die objektive Situation hat sich - lesen Sie einmal unser Blättchen, das geben wir alle Vierteljahre heraus, das steht auch im letzten drin -, unsere objektive Situation hat sich verschlechtert. Das ist möglicherweise auch wieder einmal etwas, was zum Tragen kommt.

Gesetzesänderungen werden zur Zeit vorbereitet. Zum Beispiel muß man bei der Motivation hier auch erwähnen, daß für billigeres Geld, längere Arbeitszeit, Soldaten nach Frankfurt kommen. Ganz große Ebene, dickes politisches Ding. Ich kann Ihnen nur sagen: Wenn an einem so empfindlichen Leistungssystem aus politischen Gründen Störungen fabriziert werden, dann können Sie allein aus solchen Punkten möglicherweise alle Kapazitätsberechnungen erst einmal in die Ecke schmeißen.

Dazu meine ich, dazu kommt als Randpunkt: Vorfeld, Flugsteigkapazitäten. Die stehen halt im Sommer ab und zu einmal auf dem Rollweg Charlie, weil sie nicht gebunkert werden können. Ich fliege manchmal, und dann höre ich immer die Standardphrase: wir haben Probleme mit der Flugsicherung. Ich meine, man bekommt im Laufe der Zeit eine dicke Haut. Aber das wird auch dann gesagt, wenn wir einmal nachhaken und es war nicht der Fall. Das ist eine Ausrede, jeder glaubt es. Viele haben schon einmal zu gewissen Zeiten geschwitzt. Wir haben Verständnis dafür. Aber es sind andere Faktoren, die da subsumiert werden.

Zusätzliche Beschränkungen im Luftverkehr, die es auch noch gibt: Alle vorausschauenden Kapazitätsberechnungen können durch diese Faktoren völlig verändert werden. Die in dieser Stellungnahme angegebenen Werte stützen sich auf langjährige Erfahrungen und beschränken sich - das war für uns die Methode - auf die Richtwerte der Flugplankoordination. Warum? - Wer hier zugehört hat, hat schon gesehen, über die Kapazität kann man sich lange streiten. Da gibt es kluge Tabellen. Jeder hat irgendwie recht. Aber zum Schluß ist man so schlau wie vorher.

Die Flugplankoordinationswerte sind empirisch. Ich weiß nicht ganz genau, wie sie zustande gekommen sind, will es auch gar nicht wissen. Aber die haben sie ausgearbeitet, man arbeitet damit. Die 55 pro Stunde haben sich in gewisser Weise bewährt, und das ist für uns ein Maßstab. Das ist praktisch, also sind wir davon ausgegangen, darauf beziehen wir uns. Es sind auch nicht so viele Zahlen hinter dem Komma, man kann es leicht behalten und kann leicht damit rechnen. Es ist ein praktischer Bezug, und sie sind nützlich und zweckmäßig, darum beziehen wir uns darauf. Sie stellen den Bezug zur Betriebspraxis her, ermöglichen den direkten Vergleich und die entsprechende Verwendung.

Ich will Ihnen einmal ganz kurz dieses Drei-Bahn-System - - in der Zeit? Ich werde mich sputen, ich habe Ihre Worte wohl im Ohr, Herr Dr. Lang. Aber Sie wissen, wie das manchmal ist. - Zum gegenwärtigen Zwei-Bahn-System hat mir Herr Voß geholfen, er hat alle wesentlichen Sachen gesagt, ich überfliege das einmal.

Einen wesentlichen Punkt muß ich herausstellen: daß eben Anflüge nach Instrumentenflugregeln im Endanflug voneinander gestaffelt werden, auch wenn sie abwechselnd auf beiden Bahnen landen. Dies ist der entscheidende Engpaß, für Anflüge insgesamt, eigentlich für den gesamten Flughafen. Das reduziert die Kapazität im Vergleich zu Flughäfen mit voneinander unabhängig benutzbaren Instrumenten-Landebahnsystemen völlig, unvergleichbar.

Dann sind wir der Meinung, das vorhandene System der Rollbahnen verhindert im Moment, daß gelandete Luftfahrzeuge die Landebahn umgehend verlassen und für nachfolgende Luftfahrzeuge freimachen können. Das ist deswegen so wichtig, das muß narrensicher sein. Ich sage Ihnen nachher noch, was verbessert werden muß. Denn bei uns fliegt nicht nur die Lufthansa, sondern da kommen auch Leute aus sehr exotischen Gebieten. Die kommen nicht nur immer rund um den Henninger-Turm, wie wir das bei der Lufthansa nennen, und die kennen nicht jeden Meter ganz genau, sondern die stehen dann schon einmal auf der Bahn und überlegen, ob sie lieber zurückrollen oder nach links oder rechts, und dann brauchen sie Anweisungen. Das gibt nachher die Probleme, wo uns im Tower ein bißchen schummrig wird.

55 Bewegungen pro Stunde, maximal 32 Landungen und 38 Abflüge, 102 Flugbewegungen, das kennen Sie, ich erwähne es noch einmal, weil ich anschließend auf die Zahlen eingehe. Es sind also im Moment bei diesem System bei entsprechendem Angebot mehr Abflüge als Anflüge möglich. Das geht auch aus den Zahlen des Flugplankoordinators hervor.

Aber man muß sich einmal vor Augen halten, das bedeutet nicht, daß wir immer 55 Flugbewegungen in der Stunde machen, sondern auf Grund der Bedingungen, die ich beschrieben habe, kann das einmal sehr günstig sein, und sie schaffen sogar mehr. Es kann aber so sein, daß wir nur einen Bruchteil dessen schaffen, und es geht überhaupt nicht

mehr. Insofern muß man sagen, das ist ein statistischer Richtwert. Sie können nicht davon ausgehen, auch nicht die FAG, und sagen: was macht Ihr, Ihr seid wieder einmal 10 unter den 55 geblieben. - Das wird auch nicht getan. Aber man muß sagen, daß Abweichungen dann normal sind.

Das gegenwärtige Verkehrsangebot in den Hauptbetriebsstunden des Flughafens - ich habe 6 bis 23 Uhr Ortszeit genommen - überschreitet diesen Richtwert zeitweilig ebenso, wie dieser Richtwert zeitweilig größer ist als das Verkehrsangebot, auch heute. Die Frankfurter Fluglotsen erfahren ständig, daß es auch am Tage noch Verkehrstäler gibt. Wir können nicht beurteilen, ob der Verkehrsbedarf diese Auffüllung ermöglicht. Aber es ist tatsächlich noch so. Es gibt vielleicht Probleme. Da sind auch die Kompetenzen des Koordinators begrenzt. Da gibt es auch freie Wirtschaftsplanung der Betriebe, der Luftfahrtgesellschaften. Aber es ist immer noch so.

Das ausgebaute Zwei-Bahn-System unterscheidet sich von dem normalen nur durch das verbesserte Rollbahnsystem. Dadurch können gelandete Luftfahrzeuge die Landebahnen umgehend freimachen, und es kann im Idealfall die Bahnbelegungszeit so verkürzt werden, daß die flugsicherungsmäßige oder Wirbelschleppenstaffelung im Endanflug das entscheidende Kriterium für die Anflugkapazität ist. Das ist sehr wesentlich, daß ich davon ausgehen kann; wenn ich die Staffelung im Endanflug mache, dann ist der, der davor gelandet ist, auch von der Bahn, wenn der andere so weit im Endanflug ist, daß er die Landefreigabe erhalten muß - Idealfall. Da gibt es dann die Schwierigkeit, daß manche etwas länger brauchen. So wäre es näherungsweise möglich.

Dieser Ausbau erfordert zusätzliche Schnellabrollbahnen von beiden Start- und Landebahnen nach Süden, von beiden nach Süden, auch von der Südbahn, eine zusätzliche Verbreiterung vorhandener Abrollbahnen und deren Umwandlung zu echten Schnellabrollwegen mit der Möglichkeit zum Verlassen der Bahn bei hohen Geschwindigkeiten und Ausrollmöglichkeiten auf der Abrollbahn. Das ist nämlich das Problem, daß manche ein bißchen breiter sind, die sind nicht so leicht zu finden, und dann fehlt auf der Rollbahn der Platz, um die Geschwindigkeit zu reduzieren. Überholmöglichkeiten an den Rollhalteorten, da wo es möglich ist. Das passiert nämlich, daß der dritte fertig ist, und die ersten beiden nicht können, beispielsweise weil sie Verkehrsbeschränkung haben, und der kann nicht vorbei. Dann steht er da, obwohl er wegfliegen könnte.

Weiter sind die Möglichkeiten zum unbehinderten Umrollen der Rollbahn zu erwähnen, die sehr wesentlich sind, damit dieses furchtbare Kreuzen aufhört. Wenn wir eine enge Folge haben, ist das Kreuzen ein großes Problem. Dann steht alles, und es braucht eine ganze Weile Zeit, bis alles wieder in Bewegung ist. Dann wären Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit der Abrollwege notwendig, zum Beispiel Rollbahnmittellinienbefeuerung, die von der Landebahnmittellinie abzweigt, damit auch ein fremder Pilot bei der Landung sofort ein Leuchtzeichen hat. In Heathrow und auch auf anderen Flughäfen wird das elektronisch vorgegeben, und dann wissen sie sofort, wohin sie müssen und wie sie von der Bahn kommen.

Der Ausbau des Parallelbahnsystems führt zu geringeren Bahnbelegungszeiten und steigert die Flugkapazität. Wir sind also nicht Ihrer Auffassung, die Sie, teilweise BFS, FAG, vertraten, daß dies keine Steigerung der Kapazität bringt. Es erscheint möglich, den FPK-Eckwert im ausgebauten Zweibahnsystem auf 57 Bewegungen pro Stunde, maximal 34 Landungen und 39 Abflüge - das halten wir für die Grenze -, zu erhöhen. Bei einem Höchstwert von 107 haben wir also 5 in zwei Stunden mehr. Jede Vergrößerung dieses Flugplankoordinatorwertes bedarf betrieblicher Erfahrungen und ist vorher nicht als gewährleistet anzusehen. Das erscheint uns wesentlich.

Ich komme jetzt zum Dreibahnsystem mit der Startbahn 18. Es ergeben sich folgende Unterschiede. Die Startbahn 18 ist grundsätzlich nicht unabhängig vom Parallelbahnsystem zu betreiben. Sie entlastet dieses und macht es in erhöhtem Maße für Anflüge verfügbar. Es gibt nicht nur Instrumentenanflüge, wo die Staffelung im Endanflug reduziert werden kann. Es ändert sich aber nicht, daß Anflüge nach Instrumentenflugregeln weiterhin voneinander gestaffelt werden müssen, auch wenn sie abwechselnd auf beiden Parallelbahnen landen. Deswegen kann der Flugplankoordinatorwert für Anflüge nicht erhöht werden, und zwar auch nicht mit der Startbahn 18. Das ist schon gesagt worden, erscheint uns aber sehr wesentlich.

Beim Ausfall einer der vorhandenen Start- und Landebahnen verringert oder verhindert die Startbahn 18 Verzögerungen. Das ist eine wesentliche Funktion. Man müßte sehen, daß das eine Art Sonderfall ist, der statistisch nicht richtig in den Griff zu bekommen ist, da es sehr große Schwankungen gibt. Beim Ausfall beider Bahnen, was auch einmal passieren kann - links hat einer einen platten Reifen, und rechts ist einem zum Beispiel das Benzin ausgegangen -, hat man dann natürlich noch eine Bahn für Starts. Allerdings kann sich das nur auf die Flugzeuge beziehen, die schon am Boden sind. In dieser Zeit wäre die zusätzliche Kapazität dann prozentual relativ sehr hoch. Nach dem derzeitigen Tagesflugplan können zirka 65 % der Abflüge nach Westen, Süden und Südosten - das sind zirka 33 % des gesamten Verkehrs - von der Bahn 18 starten. Dies entlastet das Parallelbahnsystem, aber es ist folgendes zu beachten:

Die Aufteilung der Kontrollzuständigkeit der Flugplatzkontrolle ist erforderlich. Ein zusätzlicher Kontrollarbeitsplatz muß eingerichtet werden, und entsprechende Koordinationsverfahren müssen entwickelt werden. Wir müssen dann erst einmal sehen, wie das ist. Mehr Koordination kann auch zu mehr Schwierigkeiten führen. Zur Zeit ist weiterhin nicht verbindlich entschieden, alle Abflüge nach Westen, Osten und Südosten ausschließlich von der Bahn 18 starten zu lassen. Sollte dies juristisch oder betrieblich nicht möglich sein, wären die Kontrollverfahren für die Platzkontrolle komplizier-

ter und enthielten zusätzliche Konfliktpunkte. Juristisch könnte das zum Beispiel deshalb nicht möglich sein, weil oben, wie wir sagen, am Schweinchenstall, jemand steht, also nördlich der Nordbahn im Osten, und sagt: Ich will nach Süden. Warum soll ich jetzt vier Kilometer rollen? Ich möchte von meinem Recht Gebrauch machen, und ich will auf der Startbahn 25 starten. Es muß geklärt werden, ob man sagen kann: Das dürfen sie nicht. Es ist fraglich, ob das auch geschehen darf, wenn im übrigen alle Bedingungen positiv sind und von der Flugleitung ohne erkennbaren Grund gesagt wird: Nein, das gestatten wir nicht. Es fragt sich, was der Lotse machen soll, wenn dieses Problem nicht geklärt wird. Er hat dann keine Festlegung und kommt dann in die Bredouille. Dies könnte auch aus betrieblichen Gründen nicht zu regeln sein, wenn es zum Beispiel betrieblich nicht erforderlich und schlecht zu begründen ist, daß jemand dorthin rollen soll. Das muß vorher geregelt und nicht dem Lotsen überlassen werden. Dann starten sie nämlich auch von der Startbahn 25 nach Süden, Westen und Südosten. Dann werden die Kontrollverfahren komplizierter, da es mehr Konfliktpunkte gibt.

Die verbindliche Festlegung, alle Starts von Süden, Westen und Südosten auf der Startbahn 18 durchzuführen, bringt für die östlich der Lufthansawerft abgestellten Luftfahrzeuge längere Rollwege. Das schlägt zwar bei den Bewegungen nicht so zu Buche, aber irgend jemand wird es möglicherweise spüren. Die Startbahn 18 ist in zirka 15 % der Betriebszeiten auf Grund widriger Windverhältnisse nicht zu benutzen. Auch das muß man sagen, und ich verweise auf das, was ich zu Anfang gesagt habe: Statistisch sind das 15 %, es kann aber in gewissen Zeiträumen ganz erheblich zu Buche schlagen. Dann gibt das ganz große Schwankungen.

Bei hohem Anflugverkehrsaufkommen sind mit der Startbahn 18 mehr Abflüge möglich. Ich meine, das ist nicht wegzudiskutieren, und eine andere Meinung ist unredlich. Objektiv ist eine andere Position nicht haltbar. Man kann auf dieser Bahn auf jeden Fall zusätzliche Abflüge durchführen. Alle Angaben für den Einzelfall unterliegen den Unsicherheiten nach B. dieser Stellungnahme, die ich aufgeführt habe. Hier ist gegebenenfalls wie bei der Festlegung des FPK-Eckwertes ein empirisches Vorgehen erforderlich. Wir werden nachher die Simulationsstudie hören. Ich meine, einer Simulation begegnet man zunächst immer mit einer gewissen Skepsis, selbst wenn diese gut gemacht ist. Erst im richtigen tatsächlichen Betrieb sieht man, wie das läuft; aber die Entscheidung dafür oder dagegen muß vorher getroffen werden. Auf alle Fälle ist bei der Festlegung des FPK-Eckwertes Vorsicht geboten. Auf Grund der umfassenden Diskussion der bisherigen Erfahrungen der Flugverkehrslotsen in Frankfurt, unter Berücksichtigung neuer Berechnungen und Prognosen erscheint es möglich, den FPK-Eckwert beim ausgebauten Parallelbahnsystem mit Startbahn 18 auf 68 Bewegungen pro Stunde bei einem Höchstwert von 120 Bewegungen in zwei aufeinanderfolgenden Stunden - das ist der Wert von 107, und das wären 13 mehr in zwei Stunden - zu erhöhen.

Jede Vergrößerung dieses FPK-Eckwertes bedarf vorheriger betrieblicher Erfahrung und ist vorher nicht als gewährleistet anzusehen. Die Entscheidung, ob dieses Plus von 13 in zwei Stunden und dies alles es insgesamt gerechtfertigt erscheinen läßt, die neue Startbahn zu befürworten, das liegt nicht in unserer Beurteilung.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat jetzt der Vertreter der Vereinigung Cockpit. - Dieser ist nicht anwesend.

Dann hat jetzt die Lufthansa allgemein das Wort zu Fragen der Kapazität und der Verkehrstechnik. Was gestern von Ihnen schon angesprochen wurde, braucht heute nicht noch einmal ausgeführt zu werden.

Dr. Beder:

Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordneten! Meine Damen und Herren! Als Vertreter der Deutschen Lufthansa begrüße ich die Möglichkeit, im Rahmen dieser Anhörung den Standpunkt unseres Unternehmens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt darlegen zu können. In meinen nachfolgenden Ausführungen werde ich mich vornehmlich mit verkehrswirtschaftlichen Fragen befassen sowie unsere Auffassung zu den mit dem Ausbau verbundenen Kapazitätserweiterungen erläutern. Ich möchte gleich zu Beginn meiner Ausführungen feststellen, daß die Deutsche Lufthansa den weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens und damit auch den Bau der Startbahn West für erforderlich hält. Als größtes Linienluftverkehrsunternehmen der Bundesrepublik unterhält die Lufthansa den Schwerpunkt ihrer betrieblichen Basis auf diesem Flughafen. Hier haben wir in den vergangenen Jahrzehnten erhebliche Investitionen getätigt, und von hier ausgehend unterhalten wir ein umfangreiches weltweites Streckennetz, welches im Zusammenhang mit der verkehrsgeographisch bedeutungsvollen Lage des Flughafens die Drehscheibenfunktion Frankfurts im internationalen Luftverkehr entscheidend geprägt hat. Ich gehe davon aus, daß dieser Sachverhalt und die daraus resultierenden Bedeutungen für die Wirtschaft des Landes Hessen und für die Bundesrepublik Deutschland hinlänglich bekannt sind und keiner weiteren Erläuterung mehr bedürfen.

Zu dem Thema des Ausbaus des Flughafens Frankfurt und insbesondere des Baus einer Startbahn West gibt es zahlreiche Analysen und Studien. Wir selbst haben keine Gutachten erarbeitet; ich möchte auf diesen Punkt ganz deutlich hinweisen. Dies ist nicht Aufgabe einer Luftverkehrsgesellschaft. Wir haben uns jedoch sehr eingehend mit den vorhandenen Ergebnissen befaßt und dabei auch solche Fragen sorgfältig betrachtet, die aus unserer Sicht kritisch zu beurteilen waren. Wir befürworten den Ausbau, weil wir die Notwendigkeit für die Weiterentwicklung des Luftverkehrs

in der Bundesrepublik sehen, um auf dem zentralen Flughafen Frankfurt zusätzliche Kapazität zu schaffen, und weil wir davon überzeugt sind, daß eine hinreichende wirtschaftliche Nutzung der neugeschaffenen Einrichtungen möglich ist.

Ich möchte kurz auf die derzeitige Verkehrssituation des Frankfurter Flughafens eingehen. Sie ist dadurch gekennzeichnet, daß sich die Anforderungen aus dem hier seinen Ausgang nehmenden internationalen Streckennetz ergeben. In dieses System hinein werden Zu- und Abbringerflüge nach Frankfurt geführt, die die schwächeren Verkehrsströme von und zu anderen Verkehrsflughäfen zusammenfassen.

Diese Struktur des Luftverkehrs erfordert zwangsläufig einen erheblichen Kapazitätsbedarf in den Verkehrsspitzen, der mit den vorhandenen Anlagen nach heutigem Stand nicht mehr befriedigt werden kann.

Daneben gibt es Restkapazitäten, die jedoch auf Grund der unattraktiven Zeitenlage nur sehr bedingt ausgenutzt werden können, so daß mit Recht davon ausgegangen werden muß, daß die flugplanmäßig nutzbare Kapazität des Start- und Landebahnsystems ausgeschöpft ist.

Hinsichtlich der flugbetrieblichen Erfahrungen in diesem Zusammenhang haben bereits gestern der Vertreter des BMV und heute morgen Herr Voß von der Bundesflugsicherung Stellung genommen. Ich will mir unsere Stellungnahme hier im Hinblick auf den Zeitablauf des Hearings verkneifen.

Auch möchte ich hier in diesem Zusammenhang die zentrale Bedeutung des Flughafens Frankfurt im internationalen Luftverkehr auch in seiner Umsteigerfunktion noch einmal unterstreichen. Auch hierzu wurden meines Erachtens eindrucksvolle statistische Zahlen gestern vom Vertreter des Bundesministeriums genannt. Ich will darauf verzichten, das noch einmal auszuführen.

Wie wird es aber voraussichtlich in den nächsten Jahren weitergehen? Wie Sie alle wissen, ist es heute sehr schwierig, eine hinreichend genaue Prognose des Luftverkehrs für das Jahr 1990 zum Beispiel abgeben zu wollen. Die Entwicklung des Luftverkehrs ist von zahlreichen Faktoren abhängig, die oft nur über einen sehr kurzen Zeitraum Bestand haben. Dennoch sind Planungswerte für die Weiterentwicklung der Infrastruktur des Luftverkehrs, die nur langfristig realisiert werden können, erforderlich.

Verschiedene Institutionen haben auf der Basis unterschiedlicher Szenarien Prognosen des Luftverkehrs erarbeitet, die sich auf den Zeitraum bis 1990 erstrecken. Auch die Deutsche Lufthansa hat sich mit diesem Thema befaßt. Keine der uns bekannten Prognosen weist jedoch eine Stagnation oder gar einen Rückgang des Flugverkehrs aus.

Da die flugplanmäßig nutzbare Kapazität des Flughafens Frankfurt bereits erschöpft ist, bedeutet dies, daß selbst ein geringer Zuwachs an Flugbewegungen künftig nur bewältigt werden kann, wenn hierfür zusätzliche Kapazität geschaffen wird.

Nachdem die Flotten der meisten Luftverkehrsgesellschaften für den Interkontinentalbereich bereits nahezu vollständig auf Großraumflugzeuge umgestellt sind, kann das weitere Wachstum des Verkehrsaufkommens nicht mehr durch Einsatz größerer Flugzeuge ohne Zunahme der Bewegungen aufgefangen werden.

Im Kontinentalbereich wird sich die Umstellung der wesentlichen Verkehrslinien auf Großraumflugzeuge noch fortsetzen. Dennoch wird sich dies nur in geringem Maße auf die Zahl der Bewegungen selbst auswirken, da der Kapazitätssprung zu den bereits eingesetzten Flugzeugen heute nicht mehr so groß ist, wie das einmal im interkontinentalen Luftverkehr der Fall war.

Unsere Gesellschaft hat bereits in der Vergangenheit - wenn eine ausreichende Wirtschaftlichkeit gegeben war - eigenständige Direktdienste von anderen deutschen Flughäfen eingerichtet. Diese Direktdienste werden sich entsprechend den Wirtschaftlichkeiten solcher Dienste weiter verdichten. Andererseits entstehen aber zusätzliche und auch lohnende Direktverbindungen für Frankfurt selbst, die somit den abgewanderten Verkehr zum Teil ausgleichen.

Darüber hinaus werden bereits bestehende Verbindungen aus gleichen wirtschaftlichen Überlegungen von Frankfurt aus weiter verdichtet werden. Dies hat zur Folge, daß in Frankfurt eine Abnahme des Verkehrs auf Grund der Einrichtung von weiteren Direktdiensten von anderen deutschen Flughäfen nicht zu verzeichnen sein wird. Diese Voraussage gilt auch im Prinzip unter Berücksichtigung der zugegeben attraktiven Möglichkeit eines neuen Flughafens München II, wie ich bereits gestern ausgeführt habe.

Eine Verlagerung von Verkehrsströmen im Wege dirigistischer Maßnahmen auf andere Flughäfen, wie dies mitunter angeregt wird, scheitert insbesondere an den verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Voraussetzungen und erscheint uns rechtlich bedenklich.

Auch eine in diesem Zusammenhang angesprochene Verlagerung des Charterverkehrs erscheint praktisch kaum durchführbar. Der Frankfurter Charterverkehr bedient überwiegend lokales Aufkommen, das seinen Ursprung in erheblichem Umfange in der unmittelbaren Region des Landes Hessen hat. Diesem Aufkommen kann die Benutzung anderer Flughäfen als Abgangsflughafen nicht zugemutet werden.

Ebenfalls möchte ich noch die vielfach erörterte Anbindung des Flughafen Frankfurts an das Intercity-Netz der Deutschen Bundesbahn ansprechen und auf die mögliche Verlagerung des innerdeutschen Zubringerverkehrs auf die Schiene. Es ist hinlänglich bekannt, daß der innerdeutsche Luftverkehr auf einer Reihe von kurzen Zu- und Abbringer-

diensten defizitär ist. Aus diesem Grunde sind wir längerfristig durchaus an einer teilweisen Substitution dieses Verkehrs interessiert. Eine kapazitätsentlastende Wirkung für den Flughafen Frankfurt wäre in Anbetracht der von uns zu erwartenden Zuwachsraten des Luftverkehrsaufkommens selbst im Falle einer drastischen und bis heute nur theoretisch gesehenen Umstellung von Zubringerflügen auf Dienste der Deutschen Bundesbahn nur in einem begrenzten Umfang gegeben.

Insofern wird eine derartige Maßnahme, sofern sie technisch und wirtschaftlich überhaupt in einem angemessenen Zeitraum realisierbar ist, nicht den Verzicht auf die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten auf diesem Flughafen bedeuten.

Frankfurt wird somit auch in Zukunft der zentrale Flughafen der Bundesrepublik bleiben. Dieser Flughafen kann weder durch den Bau des neuen Flughafens München II noch durch Verkehrsumdisposition auf bestehende Flughäfen in der Bundesrepublik in seiner Bedeutung ersetzt werden.

Unsere Gesellschaft hat diesem Gesichtspunkt auch dadurch Rechnung getragen, daß sie die operationelle Basis in Frankfurt erst in jüngster Zeit mit erheblichem Aufwand weiter ausgebaut hat. Zur Zeit haben rund 16.000 Konzernmitarbeiter in Frankfurt ihren Arbeitsplatz. Die überwiegend hochqualifizierten Arbeitsplätze sind seit 1970 mit durchschnittlich 6,2 % im Jahr gestiegen. Selbst in dem letzten eingeschränkten Jahr 1980 war noch eine Zuwachsrate von 3,5% zu verzeichnen.

Eine schwerpunktmäßige Verlagerung zum Beispiel unseres Flug- und Werftbetriebes kommt daher schon aus wirtschaftlichen, personalpolitischen, verkehrspolitischen und strukturpolitischen Gründen für uns nicht in Frage, solange in Frankfurt keine Engpässe entstehen. Auch hierzu habe ich bereits gestern nähere Erläuterungen gemacht.

Lassen Sie mich noch kurz auf einige der technischen und betrieblichen Fragen im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau eingehen. Ich möchte insbesondere unseren Standpunkt zu der mit dem Bau einer Startbahn West verbundenen Kapazitätserweiterung erläutern. Die in der Vergangenheit auf Grund mangelnder Kapazitäten entstandenen Verzögerungen und Unregelmäßigkeiten in der Verkehrsabwicklung in Frankfurt haben die Verantwortlichen in den vergangenen Jahren wiederholt veranlaßt, nach Wegen zur Verbesserung dieser Situation zu suchen.

Die Lufthansa war als einer der Hauptbenutzer des Flughafens an diesen Untersuchungen beteiligt. Durch bauliche Maßnahmen und Verbesserungen der Betriebsverfahren war es möglich gewesen, die mit den Kapazitätsengpässen verbundenen Probleme und deren Auswirkungen zu mindern. Alle diese Maßnahmen hatten jedoch nur begrenzte Verbesserungen zur Folge, die nicht geeignet waren, die Kapazitätsprobleme auf längere Sicht zu beseitigen.

Durch bauliche Maßnahmen, zum Beispiel durch das Anlegen zusätzlicher Schnellabrollwege - wie bereits gesagt wurde - an den beiden Parallelbahnen könnte eine Verkürzung der Bahnbelegungszeiten und dadurch eine - wenn auch nur geringe - Steigerung der Landekapazität erzielt werden. Eine wesentliche Erhöhung der Landekapazität wäre unseres Erachtens jedoch nur durch eine Verringerung der Mindestsicherheitsabstände zwischen anfliegenden Flugzeugen zu erreichen. Letzteres wäre beispielsweise möglich, wenn es gelänge, Methoden zur Erkennung bzw. Vermeidung von Wirbelturbulenzen zu entwickeln.

Ich möchte aber mit besonderem Nachdruck darauf hinweisen, daß Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der begrenzten Landekapazitäten des Parallelbahnsystems nur dann sinnvoll greifen können, wenn gleichzeitig eine ausreichende Startkapazität vorhanden ist. Dies gilt in gleichem Maße für die Bestrebungen, durch Flugplankoordination und Flugplangestaltung eine Kapazitätserweiterung zu erzielen. Eine ausreichende Gesamtkapazität ist aber nur durch den Bau der dritten Startbahn gegeben.

Die Analyse der uns vorliegenden Berechnungen und Gutachten zum Ausbau des Flughafens Frankfurt haben uns in unserer Auffassung bestärkt, daß der Bau der geplanten Startbahn West die einzige mögliche Lösung des Kapazitätsproblems darstellt und daher unverzichtbar ist.

Wir erwarten von dieser Maßnahme eine merkliche Steigerung der Kapazität und sehen darüber hinaus in der Verfügbarkeit einer solchen Bahn wesentliche betriebliche Vorteile, zum Beispiel eine insgesamt größere Flexibilität in der Verkehrsabwicklung bei Flugunregelmäßigkeiten und die Erhaltung einer höheren Kapazität bei zeitweiligem Ausfall einer Bahn, wie dies beispielsweise wegen Reparaturen oder wegen Schneeräumung der Fall sein kann.

In unserem Haus wurde auch die Möglichkeit des Baues einer verkürzten Startbahn West erörtert mit dem Ziel, durch Reduzierung der notwendigen Investitionsmittel eine auch bei geringem Kapazitätszuwachs befriedigende Wirtschaftlichkeit zu erreichen.

Die eingehende Überprüfung dieser Möglichkeit zeigte jedoch, daß erhebliche betriebliche Einschränkungen den Nutzwert einer derartig verkürzten Startbahn stark herabsetzen würden, vor allen Dingen deshalb, weil diese Startbahn nur für Kurz- und Mittelstreckenflüge unter günstigen operationellen und meteorologischen Bedingungen genutzt werden könnte. Die ursprünglich unter dem ausschließlichen Gesichtspunkt der Investitionsreduzierung gesehene Alternative scheidet deshalb für uns auf Grund dieser flugbetrieblichen Nachteile aus.

Zu den ökologischen Auswirkungen des Ausbaues können wir, soweit es sich um Auswirkungen auf den Wasserhaushalt und das Klima handelt, keine Aussagen machen. Hierzu liegt eine Reihe einschlägiger Gutachten vor.

(Zuruf: Welche denn?)

- Ich habe welche zugesendet bekommen im Rahmen dieser Veranstaltung.

(Zuruf: 15 Jahre alt!)

Hierzu liegen eine Reihe einschlägiger Gutachten, wenn auch 15 Jahre alt, vor.

Wir gehen davon aus, daß die für den Ausbau des Flughafens Verantwortlichen alle Möglichkeiten nutzen werden, um die ökologischen Auswirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Hinsichtlich des Fluglärms wird die Inbetriebnahme der Startbahn West zu einer geänderten Verteilung der Lärmbelastung führen. Für die zur Zeit am stärksten betroffenen Wohngebiete im Osten und Westen des Flughafens wird eine Minderbelastung eintreten; dem stehen Mehrbelastungen für die südlich des Flughafens gelegenen Gemeinden gegenüber.

Ich darf in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, daß in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte seitens der Industrie in der Entwicklung leiser Triebwerke gemacht worden sind und daß zu erwarten ist, daß sich dieser Trend fortsetzen wird.

Die Zahl der gemäß internationaler Richtlinien lärmzugelassenen Flugzeuge nimmt ständig zu. Internationale Vereinbarungen und nationale Gesetzgebung werden dazu führen, daß in absehbarer Zeit nur noch lärmzugelassene Flugzeuge betrieben werden dürfen. Unsere Flottenpolitik trägt dieser Entwicklung seit geraumer Zeit Rechnung.

Lassen Sie mich zum Abschluß meiner Ausführungen unsere positive Haltung zum Bau der Startbahn West wie folgt zusammenfassen:

Erstens. Die nutzbare Kapazität des Frankfurter Flughafens ist erschöpft.

Zweitens. Das selbst unter Berücksichtigung von dämpfenden Faktoren zu erwartende Wachstum der Flugbewegungen in Frankfurt kann mit der vorhandenen Kapazität des derzeitigen Zweibahnsystems nicht bewältigt werden.

Drittens. Durch den Bau einer dritten Startbahn ergeben sich neben einer realen Kapazitätssteigerung zusätzlich wesentliche flugbetriebliche Vorteile.

Viertens. Ein Verzicht auf den weiteren Ausbau des Flughafens Frankfurt würde wegen der unzureichenden Kapazität zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen auf andere, auch ausländische Flughäfen führen.

Diese Entwicklung entspräche nicht den Verkehrsanforderungen des reisenden Publikums und der verladenden Wirtschaft. Sie hätte mit Sicherheit nachteilige Auswirkungen auf die Deutsche Lufthansa, auf die Wirtschaft des Landes Hessen und darüber hinaus der Bundesrepublik und wäre auch im Falle eines späteren Ausbaues des Flughafens nicht mehr in vollem Umfang reversibel.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren! Ich darf noch einmal darauf hinweisen, daß Sie sich doch bitte auch heute in die ausliegenden Anwesenheitslisten nachher noch eintragen.

Das Wort hat jetzt Herr Gaebel.

Gaebel:

Herr Vorsitzender, Herr Ministerpräsident, meine Damen und Herren! Ich werde Ihnen heute, wenn nötig, auch in den nächsten Tagen zur Beantwortung von Fragen zur Verfügung stehen. Ich möchte mich im Moment sehr kurz fassen und aus der gestrigen Diskussion und aus den heute hier vorgetragenen Fachreferaten einige Punkte noch einmal aufgreifen und auch geringfügig ergänzen.

Zunächst einmal, meine Damen und Herren Abgeordneten, habe ich alle Hochachtung vor der Mühe, die Sie sich geben. Ich habe mir gestern des öfteren die Frage vorgelegt, ob es tatsächlich gelingen werde, durch diese Veranstaltung das von Ihnen gewünschte Maß an Klarheit zu gewinnen. Deshalb bitte ich um die Erlaubnis, auch von meiner Seite, obwohl zugegebenermaßen dafür nicht der eigentlich Zuständige, für ein Wort zur Kapazität.

Ich habe mich in den letzten Wochen immer wieder mit den verschiedenen Gutachten und Aussagen befaßt. Ich bin zu dem Ergebnis gekommen, daß das, was wir heute von der BFS und mit einer geringen, aber für mich doch markanten Abweichung vom Verband der Fluglotsen gehört haben, in der Größenordnung als realistisch angesehen werden muß. Das, glaube ich, wird so eintreten können.

Die Hoffnung, daß man auf dem bestehenden Parallelbahnsystem mit mehr Engagement, mehr Wissen und Zaubertricks das realisieren könnte, etwa wie es gestern morgen vorgetragen wurde mit der Möglichkeit, hier 40 Landungen, 40 Starts oder gegebenenfalls sogar 120 Starts durchzuführen, ist, mit Verlaub und gebührendem Respekt vor dem Herrn, der dies vorgetragen hat, nach meiner Meinung absolut unrealistisch - leider. Mir wäre es auch lieber, wir könnten die Probleme so lösen, anstatt an diesen wunderbaren Wald herangehen zu müssen.

Ich möchte einen Punkt besonders unterstreichen im Zusammenhang sowohl mit der Kapazitätsfrage als auch mit seinen weiteren Auswirkungen. Das ist der steigende Anteil von Großraumflugzeugen.

Es ist mehrfach angeklungen: Wir müssen uns darüber im klaren sein, daß der steigende Anteil von Großraum in dem in Betracht stehenden Zeitraum bis 1990 sich auf die verfügbare Kapazität etwas negativ auswirken wird. Herr Heim hat dies hier vorhin sehr plastisch dargestellt: Wenn er einen Großen hat und dahinter einen Kleinen, dann braucht er eben 5 Meilen Abstand, und wenn es nur zwei Große sind, kommt er mit 4 Meilen Abstand aus. Er hat auch mit Recht darauf hingewiesen, daß diese Abstandskriterien, die sich nach der Wirbelschleppenproblematik ausrichten, in Zukunft das eigentliche Nadelöhr sein werden, zumindest bei sehr vielen Wetterlagen und sehr vielen operationellen Bedingungen. Der Anteil dieser Problematik wird in den vor uns liegenden zehn Jahren zunehmen.

Der wachsende Anteil von Großraumflugzeugen beantwortet aber im Grunde genommen auch eine andere Frage, die Sie berührt haben. Darf ich es einmal so zusammenfassen: Werden wir denn in Frankfurt noch weiterhin Verkehrswachstum haben?, fragen Sie sich. Ist es aus diesem Grunde notwendig, diese Bahn zu bauen?

Die Tatsache, daß mehr Jumbos Frankfurt anfliegen, spiegelt doch wider, daß sich hier und hier überwiegend in der Bundesrepublik die Verkehrsströme auf dieses Flugzeug bündeln, auf diese Flugzeugkategorie bündeln.

Sie haben gestern gehört, daß der Anteil von Charterflügen verhältnismäßig gering sei. Es ist aber so, daß die klare Teilung zwischen Geschäftsreiseflugzeugen und Touristikflugzeugen zunehmend aufgegeben wird. Es treffen sich nämlich die verschiedenen Bedürfnisse sowohl des Geschäftsreiseverkehrs wie des Tourismus in ein und demselben Flugzeug. Warum? Ganz einfach, weil der Sprit teurer geworden ist, weil das Fliegen teurer geworden ist und weil man nur durch eine Erhöhung der Sitzplatzauslastung auf diese Weise, daß verschiedene Nutzer im gleichen Flugzeug Platz nehmen, es erreichen kann, daß es für beide Reisearten tragbar bleibt.

Wir haben gestern vom Dornier-Gutachten gehört, daß nämlich im Grunde genommen - ich formuliere es salopp, ich will denen, die das hier zitiert haben, nicht unterstellen, in gleicher Weise gedacht zu haben, und wenn ich mich irre, mögen sie mich korrigieren - bei einem etwa stagnierenden Bewegungsaufkommen die größeren Passagierzahlen allein dadurch abgewickelt werden könnten, daß die Sitzladefaktoren zunehmen, daß die Auslastung des einzelnen Fluges zunimmt. Diese Entwicklung haben wir in der Tat in den letzten Jahren beobachtet - mit Ausnahme des, so muß man sagen, internationalen Rückschlages; aber in bezug auf Frankfurt darf man sagen: fast gleichbleibend im Jahr 1980. Wenn man davon einmal absieht, ist eine zunehmende Auslastung, eine Zunahme des Nutzladefaktors zu beobachten.

Nur dieses hat seine Grenzen. Ich möchte hier in Anbetracht der Möglichkeit, überhaupt die Nutzladefaktoren zu erhöhen, die Behauptung aufstellen, daß wir auf einigen Strecken bereits ganz deutlich eine den Verkehr fast schon abweisende hohe Auslastung haben - was die Zahl der mitfliegenden Gäste betrifft, sicherlich noch nicht, was die Fracht und die Post betrifft. Wir können also nicht davon ausgehen, daß sich diese Entwicklung ad infinitum fortsetzt. Ich halte es für realistisch, wenn dem prognostizierten Wachstum der Passagierzahlen ein - die Zahl lag knapp unter 2 % pro Jahr - wachsendes Bewegungsaufkommen zugeordnet wird.

Nun aber - ich will die Zeit nicht unnötig strapazieren - zu den Fragen, die mehr in mein Metier als Flugkapitän fallen: Es ist gesagt worden, es nütze gar nichts - ich habe das auch in der Zeitung gelesen -, den Flughafen auszubauen, wenn die Luft voll sei, die Flugzeuge gar nicht mehr untergebracht werden könnten - in Richtung Süden nicht, in Richtung Südosten nicht. Der Luftraum sei eben nicht vermehrbar.

Dazu ganz klar: Der Luftraum, meine Damen und Herren, ist trotz der bekannten Probleme, die ich auf keinen Fall bagatellisieren möchte, nicht das Problem, sondern vielmehr die Kontrollkapazität. Es ist ohne Zweifel in Europa weniger Luftraum vorhanden als in den ausgedehnten USA und Kanada. Dennoch ist bei einer weiteren Vervollkommnung der Kontrollkapazität, der Luftrauminfrastruktur, der Organisation in diesem sehr diffizilen Gebilde eine höhere Nutzung möglich. Hier wird in einer Reihe von Fachgremien - zuletzt hat sich auf politischer Ebene auch das Europäische Parlament diese Fragen bereits angenommen - eine Verbesserung der europäischen Infrastruktur angestrebt. Es ist meiner Meinung nach selbstverständlich erforderlich, daß nicht nur Flughäfen ausgebaut werden, sondern daß auf der anderen Seite die nutzbare Kapazität des Luftraums entsprechend erhöht wird.

Hier darf ich eine Bemerkung aufgreifen, die Herr Präsident Voß vorhin gemacht hat. Es gibt eine verteufelte Verquickung zwischen der Leistungsfähigkeit der Flughäfen einerseits und der Aufnahmefähigkeit des Luftraumes andererseits. Ich möchte es an einem praktischen Beispiel erläutern. Die Flugzeuge bekommen slot times zugeordnet. Herr Gering, der Flugplankoordinator ist daran beteiligt. Es gibt solche koordinierenden Maßnahmen auch - man kann sie, anders betrachtet, auch "restriktive Maßnahmen" nennen - in an die Bundesrepublik angrenzenden Ländern. Es kommt aber darauf an, daß die Flugzeuge, die zu diesen slot times eingeteilt worden sind, dann auch in die Luft kommen. Es darf nicht passieren, was mir vor zwei Wochen passiert ist. Wir wollten nach Las Palmas, mußten also den sicherlich nicht unkritischen Flugraum Spanien überfliegen. Wir hatten eine slot time, hatten die Triebwerke angelassen und kamen mit Hilfe der hier engagierten Lotsen an die Bahn. Und da standen wir über eine Stunde, weil es nicht gelang, zu starten, denn das Startgedränge in diesem Moment - das ist eine Einzelaufnahme; aber ich wollte sie als Beispiel Ihnen bringen - war zu groß, um eine vernünftige Abstimmung der Vorgänge am Boden mit denen in der Luft sicherzustellen.

Meine Damen und Herren, ich möchte hier der Behauptung entgegentreten, daß die Runway 18, die Startbahn West, betriebliche Probleme aufwerfen werde, die ihre Benutzung fragwürdig erscheinen ließen. Es war die Rede davon, daß die Startbahn quer zur Hauptwindrichtung verlaufen solle, daß sie im Winkel auch zu den anderen Startbahnen quer verlaufen werde und daß hieraus Probleme resultieren würden. Ich möchte ganz deutlich feststellen, daß die Abwicklung des Betriebes auf dieser Runway 18 keine Probleme erzeugen wird, die nicht in irgendeiner Art anderenorts auch vorhanden wären. Mit anderen Worten: Die Startbahn 18 wird für den Flugverkehr nutzbar sein. Die Betriebsverfahren, die hierfür einzurichten sind, werden sich von denen, die anderenorts seit langem gehandhabt werden, nicht unterscheiden. Es gibt - wenn man einmal einen internationalen Vergleich heranziehen darf - kaum einen internationalen Flughafen - ob das New York, Chikago, London oder Amsterdam sind -, der nicht an irgendeinem Punkt seiner Kapazitätsausweitung gezwungen war, querlaufende Bahnen einzurichten. Es gibt kaum einen Platz - mir jedenfalls ist keiner geläufig -, der ein so hohes Verkehrsvolumen mit zwei Bahnen, die praktisch nur als eine nutzbar sind, abwickelt, wie das in Frankfurt geschieht. Blicken wir kurz über die Grenze: Schon in Brüssel - um einmal einen Flughafen zu nennen, der bezüglich des Verkehrsaufkommens nicht in der Spitzenkategorie liegt - sind weitaus mehr Bahnen vorhanden.

Ich möchte meine Ausführungen hier nicht beschließen, ohne mich nicht doch noch mit einem Punkt der Umweltbelastung einmal auseinandergesetzt zu haben, für den ich mich persönlich auch zuständig empfinde. Das ist der Lärm, meine Damen und Herren. Ich habe seinerzeit mit den Piloten der Deutschen Lufthansa, denen der Swissair und denen der PAN AM das sogenannte leise Anflugverfahren entwickelt, was später als Frankfurter Verfahren seinen Weg um die Welt gemacht hat und inzwischen zum internationalen Standard erhoben worden ist. Der gestern hier erhobenen Behauptung, daß die Startbahn West eine Verschlechterung in bezug auf den Lärm herbeiführe, widerspreche ich. Ich bin der Überzeugung, daß bei einem gegebenen Verkehrsvolumen die Abwicklung über die Startbahn West insgesamt weniger Lärm erzeugen würde, als dieses heute der Fall ist, wo die Verkehrsströme immer auf die eine Start- und Landerichtung gezwungen werden müssen.

(Zuruf: Sie wollen doch die Kapazität erweitern!)

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich darf bitten, sich an die Regeln dieses Hauses zu halten. Das gilt auch für Sie.

Gaebel:

Ich darf das kurz begründen und bin dann, Herr Vorsitzender, mit meinen Ausführungen auch am Ende.

Es ist heute erforderlich, daß der startende und landende Verkehr gegenläufig zueinander abgewickelt werden. Die Möglichkeit, einen hohen Prozentsatz des Startverkehrs quer abzuwickeln und damit aus dieser bisherigen Hauptstart- und Landerichtung herauszuhalten, wird meiner Überzeugung nach zu kürzeren Flugwegen führen. Dadurch werden im übrigen auch längere Rollwege in Kauf genommen werden können. Die Flugzeuge, die weit im Nordosten des Flughafens abgestellt sind - Herr Heim hatte das vorhin die "Schweinebucht" genannt; wir Piloten nennen das auch so -, werden künftig einen Teil des Weges, den sie heute fliegen müssen, rollend und damit leiser zurücklegen können. Von einem Flugzeug werden beim Start nach Süden dadurch wesentlich später Lärmemissionen ausgehen. Auch wegen der Wegstrecke, die ein Flugzeug zurückzulegen hat, werden die entsprechenden Zeiten kürzer sein.

Ich bin aus diesem Grunde überzeugt davon, daß bei gegebenem Verkehrsvolumen der Lärm abnehmen wird. - Ich bedanke mich für Ihr Zuhören.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat der Herrr Flugplankoordinator, Herr Gering. Herr Gering wird von seinem Platz aus reden.

Gering:

Herr Vorsitzender, Herr Ministerpräsident, meine Damen und Herren Abgeordneten! Mein Statement soll die derzeitige Verkehrssituation des Flughafens Frankfurt aus der Sicht des Flugplankoordinators darstellen. Ich erlaube mir - wie auch Herr Präsident Voß von der Bundesanstalt für Flugsicherung -,zunächst einmal kurz auf die Aufgaben der Flugplankoordination einzugehen.

Wie dem offiziellen Luftfahrthandbuch Deutschland zu entnehmen ist, koordiniert der Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland die geplanten Ankunfts- und/oder Abflugzeiten sämtlicher gewerblicher Flüge auf den internationalen Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik sowie Flüge des gewerblichen Luftverkehrs, die ohne Zwischenlandung über das Gebiet der Bundesrepublik geführt werden sollen.

Darüber hinaus ist mit Wirkung vom 1. April 1979 die Koordinationspflicht auf alle Flüge nach Instrumentenflugregeln von und zum Flughafen von Frankfurt ausgedehnt worden. Das schließt Flüge der allgemeinen Luftfahrt und der Streitkräfte ein.

Diese Erweiterung der Koordinationspflicht erfolgte im Interesse einer möglichst gleichmäßigen und optimalen Auslastung des Verkehrsflughafens Frankfurt und zur Vermeidung von übermäßigen Verzögerungen bei der Flugbetriebsabwicklung.

Die Dienststunden des Flugplankoordinators mit Dienstsitz in Frankfurt betragen annhähernd 16 Stunden täglich. Der Flugplankoordinator handelt im Auftrag des Bundesministers für Verkehr. Er besitzt alle für die Erfüllung seiner Aufgabe erforderlichen Vollmachten.

Meine Feststellung zur derzeitigen Verkehrssituation des Flughafens Frankfurt: Die uns auf den zweimal jährlich stattfindenden internationalen und weltweiten Flugplankonferenzen bisher für die Flugplanperiode Sommerperiode 1981 - das ist der Zeitraum vom 1. April bis 31. Oktober - angemeldeten Flugbewegungen der gewerblichen Luftfahrt, das heißt also, Linien- und Charterflüge, lassen klar erkennen, daß a) der Koordinationseckwert für Gesamtbewegungen innerhalb von 30 beziehungsweise 60 gleitenden Minuten in der Zeit von 6 Uhr Greenwich-Zeit bis 14 Uhr Greenwich-Zeit, oder, auf Ortszeiten übersetzt, von 8 Uhr Ortszeit bis 16 Uhr Ortszeit, kontinuierlich erreicht wird.

b) Die Koordinationseckwerte für die in 30 beziehungsweise 60 gleitenden Minuten zulässigen Starts und Landungen werden je viermal pro Tag für einen durchschnittlichen Zeitraum von jeweils eineinhalb bis zwei Stunden erreicht.

c) Der Koordinationseckwert für die zulässigen Gesamtbewegungen in der Abendspitze, die bei uns zwischen 17 und 21 Uhr Greenwich-Zeit oder 19 und 23 Uhr Ortszeit liegt, wird annähernd erreicht. Diese Werte, die ich Ihnen genannt habe, sind tatsächliche, sind aktuelle Werte, die bei uns angemeldet worden sind. Es sind keine Prognosen.

d) Der angemeldete Bedarf liegt bereits seit Jahren erheblich über den festgelegten Koordinationswerten, so daß, wie ich bereits gestern ausführen durfte, etwa 30 bis 35 % aller Anträge für bestimmte Ankunfts- und Abflugszeiten nicht genehmigt werden konnten und solche Flüge zwischen 5 und 150 Minuten und in zunehmendem Maße bis zu 8 Stunden verlegt werden mußten. Die Folge davon ist eine erhebliche Verbreiterung der Verkehrsspitzen und ein Abbau der früher bekannten Verkehrstäler.

Ich erlaube mir, in der Argumentation sehr oft ein Beispiel zu bringen, indem ich sage: Durch die Koordination haben wir die Spitze des Mount Everest abgeschnitten, uns dafür aber das Hochplateau des Himalaja eingehandelt.

Aus der Koordination für den Sommerflugplan 1981 ist klar zu erkennen, daß zwischen der sogenannten Morgen- und Mittagsspitze und zwischen der sogenannten Mittags- und Nachmittagsspitze kein klar definierbares Verkehrstal mehr besteht.

Wie mehrmals bereits hier erwähnt ist, wurden mit der Einführung der Verordnung zur Abwehr von Gefahren durch die Luftwirbelschleppen seit dem 1. April 1979 die mir zur Verfügung stehenden Koordinationseckwerte zum Teil drastisch reduziert. Sie betragen zur Zeit für den 60 Minuten gleitenden Zeitraum 55 Gesamtbewegungen, davon maximal 32 Landungen oder 38 Starts oder eine beliebige Kombination der beiden zuletzt genannten Werte, allerdings unter der Voraussetzung, daß 55 Gesamtbewegungen in einem 60 Minuten-Zeitraum beziehungsweise 102 Gesamtbewegungen in einem 120 Minuten- Zeitraum nicht überschritten werden.

Diese unterschiedlichen Werte wurden vorhin auch sehr eingehend und gut von Herrn Heim erklärt. Das bedeutet, daß man für den Zeitraum von 6o Minuten durchaus in der Lage sein kann, mit normalen Betriebsablaufkonditionen einen Wert von 55 Gesamtbewegungen zu fahren, daß aber die anschließende 60 Minuten-Periode einen Abfall dieser Bewegungen aufweisen muß, um Unregelmäßigkeiten auffangen zu können. Über 30 weitere Parameter, meist flugsicherungstechnischer Art, werden bei der Koordination von Flügen von und zum Flughafen Frankfurt berücksichtigt.

Zur zukünftigen Entwicklung des Luftverkehrs kann und möchte ich keine Prognosen abgeben. Ich sehe mich mit meinen Mitarbeitern nur täglich mit den Tatsachen konfrontiert.

Wir haben festgestellt, daß bei der Erstkoordination des Sommerflugplanes 1981 die Zahl der angemeldeten Flüge um 1,8 % höher liegt als bei der Erstkoordination des Sommerflugplanes 1980. Diese Zahlen beinhalten noch nicht die Flüge der allgemeinen Luftfahrt und die Flüge der Streitkräfte, die im Normalfall viel kurzfristiger angemeldet werden, als das für die Bewegungen des kommerziellen Luftverkehrs auf den internationalen Flugplankonferenzen der Fall ist.

Ich habe auch gestern bereits gesagt, daß diese Zahl 1,8 keine Garantie dafür darstellt, daß diese Zahl als tatsächlicher Zuwachs im Sommer 1981 eintreffen wird. Diese Zahl kann sich ohne weiteres erhöhen; sie kann sich auch abflachen, wie Erfahrungen der letzten Jahre gezeigt haben. Ich persönlich glaube aber, daß der mir jetzt bekannte Trend eher nach oben als nach unten weist.

Eine weitere Verteilung des Verkehrsbedarfs in die Täler oder Randzeiten ist praktisch nicht mehr durchführbar. Die noch verbliebenen Perioden schwächerer Auslastung können nicht aufgefüllt werden, da für die Betriebsabwicklung ein Puffer zum Auffangen von zum Teil nicht unerheblichen Verspätungen existieren muß. Hätten wir das nicht, hätten wir das vollendete Chaos.

Darüber hinaus sehe ich auch keine praktische Möglichkeit mehr, Luftverkehrsgesellschaften in das heute noch einzig definierbare Verkehrstal zwischen der Nachmittagsspitze und der Abendspitze - ganze drei Stunden - zu zwängen, da An-

und Abflugzeiten, die in diese Täler passen, einfach nicht mit dem pattern des Europa- und des Weltluftverkehrs korrespondiert. Darüber ließe sich ein Vortrag mit einem abendfüllenden Programm ableiten.

Eine weitere Konzentration von Flugbewegungen in die Randzeiten der schon bestehenden Nachtflugbeschränkungen erscheint mir darüber hinaus ebenfalls sehr problematisch, wenn nicht unmöglich.

Können die von mir angebotenen zeitlichen Alternativen für den Flughafen Frankfurt durch die Luftverkehrsgesellschaften oder Luftraumnutzer nicht akzeptiert werden, wird eine Verlegung dieser Flüge auf andere noch aufnahmefähige deutsche Verkehrsflughäfen vorgeschlagen.

Es sind allerdings nur einige wenige Fälle bekannt - und die nur auf dem Charter-Sektor -, in denen von diesem Angebot Gebrauch gemacht wurde. Alle Luftverkehrsgesellschaften bestehen auf dem Anflug von Frankfurt auf Grund seiner ausgesprochen wichtigen Knotenfunktion im Herzen Europas und der Bundesrepublik. Die weiteren Gründe für diese Einstellung der Luftverkehrsgesellschaften sind durch verschiedene andere Vorredner bereits ausreichend dargelegt worden.

Gerade in der letzten Zeit sind konkrete Fälle bekanntgeworden, in denen durch die meinerseits erforderliche gravierende Verlegung von An- und Abflugszeiten solche Flüge für die betroffenen Luftverkehrsgesellschaften undurchführbar wurden. Ich habe Ihnen aus der Praxis der letzten 14 Tage gestern fünf oder sechs dieser Fluggesellschaften genannt.

Da meine Dienststelle zweimal jährlich vor den internationalen Flugplankonferenzen weltweit die Verkehrsspitzenperioden des Flughafens Frankfurt und auch gewisser anderer deutscher Verkehrsflughäfen, bei denen keine Hoffnung auf Genehmigung von zusätzlichen Flügen zu bestimmten Tageszeiten besteht, bekanntgibt, ist die Zahl der erst gar nicht beantragten Flüge unbekannt. Gespräche mit Vertretern von Luftverkehrsgesellschaften erhärten jedoch meine Meinung, daß diese Dunkelziffer relativ hoch liegt. Auch die Gefahr der Abwanderung zu benachbarten Flughäfen im Ausland, die heute bereits und auch in Zukunft eine Knotenfunktion erfüllen können, ist nicht zu unterschätzen und ist auch durch andere Vortragende bereits vorgeführt worden.

Die Einführung der Kat. 2 oder Kat. 3 bedeutet keine Kapazitätserweiterung. Auch das soll noch einmal unterstrichen werden. Sie verbessert im Sinne der Koordination nur die Regelmäßigkeit des Luftverkehrs und ermöglicht Landungen unter sehr schlechten Wetterverhältnissen, die ohne dieses System nicht möglich waren.

Ich hatte vorgehabt, zum Ende meines Statements noch eine Aussage zu den Begriffen "Kapazität" und "Kooordinationseckwert" zu machen. Ich glaube, ich kann mir das sparen, weil die Ausführungen von Herrn Präsident Voß von der Bundesanstalt für Flugsicherung auch zu diesen Begriffen hervorragend waren und Klarheit im Plenum geschaffen haben. - Ich danke Ihnen, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort für die Bürgerinitiativen hat als Fachmann für Kapazitätsfragen Herr Debus.

Debus:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich möchte mich zunächst für meine Ernennung zum Fachmann bedanken. Wie Sie sicherlich wissen werden, sind in den Bürgerinitiativen keine Fachleute im Sinne der Definition von Herrn Mücke mit fünfjährigem Studium vorhanden, sondern wir sind darauf verpflichtet, wenn wir die Probleme, die uns betreffen, verstehen wollen, uns zu qualifizieren - um den Preis, daß eine Entwicklung über uns hereinbricht, die wir dann nicht mehr korrigieren können. Ich glaube, ein Wissenschaftler, ein Fachmann ist in einer Demokratie verpflichtet, Verständlichkeit anzustreben. Ein Verlassen auf Fachleute in dem Sinne, daß wir Daten einfach annehmen, ist - Gott sei Dank - nicht möglich. Es ist notwendig, die verschiedenen Aussagen, die gemacht wurden, auf ihren Wahrheitsgehalt zu überprüfen. Das wird von Herrn König, der nach mir sprechen wird, noch im einzelnen untersucht werden. Auch ich will das teilweise versuchen.

Zunächst einmal besteht für uns und auch für die Bevölkerung, für die wir sprechen, das Problem, daß wir die Dinge verstehen müssen. Deshalb muß man oftmals versuchen, das auf eine allgemeinere Verständnisebene zu bringen. So vielleicht zum Wachstum und zu den vielen Prognosen, die abgegeben worden sind: Ein dreijähriges Kind wächst im Jahr im Verhältnis zu seiner Körpergröße um 60 %. Verlängern wir das in die Zukunft, müßte es mit sieben Jahren 13,60 m groß sein. Wir wissen, daß das nicht geht. Genauso wird auch das Wachstum des Flughafens eine Grenze haben.

Eine zweite Feststellung. Ich möchte noch einmal zur Lufthansa kommen. Das berühmte, abgestrittene, umstrittene, hin- und hergeschobene BO 1980 der Lufthansa ist unterzeichnet von Herrn Dr. Beder. In diesem Papier gibt es einen Satz - ich will noch einmal danach fragen, weil wir einfach befürchten, daß hier eine Täuschung vorliegt -, den ich zitieren darf:

"Wenngleich der Flughafen Frankfurt der zentrale Verkehrsknotenpunkt der Lufthansa insbesondere für den Interkontinentalverkehr auch nach Existenz des Flughafens München 2 bleiben wird, wird der Flughafen München 2 die Möglichkeit bieten, den Flughafen Frankfurt durch die Verlagerung richtungsgebundenen Umsteigeverkehrs zu entlasten".

Das Papier ist von dem Vortragenden der Lufthansa unterzeichnet.

Eine weitere Sache. Es ist schon angefangen worden, auch zum Bereich des Umweltschutzes zu sprechen. Ich will dazu nur ganz kurz etwas anführen; wir werden ja an anderer Stelle noch darüber sprechen. Sowohl die Behauptung, es gebe ein leises Verfahren, als auch die Behauptung, wie wir sie schon einmal gehört haben, Maschinen könnten praktisch auf Zehenspitzen über unsere Ortschaften hinwegfliegen, können die Betroffenen nur als makaber bezeichnen. Ich habe hier nur eine Auswahl der Briefe und Beschwerden, die ich bekommen habe, mitgebracht. Selbst diese enthalten nur eine Auswahl der Punkte, in denen man sich hätte beschweren können: Werte von 93 Dezibel, auch in der Nacht, auch bei Lufthansa-Maschinen! Wir können das nur als makaber empfinden.

Eine weitere Behauptung, von der ich nicht weiß, wie jemand sie guten Gewissens aufrechterhalten kann, ist die, durch die Startbahn West trete, besonders auch im Osten, eine Verringerung der Lärmbelästigung ein. Die Startbahn West wird nach den Argumenten ihrer Befürworter eine Kapazitätsausweitung bringen. Geht man von einer solchen Ausweitung aus, wird es auch verstärkte Landeanflüge aus Osten geben. Das ist nämlich an den meisten Tagen die Hauptanflugrichtung. Kapazitätsanstieg bedeutet also auch Anstieg der Zahl der Landungen aus Osten, bedeutet eine weitere Belastung der dort bereits besonders betroffenen Ortschaften.

Ich möchte auch auf das hinweisen, was Herr Dr. Storsberg bereits gestern gesagt hat, daß nämlich bei dem gedachten Kapazitätsanstieg durch die Startbahn West eine größere Belastung der gesamten Region erreicht wird.

Jetzt aber zurück zu dem, was leider gestern abend aus Zeitgründen abgebrochen werden mußte und heute morgen auf Grund der Tagesordnung zunächst nicht wieder aufgegriffen werden konnte. Zunächst einmal zu den Aussagen von Herrn Prof. Dr. Heimerl und Herrn Dr. Weber. Man muß noch einmal festhalten, besonders für die jetzt anwesenden Vertreter der Presse, die gestern abend nicht mehr da waren, daß das Gericht nach dem, was wir gestern abend gehört haben, in seiner letztinstanzlichen Entscheidung offensichtlich von falschen Tatsachen ausgehen mußte, nämlich von der Behauptung, durch die Startbahn West sei eine Kapazitätserweiterung von 40 auf 70 Bewegungen möglich. Man braucht dem nichts hinzuzufügen, man muß das nur noch einmal festhalten.

In der Prognose von Herrn Prof. Dr. Heimerl und Herrn Dr. Weber vor dem Verwaltungsgericht wurde gesagt, zwar sei die Prognose der FAG methodisch richtig, sie gelte aber zeitverschoben. Auf Grund dieser Aussage hat das Gericht mit einem kommenden enormen Zuwachs gerechnet. Das ist diese bekannte Kurve mit dem steilen Anstieg. Man sollte berücksichtigen, daß in diesen Statistiken hauptsächlich die Passagierzahlen zugrunde gelegt worden sind. Hingegen hat gestern Herr Billinger besonders darauf hingewiesen, daß sich die Anzahl der Flugbewegungen - die einzig ausschlaggebende Größe in diesem Zusammenhang - in der Entwicklung abgeflacht hat.

Ein nächster Komplex. Die Antworten der Flughafen Aktiengesellschaft sind für uns zutiefst unbefriedigend, soweit sie überhaupt gegeben wurden.

Erstens ist die Frage der Vermischung beziehungsweise Zusammensetzung des Verkehrs in den Spitzenzeiten aus einzelnen Teilverkehren gestern schlicht nicht beantwortet worden. Zweitens ist die Frage nach der Berechnungsgrundlage für die Arbeitsplatzprognose gestern auch nicht beantwortet worden. Drittens ist die Frage, was geschähe, wenn die Kapazitätsgrenze wieder erreicht sei, ebenfalls nicht beantwortet worden. Viertens: Die umfangreichen Nichtausführungen von Herrn Mücke, in denen er uns gestern zu später Stunde über seine Wissensgrundlagen belehrt hat, aber nicht zur Sache gesprochen hat, waren von dem Herrn Vorsitzenden schließlich unterbrochen worden.

Abschließend noch etwas zu den vielen Zahlen und ihrer unterschiedlichen Gewichtung. Es ist gesagt worden, die 10 %, die man erreichen könne, wenn man den Charterflug aus den Spitzenzeiten wegnehme, das sei eine dirigistische Maßnahme. Mr. Hooton hat aber gesagt, daß die Veränderung der Ratio die einzige Grundlage für die Erreichung seines Optimalwerts von 14 % sei und daß diese Ratio eben nur durch Eingriffe des Flugplankoordinators in die Flugpläne möglich sei. Ist das nicht dirigistisch?

Wir müssen doch sehen, daß hier durch den Begriff des Dirigismus eine Vokabel eingeführt ist, mit der sämtliche Versuche zu einer anderen Lösung des Problems einfach totgeschlagen werden sollen. Es gibt andere Möglichkeiten zur Veränderung von Verkehrsströmen außer Dirigismus. Ich glaube, daß diese Vokabel uns in der weiteren Diskussion nichts mehr nutzen wird.

Eine weitere Sache, wo man die unterschiedliche Gewichtung sehr gut sehen kann: Die 9 %, der geringste von Herrn Billinger genannte Einsparungswert, werden als gering und unhaltbar bezeichnet; die 6 bis 14 % von Herrn Hooton werden als ausreichend und möglich bezeichnet.

Ein weiteres Problem: Die notwendigen Erfahrungen mit dem unter Kategorie II betriebenen System müssen überhaupt erst gemacht werden. Dies ist heute morgen von einem Fachmann geäußert worden.

Ein weiteres Problem: Herr Hooton bezieht als Faktoren nicht die Ölpreiserhöhungen ein, und - was für uns besonders wichtig ist - es wird in diesen bis jetzt eineinhalb Tagen überhaupt nicht mehr über das gesprochen, was politisch und gesamtvolkswirtschaftlich für uns an Steigerung wünschenswert ist. Es scheint, als ob das System des Flughafens - und dieser Eindruck wird ständig zu unterstützen versucht durch alle seine Befürworter beziehungsweise die Befürworter der

Startbahn West - eine Eigengesetzlichkeit habe, die man nicht mehr hinterfragen darf. Tut man das, so wird unterstellt, man sei unsachlich. Sämtliche Unsachlichkeiten der anderen Seite hingegen gerieren sich hier als Wissenschaft.

Ich glaube, daß wir uns nicht an die Zahlen verlieren dürfen, sondern bedenken müssen - auch bei dem, was Herr König jetzt noch über die Unsicherheit der Prognosen ausführen wird -, was eigentlich unser Wille und Wunsch ist. Ich will zunächst damit schließen.

(Vereinzelter Beifall)

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort für die Bürgerinitiativen hat weiter Herr König.

König:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich möchte auch klarstellen, daß wir Ihnen seitens der Bürgerinitiativen keine Kapazitätsprognosen vorlegen wollen und auch nicht können, sondern einfach gegenüberstellen, was im Laufe des bisherigen Hearings an Zahlen auf den Tisch des Hauses gelegt worden ist. Unserer Meinung nach ist es unhaltbar, daß Entscheidungen getroffen werden beziehungsweise daß gerichtliche Urteile gefunden wurden beziehungsweise ergangen sind, die sich auf Prognosen oder Grundlagen bezogen haben, die gestern abend im Grunde außerhalb der Öffentlichkeit ziemlich stark in Frage gestellt worden sind.

Uns geht es darum, endlich Licht in diesen Zahlendschungel hinein zu bringen, wo wir glauben, dies der Bevölkerung schuldig zu sein, die ein großes Interesse daran und an diesem Hearing hat. Wenn ich mir die Empore heute morgen ansehe, wird jeder draußen wirklich den Eindruck gewinnen, daß das Interesse der Bevölkerung an dieser Auseinandersetzung sehr gering ist, was in verschiedenen Presseorganen auch schon ganz bewußt dargestellt worden ist.

Aber nun zu den Prognosewerten. Wenn man heute morgen Herrn Voß genau zugehört hat, so billigt er auch einer optimalen Parallelverschiebung und damit einer optimalen Bodenorganisierung am Flughafen eine Kapazitätssteigerung von rund 5 % zu. Der Sprecher des Verbandes der Flugleiter geht davon aus, daß bei dem gleichzeitigen Ausbau eine Kapazitätserweiterung von 4,8 % zu erreichen ist - das deckt sich praktisch mit den Zahlen von Herrn Voß -, gleichzeitig bei einer zusätzlichen Startbahn 18 West eine Steigerung von 11,1 % zu erreichen ist.

Die Lufthansa prognostiziert in dem bereits von Herrn Debus erwähnten Papier eine Steigerung von ungefähr 8,7 %. Das widerspricht dem, was Herr Prof. Beder gesagt hat, daß die Lufthansa sich nicht mit Kapazitätsprognosen auseinandersetzt. Diesen Widerspruch hätten wir hier gern auch einmal diskutiert. Die FAG geht heute - das zeigt auch diese Simulationsstudie - von einer Kapazitätssteigerung von 23 bis 25 % aus.

Im Ted-Hooton-Papier vom März 1980 taucht eine Zahl von 5,9 % auf. Im Ted-Hooton-Papier vom Januar 1981 - und das ist die neueste Aussage von Herrn Ted Hooton - ist von 6 bis 14 % die Rede. Heimerl/Weber sollten wir uns, glaube ich, schenken. Die beiden Herren sind heute nicht mehr da. Es hat sich mittlerweile herausgestellt, daß deren Grundlagen wohl irrational waren. Sie sprechen von 75 % Steigerung. Herr Pfarrer Müller sprach gestern in seiner Studie von einer Flugbewegung von 80 pro Stunde. Unabhängig davon, wie angreifbar diese Studie sein kann, begrüße ich auf der anderen Seite, daß sich mittlerweile auch Pfarrer und die Kirchen mit der Problematik und den Auswirkungen des Flughafens beschäftigen. Das nur als Einwurf.

Das sind Fragen, die ungeklärt sind. Wenn ein Vertreter, der mehr unsere Posititon vertritt, als das gestern bei Heimerl und Weber der Fall gewesen ist - ich meine Herrn Billinger -, sich bemüht, etwas Licht in diesen Tunnel zu bringen, wird dieser Versuch auch von dem Flugplankoordinator einfach mit der linken Hand weggewischt. Als es konkret darum ging, die Spitzen abzubauen und Herr Billinger beweisen konnte, daß gerade in den Spitzen eine Menge Charterverkehr enthalten ist, wischte Herr Gering - er ist nicht auf seinem Platz, ich hoffe, daß er draußen zuhört - diese 8,7 % mit der linken Hand weg, obwohl wir hier um Prozente ringen und letztendlich anerkannt wird, daß es vielleicht auch mit 10 % getan sein kann. Aber Herr Gering sagte einfach, das macht den Brei nicht dicker, und unterstellte Herrn Billinger praktisch, daß er mit Prognosen leichtfertig umgehe, aber er, Herr Gering, mit Fakten und Tatsachen arbeite. Gleichzeitig mußte er aber zugeben, daß diese Zahl, die ihm zugewiesen wird, einmal kleiner und einmal größer sein kann. Ich möchte diesen Widerspruch auch noch aufzeigen.

Das sollte vor allen Dingen ein wesentlicher Punkt der hier anwesenden Landtagsabgeordneten sein, die im Gegensatz zu uns das absolute und ziemlich ausgiebige Fragerecht haben, an diesem Punkt noch einmal nachzuhaken. Denn für uns ist es unvorstellbar, daß auf Grund dieses Zahlenwirrwars eine Entscheidung getroffen wird, die letztendlich die Lebensgrundlagen der hier in unserem Umfeld wohnenden Bevölkerung sehr stark stören würde.

(Vereinzelter Beifall bei den Anzuhörenden und auf der Zuhörertribühne)

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich weise darauf hin, daß Beifalls- und Mißfallenskundgebungen sowohl auf der Zuschauertribüne als auch hier im Saal untersagt sind. Ich bitte, sich daran zu halten.

Das Wort hat jetzt zur Simulationsstudie die FAG, Herr Brendlin.

Brendlin:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Gestatten Sie mir, bevor ich Einzelheiten zur Simulationsstudie erläutere, zwei Vorbemerkungen. Wenn wir in diesen Tagen immer wieder über Kapazität reden, so verstehen wir unter Kapazität auch das ausgewogene Verhältnis aller Funktionsbereiche eines Flughafens zueinander, das heißt, wir verstehen darunter nicht nur die Kapazität eines Start- und Landebahnsystems, sondern wir verstehen unter Kapazität ebenfalls die Kapazität eines Vorfeldes, eines Passagierabfertigungsterminals, einer Frachtabfertigungsanlage und der landseitigen Verkehrsanbindung des Flughafens. Nur wenn diese Kapazitäten zueinander ausgewogen sind, liegt eine sinnvolle Planung und ein sinnvoller Betrieb vor. Ich möchte an dieser Stelle auch betonen, daß dies bei der Startbahn 18 West gewährleistet ist.

Ich komme zur zweiten Vorbemerkung. Wenn wir über die Kapazitätsberechnung von Start- und Landebahnsystemen sprechen, so sprechen wir auch über verschiedene Methoden dieser Berechnung. Die Ergebnisse der einzelnen Berechnungen können dabei durchaus unterschiedlich sein, je nach angewandter Methode, je nach den angesetzten Prämissen. Wir haben, um hier nur die herausragenden Kapazitätsberechnungsmethoden zu nennen, im Falle der Startbahn 18 West vier verschiedene Berechnungsmethoden. Zum einen haben wir die Methode eines der Standardwerke, nämlich die Berechnungsmethode der FAA, Federal Aviation Agency, der amerikanischen Luftfahrtbehörde. Zum zweiten haben wir eine Berechnungsmethode der Firma Air Traffic Service Consult vorliegen. Zum dritten haben wir die Berechnungen von Mr. Ted Hooton vorliegen, und zum vierten haben wir eine Computersimulation, ebenfalls von der FAA, der amerikanischen Luftfahrtbehörde.

Ich möchte, wenn wir auf diese verschiedenen Methoden eingehen, an dieser Stelle das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs in Kassel in Sachen Mörfelden-Walldorf an zwei Stellen zitieren. Auf Seite 23 heißt es:

"Denn es ist evident und von keiner kompetenten Stelle bisher in Zweifel gezogen worden, daß die neue Startbahn die Kapazität des Flughafens Frankfurt/Main erheblich erhöht. Auf den genauen Umfang der Kapazitätsausweitung kommt es dagegen in dem hier gegebenen Zusammenhang nicht an."

Das zweite Zitat stammt von Seite 24:

". . . , so daß sich eine Steigerung der Gesamtkapazität von 65 bis 70 Bewegungen pro Stunde ergibt."

Ich habe das zitiert, um deutlich zu machen, daß auch der Verwaltungsgerichtshof in Kassel von einer bestimmten Bandbreite und von einer bestimmten Größenordnung ausgegangen ist. Es ist müßig, an dieser Stelle über einzelne Bewegungspunkte oder sogar über Kommastellen zu streiten. Ich darf vielleicht noch eines nachholen und Ihnen auch die Ergebnisse der FAA-Berechnungsmethoden an dieser Stelle kurz nennen. Ich beziehe mich auf die Koordinationseckwerte für den Flugplankoordinator, wie sie sich auf Grund dieser FAA-Berechnungsmethode ergeben würden. Wir hätten für das Zweibahnsystem einen Eckwert von 54 Bewegungen pro Stunde und einen Zweistundenwert von 102 Bewegungen bei maximal 35 Starts und 32 Landungen pro Stunde, und wir hätten für das Dreibahnsystem einen Eckwert von 68 Bewegungen pro Stunde bei 128 Bewegungen als Zweistundenwert, bei maximal 42 Starts und 34 Landungen. Das ist eine Übereinstimmung, wie Sie auch heute in den ersten Ausführungen von Herrn Präsident Voß feststellen konnten.

Ich komme nun zur Simulation. Das Simulationsprogramm wurde im Frühjahr 1980 in seiner endgültigen Programmversion von der FAA erworben. Die Anwendbarkeit und die Verifikation der Simulation wurde unter Unterstützung von zwei Mitarbeitern des Technical Center der FAA in Atlantic City durchgeführt, die hier in Frankfurt vor Ort das Programm mit uns zusammen - lassen Sie es mich einmal so ausdrücken - für den Flughafen Frankfurt gangbar gemacht haben. Einer dieser beiden Mitarbeiter von der FAA war sodann im Jahre 1980 nochmals in Frankfurt, und gegen Ende des Jahres waren drei Mitarbeiter der FAG in Atlantic City und haben die Zwischenergebnisse der Simulation mit der FAA abgestimmt, um sicherzustellen, daß das Programm ordnungsgemäß und korrekt angewendet wurde.

Wie die Simulation funktioniert, können Sie in den Ihnen vorliegenden Unterlagen nachlesen. Lassen Sie mich an dieser Stelle nur eines ausführen. Die Eingangsgrößen für das Simulationsmodell sind mit der Bundesanstalt für Flugsicherung, der Deutschen Lufthansa und dem Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland einzeln abgestimmt. Bei den wichtigsten Eingangsgrößen haben wir zunächst die Flughafengeometrie, was ich an diesem Plan erläutern möchte. Zur Flughafengeometrie gehören die Schnellabrollwege, und zwar sowohl alternativ für das Zweibahnsystem als auch einschließlich der Startbahn 18 West mit zwei Strategien. Das werde ich nachher noch erläutern, aber da ich jetzt hier am Plan stehe, kann ich das vorwegziehen und erläutern. Ich meine die zwei Strategien der Betriebsführung, nämlich einmal die Strategie der Betriebsführung, wenn wir eine Landung auf der Südbahn haben, dann das Umrollen des Bahnsystems, hier auf der Rollbahn Whisky zu den Positionen, und die zweite Betriebsstrategie bezieht sich sowohl auf das Rollen auf der Rollbahn Whisky als auch auf das Kreuzen der nördlichen Start- und Landebahn. Das werde ich, wie gesagt, gleich an anderer Stelle noch einmal ausführen.

Weitere Eingangsdaten sind die Luftverkehrskontrolldaten, zum Beispiel die An- und Abflugstaffelung und ihre empirischen Abweichungen sowie die Streckendaten. Weiter sind Flugzeugparameter zu nennen, wie Geschwindigkeiten, Startbelegungszeiten, Bremswege, Umkehrzeiten usw. Schließlich sind es die Flugplandaten mit ihren Ankunftszeiten, Abflugzeiten, Flugzeugtypen usw. sowie die Startbahnbenutzungsstrategie.

Viele von Ihnen werden sich fragen, warum die Simulation eine so lange Zeit gebraucht hat. Auch darauf gibt es eine Antwort. Wir hatten ursprünglich von der FAA - das war ein Versehen - ein noch nicht ausgereiftes Computerprogramm einer alten Version, die schon längst nicht mehr in Betrieb war, erworben.

Wir haben uns die Mühe gemacht, diese Version zum Laufen zu bringen und haben dann schließlich - als die beiden Mitarbeiter der FAA bei uns in Frankfurt waren - feststellen müssen, daß es eine falsche Version war.

Mit der neuen Version haben wir sodann einiges auch feststellen können. Schließlich ist diese Computersimulation nicht nur dazu da, um Kapazitäten des Start- und Landebahnsystems zu untersuchen, sondern sie ist in erster Linie auch dazu da, die Rollverkehrsverfahren auf dem Flughafen zu untersuchen.

Wir haben also eines feststellen können: Mit steigendem Verkehrsaufkommen werden wir auf den Rollbahnen November und auf den Rollbahnen Alpha Einbahnverkehr einführen müssen. Auch hier eine wichtige Erkenntnis aus der Simulation.

Nun zu den Ergebnissen. Wenn Sie S. 4 Ihrer Unterlage aufschlagen, dann werden Sie feststellen, daß die Simulation bei dem ausgebauten Parallelbahnsystem auf einen Eckwert des Flugplankoordinators von 57 bis 58 Bewegungen pro Stunde in der maximalen Stunde und 51 bis 52 Bewegungen pro Stunde als aufrechterhaltbare Kapazität ausweist.

Lassen Sie mich bitte hier den Begriff aufrechterhaltbare Kapazität definieren. Aufrechterhaltbare Kapazität ist die Hälfte des Zweistundenwertes. Das heißt, das ist der Koordinationseckwert, der vom Flugplankoordinator Stunde um Stunde koordiniert werden kann, ohne daß die Verzögerungen des Flugbetriebs in ein unzumutbares Maß steigen.

Beim Dreibahnsystem haben Sie die entsprechenden Eckwerte in der maximalen Stundenkapazität von 68 bis 70 Bewegungen und als aufrechterhaltbare Kapazität von 64 Bewegungen. Wenn wir hier nur die aufrechterhaltbare Kapazität betrachten wollen - die ist schließlich entscheidend -, kommen wir auf einen Zuwachs von 23 bis 25 % in der Kapazität.

Lassen Sie mich zum Abschluß noch eine Bemerkung machen. Warum gibt es bei den einzelnen Kapazitätsberechnungen Unterschiede? Sie müssen sich vor Augen führen, daß es allein schon von der Methode her Unterschiede geben kann. Sie müssen sich vor Augen führen, daß es von den gesetzten Prämissen her auch schon zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen kann.

Ein Beispiel: Wenn wir hier über Ration diskutiert haben und beispielsweise eine Ratio von 0,75 bis 1,5 in Ansatz bringen, dann muß eine andere Ratio - was sich aus dem Flugplan der Simulation beispielsweise ergeben hat - von 0,6 bis 1,2 logischerweise zu anderen Ergebnissen führen. Das ist das eine.

Nun zur zweiten Prämisse - vielleicht wird auch hier Gelegenheit sein, das eine oder andere in der Diskussion zu erläutern -: Sie sollten Ihr Augenmerk darauf lenken, von welchen Staffelungskriterien, die einzelnen Berechnungen der Kapazität ausgegangen sind und ob die Staffelungskriterien die angesetzt wurden, beispielsweise aus pragmatischen Gründen größer sind oder aus Gründen der Untersuchungsmethodik größer sind als die in Ansatz zu bringenden Wirbelschleppenstaffelungskriterien.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat jetzt für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Herr Billinger.

Billinger:

Meine Damen und Herren! Ich bin als Verkehrsplaner sehr beunruhigt über den Verlauf der Diskussion. Denn bei der Frage um den Flughafen ist meiner Ansicht nach die gesamtverkehrswirtschaftliche Frage zu stellen: In welche Verkehrswege sollen wir bei den vorhandenen geringen Investitionsmitteln, die uns in der nächsten Zeit zur Verfügung stehen, investieren?

So frage ich mich, ob es richtig ist, in die Bahnkapazität in Frankfurt zu investieren und sie zu erweitern und dafür andere deutsche Flughäfen weniger am Zuwachs partizipieren zu lassen. Ich weiß, dieses Problem ist aus der hessischen Sicht vielleicht etwas differenzierter zu sehen. Aber es ist, glaube ich, doch eine berechtigte Frage.

Ich frage mich, warum nicht auch im Bereich Gesamtwirtschaft diskutiert worden ist, ob es nicht sinnvoller ist, in die Bahn zu investieren, insbesondere im Hinblick auf mögliche Krisen, Krisen, die aus einer mangelnden Treibstoffversorgung entstehen können. Ich aus meiner Sicht würde mich dafür entscheiden, in die Bahn zu investieren, weil sie nicht nur weniger energieaufwendig ist, sondern auch das weniger krisenanfällige System ist.

Ich habe deshalb gestern folgendes dargestellt: Wenn wir allein diese Maßnahmen, nämlich Verlagerung auf die Bahn, ernst nehmen, dann könnten wir die Kapazitätsengpässe, die eventuell durch eine Startbahn West ausgefüllt werden könnten, durchaus auch mit diesem System ausfüllen. Dabei habe ich nicht gesagt, daß hier alle Bewegungen im Kurzstreckensystem verlagert werden sollten, sondern ich habe gesagt, daß dann, wenn wir an die Grenze der Kapazität kommen, man eher diese Maßnahmen treffen sollte, als den Ausbau der Startbahn West.

Ich bin Herrn Barth noch eine Antwort schuldig geblieben bezüglich der Zahl der Flugbewegungen, die möglich sein könnten, wenn man das vorhandene Startbahnsystem intensiver nutzt und es entsprechend vorbereitet.

Ich möchte Ihnen - damit es etwas einsichtiger wird - drei Fälle vorführen, bei denen man die Landungen und die Starts gegeneinander sehen muß. Wir haben ja gestern schon von dem Ratio gehört, nämlich dem Verhältnis zwischen Ankunft und Abflug.

Nehmen wir eine Ratio von 1,38 und nehmen wir andererseits die von mir genannte Gesamtbewegungskapazität von 62. Dann hieße das, daß wir insgesamt 36 Bewegungen abwickeln müßten, auf einer Landebahn 27 und auf der anderen 9. Ich sage nun - vielleicht kann dann einer der Fluglotsen etwas dazu sagen -, daß bei 9 Landungen auf einer Bahn andererseits 26 Starts gleichzeitig auch noch abgewickelt werden können, wenn ich das zu Paketen zusammenschnüre.

Wir haben also das Verhältnis 1:38. Dann kommen wir auf eine gesamte Bewegungszahl von 62. Tendenz also: Auf der einen Bahn vorwiegend Landungen, auf der anderen Bahn vorwiegend Starts.

Nimmt man diesen Ansatz jetzt grundsätzlich - auf einer Bahn nur Starts und auf der anderen Bahn nur Landungen -, dann haben wir das Verhältnis 1:1, das ja auch von Herrn Hooton so befürwortet wird. Dann haben wir 31 Starts und 31 Landungen. Beides ist also möglich.

Oder aber - ich komme nun zum umgekehrten Verhältnis - ich habe mehr Starts als Landungen. Dann ist es, glaube ich, nach dem, was gestern gesagt worden ist, daß die Starts ohnehin nicht das Problem sind, gar keine Frage mehr, daß auch dann die 62 Bewegungen abgewickelt werden können, nämlich 24 Landungen und 38 Starts.

Vorschlag: diese Frage einmal weiter zu untersuchen, ob nicht durch das Konzentrieren einerseits der Landungen und andererseits der Starts auf die Bahnen ein Zuwachs an Leistungsfähigkeit erreicht werden könnte.

Es wurde dagegengehalten die Aussage der Flugleiter, wobei aber auch die Aussage der Flugleiter sich nun auf den Koordinationseckwert bezieht, nämlich auf eine mögliche Steigerung von 55 auf 57. Ich meine aber auch, wenn es schon knapp wird, dann sollte man auch unbedingt das so weiterverfolgen. Das wären 4 %.

Damit das, was ich gesagt habe, von den Fluglotsen noch etwas behandelt werden kann, hätte ich gerne an Herrn Voß drei Fragen gestellt.

Ist es Ihnen als Fluglotse, Herr Voß, möglich, mehr Bewegungen abzuwickeln, als der Koordinationseckwert angibt, dann nämlich, wenn ausreichende Sicht gegeben ist?

Können Sie uns sagen, wie oft diese Möglichkeit gegeben ist, diesen Koordinationseckwert zu überschreiten?

Wenn ich die Angaben von Herrn Kassebohm richtig gelesen habe, dann müßte es in der Größenordnung von 90 % liegen. Ich habe andere Aussagen, daß es in der Größenordnung von 60 % liegt. Es wäre aber interessant, von Ihnen zu erfahren, wie oft ein Fluglotse eine größere Leistungsfähigkeit bringt, als der Koordinationseckwert angibt.

Die zweite Frage. Die geringsten Kapazitätswerte werden bei der Kategorie II genannt. Können Sie uns einfach einen Fall schildern, wo die Kategorie II eingesetzt worden ist und zu welcher Zeit das zu einer erheblichen Verspätung geführt hat?

Ich möchte bei dieser Frage eigentlich darauf hinaus, daß wir ja extrem schlechte Wetterbedingungen in erster Linie außerhalb der Spitzenzeiten haben. Vielleicht können Sie auf den Gesichtspunkt Kapazitätsengpaß durch Kategorie II einerseits und schlechte Wetterbedingungen andererseits eingehen.

Drittens. Sie haben bei der Behandlung der Frage Startbahn West - welchen Kapazitätsgewinn können wir haben? -, ausgehend von den Ausführungen von Herrn Heimerl, gesagt, es sei wohl 0 möglich. Sie haben dann das Beispiel nur Landungen gebracht und haben dann andererseits das Beispiel nur Starts gebracht. Dann haben wir 70 % Zunahme. Habe ich das so richtig verstanden?

Aber jetzt daraus meine Frage. Wenn ich das Diagramm 10 der Simulationsstudie nehme, dann sind die Höchstwerte beim Dreibahnsystem für die Zahl der Bewegungen mit 70 angegeben und die Höchstwerte beim Zweibahnsystem mit 58.

Wenn ich also jetzt das Parallelbahnsystem mit dem Dreibahnsystem vergleiche, dann muß ich, glaube ich, doch sagen, daß ich die jeweils zu diesem Zeitpunkt gültige Kapazität des Zweibahnsystems entgegenstellen muß.

Mache ich das eigentlich so, wie es meiner Ansicht nach richtiger wäre, dann komme ich bei dem Parallelbahnsystem auf einen Maximalzuwachs von 21 % und nicht zu dem Wert von 70 %, der von Ihnen aus den Ausführungen von Herrn Heimerl abgeleitet worden ist.

Sie könnten jetzt allenfalls noch einen Einwand bringen, daß ich nämlich jeweils das gleiche Verhältnis von Starts und Landungen ansetzen muß. Wenn ich auch hier auf die Simulationsstudie zurückkomme, dann komme ich zu einem höchstmöglichen Zuwachs von 32. Ich kann also, wohin ich auch schaue, in keiner der Unterlagen, weder in der Unterlage der Simulationsstudie noch in der Unterlage von Herrn Hooton, erkennen, wie es überhaupt erreicht wird, daß man plus 70 % Bewegungen bei der Startbahn West bekommt. Könnten Sie das deshalb noch einmal erläutern, insbesondere unter dem Gesichtspunkt, jeweils die gleichen Wetterbedingungen und die gleiche Ratio miteinander zu vergleichen?

Mr. Hooton, ist es richtig, daß der entscheidende Nutzen der Startbahn West beim Ratio I entsteht? Ich entnehme bei Ihren maximalen Bewegungen, daß wir beim Ratio I von 55 auf 66 Bewegungen kommen. In Tabelle 1 haben Sie das dargestellt.

Bei einem anderen Ratio kommen Sie - nehmen wir die Größenordnung der Ratio von heute - auf plus 8 %.

Die erste Frage daraus: Läßt sich überhaupt das Verhältnis 1 : 1 über längere Zeit halten, oder müssen wir nicht sagen, daß das eine Ausnahmesituation ist, denn mathematisch kann es nicht mehr als 1 sein, und im allgemeinen dieser Wert unterschritten wird? Wenn wir darüber liegen, dann muß gleichzeitig immer zu einem anderen Zeitpunkt der Wert darunter liegen.

Zweite Frage. Wir erklären Sie das heutige Ungleichgewicht bei den Ankünften und Abflügen? Es ist ja deutlich dargestellt worden. Wenn wir dieses Ungleichgewicht abbauen, würden wir dann Kapazitätsgewinne bekommen? Nach den Zahlen von Ihnen müßte die Kapazität von 55 auf 60 steigen. Das sind 9 %.

Warum aber wird in Frankfurt mit einem solchen Verhältnis gearbeitet? Ist das eine Folge dessen, daß wir noch gar nicht an der Kapazitätsgrenze sind? Oder ist es eine Folge dessen, daß der Fluggast ein Angebot möchte mit dem Umsteigen, das dieses Verhältnis voraussetzt?

Wenn wir aber nun im Interesse des Fluggastes dieses Verhältnis voraussetzen wollen, ist es dann eigentlich klug, das Verhältnis zu ändern, oder müßten wir dann nicht besser doch bei dem jetzigen Verhältnis bleiben? Dann ist aber der mögliche Zuwachs an Kapazitäten nach Ihrer Untersuchung plus 8 % für die Startbahn West. Bei 8 %, gestern von mir genannt, wurde von Herrn Gering eingewandt, das mache den Bock nicht fett.

Die vierte Frage: In Ihrem Papier finde ich keine Aussage über die mögliche Auswirkung eines optimalen Ausbaues des Parallelbahnsystems. Haben Sie das nicht untersucht? Können Sie dann wenigstens abschätzen, wie hoch mit einem optimalen Ausbau des Parallelbahnsystems die Kapazität dann liegen könnte?

Die letzte Frage: Können Sie uns eine Situation beschreiben, wo die von Herrn Prof. Heimerl angegebene Steigerung der Bewegungen um 70 %, nämlich von 40 auf 70 Bewegungen - - Ich möchte Sie eigentlich auch fragen: Ist überhaupt die Steigerung von 40 auf 70 Bewegungen möglich? Also, zu welcher Situation kann diese Steigerung überhaupt zutreffen? Das ist die gleiche Frage, die ich auch Herrn Voß gestellt habe. Wie müßten dann die Wetterbedingungen sein und wie das Verhältnis von Anflug zu Abflug?

Ich habe hier noch ein letztes Problem. Ich habe gestern die Auswertungen für Freitag, den 5. September 1980, als Spitzentag dargestellt. Es wurde eingewandt, es sei eigentlich schwach, daß ich nur die Ankünfte und die Abgänge untersucht und dargestellt hätte und nicht die Summe.

Ich will Ihnen jetzt doch sagen, da das sehr angegriffen worden ist, warum ich das nicht getan habe.

(Der Redner erläutert ein Diagramm)

Dieses Diagramm ist - man sieht es aus der Ferne nicht so gut - das Diagramm, das dem Gericht vorgelegt worden ist. Ganz unten kann man schwach und schemenhaft die von mir herausgenommenen Abflüge und Ankünfte als Kurven erkennen. Unter dem rot Angelegten verläuft dann jeweils die Summenkurve; wegen der bin ich gestern gerügt und gefragt worden, warum ich die nicht verwendet hatte.

Ich hatte schon kurz angedeutet, warum, nämlich weil in diesem Diagramm einfach die Summe aus den Abflügen und die Summe aus den Ankünften nicht die angegebene Zahl von Gesamtbewegungen ergibt. Wenn man nämlich Ankünfte und Abflüge addiert, dann kommt man zu der an der oberen Grenze des rot markierten Bereichs verlaufenden Linie. Wir haben die Flächen rot angelegt, und die Untergrenze der rot angelegten Flächen bedeutet die Zahl der Gesamtbewegungen nach dieser Angabe, und die obere Grenze gibt an die Zahl der Bewegungen aus der Summe von Abflügen und Ankünften. An sich meint man, das müsse gleich sein, aber Sie sehen hier diesen Unterschied.

Das kann nun dadurch kommen, daß einfach die Addition nicht gestimmt hat, oder es kann dadurch kommen, daß mehr Ankünfte oder mehr Abflüge angegeben worden sind als tatsächlich. Ich kann es nicht beurteilen und wollte dieses Problem eigentlich gern beiseite lassen, aber es ist doch angesprochen worden, und in diesem Sinne muß ich mich rechtfertigen.

Zum Beispiel der Unterschied zwischen der Zahl der Ankünfte an diesem Tag und der Zahl der Abflüge beträgt 38. Der Unterschied zwischen der Zahl der Bewegungen, wie sie als Summenlinie angegeben worden ist, und der Bewegungen, wie sie sich aus der Summe von Ankünften und Abflügen ergibt - von 816 auf 876 - beträgt insgesamt 60 Bewegungen. Das ist eine Größenordnung, die zu vertiefen außerordentlich interessant ist; denn sie kommt bereits in die Größenordnungen der Kapazitätsgewinne, die wir durch die Startbahn West bekommen. Es wäre also höchst interessant, hier nochmals diese Frage näher zu untersuchen und festzustellen, wo hier der Fehler liegt.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren! Wir weichen von der vorgesehenen Reihenfolge ab und wollen jetzt zu den angesprochenen Fragen des Herrn Billinger Herrn Gering, Herrn Präsident Voß und Herrn Hooton hören. Herr Präsident Voß, bitte schön!

Voß:

Herr Billinger, zunächst: Ihre erste Frage hätte ich lieber gesehen, wenn Sie sie an einen Fluglotsen mit praktischen Erfahrungen aus dem Frankfurter Raum gerichtet hätten.

(Blodt: Wo ist der?)

Ich will zugestehen, ich würde persönlich noch nicht einmal fünf Flugzeuge in der Stunde herausbekommen, ohne vielleicht ein nasses Hemd, vielleicht sogar eine feuchte Hose zu haben.

Ich darf aber auf folgendes hinweisen. Ich hatte mich im Anschluß an meinen Vortrag bemüht, klarzumachen, warum wir den Flugplankoordinationseckwert formuliert haben. Ich hatte dabei auch erwähnt, daß dies auf der Grundlage rechnerisch ermittelter Größen ein empirischer Wert ist, in den die praktischen Erfahrungen sehr stark eingehen und zugrunde gelegt wird, daß eine statistisch verteilte Verzögerung von 4 Minuten eingehalten wird.

Ich hatte wörtlich gesagt: Liegen die Bedingungen günstiger als im Schnitt angenommen, dann können tatsächlich mehr Bewegungen in der Zeiteinheit abgewickelt werden; und liegen die Bedingungen ungünstiger, dann können tatsächlich weniger Bewegungen abgewickelt werden.

Sie haben recht, daß das schwankt um den Koordinationseckwert. Nur, Sie müssen sich bitte vorstellen, daß wir dem Flugplankoordinator heute einen Richtwert geben müssen, nach dem er den Flugplan im nächsten Jahr koordinieren kann. Niemand kann sagen, wie im nächsten Jahr die durchschnittliche Wettersituation sein wird, um nur einmal eine Größe zu nennen, und hierin liegt ein Risikofaktor. Niemand weiß auch, ob sich die Verkehrsstruktur nicht ändern könnte. Wenn sie sich ändert, dann müßten wir im Laufe der Zeit als Planungsgröße dem Flugplankoordinator etwa einen größeren oder einen kleineren Wert als Koordinationswert an die Hand geben. Dies zur Frage 1.

Zur Frage 2 muß ich, so glaube ich, etwas richtigstellen. Es wurde gefragt, wann überhaupt Kategorie II eingesetzt wird und wie die geringsten Staffelungswerte, wenn ich es richtig verstanden habe, bei Kategorie-II-Betrieb aussehen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Augenblick, bitte! Ich sehe ein Kopfschütteln. Präzisieren Sie Ihre Frage, Herr Billinger!

Billinger:

Die Frage war, wie oft die Kategorie II überhaupt angewandt wird und, wenn Kategorie II überhaupt angewandt worden ist, ob das jeweils zur Spitzenzeit ist; oder, wie oft war das während der Spitzenzeit? Können Sie etwas dazu sagen, wie in diesem Bereich jeweils beim Anwenden der Kategorie II die Stauungen waren?

Vorsitzender Dr. Lang:

Bitte schön!

Voß:

Die Kategorie-II-Bedingungen werden relativ selten angesetzt. Sie werden uns durch die Wettersituation aufgezwungen. Ich hatte gesagt, daß hier die Grenze bei einer Landebahnsicht von 400 m liegt und einer Entscheidungshöhe - Entscheidungshöhe bedeutet, daß der Luftfahrzeugführer, wenn er diese Höhe erreicht hat, das Flugfeld in Sicht haben muß - von 30 m. Dies wird uns durch die Wetterlage vorgegeben und wird vornehmlich im Frühjahr und im Herbst notwendig. Ich darf aber darauf aufmerksam machen: Wenn Kat.-2-Betrieb geflogen wird, haben wir ganz andere Staffelungsnormen, als wir in der Festlegung unseres Flugplankoordinationseckwertes festlegen: 8 nautische Meilen Staffelung aufeinander folgender Luftfahrzeuge. Das bedeutet: Wir bekommen dann in der Stunde etwa 15 Luftfahrzeuge zur Landung auf die Bahn. Da aber die Kat.-2-Betriebszeiten relativ gering sind, gehen sie in der Festlegung des Koordinationseckwertes einfach unter, sie können vernachlässigt werden.

Zur dritten Frage muß ich grundsätzlich etwas sagen. Herr Billinger, Sie hatten Fragen danach gestellt, wie wir zur Ableitung einiger Werte aus dem Gutachten von Herrn Prof. Heimerl kommen. Hierzu lassen Sie mich also etwas Generelles sagen: Herr Müller hat in seinem Statement gestern mittag auch angedeutet, daß es im wesentlichen zwei Methoden gebe, eine, die auf fahrdynamischen Grundsätzen aufbaue, und eine andere, die auf statistischen Methoden aufbaue. Sowohl Herr Prof. Heimerl als auch Sie, Herr Billinger, als auch Herr Müller haben im wesentlichen ihre Berechnungen auf fahrdynamischen Modellen aufgebaut. Ted Hooton und auch die Bundesanstalt für Flugsicherung wenden ein anderes Verfahren an, und zwar aus folgendem Grunde: Wir meinen, daß trotz Koordination des Flugverkehrs durch den Flugplankoordinator immer noch eine statistische Verteilung im Luftverkehr vorhanden ist. Die Luftfahrzeuge kommen nicht so genau wie vorhergeplant an, insbesondere wenn man diese Differenzen mit den Staffelungswerten aufeinander folgender Luftfahrzeuge von ein und zwei Minuten vergleicht. Das bedeutet aber, daß hier fahrdynamische Ansätze fragwürdig werden. Herr Prof. Heimerl hat ja auch gesagt, daß er von rein theoretischen Werten ausgegangen sei und die praktischen Werte vielleicht nicht im einzelnen so gewertet hätte.

Für statistisch verteilte Vorgänge ist unserer Meinung nach das sogenannte Warteschlangenmodell das bessere. Ich will einmal abweichen vom Luftverkehr. Die Problematik des Warteschlangenmodells zeigt sich allen, die im Selbstwählver-

kehr telefonieren wollen. Sie ist uns auch vom Warten an der Tankstelle, beim Grenzübertritt im Hochsommer oder im Herbst oder vom Warten vor der Kasse eines Großeinkaufsladens bekannt. Das Problem an der Kasse besteht darin, daß sich gelegentlich Schlangen bilden. Die Länge der Schlange ist von der Menge abhängig, die abgefertigt werden soll, und dem Einsatz von Kassenbeamten. Wenn diese Relation nicht stimmt, bildet sich eine Schlange. Die Erfahrung des Geschäftsführers und ökonomische Gesichtspunkte sind ausschlaggebend, wenn es darum geht, gerade so viele Kassenbeamte einzusetzen beziehungsweise Kassen zu öffnen, daß die Leute hinten in der Schlange nicht anfangen, zu murren. Wenn das eintritt, wird man eine Kasse zusätzlich aufmachen. Dies alles drückt die Warteschlangentheorie aus. Das läßt sich mit ihr rechnerisch ermitteln. Aus diesem Grunde meinen wir, daß die Methode, die Ted Hooton für dieses Problem im Luftverkehr angewandt hat, die - ich will sagen - bessere ist.

Wir haben also nicht von Prof. Heimerl abgeleitet, sondern wir haben die Festlegung unseres Koordinationseckwertes von den theoretischen Werten Ted Hootons abgeleitet. Der hat auf der Warteschlagentheorie aufgebaut.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Gering!

Gering:

Es wurde hier eben von Herrn Billinger eine Graphik an die Wand gehängt, von der er sagte, das sei die Graphik, die ich in Kassel vorgelegt hätte. Das stimmt nicht. Das ist schlicht und einfach erfunden. Die Originalgraphik liegt hier.

(Blodt: Entschuldigung, das muß man ja wohl sagen! Die haben wir von dem Gericht zugestellt gekriegt!)

- Ich bitte, diese Unterstellungen zu unterlassen.

(Blodt: Das wurde uns vom Gericht zur Verfügung gestellt! Das ist bei unseren Akten als Ihre Karte!)

- Das ist ein von Herrn Billinger verändertes Diagramm. Es kann durchaus ein Abzug dieses Diagramms gewesen sein. Aber das ist hier nicht so dargestellt worden.

(Unruhe)

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat Herr Gering.

Gering:

Ich nehme dazu gerne noch Stellung. Ich habe dieses Diagramm eben hier vor einigen Minuten über die Schulter gezeigt bekommen. Ich glaube, selbst wenn das, was Herr Billinger als unteren roten Rand bezeichnet, stimmt, daß wir absolut unsere Koordinationswerte erreichen beziehungsweise überschritten haben. Herr Billinger scheint die Problematik und das Prinzip der Flugplankoordination noch nicht ganz verstanden zu haben,

(Zurufe: Hört, hört!)

versucht aber nunmehr, vielleicht aus einer gewissen Unkenntnis heraus, gerade dieses Prinzip zu zerpflücken.

Ich glaube nicht, daß wir es dem Hessischen Landtag zumuten dürfen - schon aus Zeitgründen -, uns hier über EDV-spezifische, mathematische Fragen zu unterhalten und auseinanderzusetzen. Das ist nicht in einer Stunde zu machen; das ist nicht in drei Stunden zu machen, und das ist wahrscheinlich auch in dieser Woche nicht mehr zu machen. Das von uns angewandte EDV-Verfahren für die Koordination von Flügen wurde nicht aus der Theorie, sondern aus der eigenen Praxis und mit den Erfahrungen der Flugverkehrskontrolle, der Flugsicherung mit den Experten der Lufthansa, der IATA und der ICAO entwickelt. Es ist international anerkannt und seit Jahren, nicht erst seit heute, in 38 Staaten der Welt und für mehr als 90 kapazitätsproblematische Verkehrsflughäfen in allen Teilen der Welt zu Koordinationszwecken eingeführt, und zwar in der Praxis. Das ist wohl der schlagendste Beweis für die praxisnahe Bewährung dieses Verfahrens.

Ich möchte an dieser Stelle ganz offiziell und ausdrücklich Herrn Billinger gern einladen, sich von meinen EDV-Experten in dieses Verfahren einführen zu lassen, wenn dafür Interesse besteht.

Ich komme zu einem anderen Einwand, den eben sowohl Herr Billinger als auch einer der Vorredner gebracht haben. Es geht um die Verlagerung der Charter von Frankfurt weg. Ich wurde gestern als jemand apostrophiert, der das mit der linken Hand vom Tisch gewischt habe. Ich bin kein Linkshänder, ich bin ein recht guter Rechtsausleger. - Das sind sicher sehr gut gemeinte, aber theoretische Überlegungen eines sicher anerkannten Mathematikers, sie liegen jedoch außerhalb jeder Realität. Wir haben einfach keine rechtliche Grundlage, eine bestimmte Verkehrsart von irgendeinem Flughafen hinwegzukatapultieren. Es wäre eine Frage an den Bundesminister für Verkehr, ob er sich in der Lage sieht, den Frankfurter Flughafen zu einem Sonderflughafen zu deklarieren. Ich wäre auf die Antwort sehr gespannt.

Es kommt noch etwas hinzu. Ich habe mir vielleicht eine verbale Entgleisung geleistet, indem ich gesagt habe: Das macht den Bock nicht fett. Eines steht aber fest, nämlich daß diese 8,7 % der Charter-Flüge - und um diesen Prozentsatz geht es,

plus/minus - zum größten Teil nicht in diesen absoluten Verkehrsspitzen liegen. Es ist ja auch bekannt, zumindest den Fachleuten, daß wir zum Teil nicht nur die Kapazitätsgrenze oder den Koordinationseckwert erreichen, sondern überschritten haben. Selbst wenn wir hier Flüge herausnähmen, würden wir immer noch an der oberen Grenze eines Koordinationseckwertes schwanken. Es darf nicht verkannt werden, daß wir über Stunden am Frankfurter Flughafen an der oberen Leistungsgrenze dieses Flughafens, und zwar nicht nur landseitig, sondern auch flugsicherungsseitig, entlang pendeln.

Mir ist noch eine Frage unklar. Vielleicht darf ich mir gestatten, sie jetzt zu stellen. Wenn ich Herrn Billinger richtig verstanden habe, hat er gesagt, daß Kat. 2 nur außerhalb oder meistens außerhalb der Spitzenzeiten erfolgt. Ich weiß nicht, ob er Wetterprophet ist. Ich habe jedenfalls erlebt, daß - ich fahre jeden Morgen zu dieser Zeit der Spitzenzeiten von Buchschlag über den inneren Flughafenkreisel zu meinem Büro im alten Flughafengebäude - ausgerechnet dann die Kat.-2-Befeuerung an ist und Kat.-2-Bedingungen herrschen. Ich wäre für eine Klarstellung dankbar.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Landrat Blodt!

Blodt:

Ich fühle mich veranlaßt, dies in aller Deutlichkeit hier richtigzustellen. Ich habe die mir vom Verwaltungsgerichtshof übersandten Originale der ganzen Woche, also die von Herrn Gering dem Verwaltungsgerichtshof vorgelegten Diagramme, hier vorliegen. Davon wurden Ablichtungen gemacht, die Herrn Billinger zur Verfügung stehen. Dabei gibt es nicht um einen Deut eine Abweichung. Ich betrachte es als unmögliche Zumutung, daß hier ein Diagramm geändert werden soll. Ich bitte um Richtigstellung. Ich stelle dieses dem Anhörungsvorstand mit allen Unterlagen zur Verfügung.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat Herr Gering.

Gering:

Ich kann das absolute Original zur Verfügung stellen. Herr Landrat, ich glaube Ihnen gern, daß Sie eine Ablichtung von Freitag, 5. September, haben. Sie haben auch sicher das von der ganzen Woche. Es geht doch hier um rein mathematische Differenzierung.

(Zurufe)

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich bitte, Privatgespräche zu unterlassen. Das Wort hat Herr Gering.

Gering:

Ich habe dem Gericht nicht nur die Tagesdiagramme vom 1. bis 7. September übergeben, sondern die analogen Computerausdrucke für diese Tage. Ich möchte denjenigen sehen, der die Computerausdrucke bezweifelt. Es geht bei dieser Diskussion einzig und allein um eine Frage - Herr Billinger hat mir das über die Schulter hinweg gesagt und bestätigt - der Addition von Ankünften und Abflügen. Es ist durchaus richtig - hier sind 30 Minuten-Werte angegeben und unten, bei den einzelnen Werten, ist auf zwei Zentimetern eine Stunde dargestellt -, daß die einzelnen Additionen von Ankünften und Abflügen nicht unbedingt mit der Gesamtbewegung, die gezeigt ist, identisch sein müssen. Es ist aber ein computerspezifisches Verfahren, überhaupt solch ein Diagramm darzustellen. Wenn ich es so machen würde, wie es sich Herr Billinger gedacht hat, wäre das Diagramm riesengroß. Es müßte für jede 5 Minuten gezeichnet werden. Das würde - ich glaube, das kann geschehen, wenn es der Landtag unbedingt fordert; allerdings brauchen wir dazu Zeit - im einzelnen beweisen, daß die von Herrn Billinger und von mir genannten Zahlen nicht sehr voneinander abweichen, jedenfalls nicht so viel, daß man sagen könnte: Hier sind dem Verwaltungsgerichtshof falsche Unterlagen vorgelegt worden, die - wenn ich es so auslegen darf - eine Täuschung des Gerichts darstellen würden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat jetzt Herr Hooton.

Hooton:

Ich kann zwei oder drei dieser Fragen beantworten. Aber ich würde es vorziehen, einige der Fragen mit meinem Statement von heute nachmittag zu verbinden.

Im Hinblick auf die Frage, ob das Verhältnis 1 möglich, ob es durchführbar ist: Ich beschäftige mich mit der Frage von Flughafenplanungen seit den frühen sechziger Jahren. Wenn man einen verkehrsreichen Flughafen zehn Jahre in die Zukunft betrachtet, ist es durchaus normal, für Planungsgrundlagen das Verhältnis 1 zu benutzen.

1976 machte ich eine Studie für den Flughafen Frankfurt mit 3 Bahnen, und in dieser Zeit benutzte ich das Verhältnis 1. Jedoch 1977 und 1978 hatte ich auf einige besondere Fälle dieses Flughafens zu achten, unter anderem auf die Änderung der Staffelungskriterien. Es wurde klar, daß dies die Prognose über die Kapazität für die 3. Bahn beeinflussen würde.

Deshalb betrachtete ich in dieser Zeit die Extreme, den schlechtesten Fall, und hierin die größte Bandbreite der Verhältnisse. Der schlechteste Fall sind die Verhältnisse zwischen 0,56 und 1,79. Ich bezweifle, daß das Verhältnis 1 im Jahre 1990 durchführbar sein wird. Jedoch für die sogenannte Zehn-Flughäfen-Studie, die ich für BFS und den Bundesminister für Verkehr mache, betrachte ich das Verhältnis 1, um eine Vergleichsmöglichkeit zu anderen Flughäfen herzustellen. Ich habe also die Ergebnisse mit dem Verhältnis 1 auch in dem Papier niedergelegt, das ich dem Hessischen Landtag zur Verfügung gestellt habe. Falls ich das nicht getan hätte, die Leute aber doch in der Zeitung lesen würden, daß ich es getan hätte, wären wir wieder zurück beim alten Problem. Deswegen habe ich es Ihnen lieber gegeben.

Was ich also getan habe,ist, Ihnen alle Daten zu geben, die mir zur Verfügung stehen. Verhältnis 1 ist, glaube ich, ein theoretischer Wert für Frankfurt im Jahre 1990.

Nun lassen Sie mich zu der Frage kommen, die darauf zielt, welchen Kapazitätszuwachs die Verschiebung oder der optimale Ausbau der beiden bestehenden Bahnen in Frankfurt haben würde. Sie haben einige Kapazitätsveränderungen dadurch, daß eine Bahn verschoben worden ist. Die Bahn 25 links, die Südbahn, ist bereits verschoben, die Nordbahn, die Bahn 25 rechts, noch nicht. Wenn man nur die Bahn 25 links, also die Südbahn, verschieben würde, würde dies die Kapazität eigentlich reduzieren, wenn man von Ost nach West anfliegt, also die Landebahn 25 rechts und links benutzt.

(Anmerkung des Übersetzers: Herr Vorsitzender, ich würde unter Umständen, wenn Begriffe wie "Landebahn 25 rechts" oder "Landebahn 25 links" kommen, Ihnen eine zusätzliche Information geben, um welche Bahnen es sich handelt, es sei denn, daß Sie diese Information nicht wünschen; das entspräche dann allerdings nicht einer genauen Übersetzung.)

Landet man nun auf der Bahn 07, würde sich durch diese Verschiebung ein Kapazitätsgewinn ergeben.

Für meine Analyse zur Zehn-Flughäfen-Studie und auch zu dem Papier für den Hessischen Landtag wurde die Kapazität für 1980 - zwei Start- und Landebahnen - auf der Basis der alten Position der Bahnen berechnet; für die Analyse 1990 Frankfurt - zwei Bahnen - habe ich angenommen, daß sich die Bahnen in der neuen, vorgesehenen Position befinden. So habe ich alle Faktoren berücksichtigt, die sich aus einer Verschiebung der Bahnen ergeben.

Die letzte Frage, die ich jetzt beantworten will, bezieht sich auf den Kapazitätsgewinn durch die dritte Bahn. Ich wurde gefragt, unter welchen Voraussetzungen sich die Kapazität von 43 auf 71 erhöht. Dieser Kapazitätsgewinn bezieht sich auf sehr schlechtes Wetter, genannt IMC, (Instrumentenflug-Wetterbedingungen, um Ihnen eine Übersetzung für diesen Begriff zu geben) während einer Abflugspitze, in der das Verhältnis 0,6 war. - Ich würde es vorziehen, die weiteren Antworten heute nachmittag zu geben.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren, wir haben die Zeit wieder überschritten. Es ist 13.05 Uhr. Ich unterbreche die Sitzung bis 14.05 Uhr. Heute nachmittag beginnen wir mit Prof. Dr. Meyfahrt.

Die Sitzung ist unterbrochen.

(Unterbrechung von 13.05 bis 14.07 Uhr)

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren! Wir fahren in der Sitzung fort. Zu Beginn wird Herr Gering in Absprache mit Herrn Billinger eine Erklärung zu der Kontroverse von heute vormittag abgeben. Sodann wird für die 29er Verbände Herr Prof. Meyfahrt sprechen, für die Kommunale Arbeitsgemeischaft Herr Müller als Sachverständiger, dann Vertreter der B.A.R.I.G., der IATA und der ADV und für die ATSC Herr Kassebohm. Sodann werden die zehn Abgeordneten zu Worte kommen, deren Wortmeldungen von gestern noch vorliegen. Anschließend weitere Statements von Herrn Bürgermeister Brehl, Herrn Prof. Meißner und Herrn Gonnermann. Dann wird die neue Fragerunde für die Abgeordneten eröffnet.

Zunächst Herr Gering, bitte schön!

Gering:

Ich habe mit Herrn Billinger gesprochen. Ich möchte vorausschicken, daß meine Antwort auf die aufgetretenen Kontroversen sich etwas schroff angehört haben mag, aber das entspricht nun einmal meinem Naturell und meinem Temperament.

Herr Billinger und ich sind uns gemeinsam klar darüber, daß wir die aufgetretenen Kontroversen und unterschiedlichen Berechnungsmodi, die unseren Aussagen zugrunde liegen, nicht heute und an dieser Stelle bereinigen können. Herr Billinger hat sich bereit erklärt, in der nächsten oder übernächsten Woche mit mir gemeinsam über diese Dinge zu sprechen und unsere gegenseitigen Berechnungsmodi einzuführen und, wenn es der Herr Vorsitzende gestattet, dann

dem Anhörungsausschuß des Hessischen Landtags eine gemeinsame schriftliche Erklärung vorzulegen. Ich bitte, daß Herr Billinger durch Handzeichen oder Kopfnicken dem zustimmt.

(Zustimmung Billinger)

Vorsitzender Dr. Lang:

Wir werden diese gemeinsame Erklärung entgegennehmen, und sie ist dann jedem zugänglich.

Jetzt hat Herr Prof. Meyfahrt das Wort.

Prof. Dr. Meyfahrt:

Meine Damen und Herren! Die Diskussion, die wir gestern und heute geführt haben, hat trotz ihrer Orientierung auf verkehrstechnische und verkehrskapazitäre Fragen immer wieder deutlich gemacht, daß diese Fragen nicht von verkehrspolitischen Fragen zu trennen sind. Das wurde besonders deutlich bei den Aussagen der Bundesbahn zu der Frage der Verteilung des aufkommenden Verkehrs auf die Systeme Schiene oder Straße. Ich möchte daher diese verkehrspolitischen Fragen zunächst etwas umfassender ansprechen und dann zu einigen regionalpolitischen Fragen sprechen, die damit ebenfalls untrennbar verbunden sind.

Zunächst erscheinen mir zur Einleitung dieser Fragestellung einige Prämissen, die bisher bei den Prognosen und Projektionen angewandt worden sind, erläuterungsbedürftig. Ich zitiere aus den Argumenten zur Startbahn 18 West, die Ihnen vom Hessischen Minister für Wirtschaft und Technik vorliegen:

"Dirigistische Eingriffe mit dem Ziel einer Verkehrslenkung stehen im Widerspruch zu dem Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels."

Diese Einschätzung ist gestern vom Vertreter der Bundesregierung, der Bundesbahn und der FAG mit anderen Formulierungen mehrfach weiter variiert worden. Diese Formulierung ist sicher sehr eingängig. Sie führt auf einer anderen Ebene im Straßenverkehr zu der schönen Formel: Freie Bürger brauchen freie Fahrt. Diese Formel beruht auf derselben Grundlage. Damit werden drei wesentliche Tatbestände verschleiert.

Erstens. Die Verkehrswirtschaft ist ein Bereich, in dem gerade in einer sozialen Marktwirtschaft staatliche Eingriffe besonders ausgeprägt, von einem breiten Konsens getragen und für das gesamte gesellschaftliche System konstituierend sind. Die Kritik daran entzündet sich eher an einzelnen wettbewerbspolitischen Eingriffen, die für einzelne Verkehrsträger, betroffene Bürger, Gemeinden Nachteile hervorrufen.

Ich möchte das am Beispiel des öffentlichen Nahverkehrs klarmachen. Im öffentlichen Nahverkehr sieht inzwischen jedermann ein, daß eine Verkehrsteilung, die auf Vorgaben des Staates, in der Regel der Gemeinden, beruht, möglich, notwendig und Voraussetzung für die Bewältigung der Verkehrsprobleme ist. Das beinhaltet auch, daß zum Beispiel Verspätungen im öffentlichen Nahverkehr in den Relationen, die hier genannt worden sind, auf dem Flughafen Frankfurt 2,5 Minuten, der Wunschtraum aller Beteiligten sind, der mit Sicherheit in den nächsten Jahren an keiner Stelle, in keiner Großstadt erreicht wird. Das heißt, die Bequemlichkeit der Verkehrsbedienung geht in diese Frage ein, und diese Bequemlichkeit ist eine politische Frage. Es fragt sich, welche Bequemlichkeit dem Fahrgast in welchem Verkehrsmittel gewährt werden soll.

Zweitens. Die freie Wahl des Verkehrsmittels ist für jeden Bürger unerreichbar. Die Agglomerationen zeigen, daß es die Konzentration von Arbeits- und Wohnstätten einerseits und umweltpolitischen Bedingungen andererseits unmöglich machen, an jedem Platz sozusagen den Zugang zu dem idealen Verkehrsmittel zu haben. Zirka 30 % der Einwohner der Bundesrepublik wohnen zur Zeit in Regionen, die als flughafenfern zu betrachten sind, also keinen unmittelbaren Zugang zu den 11 Flughäfen der ADV haben. Für diese Einwohner ist die ganze Diskussion, die hier über den Zugangsverkehr geführt wird, eine theoretische Diskussion. Sie müssen ohnehin andere Verkehrsmittel wählen, um zu irgendeinem Flughafen zu kommen.

Drittens. Ein staatlicher Eingriff in den Wettbewerb der Verkehrsträger erfolgt in jedem Fall, auch ohne bewußt wettbewerbspolitische Ziele. Die Bereitstellung oder Nicht-Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur determiniert letztendlich, welcher Verkehr überhaupt stattfinden kann, welche Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden können. Das heißt also, der Bau jeder Straße ist ein Eingriff in die Wettbewerbsbedingungen, der Bau eines Flughafens ist ein Eingriff in den Wettbewerb zwischen Schiene, Luft und Straße.

Die zweite Prämisse, die in Prognosen und Projektionen eingeht, ist die der Nachfrageorientierung. Auch hier zitiere ich aus der Schrift, die uns vom Hessischen Minister für Wirtschaft und Technik vorliegt:

"In einer marktwirtschaftlich ausgerichteten Wirtschaftsordnung müssen sich die angebotenen Verkehrsleistungen nach der Nachfrage richten."

Auch diese Prämisse bedarf in einer sozialen Marktwirtschaft der Konkretisierung. Nachfrage ist nicht nur das, was als zahlungsfähige Nachfrage auftritt, sondern auch das, was zur angemessenen Befriedigung der Bedürfnisse jedes einzelnen erforderlich ist, zum Beispiel die Mobilität, die erforderlich ist, um Arbeitsplätze zu erreichen, um Erholung zu ermöglichen. Die Nachfrageorientierung, wie sie auch gestern in der Diskussion mehrfach gefordert worden ist, führt

damit zu zwei Konsequenzen. Das Mobilitätsbedürfnis weiter Teile der Bevölkerung bleibt unbefriedigt, da es bisher nicht nachfragewirksam wurde. Das betrifft besonders Kinder, Jugendliche, Alte, Sozialschwache und im ländlichen Raum Wohnende.

Die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die aufgetretene Nachfrage begünstigt die bereits aufgetretenen Nachfrager und erhöht die gesellschaftlichen Kosten dieser Verkehrssysteme, und diese Kosten müssen all die tragen, die nicht als Nachfrager auftreten können. Das heißt, rein nachfrageorientierte Verkehrsprognosen sind nicht geeignet, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung insgesamt abzudecken. Sie werden immer dazu führen, daß ein weiteres Ungleichgewicht in den Lebensbedingungen der Bevölkerung auftritt.

Der Luftverkehr nimmt hier deshalb eine Sonderstellung ein, weil es hier keine nennenswerte Konkurrenz zum individuellen Verkehr gibt, so daß der öffentliche Verkehr sozusagen dominierend ist, wenn man von dem allgemeinen Geschäftsverkehr, der im internationalen Bereich relativ unbedeutend ist, absieht. In diesem Sonderfall des Luftverkehrs ist die Konkurrenz des Individualverkehrs also nicht gegeben, und das macht in der politischen Auseinandersetzung natürlich auch seine Stärke aus.

Als dritte Prämisse möchte ich ganz kurz die These ansprechen, daß sich die Verkehrspolitik nicht ändere, sondern so bleibe, wie sie in den letzten zehn Jahren gewesen ist. Ich meine, hier ist ein kurzer Hinweis auf das dem Bundestag vorliegende Subventionsabbaugesetz durchaus aufschlußreich. Dort wird vorgeschlagen, die Subventionen im Mineralölsektor für den Schienenverkehr auch der Bundesbahn zu streichen. Es wird aber andererseits gesagt, daß die Subventionen des Luftverkehrs, d.h. die Steuerbefreiung des Flugbenzins, beibehalten werden soll, bis eine europäische Lösung gefunden wird. Wer sagt uns, wann diese Lösung gefunden wird und wie schnell diese wettbewerbspolitische Bevorteilung des Luftverkehrs der Vergangenheit angehört? Das waren meine Ausführungen zu den Grundlagen der mehr verkehrspolitischen Orientierung im Bereich der Prognosen.

Zum Fernverkehr liegen Prognosen und Projektionen vor, die grundsätzlich in dem Sinne, wie ich es dargestellt habe, nachfrageorientiert sind. Sie behandeln Fragen der Verkehrsteilung immer unter der Maßgabe, daß der souveräne Konsument unter verschiedenen Angeboten frei wählt und das günstigste Angebot, in der Regel nach Zeitaufwand und Preis bewertet, auswählt. Das muß man sich immer wieder in Erinnerung rufen, weil dieser Tatbestand sonst allzu schnell aus dem Blickwinkel gerät. Ich erinnere da nur an die gestern dargestellte Prognose von Brockners, nach der nur 2,5 % der Flugreisenden im Anschlußverkehr bereit wären, auf die Bahn umzusteigen. Der Vertreter der Bundesregierung hat hinterher einschränkend erklärt, daß das unter der Maßgabe steht, daß der Intercity-Verkehr nicht verbessert wird und daß die wettbewerbspolitische Stellung unverändert bleibt. Daran wird deutlich, daß auch das nur ein nachfrageorientierter Ansatz ist, der keine verkehrspolitischen Entscheidungen im Detail in diese Richtung erfordert.

Alle neueren Versuche zur Vorausschätzung des Verkehrsaufkommens im Personenfernverkehr kommen im Grunde zu ähnlichen Ergebnissen. Die Ergebnisse sind folgende: Das Verkehrssystem Straße bleibt auch bei der Verteilung künftigen Wachstums dominierend. Das Wachstum im Geschäfts- und Dienstreisefernverkehr ist gering; eine Sättigung zeichnet sich ab. Der Urlaubsverkehr wächst sehr stark, sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch der Reiseentfernungen. Hierbei muß besonders auf die Frage des wirtschaftlichen Wachstums hingewiesen werden, die hier eine ganz wichtige Rolle spielen wird. Dazu ist gestern von Herrn Bauer einiges gesagt worden.

Im Geschäfts- und Dienstreiseverkehr bis zu 300 km, abgeschwächt bis zu 800 km, steigt die Kokurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber Luftverkehr und Straße erheblich an. Bei Reiseweiten bis zu 300 km findet eine allgemeine Substitutionskonkurrenz zwischen Luftverkehr und Bahn statt.

Ein 1970 unternommener Versuch, diese Bedingungen in Nutzen-Kosten-Relationen zu bewerten - damals vom Battelle-Institut im Auftrag des BMV - kam zu der eindeutigen Aussage, daß sich - Zitat - "durch Investitionen im Schienenverkehr wesentliche Einsparungen gegenüber dem heutigen Zustand erzielen lassen. Investitionen im Luftverkehr führen dagegen zu erheblichen Mehrkosten."

Diese Aussage bezieht sich auf die Alternative, den Luftverkehr einschließlich des Regionalverkehrs auszubauen oder die Bundesbahn auszubauen. In diesem Zusammenhang muß man nur daran erinnern, daß das Land Hessen im Jahre 1972 einen Verkehrsbedarfsplan herausgegeben hat, in dem der Regionalverkehr zum Beispiel nach Kassel stark ausgebaut werden sollte. Das heißt also, diese Annahme ist eingegangen in den Verkehrsbedarfsplan 1972, also auch in die Prognosen 1971, die der Ausbauplanung zugrunde liegen.

Alle diese neueren Untersuchungen gehen auf die Verkehrsteilung ein, aber gerade nicht auf den alternativen Mitteleinsatz. Das heißt, sie unterstellen immer, daß der freie Markt, die freie Konkurrenz zwischen diesen Verkehrssystemen bestehen bleiben.

Die Bundesverkehrswegeplanung, die für die Flughafenplanung ja insbesondere deshalb relevant ist, weil hier die überörtliche Planung, die über Bundesländer hinausgehende Planung von Belang ist, hat sich in den Jahren zwischen 1970 und 1980 erheblich geändert. Das ist insbesondere klar geworden in der Straßenplanung, weil dort nämlich eine rein vom Baufortschritt und dem Wunschdenken her bestimmte Planung ersetzt worden ist durch eine Planung, die die Kosten und die Wirksamkeiten volkswirtschaftlich untersucht und danach die Prioritäten aufstellt.

Es ist inzwischen auch klar geworden, daß es unmöglich ist, alle auftretenden oder denkbaren Verkehrsbedürfnisse mit den vorhandenen knappen Mitteln zu befriedigen. Das heißt, es muß ausgewählt werden, welche Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung befriedigt werden und welche vorerst zurückgestellt werden müssen.

Dazu ist im Jahre 1977 ein koordiniertes Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985 und schließlich im Jahre 1980 der Bundesverkehrswegeplan erstellt worden, die beide davon ausgehen, daß diese volkswirtschaftliche Bewertung nach Kosten und Nutzen auf die Luftverkehrsplanung auszudehnen ist. Geschehen ist in dieser Hinsicht aber offensichtlich nichts Entscheidendes. Denn es liegen keine Ergebnisse einer solchen Untersuchung - weder für Frankfurt noch für München II - vor. An beiden Flughäfen ist die Bundesregierung unmittelbar beteiligt. Sie hat also unmittelbare Einflußmöglichkeiten auf den Ausbau dieser beiden Flughäfen. Der 10 Jahre alte Planfeststellungsbeschluß entspricht diesen Anforderungen, nämlich der Abstimmung von Bundesverkehrswegeplanung, auf gar keinen Fall.

Vielleicht noch ein Hinweis zur Rechtmäßigkeit einer so weitgehenden - ich will jetzt einmal überspitzt sagen: dirigistischen - Bundesverkehrswegeplanung. Der Vertreter der Lufthansa hat ja vorhin gesagt, es sei sogar rechtlich bedenklich, so zu verfahren.

Dazu hat das Bundesverfassungsgericht im Jahre 1975 auf Grund des Konkurrenzschutzbedürfnisses der Bundesbahn Eingriffe in den gewerblichen Straßengüterverkehr für verfassungsmäßig erklärt. Ich meine, daß deshalb analog auch im Luftverkehr eine solche vorausschauende Planung im volkswirtschaftlichen Interesse für die gesamte Bundesrepublik möglich und zulässig ist.

Der Slogan "Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr", der ja bisher so erstaunlich wenig bewirkt hat, kommt jetzt auch in der Frage der Verkehrsteilung zwischen Luft und Schiene in die Diskussion. Darauf ist gestern mehrfach hingewiesen worden. Gerade heute wird im "Handelsblatt" ein Artikel zur Verkehrsteilung Bundesbahn-Luftverkehr gebracht, der in die gleiche Kerbe schlägt, wie das gestern hier schon getan worden ist. Trotzdem kann man auch hier sagen, daß ein echter Eingriff in den Luftverkehr bisher nicht erfolgt ist und daß den verbalen Beteuerungen dazu bisher wenig Taten gefolgt sind.

Ich habe auf das Subventionsabbaugesetz schon hingewiesen. Es könnte auch hingewiesen werden auf die Genehmigung des Flieg- und Spartarifs der Lufthansa, ein eindeutig gegen die Bundesbahn und gegen das Verkehrssystem Straße gerichteter Tarif, der zu Doppelförderungen führen wird.

Wenn man jetzt Perspektiven einer Verkehrsteilung: Luftverkehr-Bahnverkehr diskutiert unter dem Schlagwort "integriertes nationales Verkehrssystem Luft-Straße-Schiene", muß noch vorher geklärt werden, daß ein statisches Festhalten an derzeitigen technischen Bedingungen der Verkehrsbedienung natürlich nicht angebracht ist. Es hat keinen Sinn, auf den Tunnel in Mainz zu verweisen oder auf Probleme der Gepäckbeförderung im Flughafenbahnhof. Das sind technisch lösbare Probleme und finanzierbare Probleme. Wenn man das Geld für die Startbahn hat, dann kann man auch alternativ einen Teil dieses Geldes in die Verbesserung des Verkehrssystems Schiene stecken und damit die Bedingungen der Auswahl für die Nutzer beeinflussen.

Unstrittig bleibt die Rolle des Flugverkehrs im internationalen und interkontinentalen Verkehr. Es kann also bei den Fragen der Verkehrsteilung: Luftverkehr-Bahnverkehr in erster Linie nur um den innerdeutschen Verkehr gehen. In den Papieren ist eine Zahl genannt, daß es sich hier um ein Potential von maximal ca. 34 % der Flugbewegungen und 30 % der Fluggäste handelt.

Es kann nicht darum gehen, darüber zu streiten, ob das alles verlegbar ist, sondern nur darum, daß eine schrittweise Verlagerung des innerdeutschen Luftverkehrs auf die Schiene freie Kapazitäten schafft, die ebenfalls schrittweise in ein langsames Wachstum des interkontinentalen Verkehrs übergeführt werden können.

Ich will nur einige notwendige Schritte ganz kurz ansprechen. Ich glaube, sie sind weitgehend in den Diskussionsbeiträgen - mehr negativ gemeint - häufig schon genannt worden.

Ein erster Schritt müßte sein ein Abbau der Vergünstigungen für den inländischen Fluglinienverkehr durch volle Besteuerung des Flugbenzins. Das heißt also: Abbau der Subventionen der Luftfahrt, ähnlich wie die Subventionen der Bundesbahn ja in diesem Bereich ebenfalls abgebaut werden. Diese Maßnahmen dienen zugleich energiepolitischen und haushaltspolitischen Zielen und verbessern letztendlich bereits auf dieser simplen Stufe die Auslastung der Bundesbahn.

Dann zum Anschluß des Flughafens an das Verkehrsnetz der Bundesbahn. Es muß betont werden, daß dieser Anschluß bereits besteht. Es geht also nur um Qualitätsverbesserungen dieses Anschlusses. Das heißt, es geht um die Frage, inwieweit Fernverkehrsverbindungen in den Flughafen hineingezogen werden müssen. Eine reine Konzentration der Diskussion auf den Intercityverkehr ist nicht sachgerecht. Es könnten auch wenige Zugpaare am Tag sein, weil das Verkehrsvolumen, das dort angezogen wird, nicht ausreicht, einen 1-Stundentakt oder gar mit zwei Linien einen 1/2-Stundentakt auszunutzen.

Drittens. Entwicklung eines Tarif-, Fahrplan- und Dienstleistungsverbundes Lufthansa-Deutsche Bundesbahn. Ein solcher Verbund ist neben der Verbesserung der Bequemlichkeit vor allen Dingen erforderlich, um die wettbewerbspoli-

tische Position der Lufthansa im internationalen Verkehr zu halten, das heißt also den Zubringerverkehr nach Frankfurt oder an die anderen Flughäfen besser im Griff zu haben als ausländische Luftverkehrsgesellschaften dies können.

Nach der Realisierung solcher Maßnahmen ist dann eine schrittweise Einstellung des innerdeutschen Luftverkehrs auf den Kurzstrecken möglich. Dies wird - insbesondere gesamtwirtschaftlich gesehen - ein Reduzieren der nötigen Subventionen bringen. Als Beispiel muß hier daran erinnert werden, daß bereits die Kurzstrecken Saarbrücken-Frankfurt von der Lufthansa abgegeben worden sind und daß die Fluggesellschaft, die sie jetzt betreibt, unmittelbar vom Saarland subventioniert wird. Das heißt, daß zwischen Saarbrücken und Frankfurt zwei hoch subventionierte Systeme, nämlich Schiene und Luftfahrt, nebeneinander betrieben werden, dies für ein relativ geringes Verkehrsvolumen.

Die Bedeutung des Frankfurter Flughafens wird international durch eine solche Politik nicht geschwächt, da ja Kapazitätsreserven für den internationalen Verkehr geschaffen würden. Ich bin auch der Meinung, daß arbeitsplatzpolitisch damit kein Nachteil für den Flughafen Frankfurt verbunden wäre, da ja die Gesamtbewegungen nicht absinken würden. Im Gegenteil! Es werden höherwertige Bewegungen hinzukommen, und es werden relativ aufwendige Kurzstreckenbewegungen abgezogen. Die Fluggästezahl wird durch das größere dabei einzusetzende Gerät dabei wahrscheinlich noch eher steigen.

Ganz kurz zu einigen regionalpolitischen Problemen. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, wie sie im Bundesraumordnungsprogramm und im entsprechenden hessischen Programm aufgestellt sind, sind bei der Planung eines Flughafens zu berücksichtigen, bei einer Erweiterung in dieser Größenordnung, wie sie durch die Startbahn West gegeben ist.

Aus dem Planfeststellungsbeschluß läßt sich all dies kaum ablesen. Es ist nicht ersichtlich, daß diese Probleme ausreichend abgewogen worden sind. Bei der Aufzählung der beteiligten Träger im Planfeststellungsbeschluß sind zum Beispiel die Träger der Regionalplanung oder die Bundesregierung noch nicht einmal aufgezählt, das heißt also, daß die regionalpolitischen Probleme 1971 offensichtlich eine zu geringe Rolle gespielt haben und daß insofern eine sachgerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange in dieser Hinsicht nicht stattgefunden bzw. nicht im Planfeststellungsbeschluß seinen Ausdruck gefunden hat.

Die Verkehrsmaßnahmen sind aber in eine umfassende Gesamtplanung einzugliedern und insoweit auch mit dem Bund abzustimmen. Verkehrspolitische Grundsätze erfordern eine verkehrsgerechte Einordnung in Verkehrsnetze mit günstiger Anbindung strukturschwacher Gebiete und eine Verbesserung des Verkehrsangebots in ländlichen Räumen. Das sind Forderungen, wie sie in den Regionalprogrammen enthalten sind. Erkenntlich berücksichtigt worden sind sie nicht.

Einige Anmerkungen zur Raumerschließung durch Luftverkehr oder Schienenverkehr. Diese Raumerschließung macht ja gerade die regionalpolitische Konsequenz der Förderung des Luftverkehrs aus. Schienen- und Luftverkehr sind vereinfacht Punkt-zu-Punkt-Verkehre. Ein Ausbau dieser Verkehrssysteme stärkt damit die Haltepunkte bzw. Landeplätze unmittelbar, deren Einzugsbereich mittelbar.

Der Einfluß dieser unterschiedlichen Fernverkehrsinfrastruktur und auch das Standortverhalten von Unternehmen und Arbeitskräften insgesamt wird ja durch die entsprechenden regionalwissenschaftlichen Untersuchungen zunehmend relativiert. Die Verkehrsnetze in der Bundesrepublik sind so dicht, daß die Nachweisbarkeit des Einflusses von Veränderungen immer schwieriger wird.

Betrachtet man jedoch die großen Ballungsgebiete mit Verkehrsflughäfen mit den sonstigen Oberzentren und dem ländlichen Raum, so zeigen sich erhebliche Konsequenzen alternativer Verkehrsverteilungen. Eine Förderung des innerdeutschen Luftverkehrs fördert die Ballungsgebiete und Oberzentren, die über einen Verkehrsflughafen verfügen.

Eine Förderung des Eisenbahnfernverkehrs fördert neben den Ballungsgebieten die Oberzentren, die als Haltepunkte auf den Verbindungsstrecken liegen. Dies ist der allergrößte Teil aller Oberzentren.

Ein simples Beispiel: Ein Ersatz von Luftverkehr nach Nürnberg würde eine Verbesserung des Oberzentrums Würzburg an Frankfurt und Nürnberg bringen. Ein Ausbau des Flugverkehrs würde genau das Gegenteil verursachen, jedenfalls dann, wenn der Luftverkehr voll ausgelastet würde zu Lasten der Bundesbahn.

Eine gleichmäßige und breit gestreute und dichte Bedienung der Haltepunkte des Fernverkehrs der Bundesbahn erfordert ein hohes Potential der Nachfrage, das durch den Luftverkehr gerade und ausschließlich auf den betriebswirtschaftlich attraktiven Routen geschmälert wird.

Eine stärkere Veränderung der Verkehrsteilung Schiene/Straße - auch davon ist gestern, glaube ich, vom Vertreter der Lufthansa gesprochen worden - scheint auf Grund der hohen getätigten Investitionen im Straßennetz vorläufig unrealistisch, obwohl auch hier eine relative Stärkung der Nichtballungsgebiete möglich gewesen wäre.

Die Entwicklung neuer Verkehrssysteme wie die Hochleistungsschnellbahn oder der Ausbau von Neubaustrecken als Direktverbindungen großer Ballungsgebiete hat ähnliche raumordnungspolitische Auswirkungen wie der Ausbau des Luftverkehrs.

Es ist also nicht die Alternative, die hier zur Diskussion steht. Zur Diskussion steht hier zunächst einmal das bestehende Bundesbahnnetz mit einer sehr kleinteiligen Anbindung der Oberzentren im Fernverkehrsnetz und nicht nur im IC-Netz.

Damit schafft eine verkehrspolitische Entscheidung gegen den innerdeutschen Flugverkehr im Sinne einer langfristigen, schrittweisen Reduzierung Spielraum, die verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung tatsächlich und real umzusetzen.

Hieraus wird deutlich, daß es sich bei diesen Entscheidungen um politische Entscheidungen handelt und eben nicht um Entscheidungen, die sich um einige Prozente Kapazität mehr oder weniger drehen, sondern es sind Entscheidungen, die eingebunden werden müssen in eine gesamtpolitische Diskussion.

Ich will jetzt nur ganz kurz noch einige Sätze sagen zur Raumordnung im Lande Hessen, die jetzt zwar nicht aus der Sicht des Bundes, aber mit Sicherheit aus der Sicht des Landes Hessen als einer der wesentlichsten Träger der Planung für den Flughafen von Interesse sind.

Die Schwierigkeiten im Land Hessen, das bestehende Nord-Süd-Gefälle und das ungleichgewichtige Wachstum der verschiedenen Landesteile abzubauen, bedürfen keiner weiteren Darlegungen.

Positive Auswirkungen des Ausbaues für das Land Hessen können nur global verstanden werden. Positive Auswirkungen für Mittel- oder gar Nordhessen sind mit Sicherheit nicht nachweisbar. Die Ferne von diesem Flughafen für Nordhessen zum Beispiel ist erheblich größer als die des Rhein-Neckar-Raumes, Nordbayerns oder Rheinland-Pfalz.

Im Verkehrsbedarfsplan II von 1972 des Landesentwicklungsplanes Hessen werden diese Probleme durchaus gesehen und diskutiert. Auf der Grundlage der damaligen Wachstumserwartungen wurde eine gleichgewichtige Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturleistungen durch Ausbau der Neubauschnellstrecke Hannover - Kassel - Fulda bis 1980 und durch Ausbau des Regionalflugverkehrs auf dem Flughafen Kassel unterstellt.

Beide Pläne sind gescheitert. Ein Regionalflughafen Kassel existiert nicht mehr. Die NBS ist über Vorplanungen und zum Teil abgeschlossene Raumordnungsverfahren nicht hinausgekommen. Die Anbindung von Mittel- und Nordhessen an die Fernstrecken der Bundesbahn ist durch die Einführung des IC-Ein-Stunden-Taktes an deren Oberzentren vorbei in diesem Zeitraum erheblich verschlechtert worden.

Damit sind die Grundlagen der Abwägung gegenüber dem Planfeststellungsbeschluß von 1971 nicht mehr gültig. Es liegen keine raumordnungspolitisch vertretbaren Annahmen mehr vor. Der Ausbau der Knotenpunktfunktion des Flughafens Frankfurt im innerdeutschen Luftverkehr ist daher keine Maßnahme, die alle Landesteile Hessens gleichermaßen betrifft. Sie dient der Förderung der leistungsstarken Landesteile.

Diese Abwägung kann sich jedoch nicht auf die Funktion des Flughafens im internationalen und interkontinentalen Luftverkehr beziehen. Hier sind hessische Belange gegenüber den Belangen der Bundesrepublik nachrangig zu behandeln. Aus diesem Grunde spielen die arbeitsmarktpolitischen Folgen des Ausbaus in dieser Argumentation eine untergeordnete Rolle.

Es liegen keine Daten über die Aufteilung der Arbeitsplätze im nationalen und internationalen Verkehr des Flughafens vor. Die Prognosen über die Arbeitsplatzentwicklung sind weitgehend Trendfortschreibungen und Wunschvorstellungen der FAG. Eine Stärkung des Flughafens im internationalen Verkehr wird wahrscheinlich nicht weniger Arbeitsplätze als im innerdeutschen Verkehr erfordern, so daß eine regionalwirtschaftlich unerwünschte Stärkung des Ballungsraumes auch ohne Ausbau der akuten Kapazitäten in Frankfurt möglich wäre.

Zusätzliche Arbeitsplätze in Frankfurt verschärfen auf jeden Fall die Disparitäten in Hessen. Ich will das noch in einer kurzen Replik auf die Äußerungen von Stadtkämmerer Gerhardt aus Frankfurt deutlich machen, der ja beklagte, daß die Zahl der Arbeitsplätze in Frankfurt abgenommen habe. Das ist sicher so. Nur, wenn man die Region nimmt, dann haben die Arbeitsplätze eben nicht abgenommen. Die in Frankfurt sozusagen aus räumlichen Gründen verdrängten Arbeitsplätze sind zum Beispiel in Eschborn wieder erstanden. Es kann also nicht um die einzelwirtschaftliche Konkurrenz von Frankfurt zu seinen Nachbargemeinden gehen, sondern es geht bei Maßnahmen dieser Bedeutung um die Konkurrenz Südhessens gegen Nordhessen oder Ballungsgebiete gegen den ländlichen Raum.

Die Belastung des Rhein-Main-Gebietes spielt dabei eine ganz erhebliche Rolle. Im Landesraumordnungsprogramm Hessen heißt es ganz konkret:

"Nachteile der Verdichtung sollen beseitigt werden, ohne die Wirtschaftskraft wesentlich zu schwächen."

Das heißt, eine unwesentliche Schwächung wird offensichtlich aus der Sicht der Hessischen Landesregierung für vertretbar und mit den raumordnungspolitischen Zielen sogar vereinbar und wünschenswert gehalten.

Die mit einer Verlagerung des innerdeutschen Kurzstreckenluftverkehrs auf die Schiene mittelfristig verbundene Abschwächung der Wachstumsrate oder Stagnation der Beschäftigten auf dem Flughafen ist mit Sicherheit eine unwesentliche Schwächung der Wirtschaftskraft des Rhein-Main-Raumes.

Da der Ziel- und Quellverkehr weiterhin und der bisherige Umsteigeverkehr auf dem Flughafen überwiegend weiter über Frankfurt laufen würde, wäre analog mit neuen Arbeitsplätzen im Bereich des Schienenverkehrs zu rechnen, wenn diese Verlagerung eine größere Spannweite überschreitet. Die aus der weiteren Verdichtung von Arbeitsstätten erwachsenden Nachteile der Verdichtung würden beim Ausbau der Kapazität noch gravierender, da damit die Zentralität Frankfurts im innerdeutschen und internationalen Flugverkehr zunehmen würde.

Einige der Nachteile sind: Die weitere Verdichtung von Arbeitsstätten führt zu weiteren Verdichtungen der Wohnstätten, der Infrastruktureinrichtungen und damit zu weiterem Flächenverbrauch.

Das unmittelbare Flughafenumfeld würde besonders durch das Wachstum des Individualverkehrs weiter belastet. Es müßten weitere Straßen gebaut werden, wenn diese überzogene Prognose Wirklichkeit würde.

Das im Verkehrsentwicklungsplan Rhein-Main entwickelte Verkehrsnetz ist nach den Aussagen dieses Planes überlastet und bleibt nach den Aussagen dieses Planes überlastet.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Prof. Meyfahrt, kommen Sie bitte zum Schluß, 30 Minuten sind vorüber.

Prof. Dr. Meyfahrt:

Ich bin gleich am Ende.

Das heißt, auch hier würde mit weiteren Belastungen, mit weiteren Verschlechterungen der Lebensbedingungen im Rhein-Main-Raum zu rechnen sein.

Ich fasse noch einmal einige Punkte kurz zusammen. Es sollte dargestellt werden, daß verkehrspolitische Alternativen zum Ausbau der Startbahn West möglich sind, daß diese Alternativen raumordnungspolitisch erforderlich und arbeitsmarktpolitisch vertretbar sind.

Dem Planfeststellungsbeschluß ging keine ausreichende Abwägung verkehrspolitischer und regionalpolitischer Belange voraus.

Es sind also gefordert politische Entscheidungen unter Einbeziehung regionalpolitischer und wirtschaftspolitischer Fragen, die durchaus vom Gewicht her die relativ geringe Kapazitätssteigerung des Flughafens selber so stark überlagern können, daß sie zu den entscheidenden Fragen werden, die hier entschieden werden müssen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft hat Herr Müller das Wort.

Müller:

Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe nicht nur deshalb ums Wort gebeten, weil ich heute morgen schon reichlich zitiert worden bin - ich möchte dazu schon einmal Stellung nehmen -, sondern ich möchte auch aus einigen sachlichen Gründen Stellung nehmen. Ich muß allerdings nach dem eben gehörten Referat bitten, doch noch einmal zurückzuschalten zu den Fragen der Kapazität.

Es ist ja bestätigt worden, daß es zwei verschiedene Methoden gibt, und zwar die Methode der fahrdynamischen Ermittlung und die der statistischen Ermittlung. Ich bin heute früh kritisiert worden wegen meines Wertes, den ich ausdrücklich als rechnerisch bezeichnet hatte, von 40 Landungen und 40 Starts gleich 80 Bewegungen. Ich hatte das bereits dadurch reduziert, daß in der Landephase, wo das ja ohnehin annähernd erreicht wird, sehr viel weniger Starts anstehen. Obendrein werden diese Werte letzten Endes auch durch den Flugplankoordinator bestätigt, wenn man zugrunde legt, daß immer nur 60, bestenfalls 70 % des Möglichen koordiniert werden; so hatte ich Sie doch richtig verstanden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Gering, bitte!

Gering:

Entschuldigen Sie, Herr Müller, ich glaube, das haben Sie mißverstanden. Von 60 beziehungsweise 70 % wurde bei der Ausnutzung der Kapazität des Luftraums gesprochen, nicht von der Kapazität des Flughafens.

Müller:

Gut. - Mein Anliegen ist also etwas ganz Spezielles, und das konkurriert nicht mit den statistischen Methoden, also weder mit Ted Hooton noch mit dem, was die Flugleiter, die Lufthansa usw. gesagt haben.

Mir geht es um eine ganz bestimmte Sache, und die scheint mir von großer Wichtigkeit zu sein, nämlich festzustellen, wie die maximale Leistungsfähigkeit des Parallelbahnsystems überhaupt ist. Dabei habe ich ganz bewußt all das abgeschirmt - ich kenne diese Dinge schon -, was als Randbedingungen diese maximale Steigerungsfähigkeit beeinträchtigt. Denn man muß ja erst einmal wissen, was die Piste, der Beton tatsächlich zu leisten vermag an Starts und Landungen.

Da gibt es Randbedingungen, zu denen ich etwas sagen möchte. Ich glaube, es sind im wesentlichen drei Randbedingungen: einmal die meteorologischen, zweitens die flugsicherungsmäßigen und drittens die eigentlichen Bodenprobleme, also Rollprobleme.

Wie wichtig diese hemmenden Randbedingungen sind, geht allein schon daraus hervor, daß da, wo sie in die Studie mit eingerechnet worden sind, sich eben diese ungeheuren Differenzen der Prognosen ergeben. Die reichen von 0 - das ist meine Meinung, die ich aber gern zu korrigieren bereit bin - über 5,9 und 8,7, 12 und 14 bis hin zu 22 und 25 %, ja, wenn man die Angabe von Herrn Heimerl noch dazurechnen will, bis hin zu 75 %.

Da kann man doch wohl nicht mehr von einer Bandbreite sprechen, die als Toleranzgrenze zu betrachten ist. Hier liegen doch vielmehr ganz erhebliche Fehlbeurteilungen dieser Randbedingungen vor.

Ergo: Für mich ist die absolute Leistungsfähigkeit der Pisten zunächst einmal der Festwert, von dem ausgegangen werden muß. Der muß demzufolge erst einmal errechnet werden. Dann kann man über die variablen Größen reden, nämlich über die Randbedingungen.

Ich glaube, Einigkeit besteht wohl bei uns allen darüber - das ist ja hier sehr oft vorgerechnet worden -, daß wir in Frankfurt am Ende unserer Kapazität sind. Das ist ungefähr so wie ein Eimer, der langsam vollgelaufen ist. Wenn er überläuft, muß versucht werden, die Kapazität anders aufzufangen.

Die offene Frage lautet: Bringt diese geplante Startbahn West einen wesentlichen Kapazitätszuwachs? Unter "wesentlich" würde ich all das verstehen, was über 25 % aufwärts liegt. Nicht wahr, es wird eine Betonpiste vom Umfang jeweils der einzelnen Bahnen gebaut. Dann müßte man eigentlich erwarten, daß es eine Steigerung um 50 % ergäbe. Nun, als Nur-Startbahn sicher nicht mehr, aber dann müßten das als Nur-Startbahn wenigstens 25 % sein. Oder, ob der Bau dieser Startbahn überhaupt keinen nennenswerten Zuwachs ergibt? Unter "nicht nennenswert" liegen die Größenordnungen von 5,9 oder 8,7 %; ich meine, bis an 10 % heran, über 12 und 14 % kann man vielleicht streiten. Denn hier spielen dann natürlich die Fragen hinein: Bringt dieser geringfügige Kapazitätszuwachs irgendwie eine Rechtfertigung für solche ungeheuerlichen ökologischen Schäden, die angerichtet werden?

Mein Argument in dieser Sache ist von vielen Seiten gegenüber den Berechnungen der FAG bestätigt worden, daß es nämlich nur einen geringen Zuwachs gibt.

Bei der Gelegenheit möchte ich noch etwas zu dieser Computersimulation der FAG sagen, zunächst einmal zum Zeitpunkt. Ich bin hier nebenbei auch noch Pfarrer, und da darf ich einmal die Bibel zitieren. Schon Jesus hat gesagt: Man macht seine Kostenrechnung, wenn man einen Turm aufführen will, vorher und nicht hinterher. Dasselbe sollte auch für die FAG gelten, nicht wahr?

Seit Ende 1960 ist man dabei, diese Startbahn zu planen. Jetzt erst legt man uns am Tag des Hearings eine Computerstudie auf den Tisch, die man eigentlich vor Veröffentlichung der Planung hätte machen sollen. Ich frage mich: Was haben Sie eigentlich die ganze Zeit mit Ihrem Computer gemacht?

(Heiterkeit)

Wenn Sie uns Pfarrer gestern apostrophiert und gefragt haben, wozu ich eigentlich studiert habe, möchte ich das wirklich auch fragen: Was haben Sie eigentlich in der Zeit gemacht, in der Sie diese Berechnungen hätten machen sollen?

(Heiterkeit)

Nichts für ungut!

Ich bezweifle also, daß diese Computersimulation wirklich das ergibt, was echt zu erwarten ist. Das liegt sicher auch wieder daran, daß Sie die Randbedingungen, die Sie in den Computer eingefüttert haben, ein bißchen nach Ihrem Wunschdenken so hoch angesetzt haben, daß Sie dann den von Ihnen gewünschten Wert - vielleicht haben Sie ja die ganze Zeit gerechnet, bis Sie diesen Wert herausbekommen haben - tatsächlich erhalten haben, nämlich 22, 25%; denn davon waren Sie immer ausgegangen, so über den Daumen gepeilt. Von diesen Rahmenbedingungen hängt es ja nun eben ab.

Wer will in den paar Stunden, seit wir die Studie haben, wirklich nachprüfen, was darin steht? Abgesehen davon, möchte ich sie grundsätzlich anzweifeln eben wegen dieser eingefütterten Rahmenbedingungen. Ich glaube nicht, daß es jemals diesen hohen Wert geben wird. Ich persönlich vergesse meine 0 % und würde eher Herrn Hooton zuneigen mit 5,9 % oder meinetwegen auch an die 10 %, so in dieser Größenordnung halte ich das schon für möglich.

Aber das ist doch eben die Frage, ob dieser geringe Kapazitätszuwachs eine solch hohe Investition rechtfertigt. 350 Millionen DM müssen doch investiert werden. Wer bringt denn das Geld auf, und wie bringen Sie das hinein über die Landegebühren? Die Lufthansa hat es Ihnen ja vorgerechnet, daß es erhebliche Kostensteigerungen von 3.500 auf 7.000 DM gibt, wenn Sie das realistisch amortisieren wollen. Das ist das eine.

Dann obendrein noch ein solch tiefer Eingriff in die ökologischen Gegebenheiten dieses Gebietes zu machen, ist ja wohl die Frage.

Das ist mein Hauptanliegen, und das hatte ich schon in meiner ersten Studie geschrieben: Ich bin der Meinung, daß man einen solch geringen Kapazitätszuwachs auffangen kann durch eine intensive Kapazitätssteigerung. Das möchte ich Ihnen ein bißchen erklären.

Um das zu können, muß man von der absoluten Leistungsfähigkeit der Pisten ausgehen, also von diesem Wert. Ich meine - ich habe das mit Flugkapitänen und Luftlotsen durchgesprochen -, dieser rechnerische Wert von 40 Landungen und 40 Starts zur gleichen Zeit ist realisierbar.

Das ist ein rechnerischer Wert. Ich bin mir vollkommen im klaren: Der tatsächliche Wert liegt natürlich darunter. Ich möchte das jetzt nicht vertiefen. Das würde zu lange dauern. Ich gehe davon aus, daß dieser rechnerische Wert stimmt.

Nun zu den Rahmenbedingungen; denn dieser rechnerische Wert wird ganz massiv eingeschränkt: Da sind zunächst die meteorologischen Gesichtspunkte. Ich möchte die nicht aufzählen - das ist schon gemacht worden -, sondern ich möchte sagen, was geschehen müßte. Es müßte - und da bin ich ein bißchen fortschrittsgläubig - erreicht werden - und das halte ich technisch für möglich; auf anderen Gebieten, der Militärfliegerei, wird es schon so gemacht -, daß man Anflugsicherheit für Frankfurt bei jedem Wetter hat. Das heißt - das ist Zukunftsmusik; ich weiß das -, daß es möglich sein müßte, auch bei Cat-II-Wetter mit absoluter Sicherheit und, wie ich meine, auch in den normalen Landeabständen - ich hatte gesagt: 180 Sekunden - landen zu können. Das erfordert natürlich eine ganze Menge von Änderungen bei elektronischen Methoden, Kommunikationsmethoden, zum Beispiel auch Einführung des Mittelwellen-Landesystems. Es war zum Beispiel gesagt worden, daß die breite Streuung des jetzigen Radars zu groß sei, die Maschinen beim Anflug zu weit einpendelten und daß es Kollisionsgefahr gebe. Mit dem Mikrowellen-Präzisionsradar können Sie das vermeiden. Damit könnten Sie die Maschinen genau auf den Anflugskurs fixieren. Das Fernziel - und es gibt doch heute schon automatische Blindlandeverfahren; es fehlen nur die bodenseitigen Einrichtungen; die sind doch wohl auch noch verbesserungsfähig - müßte sein, eine absolute Blindlandung sogar voll automatisch durchzuführen.

Auf diese Weise könnte man, allein schon in bezug auf die meteorologischen Randbedingungen, eine ganze Menge mehr erreichen, auch wenn die Häufigkeit von Cat-II-Wetter sicher gering ist.

Der wichtigere Punkt ist zweifellos die Verbesserung von der Flugsicherungsseite her. Ich meine, statt des Warteschlangensystems, das hier gelobt worden ist - keiner von uns liebt so etwas, auch nicht im Kaufhaus -, sollte man doch dazu übergehen, auch hier die Steuerung ein bißchen zu verbessern, und zwar bereits im Fernanflug der Maschinen. Wir haben schon Radargeräte mit Reichweiten von 200 bis 250 km. Schon im Fernanflug sollten diese Maschinen so eingeordnet werden, wie sie dann später im Nahbereich in drei Minuten Abständen aufgereiht sein müßten. Ich habe mich erkundigt: Selbst bei interkontinentalen Flügen betragen die meteorologisch bedingten Verzögerungen - durch Gegenwind oder Rückenwind - nicht mehr als 15 bis 20 Minuten. Diese Werte kann man doch ausgleichen. Bei interkontinentalen Flügen kann das vielleicht weniger geschehen; die könnte man dann aber irgendwo mit einordnen. Man könnte dann etwas anderes verschieben.

Es müßte eine verbesserte Einreihung im Nahbereich auf die notwendigen Staffelabstände, die das Doppelbahnsystem erfordert, erreicht werden.

In diesem Zusammenhang sind noch zwei Dinge sehr wichtig. Die Flugsicherung arbeitet noch mit dem einfachen Sprechfunkverkehrsystem, bei dem die Maschinen "heruntergesprochen" werden, bis sie auf dem Boden sind. Das ist menschlich zwar sehr nett, aber man hat in anderen Bereichen inzwischen bessere Kommunikationsmethoden erfunden. Es ist gar keine Frage, man kann das Rollverfahren nur dann verbessern, wenn man auch da zu einem Countdown-Verfahren übergeht - ich werde es nachher noch erklären. Es müssen andere Kommunikationsformen gefunden werden, die möglich sind. Das muß doch nicht ewig so weitergehen, weil man das schon im letzten Krieg so über Sprechfunk gemacht hat. Es sollte die Drei-Minuten-Staffelung erreicht werden können. Ich gehe ganz bewußt auf diese drei Minuten, weil dabei ohne weiteres der mittlere Wert der sogenannten Randwirbelschleppen eingerechnet werden kann. Den können Sie fast vergessen - auch bei den gestaffelten, um 90 Sekunden verschobenen Anflügen. Da wird es allerdings kritisch. Das möchte ich jetzt aber nicht vertiefen. Wenn Sie das einmal durchrechnen, werden Sie sehen, daß das doch ein mittlerer Wert ist, der eingehalten werden kann.

Sie erhalten dann einen kontinuierlichen Ablauf von Landungen, alle drei Minuten auf jeder Bahn, das heißt alle 90 Sekunden eine Landung, und Sie können theoretisch auch alle 90 Sekunden eine Maschine starten lassen. Das gibt eben dann diesen hohen Wert an Flugbewegungen.

Nun werden Sie sagen: Wir brauchen Pufferzeiten. Diese Pufferzeiten ergeben sich automatisch dadurch, daß in der Landephase Zeiten frei sind, die nicht durch Starts ausgenutzt werden. Jeder Fluglotse kann Ihnen bestätigen - ich habe Zahlen vorliegen -, daß die Fluglotsen durchaus im Stande sind, in jeder Minute eine Maschine herunterzuholen, auch wenn das nur einmal über 5, 6, 7 Minuten geht. Das heißt, daß man sehr wohl unter diese Mindestzeiten schieben kann. Das geht natürlich nur unter bestimmten Bedingungen.

Pufferzeiten entstehen ganz besonders in der Landephase. In bezug auf Starts gibt es da gar kein Problem. Darüber brauche ich gar nichts weiter zu sagen.

Weiter zur Flugsicherung: Wir haben immer wieder gehört, die Staus am Boden bei den Starts ergäben sich wegen der Luftraumüberfüllung. Ich halte das eben für einen unmöglichen Zustand. Der Luftraum ist wirklich groß genug. Wenn die Luftstraßen nicht mehr fähig sind, den Verkehr aufzunehmen, muß man Parallelstraßen einrichten. Wir haben heute technische Methoden, die Flugzeuge auch auf große Entfernungen exakt zu führen. Wenn es also wirklich Staus am

Boden wegen der Überfüllung der Luftstraßen gibt, muß man das dort ändern, die Luftstraßen aufnahmefähiger machen. Vielleicht müßte man auch die Staffelabstände kürzer halten. Nebenbei bemerkt: Zur Not kann man auch im Verband fliegen.

(Lachen)

- Herr Gering, nehmen Sie das bitte nicht ganz ernst. Es war ein Spaß.

Die Hauptprobleme scheinen mir aber am Boden zu bestehen. Das haben wir heute von allen Seiten immer wieder gehört. Die Verzögerungen ergeben sich von daher. Das Rollen und das Kreuzen am Boden müssen ganz erheblich verbessert werden. Auch hier sind neue Kommunikationsmethoden zwischen Tower und Cockpit erforderlich. Sonst geht das nicht. Wir haben im Straßenverkehr Grüne-Welle-Schaltungen, die ausgezeichnet funktionieren. Warum funktioniert das nicht für den Weg von der Anlegestelle bis zur Startposition? Die Maschine muß am Start eintreffen, wenn sie auch starten kann. Es sind dazu auch Überholplätze notwendig, damit, wenn die Luftstraße wirklich überfüllt sein sollte, eine andere Maschine vorgezogen werden kann. Ich halte das für durchführbar. Ich habe dazu eine Zeichnung. Es ist allerdings keine Folie, so daß ich das nicht projizieren kann. Es läßt sich aber exakt vorrechnen. Die Abgeordneten haben meine Vorschläge zur Lande- und Startabwicklung schon bekommen.

Beim kreuzenden Rollverkehr über die Startbahn hinweg geht das genauso gut. Unmittelbar nach jeder Landung und unmittelbar nach jedem Start ergeben sich jeweils Kreuzungsmöglichkeiten. Das sind doppelt so viele wie Sie brauchen, und zwar ohne, daß dadurch der Landeverkehr behindert würde.

Was gefordert werden muß, ist eben eine präzise Führung auch bereits am Boden. Es ist einfach ein Unding, wie sich das da manchmal staut, weil da irgend etwas verstopft ist. Da müssen eben mehr Rollbahnen angelegt werden, aber wir brauchen keine neue Startbahn.

Ich möchte meine Ausführungen damit beenden. Wer mich etwas fragen will, der kann es tun.

Zum Schluß möchte ich noch einmal mein Hauptargument betonen: Mir geht es nicht darum, was ist, wie es ist und warum es so ist, sondern darum, einfach einmal festzustellen, wie es unter Ausnutzung aller technischen und organisatorischen Möglichkeiten sein könnte. Ich bin der Meinung, daß man damit eine ganz beträchtliche zusätzliche Kapazität schaffen könnte, die größer als das ist, was mit der Startbahn West erreicht werden könnte. - Ich danke Ihnen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Gibt es da etwas richtigzustellen? - Herr Voß!

Voß:

Herr Müller, gestatten Sie mir, zunächst ein paar Ihrer Aussagen noch einmal kurz zusammenzufassen. Sie hatten gesagt, Kapazitätserhöhungen von 25 % und darüber betrachteten Sie als "wesentliche Kapazitätserhöhungen", Kapazitätserhöhungen zwischen 6 und 9 % seien für Sie "nicht nennenswerte Kapazitätserhöhungen". Ich meine, daß man das so machen kann, daß das jedoch recht willkürlich ist. Das entspricht ungefähr Tarifnormen, wo man auch sagt: "Einordnung in eine bestimmte Vergütungsgruppe, wenn überwiegend" - und darunter versteht man x Prozent - bestimmte Tätigkeiten ausgeübt werden.

Sie neigten den von Ted Hooton veranschlagten 5,9 % zu. Ich glaube, wenn man es ganz betrachtet, dann muß man die gesamte Spanne, die Ted Hooton angibt, nennen und darf nicht in den Fehler verfallen, Jahreskapazitäten und Stundenkapazitäten durcheinanderzuwerfen.

Weiter sagten Sie, Sie kämen rechnerisch zu dem Ergebnis, daß auf dem Parallelbahnsystem 40 Landungen und 40 Starts gleichzeitig abgewickelt werden könnten.

Sie haben aber im selben Atemzug gesagt, daß Sie zugestehen, daß der tatsächliche reelle Wert darunter liegt. Hier ist doch die entscheidende Frage: Wo liegt er? Wir nehmen auch an, daß er darunter liegt. Ich hatte die Zahlen, die wir auf Grund unserer Erfahrungswerte für richtig halten, auch genannt.

Es ist auch nicht richtig, wenn Sie sagen, daß die Bodenanlagen fehlen, um Anflüge bei jedem Wetter gewährleisten zu können. Ich hatte Ihnen gesagt, daß wir bereits seit 1974 am Frankfurter Flughafen technisches Gerät vorhalten, mit dem man, wenn alle anderen Voraussetzungen erfüllt sind, diese berühmten Cat-2-Landungen, sogar Cat-3-Landungen - das ist die Blindlandung ohne Sicht - machen könnte.

Wir haben schwere Vorwürfe vom Bundesrechnungshof bekommen, die darauf hinausliefen, daß wir diese Anlagen zu lange vorher vorgehalten hätten und daß der Flughafen mit der Verschiebung der Bahn nicht habe nachziehen können. Er konnte das erst nach dem Ablauf des Kasseler Verfahrens im Herbst 1980 tun.

Ich möchte weiterhin davor warnen, auf das - das haben Sie angedeutet - Mikrowellenlandesystem, das MLS, allzu starke Hoffnung zu setzen. Das MLS-Verfahren wird zum Teil damit propagiert, daß man mit ihm in der Lage ist, jeden gekrümmten Anflugweg zu fliegen. Zum einen ist das noch völlig unbewiesen. Das setzt entsprechende Bordeinrichtungen voraus. Es wird bezweifelt, daß es selbst damit machbar ist. Darüber hinaus hätte man dann wieder eine ganz andere

Problematik auf dem Tisch: Die ganzen Lärmzonen, die wir mühsam festgelegt haben, wären dann alle über den Haufen geworfen.

Ich gebe Ihnen recht, wenn Sie sagen: Warteschlangen mag niemand; steuert doch vorher den Verkehr. Nur, ich hatte mich bemüht, zu sagen, daß auch trotz Flugplankoordination, trotz Vorausplanung im Bereich der Flugsicherung eine so genaue Steuerung des Verkehrs im voraus, daß Staffelungswerte in der Größenordnung zwischen 1 und 1,5 Minuten realistisch eingehalten werden, einfach nicht möglich ist. Unsere Lotsen staffeln schon außerhalb des direkten Nahbereichs den Verkehr. Dies spielt aber gar keine Rolle. Wenn ich statistisch anfallenden Verkehr habe und ihn dann in eine Reihe bringe, bekomme ich ich nur die Verzögerung dadurch, daß ich unterschiedliche Wege fliegen lasse. Das Delay-Problem, der unnötige Verbrauch von Treibstoff im Luftfahrzeug, ist gleichermaßen gegeben.

Weiterhin: Wenn Sie von einem Drei-Minuten-Abstand sprechen, den Sie zugrunde legen, glaube ich, gehen Sie von einem Fehler aus. Sie hatten mit diesem Drei-Minuten-Abstand ja auch Ihre Vorstellung verbunden, daß alle 90 Sekunden ein Luftfahrzeug starten kann. Hier gehen Sie von der falschen Voraussetzung aus, daß das heutige Parallelbahnsystem parallel simultan genutzt werden kann. Ich hatte eher versucht, heute morgen nach meinem Statement klarzumachen, daß dies bei dem Abstand von 519 Metern zwischen den Mittellinien einfach nicht möglich ist.

Sie hatten gesagt, daß Sie in Ihrem Ansatz unterstellt hatten, daß jede Minute eine Maschine gelandet werden kann, hatten aber gleichzeitig gesagt, daß das natürlich nur unter besonderen Bedingungen zutrifft. Das mag sein. Die Bedingungen sind aber selten vorhanden, so daß sie in die Kapazitätsbemessung nicht wesentlich eingehen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Voß, ich muß Sie leider unterbrechen. Wir kommen sonst nicht dazu, daß die Abgeordneten ihre Fragen stellen. Das Wort hat Herr Hooton.

(Zurufe)

Hooton:

Ich würde gern das Problem der Kapazität noch etwas mehr im Detail an diesem Nachmittag ansprechen. Ich hoffe, ich kann das in einer einfachen, nicht komplizierten Art und Weise tun. Wenn ich die Kapazität eines Flughafens ermittele, dann habe ich verschiedene Methoden, wie ich dies machen kann.

Ich habe ein mathematisches Modell. Daneben habe ich die Möglichkeit, Simulationen vorzunehmen. Das ist aber in diesem Fall nicht geschehen. Auch das mathematische Modell hat gezeigt, daß es sehr genaue Resultate ergibt. Aber es ist dasselbe, ob in einem mathematischen Modell oder in einem Computerprogramm: Wenn Sie Unfug eingeben, bekommen Sie auch Unfug heraus. Ich beschuldige natürlich niemanden hier, daß er Unfug eingeben würde.

Ich möchte versuchen, Ihnen zu sagen, wie ich meine Arbeit anwende. Zunächst, wenn ich einen Flughafen betrachte, verbringe ich eine längere Zeit auf diesem Flughafen. Ich sitze für viele Tage im Kontrollturm und sehe und messe, was die Flugleiter tun. Denn wir sprechen über Staffelungskriterien, und damit muß man vorsichtig sein. Ich nenne als Beispiel, daß wir sagen, daß der Mindestabstand zwischen zwei Flugzeugen 3 nautische Meilen betragen muß. Der Fluglotse, der diesen Verkehr bearbeitet, muß dann das beste tun, was er hier schaffen kann, um an die 3 Meilen heranzukommen. Aber er kann nicht immer diese Mindeststaffelung erreichen. Ich messe also, was der Lotse tatsächlich schafft, wenn er die Staffelungskriterien anwendet. Ich habe das auf vielen Flughäfen in den letzten 20 Jahren gemacht: Chicago, New York, Frankfurt, London. Auch unter den gleichen Bedingungen arbeiten die Flugleiter nicht immer mit demselben Ergebnis.

Fluglotsen müssen innerhalb gewisser Regeln arbeiten. Nun, es ist richtig, daß es Flugleiter gibt, die sehr, sehr gut arbeiten - wir haben das heute morgen gehört - einige nicht ganz so gut. Worum ich mich kümmere, ist, was der durchschnittliche Flugleiter schaffen kann. So habe ich eine große Zahl von Daten gesammelt. Diese Eingangsdaten, diese echten Zeiten finden Eingang in das mathematische Modell. Das Modell gibt mir für eine gewisse Anzahl von Bewegungen eine Zahl unter einer angenommenen durchschnittlichen Verzögerung.

Denn ohne Berücksichtigung der Verzögerung ist es sehr schwierig, zu beurteilen, was ein Controler leisten kann. Der Flugleiter verursacht nicht die Verzögerungen, sondern diese beruhen darauf, daß er die Regeln befolgen muß. Es ist sehr einfach, aus der Sicht von Passagieren und auch Fluglinien über Verzögerungen zu sprechen, aber Verzögerungen haben auch einen Bezug zur Arbeit der Flugleiter. Fällt auf einem Flughafen beispielsweise eine durchschnittliche Verzögerung von sechs Minuten an, steht der Flugleiter bereits unter Druck.

Ein großer Teil der Gespräche drehte sich um die sogenannten Spitzen und Täler, und einige Herren haben hier vorgeschlagen, die Täler aufzufüllen, und gemeint, das würde das Kapazitätsproblem lösen. Aber wir müssen damit sehr vorsichtig sein. Wenn wir nämlich die Täler zu weit auffüllen, würde das zur Folge haben, daß die Flugleiter überbeansprucht werden, weil sie dann über den ganzen Tag an der Grenze der Kapazität arbeiten müßten. Man kann zwar über Computersysteme und auch über bessere Navigationshilfsmittel sprechen, aber letzten Endes kommt das Grundproblem wieder zum Flugleiter zurück, mit dem anfallenden Verkehr fertig zu werden.

Wir haben bereits eine ganze Menge von Zahlen zur Kapazität gehört. Wir müssen uns aber angewöhnen, auch über die durchschnittliche Verzögerung bei einer gewissen Anzahl von Bewegungen zu sprechen, zum Beispiel in der Vorlage 52. Ich zeigte, daß es in Frankfurt mit zwei Start- und Landebahnen möglich ist, 64 Bewegungen in der Stunde durchzuführen, aber bei dieser Anzahl von Bewegungen werden die Verzögerungen sehr gravierend sein. Und was die Leute oftmals vergessen, ist, daß in der folgenden Stunde die Anzahl der Bewegungen herabgehen muß. Es ist ohne weiteres möglich, zu zeigen, daß man auf den zwei Bahnen 64 Bewegungen pro Stunde abwickeln kann, wenn dann in der nächsten Stunde nur 45 Bewegungen abzuwickeln wären. Die Summe der An- und Abflugverzögerungen ist in dem Falle sehr hoch. Die gesamte Verzögerung für An- und Abflüge würde 11 Minuten pro Flug betragen.

Beim Gebrauch dieser Zahlen müssen wir aber sehr vorsichtig sein, wenn wir über zwei oder drei Start- und Landebahnen sprechen. Natürlich werden die Zahlen variieren, und es ist unmöglich, zu sagen, daß 55 Bewegungen eine feste Zahl sind. Manchmal wird es etwas mehr sein und manchmal etwas weniger. Ich möchte jetzt zum Projektor hinübergehen und einige Ergebnisse zeigen.

Diese Kurve hier wurde gestern gezeigt. Ich glaube, zu ihr sind doch noch einige Erläuterungen nötig. Am unteren Ende haben wir das Verhältnis, über das wir an sich schon gesprochen haben. Es ist das Verhältnis Zahl der Anflüge dividiert durch Zahl der Abflüge. Auf der Vertikalen die Bewegungen pro Stunde. Bei zwei Bahnen im Jahre 1990 sind die beiden unteren Kurven die kritischen. Die Spitze des "Mount Everest" zeigt das Beste, was wir tun können, wenn wir drei Bahnen haben.

Man spricht immer wieder über Spitzenstunden. Es ist wichtig, zu sagen, was man mit Spitzenstunden überhaupt meint. Lassen Sie uns den Fall betrachten: zwei Bahnen, Verhältnis 1,0, im Jahre 1990! Wenn wir nur zwei Bahnen betreiben - vergessen Sie im Moment mal die dritte Bahn -, könnten 49 Bewegungen pro Stunde eine Spitze sein. Bei dieser Anzahl von Bewegungen beträgt die Abflugverzögerung vier Minuten. Aber in einer anderen Stunde am gleichen Tage könnten wir ein Verhältnis von 3,0 haben, und die Bewegungszahl geht dann herunter auf 45.

Verhältnis 3 : 45 Bewegungen. Das ist weniger als 49, aber wir sind über die Kapazität des Flughafens hinausgegangen. Um dieselbe Verzögerung wie auf der Höhe von 49 Bewegungen zu erreichen, dürften wir nur 39 Bewegungen pro Stunde haben. Wir müssen also sehr vorsichtig mit der Bezeichnung "Spitzenstunde" sein. Es ist aber keine Zauberei um diese Zahl.

Man kann einen Flughafen natürlich mit Verzögerungen von mehr als vier Minuten betreiben. Das Problem ist nur, wenn sie einmal über diese vier Minuten hinausgehen, erhöht sich die Verzögerung sehr schnell.

Lassen Sie mich zeigen, was das für 1990 bedeutet, und nun sprechen wir über den Fall von drei Bahnen. Die Anflugkapazität bei sehr guten Wetterbedingungen ist 59 Bewegungen in zwei Stunden. Bei weniger gutem oder schlechtem Wetter jedoch verringert sich die Anflugkapazität auf 51 in zwei Stunden. Das bedeutet, wenn wir einen GFK-Wert von 64 in zwei Stunden wählen, werden die Verzögerungen bei gutem Wetter gerade etwas über dem Durchschnittswert von vier Minuten liegen, aber bei weniger gutem oder schlechtem Wetter werden die Verzögerungen sehr erheblich sein. Gutes Wetter gibt es zu 50 % im Jahr, mit einer hohen Wahrscheinlichkeit im Sommer.

Wir müssen uns daran erinnern, daß wir mit unterschiedlichen Kapazitäten für unterschiedliche Bedingungen operieren. Wenn wir mit einem GFK-Wert von 55 bei gutem Wetter und bei einer Abflugspitze operieren, gibt es keinerlei Probleme. Wenn wir aber in eine Anflugspitze im Verhältnis 2,0 gehen, dann haben wir Verzögerungen von mehr als vier Minuten. Denn dies ist die Vier-Minuten-Grenzlinie; wenn wir den Verkehr in dieser Größe halten könnten, müßten wir weniger Verzögerungen in Kauf nehmen. Es erscheint sinnvoll, innerhalb von Verhältnissen zwischen 1,5 und 0,75 zu bleiben. Wenn wir das tun, ist es eigentlich kein Problem, was Abflugspitzen betrifft. Aber wir würden wahrscheinlich Verzögerungen in den Zeiten aufbauen, in denen wir Anflugspitzen haben.

Gestern habe ich Zahlen für jährliche Kapazitäten genannt. Vielleicht bin ich einer der wenigen innerhalb dieses Hearings, der sich mit jährlicher Kapazität befaßt. Der Grund dafür war, daß ich versuchte, um das Problem der vielen Zahlen herumzukommen. Das hätte Ihnen nur eine Zahl anstelle von sehr vielen verschiedenen gegeben. Grundsätzlich ist die Technik, jährliche Kapazitäten zu berechnen, ähnlich der der Berechnung stündlicher Kapazitäten. Sie basiert auf der Tatsache, daß man Bewegungen im Jahr mit einem bestimmten Maß von Verzögerungen in Verbindung bringen kann, unter Berücksichtigung dessen, daß die Verzögerungen für einige Zeit des Jahres über vier Minuten hinausgehen werden. Stündliche Kapazität, jährliche Kapazität und die Grenzwerte für die Koordination müssen auf einer bestimmten durchschnittlichen Verzögerung basieren. Wir müssen versuchen, einen GFK-Wert herauszubekommen, der auch realistisch ist, wissend, daß in manchen Zeiten die Verzögerungen größer als vier Minuten sein werden, daß aber auch in manchen Zeiten der GFK-Wert überschritten wird.

Die große Schwierigkeit, Prognosen für 1990 zu geben, ist die Entscheidung, welches das Verhältnis sein wird. Ich sagte heute morgen, daß normalerweise Ratio 1,0 als eine Planungsgrundlage benutzt wird. Frankfurt ist jedoch ein besonderer Fall, weil ich da schon besonders viele Untersuchungen gemacht habe.

Ich schreibe also diese Berichte oder Studien, und die Leute kommen dann zu mir und sagen: Ja, aber was würde passieren, wenn sich diese oder jene Einflußgrößen ändern? Manchmal sagen sie zu mir, ich hätte nur eine Woche Zeit,

um die Antwort auszuarbeiten. Ich schreibe dann ein Arbeitspapier, und dieses erscheint dann in der Zeitung. Jedermann sagt: Gucken Sie einmal, was dieser Mann da schreibt! Ich entschuldige mich nicht dafür, ich erzähle es nur.

Meine letzten Resultate sind folgende: Der Flughafen Frankfurt hat bereits schon jetzt ernste Probleme. Nach allem, was ich berechnen konnte, glaube ich, daß die mögliche Kapazität im Jahre 1980 239.000 Bewegungen pro Jahr beträgt; wir haben bereits 238.000 Bewegungen erreicht. Wenn wir uns nur hinsetzen und nichts tun, wird die Kapazität auf 231.000 Bewegungen im Jahre 1990 zurückgehen. Ich kann auch nicht für einen Augenblick annehmen, daß sich der Bedarf des Jahres 1980 in den folgenden Jahren nicht noch weiter erhöht. Die Ölkrise 1972 oder 1973 hatte bereits den Effekt, daß das Wachstum für eine gewisse Zeit unterbrochen wurde. Ich denke, daß der Bedarf bis 1990 weiter steigt; aber ich mache hier keine genaue Vorhersage. Der Flughafen mit 2 Bahnen wird große Schwierigkeiten haben, mit dem Bedarf Schritt zu halten. Ich habe bereits gestern ausgeführt, daß es durchaus möglich ist, daß sich die Dinge zwischen 1980 und 1990 ändern. Flugsicherungsstaffelungskriterien können sehr leicht geändert werden, und ich bin sehr betroffen über solche Dinge wie Fluglärm. Auch die Vertreter der Lufthansa und andere Teilnehmer haben schon über Restriktionen gesprochen, die vom Ausland kommen. Probleme gibt es in Spanien, der Schweiz, Amsterdam und über dem Nordatlantik. Auch diese Probleme können eine Wirkung auf die jährliche Kapazität haben.

Die 3. Bahn liegt hinsichtlich der Kapazität nicht ideal; aber diese Position wurde nun einmal gewählt, und ich bin gebeten worden, diese Sache zu analysieren. Ich sage Ihnen: Es wird eine Zunahme der Kapazität geben. Im ungünstigsten Fall werden das 6 % sein. Diese 6 % sind meine 5,9 % aufgerundet. Ich versuche, die Zahlen ein bißchen einfacher zu halten.

Ich denke, es ist auch sehr sinnvoll, über eine mögliche Zunahme von 14 % nachzudenken. Einmal angenommen, daß der Bedarf nicht wächst, der GFK-Wert, also der Flugplankoordinationswert, bei 55 Bewegungen pro Stunde bleibt und der durchschnittliche stündliche Bedarf nicht über diese 55 Bewegungen hinausgeht, selbst auf dieser Basis hätten wir ernste Probleme, im Jahre 1990 Verzögerungen mit den 2 Bahnen aufzufangen.

Wenn wir eine dritte Bahn hinzugeben, vergrößern wir die mögliche Kapazität. Sie würden mit mir argumentieren und sagen, daß der Bedarf nur 55 Bewegungen beträgt. Ich würde sagen: Ja, das akzeptiere ich, aber die Verzögerungen würden abnehmen, wenn Sie 3 Bahnen hätten. Die Abnahme von Verzögerungen wird sogar sehr groß sein. Wenn die Eckpunkte des Verhältnisses so bleiben wie im Jahre 1980, wenn wir also die Verhältnisse von 1980 bis 1990 behalten und wenn wir dann eine dritte Landebahn hätten, würden wir die Verzögerungen um 15 % verringern können. Wenn es uns möglich wäre, das Ratio zu begrenzen, also eine geringere Bandbreite zu erzielen, könnten wir sogar bis zu einem 40-prozentigen Abbau der Verzögerungen kommen. Dies wäre für die Fluglotsen und auch für die Fluglinien gut. Die Abnahme des Treibstoffverbrauchs wäre dabei erheblich.

Wir bekommen also eine mögliche Vergrößerung der Kapazität oder eine Reduzierung der Verzögerungen. Ich beende also meine Präsentation und wäre glücklich, Ihre Fragen beantworten zu können. Aber ich möchte Sie bitten, jeweils nur eine Frage zu stellen, also die Fragen nacheinander zu stellen. Es ist einfach unmöglich, entsprechende Notizen für vier Fragen nacheinander aufzunehmen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Meine Damen und Herren! Wegen der zentralen Bedeutung der eben geschilderten Zusammenhänge ergibt sich eine konkrete und unmittelbare Nachfrage in direkter Gegenüberstellung. Es sind hier die Zahlen von Mr. Hooton dargelegt worden und wir haben heute vormittag die Zahlen der FAG-Computersimulationsstudie gehört.

Mr. Hooton, wie bewerten Sie die Simulationsstudie der FAA für die Flughafenaktiengesellschaft?

Die Frage an die FAG: Wie bewerten Sie den Vortrag von Mr. Hooton?

Ich darf hinzufügen: Es geht um die noch immer abweichenden prozentualen Steigerungseffekte von maximal 14 % in der Hooton-Studie und von Werten, die um 20 % oder sogar über 20 % liegen, bei der Flughafenaktiengesellschaft.

Hooton:

In einer Versammlung von dieser Größenordnung und auch in der zur Verfügung stehenden Zeit ist es unmöglich, einen genauen Kommentar abzugeben. Um so ein Simulationsmodell überhaupt zu beurteilen, braucht man eine ganze Menge von Informationen. Allein die Diskussionen über die Eingabedaten könnten schon eine Woche in Anspruch nehmen. Wir müssen selbstverständlich annehmen, daß die Flughafengesellschaft die technische Qualifikation besitzt. Sie haben das Computermodell von der FAA und diese wiederum hat einen internationalen guten Ruf. Auch die Flughafengesellschaft hat eine entsprechende Reputation.

Ich müßte also viel über dieses Modell wissen und insbesondere auch über das Verkehrsbeispiel, über die Zusammensetzung, die dort Eingang gefunden hat. Ich nehme an, daß Ihre Simulationsstudie gute Ergebnisse erbracht hat für die Zeit, wo gutes Wetter herrscht, welches einen großen Zeitraum des Jahres tatsächlich da ist.

Aber für mich ist es einfach ummöglich, meine Zahl von 14 % mit der der Flughafengesellschaft von etwa 21 % zu vergleichen. Aber ich glaube, daß von den Annahmen, die dort getroffen worden sind, diese Zahl durchaus vernünftig ist. Ich hoffe, daß dies Ihre Frage beantwortet.

Vorsitzender Dr. Lang:

Nur, glauben heißt nicht wissen.

Das Wort hat die FAG.

Becker:

Ted Hooton hat in Fachkreisen einen hervorragenden Ruf. Ted Hooton hat deutlich gemacht, daß er mehrere Wochen zu bestimmten Zeiträumen in Frankfurt ist und sich die Situation ansieht. Wir haben erstklassige Fachleute hier in diesem Hause, die das ganze Jahr hier tätig sind.

Gestatten Sie bitte, daß ich etwas Grundsätzliches zu Gutachten sage. Natürlich haben beide Seiten - wenn ich das überhaupt einmal so sagen darf - nach bestem Wissen und Gewissen ihre Arbeiten aufgenommen und durchgeführt. Es geht hier nicht um Prozentsätze, sondern es geht um Flugbewegungen, die wir durchführen müssen, das ist deutlich geworden, wenn wir unsere Bedeutung erhalten wollen. Wenn andere politische Konzeptionen oder sonstige Denkungsweisen dazu führen, daß der Flughafen eingefroren wird, dann können wir nichts daran machen.

Die Voraussetzungen und die verschiedenen Verfahren sind nach besten Wissen und Gewissen beachtet worden. Die FAA, die dieses Computermodell entwickelt hat, ist immerhin eine anerkannte Behörde in der Welt. Bei der Festschreibung der Voraussetzungen haben die Bundesflugsicherung, die Lufthansa und der Flugplankoordinator mitgewirkt. Die Streubreite bei verschiedenen Gutachten wird immer eine bestimmte Größe sein, weil das immer wieder von den Voraussetzungen abhängig ist.

Vorsitzender Dr. Lang:

Nun die Bundesanstalt für Flugsicherung.

Philipp:

Herr Vorsitzender, vielleicht zur Klarstellung der Frage von Herrn Roth. Es wurde das Arbeitspapier: FAA-Simulationsmodell mit einer Tabelle verteilt. Es wurde ein Arbeitspapier von Ted Hooton verteilt: Kapazität für den Flughafen Frankfurt, speziell für diese Anhörung. Darin ist eine Tabelle enthalten, die Tabelle 1, die leider nicht kürzer dargestellt worden ist.

Sie werden sehen, die Zahlen des FAA-Simulationsmodells decken sich - was die Jahreskapazität betrifft - weitgehend mit den Zahlen von Ted Hooton unter den bestimmten, dort festgelegten Annahmen. Das kann aber jeder selbst nachlesen. Die Zahlen sind weitgehend identisch.

Vorsitzender Dr. Lang:

Die Frage, die hier gestellt wurde, war ganz einfach folgende: Auf der einen Seite wird maximal 14 % Kapazitätszuwachs angesetzt, auf der anderen Seite bis 25 %. Nun wurde Herr Ted Hooton um seine Meinung gefragt. Fazit: Im Handumdrehen, so aus dem Handgelenk kann ich das nicht direkt beantworten. Ich habe ihn so verstanden: Damit müßte ich mich länger beschäftigen, um es so würdigen zu können, wie das hier angedeutet wurde.

Die Antwort der FAG zu dieser Frage war keine Antwort; das muß ich auch in diesem Zusammenhang feststellen.

Jetzt wurde von der Bundesanstalt für Flugsicherung gesagt: Hier ist ein Papier, da ist ein Papier. In diesem Bereich - das ist ja eine ganze Latte von Zahlen - stimmen sie überein. Aber die entscheidende Frage, die beantwortet werden sollte und die bisher nicht beantwortet wurde, war: Aufklärung der Differenz; auf der einen Seite maximal 14 %, auf der anderen Seite 25 %. Das ist - wenn man großzügig ist - eine Differenz um 100 %.

Gaebel:

Ich möchte in diesem zahlenmäßigen Verwirrspiel nur den Versuch machen - ich kann Ihre Gefühle hier voll nachempfinden -, Ihnen etwas zu helfen. Ich halte den Hinweis von Herrn Philipp für absolut richtig, daß die absoluten Werte - ausgedrückt in Jahresbewegungen - sowohl nach der FAG-Studie als auch nach Mr. Hooton in der Größenordnung 290.000 und 300.000 gegeben sind.

Nur glaube ich, daß die prozentuale Angabe, die Herr Hooton unterbreitet hat - er hat ja nicht von soundsoviel Bewegungen, sondern von Prozenten gesprochen -, nicht auf dieser Zahl basiert. Warum tut sie das nicht? - Weil hier unterschiedliche Verhältnisse zwischen An- und Abflügen, Fachausdruck Ratioes, unterstellt worden sind.

Der FAG-Studie ist meines Wissens ein tatsächlicher Flugplan unterstellt worden - das lesen Sie im Text am Anfang -, und dieser tatsächliche Flugplan für das betrachtete Jahr 1990 geht von einem niedrigeren Ratio aus.

Wenn man dieses in die Systematik von Herrn Hooton übersetzt, dann wird auch bei ihm ein höherer Prozentsatz - denken Sie, bitte, an das Bild, das er mit dem Himalaya bezeichnet hat - sichtbar werden.

Im übrigen möchte ich, wenn Sie erlauben, Herr Vorsitzender, auch darauf hinweisen, daß beide Aussagen, sowohl die der BFS als auch die der Lotsen, tendentiell die Größenordnung, ich sage einmal um 20 % hier etwa wiedergeben. Die

BFS hat eine Anhebung des Koordinationseckwertes von 55 auf 64 beim Dreibahnsystem empfohlen und die Lotsen von 57 auf 68, bei der BFS plus 9 Bewegungen, bei den Lotsen plus 11 Bewegungen.

Ich bin überzeugt davon, daß, wenn man jetzt die Zahl von Herrn Ted Hooton von 295.000 in eine Anhebung des Koordinationseckwertes umrechnet, dann die Ergebnisse nahezu identisch sind.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Brendlin!

Brendlin:

Die Berechnungsmethode von Mr. Hooton - hier will ich auch noch einmal auf die Frage des Ratioes eingehen - ist eine der wenigen anerkannten internationalen Berechnungsmethoden. Aber - Herr Becker hat es schon ausgeführt - durch unterschiedliche Wahl der Methode und durch unterschiedliche Setzung von Prämissen - dazu gehören sowohl die Ratioes als auch die gewählten Staffelungskriterien - können unterschiedliche Ergebnisse herauskommen. Ich versuchte, dies heute morgen deutlich zu machen.

Meines Wissens gibt es für den Flughafen Frankfurt keinen Prognoseflugplan, so wie der, der in die Simulation eingegangen ist und sowohl mit dem Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland als auch mit den Flugplanern der Deutschen Lufthansa im einzelnen abgestimmt ist. Es gibt keinen Flugplan für den Flughafen Frankfurt als Prognoseflugplan außer dem für die Simulation.

Die ganze Diskussion über das Ratio ist erst aufgekommen, nachdem dieser Flugplan aufgestellt war. Dann haben wir nachgesehen. Dann haben wir festgestellt, daß in den Spitzenzeiten bei diesem nachfrageorientierten Flugplan ein Ratio zwischen 0,6 und 1,2 in den Spitzenzeiten zu verzeichnen war.

Das heißt, allein bei der unterschiedlichen Wahl des Ratioes 0,6 und 1,2, wie er sich aus dem Flugplan in der Simulation ergeben hat, und der Wahl des Ratioes Mr. Hooton mit 0,75 und 1,5 annäherungsweise versucht hat, die Sache darzustellen, resultieren schon deutliche Unterschiede in den Ergebnissen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Bitte schön, Bundesanstalt für Flugsicherung.

Philipp:

Herr Vorsitzender, ich darf doch noch einmal auf das Papier, das Ted Hooton für den Hessischen Landtag verteilt hat, zurückkommen. Dies ist nicht Aufgabe der Bundesanstalt für Flugsicherung, aber es erscheint mir in dem Punkt eine babylonische Sprachverwirrung zu herrschen. Ted Hooton hat speziell für diesen Fall für 1990 das Zwei-Runway-System berechnet und das Drei-Runway-System, unter den verschiedenen Verhältnissen, Anflug/Abflug, Abflug/Anflug. Das ist die Ratio.

Sie sehen, er hat in seiner Berechnung, die Ihnen auch als Vorlage auf dem Tisch liegt, ein Ratio von 0,56 : 1,8. Er führt auch ein, wieviel Flüge das sind. Er kommt auf einen Jahreswert von 231 und, wenn er den Ratio-Faktor auf 0,75 bis 1,5 anhebt, auf 248. Wenn er den theoretischen Wert von 1,0 nimmt - das hat man hier ja mehrfach gehört -, der bei einem Knotenpunkt möglicherweise nicht erreichbar ist, dann kommt er auf 257.

Die FAG hat in ihrem Papier auf Seite 3 dargelegt, daß ihr Rechenmodell auf dem Ratio 0,5 bis 1,2 berechnet worden ist. Sie sehen anhand dieser Angaben, daß die Abweichungen von der Jahreskapazität nicht so beachtlich sind.

Der Prozentsatz ist in der Tat unterschiedlich. Hier muß man natürlich sehen, von welchem GFK-Wert Herr Hooton als untere Grenze ausgeht und von welchem Wert die FAG ausgeht. Es ist bekannt, daß Herr Hooton bei seinen Berechnungen sehr konservativ, sehr vorsichtig vorgegangen ist.

In den Ausführungen des Präsidenten zu einem möglichen Flugplankoordinationswert sind auch wir über den Wert von Herrn Hooton gegangen, weil wir der Meinung sind, für die wenigen Stunden, wo der Wert dann überschritten wird, ist eine Zunahme der mittleren Verzögerungen von 4 auf 5 oder 6 Minuten durchaus hinnehmbar.

Das heißt, unser Wert ist praxisorientiert, und wir nehmen in Spitzenstunden in Kauf, daß die mittlere Verzögerung von dem Wert 4 Minuten auf 5, 6 Minuten ansteigt. Herr Hooton - er hat es an diesem Himalaya-Modell versucht - geht bei seiner mathematischen Modellrechnung immer davon aus, daß, wenn ein Vier-Minuten-Wert erreicht ist, sein Rechner zumacht. Er sagt: Jetzt bist du überschritten. Jetzt mußt du wieder zurück, während wir in der Praxis sagen: Wir nehmen 4, 5 Minuten einmal hin. Das hat er ja da drüben versucht, für Nichtfachleute zu erklären, daß dies dann in entsprechende Minutendelays umschlägt.

Ich darf auch auf folgendes verweisen: Wir haben speziell ein Gutachten für den Flugplankoordinationswert 1980 anfertigen lassen, der auch in der Tischvorlage 52 enthalten ist. Da sehen Sie diesen Wert als Variable der mittleren Verzögerungen pro Luftfahrzeug von 2 bis auf 16 Minuten hochgehen. Daran können Sie eigentlich sehr sorgfältig erkennen, daß Delay und Kapazität miteinander zusammenhängen. Herr Hooton hatte nur die Vier-Minuten-Kurve dargestellt.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Hooton, was haben Sie zu dem zu sagen?

Hooton:

Die Kapazitäten und die GFK-Werte, die ich berechnet habe, gehen von gewissen Verzögerungsschwellen aus. Aber es ist einfach unmöglich, in der vorhandenen Zeit jeden Aspekt des Luftraumes, der Rollwege, überhaupt alle Dinge anzusprechen.

Deshalb, wenn man also in das Jahr 1990 sieht, tue ich mein Möglichstes, eine Schätzung abzugeben, welches der GFK-Wert sein wird.

Aber Herr Gering, der Flugplankoordinator, hat nachher die Feineinstellung vorzunehmen. Er wird Ihnen nicht ganz genau sagen können, welche Feineinstellung er für 1990 vornehmen muß.

Es ist also sehr schwierig für die Bundesanstalt für Flugsicherung und den Flugplankoordinator. Es ist sehr schwierig, zu sagen, ja, wir akzeptieren die Zahlen von Herrn Hooton oder: wir lehnen sie ab. Sie sind nur eine Hilfe, eine Richtlinie für die Zukunft.

Niemand kann also so genau in die Zukunft sehen, denn nur Gott ist perfekt.

Am Schluß möchte ich noch eine andere Sache sagen. Ich habe bereits im Jahr 1976 eine Simulationsstudie für die dritte Bahn gemacht, und in der Zeit hatte ich den Kapazitätsgewinn dieser dritten Bahn in der Größenordnung von 25 % vorhergesagt. Ich höre aber niemanden, der mir dazu Fragen stellt. Aber gegen Ende dieser Studie war es sicher, daß sich die Flugsicherungs-Staffelungswerte ändern würden. Die BFS fragte mich, wenn sich nun die Staffelungskriterien ändern, was wird der Effekt auf Ihre Berechnungen bezüglich der dritten Bahn sein? Das zeigt eigentlich das Problem auf, über das ich heute und auch gestern schon gesprochen habe. Hätte ich 1976 den schlechtesten Fall angenommen, wäre die Zunahme auch nicht so groß gewesen. Ich sage es noch einmal, daß dies auch in der Zukunft noch einmal passieren könnte. Nehmen Sie also bitte nicht an, daß alles so bleiben wird, wie es im Moment ist.

Vorsitzender Dr. Lang:

Heute morgen, vor der Mittagspause, hatten Sie, Herr Hooton, darauf hingewiesen, daß Sie einige Fragen, die Herr Billinger stellte, noch beantworten wollten. Haben Sie die noch im Gedächtnis, oder soll Herr Billinger sie wiederholen?

Hooton:

Könnten die Fragen, wenn noch mehrere übrig sind, wiederholt werden? Aber nach Möglichkeit jeweils nur eine, damit sie sofort beantwortet werden kann.

Vorsitzender Dr. Lang:

Bitte, aber nur kurz, sonst kommen die Abgeordneten nicht mehr zu Wort.

Billinger:

Ist es richtig, Mr. Hooton, daß, je kleiner das Ratio ist, um so kleiner auch der Gewinn an Kapazität durch die Startbahn West ist? Oder, umgekehrt, daß je mehr sich das Ratio nach 1 hin entwickelt, um so größer der Gewinn durch der Startbahn West ist?

Hooton:

Wenn der Bedarf in einer Spitzenstunde beim Verhältnis 1 ist, würden Sie den besten GFK-Wert und die höchste jährliche Kapazität erreichen. Beantwortet dies Ihre Frage?

Billinger:

Ja. Ihr Wert, plus 14 %, bezieht sich doch auf das Ratio 1,0? Oder bezieht es sich auf das gleiche Ratio, das die FAG angenommen hat, oder auf ein kleineres oder größeres?

Hooton:

Wir müssen sehr vorsichtig sein, wenn wir die Verhältnisse zwischen der Flughafengesellschaft und meinen Ergebnissen vergleichen. Die Flughafengesellschaft macht eine Simulation mit einem Verkehrsbeispiel, einem Flugplan, und dieses Beispiel ist ein kompletter Flugplan für 24 Stunden. Sie werden also verschiedene Verhältnisse für jede Stunde haben.

Ich mache hier keine Simulation. Meine Steigerung von 14 % der Kapazität basiert auf einem wirklichkeitsgetreuen Band von Verhältnissen, also einem Band von 0,75 bis 1,5. Dies ist also ein Durchschnitt, der zu 50 % erreicht wird.

Ich glaube, weiß es natürlich nicht: Das Modell der Flughafengesellschaft enthält vielleicht dieselben Verhältnisse. Meine 14 % basieren nicht auf dem Verhältnis 1,0. Es basiert auf etwas, von dem ich glaube, daß es für das Jahr 1990 realistisch ist.

Vorsitzender Dr. Lang:

Sie haben drei Fragen, Herr Billinger. Jetzt kommt die dritte, dann ist Schluß.

Billinger:

Ja, gern. Ich muß allerdings dazusagen, daß ich jetzt gelernt habe bei dieser Auseinandersetzung, daß sowohl Herr Hooton ein wirklichkeitsnahes Abbild für das Ratio gemacht hat als auch die FAG, so daß der Unterschied zwischen 14 % und dem höheren Wert der FAG nicht durch das Ratio erklärt werden kann, sondern durch andere Voraussetzungen erklärt werden muß; beides ist wirklichkeitsnah.

Nun zu meiner Frage, die ich noch gestellt habe. Herr Hooton, Sie haben meine Frage, ob Sie den optimalen Ausbau des Zweibahnsystems berücksichtigt haben, unterschiedlich beantwortet. Heute morgen haben Sie sie so beantwortet, daß dies in Ihre Vorhersage für den Zeitpunkt 1990 eingegangen ist. Sie haben also heute morgen gesagt, der Wert 1990 für das Zweibahnsystem enthält die Berücksichtigung des optimalen Ausbaues.

Heute nachmittag haben Sie gesagt, daß 1990 für den Fall gilt, daß nichts gemacht wird. Das heißt, ich verstehe es so, wenn wir nichts weiter machen, dann kommen wir zu dem Wert 1990. Es überrascht mich auch - -

Vorsitzender Dr. Lang:

Da muß ich Sie gleich korrigieren, ich habe gut zugehört. Es war genauso heute nachmittag wie heute morgen. Mit "nichts" war nicht die dritte Startbahn, sondern nur die zwei Startbahnen gemeint.

Billinger:

Nun kommt das Überraschende: Die Fluglotsen sagen, daß durch den optimalen Ausbau eine Steigerung von 55 auf 57 erreicht werden kann. Herr Hooton meint, daß es, wenn man nichts mache, eine Senkung von 55 auf 52 gebe. Ich weiß einfach nicht, wie das zustande kommt. Ich meine, daß es auf jeden Fall nützlich wäre, auch einen Wert zu haben, der die Wirbelschleppen nicht mit berücksichtigt - was offensichtlich Herr Hooton getan hat.

Hooton:

Lassen Sie mich sehen, ob ich Sie richtig verstanden habe. Die Fluglotsen haben heute morgen von einer Zunahme von 55 auf 57 durch die Ausbaumaßnahmen bei den beiden existierenden Bahnen gesprochen. Ich glaube nicht, daß die Fluglotsen meinten, daß diese Zahlen für 1990 gelten sollten. Ich habe schon gesagt, daß zwischen 1980 und 1990 Änderungen beim Zweibahnsystem auch kleinere Änderungen der Kapazitätswerte bewirken werden. Was ich aber sage, ist, daß sich im Jahre 1990 unter Berücksichtigung aller Verbesserungen an den beiden Bahnen die Zunahme des Anteils der Großraumluftfahrzeuge von 30 auf 50 % die Dinge verschlimmern werden. Der Gesamteffekt dieser Entwicklung wird alle Zunahmen der Kapazität, die durch Ausbaumaßnahmen oder anderes geschaffen werden können, einfach wieder wegwischen. Mit anderen Worten: Das Problem der Luftwirbelschleppen ist doch schwieriger. Ich habe nicht die Kapazität für jedes Jahr zwischen 1980 und 1990 betrachtet. Wenn ich es getan hätte, würde ich Ihnen wahrscheinlich zustimmen, daß einige Veränderungen aufwärts oder abwärts möglich sind. Ich habe vielmehr über das endgültige Bild im Jahre 1990 gesprochen. Wir sollten die Luftwirbelschleppen- Problematik nicht unterschätzen.

Vorsitzender Dr. Lang:

In Abwandlung des vorgesehenen Ablaufes verzichten wir im Augenblick auf weitere Statements und beginnen die Runde der Fragen der Abgeordneten. Das Wort hat der Kollege Dr. Bartelt.

Abg. Dr. Bartelt (CDU):

Herr Hooton, wie stellt sich für Sie die Erweiterung des Zweibahnsystems 1980 im Vergleich zum Dreibahnsystem 1990 - inklusive der Optimierung des Zweibahnsystems - dar? Ich frage also nach der Kapazität des Zweibahnsystems 1980 und der Steigerung dieser Kapazität durch Einführung des Dreibahnsystems - inklusive Optimierung des Zweibahnsystems - im Jahre 1990.

Zweitens. Ist das nicht auch der Ansatz der Simulationsstudie der FAG? Wie stellen sich die Vergleichszahlen dar?

Hooton (Übersetzung):

Ich kann diese Frage nicht beantworten; denn wie ich bereits vorher gesagt habe, müßte ich die Resultate der Flughafengesellschaft erst einmal sehen - genauso, wie Sie wahrscheinlich erst einmal auch meine Resultate sehen wollten.

Abg. Dr. Bartelt (CDU):

Herr Vorsitzender, darf ich unabhängig von der zweiten Frage die erste Frage aufrechterhalten? Ich meine, die Frage nach der Kapazitätssteigerung durch das Dreibahnsystem - inklusive der Optimierung des Zweibahnsystems - 1990 gegenüber dem Zweibahnsystem heute, 1980.

Hooton:

1980: 239.000 Bewegungen pro Jahr. Der höchste GFK-Wert für eine Stunde: 55. 1990 - bei drei Bahnen -: im schlechtesten Fall zwischen 245.000 und 249.000. Der GFK-Wert für eine Stunde: 56. Dies bezieht sich auf den schlechtesten Fall. Der realistische Fall könnte 1990 bei drei Bahnen wie folgt aussehen: 277.000 bis 282.000 Bewegungen - mit dem GFK-Wert für eine Stunde von 63.

Vorsitzender Dr. Lang:

Sie wollen die erste Frage, da sie nicht beantwortet werden konnte, an Herrn Brendlin weitergeben? - Bitte.

Abg. Dr. Bartelt (CDU):

Ich hätte gern die zweite Frage an Herrn Brendlin gestellt.

Brendlin:

Sind Sie so nett, die Frage ganz kurz zu wiederholen?

Abg. Dr. Bartelt (CDU):

Gehe ich recht in der Annahme, daß Sie im Hinblick auf die von Ihnen im Simulationsmodell ermittelte Steigerungsrate den Ist-Zustand 1980 mit dem Dreibahnsystem - inklusive der Optimierung des Zweibahnsystems - 1990 verglichen haben?

Brendlin:

Herr Dr. Bartelt, ich nehme an, daß das eben ein Versprecher war. Der Vergleich sieht wie folgt aus: Für 1980 war das optimierte Zweibahnsystem zugrunde gelegt. Damit wurde das Dreibahnsystem unter Berücksichtigung eines Traffic-Mix bei der Simulation, der in etwa den Verhältnissen im Jahre 1990 entspricht - obwohl es nicht unbedingt ein Flugplan von 1990 sein muß -, verglichen.

An der Stelle muß jedoch noch auf eines hingewiesen werden: Wenn wir davon ausgehen, daß wir durch eine Veränderung des Traffic-Mix in den nächsten zehn Jahren, so, wie es Mr. Hooton auch ausgeführt hat, eine Reduktion der Kapazität um 5,3 % bekommen werden und daß wir nach 1990 durch einen weiteren Anstieg des Anteils der Großraumflugzeuge - das ist auch zu erwarten, und Herr Hooton hat das, einig mit uns, so ausgeführt - zu günstigeren Verhältnissen kommen, so reden wir heute über den Vergleich der Kapazitäten von 1990 und 1980 und nicht über den Kapazitätszuwachs durch die dritte Bahn schlechthin.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Kollege Sturmowski!

Abg. Sturmowski (CDU):

Herr Vorsitzender, ich habe eine Frage, die ein wenig außerhalb der jetzigen Diskussionsebene steht und sich auf gestern bezieht. Wir haben gestern von der Beziehung Frankfurt und München beim jeweiligen Ausbau gesprochen. Im Planfeststellungsbeschluß von 1979 steht geschrieben, daß der in diesem Planfeststellungsverfahren beschriebene Flughafen München (neu) Entlastungsfunktionen für den Flughafen Frankfurt und für die Lufthansa übernehmen wird.

Ich frage, weil gestern immer wieder die Zusammenhänge entweder bestritten oder relativiert worden sind: Wie kommen diese Sätze in den Planfeststellungsbeschluß? Ein Planfeststellungsbeschluß wird ja bekanntlich aufgelegt, es werden Beteiligte gehört und dann deren Beiträge festgehalten. Ich bitte um eine Antwort.

Dann habe ich noch eine Frage zur jetzigen Diskussion, auch an Herrn Brendlin. Er selbst hat sich schon einmal über die mögliche Anlage von 2 Startbahnen in versetzter Form - nicht parallel, sondern versetzt parallel - in Nizza ausgelassen. Ich frage ihn, ob eine Versetzung der bestehenden Bahnen in Frankfurt zu einer Kapazitätssteigerung führen könnte.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Sturmowski, soll die erste Frage an den Bund gerichtet sein?

Abg. Sturmowski (CDU):

An den Bund und an die Lufthansa. Beide hatten dazu gestern einschränkende Auskünfte gegeben.

Vorsitzender Dr. Lang:

Für den Bund spricht Herr Dr. Weber.

Dr. Weber:

Herr Dr. Rehm hat dies gestern sehr eindeutig beantwortet. Er hat darauf hingewiesen, daß das, was im Planfeststellungsbeschluß dazu ausgesagt worden ist, von der Bundesregierung nicht getragen wird, sondern daß es für uns ganz eindeutig ist, daß die verkehrspolitische Bedeutung von Frankfurt sich durch den Ausbau von München nicht ändert.

Vorsitzender Dr. Lang:

Der Vertreter der Lufthansa!

Hermsen:

Der Flughafen München 2 muß genau wie der Flughafen Frankfurt als ein Teil des Gesamtinfrastruktursystems, das wir in der Bundesrepublik Deutschland für den Luftverkehr haben, gesehen werden. Aus unserer Sicht ist der Flughafen München 2 ebenso wie der Flughafen Frankfurt Bestandteil dieses Systems, wobei der Flughafen Frankfurt für uns die primäre Zentralfunktion hat. Deshalb haben wir auf diesem Flughafen auch unsere Anlagen entsprechend ausgebaut und sind zur Zeit noch dabei.

Wir haben in München sowohl während der Erarbeitung des Planfeststellungsbeschlusses als auch während des in diesem Jahr anhängigen Verwaltungsstreitverfahrens erklärt, daß der Flughafen München 2 für uns eine Gateway-Funktion bekommen wird, in Ergänzung zum Flughafen Frankfurt. Dabei muß man aber ganz klar feststellen, daß wir allein aus betriebswirtschaftlicher Sicht ein primäres Interesse daran haben müssen, die in Frankfurt vorhandenen Anlagen bis zur Grenze ihrer vorhandenen Kapazität auszunutzen und erst dann die Anlagen des Flughafens München 2 über den Umfang, den sie als normale Ablösung für den Flughafen München-Riem haben werden, hinaus zu nutzen.

Abg. Welteke (SPD):

Zunächst eine Frage an Herrn Gering. Sie haben von 30 % Abweisungen in der Spitzenstunde gesprochen und gleichzeitig noch eine Dunkelziffer - für eine schon aus Kapazitätsengpässen bekannte Art nicht angemeldeter Flüge - angenommen. Wenn wir nun die ganzen Kapazitätszuwachszahlen Revue passieren lassen und das, was unstreitig ist, als unstreitig hinnehmen, kommen wir doch wohl zu der Situation, daß auch nach Bau der Startbahn West in der Spitzenstunde die Kapazität nicht ausreichend sein wird, um alle Anfragen nach Landungen und Starts erfüllen zu können. Das bedeutet doch, wenn ich es richtig verstehe, daß die bei einem Nichtausbau des Flughafens befürchteten negativen Auswirkungen nur zeitversetzt nach Ausbau des Flughafens für die Region und für das Land Hessen eintreten werden.

Meine zweite Frage richtet sich an die Flugsicherung und eventuell auch an den Flugplankoordinator. Herr Billinger hatte vorhin in seinem einleitenden Statement zum Schluß die Kapazitätsberechnungen in Frage gestellt, dann aber die Behauptung aufgestellt, daß durch eine Verwendung der beiden vorhandenen Bahnen - eine davon als Startbahn, die andere als Landebahn - die Kapazität des jetzigen Parallelbahnsystems erheblich erweitert werden könnte.

Ich frage die Flugsicherung, ob diese These von Herrn Billinger in der Realität tatsächlich nachvollziehbar wäre oder nicht.

Gering:

Die Frage, ob selbst bei einem Ausbau des Flughafens Frankfurt mit einer dritten Startbahn die Nachfrage noch befriedigt werden kann, kann ich dahingehend beantworten, daß sich die 30 bis 35 % der Ablehnungen von Flügen, die zur Zeit in Spitzenzeiten erfolgen, was in Verlegungen ausartet, sowohl auf Landespitzen als auch auf Startspitzen beziehen. Das heißt nicht, daß eine Landung, die von uns akzeptiert werden kann, gleichzeitig auch eine akzeptable Startzeit beinhaltet. Es kann also durchaus sein, daß wir einer Landezeit zustimmen können, daß aber die notwendige Startzeit für diesen Flug wegen Überschreitens der Koordinationseckwerte nicht akzeptiert werden kann und umgekehrt.

Ich glaube, daß bei einem Ausbau des Flughafens mit einer dritten Startbahn ein derartiger Kapazitätszuwachs entsteht, daß wir aus diesen jetzt doch sehr eklatanten Anflug- und Abflugspitzen etwas herauskommen. Ich meine, daß dann zum einen bei einer Landespitze mehr Starts durchgeführt werden können, so daß ein Teil dieser 30 bis 35 %, die wir jetzt ablehnen, dann akzeptiert werden kann. Ferner meine ich, daß wir dann auch umgekehrt bei einer Startspitze im Gegensatz zu heute zusätzliche Landungen akzeptierenkkönnen. Das Parallelbahnsystem wird ja zu einem gewissen Teil durch die dritte Startbahn entlastet.

Voß:

Ich darf die zweite Frage beantworten. Sie lautete, ob beide Bahnen nicht in der Weise genutzt werden könnten, daß die eine nur zum Starten und die andere nur zum Landen angesetzt wird. Das ist prinzipiell möglich. Es ist aber nach meiner Meinung ein Trugschluß, wenn man sich dadurch eine Kapazitätssteigerung erhofft. Die beiden Bahnen sind nämlich - das sagte ich heute morgen - bei dem Abstand nicht getrennt zu betrachten, auch für die Kombination nicht. Von dem Planungsansatz her müssen Sie nämlich bei jeder Landung unterstellen, daß sie auch schiefgehen kann insofern, als der

Flugzeugführer durchstarten muß. Dann haben Sie zwei parallele Startvorgänge im Raum. Das rührt an die Sicherheitsvorstellungen, die allgemein üblich sind.

Abg. Welteke (SPD):

Ich möchte gern Herrn Billinger direkt fragen, was er dazu zu sagen hat. Das war doch seine These für eine Kapazitätserhöhung auf dem Parallelbahnsystem.

Billinger:

Natürlich muß man, wenn man dann die Maschinen starten läßt, ebenfalls berücksichtigen, daß die landende Maschine durchstarten kann. Aber auch dann wissen wir ja, daß die Startkapazität höher ist als die Landekapazität. Damit bekomme ich auch für den Fall, daß ich mehr Landungen habe, als die Kapazität einer Landebahn ausmacht, durchaus einen höheren Wert, als wir ihn heute vorgegeben haben.

Abg. Weimar (CDU):

Herr Billinger, Sie haben ja insbesondere den Punkt angesprochen, daß man Verkehr herausnehmen könne. Ich hatte gestern schon einmal die Frage nach den Spitzenzeiten gestellt. Nachdem heute die Ausführungen dazu waren, möchte ich doch noch einmal von Ihnen wissen, in welchen Bereichen des Tages Sie überhaupt noch Möglichkeiten sehen, Verkehrsspitzen insgesamt zu verlagern. Es wurde ja gesagt, die Fluglotsen hätten jetzt schon einen Belastungsgrad erreicht, der neben anderen Dingen, die ebenfalls angesprochen wurden, noch gewisse geringe Fehler unausweichlich macht.

Die zweite Frage möchte ich an die Bundesregierung und auch an die Landesregierung richten. Da hätte ich an sich gern den Wirtschaftsminister zu dem integrierten Verkehrssystem gefragt, inwieweit da Möglichkeiten bestehen. Vielleicht können Sie, Herr Ministerpräsident Börner, gleich einmal die Frage beantworten, inwieweit es gerechtfertigt ist, daß der für den Planfeststellungsbeschluß zuständige Minister und einer der wesentlichsten Entscheidungsträger der Landesregierung nur jeweils für wenige Minuten am Beginn der Anhörung anwesend ist und ansonsten durch Abwesenheit glänzt.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Billinger, Sie haben das Wort.

Billinger:

Zu der ersten Frage: Ich habe Ihnen heute das Problem geschildert, das in dem Diagramm steckt. Herr Gering und ich haben vereinbart, diese Frage nochmals gründlich zu untersuchen. Ich werde Ihnen in diesem Papier, das wir dann gemeinsam machen, diese Frage genau beantworten.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Ministerpräsident, sind Sie bereit, auf die Frage zu antworten?

Ministerpräsident Börner:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Herr Kollege Karry ist durch dringende Dienstgeschäfte verhindert. Sie sehen, daß die Landesregierung trotzdem präsent ist. Die Würdigung des integrierten Verkehrskonzeptes behalte ich mir in der Regierungserklärung vor.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Kollege Schmidt!

Abg. Schmidt (F.D.P.):

Meine Damen und Herren, mir scheint die Kapazitätsfrage hier hinreichend erläutert worden zu sein. Man kann daraus seine Schlüsse ziehen. Die Richtung, in der ich jetzt frage, ist deshalb eine andere. Ich frage Lufthansa und Flughafen AG: Was würde denn passieren, wenn diese Startbahn West nicht gebaut würde? Wohin und in welchem Ausmaß müßten Gesellschaften Kapazitäten von Frankfurt abziehen? Gilt die Aussage, die die Lufthansa hier in aller Deutlichkeit gemacht hat, - -

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Kollege, das war bereits die zweite Frage. Ich will gleich darauf hinweisen.

Abg. Schmidt (F.D.P.):

Das ist aber unfair.

Vorsitzender Dr. Lang:

Nein, es ist heute morgen ausdrücklich darauf hingewiesen worden, daß jeder Kollege nur zwei Fragen hat. Wenn Sie jetzt mehr Fragen stellen, läuft die Sache völlig aus dem Ruder.

Abg. Schmidt (F.D.P.):

Ich hatte ein Komma gesetzt.

(Heiterkeit)

Gilt die Aussage der Lufthansa, Frankfurt ausbauen zu wollen, ausschließlich unter Einbeziehung der Startbahn West, und welche Funktion würde Frankfurt da wohl einnehmen?

Von der Flughafen AG möchte ich ganz konkret eine Aussage dazu haben: Würde durch den Bau der Startbahn West die Kapazitätsfrage für den Frankfurter Flughafen endgültig gelöst, oder ist das nur ein Teil einer Konzeption, der bei weiterem Bedarf auch weitere Maßnahmen in Frankfurt folgen müßten?

Vorsitzender Dr. Lang:

Wer beantwortet? - Bitte schön!

Dr. Beder:

Die erste Frage war: Was passiert, wenn die Startbahn für den Luftverkehr nicht gebaut wird? Wenn die Verkehrsnachfrage weiter existiert, bedeutet das ganz konkret, daß hier eine Verdrängung dieses Verkehrs auf andere Flughäfen stattfinden wird. Soweit es die Lufthansa angeht, würden wir wahrscheinlich im Rahmen einer wie immer gearteten Verkehrspolitik des Bundes dazu veranlaßt sein, deutsche Flughäfen zu benutzen. Aber - und das war die Einlassung, die ich heute morgen gemacht habe - das gleiche kann man nicht mit ausländischen Carriern tun. Diese Fluggesellschaften werden sich einen neuen Verkehrsknoten suchen, der so gut mit einem Zubringernetz ausgestattet ist, daß es ihren Anforderungen genügt. Das sind alle die Flughäfen, die in der Peripherie um die Bundesrepublik herum liegen, die sogenannte sechste Freiheit ausüben können. Das sind Kopenhagen, Brüssel, Paris, London, Amsterdam, Zürich, Wien, um nur einige zu nennen. Das bedeutet mit anderen Worten, daß diese Luftverkehrsgesellschaften dann nicht mehr Frankfurt anfliegen können, daß sie auch andere deutsche Flughäfen nicht als Ersatz nehmen werden, sondern sich zu diesen Flughäfen hin orientieren werden. - Das vielleicht als Beantwortung Ihrer Frage 1, die Sie an mich gerichtet haben.

Ich komme dann zu der Frage nach dem Komma: Was tut die Deutsche Lufthansa? Ich habe gestern gesagt, daß wir uns mit der Basis hier in Frankfurt gebunden fühlen, solange wir in der Lage sind, die Kapazitäten, die dort vorhanden sind, zu nutzen. Das bedeutet konkret: Wenn ein Zustand eintritt, bei dem wir nicht mehr in der Lage sind auszubauen, nicht mehr in der Lage sind, die Verkehrsanforderungen, die an uns gestellt sind, dort zu realisieren, müssen wir auf andere Flughäfen ausweichen. Und da kommt wieder München 2 sehr ins Gespräch. Dort werden dann wieder diese Überlegungen aufleben, die für uns eventuell Auslagerung der Werftbetriebe bedeuten, Auslagerung der Teilbetriebe, des Flugbetriebes und dergleichen mehr. - In einem Zwischenruf wird mir gesagt, ich hätte das gestern anders gesagt. Ich habe es nur andersherum erklärt. Ich habe gesagt: Solange wir hier in Frankfurt ausbauen können, bleiben wir hier in Frankfurt. An dieser Aussage hat sich nichts geändert. Die Frage war hier: Was tun wir, wenn das nicht mehr geht? Dann müssen wir eben verlagern.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das ist im Protokoll nachzulesen. - Die FAG war dann noch angesprochen.

Becker:

Die Frage, was geschieht, wenn die Westbahn nicht kommt, wenn wir also nicht ausbauen dürfen, wurde heute indirekt auch von Herrn Hooton beantwortet, der darauf hingewiesen hat, daß die Beibehaltung des Zweibahnsystems Kapazitätseinbußen bedeutet. Er hat das begründet. Wir bleiben bei unserer Aussage: Die Bedeutung Frankfurts wird zwangsläufig zurückgehen, wenn nicht ausgebaut werden kann. Ich kann mich zum Teil auch auf das berufen, was Herr Prof. Beder gesagt hat: Wenn die Lufthansa betroffen ist, wenn die Homebase für die Lufthansa in Frankfurt nicht mehr gegeben ist, würde das auch uns sehr empfindlich stören. Ich glaube nicht, daß ausländische Carrier die Position der Lufthansa einnehmen könnten. - Zu der auf die Zukunft bezogenen Frage gebe ich an Herrn Mücke weiter.

Mücke:

Es war noch gefragt, wie lange es reichen würde, wenn wir die Startbahn West hätten. Sie wissen, daß wir zunächst die Südbahn verschoben haben - sie ist fertiggestellt - und nun daran sind, die Nordbahn zu verschieben. Wir können also davon ausgehen, daß der Flughafen Frankfurt in zirka zwei Jahren über ein einwandfrei konzipiertes Parallelbahnsystem verfügen wird. Beide Bahnen sind zu diesem Zeitpunkt dann mit Cat II ausgerüstet. Das Bahnsystem verfügt dann über die Schnellabrollwege, über sogenannte Überholflächen für wartende Flugzeuge, und wir werden auch den

Vorschlag der BFS realisieren, bestimmte Rollwege mit Mittellinienbefeuerung auszurüsten, um den Verkehrsfluß zu beschleunigen.

Wir gehen davon aus, daß die Startbahn 18 West nach den Verkehrsdaten im Jahresdurchschnitt für das Jahr 1995 ausreichen wird. Ich glaube, der Flugplankoordinator hat anläßlich des Prozesses auf die Frage, wie lange das nun alles reicht, gesagt: "Ich werde es wohl nicht mehr erleben; so lange wird es reichen." Wir gehen davon aus, daß es bis zur Jahrtausendwende ausreicht. Ich möchte das heute nicht vertiefen. Aber nach der Entwicklung auf dem Luftverkehrsmarkt und nach der Flugzeugentwicklung, wie sie heute vorauszusehen ist - das läßt sich annähernd bis zum Jahre 1995 überblicken -, sind wir der Auffassung, daß die Bahn bis zur Jahrtausendwende ausreichen wird.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Kollege Görlach!

Abg. Görlach (SPD):

Lassen Sie mich zu dem Punkt, der eben ausgeführt worden ist, eine Frage stellen. Unterstellen wir einmal bei den Bandbreiten, die wir für den Kapazitätszuwachs durch die dritte Bahn genannt bekommen haben, eine optimistische Zahl, 20 %. Die Streuung war vom Minimum Hooton 6 bis zum Maximum FAG 26 %. Ich gehe einmal von 20 % aus. Wenn die Erwartungen, auch von der Bundesregierung gestützt, stimmen, daß in Zukunft im Durchschnitt zweiprozentige Flugbewegungszunahmen von 2 % per anno möglich sind, dann würde das rechnerisch nur auf zehn Jahre kommen und nicht auf zwanzig Jahre bis zum Jahr 2000.

Das heißt für mich - und jetzt zu meinen Fragen -, daß es sich unabhängig von dem Streit um den Kapazitätszuwachs durch die Startbahn West doch wohl in jedem Fall lohnen muß, alle möglichen - ich nenne es ein bißchen locker so - Kapazitätsfreischaufelungseffekt für den Rhein-Main-Flughafen zu untersuchen. Unter diesem Gesichtspunkt komme ich auf zwei Dinge. Einmal geht es um das integrierte Verkehrskonzept.

Ich muß die Bundesregierung fragen, ob das, was sie gestern hier dargetan hat, daß man daran arbeitet, bestimmte Untersuchungen macht - die gleiche Frage geht an die Bundesbahn -, aber nicht so sehr optimistisch ist, ob überhaupt und wenn ja wieviel. Hier scheint mir in der Aussage der Vertreter der Bundesregierung insofern ein Widerspruch zu den Äußerungen des Verkehrsministers Hauff zu sein, der doch gewisse Erwartungen - wie ich sage, erfreulicherweise - in ein solches abgestimmtes Verkehrskonzept Luft/Schiene durch seine Äußerung gesetzt hat. Dazu hätte ich gern noch konkretere Aussagen, auch zu dem, was heute in den Organen steht, zum Beispiel im "Handelsblatt", von der Bundesbahn, daß mag auch ohne eine zusätzliche große Schienentrasse im Intercity-Verkehr unter voller Ausnutzung der gegebenen Verhältnisse, allerdings mit Ausbau des Bahnhofs unter dem Flughafen, eine optimale Verlagerung auf die Schiene bringen könnte.

Ich frage ausdrücklich: Wenn das gemacht wird, was für eine Entlastung im nationalen Flugverkehr könnte das bringen? Hier ist in allen Prognosen von der schlechtesten und der besten Annahme ausgegangen worden. Gehen wir auch hier von der schlechtesten und der besten Annahme aus. Was könnte das bringen? Ich halte das verkehrspolitisch insgesamt für die Bundesrepublik für wichtig. Das war die Frage nach dem integrierten Verkehrskonzept.

Die zweite Frage betrifft noch einmal München. Ich freue mich über die klare Aussage der Lufthansa. Aber meine Herren, Sie haben alle darauf verwiesen, daß dirigistische Maßnahmen in diesem Bereich möglichst vermieden werden sollen, daß das nicht schicklich sei und auch nichts bringe. Wenn Sie aber den Markt beschwören und München II so gebaut wird, wie es geplant ist, dann wird der Koordinationseckwert für dieses optimale parallele Lande- und Startbahnsystem in München mindestens so hoch sein wie der Koordinationseckwert für Frankfurt mit der dritten Startbahn, möglicherweise sogar höher. Wenn eine solche Kapazität da ist, und Sie auf den Markt setzen, wird es dann nicht eine Sogwirkung geben? Da Sie gegen dirigistische Maßnahmen sind, wie Sie sagen, wird sich diese Kapazität nicht durch den Sog ausfüllen? Werden wir dann doch das haben, was die Lufthansa nicht will, wie sie sagt: Abwanderung von Kapazität nach München II?

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat die Bundesregierung.

Dr. Weber:

Meine Damen und Herren! Zum integrierten Verkehrskonzept, wie es hier genannt wird, möchte ich noch einiges ausführen. Denn das, was gestern vorgetragen worden ist, ist offenbar etwas mißverstanden worden.

Herr Minister Hauff hat mehrfach in der Vergangenheit erklärt, daß ihm an der Verknüpfung der Verkehrssysteme sehr gelegen ist, insbesondere weil dies in Zukunft erhöhte Bedeutung haben wird. Dies gilt auch für die Verknüpfung des Verkehrs zwischen Schiene und Luft.

Wir haben hier, was den Raum Frankfurt betrifft, in der Vergangenheit bereits eine Reihe von Untersuchungen angestellt, die allerdings vor allen Dingen darauf gerichtet waren, den Flughafen besser insgesamt anzubinden, ohne den

innerdeutschen Verkehr zu reduzieren. Auch dann wird sich dies als positiv erweisen. Allerdings sind hierbei noch eine Reihe von Fragen zu klären, um deren Klärung wir zur Zeit bemüht sind.

Das eine ist die Frage, inwieweit die Flughafen-S-Bahn die bereits eine sehr gute Verbindung darstellt, jetzt betrieblich von der Bundesbahn besser für den Fernverkehr genutzt werden kann. Sie wissen, daß es da eine Reihe von Problemen auch rechtlicher Art gibt, weil diese Flughafen-S-Bahn aus Gemeindeverkehrsfinanzierungsmitteln erstellt worden ist, die vorrangig dem Nahverkehr dienen sollen. Die Frage müßte also noch geklärt werden, wie weit es möglich ist, diese jetzt auch für den Fernverkehr zu benutzen.

Unabhängig von dieser Frage haben wir vier Modelle in Auftrag gegeben, um zu prüfen, inwieweit diese jetzt betrieblich realisierbar sind. Das erste wäre die Anbindung des Flughafens durch den TEE-Verkehr. Das zweite wäre die Führung der Intercity-Linie 2 über den Flughafen; das würde allerdings bedeuten, daß Wiesbaden vom IC-Verkehr abgebunden würde. Wir haben deshalb als Variante eine Führung der IC-Linie 2 abwechselnd über Wiesbaden und den Flughafenbahnhof entwickelt und als vierte, allerdings nur für längerfristige Überlegungen denkbare Lösung, jedenfalls nach unserem gegenwärtigen Kenntnisstand, weil dafür auch eine Reihe von Investitionen erforderlich wären, eine Führung sowohl der IC-Linie 2 als auch der IC-Linie 3 über den Flughafen.

Wir haben hierzu ein erstes Grobkonzept der Deutschen Bundesbahn vorliegen. Dieses Grobkonzept ist uns mit Schreiben vom 21. Januar übermittelt worden. Ich kann Ihnen jetzt keine abschließende Meinung des Bundesverkehrsministeriums zu den Vorschlägen vorlegen, die dort enthalten sind, insbesondere, weil alle Modelle unseres Erachtens bisher noch nicht umfassend untersucht worden sind. Bevor dies nicht der Fall ist, können wir keine quantitativen Aussagen über das machen, was hier denkbar und möglich wäre.

Ich weise nur darauf hin, daß die Bundesbahn für den Fall, daß der S-Bahn-Verkehr uneingeschränkt in der bisherigen Quantität weitergeführt werden soll, eine erhebliche Investition für die Führung der IC-Linie 2 über den Flughafen in Höhe von 170 Millionen anmeldet. Wenn dies zutrifft, würde das bedeuten, wenn der S-Bahn-Verkehr in der Qualität aufrechterhalten werden soll, daß die IC-Linie 2 auf absehbare Zeit nicht über den Flughafen geführt werden kann, sondern erst dann, wenn diese Investitionen getätigt worden sind. Das ist der gegenwärtige Stand, mehr ist im Moment dazu nicht zu sagen. Wir sind hier mitten in der Prüfung.

Das gilt auch für den zweiten Teil, der hier relevant ist, nämlich die Frage, ob und inwieweit innerdeutscher Luftverkehr jetzt substituiert werden kann. Das ist sicherlich eine Frage, die sich in Zukunft verstärkt stellen wird, insbesondere deshalb, weil gerade der Kurzstreckenverkehr bei steigenden Kerosin-Preisen eine Reihe von Problemen aufwirft. Es wird einfach immer kostspieliger, und die Lufthansa denkt hierüber konkret nach. Wir haben aber jetzt keine Ergebnisse, die uns erlauben würden, Ihnen gegenüber eine endgültige Beurteilung abzugeben. Das ist alles in der Prüfung begriffen, ebenso wie auch die Frage, ob ein qualitativ ausreichender Service durch die Deutsche Bundesbahn sichergestellt werden kann. Das ist in diesem Zusammenhang das Hauptproblem, wenn wir die Anbindung Frankfurts anschauen.

Wenn wir die Zubringerfunktion zu Frankfurt verschlechtern, dann müssen wir - das ergibt sich ganz zwangsläufig, wenn wir innerdeutschen Luftverkehr nach Frankfurt einstellen - sicherstellen, daß dies nicht mit negativen Folgen verbunden ist. Es muß also ein qualitativ vergleichbares Angebot vorhanden sein.

Vorsitzender Dr. Lang:

Bitte keine Wiederholungen. Das ist gestern gelaufen. Es wurde gestern schon genau angedeutet, was Sie eben sagten. Weiter war aber noch die Frage von der Bundesregierung zu beantworten, wie es mit dem Koordinationseckwert ist, bezogen auf München II, wie es im Ausbauplan vorgesehen ist.

Dr. Weber:

Ich glaube, diese Frage ist vorhin auch schon beantwortet worden. Wir gehen davon aus, daß die verkehrspolitische Bedeutung Frankfurts sich durch den Ausbau Münchens nicht ändert. München wird deshalb ausgebaut, weil hier ein Flughafen, der sich in sehr ungünstiger Lage befindet, aus Umweltgründen und aus Kapazitätsgründen ersetzt werden muß.

Vorsitzender Dr. Lang:

Kollege Frank, bitte.

Abg. Frank (CDU):

Herr Voß von der Flugsicherung hat heute morgen, wie ich glaube, hier sehr wichtige Ausführungen zur Flugsicherheit gemacht. Es war bemerkenswert, daß er neben dem bisher genannten reinen Zahlenwerk einige Faktoren genannt hat, die für die Sicherheit und auch für die Kapazitätsberechnung eine wesentliche Rolle spielen. Ich meine zum Beispiel die möglichen Konflikte im rollenden Verkehr und die notwendigen Sicherheitszeiten, die man braucht, um die Sicherheitseinrichtungen der Rollbahnen bei Reparaturen und dergleichen zu überprüfen.

Eine seiner bemerkenswertesten Aussagen war, daß, ausgehend von der derzeitigen Kapazität der Rollbahn, die Dichte pro Bahn auch jetzt schon reduziert werden muß. In krassem Gegensatz dazu stehen die Ausführungen der Herren Müller und Billinger, die quasi als Alternativkonzept gesagt haben: Es ist bei einer Optimierung der bestehenden Bahnen möglich, daß eine Konzentration des Flugverkehrs auf diesen Bahnen stattfindet und durch diese Konzentration eine Kapazitätserhöhung stattfindet. Meine erste Frage richtet sich deshalb an Herrn Voß: Herr Voß, halten Sie es unter den Sicherheitsbedingungen, die Sie heute morgen hier genannt haben, überhaupt für möglich, daß bei Optimierung der beiden bestehenden Bahnen eine Verbesserung, eine Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen möglich ist?

Meine zweite Frage richtet sich an die FAG: Haben Sie schon jetzt Schwierigkeiten bei der Reparatur, bei der Überprüfung der bestehenden Rollbahnen?

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Voß, bitte.

Voß:

Ich kann die Frage mit einem klaren Nein beantworten. Wir meinen, daß das derzeitige Parallelbahnsystem nicht weiter verdichtet werden kann. Den Grund dafür habe ich schon ausgeführt, daß nämlich wegen des geringen Abstandes quasi nur eine Bahn voll benutzbar ist. Wir halten die Ansätze von Herrn Müller nicht für realistisch.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat die FAG.

Mücke:

Wir haben schon heute Schwierigkeiten. Ich darf zwei Fälle nennen. Vor ca. 3 Jahren haben wir die Nordbahn abgeschliffen, weil die Differenzen auf der Nordbahn ungefähr 2,5 cm betrugen. Diese Arbeiten konnten normalerweise nicht am Tag durchgeführt werden, so daß wir mit den Firmen ausschließlich auf Nachtarbeit ausweichen mußten. Wenn der Verkehr wieder einsetzte, mußten wir alle Baumaschinen usw. aus dem Sicherheitsbereich herausnehmen, und wir konnten die Arbeit dann erst in der nächsten Nacht fortsetzen. Das ist eine relativ teure Sache.

Ein großes Problem sei hier ganz offen genannt. Es geht um die Grundsanierung der Nordbahn in dem Bereich Hotel bis Golf. Das ist ein sehr, sehr großes Problem, weil es bei dieser Baumaßnahme theoretisch kaum möglich ist, den Verkehr nicht zu beeinträchtigen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Kollege Pawlik, bitte.

Abg. Pawlik (SPD):

Die Diskussion über Kapazitätswerte am Frankfurter Flughafen ging, wie hier ausführlich dargelegt wurde, von Verzögerungen je Flugbewegung aus. Für den Kapazitätseckwert von 55 Bewegungen je Stunde wird eine theoretische oder aus der Erfahrung bezogene Verzögerung von 4 Minuten zugrunde gelegt. Bei den heutigen Ausführungen ist mir ein Wert von 2,3 Minuten pro Landung und von 3,7 Minuten pro Start in Erinnerung geblieben. Ich beziehe mich jetzt auf die Aussage des Vertreters des Verbandes Deutscher Flugleiter, der gerade in dem Punkt der Umkehr der Anflugrichtung zum Frankfurter Flughafen deutlich gemacht hat, daß dies ein tiefgreifender Vorgang ist. Ich möchte daraus die Frage entwickeln: Von welchem Sockel an Verzögerungen je Flugbewegung ist auf Grund der Struktur des Flughafens auch mit einer dritten Startbahn in Frankfurt auszugehen? Meine zweite Frage: Wie sind die Verzögerungen am Frankfurter Flughafen im Vergleich mit anderen Flughäfen dieser Größenordnung einzuordnen?

Vorsitzender Dr. Lang:

Bitte schön.

Philipp:

Herr Voß führte heute morgen aus, daß die mittlere Anflugverzögerung 3 Minuten und die mittlere Abflugverzögerung 3,7 Minuten betrage. Diesen Wert haben wir nach einer neuen Statistik über 15 Stunden ermittelt. Wenn Sie in die Einzelwerte gehen, die Herr Voß ebenfalls angeschnitten hat, also kürzere Zeiträume nehmen, dann treten Werte zwischen 4, 7,4 und, wie Herr Voß sagte, in Einzelfällen auch 12 Minuten zwischen den Abflügen auf. Das geschieht nach dem Grundsatz, daß der Lotse in der Regel erst die Landungen durchführen läßt und die Starts dafür verschiebt. Wir haben für den Zeitraum vom 15. August bis zum 13. November 14 Tage ausgewertet und festgestellt, in wie vielen Fällen dieser Eckwert überschritten wird und welche Verzögerungszeiten hier auftreten. Die Zeiten liegen zwischen 7,4 und den von Herrn Voß genannten 12 Minuten. Ich habe zu den Unterschieden in den Zahlen schon gesagt, daß wir etwas höhere Werte als Hooton nehmen, weil wir sagen, daß wir in den Fällen geringfügig höhere Vezögerungen als 4 Minuten akzeptieren. Die Basis - danach haben Sie gefragt - ist 4 Minuten.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Heim, bitte.

Heim:

Hinsichtlich der Verzögerungen hat die BFS bei der Podiumsdiskussion im Hessischen Rundfunk gesagt - insofern betrifft das auch meine Kollegen -, daß es in den letzten 2 Jahren keine Verzögerungen gegeben habe. Ich meine, 2,04 Minuten kann man effektiv nicht als erhebliche Verzögerung betrachten. Der internationale Vergleich liegt uns nicht vor. Es ist nichts Neues, aber hier noch nicht gesagt worden, daß die Lufthansa in letzter Zeit geschrieben hat, daß gerade die Abwicklung in den letzten 2 Jahren sehr gut war. Ich hatte vorhin schon angesprochen, daß das die Wirkung davon ist, daß in den letzten Jahren neue Arbeitsnormen gesetzt worden sind, die dann zum Standard geworden sind. Insofern ging das in den letzten Jahren reibungslos. Wider erwarten war es auch im Jahre 1978 sehr schlimm, und die Lufthansa hat sich beschwert. Es sind interne Untersuchungen durchgeführt worden, und man hat einige Dinge geändert. Daher rührten dann offenbar diese positiven Auswirkungen. Das ist der gegenwärtige Stand. Ich meine, es ist etwas zweifelhaft, bei 2 Minuten von einer Verzögerung zu sprechen. Das wurde auch von der BFS und der Lufthansa in den letzten Jahren nicht getan.

Ich möchte in diesem Zusammenhang noch ganz kurz die Ausführungen von Herrn Hooton hinsichtlich der Verkehrserwartung für das Jahr 1990 ergänzen. Natürlich haben wir mit unseren Zahlen für 1990 hoch gerechnet. Es muß jedem, der heute zugehört hat, klargeworden sein, wie zweifelhaft und mit welchen Unsicherheiten das alles belastet ist. Wir sind von der jetzigen Situation ausgegangen und haben gesagt: Der optimale Ausbau des Parallelbahnsystems bringt Kapazitätszuwachs, aber dabei können wir in die Rechnung nicht zukünftige Ereignisse einbeziehen, seien sie positiv oder negativ. Da ist zum Beispiel die Zunahme der Großraumflugzeuge. Ich meine, daß eine Zunahme der Großraumflugzeuge nicht nur zu einer Kapazitätsverringerung führt. Wenn der Anteil der Großraumflugzeuge also etwa bis 50 % ansteigt, hat das zur Folge, daß mehr Großraumflugzeuge hinter Großraumflugzeugen herfliegen müssen. Diese brauchen mit 1 bis 2 Meilen weniger Staffelung. Es gibt sogar ernsthafte Berechnungen, aus denen hervorgeht, daß die Kapazität steigt, wenn der Anteil an Großraumflugzeugen über 50 % steigt. Das ist auch ganz klar, denn je gleichmäßiger das Verkehrsbild ist, je geringer der traffic mix ist, desto regelmäßiger können die Staffelungen sein. Wenn diese gering sein können, gibt es mehr Kapazität.

Insofern auch hier Dinge, die vielleicht mit am Rande erwähnt werden müssen. Das sind Dinge, die natürlich in die Wertung oft unterschiedlich mit eingehen.

Abg. Gebhardt (SPD):

Herr Vorsitzender, meine erste Frage geht an Mister Hooton, aber auch an Herrn Billinger und an den Flugplankoordinator. Die Frage geht an die drei Personen, weil ich feststellen konnte: In dieser Diskussion gab es zumindest zu einer Berechnung bzw. zu einer gedachten Linie keine Meinungsverschiedenheiten. Herr Billinger hat sogar ausdrücklich bestätigt, daß er es als realistisch ansieht, was Herr Hooton für 1990 für wahrscheinlich hält.

Davon ausgehend frage ich also: Wenn das Zweibahnensystem 1990 nur noch etwa 230.000 Bewegungen zuläßt - um es auf eine Jahreskapazität zu nehmen - und wir wissen, daß die Zahl der heutigen Flugbewegungen bei 238.000 liegt, dann heißt das, daß heute 7.000 mehr anfallen als wahrscheinlich im Jahre 1990. Das heißt doch eigentlich, daß ohne Ausbau der Startbahn der Frankfurter Flughafen nicht in der Lage sein wird, seine heutige Position zu halten.

Diese Frage möchte ich ergänzen; das ist nicht die zweite Frage, die ich stelle. Sie hängt unmittelbar damit zusammen, sie kann auch in einem Satz beantwortet werden.

Bedeutet das, daß diese Startbahn auch dann erforderlich ist, wenn es keine oder nur eine ganz geringe Kapazitätszunahme gibt?, weil flugtechnische Bedingungen, Sicherheitsfragen und Halten der bisherigen Kapazität den Bau der dritten Startbahn erforderlich machen. Die Frage also, ob diese Prämisse, die ich eben genannt habe, zutrifft.

Die zweite Frage geht an die Lufthansa und an Herrn Oeser, weil ich von Herrn Oeser weiß, daß er sich mit dieser Frage beschäftigt hat, nämlich Planfeststellung München II. Ich glaube, daß hier - mir tut es weh, daß wir so ein bißchen im Clinch liegen mit den Kollegen der Lufthansa - die Vorlage, die Sie uns für diese Anhörung zugeschickt haben, ein bißchen Diskrepanz zu dem ist, was Sie aussagen, nämlich auch im Hinblick auf Frankfurt am Main und - jetzt unterstelle ich - bezüglich München.

In der Expertise, die uns vorliegt (Vorlage Nummer 19, S. 33, letzter Absatz) heißt es:

"Der von vielen kleineren Ballungszentren bestimmte deutsche Luftverkehrsmarkt bietet den Billigpreis-Carriern, zum Beispiel Laker, dann relativ geringe Markteintrittschancen, wenn man von der künstlichen Bündelung des Verkehrs in Frankfurt abgeht."

Meine Herren von der Lufthansa, was meinen Sie damit?

Hooton:

Die Antwort auf Ihre Frage ist Ja. Ich glaube, daß die neue Bahn gebraucht wird, um die Arbeitsbelastung der Fluglotsen zu reduzieren und um die Verzögerungen zu reduzieren. Ich glaube, daß diese Verzögerungsreduzierungen kosteneffektiv sein werden. Die steigenden Kosten durch den Bau der Bahn würden durch die Verzögerungen gewissermaßen ausgeglichen werden, so daß dies dann weniger koste. Das ist meine Antwort.

Billinger:

Herr Hooton hat in seiner Tabelle 1, die Sie ja verwendet haben, dargestellt, daß er eine weitere Reaktionsmöglichkeit im Bereich der zwei Bahnen 1990 sieht, nämlich die zweite Reaktionsmöglichkeit, den Ratio zu verändern.

In dem hier ausgeworfenen Wert wäre dann eine Kapazitätszunahme von 4 % gegeben; dies ist in der Tabelle abzulesen (erste Zeile gegenüber der vierten Zeile). Dabei möchten Sie bitte noch berücksichtigen, daß Herr Hooton sagt: Diese Abnahme von 1980 auf 1990 kommt nicht etwa aus dem optimalen Ausbau der Startbahnen, sondern kommt aus dem größeren Anteil Großraumflugzeuge. Wegen des größeren Anteils von Großraumflugzeugen gibt es ein größeres Problem mit den Staffelungsabständen. Deshalb muß die Kapazität kleiner angesetzt werden.

Nun haben wir aber von Herrn Heim gerade eine Relativierung dieser Aussage erfahren, daß nämlich mit größerem Anteil der Großraumflugzeuge eventuell im Bereich 50 es unter Umständen sogar günstiger wird. Unter diesem Gesichtspunkt ist der Unterschied zu werten.

Gering:

Nach meiner Auffassung ist eine Kapazitätserweiterung des Flughafens Frankfurt zur weitsichtigen Deckung des gegenwärtigen und vorausschaubaren zukünftigen Verkehrsbedarfs und im Interesse eines reibungslosen, flüssigen und möglichst verspätungsfreien Betriebsablaufs dringend und unabänderlich erforderlich, es sei denn, man will Frankfurt zu diesem berühmten Provinzflughafen zum Nachteil des Luftverkehrs degradieren.

(Zurufe)

Nach heutigen Erkenntnissen bringt neben dem optimalen Ausbau des gegenwärtigen Parallelbahnsystems nur die Startbahn 18 West in voller Länge diese Kapazitätssteigerung, wobei ich mich, Herr Abgeordneter, noch nicht auf eine Prozentzahl festlegen würde. Sie bringt auf jeden Fall und damit im Vergleich zu der Situation, wie sie im gegenwärtigen System sein würde, zweifellos eine Steigerung. Ich halte aus diesem Grunde die Startbahn West nicht nur zur Beibehaltung der Sicherheit und der Regelmäßigkeit im Flugverkehr für absolut erforderlich.

Gaebel:

Ich möchte mich noch einmal zur Klarstellung der Konsequenzen des Mix als fliegerischer Fachmann melden. Die Zunahme des Anteils von Großraumflugzeugen über ein gewisses Maß hinaus - da stimme ich Herrn Heim zu - wird in der Tat dazu führen, daß die Staffelungsabstände dann zwischen Großraumflugzeugen selbst reduziert werden können. So einen Zustand haben wir zum Beispiel in New York, wo der Anteil höher ist.

Diese Relation ist allerdings erst bei Überschreiten des 50 %-Anteiles gegeben, also erst nach 1990. Wir haben heute einen Anteil von Großraumflugzeugen, der noch weit unter 30 % liegt. Er steigt in dem vor uns liegenden Dezennium nach Einschätzung von Ted Hooton und anderer in die Größenordnung 50 % mit der Konsequenz, daß durch diesen Faktor die Kapazität bis 1990 nachläßt, um danach bei Annahme weiterer Steigerungen wieder besser zu werden. Das wäre auch eine Antwort auf Ihre Frage, Herr Abgeordneter, was danach noch geschehen könne.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Oeser!

Dr. Oeser:

Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Eine meiner Funktionen im Umweltbereich ist der Vorsitz in der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, der sämtliche Schutzgemeinschaften gegen Fluglärm in der Bundesrepublik angehören und die von der Bundesregierung anerkannt ist als Sprecherin der fluglärmbetroffenen Bevölkerung.

In dieser Funktion bin ich von der Regierung von Oberbayern gebeten worden, bei der Vorbereitung und an der Vorbereitung des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München mitzuwirken.

Die Gespräche haben dort ergeben, daß dieser Planfeststellungsbeschluß abgestimmt war mit der Bundesregierung und mit der Deutschen Lufthansa. Aus diesem Grunde frage ich jetzt noch einmal den Vertreter der Lufthansa, Professor Beder, ob das, was hier steht, noch gilt, weil das ja von erheblicher Bedeutung für uns alle ist und wahrscheinlich auch für die Kommunen in der Umgebung des geplanten Flughafens und für die dortigen Schutzgemeinschaften.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Oeser, Sie sind gefragt worden.

Dr. Oeser:

Dann darf ich zitieren, Herr Vorsitzender. Dann beantworte ich Ihre Frage. Es heißt hier:

"Für die Lufthansa bringt daneben die Konzentrierung ihres Verkehrs - in Spitzenzeiten beträgt der Anteil der Lufthansa an den Flugbewegungen in Frankfurt bis zu 90 % - ihrer Flugzeugflotte und damit ihres Wartungsbetriebes auf dem Flughafen Frankfurt am Main erhebliche betriebliche und personelle Probleme mit sich. Bei einem weiter steigenden Verkehr wird es in einigen Jahren nicht mehr möglich sein, die Wartung der in Zukunft an Umfang noch zunehmenden Flugzeugflotten an e i n e m Ort durchzuführen und das dafür notwendige technische und flugbetriebliche Personal an diesem Ort zu stationieren.

Eine Abhilfe wird sich auf Dauer nur durch Verlagerung eines Teiles des Lufthansaflugbetriebes sowie der entsprechenden Bodeneinrichtungen und des dafür notwendigen Personals auf einen anderen Flughafen erreichen lassen.

Auf Grund seiner verkehrsgeographischen Lage und der daraus resultierenden, bereits gegenwärtig vorhandenen Knotenpunktfunktion für die Verkehrsströme in Richtung Süden und Südosten sowie dem hohen Originäraufkommen bietet von allen deutschen Flughäfen der Flughafen München die besten Voraussetzungen für die teilweise Entlastung des Flughafens Frankfurt und der Verlagerung von betrieblichen Einrichtungen der Lufthansa.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Hermsen!

Hermsen:

In dem Planfeststellungsbeschluß, der dem Flughafen München II zugrunde liegt, ist unter anderem eine Studie der Lufthansa eingegangen, die eine Perspektive bis zum Jahre 1992 aufgezeigt hat. Dieses Planjahr 1992 war fiktiv. Es stellte lediglich dar - das ist ja auch heute schon häufig ausgeführt worden -, daß Prognosen über einen derart langen Zeitraum im Luftverkehr relativ unzuverlässig sind.

Dieses Planjahr stellte also dar, daß man sich in einem Horizont bewegt, der in die neunziger Jahre hineingeht. Dort ist ausgerechnet worden, daß bei dem jetzigen Wachstum des Luftverkehrs die Lufthansa auf dem Flughafen Frankfurt in eine Größenordnung hineinläuft, die unter Umständen jenseits der optimalen Betriebsgröße liegen kann.

Dies bedeutet, daß wir in jedem Fall davon ausgehen müssen, zusätzliche Kapazitäten in der Bundesrepublik Deutschland über das Maximum dessen hinaus, was wir in Frankfurt erreichen können, zu nutzen. Da ist uns der Flughafen München II sowohl aus verkehrsgeographischen als auch aus betrieblichen Gründen mit seinen optimalen Anlagen natürlich sehr willkommen, hier ein Ventil zu haben, auf das wir ausweichen können, wenn hier in Frankfurt die Kapazitäten für uns nicht mehr ausreichend vorhanden sind. Soviel dazu.

Zu dem eben angesprochenen Reizwort der künstlichen Bündelung des Verkehrs in Frankfurt. Es ist zweifellos so, daß wir einen erheblichen Teil des deutschen Luftverkehrsmarktes in der Form bedienen, daß wir ihn über den Flughafen Frankfurt kanalisieren und von dort aus dann in wirtschaftlicher Form, zum überwiegenden Teil mit Großraumflugzeugen, über die längeren grenzüberschreitenden Strecken abfliegen.

Für die Fluggäste ist das natürlich nicht der absolut optimale Zustand, denn die Fluggäste wünschen sich natürlich Direktverbindungen. Wir versuchen, diese Direktverbindungen auch in dem Maße einzurichten, wie wir dies mit unseren vorhandenen Flotten von Flugzeugen der unterschiedlichsten Typen und unterschiedlichsten Größen wirtschaftlich tun können.

Dies bedeutet, daß wir regelmäßig auch heute schon Verkehr vom Flughafen Frankfurt, Umsteigerverkehr, nicht Originärverkehr, abziehen, indem wir zum Beispiel von Düsseldorf aus, von Stuttgart aus, von Hannover oder auch von anderen Plätzen aus Direktverbindungen ins Ausland abziehen.

Wenn dieser Effekt für sich allein stehen bleiben würde, würde dies bedeuten, daß wir in Frankfurt im Grunde eine niedrigere Zuwachsrate des Verkehrs haben müßten, als wir sie auf anderen Flughäfen in der Bundesrepublik haben.

Dies ist aber nicht der Fall, und zwar liegt das wiederum daran, daß wir ja auch Verkehre über diese Sammelfunktion über ausländische Zentralflughäfen kanalisieren.

Nehmen Sie den Fall Bordeaux. Wenn wir Verkehr von Deutschland aus nach Bordeaux bringen wollen, dann bringen wir ihn heute nach Paris. Von Paris aus wird er weitergeflogen. Wenn das Aufkommen der Bundesrepublik insgesamt dazu ausreicht, daß wir von der Bundesrepublik aus eine Direktverbindung nach Bordeaux betreiben, so werden wir diese Direktverbindung anbieten und dabei natürlich zunächst einmal auf den stärksten Markt in der Bundesrepublik Deutschland eingehen. Das ist Frankfurt.

Dies bedeutet, daß dem Abzugseffekt von Umsteigeverkehr von Frankfurt in Form von Einrichtung von Direktverbindungen von anderen deutschen Flughäfen aus ein gegenläufiger Effekt entgegensteht, nämlich der Effekt, von Frankfurt aus neue Flugdienste in periphere Zonen des Auslandes einzurichten. Dazu zählen natürlich auch solche Zonen wie zum Beispiel Atlanta, Dallas, Fort Worth wie eventuell San Juan, ein Platz, den wir neu aufnehmen, und ähnliche.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Frau Kollegin Engel!

Abg. Frau Dr. Engel (F.D.P.):

Ich möchte zwei Fragen an Herrn Professor Meyfahrt richten. Herr Meyfahrt, welche verkehrspolitischen und regionalpolitischen Veränderungen zwischen 1971 und heute in Hessen würden Ihrer Meinung nach zu einer unterschiedlichen Einschätzung der Auswirkung des Ausbaus und den Planungen 1971/72 und heute führen?

Zweifellos bringt der Ausbau des Flughafens zunächst einmal Vorteile für die Region Frankfurt, wie hier überall angenommen wird. Können Sie noch einmal konkret ausführen, wie Sie vorhin schon angedeutet haben, wieso Sie darin Nachteile für andere hessische Regionen sehen, die diese Vorteile möglicherweise aufwiegen könnten, zum Beispiel auch im Zusammenhang mit einem integrierten Verkehrskonzept?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Professor Meyfahrt, ich darf Sie und alle anderen, die gefragt werden, bitten, sehr kurze Antworten zu geben. Wir haben noch 18 Fragestellungen aus dem Bereich der Abgeordneten. - Bitte, Sie haben das Wort.

Prof. Dr. Meyfahrt:

Ich hatte vorhin Bezug genommen auf den Verkehrsbedarfsplan II. Der ist 1972 erstellt worden. Man kann auch Bezug nehmen auf den Landesentwicklungsplan Hessen '80, der ebenfalls aus dieser Zeit stammt.

In diesen Plänen sind ja die Prognosen, die auch im Planfeststellungsbeschluß enthalten sind, ebenfalls enthalten, das heißt, sie gehen von einem sehr starken Wachstum im Luftverkehr aus. Sie gehen aber auch aus von einem sehr starken Bevölkerungswachstum und von einem starken Wachstum der Mobilität und des Verkehrs überhaupt.

Auf dieser Grundlage ist in den Entwicklungsprogrammen eine gleichgewichtige Entwicklung der Verkehrsstruktur in den Landesteilen insbesondere dadurch vorgesehen, daß neben dem Ausbau des Flughafens Frankfurt ein Regionalflughafen in Kassel für Nord- und Mittelhessen vorgesehen ist und ein Ausbau der Strecke der Bundesbahn von Hannover über Kassel, Fulda in Richtung Würzburg. Dies sollte bis 1980 abgeschlossen sein.

Diese beiden Vorhersagen oder Planungen sind nicht eingetroffen. Da diese Planungen nicht eingetroffen sind, würde ein Ausbau des Flughafens Frankfurt, der von diesen Plänen jetzt allein übrig geblieben ist, natürlich die Disproportionen zwischen Nordhessen, Mittelhessen und Südhessen verschärfen, weil jetzt die wesentlichen überregionalen Verkehrsinfrastruktur-Investitionen nur noch in das Ballungsgebiet Rhein-Main gehen, das heißt also, daß gerade die schlecht entwickelten Landesteile hiervon verkehrspolitisch nicht profitieren würden.

Das scheint mir eine so wesentliche Abweichung von den Vorgaben der Landesentwicklungsplanung aus diesen Jahren um 1970 gegenüber heute zu sein, daß der Planfeststellungsbeschluß unter diesen Prämissen neu abgewogen werden muß mit den verkehrspolitischen Vor- und Nachteilen.

Zur zweiten Frage. Hier kommt es im wesentlichen darauf an, daß die Investitionen in den Flughafen, wenn sie mit der Prämisse erfolgen, daß eine wesentliche weitere Verkehrsanziehung erfolgen soll - das unterstellt ja die Lufthansa insbesondere, daß der Verkehr hier wachsen muß, und zwar sowohl innerdeutsch als auch international -, und wenn dann die dort prognostizierten Arbeitsplätze nach diesen Wunschvorstellungen der FAG tatsächlich geschaffen werden, dann heißt das, daß das Gewicht des Ballungsraums Rhein-Main gegenüber den anderen Landesteilen noch stärker zunehmen wird. Dies insbesondere in den Arbeitsplatzbereichen, die bei der Berücksichtigung des Rückgangs im produzierenden Bereich und hin zum tertiären Bereich besonders attraktiv sind. Das heißt, das Abwandern aus den mittel- und nordhessischen Regionen nach Südhessen müßte sich verstärken, wenn überhaupt alle Bürger des Landes von diesen Vorteilen profitieren könnten.

Ein integriertes Verkehrssystem Schiene-Luft dagegen würde durch vordringlichen Ausbau der Bundesbahn, also endliche Realisierung der Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Landesteile, dazu führen, daß die Verkehrsverbindungen insgesamt verbessert würden und damit ein weiterer Konzentrationsdruck auf den Rhein-Main-Raum verhindert würde, wenn diese innerdeutschen Flugbewegungen zu dem Teil, wie es vorhin dargestellt wurde, schrittweise auf die Schiene verlagert werden können.

Die Frage des Wesentlichen oder Unwesentlichen scheint mir hier also eine große Bedeutung zu haben. So wie in der Regionalplanung davon ausgegangen wird, daß unwesentliche Schmälerungen der Wirtschaftskraft in den Ballungsgebieten - Rhein-Main ist nun ein so deutliches Ballungsgebiet in Hessen, daß darüber nicht geredet zu werden braucht - hingenommen werden müssen, wenn damit ein Beitrag geleistet werden kann zu dem Ziel einer ausgewogenen Entwicklung der Landesteile und damit zu dem wesentlichsten Ziel, das in der Landesentwicklungs- und Regionalplanung bisher formuliert worden ist.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Kollege Schlappner!

Abg. Schlappner (SPD):

Ich möchte an die Frage des Kollegen Gebhardt anknüpfen, inwieweit ein Bau der Startbahn West erforderlich ist, selbst wenn nicht mit zusätzlichen beachtlichen Wachstumsraten zu rechnen ist. Meine Frage geht nun dahin, daß wohl die Notwendigkeit und auch die Möglichkeit in der Tat besteht, daß auf Grund unterschiedlicher Entwicklungen im Flugsicherungsbereich in bezug auf die Zusammensetzung des an- und abfliegenden Verkehrs die Kapazitätsgrenze sehr schnell wieder erreicht wird, auch im Blick auf den Stau von Landerechten, die bisher nicht vergeben worden sind. Meine Frage zielt in die Richtung, welche Entscheidung dann getroffen wird, wenn die Kapazität in absehbarer Zeit wieder ausgelastet ist. Wird man dann Verspätungen in Kauf nehmen oder zu verkehrsordnenden Maßnahmen kommen, oder wird man weitere bauliche Erweiterungen ins Auge fassen? Dies an die FAG.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Die FAG ist gefragt. Wer wünscht das Wort? - Herr Becker!

Becker:

Herr Abgeordneter, ich habe Sie so verstanden, daß Sie die Zeit nach der Westbahn ansprechen. Wenn die Westbahn gebaut ist - wie lange reicht die vor? Ist das die Frage?

Abg. Schlappner (SPD):

Ich möchte die Frage etwas präzisieren. Falls Ihre Annahme zu optimistisch ist, daß die jetzige Erweiterung die Kapazitätsansprüche bis zum Jahr 2000 nicht ausreichen läßt, sondern bereits vorher die Kapazität erschöpft ist: Zu welcher Art Maßnahmen würden Sie sich dann entschließen?

Becker:

Ich habe immer wieder erklärt, daß die Westbahn das Bauvorhaben ist, das die FAG vor sich sieht, um Kapazitätsgewinn zu erzielen. Wir haben Fragen dahingehend - kommt eine zweite Bahn, oder ist die schon geplant? - immer mit einem klaren Nein beantwortet. Wir haben deutlich gemacht - der Kollege Mücke ist darauf eingegangen -, daß im greifbaren Zeitraum bis 1990 die Westbahn auf jeden Fall die Zuwächse aufnehmen könnte, wobei das Jahr 1990 von den Fachleuten als das Jahr herausgestellt wird, das etwa die 50 %ige - lassen Sie das Wort zu - Sättigung mit Großraumflugzeugen haben wird.

Natürlich glauben wir auch daran - das sind Hoffnungen -, daß bis zu diesem Zeitpunkt das Problem Wirbelschlepp gelöst werden könnte. Ich bin sehr vorsichtig dabei. Vor zwei Jahren haben die Amerikaner begonnen, dieses Problem aufzugreifen, aber bis heute gibt es noch keine sichtbaren Erfolge. Aber man muß natürlich auch auf die Technik der Zukunft setzen.

Ich darf noch etwas sagen. Ich muß noch einmal darauf hinweisen, daß die FAG das integrierte Verkehrssystem schon vor Jahren aufgegriffen hat. Auch wir hoffen, daß die Probleme Schiene-Straße dann entsprechend gelöst werden. Wie, das ist zur Zeit in der Prüfung, das haben wir heute gehört.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Eine zweite Frage, Herr Kollege Schlappner!

Abg. Schlappner (SPD):

Die Hoffnung auf eine Verbesserung der Kapazität durch einen höheren Anteil der Großraumflugzeuge auf über 50 % scheint ja ein wesentlicher Bestandteil der Kapazitätsdisposition zu sein.

Frage: Welche Teilverkehre werden durch die Großraumflugzeuge, die dann über 50 % erreichen werden, dann verdrängt? Ich meine die jetzigen Teilverkehre.

Becker:

Dazu meinen wir - das kann aber die Lufthansa besser beantworten -, daß der Trend zum Großraumflugzeug weiterhin anhalten wird. Da spielen die Kerosinpreise eine Rolle, da spielt der Ladefaktor eine Rolle. Wir meinen, daß Wirtschaftlichkeit und wirtschaftliches Fliegen als Voraussetzung unter anderem den Einsatz von Großflugzeugen haben.

Abg. Weiß (CDU):

Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben heute sehr viel über den Kapazitätseffekt gehört, fast bis zum Überdruß.

Ich will jetzt einmal die vorsichtigste Schätzung, die wir gehört haben, für den ungünstigsten Fall, wie formuliert wurde, heranziehen, die von Ted Hooton. Er formulierte: Die dritte Startbahn erhöht die Jahreskapazität im schlechtesten Fall um 6 %. Ich möchte die FAG fragen, ob dieser, in Flugbewegungen ausgedrückt doch recht bescheidene Kapazitätsgewinn denn von den wirtschaftlichen Aspekten her ausreicht, dieses gewaltige Investitionsvorhaben - ich sage es noch

einmal: unter zunächst wirtschaftlichem Aspekt - zu begründen. Kann also die Startbahn West wirtschaftlich sinnvoll betrieben werden, wenn es im ungünstigsten Fall zu diesem relativ geringen Kapazitätszuwachs kommt?

Die zweite Frage darf ich anschließen und dieses der Öffentlichkeit bekanntgewordene und hier zur Verfügung stehende Vorstands-Informationspapier, das nicht die offizielle Meinung der Lufthansa darstellt, zitieren und abheben auf die Frage der Startbahnlänge; diese Frage hat bisher noch keine große Rolle gespielt, möglicherweise zu Unrecht.

Ich darf zitieren. Es heißt dort:

"Es stellt sich die Frage, ob der gleiche kapazitätserweiternde Effekt für das Gesamtstart- und Landebahnsystem nicht auch erzielt werden kann, wenn die Startbahn 18 lediglich für Starts von Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen mit maximalem Startgewicht ausgelegt wird. Hierfür wäre eine Startlänge von 2.600 m ausreichend, so daß die notwendige Inanspruchnahme von Land und die erforderlichen Investitionsmittel gegenüber der bisherigen Planung um zirka 35 % reduziert werden könnten."

Was, meine Herren von der FAG, ist an dieser Überlegung falsch oder weltfremd?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Beide Fragestellungen richten sich an die Flughafen Aktiengesellschaft. Herr Becker!

Becker:

Obwohl diese Fragen vertiefend morgen auf der Tagesordnung stehen, will ich doch darauf eingehen. Wir haben nicht nur Mittelfristpläne gemacht, sondern auch langfristige Trends in unserer Unternehmensplanung aufgestellt.

Bei dieser Arbeit ist natürlich auch die Amortisation der West-Bahn aufgegriffen worden. Wenn nur - und das ist für uns ein Extremfall - 6 % Kapazitätsgewinn anstünden, würde ich dennoch heute die Antwort geben - die auch schon von Hooton und anderen Fachleuten gegeben worden ist -: Um die Situation in Frankfurt zu verbessern, wäre auch diese Investition von der FAG zu tragen, ohne daß die FAG wieder in die roten Zahlen käme. - Ich habe gesagt, daß ich eine flüchtige Antwort geben würde. Morgen soll das vertieft werden.

Nach der 2.600-Meter-Bahn ist heute schon gefragt und von der Lufthansa geantwortet worden. Wir sehen für unsere Probleme in Frankfurt - das sind hauptsächlich Kapazitätsprobleme - in einer 2.600-Meter-Bahn keinen Nutzen. Das Thema ist behandelt worden. Die Antworten sind gegeben worden. Ich will nur noch einmal auf Vorangegangenes hinweisen: Die 2.600-Meter-Bahn ist durch eine interne Überlegung der Lufthansa ins Gespräch gekommen. Die Haltung der FAG zu der 2.600-Meter-Bahn: Nein.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Die nächste Frage wird von der Kollegin Geschka gestellt.

Abg. Frau Geschka (CDU):

Ich habe zwei Fragen an die Flughafen Aktiengesellschaft. Ihren Planungen vor mittlerweile zirka 15 Jahren lagen ganz andere Prognosezahlen und Berechnungen zugrunde, wie sie heute selbst von Ihnen dargestellt werden. Herr Becker, da Sie selbst die Lösung, wie sie jetzt vorliegt - das, was Sie an Ausbau planen -, als eine Kompromißlösung bezeichnet haben, frage ich Sie: Würden Sie bei all den Erkenntnissen, die Sie mittlerweile haben, den Ausbau des Flughafens wieder so planen, wie vor 15 Jahren?

Die zweite Frage an die FAG: Mr. Hooton hat mehrfach verneint, daß 1990 ein Ratio von 1 überhaupt wahrscheinlich wäre. Ihrer Simulationsstudie - wenn ich das falsch verstanden habe, müßten Sie mich verbessern - liegt aber für 1990 ein Ratio von 1 zugrunde. Oder liegt dieser Simulationsstudie mit den 25 %, die da herausgekommen sind, die Bandbreite des Flugplan-Ratio zugrunde?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Wer antwortet für die FAG? - Herr Becker, bitte.

Becker:

Ich will den ersten Teil beantworten. Dann übergebe ich an Herrn Brendlin. Ich greife allerdings dieser Antwort insofern vor, als ich sage: Bei der Simulation ist kein Ratio von 1 unterstellt worden.

Nun zu der ersten Frage: Die Unternehmensziele der FAG bestehen nicht nur darin, optimal einen Flughafen zu betreiben, wirtschaftlich zu arbeiten, soziale Belange zu berücksichtigen, sondern auch darin, die Umwelt einzubeziehen. Deswegen sage ich: Wir würden diesen Kompromiß im Sinne der Umwelt heute wieder eingehen. Die Frage danach, ob die FAG die Planung wieder wie vor 15 Jahren angehen würde, beantworte ich mit einem eindeutigen Ja - weil wir die Umweltbelange in unsere Überlegungen immer wieder eingeschlossen haben und einschließen werden.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Eine weitere Frage stellt der Abg. Kurth.

(Frau Geschka (CDU): Und die zweite Frage?)

- Die zweite Frage, pardon. Wer antwortet? - Herr Brendlin.

Brendlin:

Die zweite Frage bezog sich auf das Ratio, was der Simulation zugrunde gelegt wurde. Würden Sie das bitte noch einmal konkretisieren?

Abg. Frau Geschka (CDU):

Ich habe gefragt, ob Sie im Gegensatz zu Mr. Hooton für das Jahr 1990 ein Ratio von 1 für wahrscheinlich halten.

Brendlin:

Ich halte ein Ratio für 1990 für genauso theoretisch wie Mr. Hooton.

Wir sind bei unserer Simulation auch nicht von einem Ratio von 1 ausgegangen, sondern von einem Ratio zwischen 0,6 und 1,2 in den Spitzenzeiten. Es ist müßig, über Ratioes außerhalb der Spitzenzeiten zu diskutieren.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Kollege Kurth.

Abg. Kurth (SPD):

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Meine erste Frage richtet sich an die Bundesregierung mit dem Ziel, noch einmal eine konkrete Aussage zum Projekt des Flughafens München II zu bekommen. Herr Oeser hat eine Stelle aus dem Planfeststellungsbeschluß der Regierung von Oberbayern verlesen, in der es heißt:

"Auf Grund seiner verkehrsgeographischen Lage und der daraus resultierenden, bereits gegenwärtig vorhandenen Knotenpunktfunktion für die Verkehrsströme in Richtung Süden und Südosten sowie dem hohen Originäraufkommen bietet von allen deutschen Flughäfen der Flughafen München die besten Voraussetzungen für die teilweise Entlastung des Flughafens Frankfurt und die Verlagerung von betrieblichen Einrichtungen der Lufthansa."

Dies ist Bestandteil des offiziellen Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München II und dient zur Begründung der dortigen Planfeststellung.

Im koordinierten Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985 heißt es:

"Die Planung der Verkehrsflughäfen soll stärker koordiniert werden, mit dem Ziel, eine volkswirtschaftlich optimale Aufgabenteilung der Flughäfen untereinander sowie zwischen Luftfahrt und Bodenverkehrsmitteln zu erreichen."

Ist, wenn dies durch die Erklärungen der Lufthansa heute hinfällig ist, auch diese Begründung des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Oberbayern hinfällig, und wird die Bundesregierung eine entsprechende Klarstellung zu dem Vorhaben in München geben?

Die zweite Frage bezieht sich auf den Vorschlag, eine verkürzte Startbahn zu bauen. In einem internen Papier der Lufthansa, das als Vorstandsinformation bezeichnet wurde, ist dieser Vorschlag erstmals aufgetaucht. Herr Gaebel hat erwähnt, daß der Anteil der Großraumflugzeuge in Frankfurt zur Zeit unter 30 % liege, daß er aber bis 1990, also für den Zeitraum, für den wir die Prognosen haben, auf zirka 50 % steigen könne. Gegen eine verkürzte Startbahn wird immer angeführt, daß Großraumflugzeuge sie nicht benutzen könnten. Meine Frage richtet sich insbesondere an den Luftverkehrsexperten, Herrn Hooton: Ist es möglich, eine Kapazitätssteigerung durch eine verkürzte Startbahn dadurch zu erreichen, daß die kleinen und mittleren Flugzeuge die neue Startbahn benutzen, während die Großraumflugzeuge weiterhin auf den beiden bisherigen Start-/Landebahnen starten? Wenn der Anteil der Großraumflugzeuge im Jahre 1990 nur 50 % betrüge, müßte doch eine derartige Aufteilung der Startvorgänge kleiner und mittlerer Flugzeuge einerseits und Großraumflugzeugen andererseits möglich sein. Ist diese Vorstellung richtig? Diese Frage richtet sich außer an Herrn Hooton auch an die Vertreter der Lufthansa, der Bundesanstalt für Flugsicherung und der FAG.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Das Wort hat der Vertreter der Bundesregierung.

Dr. Böhme:

Ihre Frage betrifft den Planfeststellungsbeschluß zu München II. Dazu möchte ich gern Stellung nehmen. Dieser ist, wie Sie alle wissen, von der Regierung von Oberbayern als der nach dem Luftverkehrsgesetz zuständigen Behörde erlassen worden. Im Gegensatz zum luftrechtlichen Genehmigungsverfahren hat der Bund bei der Planfeststellung von Flughäfen keine Aktien im Spiel. Eine Erklärung, wie sie nach dem Genehmigungsverfahren vom Bund gefordert wird, ist für

die Planfeststellung nicht erforderlich. Es kann auch keine Rede davon sein, daß es notwendig ist, ein Planfeststellungsverfahren im luftrechtlichen Bereich mit der Bundesregierung abzustimmen, wie das vorhin in der Debatte mehrfach gesagt wurde.

Insofern sehe ich auch keine Notwendigkeit für die Bundesregierung, hier irgendeine Maßnahme hinsichtlich des Planfeststellungsbeschlusses zu München II zu treffen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Hooton.

Hooton:

Die Kapazitätsberechnungen für das Dreibahnsystem basieren darauf, daß 65 % des gesamten Verkehrs über die Bahn 18 abgewickelt werden.

35 % haben die bestehenden parallelen Bahnen zu nutzen. Sprechen Sie also über 50 % von den erwähnten 65 % - unter der Annahme, daß die Piloten damit glücklich wären, auf einer kürzeren Bahn starten zu müssen. Sie könnten über die theoretische Benutzbarkeit eines Flughafens sprechen; aber diese Theorie könnte natürlich durch die Praxis überrollt werden. Die Praxis ist, daß ein Pilot, wenn er die Wahl hat, natürlich die längere Bahn benutzen wird. Er hat dafür natürlich auch gute Gründe. Es ist eine Frage der Sicherheit. Es geht also nicht darum, daß er hier irgend etwas anderes will als andere.

Sie würden also dabei enden, daß nur ein geringer Prozentsatz diese kurze Startbahn benutzen würde. Daraus würde ein sehr, sehr niedriger Zuwachs an Kapazität durch diese dritte Startbahn resultieren. Meine Erfahrung sagt mir, daß dies nicht kosteneffektiv wäre.

Vorsitzender Dr. Lang:

Lufthansa!

Gaebel:

Ich möchte zunächst zu der Frage Stellung nehmen: verkürzte Runway. Erlauben Sie, da dieses Papier hier immer wieder angeführt wird, eine grundsätzliche Bemerkung dazu. Ich glaube nicht, daß einem Unternehmen das Recht, nachdenken zu dürfen, verwehrt werden kann. Einem Unternehmen unserer Größe muß es auch erlaubt sein, schriftlich nachzudenken. Ich möchte eigentlich den nun immer wieder auf Grund dieses Papiers vorgetragenen Zweifeln entgegensetzen, daß wir auf Grund der dort angestellten Überlegungen nach Diskussion und nach Abstimmungen - in unserem Unternehmen herrscht Consensus-Prinzip - Ergebnisse dahingehend erreicht haben, daß wir die Bahn in ihrer vollen Länge für erforderlich halten.

Selbstverständlich hätten wir, wenn es kürzer ginge und wenn damit Wald, Kosten und Umfang des Ärgers kleiner gehalten werden könnten, auch eine kürzere Bahn bevorzugt. Aber die in dem von Ihnen mehrfach genannten Papier enthaltenen Überlegungen haben zu dem Ergebnis geführt, daß dann der ohnehin schon eingeschränkte Wert dieser Kompromißrunway noch weiter leiden würde.

Wir haben heute morgen, meine ich, sehr klar von Herrn Heim gehört, daß es für die Ausschöpfung der Kapazität erforderlich ist, die Verkehrsströme dann richtungsentsprechend abwickeln zu können. Wenn wir aber sortieren müssen - schwere Flugzeuge auf die Bahn 25, leichte auf die Bahn 18 -, dann ist dieses Ziel zunichte gemacht, und der Flexibilitätsgewinn ist wieder dahin.

Folgende Frage stand hiermit im Zusammenhang: Wird der Anteil der Großraumflugzeuge hier eine weitere Nutzung langer Startstrecken erforderlich machen? Dieses ist nur dann der Fall, wenn diese Großraumflugzeuge zugleich auf sehr lange Strecken gehen, denn ein Teil der Großraumflugzeuge, die auf kürzere Strecken gehen, kommt auch mit kürzeren Startstrecken aus.

Das wesentliche Argument aber - um das nochmals zu unterstreichen - ist, eine Sortierung nach Richtungen vorzunehmen. Ich füge hinzu, daß meine heute morgen abgegebene Prognose, daß bei gegebenem Verkehrsvolumen die Gesamtlärmbelastung in der Region sinken könnte - bei gegebenem Verkehrsvolumen, wohlgemerkt -, darauf gründet, daß es möglich sein muß, den Verkehr in einer seiner Richtung entsprechenden Weise starten zu lassen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Bundesanstalt für Flugsicherung!

Voß:

Wir schließen uns voll der Meinung und der Wertung von Herrn Ted Hooton an. Wir sehen darin keine Lösung. Wir meinen, eine weitere Reduzierung des Nutzwertes, den wir genannt haben, nur damit erreichen zu können. Wir vertreten

auch die Ansicht, daß aus Sicherheitsgründen kaum ein Pilot eines leichten Flugzeugs die kurze Bahn annehmen wird, wenn ihm eine lange Startstrecke zur Verfügung steht.

Vorsitzender Dr. Lang:

Flughafen Frankfurt!

Mücke:

Ich meine, es ist genügend dazu ausgesagt worden. Ich möchte mich nur bei meinen Vorrednern bedanken; denn hier ist klar unsere Meinung, die wir zu diesem Thema haben, aus anderer Sicht bestätigt worden.

Abg. Rösler (CDU):

Ich habe eine Frage an die BfS beziehungsweise an den Verband deutscher Flugleiter. Die Fragen drehen sich ja immer wieder um die Möglichkeiten der Gewinnung zusätzlicher Kapazität beziehungsweise der Rückgewinnung verlorener Kapazität. Dabei spielen Sicherheitsfragen eine große Rolle.

Das zeigt auch ganz eindeutig die Grafik in Figur 3 in dem Papier von Mr. Hooton bezüglich des Jahres 1978, wo neue ATC-Seperation-Standards eingeführt wurden. Es gibt - hier beziehe ich mich auf die Aussage von Herrn Becker, man soll ja auch die Technik der Zukunft im Auge behalten - seit einiger Zeit Instrumente, die Verwirbelungen sichtbar machen. Soweit mir bekannt ist, sind auf einigen Flughäfen der Welt schon solche Instrumente eingesetzt worden, zumindest versuchsweise. Das Problem, das wir haben, besteht ja in diesen hohen zeitlichen Abständen bei der Landung wegen der notwendigen Sicherheitsabstände in dem Traffic-Mix.

Die Frage ist: Ist jemals in bezug auf den Frankfurter Flughafen untersucht worden, ob derartige Instrumente hier eingesetzt werden könnten? Welchen Kapazitätsgewinn könnten wir durch die Sichtbarmachung der Verwirbelung - möglicher Abdrift durch Seitenwind, dadurch Verkürzung der Sicherheitsabstände bei den Landungen - hier eventuell erreichen, wenn eine derartige Vorstellung nach dem heutigen technischen Standard überhaupt realistisch ist?

Voß:

Herr Heinlein, unser Abteilungspräsident Betrieb hat sich mit dem Problem speziell in der jüngsten Zeit in Zusammenarbeit mit Lufthansa und Flughafengesellschaft befaßt. Ich bitte ihn, zu antworten.

Heinlein:

Die FHA befaßt sich bereits seit 1970 mit der Lösung dieses Problems. Es ist heute in einem Statement kurz angedeutet worden. Die Situation ist die, daß es zur Zeit Meßmethoden zur Erfassung von Randwirbeln gibt. Man experimentiert hier mit Laser-Methoden, aber auch mit akustischen Messungen. Gerade in diesen Wochen sind am Flughafen Frankfurt Messungen durch ein Hamburger Institut durchgeführt worden. Daneben befassen sich auch Institute in Bremen mit diesem Problem.

Zur praktischen Anwendung: Die Amerikaner haben versucht, am Flughafen in Chicago vor etwa zwei Jahren ein System zur Randwirbelerkennung und auch zur Auswertung für die Controler einzusetzen.Die Versuche sind bis jetzt fehlgeschlagen. Das System ist noch nicht angewendet worden. Es ist heute betrieblich noch nicht freigegeben. Wir sind natürlich dabei, hier immer die jüngsten Informationen zu sammeln. Aber wir haben leider feststellen müssen, daß auch die Amerikaner auf sehr große Schwierigkeiten gestoßen sind. Insbesondere das Vertrauen der Piloten in die Messungen ist dort nicht allzu hoch.

Heim:

Zu dem Technischen kann ich nichts ergänzen. Ich möchte aber ganz kurz das Tendenzielle ansprechen. Es ist immer so, daß, wenn ein großer Druck ausgeübt wird, dann die Diskussion aufkommt, vielleicht die Sicherheitsabstände - und auch Luftwirbelschleppenabstände sind Sicherheitsabstände - zu reduzieren. Generell, meine ich, muß dieser Tendenz entgegengewirkt werden, weil dort einfach einem Druck nachgegeben wird, einem ökonomischen Druck. Dem sind eigentlich auch die Fluglotsen ausgesetzt, von denen man ja in erster Linie erwartet, daß sie zügig arbeiten, solange nichts passiert. Das ist ein ganz entscheidender Punkt, hier - das muß ich als Fluglotse tun - immer wieder darauf hinzuweisen: Das Risiko tragen, wenn etwas ist, im allgemeinen unsere Leute selbst. Wenn alles glatt läuft, wird auch nicht jeder einzelne Fall untersucht. Aber der Tendenz, Sicherheitseinbußen in Kauf zu nehmen, muß nach meiner Meinung generell entgegengewirkt werden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Kollege Weghorn!

Abg. Weghorn (F.D.P.):

Herr Vorsitzender, ich habe eine Frage noch einmal zu dem integrierten Verkehrssystem. Ich habe ein bißchen das Gefühl, daß diejenigen, die sich mit dem Ersatz des innerdeutschen Verkehrs durch die Schiene beschäftigt haben, uns

hier immer nur einen Teilausschnitt des Problems vorgetragen haben, nämlich mit der Frage der Anbindung des Flughafens Frankfurt selbst an die Schiene und mit den im Zusammenhang damit möglicherweise notwendigen Baumaßnahmen. Ich möchte den Vertreter der Bundesbahn fragen, ob die Studie, von der Sie gestern auch berichtet haben - dabei haben Sie, wenn ich mich nicht irre, allein für die Frankfurter Baumaßnahme einen Betrag von 170 Millionen DM genannt -, sich mit der Anbindung aller Flughäfen untereinander beschäftigt. Denn nur so könnte ich mir laienhaft eine Ersetzung des innerdeutschen Flugverkehrs sinnvoll vorstellen. Wenn diese meine Unterstellung richtig ist: Gibt es schon Denkstudien, was das kosten mag und ob unsere bisherigen Bahntrassen diesen möglicherweise notwendigen zusätzlichen Verkehr aufnehmen können oder wir dann, wenn wir dies der Umweltproblematik gegenüberstellen, in die Situation kämen, auf seiten der Bundesbahn mit der Neutrassierung in Schwierigkeiten zu geraten. Ich weiß aus der Erfahrung in meinem engeren Bereich nun schon seit Jahren, daß es im Grunde auch keine Baumaßnahme der Deutschen Bundesbahn gibt, gegen die nicht aus ökologischen Gründen massivster Widerstand geleistet wird.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat die Bundesbahn.

Wiedemann:

Die 170 Millionen DM, Herr Abgeordneter, beziehen sich auf die notwendigen Maßnahmen im Raum Frankfurt. Ich möchte das ein bißchen illustrieren.

Ich hatte gestern schon Gelegenheit, darauf hinzuweisen, daß die Frankfurter Flughafenbahn und auch der Bahnhof ausschließlich für die S-Bahn konzipiert und gebaut sind.

Für dieses System sind die Flughafenbahn und der Flughafenbahnhof auch hervorragend geeignet. Wir fahren in der Spitze einen Zehnminutentakt. Sie wissen, daß knapp 200 Züge täglich zwischen Frankfurt und Flughafen, 80 Züge zwischen Mainz, Wiesbaden und Flughafen verkehren. Dieser Takt kann auch noch verdichtet werden, wenn dazu eine Notwendigkeit besteht. Indessen ist das nicht eine Entscheidung der Deutschen Bundesbahn, sondern des Frankfurter Verkehrsverbundes, der den Leistungsumfang vorgibt.

Will man in diese doch sehr stark belastete Flughafenbahn ein völlig anderes System integrieren - und das ist ja das Intercity-System nun einmal, mit völlig anderen Fahrcharakteristika, mit einer ganz anderen Fahrdynamik: die Flughafenzüge sind allradgetrieben, 200 m lang, die Intercity-Züge sind 500 t schwer und haben vorne eine sechsachsige Lok -, stellt man sehr schnell fest - das hat die Untersuchung unserer Direktion Frankfurt gezeigt; sie ist sehr sorgfältig und umfangreich -, daß man da an Grenzen stößt und daß die Integration zu einer Betriebsqualität führen würde, die man einfach nicht mehr hinnehmen kann, die auch der Kunde nicht hinnehmen würde. Das würde nämlich konkret bedeuten, daß in jeder Stunde mindestens zwei S-Bahnen ausfallen müßten, sehr wahrscheinlich der Gegenzug auch, denn der müßte ja sonst irgendwo bleiben. Das S-Bahn-Angebot müßte also deutlich verschlechtert werden, wenn man die Züge des Fernverkehrs bei der heutigen Infrastruktur regelmäßig über den Flughafen fahren wollte.

Die Erkenntnis aus dieser Studie ist, daß der Gemeinschaftsabschnitt, in dem sowohl die S-Bahn als auch der Fernverkehr über eine Schiene laufen, so kurz wie möglich gehalten werden muß. Das bedeutet in der Praxis, daß die Verzweigungsweichen unmittelbar am Tunnelmund liegen müßten und daß demzufolge Baumaßnahmen notwendig werden, um dort die Verzweigungen kreuzungsfrei zwischen Fernverkehr und S-Bahn-Verkehr möglich zu machen. Daraus entstehen die 170 Millionen DM Kosten. Wir müßten sowohl im Raum Schwanheim als auch im Raum Kelsterbach erhebliche Baumaßnahmen vornehmen, um die Einfädelung dieser beiden unterschiedlichen Systeme in die Tunnelstrecke und die Ausfädelung in die verschiedenen Streckengleise möglichst behinderungsfrei vornehmen zu können. Soviel als Erläuterung zu den im Raum Frankfurt notwendigen Maßnahmen.

Nun zu Ihrer zweiten Frage. Zur Zeit sind zwei Flughäfen in Deutschland an das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn angebunden. Das ist Düsseldorf und Frankfurt, beide mit S-Bahn-Systemen. In Rede steht die Anbindung von München 2, in Rede steht außerdem die Anbindung von Stuttgart-Echterdingen. Damit ist nach dem heutigen Erkenntnisstand eigentlich schon alles aufgezählt. Eine Anbindung weiterer Flughäfen - ich nehme an, auch das ist Gegenstand Ihrer Frage - mit Zügen des Fernverkehrs, etwa gar Einbeziehung in das Intercity-Netz, ist aus der geographischen Lage der Flughäfen zum Schienennetz der Deutschen Bundesbahn außer in Frankfurt eigentlich nirgendwo relevant.

Der letzte Aspekt Ihrer Frage: Natürlich haben wir bei jeder Baumaßnahme, die wir anfassen, bei jeder Baumaßnahme, die irgendwie in fremden Grund und Boden eingreift, die gleichen Schwierigkeiten wie alle anderen Bauträger. Ich brauche hier nur auf unsere Schwierigkeiten bei der Planfeststellung und beim Bau unserer Neubau- und Ausbaustrecken zu verweisen. Ich glaube, die sind auch hier hinlänglich bekannt.

Vorsitzender Dr. Lang:

Kollege Beucker!

Abg. Beucker (SPD):

Die erste Frage richtet sich an die BFS, die zweite Frage an die FAG:

Sowohl im Planfeststellungsbeschluß München 2 wie auch in einem Artikel des Lufthansapiloten Rauenburg finden wir den Hinweis auf eine Sättigung des Luftraumes über Frankfurt. Dazu hat der Flugplankoordinator bereits Stellung genommen. Ich hätte gern eine Antwort von der BFS: Wie hoch ist der Sättigungsgrad bei bestimmten Flugbewegungen in Spitzenzeiten über Frankfurt? Ist das eine absolute Sättigung, die schon durch den Luftraum gegeben ist, oder ist es, wie wir heute gehört haben, ein Problem der Koordination? Dazu hätte ich, wenn es geht, gern quantifizierbare Angaben.

Die zweite Frage richtet sich an die FAG. Gestern ist meine Frage nicht genau beantwortet worden, ich wiederhole sie deshalb: Aus welchen Teilverkehren, Charterverkehr, privater Verkehr und militärischer Verkehr, setzt sich der Gesamtverkehr in den Spitzenstunden prozentual zusammen, und hat die FAG in der Vergangenheit Verhandlungen geführt, um Teilverkehre auf andere Flughäfen auszugliedern?

Vorsitzender Dr. Lang:

Bundesanstalt für Flugsicherung!

Voß:

Eine quantitative Angabe über die Sättigung des Luftraums im Bereich Frankfurt kann ich Ihnen hier nicht geben. Dies ist auch insofern schwierig, weil das abhängig sein wird von der Verteilung des Verkehrs über das Dreibahn-System. Herr Gering hatte, glaube ich, gestern gesagt, daß er eine Kapazitätsgrenze von etwa 60 % seiner Koordination zugrunde legt. Wenn wir uns hier um 15 bis 20 % mehr Kapazität streiten und darum ringen, dann können wir pauschal sagen, daß dieses Mehr an Verkehr aus dem Frankfurter Luftraum ohne weiteres aufgenommen werden kann. Ich darf daran erinnern, daß Herr Gede heute im Laufe des Vormittags zu diesem Thema Stellung genommen und sich gleichermaßen positiv geäußert hat.

Vorsitzender Dr. Lang:

Dann die FAG!

Becker:

Uns liegen nur Unterlagen über den Verkehrsmix vor - so darf ich das einmal nennen - für das Jahr und die Monate, glaube ich. Über die Spitzenstunden kann der Flugplankoordinator, glaube ich, bessere Auskunft geben.

Zu Ihrer zweiten Frage: Die FAG hat keine Verhandlungen mit dem Ziel geführt, Geschäftsverkehr aus Frankfurt auf einen anderen Flugplatz oder Landeplatz zu verlagern.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Gering, können Sie die Frage beantworten?

Gering:

Ich kann das schon beantworten, Herr Abgeordneter. Aber auch hier kann ich es nur überschlägig sagen, weil sich das von Tag zu Tag verändern kann. Der Anteil des gewerblichen Luftverkehrs an den Spitzenstunden - ich möchte jetzt einmal von den Hauptverkehrszeiten von morgens bis nach Beendigung der Mittagsspitze sprechen, liegt etwa bei 95 %. Der Rest wären militärischer Verkehr beziehungsweise allgemeine Luftfahrt.

Wir versuchen nach wie vor - ich erwähnte das wohl am ersten Tag schon -, den militärischen Verkehr und allgemeine Luftfahrt überhaupt aus diesen Spitzen herauszuhalten. Aber es gibt gewisse Prioritäten, die wir bei den Flügen der Streitkräfte berücksichtigen müssen.

Der Anteil der allgemeinen Luftfahrt, hier handelt es sich um reinen Ad-hoc-Verkehr, der nicht in einem Kettensystem, also nicht regulär abgewickelt wird, ist so gering, daß man ihn in den Spitzenzeiten praktisch vergessen muß.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren, es ist nach 18 Uhr. Wir haben uns 18 Uhr als Limit gesetzt. Ich darf die Sitzung für heute schließen. Wir werden morgen früh um 10 Uhr weitermachen. Ich danke Ihnen .

(Schluß: 18.02 Uhr)

Dritter Tag der Anhörung

Mittwoch, 4. Februar 1981

Anwesenheitsliste

Anhörung Ausbau Flughafen Frankfurt am Main

4. Februar 1981

Abg. Dr. Lang als Vorsitzender des Haushaltsausschusses (Vorsitzender der Anhörung)

Abg. Roth als Vorsitzender des Ausschussses für Wirtschaft und Technik (stellvertretender Vorsitzender der Anhörung)

Abg. Schlappner als Vorsitzender des Ausschusses für Umweltfragen (stellvertretender Vorsitzender der Anhörung)

Haushaltsausschuß:

CDU: Abg. Dr. Bartelt
Abg. von Heusinger
Abg. Ibel
Abg. Kanther
Abg. Frau Philippi
Abg. Schwab
Abg. Spruck
Abg. Throll
Abg. Weimar

SPD: Abg. Gebhardt
Abg. Görlach
Abg. Pfuhl
Abg. Hans-Otto Weber
Abg. Welteke

F.D.P.: Abg. Weghorn
Abg. Wilke

Ausschuß für Wirtschaft und Technik:

CDU: Abg. Fischer
Abg. Friedrich
Abg. Frau Geschka
Abg. Rippert
Abg. Weiß

SPD: Abg. Beucker
Abg. Kronawitter

F.D.P.: Abg. Schmidt

Ausschuß für Umweltfragen:

CDU: Abg. Frau Beckmann
Abg. Frank
Abg. Mihm
Abg. Rösler
Abg. Sturmowski

SPD: Abg. Heimerl
Abg. Pawlik
Abg. Reichert
Abg. Schnabel

F.D.P.: Abg. Frau Dr. Engel

Abg. Holzapfel (SPD)
Abg. Kurth (SPD)
Abg. Frau Dr. Streletz (SPD)
Abg. Frau Trautmann (SPD)
Abg. Frau Ruth Wagner (F.D.P.)

Hessische Landesregierung:

Ministerpräsident Börner
MinDirig Dr. Schonebohm
LtdMinR Dr. Schirrmacher — Staatskanzlei

Minister Reitz
StS Dr. Dethloff
RDir Dr. von Stephanitz — Minister der Finanzen

Minister Karry
StS Kirst
MinR Dr. Ludwig
ROR Kern — Minister für Wirtschaft und Technik

Minister Schneider
StS Jordan — Minister für Landesentwicklung, Umwelt, Landwirtschaft und Forsten

MinR Dr. Frommhold (noch Minister für Landesentwicklung, Umwelt, und Forsten)
MinR Geiger
RDir Weitzel
MinR Stieler Sozialminister
und weitere Beauftragte der Landesregierung

Hessischer Rechnungshof:

Präsident Pulch

Magistrat der Stadt Frankfurt am Main:

Richter

Kreisausschuß des Landkreises Groß-Gerau:

Blodt
Grohmann
Billinger

Magistrat der Stadt Rüsselsheim:

Harth
Müller

Magistrat der Stadt Mörfelden-Walldorf:

Becker
Frau May

Magistrat der Stadt Groß-Gerau:

Lankau
Hasenzahl

Magistrat der Stadt Raunheim:

Smerdka

Magistrat der Stadt Neu-Isenburg:

Dr. Büchel
Goltz
Gualdi

Magistrat der Stadt Offenbach am Main:

Frei

Magistrat der Stadt Kelsterbach:

Laun, W.
Laun, K.

Magistrat der Stadt Flörsheim:

Hegmann

Gemeindevorstand der Gemeinde Büttelborn:

Imhof
Langendorf
Lehr

Gemeindevorstand der Gemeinde Bischofsheim:

Dorr

Gemeindevorstand der Gemeinde Nauheim:

Zaich
Lindner

Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Industrie- und Handelskammern:

Knoop

Vereinigung Hessischer Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände e. V.:

Lippold

Hessischer Handwerkstag:

Brandes

Deutscher Gewerkschaftsbund, Landesbezirk Hessen:

Richert
Peressin
Wolf

Deutsche Angestellten-Gewerkschaft, Landesverband Hessen:

Vetter
Burger

Flughafen Frankfurt am Main AG:

Becker
Dr. Borst
Mücke
Beck
Pietsch

Betriebsrat der Flughafen Frankfurt am Main AG:

Bödicker
Wagner
Wittler

Deutsche Lufthansa:

Dr. Beder
Hermsen
Gaebel
Jurzig

Betriebsrat der Deutschen Lufthansa:

Schasiepen
Schuch

Bundesanstalt für Flugsicherung:

Voß
Philipp
Heinlein
Rückforth
Mink

Gesamtpersonalrat/Örtlicher Personalrat Bundesanstalt für Flugsicherung, Regionalstelle Frankfurt am Main:

Lindner
Piotrowski

Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland:

Gering
Kolb

Board of Airline Representatives in Germany B.A.R.I.G.:

Merz

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V.:

Dr. Achtnich

Bundesverband Deutscher Flugleiter e. V.:

Heim
John

International Air Transport Association IATA, Genf:

Oliver
Batik

Vereinigung Cockpit e. V.:

Holzwig

Roland Berger & Partner GmbH, München:

Bulwien

Dornier System, Friedrichshafen:

Voigt
Hecking

Air Traffic Services Consulting GmbH, Kronberg:

Kassebohm

Bund für Umwelt- und Naturschutz in Deutschland, Landesverband Hessen e. V.:

Prof. Dr. Meyfahrt
Sander
Vester
Steinbach
Menzel

Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen e. V.:

Prof. Dr. Brinkmann

Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz e. V.:

Böhm
Wolters
Bauer

Deutscher Bund für Vogelschutz, Landesverband Hessen:

Prof. Dr. Kuder

Naturschutzzentrum Hessen e. V.:

Georg

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafenerweiterung:

Brehl
Dr. von Haselberg
Rohrmann

Bundesverband der Bürgerinitiativen:

Spahn
Martin
Treber
Debus
Peez
Suhr

(noch Bundesverband der Bürgerinitiativen)

König
Schubart
Denk
Malz

Deutscher Wetterdienst:

Dr. Terpitz

Flughafen München GmbH:

Frau Seibel

Ted Hooton, Chearsley

Prof. Dipl.-Ing. Grebe, Planungsbüro Landschafts- und Ortsplanung, Nürnberg

Prof. Dr.-Ing. Mock, TH Darmstadt

Dr. Matschat, Max-Planck-Institut für Strömungsforschung, Göttingen

Prof. Dr. Dr. Jansen, Institut für Arbeitsmedizin der Universität Düsseldorf

Pfarrer Dr. Oeser, Ratsbeauftragter für Umweltfragen der Evangelischen Kirche in Deutschland

(Beginn: 10.03 Uhr)

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren! Wir fahren in der Anhörung fort. Ich darf Ihnen zunächst davon Kenntnis geben, daß für den weiteren Verlauf der Anhörungsvorstand folgendes beschlossen hat: Wir werden jetzt noch drei ausstehende Kurzstatements zu Fragen des Luftverkehrs - Kapazität, Technik - hören, und zwar von B.A.R.I.G., IATA und ADV. Sodann wird der ökonomische Teil aufgerufen. Wir wollen bis zur Mittagspause damit fertig werden.

Heute nach der Mittagspause wollen wir den ökologischen Teil aufrufen. Hier haben besonders Bürgerinitiativen und die Kommunale Arbeitsgemeinschaft darum gebeten, weil im Hinblick auf die Bereitstellung der von Ihnen gestellten Sachverständigen nicht anders verfahren werden kann.

Wir haben weiter festgelegt, daß wir morgen früh nicht erst um 10.00 Uhr, sondern bereits um 9.00 Uhr mit der Anhörung beginnen und nicht morgen nachmittag um 18.00 Uhr beenden, sondern - wie man so schön Neudeutsch sagt - open end veranstalten, bis die Fragen ausdiskutiert wurden.

(Zuruf: Unter Ausschluß der Öffentlichkeit!)

- Ich bitte um Ruhe im Plenum.

Das Wort für das Statement hat der Vertreter der B.A.R.I.G.

Merz:

Herr Vorsitzender, sehr verehrte Damen, meine Herren! Der Zusammenschluß der 73 internationalen Linienluftverkehrsgesellschaften in der Bundesrepublik Deutschland, B.A.R.I.G., befaßt sich seit langem mit der Problematik des Ausbaus des Flughafens Frankfurt. Dazu zwang, daß auf Grund der mangelnden Kapazität des heutigen Start- und Landebahnsystems Verspätungen von Flügen sich in einem nicht mehr tragbaren Maße kumulieren.

Es ist heute kaum mehr möglich, eine ordnungsgemäße Personalplanung und Flugzeugumlaufplanung zu betreiben. Dies führt nicht nur zu unvertretbaren Kosten auf seiten der Luftverkehrsgesellschaften; es bringt auch unzumutbare Belastungen für die Passagiere und das Flugpersonal mit sich. Da die Regelmäßigkeit des Luftverkehrs in Frankfurt nicht mehr garantiert ist, entstehen für Passagiere nicht zumutbare Wartezeiten und Unsicherheiten darüber, ob Anschlußflüge erreicht werden können.

Zusammenfassend ist also festzustellen, daß eine ordnungsgemäße und wirtschaftlich sinnvolle Abwicklung des Luftverkehrs in Frankfurt schon jetzt kaum mehr möglich ist und in Zukunft ohne Ausbau des Start- und Landebahnsystems des Flughafens Frankfurt erst recht nicht mehr möglich ist.

In den vergangenen Jahren haben die Luftverkehrsgesellschaften versucht, die Engpässe des Frankfurter Flughafens im Rahmen ihrer Flugplangestaltung aufzufangen. Schon in der Vergangenheit ist dies nur teilweise gelungen. Für die Zukunft steht jedoch fest, daß ein Ausgleich ohne den baldigen Ausbau des Flughafens nicht mehr möglich ist. Es sind keine Verkehrstäler oder freie Randzeiten mehr vorhanden, in die noch ausgewichen werden könnte.

Die zukünftige Entwicklung des Luftverkehrs wird nach den Ermittlungen der Luftverkehrsgesellschaften durch weitere, wenn auch gegenüber früheren Jahren geringere Zuwachsraten gekennzeichnet sein. Gleichzeitig wird sich der Trend zum verstärkten Einsatz von Großraumflugzeugen auf Grund der erheblichen Kostensteigerungen auf allen Gebieten, insbesondere bei den Treibstoffen, fortsetzen.

Diese Entwicklung zwingt in besonderem Maße zur Konzentration des Luftverkehrs auf Flughäfen mit Knotenpunktfunktion. Sollte es dem Flughafen Frankfurt nicht gelingen, den bestehenden Engpaß bei seinem Start- und Landebahnsystem zu beseitigen, wird dieser Flughafen die notwendige Knotenpunktfunktion nicht mehr aufrechterhalten können.

Die im B.A.R.I.G zusammengeschlossenen ausländischen Luftverkehrsgesellschaften wären dann ernsthaft gezwungen, Überlegungen zur Verlagerung von Flügen oder sogar von Flugnetzen auf andere ausländische Flughäfen anzustellen, die heute und in Zukunft in der Lage sind, diese Knotenpunktfunktion zu erfüllen. Hier bieten sich an: Zürich, Amsterdam, Brüssel, Paris und Luxemburg.

Bereits heute ist festzustellen, daß eine Reihe von Luftverkehrsgesellschaften Flüge nach Frankfurt zwar gern eröffnet hätten, jedoch auf die Durchführung solcher Flüge wegen der bekannten Engpässe in der Kapazität des Flughafens Frankfurt verzichtet haben.

Wegen der bereits heute bestehenden Schwierigkeiten für die den Frankfurter Flughafen anfliegenden Luftverkehrsgesellschaften erscheint uns ein rascher Ausbau des Flughafens Frankfurt notwendig. Im Vertrauen darauf, daß dies geschieht, wurden von den Luftverkehrsgesellschaften bislang noch keine Abwanderungsbeschlüsse gefaßt.

Nimmt man den Luftverkehrsgesellschaften jedoch das Vertrauen, daß das Notwendige schnell realisiert wird, wären derartige Beschlüsse unausweichlich und könnten dann, wenn auf anderen europäischen Flughäfen erst Organisationen aufgebaut wurden, kaum mehr rückgängig gemacht werden.

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, daß andere deutsche Verkehrsflughäfen die Funktion des Frankfurter Flughafens nach unserer Auffassung nicht übernehmen könnten und eine Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene deutsche Flughäfen wegen des damit zwangsläufig verbundenen Wegfalls einer Knotenpunktfunktion nicht möglich ist.

Die im B.A.R.I.G.zusammengeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften sind mit dem Bundesminister für Verkehr der Überzeugung, daß es einen zentralen deutschen Verkehrsflughafen geben muß. Dies ist der Flughafen Frankfurt. Er bietet schon auf Grund seiner zentralen geographischen Lage die besten Voraussetzungen. Es gilt, diese Funktion des Flughafens Frankfurt auch für die Zukunft zu sichern.

Die notwendige Kapazitätserweiterung für den Flughafen Frankfurt kann nach Auffassung der B.A.R.I.G. nur durch den Bau einer weiteren Bahn erreicht werden. Weder bringt die Einführung der Kategorie II einen Kapazitätszuwachs, noch besteht die Möglichkeit der Verteilung von Verkehr in "Täler" oder Randzeiten.

Die geplante Startbahn 18 West wird nach Auffassung der im B.A.R.I.G. zusammengeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften die notwendige Kapazitätserweiterung für den Flughafen Frankfurt bringen, wenn sie auch nicht gegenüber einer weiteren unabhängig zu betreibenden Parallelbahn ein Optimum darstellt.

Die Länge der Startbahn 18 West sollte, wie geplant, 4.000 m betragen, um diese Bahnfiguration nicht mit weiteren Einschränkungen der Nutzbarkeit zu belasten.

Das B.A.R.I.G. appelliert an den Hessischen Landtag, schnell und in positivem Sinne Klarheit über den Ausbau des Flughafens Frankfurt zu schaffen, um den im B.A.R.I.G. zusammengeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften sichere Entscheidungsgrundlagen für ihr weiteres Verhalten zu geben.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat der Vertreter der IATA.

Batik:

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Im Namen der IATA, des internationalen Dachverbandes der Luftverkehrsgesellschaften, danke ich Ihnen herzlich für die Gelegenheit, im Rahmen Ihres Hearings über die Erweiterung des Flughafens Frankfurt die Haltung der Luftverkehrsgesellschaften darlegen zu können.

Die IATA wurde 1945 gegründet und durch ein Gesetz des kanadischen Parlaments legalisiert. Zur Zeit sind 107 Luftverkehrsgesellschaften aus mehr als 80 Ländern in der IATA zusammengeschlossen. Ihre nationale Luftverkehrsgesellschaft, die Lufthansa, spielt eine wichtige Rolle innerhalb dieses internationalen Forums.

In unserer Stellungnahme werden wir kurz die internationale Verkehrsentwicklung der letzten Jahre analysieren und danach die mittelfristige Verkehrsentwicklung in der Luftfahrt anzeigen. Darüber hinaus werden wir auf diejenigen Engpaßfaktoren verweisen, die aus der Sicht des Dachverbandes der internationalen Luftverkehrsgesellschaften einer angemessenen Entwicklung Ihres Zentralflughafens entgegenstehen, die der Rolle Deutschlands im Welthandel gerecht wird.

Wir wollen die Daten und Tatsachen, die Sie schon gesammelt und geprüft haben, nicht noch einmal wiederholen. Die Umwelteinflüsse und die wirtschaftlichen Vorteile, die der Frankfurter Flughafen-Einzugsbereich Ihrem Lande bringt, und einige andere spezielle Punkte werden von anderen Sprechern eingehend behandelt werden.

Unsere Untersuchungen haben ergeben, daß gewichtige Gründe für die Erweiterung des Flughafens Frankfurt bestehen. Zunächst möchte ich kurz auf die Verkehrsentwicklung des letzten Jahrzehnts in der Luftfahrt eingehen, weil dies zum Verhältnis unserer Haltung wichtig ist. Sehen wir uns den Zeitraum von 1969 bis 1979 einmal genau an, für den tatsächliche Zahlen über Beförderungsergebnisse vorliegen.

Die durchschnittliche jährliche Zuwachsrate der weltweit beförderten Passagiere betrug 8 %. Für die Mitglieder der IATA betrug sie sogar 10 %. Die Zuwachsrate im Frachtverkehr betrug für unsere Mitgliedergesellschaften auch ungefähr durchschnittlich 10 %.

Trotz des relativ hohen Niveaus wuchs der gesamte Passagierverkehr auf dem Flughafen Frankfurt in den letzten fünf Jahren jährlich durchschnittlich ungefähr um 8 %. Daraus folgt, daß die Luftfahrt eine Wachstumsindustrie ist, denn sie hat im Vergleich zu anderen Industrien weit überdurchschnittliche Zuwachsraten zu verzeichnen.

Die hohen durchschnittlichen Zuwächse wurden übrigens trotz einer beträchtlichen Instabilität in der Weltwirtschaft und einem Wachstum in der Luftfahrt nahe der Nullmarke während der größten Nachkriegsrezession in den Jahren 1974/1975 erreicht.

Kürzlich von der IATA und einigen in der Wirtschaftsforschung führenden Organisationen durchgeführte Studien haben ergeben, daß die wichtigste Einflugsgröße für das Wachstum der Nachfrage im Luftverkehr das reale wirtschaftliche Wachstum ist. Es ist natürlich für die wichtigsten im Luftverkehr beteiligten Länder sehr wichtig.

Wenn wir das Bruttosozialprodukt der OECD-Länder als einen groben Maßstab für die wirtschaftlichen Aktivitäten und das verfügbare Einkommen betrachten, so folgt, daß für 1981 mit einem geringen Wachstum von ungefähr 1 % gerechnet werden muß. Die Rezessionstendenz wird voraussichtlich für weite Teile des Jahres 1981 bestehen bleiben.

Die Rezession wurde in Deutschland viel diskutiert, und sie verursacht diese niedrige Zuwachsrate in den OECD-Ländern. Die zu erwartende Entwicklung der realen wirtschaftlichen Aktivitäten der OECD-Länder wird im weiteren Verlauf etwas günstiger sein, trotz der Folgen der Ölkrise von 1979/80, hoher Inflationsraten und anderer weltweiter Wirtschaftsprobleme. Gewisse Schwankungen können auch in den folgenden Jahren nicht ausgeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung all dieser Faktoren wird das zu erwartende durchschnittliche reale jährliche Wachstum des Bruttosozialprodukts der OECD-Länder bis 1985 ungefähr 3 % betragen. Diese vorsichtig optimistische Voraussage ist gültig trotz des vorherrschenden instabilen Klimas mit den vielen ungelösten politischen und wirtschaftlichen Fragen.

Man darf nämlich nicht vergessen, daß sogar während der turbulenten siebziger Jahre das durchschnittliche Wachstum des Bruttosozialproduktes der industrialisierten Länder jährlich 3,4 % betrug. Das ist natürlich niedriger als in den vorigen zehn Jahren, als es 4,9 % betrug.

Die meisten ölorientierten Länder und einige junge Industrieländer besonders im Fernen Osten und in Südamerika erwarten ziemlich hohe Zuwachsraten des Bruttosozialprodukts für die nächsten fünf Jahre.

Diese zurückhaltenden Szenarien zeigen ein positives Wirtschaftswachstum für die nächsten Jahre, auch wenn es hinter der historischen Langzeitentwicklungsrate zurückbleibt.

Der skizzierte Hintergrund bildet die Grundlage für die Erstellung der derzeitigen IATA-Prognosen über die Entwicklung des Luftverkehrs. Die hierfür benutzte Methode ist die sogenannte Delphi-Technik, das heißt ein Verfahren, bei dem eine Übereinstimmung der Meinungen verschiedener Experten erzielt ist oder, mit anderen Worten, eine Konsolidierung von Wissen und Können. Die Prognosen wurden systematisch entwickelt durch formelle Konsultation der Experten von über 40 internationalen Luftverkehrsgesellschaften. Das Resultat wurde von den Experten bestätigt. Darüber hinaus wurden Gutachten von Organisationen außerhalb der Luftverkehrsgesellschaften berücksichtigt.

Ich habe natürlich nicht alle Faktoren genannt, das würde mir zuviel Zeit nehmen. Aber ich möchte noch einen Faktor erwähnen, nämlich den Preis. Die Flugpreise weisen von Region zu Region deutliche Unterschiede auf. Auf Grund verschiedener Ursachen besteht im allgemeinen jedoch in den meisten Regionen kurzfristiger Druck hin zu Preissenkungen, die wiederum zu steigender Nachfrage führen.

Ich möchte noch etwas hinzufügen. Mit den steigenden frei verfügbaren Einkommen des Nahen und Fernen Ostens sowie in Südamerika nehmen Bürger dieser Länder erstmals am weltweiten Touristenverkehr teil und ergänzen den Geschäftsreiseverkehr sowie den beträchtlichen Touristenverkehr der Europäer und Nordamerikaner. Dies wird dazu beitragen, das erwartete abgeschwächte Wachstum in den industrialisierten Ländern zu kompensieren.

Die neuesten Prognosen für die internationale Linienluftfahrt der IATA-Mitgliedergesellschaften weisen daher für 1981 eine Zuwachsrate von 5 % und für den Zeitraum von 1981 bis 1985 sogar von 6,2 % pro Jahr auf. Die entsprechenden Zuwachsraten für den gesamten Frachtverkehr liegen bei 6,5 beziehungsweise 7,7 %. Die größten durchschnittlichen Zuwachsraten im Passagierverkehr, 8 bis 10 %, werden auf den dynamischen Süd- und Mittelatlantikrouten und auch auf den Routen in den Fernen Osten sowie auf Strecken nach Afrika erwartet. Ähnliche Prognosen gelten für den Frachtverkehr. Wenn wir hier das Papier präsentieren werden, dann werden Sie eine Tabelle haben, die die Einzelheiten wiedergibt.

Obwohl die Zuwachsraten abflachen werden, ist nach Auffassung der IATA der Luftverkehr in der voraussehbaren Zukunft weiterhin als Wachstumsindustrie einzustufen. Verkehrszuwachs auf den wichtigsten Flughäfen - und dazu gehört Frankfurt - kann aber nur bewältigt werden, wenn Sie die Voraussetzungen hierfür schaffen. Daß diese Voraussetzungen zur Zeit nicht bestehen, ist denjenigen von Ihnen, die häufig fliegen müssen, um ihren Verpflichtungen nachkommen zu können, geläufig.

Diese Erfahrungen werden leider durch den Bericht des Flugplankoordinators gestützt. Wenn wir den Bericht richtig interpretieren, besteht bereits jetzt keine Chance für weitere planmäßige Flugzeugbewegungen in der Zeit von 8 bis 16 Uhr Ortszeit. Von 19 bis 22 Uhr Ortszeit sind nur noch wenige zusätzliche Bewegungen möglich.

Wenn wir den wirtschaftlichen Betrieb betrachten, so hängt die Entscheidung für einen Dienst nach Frankfurt ausschließlich von der verfügbaren Kapazität des Flughafens und davon ab, ob der erwünschte Flugplan mit anderen Diensten integriert werden kann. Wenn Frankfurt wegen Kapazitätsmangel nicht angeflogen werden kann, bedeutet dies, daß das zu Lasten der Passagiere und Frachtverlader in Frankfurt und seinem Einzugsgebiet geht.

Wir betrachten es daher als absolut notwendig, daß alle technischen und organisatorischen Möglichkeiten für eine reibungslose Abwicklung des Linienluftverkehrs auf dem Flughafen Frankfurt voll ausgeschöpft und alle Maßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, daß ein Wachstum möglich ist, das der zentralen Lage Deutschlands und des Flughafens Frankfurt im europäischen Verkehrsnetz sowie den Interessen der Verkehrsnutzer gerecht wird.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat der Vertreter der ADV.

Dr. Achtnich:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich spreche für die ADV. Dieses ist der Bundesverband aller Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland. Die Aussage dieses ADV-Statements, das ich hier in konzentrierter Form vortrage, ist das übereinstimmende Votum aller elf internationalen Flughäfen in der Bundesrepublik.

Es ist der Wunsch der ADV, daß diese Stellungnahme Eingang in dieses Hearing und in Ihre Meinungsbildung, meine Damen und Herren Abgeordneten, findet.

Ich nehme mir die Freiheit, einige Grundsätze nochmals hervorzuheben: daß es keine Alternative zur Startbahn 18 West in Frankfurt gibt und daß wir in der Bundesrepublik Deutschland das umweltfreundlichste Flughafenrecht der gesamten Welt haben, das zu diesem höchstmöglichen Umweltkompromiß der genehmigten Startbahn 18 West in Frankfurt geführt hat, deren Bau unverzichtbar ist.

Die Bundesrepublik Deutschland verfügt über 11 internationale Flughäfen, 5 regionale Verkehrsflughäfen und zahlreiche Verkehrslandeplätze. Dieses Flughafennetz der Bundesrepublik Deutschland hat sich im Luftverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg hervorragend bewährt. Es ist Grundlage der Stellung und der hohen Bedeutung der Bundesrepublik im internationalen Luftverkehr als einer der führenden Wirtschaftsnationen der Welt. Dieses Flughafennetz bietet die größtmögliche Sicherheit. Es bietet die Möglichkeit für alle Bürger der Bundesrepublik, so zu reisen, wie sie es wollen, und für die Wirtschaft, ihre Güter so zu befördern, wie sie es benötigt. 70.000 Arbeitnehmer arbeiten auf den deutschen Flughäfen.

Frankfurt ist das Haupttor zur Welt in diesem deutschen Flughafennetz. Frankfurt hat als Drehscheibe im interkontinentalen, weltweiten Fluglinienverkehr die herausragende Stellung in dem deutschen Flughafennetz. Frankfurt wird diese Stellung auch in Zukunft behalten. Aber die erforderliche unverzügliche, das heißt nicht verzögerte Kapazitätsanpassung durch die Startbahn 18 West ist dafür Voraussetzung.

Während der Spitzenzeiten - wir haben das alles in den letzten zwei Tagen hier gehört - ist in Frankfurt die Bewegungskapazität erschöpft. Dies haben der Flugplankoordinator der Bundesrepublik, B.A.R.I.G., die Sachverständigen bestätigt. Die Engpässe in der Bewegungskapazität während der Spitzenstunden werden zudem jedermann ganz augenfällig - dazu bedarf es auch keiner Professoren - durch die Verzögerungen bei der Abwicklung des Luftverkehrs, wenn man sich das in natura ansieht.

Die Verkehrssituation in Frankfurt macht eine Kapazitätserweiterung des Start- und Landesbahnsystems dringend erforderlich. Es gibt dazu für die restlichen 19 Jahre unseres Jahrhunderts keine Alternative.

Wegen zu geringen Originäraufkommens können nicht von allen Flughäfen Non-Stop-Flüge zu allen Zielen angeboten werden. Deshalb bündeln die Luftverkehrsgesellschaften Verkehrsströme. So werden von allen deutschen, aber auch von ausländischen Flughäfen Passagiere im Zubringerverkehr nach Frankfurt befördert, um von dort gemeinsam in größerem und damit wirtschaftlicherem Fluggerät weiterbefördert zu werden.

Charakteristisch für den Verkehrsablauf in Frankfurt als Drehscheibe im interkontinentalen, weltweiten Fluglinienverkehr sind vier tägliche Verkehrsspitzen. Zusätzlicher Verkehr kann in den Spitzenzeiten nicht mehr aufgenommen werden. Verkehrsverteilung über alle Tagesstunden wird vom Flugplankoordinator soweit wie möglich praktiziert. Weitere Kapazitätsoptimierungen sind in Frankfurt nicht möglich.

Ich extemporiere hier und sage Herrn Pfarrer Müller, daß seine eindrucksvollen Ausführungen über die intensivierte Kapazitätserweiterung sehr fortschrittsgläubig sind. Sie vergessen bei Ihrem Ruf nach mehr computerism, glaube ich, den Menschen, der das alles bedienen muß. Es geht nicht so. Herr Heim hat das auch sehr deutlich gesagt.

Eine Umlenkung der Verkehrsströme des internationalen Verkehrs auf andere deutsche Verkehrsflughäfen durch dirigistische Maßnahmen der Bundesrepublik scheidet aus. Der internationale Luftverkehr beruht auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit. Er ist Gegenstand der zwischenstaatlichen, bilateralen und multilateralen, Luftverkehrsabkommen.

Ich darf auch hier hinzufügen: Wir sollten uns, meine Damen und Herren, hüten, dieses weltweite Abkommenssystem durch Kündigungen zu Fall bringen zu wollen, wie das vorgeschlagen worden ist. Wir könnten das auch gar nicht zu Fall bringen, selbst wenn wir es wollten. Wir Deutsche sollten uns hier nicht als Lehrmeister gebärden. Zum Umdirigieren gehören bekanntlich zwei, einer der dirigiert, und jemand, der sich dirigieren läßt.

Engpässe in Frankfurt haben zur Folge, daß Passagiere und Fracht über ausländische Knotenflughäfen wie London, Paris, Amsterdam, Zürich abwandern. Diese Entwicklung ist bereits feststellbar.

Innerdeutscher Luftverkehr, der über Frankfurt führt, ist weitgehend Anschlußverkehr an internationale Verbindungen. Dieser innerdeutsche Luftverkehr kann nicht beliebig auf die Bahn verlagert, das hieße umdirigiert werden. Das könnte nur der Staat durch Gesetz tun. Er müßte der Lufthansa das Verbot auferlegen, bestimmte innerdeutsche oder internationale Strecken zu fliegen. Ich glaube, daß das völlig irreal ist.

Die PROGNOS-Studie - sie ist mehrfach zitiert worden -, die für den Bundesminister für Verkehr erstellt worden ist, hat gezeigt, daß bei einer IC-Anbindung des Ballungsraums Ruhrgebiet an den Flughafen Frankfurt nur 2,5 % der Umsteiger die Bahn als Zubringer benutzen, d.h. annehmen würden. Die Cost-Benefit-Ausführungen der Deutschen Bundesbahn über die 170 Millionen allein für Frankfurt und die 6 bis 8 Jahre dürften hinreichend klargemacht haben, daß dies keine Alternative darstellt.

Es wäre auch nicht möglich, innerdeutschen Luftverkehr durch sonstige dirigistische Maßnahmen auf die Schiene zu verweisen. Dem stünde, nach unserem Verständnis, auch das Recht auf freie Wahl des Verkehrsmittels entgegen.

Die neuesten ADV-Prognosen für die Verkehrsentwicklung auf den deutschen Flughäfen bis zum Jahre 1990 decken sich weitgehend mit den Prognosen anderer Institute, DIW und DFVLR. Für 1990 werden auf den 11 deutschen Verkehrsflughäfen - in einer gewissen Bandbreite - rund 75 Millionen Passagiere - ohne Transit - erwartet. Einschließlich Transit ist für 1990 für Frankfurt mit etwa 27 Millionen Passagieren - in Bandbreiten - zu rechnen.

Ich möchte auch hier sagen, daß wir uns hüten sollten, zu verlangen, daß heute ganz genau vorausgesagt würde, wie viele Passagiere am 4. Februar 1990 den Flughafen X oder Y passieren werden. Das können Sie genauwenig, wie Sie heute voraussagen können, was das Benzin am 4. Februar 1990 in Wiesbaden oder sonst irgendwo kosten wird.

Die Zahl der Flugzeugbewegungen stieg in Frankfurt in den letzten 10 Jahren bei ständig zunehmendem Einsatz von Großraumflugzeugen um 22 %. Das war, verglichen mit dem Wachstum, ein Verhältnis von etwa 1:4. Es ist damit zu rechnen, daß sich, besonders wenn die Treibstoffpreise weiter erheblich steigen, der Verkehr in Frankfurt stärker entwickelt als beim Durchschnitt der übrigen deutschen Verkehrsflughäfen. Dies sind unsere Feststellungen.

Die in Frankfurt dringend erforderliche Erhöhung der Bewegungskapazität kann nur durch den Bau der Startbahn 18 West erreicht werden. Die in dem Planfeststellungsbeschluß ausgewiesene Startbahn 18 West ist ein Kompromiß zwischen flugbetriebstechnischen Erfordernissen und Gesichtspunkten des Umweltschutzes. Sie ist die einzige Möglichkeit, eine Kapazitätserhöhung zu erzielen. Weitere Ausbaumöglichkeiten sind in Frankfurt nicht gegeben.

Zur Wahrung der Umweltschutzerfordernisse wurde die flugbetriebliche Nutzbarkeit der Startbahn 18 West auf Starts in Richtung Süden beschränkt. Aus der Sicht der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen wurden die Belange des Umweltschutzes bei diesen Flugbetriebsrestriktionen hoch und so weit wie überhaupt möglich bewertet. Wir begrüßen dies, und wir wissen - ich sagte es bereits -, daß wir in der Bundesrepublik Deutschland das umweltfreundlichste Flughafenrecht der Welt haben. Dies erbrachte, daß die Abwägung zwischen Umweltbelangen und Verkehrsbelangen zu eben diesem genehmigten und bestätigten Kompromiß der Startbahn 18 West mit ihren Beschränkungen geführt hat. Es gibt - ich wiederhole dies - keinen anderen Kompromiß.

Die genehmigte Startbahn 18 West wird - so bestätigen unsere Fachleute -, über das Jahr gemittelt, bis zu 23 % Zuwachs an Bewegungskapazität bringen. Frankfurt benötigt diesen Zuwachs.

Heute steht die Bundesrepublik Deutschland mit ihrer Verkehrsleistung an 7. Stelle der 145 Luftfahrtstaaten. Gelingt es nicht, den wichtigsten Verkehrsknotenpunkt Frankfurt dem Bedarf anzupassen, so wird nicht nur die Bedeutung des Flughafens Frankfurt sinken, sondern zwangsläufig damit auch die Bedeutung der Bundesrepublik Deutschland im internationalen Luftverkehr.

Der Ausbau des Flughafens Frankfurt ist ein nationales, nicht nur ein regionales Problem. Der Bau der Startbahn 18 West in Frankfurt ist aus der Sicht der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen und mithin aller anderen Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland unverzichtbar.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren! Damit ist dieser Teil der Anhörung abgeschlossen.

Ich darf Ihnen noch davon Kenntnis geben, daß sich der Landtag mit dem Hessischen Fernsehen in Verbindung setzen wird, um zu erreichen, daß - weil wir morgen früh eine Stunde früher beginnen - die Übertragung im Fernsehen bereits eine Stunde früher beginnt und daß sichergestellt wird, daß - wenn morgen nach 18 Uhr von uns bis Ultimo weitergetagt wird, und das ist der Fall - dieser Teil vom Fernsehen aufgezeichnet und zu einem späteren Zeitpunkt, der vorher bekanntgemacht wird, gesendet werden kann. Wir werden uns darum bemühen.

Ich rufe jetzt zu Fragen des ökonomischen Teils den Vertreter des Deutschen Gewerkschaftsbundes auf.

Richert:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Wenn ich dieses Statement jetzt nur für den ökonomischen Teil abgebe, möchte ich, daß das Plenum weiß, daß wir eine Gesamtstellungnahme haben. Sie finden diese in der Vorlage 24. Das Ja des Deutschen Gewerkschaftsbundes für die dritte Startbahn 18 West ist an klar definierte Einzelmaßnahmen und Voraussetzungen gebunden. Sicher ist Ihnen auch bekannt, daß die örtlich zuständigen lokalen Organisationen des DGB wie der Einzelgewerkschaften geschlossen mit den Parteien, Kirchen und Bürgerinitiativen kompromißlos die Verhinderung dieser dritten Startbahn betreiben.

Nun aber zu der Frage, warum der Deutsche Gewerkschaftsbund gerade aus wirtschaftlichen, strukturpolitischen und arbeitsmarktpolitischen Überlegungen sein Ja formuliert hat. Wir sind davon ausgegangen, daß nicht in der Konfrontation zwischen Ökonomie und Ökologie, sondern nur in einer sachlich strengen Güterabwägung zwischen den angenommenen ökologischen und sonstigen Belastungen, aber auch den arbeitsmarkt-, strukturpolitischen und wirtschaftlichen Erwartungen eine Entscheidungsmöglichkeit in dieser sicherlich und zweifelsfrei schwierigen Konfliktsituation liegt und daß darin auch erst die politische Trag- und Durchsetzungsfähigkeit liegt.

Wir glauben aber, daß es nicht genügt, den Rückgang des wirtschaftlichen Wachstums, die Auswirkung der neuen Technologien, die zunehmenden Schwierigkeiten in der Energie- und Rohstoffversorgung sowie eine Verschärfung der sozialen Auseinandersetzungen zu beklagen. Was wir brauchen, ist dringend eine Politik für langfristig orientierte Entwicklungsprogramme. Kürzer formuliert: Wir brauchen Zukunftsinvestitionen. Wirtschaftlich, aber mehr noch strukturpolitisch gehört auch der Ausbau des Frankfurter Flughafens in ein solches Programm.

Die Chance der bundesrepublikanischen Volkswirtschaft wird unter weltweiten Entwicklungen auch die Bereiche Verkehr und Energie umfassen. Die Verstetigung und die Stärkung der Ballungszentren ist unserer Einschätzung nach genauso notwendig und wichtig wie die staatliche Förderungspolitik für Mittel-, Ost- oder Nordhessen.

Ein langfristig stabiles Südhessen wird auch wesentliche Impulse in angrenzende Wirtschaftsregionen hineintragen. Ich darf Sie, verehrte Damen und Herren, an die von uns allen zu verkraftenden Strukturveränderungen in der Landwirtschaft, im Bergbau, im Kunststoffbereich, um nur einige zu nennen, erinnern. Die Zahlen von Arbeitnehmern, die dort von gesicherten Arbeitsplätzen in die Arbeitslosigkeit gehen mußten, waren gewaltig. Wir waren alle - die unternehmerische Wirtschaft, die Gewerkschaften, die öffentlichen Hände, die Politik - bisher nicht fähig, die bestehende Arbeitslosigkeit, aktuell 1,3 Millionen Menschen, zu verhindern oder wieder abzubauen. Deshalb fürchen wir, daß künftige Entwicklungen beschäftigungsmäßig noch schwerwiegender sein werden als das, was bisher auf uns zugekommen ist.

Nun aber konkret zu den Arbeitsplätzen. Wir gehen nicht davon aus, daß wir die Zahlen der FAG für die Beschäftigungsprognose so übernehmen können. Wir haben vielmehr in Zusammenarbeit mit den zuständigen Betriebsräten - das sind die gewählten Vertreter der Menschen, die dort vor Ort arbeiten - eigene Überlegungen angestellt und dabei auch die Grundsatzabteilungen zuständiger Gewerkschaften, hier insbesondere der ÖTV, mit eingeschaltet. Wir haben aber auch versucht, die Erfahrungen der Internationalen Transportarbeitergewerkschaft, der ITF, mit einzubeziehen. Wir gehen von der Grundüberlegung aus, daß jede Steigerung des Verkehrsaufkommens langfristig zu einem vermehrten Personalbedarf führt, daß dagegen aber jede Verminderung früher oder später vorhandenes Personal freisetzt.

Die Berechnungsgrundlage für diese eigene Kalkulation sind die Verkehrseinheiten. Unsere erste Bezugsbasis ist das Jahr 1973 mit 1,657 Millionen Verkehrseinheiten in Tonnen. Wenn wir diesen Wert gleich 100 als Index ansetzen, kommen wir zu der Rechnung, daß wir 1980 bei einem Aufkommen von 2,501 Millionen Verkehrseinheiten auf dem Frankfurter Flughafen einen Index von bereits 151 haben, bei einer Gesamtbeschäftigtenzahl von etwa 24.000 im Jahre 1973 und von etwa 32.000 im Jahre 1980. Das bedeutet eine Steigerung von 65 %, gemessen am gesteigerten Verkehrsaufkommen insgesamt.

Wenn wir jetzt versuchen, dieses auf das Jahr 1995 hochzurechnen - Voraussetzung dieser Hochrechnung ist die Lösung der Kapazitätsfrage, aber auch die weitere Steigerung des Rhein-Main-Verkehrsaufkommens, dieses möchte ich ganz klar unterstreichen -, ergeben sich nach den Angaben der FAG für 1985 3,227 Millionen Verkehrseinheiten, für 1990 4,062 Millionen Verkehrseinheiten und für 1995 5,021 Millionen Verkehrseinheiten. Dieses - wiederum immer noch nach Angaben der FAG - würde bedeuten, daß die Arbeitnehmerzahlen - Schwankungen sind dabei berücksichtigt - erheblich steigen würden, und zwar bis zu der Zahl von 47.000 bis 51.000 im Jahre 1995. Das würde eine Steigerung der Beschäftigtenzahl von 15.000 bis 19.000 bedeuten. Dabei wären Verkürzungen der Wochen- und Lebensarbeitszeit nicht berücksichtigt. Nicht berücksichtigt sind dabei auch Änderungen in der Schicht- und Wechselschichtarbeit. Sie können davon ausgehen, daß die Gewerkschaften in den nächsten Jahren auf diesem Sektor der Arbeitszeitverkürzung erheblich mehr Initiativen ergreifen werden.

Nun wissen wir, daß diese Art der Berechnung erhebliche Schwächen hat, und haben deshalb diese Zahlen so auch nicht übernommen. Die Rationalisierung von Arbeitsvorgängen wird bis 1995, ob wir es wollen oder nicht, erhebliche Folgen haben. Diese müssen eingerechnet werden, wobei allerdings auch die politische Steuerung im Rahmen mitbestimmter Unternehmen gesehen werden muß. Gemessen an unseren bisherigen praktischen Erfahrungen, haben wir daher etwa 5.000 Arbeitsplätze an der Gesamtrechnung der FAG abgesetzt. Wir kommen also für den Fall der prognostizierten Steigerung der Verkehrseinheiten - dies wiederum unterstellt - auf 10.000 bis 14.000 neue Arbeitsplätze bis 1995.

Wird dagegen das Verkehrsaufkommen gemindert, gehen wir von der praktischen Überlegung und Erfahrung aus, daß Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz verlieren. Bereits ein stagnierendes Verkehrsaufkommen wird zu einem Verlust an derzeitigen Arbeitsplätzen führen; erst recht aber muß dies bei einem verminderten Aufkommen der Fall sein.

Im Jahre 1980 hatten wir nach Angaben der FAG 2,501 Millionen Verkehrseinheiten. Hätten wir auch 1995 - das unterstellen wir als Gewerkschaften einmal - nur diese gleiche Zahl, würde das bereits zu einem Rückgang um etwa 4.000 Beschäftigte führen. Da bei Stagnation des Verkehrsaufkommens die Zahl der Arbeitnehmer aber nicht gehalten

werden kann, sondern weiter absinkt, rechnen wir beim Nichtausbau bis 1995 mit einem Verlust von zwischen 4.000 und 8.000 der vorhandenen Arbeitsplätze.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich noch einige Anmerkungen machen. Die Gewerkschaften, insbesondere die zuständigen Fachgewerkschaften, gehen in Übereinstimmung mit den Luftverkehrsverbänden, aber auch den zuständigen Regierungsstellen, auch künftig von weiteren Zuwächsen im Luftverkehr aus. Ganz sicher haben die steigenden Treibstoffpreise Wirkungen auf die Luftverkehrstarife. Sie verteuern aber nicht nur den Luftverkehr, sondern schlagen schlechthin auf alle Verkehrstarife durch. Von entscheidender Bedeutung ist für uns dabei, daß es im europäischen und im interkontinentalen Verkehr keinen Ersatz für das Verkehrsmittel Flugzeug gibt und sicher auch nicht geben wird. Die prognostizierten Zuwächse müssen und werden am Frankfurter Flughafen vorbeigehen, wenn die Kapazität hier nicht gesteigert und der Flughafen nicht ausgebaut werden kann. Dies wird und muß arbeitsmarktpolitisch durchschlagen.

Dabei sind die Wirkungen außerhalb des Flughafens heute noch gar nicht zu übersehen. Für die Gesamtregion werden wir uns dann darauf einstellen müssen, daß auch weitere Industriebereiche und Dienstleistungen rationalisieren. Wir gehen von der Minimalannahme aus, daß bis 1995 - nicht im FAG-Bereich, sondern in anderen Betriebseinheiten - vermutlich 15.000 bis 20.000 Arbeitsplätze wegrationalisiert werden. Damit kein Mißverständnis eintritt: Hier geht es um Arbeitsplätze, die mit dem Flughafen direkt nicht verbunden sind, sondern Wirtschaftseinheiten betreffen, die im Großraum Frankfurt ihren Sitz haben. Auch aus dieser Überlegung heraus brauchen wir also aus unserer Sicht arbeitsmarktpolitisch, strukturpolitisch zumindest die durch einen Ausbau des Frankfurter Flughafens zu schaffenden, von uns niedriger geschätzten 10.000 bis 14.000 neuen Arbeitsplätze, sozusagen auch zum Ausgleich der Verluste an anderer Stelle.

Es ist hier viel von der Einstellung des innerdeutschen Verkehrs die Rede gewesen. Wir halten es nicht für wahrscheinlich, daß dieser Verkehr eingestellt wird, solange die Nachfrage besteht, die gegenwärtig vorhanden ist. Aber ich muß hier sehr deutlich sagen: Die Gewerkschaften sind sehr für eine integrierte Verkehrskonzeption, soweit sie praktisch möglich ist, dem Bedarf auch angepaßt werden kann und soweit dadurch natürlich an anderer Stelle nicht die Entstehung neuer Arbeitsplätze verhindert wird oder vorhandene Arbeitsplätze verlustig gehen. Denn jede Einstellung innerdeutscher Linienflüge mit dem Ziel, Passagiere auf die Bahn zu bringen, würde dort auch Verluste von Arbeitsplätzen bedeuten.

Wir halten auch nichts von der Idee der willkürlichen Verlegung von Charterflügen ohne Rücksicht auf den Bedarf. Denn auch hier sind die Betroffenen überwiegend Arbeitnehmer, für die es keineswegs gleichgültig ist, von welchem Ort aus sie ihre Urlaubsreise antreten oder eben nicht antreten können.

(Lachen)

Meine Damen und Herren, zusammengefaßt: Der Deutsche Gewerkschaftsbund ist aus arbeitsmarkt- und strukturpolitischen Gründen für den Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Ich möchte mit einem Hinweis enden. Trotz aller landespolitischer und privatwirtschaftlicher Bemühungen, die wirtschaftliche Schwäche des nordhessischen Raumes auszugleichen, sind die Erfolge sehr klein. Die jetzigen Unterschiede machen bereits fast 11 % aus. Ein Arbeitnehmer in der Wirtschaftsregion Frankfurt hat bei gleichen tariflichen Voraussetzungen heute bereits real 11 % mehr Einkommen als ein nordhessischer Arbeitnehmer. Nun können Sie sagen, dann müsse noch mehr finanzielle Hilfe nach Nordhessen. Wir aber gehen davon aus, daß wir nicht erst dahin kommen sollten, daß eine wirtschaftlich strukturell gesunde Region dem Beispiel des Ruhrgebiets oder des Saarlandes folgen muß und wir dann nachher mit Notprogrammen die wirtschaftliche Stabilität wiederherstellen müssen, von der wir heute ausgehen können. - Soweit, Herr Vorsitzender, das Statement.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen und Herren, das Wort hat jetzt der Vertreter der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft, Landesverband Hessen, Herr Vetter.

Vetter:

Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen, meine Herren! Bitte erlauben Sie mir eine Vorbemerkung: Die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft wird in Bausch und Bogen unter die Befürworter des Baus der Startbahn 18 West eingestuft, und dies geschieht dann nicht selten in der vereinfachten Weise, daß gesagt wird, wir befürworteten diesen Bau als Selbstzweck. Das stimmt natürlich nicht. Wir sind keine Betonfetischisten.

Und noch etwas: Ich wäre froh, wenn ich hier aus Überzeugung sagen könnte, aus unserer Sicht könne auf den Bau der Startbahn 18 West verzichtet werden, weil deren Existenz ohne jede Auswirkung auf die Wirtschaft dieser Region und damit logischerweise auf die Arbeitsplätze, die Steuerkraft und damit auch auf die Lebensqualität der Menschen wäre. So ist es aber leider nicht. Vor den Realitäten die Augen verschließen, hieße ja wohl, sich aus der Verantwortung wegstehlen zu wollen. So leicht aber kann und darf ich es mir, dürfen wir es uns nicht machen.

Es kommt dabei auch gar nicht darauf an, wie ich persönlich die Problematik beurteile und zu welchen Schlüssen ich komme, ebensowenig, wie es darauf ankommt, welche persönliche Einstellung die Interessenlage eines jeden anderen bewirkt. Es wird darauf ankommen, festzustellen, ob die mit dem weiteren Ausbau des Flughafens Frankfurt, mit dem Bau der Startbahn 18 West, mit der angestrebten Erhöhung der Zahl von Starts und Landungen zweifellos verbundenen Belastungen und Belästigungen der Menschen ein zu hoher oder ein angemessener Preis sind im Verhältnis zu den Konsequenzen, die sich aus der Unterlassung des ganzen Unternehmens - nach unserer Meinung natürlich, das füge ich hinzu - ergeben würden.

Unstreitig ist, daß auf dem Flughafen Frankfurt mehr als 32.000 Arbeitnehmer zur Zeit beschäftigt sind, und daß man wohl davon ausgehen kann, daß annähernd 100.000 Menschen ihre wirtschaftliche Existenz auf dem Arbeitsplatz Flughafen Frankfurt begründen. Es darf wohl auch als sicher angenommen werden - jedenfalls hat dies noch niemand ernsthaft bestritten -, daß in der Region zwischen 80.000 und 90.000 Arbeitsplätze in einem unmittelbaren Zusammenhang nicht nur mit der Existenz des Flughafens, sondern auch mit seiner Kapazität und damit mit seiner verkehrspolitischen Bedeutung stehen.

Dies alles ließe sich weitaus leichter sagen, wenn wir nicht ohnehin im Augenblick bereits 1,3 Millionen Arbeitslose in der Bundesrepublik Deutschland hätten, und wenn die Aussichten, zur Vollbeschäftigung zurückzufinden, günstiger wären, als sie momentan sind. Wir stehen vor tiefgreifenden Einschnitten in die Beschäftigungssituation in Deutschland, und davon wird das Land Hessen nicht verschont, wie die jüngsten veröffentlichten Zahlen zeigen. Die Region Rhein-Main bietet aus sich heraus keine Garantie dafür, daß hier völlig andere Verhältnisse herrschen. Etwas anderes zu behaupten, wäre sicherlich ein wenig ironisch oder zynisch.

Alle kompetenten Wissenschaftler und Gutachter sagen, daß der Verzicht auf den Bau der Startbahn 18 West gleichbedeutend wäre mit einer drastischen Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf dem Flughafen zunächst bis zum Jahre 1990, was gleichbedeutend ist mit einer drastischen Reduzierung der zentralen Funktion des Flughafens und was mannigfaltige Folgen nach sich ziehen würde.

Da gibt es die Aussage - sie wurde heute früh bestätigt - von 69 Luftverkehrsgesellschaften, daß sie bei einer weiteren Verzögerung des Ausbaues des Flughafens im Hinblick auf die ohnehin schon als mangelhaft empfundene Dienstleistung Standortverlegungen vornehmen müßten, die nicht zwangsläufig innerhalb der Bundesrepublik Deutschland stattfänden, sondern auch das benachbarte Ausland mit in Betracht zögen. Ich vermag nicht zu sagen, wieviel Arbeitsplätze dadurch verloren gingen, aber daß es sich um eine große Zahl handelt, ist aus der Beschäftigungsstatistik des Flughafens ablesbar.

Ich muß wiederholen, diese Aussage wurde gemacht unter Hinweis auf die weitere Verzögerung des Ausbaues des Flughafens. Der Verzicht auf den Ausbau würde mit Sicherheit die angekündigten Konsequenzen nach sich ziehen, oder ich verstehe Wirtschaft nicht mehr als das, was sie ist. Aus Liebe zu Frankfurt jedenfalls wird niemand Arbeitsplätze anbieten, ohne auch Erträge erwirtschaften zu können.

Von ganz besonderer Bedeutung sind hier auch die Aussagen der Deutschen Lufthansa, die wir alle hier gehört haben und nachgelesen haben, die eindeutig sind. Es gibt die Feststellung von anerkannten Sachverständigen, die den Ausbau des Flughafens Frankfurt und den Bau der dritten Bahn aus den gleichen Gründen für dringend erforderlich halten, aus denen ihn die 69 Gesellschaften für erforderlich halten.

Ich sprach von über 32.000 Arbeitsplätzen, von denen ein wesentlicher Teil in Zukunft entbehrt werden müßte, die sich auf dem Flughafen selbst befinden und im übrigen in der Bewertung der Beschäftigten selbst sehr hoch angesetzt werden. Ich sprach von 80.000 bis 90.000 Arbeitsplätzen insgesamt, die in einen unmittelbaren Zusammenhang mit dem Flughafen selbst zu bringen sind. Und nun stelle ich fest, daß nach der letzten Arbeitsstättenzählung in Frankfurt bei einer Einwohnerzahl von etwas über 600.000 Menschen 520.000 Arbeitsplätze gezählt wurden. Frankfurts wirtschaftliche Bedeutung begründet sich zunächst auf die Konzentration des Geld- und Kreditwesens, der Versicherungswirtschaft, der ürigen Dienstleistungsbereiche, aber auch auf wesentliche Industriebereiche, die vor allem hoch- und höchstwertige Fabrikations- und Produktionsziele haben.

Je höher der Wert des Produktes, um so bedeutsamer aber sind für das Produkt und für denjenigen, der es benutzt, Wartung und Service. Die schnelle Erreichbarkeit des Kunden stellt für solche Unternehmen einen Wert an sich dar; das muß man wohl sehen. Dies gilt für das In- wie für das Ausland und bei der Exportabhängigkeit unserer Wirtschaft auch und gerade für das überseeische Ausland.

Dazu im einzelnen: Monteure und Wartungspersonal sind vielfach auf das Flugzeug angewiesen. Die Standortwahl solcher Unternehmen in der Region Frankfurt kann nicht losgelöst von der Existenz des Flughafens und seiner Kapazität und Funktion gesehen werden. Marketing und Service eines Computerunternehmens mit seinen hochqualifizierten Arbeitnehmern muß seinen Sitz nicht im Main-Taunus-Kreis haben, 10 Autominuten vom Flughafen entfernt, sondern könnte genausogut in der Nähe von Düsseldorf, Köln, Braunschweig, München oder Friedrichshafen sein, wenn nur ein Flughafen mit einer höheren Kapazität in der Nähe wäre. Unternehmen der Verfahrenstechnik müßten ihren Sitz nicht in Frankfurt oder im Main-Taunus-Kreis haben. Wäre der Flughafen mit der höchsten Kapazität

irgendwo in Süd- oder Norddeutschland, dann könnten sie auch dort ihre Domizile aufschlagen und hochqualifizierte Arbeitsplätze dort hinbringen.

Die Entscheidungen in den Vorständen und Aufsichtsräten des Geld- und Kreditwesens für den Standort Frankfurt haben mit der Stadt zunächst nichts zu tun. Warum nicht Köln, Hamburg, München oder Düsseldorf? Die verkehrstechnische Infrastruktur und ihre Auswirkungen auf den Metropolencharakter waren bestimmt nicht die letzten Kriterien für die Entscheidung. Dies gilt für die Versicherungswirtschaft und die übrigen Dienstleistungebereiche gleichermaßen.

Aus alledem ergibt sich auch, daß, bezogen auf die Einwohnerzahl, die überproportionale Anzahl von Arbeitsplätzen in der Stadt selbst, nicht losgelöst von der Flughafenlage als gegebenem Tatbestand gesehen werden kann. Was für Frankfurt gilt, gilt natürlich für das Umland nicht nur in der gleichen Weise, sondern in noch stärkerem Maße.

Wie viele Arbeitsplätze in diesem Zusammenhang gesehen werden müssen, vermag ich nicht exakt zu quantifizieren. Soviel kann ich allerdings als nicht zu pessimistische Einschätzung darstellen: Eine Arbeitsmarktstudie der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft hat ergeben, daß 60.000 Arbeitsplätze plus/minus ein paar hundert allein durch technologisch bedingte Entwicklungsprozesse vorwiegend im Angestelltenbereich bis zum Jahre 1985 in der Stadt Frankfurt ohnehin verloren gehen werden, und daß heute noch niemand weiß, wieviel neue Arbeitsplätze entstehen. Ich beziehe mich hier auf eine Studie des PROGNOS-Instituts Basel von 1978 und auf eine Studie des IFO-Instituts München aus dem gleichen Jahr und auf Vorausschätzungen des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesanstalt für Arbeit. Ich will damit sagen, ich beziehe mich nicht auf Kaffeesatz-Lesereien. Diese Studien gehen davon aus, daß infrastrukturbedingte Negativeffekte für die Beschäftigungssituation nicht eintreten.

Sollte ich auf Ihr Verständnis rechnen dürfen, dann begebe ich mich jetzt zum ersten Mal auf das Gebiet der Spekulation und sage: Es ist nicht zu hoch gegriffen, wenn den 60.000 risikobehafteten Arbeitsplätzen noch einmal 30.000 bis 40.000 vom Flughafen abhängige Arbeitsplätze hinzugerechnet werden, wenn der Flughafen nicht weiter ausgebaut wird, seine Kapazität sich reduziert und damit auch seine Funktion. Es handelt sich dabei nicht um irgendwelche Arbeitsplätze, sondern um überwiegend hoch- und höchstqualifizierte, mit der Folge, daß entsprechende Durchschnittsverdienste für die Betroffenen im Risiko stehen. Dies wiederum hat unmittelbare Auswirkungen auf die Steuerquote, also auf die Einnahmen der öffentlichen Hände, und entscheidet mit darüber, wie öffentliche Gemeinschaftsaufgaben für die Verbesserung der Lebensqualität in der engeren Region von rund eineinhalb Millionen Menschen in der Zukunft finanzierbar sein werden. Konsum und Steueraufkommen in einer Region sind schließlich keine Nebensächlichkeiten, sondern lebensentscheidende Elemente einer modernen Gesellschaft, deren Ansprüche zugegebenermaßen nicht eben gering sind.

Bisher habe ich mich ausschließlich auf den Flughafen, auf die Stadt und das unmittelbare Umland bezogen. Ich kann es Ihnen aber nicht ersparen, mit mir gemeinsam noch einen Blick über den Tellerrand dieser unmittelbaren Umgebung zu tun und uns gemeinsam die Frage zu stellen, wie beispielsweise im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs in Zukunft die Mittel aufgebracht werden können, die in wirtschaftlich schwächeren Kommunen in Hessen dringend gebraucht werden und die dort - jetzt verwende ich vielleicht ein Wort, das ein wenig absurd klingt - ein Kippen der sozialen Ökologie verhindern, ohne daß übrigens eine Aussicht besteht, über längere Zeit eine Zukunftssicherung zu garantieren. Die jüngst bekanntgewordene Summe, die umverteilt worden ist, beläuft sich auf 1,3 Milliarden DM. Ich denke an Nordhessen, eine Region, in der die Sorgen und Probleme mit jedem Monat, der ins Land geht, bedrückender werden, in der es unter Aufbietung wirklich aller Kräfte der Hessischen Landesregierung und des Parlaments bisher gelungen ist, Schlimmeres zu verhüten, wobei ich in diesem Zusammenhang die Finanzkraft dieser Region erwähne. Ich denke an Mittelhessen, wo ein Sonderprogramm zur Wirtschafts- und Arbeitsplatzstabilisierung in Anspruch genommen werden mußte. Ich denke auch an den osthessischen Bereich, der ohne die Steuerkraft des Rhein-Main-Gebietes und damit des Einzugsgebietes des Flughafens nicht lebensfähig gehalten werden könnte. In diesem Zusammenhang erlaube ich mir eine persönliche Bemerkung: Ich möchte das Land Hessen nicht unter den Ländern sehen, die aus dem Länderfinanzausgleich mit Wirtschafts- und Steuermitteln anderer in der Bundesrepublik quasi künstlich ernährt werden. Ich bin mit anderen der Meinung - dies ist die Meinung der DAG -, daß Hessen ohne den Rhein-Main-Ballungsraum zu den ärmsten Ländern der Bundesrepublik zählen müßte. Es ist auch historisch nachzuvollziehen, wie rasch veränderte Infrastruktur und überregionale politische Situationen zu einer Auf- oder Abwärtsbewegung von Handel, Wandel und Wirtschaft führen können.

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich hatte angekündigt, daß ich die mir zur Verfügung stehende Redezeit nicht überziehen wolle. Ich verzichte deshalb darauf, hier noch weitere mündliche Erklärungen abzugeben. Ich verweise auf das, was die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft in der Vergangenheit zur Thematik geäußert hat, und mache darauf aufmerksam, daß ich dies natürlich zu einem nicht unerheblichen Teil auf das beziehen muß, was an Gutachten, Erfahrungswerten und Prognosen von Kompetenten erarbeitet wurde. Dies alles muß in einem Gesamtzusammenhang gesehen werden. Ich bitte Sie, das auch entsprechend zu werten. Es geht doch alles nur im Gespräch und im Gedankenaustausch miteinander.

Mit Ihrer Erlaubnis fasse ich zusammen. Zur Zeit gibt es auf dem Flughafen 32.000 Arbeitsplätze. Nach den vorliegenden Vorausschätzungen werden es im Jahre 1990 etwa 40.000 bis 43.000 sein. Der Anteil hochqualifizierter Arbeitsplätze an

dieser Zahl beläuft sich zur Zeit auf nahezu 80 %. Er ist demzufolge auf über 25.000 zu veranschlagen. Bei dem Stellenwert des modernen Weltflughafens Frankfurt ist nicht davon auszugehen, daß sich der Anteil dieser hochqualifizierten Arbeitsplätze in Zukunft verringern wird. Das heißt, daß wir bis 1990 damit rechnen können, daß sich die genannte Zahl auf etwa 34.000 und damit um 39,5 % erhöht. Meine Damen und Herren, diese Arbeitsplätze werden wir dringend brauchen, wenn wir die technologisch bedingten Arbeitsplatzverluste allein in Frankfurt nur zu einem Teil, nämlich zu einem Sechstel, kompensieren wollen. Zwischen 80.000 und 90.000 Arbeitsplätze sind unmittelbar von der Kapazität - und nach dem, was hier zu hören war, was wir wissen, ist der Bau der Startbahn 18 West für die Kapazität in den nächsten Jahrzehnten unverzichtbar - abhängig. Wir können es uns nicht erlauben, auch nur einen Teil dieser Arbeitsplätze in Frage zu stellen. Eine nicht genau zu quantifizierende Zahl von Arbeitsplätzen in Frankfurt und der unmittelbaren Umgebung, welche im Zusammenhang mit dem Flughafen zu sehen ist, müßte sonst darüber hinaus auf Dauer aufgegeben werden. Es ist dies ein Risiko, das ich nicht zu verantworten in der Lage bin gegenüber denjenigen, die davon betroffen sein werden, die keine Ausweichmöglichkeiten haben, sowie gegenüber deren Familienangehörigen, deren materielle Existenz davon abhängig ist.

(Zuruf: Und die Umwelt?)

Es sind auch nicht wenige ausländische Kolleginnen und Kollegen, die davon betroffen sind. Es sind auch nicht wenige, die ihren Arbeitsplatz bei Opel in Rüsselsheim verloren haben.

Wirtschafts- und Steuerkraft in der Region lassen mich im Hinblick auf die negativen Folgen für die Lebensqualität für den Bürger, im Hinblick auf Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenversorgung, kulturelles Angebot und alles, was Sie sonst noch wollen, warnen. Wie ein Kraftwerk seinen Standort braucht, um seine Funktion zu erfüllen, wie eine Mülldeponie ihren Standort braucht, damit alle Bürger ihren Müll loswerden, und einige die Unannehmlichkeiten auf sich nehmen müssen, so braucht auch dieser Flughafen seinen Standort, um seine Funktion im Interesse der Allgemeinheit erfüllen zu können. Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, gilt denn dies nicht auch für ein Krankenhaus, eine Strafanstalt, eine psychiatrische Klinik, einen Kinderspielplatz, für öffentliche Spielplätze, Jugendfreizeiteinrichtungen, was immer Sie wollen? Jeder, der es mit dem Wohl und Wehe dieser Gesellschaft ernst meint, wird sich für diese Einrichtungen und Maßnahmen aussprechen; nur er selbst - das ist verständlich - möchte nicht belästigt werden. Ein einziges Mal wage ich es, von der Solidarität als einer unverzichtbaren Voraussetzung für das Zusammenleben in dieser Zeit zu sprechen. Ich füge hinzu, daß die Arbeitnehmer und ihre Familien, deren Arbeitsplätze in dem Zusammenhang, den ich aufzuzeigen versucht habe, zu sehen sind, auf Solidarität angewiesen sind. Ich hatte anfangs die Frage gestellt, ob der Preis zu hoch oder angemessen sei. Lassen Sie mich zum Schluß sagen: Wir halten den Preis für hoch, für sehr hoch, aber für angemessen und für notwendigerweise zu entrichten, es sei denn, man beurteilt Lebensqualität anders als komplex. Viele sagen - wir gehören dazu -, nicht der geringste Parameter für Lebensqualität sei das Recht auf Arbeit, ein Grundrecht, das nicht vernachlässigt werden dürfe.

(Zuruf: Was für Arbeit?)

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat der Vertreter der IHK.

Knoop:

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich möchte Ihnen vortragen, aus welchen Gründen die zwölf hessischen Industrie- und Handelskammern den Bau der Startbahn 18 West auf dem Frankfurter Flughafen bisher befürwortet haben und dies auch jetzt tun. Ich möchte allerdings nicht wiederholen, was hier in den letzten beiden Tagen in diesem Zusammenhang zu Kapazitätsfragen schon gesagt worden ist. Ausgangspunkt für unsere Haltung in dieser schwierigen Frage ist die für uns feststehende und auch in den Diskussionen von gestern und vorgestern erhärtete Tatsache, daß die Kapazität des Frankfurter Flughafens erschöpft ist und daß die Startbahn 18 West zwar nicht einen idealen Zuwachs an Kapazität bringen wird, aber doch immerhin soviel an zusätzlicher Kapazität erlaubt, daß der Flughafen Frankfurt für eine überschaubare Zeitspanne den Entwicklungsspielraum bekommt, um in angemessener Weise Flugplanwünsche der internationalen Gesellschaften berücksichtigen zu können.

(Zuruf: Es geht um den Entwicklungsspielraum der Menschen, mein Herr! Reden Sie doch einmal von dem Leben und den Menschen!)

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich bitte, ruhig zu verbleiben. Immer mit der Ruhe und zuhören! Ich bitte um Ruhe, Herr Kollege Schubart.

Bitte, fahren Sie fort!

Knoop:

Hier ist im Zusammenhang mit Kapazitätsfragen von vielen Seiten auch auf das Problem des Transports auf Schiene bzw. in der Luft eingegangen worden. Ich möchte dies nicht vertiefen, sondern dazu nur einige kurze Bemerkungen machen. Es ist vor allem die Industrie- und Handelskammer Frankfurt, die seit über zehn Jahren mit großem Nachdruck

in Veröffentlichungen und in Fahrplankonferenzen mit der Deutschen Bundesbahn immer wieder und mit ganz konsequenter Haltung diesen Schiene-Luft-Verbund fordert. Leider war der Erfolg bisher relativ mäßig. Sie hat dann sehr bald auch die Unterstützung des Flughafens in dieser Diskussion bekommen. Leider ist sie bei der Bundesbahn erst seit relativ kurzer Zeit auf offene Ohren in dieser Frage gestoßen.

Allerdings - das muß ich mit aller Deutlichkeit hinzufügen - versprechen wir uns von diesem, nach unserer Auffassung überfälligen Verbund keine nennenswerte Kapazitätsentlastung für den Flughafen Frankfurt. Denn es werden nur relativ wenige Relationen im innerdeutschen Luftverkehr davon betroffen. Welche Anforderungen eine hochindustrialisierte und arbeitsteilige, in sehr scharfem internationalen Wettbewerb stehende Gesellschaft an rasche und vielfältige und häufige Reisemöglichkeiten auch im Inland stellt, das brauche ich, glaube ich, hier nicht noch einmal zu vertiefen.

Wir haben in unserer schriftlichen Stellungnahme einige Vorschläge gemacht, wie man nach unserer Auffassung auch ohne große Investitionen verhältnismäßig rasch hier einen ersten großen Schritt in diese Richtung tun kann. Ich hoffe, daß er jetzt auch tatsächlich bald getan wird, nachdem auch die Politiker seit geraumer Zeit diese Frage mit großem Ernst diskutieren.

Wenn der Flughafen Frankfurt nicht ausgebaut wird, wenn seine Kapazität eingefroren wird und - wie wir gestern gehört haben - wenn diese Kapazität daraufhin sich rückläufig entwickeln wird, dann hat das die auch von verschiedenen Seiten hier bereits mehrfach apostrophierten Konsequenzen für das Verkehrsangebot auf Rhein-Main. Denn es kommt dann eben nicht mehr zu neuen interessanten internationalen Verkehrsverbindungen in Frankfurt und - abgesehen von der auch von seiten der Lufthansa und vom Bundesverkehrsministerium erwähnten Konsequenz der Gegenseitigkeit im internationalen Verkehr - es wird sukzessive Eingriffe in den Verkehrsbesitz von Rhein-Main geben, zumal das Verkehrsangebot an einen Flughafen keine statische Größe ist, sondern sich in ständiger Entwicklung befindet.

Wenn Fluggesellschaften keine neuen Rechte hier in Frankfurt erhalten können, werden sie aus ganz zwangsläufigen Gründen nach und nach auch vorhandene Dienste hier abziehen, wenn das für ihre Umlaufplanung und für ihre mittelfristige Gesamtplanung im Streckennetz für sie vorteilhafter ist. Diese Kettenreaktion möchten wir vermieden wissen.

Für die Wirtschaft in unserem Raum hätte eine solche negative Entwicklung des Verkehrsangebotes auf Rhein-Main zwar zunächst direkte Auswirkungen sicherlich auf alle wirtschaftlichen Aktivitäten im unmittelbaren Flughafenbereich, im großen Wirtschaftsbereich Flughafen mit den Arbeitsplätzen, über die hier ja schon viel gesagt worden ist.

Darüber hinaus wird sich das aber auch zwangsläufig auf den weiten Kreis derjenigen Aktivitäten im wirtschaftlichen Bereich ausdehnen, die in irgendeiner Weise mehr oder weniger eng mit den Flughafenaktivitäten verbunden sind, sei es nun als Auftragnehmer oder in sonstiger Weise.

Vor allem aber - das ist für uns eigentlich die schwerstwiegende Überlegung in diesem Zusammenhang - würde dadurch erst langsam, aber dann immer deutlicher die Standortqualität für Firmen im Einzugsbereich des Frankfurter Flughafens heruntergehen, der heute ein geradezu optimales Verkehrsangebot in Mitteleuropa darstellt, mit den wöchentlich über 4.000 Direktlinien nach mehr als 180 Städten in über 80 Ländern der ganzen Welt.

Es gibt zwar keine Statistik und auch keine noch so aufwendige Untersuchung darüber, wie nach Art, Umfang und Intensität das Angewiesensein auf dieses Angebot aussieht. Aber die überragende Wirtschafts- und Finanzkraft unseres Raumes ist sicherlich ein ganz wichtiges Indiz für den hohen Anteil des Standortfaktors Rhein-Main an dieser Tatsache. Ich darf hierzu verweisen auf die ausführlichen und überzeugenden Ausführungen von Herrn Stadtkämmerer Gerhardt sowie auf das, was wir schriftlich zu dieser Frage ausgeführt haben.

Lassen Sie mich auch noch einmal kurz auf den hier vor allem gestern schon anklingenden Nord-Süd-Konflikt - freilich hier in Hessen geographisch mit umgekehrten Vorzeichen - eingehen. Herr Finanzminister Reitz könnte ganz sicherlich Auskunft darüber geben, wie die sicherlich notwendigen und sinnvollen strukturellen Hilfen für die wirtschaftsschwächeren Gebiete im Norden unseres Landes finanziert werden sollten, wenn nicht die Region Rhein-Main mit ihrer starken wirtschaftlichen Konzentration und mit ihren Fähigkeiten dafür die nötigen Mittel erwirtschaften würde.

Zahllose Gespräche mit vielen ansiedlungs- und erweiterungswilligen Firmen in unserem Raume hier haben uns gezeigt, welch hohe Bedeutung der Standortfaktor Rhein-Main für die unternehmerische Wirtschaft in diesem Raum bedeutet. Ich kann vielleicht nur einmal als Beispiel sagen, daß wir allein in unserem Kammerbezirk Frankfurt mehrere Unternehmen haben, von denen täglich 30 bis 40 Mitarbeiter Flüge in alle Welt antreten, um für ihr Unternehmen die Aufträge abzuwickeln, die wir Gott sei Dank hier in reichem Maße noch zu verzeichnen haben.

Vielleicht noch ein Hinweis im Zusammenhang mit der sich abschwächenden Konjunktur. Es ist eine Erfahrungstatsache, daß gerade bei schwächerer Konjunktur der Geschäftsreiseverkehr keineswegs rückläufig ist, sondern zunimmt. Das kann Ihnen jede Reisestelle eines Unternehmens hier in unserem Raume sicherlich bestätigen.

Es geht nicht nur beim Flugplan darum, daß Liniennetz und Flugpläne sich ständig in einer dynamischen Entwicklung befinden. Ganz genauso verhält es sich auch mit der Wirtschaftsstruktur und der Zusammensetzung der Betriebe in einer Region. Es ist eine seit vielen, vielen Jahren zu beobachtende Tatsache, daß Unternehmen von der Bildfläche verschwinden, weil ihre Betriebe oder Teilbereiche der Betriebe schrumpfen, aufgegeben werden müssen durch Rationalisierung

oder weil sie nicht mehr national oder international wettbewerbsfähig sind, weil sie für die Umwelt nicht mehr verträglich sind mit dem, was sie tun, weil sie zu energieaufwendig sind und weil sie technisch überholt sind, weil sie überaltert sind usw.

Genauso wissen wir aber auch, daß eine gegenläufige Entwicklung stets vor allem dort zu verzeichnen war, wo dafür optimale Voraussetzungen gegeben sind, indem nämlich Erweiterungen und Neugründungen zu verzeichnen sind, insbesondere mit zukunftsorientierten Produkten und Dienstleistungen.

Die Chance, daß wir hier in unserem Ballungsraum stets den für diesen ganz normalen Ausgleich notwendigen Zugang von Wachstumsbetrieben haben, hängt nach unserer Auffassung ganz entscheidend davon ab, daß auch der Flughafen Frankfurt nicht nur in seiner heutigen Vielfalt der Angebote erhalten bleibt, sondern daß er auch den ersten Rang in Europa behält.

Es ist keine Frage von Gigantomanie oder von Spaß an Superlativen, sondern diese Tatsache ist für viele Unternehmen, die hier arbeiten, ein ganz rationales und nüchternes Entscheidungskriterium, insbesondere im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft, in der es bekanntlich auch für die Unternehmen allseitige Niederlassungsfreiheit gibt. Viele Unternehmen sind eben nicht darauf angewiesen, unbedingt hier herzukommen oder hier zu bleiben. Die Folgen einer anders eingeleiteten Entwicklung sind ja hier schon von verschiedenen Seiten sehr anschaulich geschildert worden.

Schließlich ist auch aus den Statements der beiden Gewerkschaften zu ersehen, daß der Strukturwandel, der jetzt seit einigen Jahren eingesetzt hat, seit Mitte der siebziger Jahre, sich zusehends beschleunigen wird und daß gerade auch vor diesem Hintergrund alles getan werden muß, damit wir die Standortvoraussetzungen für die Betriebe in diesem Raum nicht verschlechtern.

Angesichts der sich drastisch verändernden Preis- und Kostensituation im internationalen Wettbewerb und den unabhängig davon niedrigeren Wachstumsaussichten in unserer Gesamtvolkswirtschaft gilt es jetzt ganz besonders, die Rahmenbedingungen für unternehmerisches Handeln nicht nur zu halten, sondern nach Kräften zu fördern.

Ich darf gerade in diesem Zusammenhang auf das verweisen, was Herr Bundesfinanzminister Matthöfer vor wenigen Tagen dazu in der Haushaltsdebatte des Deutschen Bundestages gesagt hat. Auf die gestern veröffentlichten neuesten Ziffern für den Arbeitsmarkt weise ich im übrigen hin.

Es gehört also für den hohen Stellenwert, den die Infrastruktur im allgemeinen hat, und die hochwertige internationale Verbindungshäufigkeit in Frankfurt einfach dazu, daß man dieses im Zusammenhang mit dieser wirtschaftlichen Entwicklung sieht.

Für die ausgesprochen starke außenwirtschaftlich orientierte hessische, aber auch für die Wirtschaft der Bundesrepublik insgesamt unterstreicht dies alles unserer Auffassung nach die Notwendigkeit, im wahrsten Sinne des Wortes die Startbedingungen auf und damit für Rhein-Main im weltweiten Streckennetzwettbewerb gerade jetzt zu optimieren.

Die freilich oft nicht sofort belegbaren Konsequenzen unterlassener oder falscher Investitionsentscheidungen der öffentlichen Hand können für die oft berufene Lebensqualität einer Region schmerzlicher und dauerhafter sein, als der dadurch abgewendete Eingriff in die Umwelt.

Jetzt zu dem Stichwort Umwelt, meine Damen und Herren. Die hessischen Kammern haben sich ihre Haltung zu dieser Frage keineswegs einfach gemacht, indem sie nur unter ökonomischen Gesichtspunkten das Problem diskutiert haben.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Knoop, ich darf Sie einmal kurz unterbrechen. Wir hatten vereinbart, daß wir am heutigen Vormittag uns auf die arbeitsmarktpolitischen und wirtschaftspolitischen Fragestellungen konzentrieren. Falls Sie zu Umweltfragen das Wort noch einmal wünschen, wird Ihnen das gerne bei der Nachmittagsdiskussion oder am morgigen Tag erteilt.

Knoop:

Ich habe das nur tun wollen, weil ich aus Zwischenrufen den Vorwurf hörte, gerade bei den Vorträgen der Herren der Gewerkschaften, daß die Umweltgesichtspunkte nicht berücksichtigt worden seien. Ich wollte mir diesen Vorwurf nicht machen lassen. Aber ich komme später darauf zurück.

Meine Damen und Herren, nach all dem sollten wir sehen, daß die Wirtschaft in unserem Raum die Startmöglichkeiten behält, die sie in den vergangenen Jahren gehabt hat und die in der Zukunft wichtiger sein werden denn je zuvor. Ich habe Ihnen diese Auffassung vorgetragen nicht nur im Namen der zwölf hessischen Industrie- und Handelskammern, sondern bin ausdrücklich gebeten worden, dies auch zu tun im Namen der Kammern Aschaffenburg, Heilbronn, Mittlerer Oberrhein in Karlsruhe, Koblenz, der Kammer für die Pfalz in Ludwigshafen, für Rheinhessen in Mainz, für Rhein-Neckar in Mannheim, für den Nordschwarzwald in Pforzheim, für die Kammer Siegen und für die Kammer Würzburg-/Schweinfurt, für deren bezirkliche Wirtschaft der Frankfurter Flughafen in ähnlicher Weise von ganz besonderer Bedeutung ist.

Aber ganz abgesehen davon heißt das nicht nur, daß die Bedeutung Frankfurts mit seinem Flughafen sich auf diese Räume beschränkt, sondern Sie wissen alle, daß unsere stark außenwirtschaftlich orientierte Gesamtwirtschaft diese Dienste des zentralen Hauptflughafens Frankfurt für ihre Aktivitäten braucht. Für viele ist Frankfurt eben das Tor zur Welt, und zwar sowohl im Geschäftsreise- als auch im Frachtverkehr. Ich meine, wir sollten alles daransetzen, daß dieses Tor nicht nur für die Flugsicherung, sondern auch vor allem im für unsere Wirtschaft schwieriger werdenden Jahrzehnt stets weit geöffnet bleibt.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Zu einer Stellungnahme für den Hessischen Handwerkstag erteile ich das Wort Herrn Brandes.

Brandes:

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Unsere Stellungnahme kann sich naturgemäß als Vertreter der hessischen Handwerksbetriebe nur auf wirtschaftspolitische und damit verbundene verkehrswirtschaftliche Fragen beschränken. Die technischen und ökologischen Fragen werden wir deshalb weitgehend vernachlässigen, da dieser Bereich unsere Sachkompetenz überschreitet.

Wir vertreten die Auffassung, daß durch die sorgfältige Überprüfung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens und auf Grund der ergangenen Urteile alle Voraussetzungen für den Beginn des Flughafenausbaus geschaffen worden sind. Insofern betrachten wir das nochmalige Anhören im Landtag als ein Zeichen für eine kritisch zu bewertende Entwicklung, zu keinem Handeln mehr zu kommen.

Diese besorgniserregende Entwicklung erstreckt sich nicht nur auf den Flughafenausbau, sondern auf viele Bereiche unserer wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung. Die Sorgen, die wir heute im Bereich des Arbeitsmarktes haben - die gestrigen Zahlen bestätigen das ja aufs Neue -, sind auch mit dadurch begründet, denn viele Vorhaben, wie zum Beispiel im Straßenbau und im Energiebereich, können nicht in Angriff genommen werden.

Wir als Vertreter der mittelständischen Betriebe haben eine besondere Beziehung zur Umwelt und respektieren alle vernünftigen Überlegungen, die Umwelt zu schützen und menschenfreundlich zu erhalten bzw. zu gestalten. Das darf aber nicht dazu führen, daß die Grundlagen für unser wirtschaftliches Handeln in Frage gestellt werden, denn wirtschaftliche Betätigung ist nicht Selbstzweck, sondern sie dient uns allen. Wenn also nach sorgfältiger Überprüfung im Genehmigungsverfahren und nach einer rechtlichen Beurteilung der Entscheidungsprozeß abgeschlossen ist, muß endlich gehandelt werden. Der Hessische Handwerkstag jedenfalls sieht die Urteile der Richter, denen unseres Erachtens alle verfügbaren Gutachten als Entscheidungsgrundlage dienten, als einen zu respektierenden Tatbestand an.

Lassen Sie mich nun zu den wirtschafts- und verkehrspolitischen Betrachtungen zum Flughafenausbau aus der Sicht des Hessischen Handwerkstages kommen. Jede wirtschaftliche Analyse kann nicht isoliert erfolgen. Sie steht immer mit anderen Bereichen, wie zum Beispiel mit der Technik oder Umwelt, in interdependenter Beziehung, und die einzelnen Bereiche bedürfen der gegenseitigen Berücksichtigung.

Aber die zentrale Frage der wirtschaftlichen Stabilität darf, wie bereits erwähnt, nicht aus Gründen eines überzogenen Umweltschutzes in Frage gestellt werden. Die wirtschaftliche Stabilität des Rhein-Main-Gebietes ist und wird auch in Zukunft entscheidend geprägt sein von der Existenz eines Weltflughafens.

Der Großraum Frankfurt verdankt seine im Zeitablauf gewachsene Zentralität im wesentlichen seiner ausgezeichneten Verkehrslage. Die Knotenpunktfunktion sowohl im Luftverkehr als auch im Straßen-, Bahn- und Wasserverkehr ist einzigartig in der Bundesrepublik Deutschland. Der Flughafen als internationale Drehscheibe des Luftverkehrs ist dabei der entscheidende Faktor.

Auf das wirtschaftliche Potential des Ballungsraumes Rhein-Main und speziell des Flughafens möchte ich hier nicht näher eingehen. Sie finden Aussagen darüber in unserer schriftlichen Stellungnahme.

Nur eine Zahl möchte ich anfügen: 60 % des hessischen Bruttoinlandsproduktes werden im Rhein-Main-Gebiet erwirtschaftet. Es ist doch unumstritten, meine Damen und Herren, daß das Land Hessen ohne die wirtschaftliche Kraft des Ballungsgebietes Rhein-Main ein armes Land wäre. Um es deutlich zu sagen: Wenn das Rhein-Main-Gebiet einen wirtschaftlichen Schnupfen bekommt, dann bekommt die hessische Wirtschaft eine Lungenentzündung.

Unsere Aufgabe ist es, als Vertreter von über 52.000 Handwerksbetrieben alles zu tun, um eine Gefährdung der hessischen Wirtschaft, speziell des hessischen Handwerks, zu vermeiden. Deshalb hat sich der Hessische Handwerkstag nach langer und reiflicher Überlegung und unter Berücksichtigung der Beeinträchtigung der Lebensqualität der Betroffenen zu der Entscheidung durchgerungen, sich für einen Ausbau des Frankfurter Flughafens auszusprechen.

Im folgenden möchte ich unsere Gründe pro Flughafenausbau nach drei Gesichtspunkten aufzeigen.

Erstens verkehrswirtschaftliche Betrachtungen: Der Hessische Handwerkstag vertritt die Auffassung, daß es auch in der Zukunft in der Bundesrepublik Deutschland nur einen internationalen Großflughafen geben wird, und er tritt entschieden dafür ein, daß dieser in Frankfurt verbleibt. Gerade die Entwicklung zum Großraumflugzeug und die durch die

Verteuerung des Treibstoffs erforderliche Konzentration wird zu einer zunehmenden Zentralisierung der Flugbewegungen auf die bedeutenden Flughäfen Europas führen.

Diese zunehmende Konzentration des Luftverkehrs macht eine Verteilung des Luftverkehrs auf andere deutsche Flughäfen nicht möglich, es sei denn, man würde die Knotenpunktfunktion des Flughafens Frankfurt aufgeben. Dies würde dann allerdings dazu führen - das haben wir ja in den letzten zwei Tagen auch schon gehört -, daß die Bundesrepublik in Zukunft überhaupt keinen internationalen Großflughafen mehr haben wird. Das wollen wir vom hessischen Handwerk nicht, und wir sind der Überzeugung, daß das viele andere auch nicht wollen.

Um es deutlicher zu formulieren: Die Bundesrepublik Deutschland kann sich einen Verzicht auf einen internationalen Großflughafen aus vielerlei Gründen überhaupt nicht leisten.

Wenn man sich wie wir dafür ausspricht, auch in Zukunft einen Weltflughafen in Frankfurt zu haben, dann muß die Frage der Kapazität, vor allem die Frage der zukünftigen Soll-Kapazität beantwortet werden. Der Flughafen Frankfurt ist, wie wir gehört haben, schon lange an die Grenze seiner Kapazität gestoßen. Das gegenwärtige Parallelbahnsystem ist mehr als voll ausgelastet. Darüber haben wir hier zwei Tage diskutiert,

(Zuruf: So ist es!)

und diese Aussage ist ja mehr als bestätigt worden.

Nun ist es zwar richtig, daß in der zweiten Hälfte des Jahres 1980 eine Stagnation im Fluggastaufkommen eingetreten ist, aber die Prognose der Fachleute deutet auf eine zunehmende Nachfrage im zukünftigen Luftverkehr hin. Für 1981 wird mit einer zusätzlichen Nachfrage von 1,8 % gerechnet. Eine Sättigungsgrenze ist, wie uns Spezialisten bestätigt haben, nicht zu erkennen. Das aber heißt: Der Bau der Startbahn West ist unumgänglich. Sie bringt einen zusätzlichen Kapazitätsschub; in Prozenten möchte ich es nicht ausdrücken. Wir haben gestern Prozentzahlen zwischen 14 und 25 gehört, in dieser Größenordnung wird es sich bewegen.

(Zurufe: 6 %!)

Zweitens muß die wirtschaftliche Basis für das Handwerk erhalten bleiben. Das Handwerk ist nach der Industrie der zweitgrößte Wirtschaftsbereich in der Bundesrepublik Deutschland. In Hessen beschäftigen die zirka 52.000 Handwerksbetriebe über 400.000 Personen, die einen Umsatz von 37 Milliarden DM pro Jahr erwirtschaften.

Unsere primäre Aufgabe ist es, die wirtschaftliche Stellung des Handwerks zu sichern und in der Zukunft auszubauen. Wie auch in den anderen Wirtschaftsbereichen konzentrieren sich die Handwerksbetriebe im südlichen Teil Hessens.

Die Existenz des Großflughafens Frankfurt als Drehscheibe des internationalen Flugverkehrs und die damit einhergehende Knotenpunktfunktion in den übrigen Verkehrsbereichen, die ineinander verzahnt und voneinander abhängig sind, sind für unsere Handwerksbetriebe ein sehr entscheidender Faktor für ihre wirtschaftliche Stabilität.

Der Flughafen hat in den letzten Jahrzehnten viele Betriebe des Sekundär- und Tertiärsektors dazu bewegt, ihren Standort in das Ballungszentrum Rhein-Main zu verlegen. Sicherlich ist die Zahl der Handwerksbetriebe relativ gering, die aus originären Gründen die Nähe des Flughafens suchten, um das Verkehrsmittel Flugzeug zu nutzen.

Auf der anderen Seite, und das ist entscheidend, sind aber viele Handwerksbetriebe in diesen Ballungsraum gekommen oder konnten hier expandieren, da die vielen Betriebe aus den anderen Wirtschaftsbereichen, die die Nähe des Flughafens brauchen, ein Potential für Handwerksaufträge geschaffen haben, das für das Handwerk mehr als bedeutend ist.

Darüber hinaus stellen auch die in den Unternehmungen Beschäftigten mit ihrer bundesweit gesehenen überdurchschnittlichen Kaufkraft ein Auftragsvolumen zur Verfügung, das es dem Handwerk ermöglicht, seine Existenz zu sichern.

Nicht zuletzt ist auch der Flughafen selber ein Markt, auf dem die Handwerksbetriebe beträchtliche Umsätze erzielen.

Die Deutsche Lufthansa hat wiederholt bestätigt, daß Frankfurt für sie zentraler Verkehrsknoten für ihre Dienste, insbesondere im Interkontinentalverkehr, bleibt. Allerdings hat die Lufthansa genauso deutlich erklärt, daß diese Funktion gefährdet ist, wenn es nicht zu einer Kapazitätsausweitung auf dem Frankfurter Flughafen kommt. Das gleiche gilt auch für viele andere Flugverkehrsgesellschaften.

Hier sehen wir nun den Beginn einer für die Wirtschaft und damit auch für das Handwerk gefährlichen Entwicklung, die einen Stein ins Rollen bringen wird, der gravierende wirtschaftliche Einschnitte im Rhein-Main-Gebiet nach sich ziehen wird. Die Alternative lautet unseres Erachtens heute nicht "Erhöhung der Kapazität oder Konstanthaltung der Kapazität", sondern sie lautet "Erhöhung der Kapazität heute oder umfassender Rückgang im Fluggastaufkommen in der Zukunft". Der sich bei Nichtausbau vollziehende Rückgang des Flugverkehrsaufkommens wird auch zu einem Rückgang in den anderen Verkehrsbereichen führen. Auf einen internationalen Großflughafen angewiesene Firmen werden daraufhin kurzfristig abwandern. Mittel- und langfristig werden immer mehr Betriebe das Rhein-Main-Gebiet verlassen, da die Standortvorteile verloren sind, ja, sogar Standortnachteile gegenüber anderen Regionen auftreten können.

In diesem Stadium der wirtschaftlichen Veränderung beginnt es für das Handwerk kritisch zu werden. Während Groß- und Mittelunternehmen nur ihren Standort wechseln, aber wegen ihres überregionalen Absatzes am neuen Standort ungehindert weiter existieren können, natürlich unter den vermehrten Kosten des Standortwechsels, geraten Handwerksbetriebe in Existenznöte, da diese in der Regel nur einen regionalen Absatz aufweisen. Die auf Grund verminderter wirtschaftlicher Aktivität im Rhein-Main-Gebiet nicht zu vermeidenden Standortwechsel für Handwerksbetriebe bedeuten in jedem Einzelfall einen Neuanfang mit all seinen Problemen in einer neuen Region.

Gerade aus der Sicht der potentiellen Existenzbedrohung im Falle des Nichtausbaues des Frankfurter Flughafens müssen wir vom Handwerk den Ausbau der heutigen Ist-Kapazität und damit den Bau der Startbahn 18 West fordern.

Dritter und letzter Gesichtspunkt sind die Auswirkungen auf die Arbeitsplatzsituation im hessischen Handwerk. Die vorher aufgezeigte Entwicklung im Falle eines Nichtausbaues des Frankfurter Flughafens hat natürlich auch zur Konsequenz, daß im Handwerk eine große Zahl Arbeitsplätze gefährdet ist. Einmal ist nicht damit zu rechnen, daß im Falle einer aus mangelnder wirtschaftlicher Aktivität im Rhein-Main-Gebiet erforderlich werdenden Standortverlagerung eines Handwerksbetriebs alle Mitarbeiter dem Betrieb in die neue Region folgen werden. Zum zweiten erscheint es durchaus wahrscheinlich, daß die Betriebsinhaber an den neuen Standorten mit kleineren Betriebsgrößen neu beginnen werden und damit gar nicht alle Mitarbeiter weiterbeschäftigen können.

Hingegen ergeben sich im Falle der Vergrößerung der Kapazität auf dem Frankfurter Flughafen zwei gegeneinander laufende beschäftigungspolitische Perspektiven aus der Sicht des Handwerks. Zum einen wird die dann im Flughafenbereich benötigte Anzahl von Arbeitskräften steigen. Die Flughafen AG rechnet mit einem Mehrbedarf von zirka 10.000 Beschäftigten bis 1990. Natürlich wird dieser Mehrbedarf auch mit Facharbeitern aus dem Handwerksbereich gedeckt werden. So bleibt es nicht aus, daß das Handwerk an den Flughafen Facharbeitskräfte verlieren wird.

Aber diese Situation ist für das Handwerk überhaupt nicht neu, und sie ist vor allem überhaupt nicht flughafenspezifisch. Mit jedem anderen Großunternehmen beziehungsweise Wirtschaftsbereich konkurrieren die Handwerksbetriebe und die Handwerksmeister und Gesellen. Das ist für das Handwerk eine feststehende Tatsache, die nicht zu beheben ist; ich möchte das hier aber nicht näher begründen.

Das Handwerk bildet aber heute so viele junge Menschen aus, daß im Zeitablauf die durch den Flughafenausbau entstehende Lücke an Fachkräften wieder zu schließen sein dürfte.

Demgegenüber - das darf nicht übersehen werden - hat das Handwerk aber die große Chance, die mit dem Ausbau einhergehende wirtschaftliche Belebung umsatzmäßig wahrzunehmen. Die Chance wird das Handwerk nutzen.

Damit möchte ich zum Schluß kommen. Wie schon erwähnt, hat es sich der Hessische Handwerkstag mit seiner Entscheidung nicht leichtgemacht, sich für den Bau der Startbahn West auszusprechen. Wir sehen natürlich die damit einhergehende Erhöhung der Umweltbelastung und die teilweise Zerstörung eines Naherholungsgebietes.

Aber aus unserer Sicht können wir die Umweltinteressen nicht als einzigen Gesichtspunkt in unsere Entscheidung einbeziehen. Wie wir dargestellt haben, erwarten wir im Falle des Nichtausbaues gravierende negative wirtschaftliche Veränderungen im Rhein-Main-Gebiet und damit natürlich auch für ganz Hessen.

Das zwingt uns dazu, im Interesse der hessischen Handwerkswirtschaft eine Position zu beziehen, die klar und deutlich auf eine Erweiterung des Frankfurter Flughafens abzielt. Die nach den vorliegenden Gutachten umweltfreundlichste Lösung zur Kapazitätsausweitung ist der Ausbau des Frankfurter Flughafens durch den Bau der Startbahn West, die wir hiermit nochmals befürworten. - Ich danke Ihnen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat Herr Dr. Vester.

Dr. Vester:

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich habe in vierjähriger Arbeit in dem Rhein-Main-Gebiet, das heißt im Bereich der Regionalen Planungsgemeinschaft Untermain, im Auftrag von Bundesinnenministerium, Umweltbundesamt, der UNESCO und eben der Regionalen Planungsgemeinschaft eine Systemuntersuchung über den Bereich Untermain gemacht. Aus diesem Grunde - ich selbst lebe in München - wurde ich gebeten, hier, sozusagen als Sachverständiger für Systemfragen, etwas zu den ökonomischen Zusammenhängen zu sagen.

Ich selbst habe keine definitive Antwort für oder gegen das Projekt anzubieten. Ich konnte nur das vorhandene Material, das vorlag, und zwar von beiden Seiten, sichten und fand dort zum Teil sehr einsichtige, zum Teil unerklärliche Dinge. Ich fand Widersprüche, ich fand auch sehr viel Glauben und Wunschdenken - auf beiden Seiten. Dazu mein Kommentar - das ist das einzige, was ich hier geben kann. Ich werde also sozusagen auf Punkte hinweisen, die mir als jemandem, der Vorgänge in komplexen Systemen - und darum handelt es sich; das wurde heute mehrfach angesprochen - untersucht hat, aufgefallen sind. Ich bitte Sie, diese Dinge zu bedenken, wenn Sie in Zukunft Ihre Entscheidungen fällen.

Die Diskussion um den Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main ist, meiner Ansicht nach, bis heute aus der Phase einseitiger Stellungnahmen und der Anfertigung von Teilgutachten nicht herausgekommen. Die Diskussion hat sich im

Laufe der Zeit auf die Positionen Umweltschutz kontra wirtschaftliche Entwicklung zugespitzt. Das scheint mir eine Polarisierung zu sein, die in Wirklichkeit nicht existiert. Die ängstliche Wahrung dieser Positionen beruht zum Teil auf der fehlenden Methodik, der Methodik, Vor- und Nachteile einer Maßnahme in einem Gesamtsystem, also im Zusammenhang mit allen anderen Teilen dieses Systems, darzustellen, nachzuprüfen und gegen anderes abwägen zu können. Dieser Systemansatz verlangt heutzutage eine vernetzte Betrachtung mehrerer Aspekte und deren Wechselwirkungen - das scheint mir hier überhaupt nicht vorzuliegen -, nämlich der Natur und Landschaft - aber eben nicht nur für sich -, des wirtschaftlichen Aspekts der Luftfahrt, des wirtschaftlichen Aspekts für Frankfurt, der Humanökologie, der sozialen Verträglichkeit, der Frage der Arbeitsplätze - die nachweislich nicht parallel zu Investitionen entstehen; so einfach geht es eben nicht - oder auch dessen, daß man bei der Luftfahrt dauernd von "Rückgang" spricht, während es zunächst einmal "unterbleibendes Wachstum" heißen sollte - man verwechselt also da gewisse Dinge; in manchen Fällen mögen die Betrachtungen stimmen, in anderen überhaupt nicht. Außerdem sind einzubeziehen: die politischen Aspekte, die gesamte Infrastruktur, die außerordentlich aktuellen Fragen der Energiewirtschaft, deren letzte Entwicklung in den Gutachten kaum berücksichtigt wurde, und die gesamte Verkehrsentwicklung - es geht hier schließlich um 6 bis 14 % mehr, wie ich mir habe sagen lassen. Das ist ein Kapazitätszuwachs, der unbedingt sein muß. Deshalb frage ich mich: Wieso wird immer wieder gesagt, daß der Nichtausbau, durch den es nicht zu dem Zuwachs in Höhe von 6 bis 14 % käme, einer Stillegung des Flughafens gleichkäme. Das sind Dinge, die ich nicht so ganz verstehe.

(Vereinzelter Beifall auf der Tribüne)

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich darf darauf hinweisen, daß Beifalls- und Mißfallenskundgebungen sowohl auf der Zuschauertribüne als auch hier im Saal nicht gestattet sind. Ich bitte, das zu beachten. Sonst muß ich die Empore räumen lassen.

Dr. Vester:

Ich werde mich bemühen, solche Dinge nicht wieder zu sagen.

(Heiterkeit)

Wenn man die Hochrechnungen, etwa was die Verkehrsentwicklung betrifft, weitermacht, muß man, aus Systemsicht, fragen: Was ist, wenn dieser Zuwachs von 6 bis 14 % realisiert ist? Ist dann die Grenze erreicht? Heißt das: Ab dann wird es eingefroren? Oder muß das immer weitergehen? Das sind Fragen, die mir offenbar nicht geklärt scheinen, einfach weil man sich von vornherein auf Grund dieser Prognosen darauf festgelegt hat, daß jene 6 bis 14 % den Ausweg aus der Krise brächten. Das ist das, was mir dabei auffiel.

Meiner Ansicht nach kann der Flughafen Frankfurt am Main nur im Zusammenhang mit den übrigen Teilen des Systems, also selbst wieder nur als Systemteil, gesehen werden. Das wird von verschiedenen Seiten versucht, aber meistens nur bilateral. Das heißt, er wird entweder mit ökonomischen oder ökologischen Dingen zusammen betrachtet, also immer unter gegeneinander gerichteten Aspekten, niemals in einem Zusammenspiel. Der Flughafen ist aber nur ein Teil dieses Verdichtungsgebietes, er ist nur ein Teil des Teilsystems Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland und schließlich auch nur ein Teil des Systemteils Luftverkehr auf nationaler und internationaler Basis. Es wurde schon gesagt, daß er keine Einrichtung sei, die nur um ihrer selbst willen entwickelt werden müßte oder sollte. Er erfüllt eine bestimmte Funktion in diesem Raum - nicht mehr und nicht weniger.

Diese Funktion erfüllt er meiner Ansicht nach aber nur so lange, wie er im Einklang mit der Gesamtentwicklung des Raumes steht. Darüber ist sehr wenig bekannt. Der Flughafen hat die Region mit geprägt und wird im Rückkoppelungsprozeß natürlich auch von dieser Region geprägt. Weder dieses Gesamtsystem noch die Funktion des Flughafens in diesem System sind bisher in dieser Form beschrieben worden.

Wir haben bei unserer Untersuchung des Untermainbereichs unter Benutzung eines Sensitivitätsmodells festgestellt, daß es heutzutage nicht mehr möglich ist, von einzelnen Sektoren eines Systems ausgehend, eine Hochrechnung durchzuführen, um daraus die richtige Antwort zu bekommen. Das ist selbst unter Berücksichtigung des eigenen Interesses, des eigenen Profitdenkens nicht möglich.

Es besteht kein Zweifel, daß die bisher gehandhabte Methode, die von niemand bestrittenen Umweltbelastungen gegen wirtschaftliche Erfordernisse, die ebensowenig bestritten werden, mit Hilfe von Einzelgutachten abzuwägen, unmöglich ist. - Oder aber sie ist so mit subjektiven Aspekten belastet, daß jeder Willkür Tür und Tor offensteht.

Man darf also das Problem nicht etwa von der landschaftlichen Seite angehen, von der Frage her, inwieweit ein wichtiges Ökosystem, ein Landschafts- oder Wasserschutzgebiet, beeinträchtigt wird, sondern muß die sozioökonomischen Fragen und selbst solche der Verhaltenspsychologie, etwa im Hinblick auf die Fluggäste, mit einbeziehen.

Dieses Angehen von mehreren Seiten, ein Ansatz, der meiner Ansicht nach für eine solche Entscheidung nötig ist, ist heutzutage für weit kleinere Projekte als etwa diesen Flughafenausbau erforderlich. Er wird auch in der Tat vollzogen.

Mir scheint, daß das ganze Projekt auch wirtschaftlich nur in Teilbereichen, aber nicht im Zusammenhang durchdacht wurde.

Meine Damen und Herren, für die hier angewandten Hochrechnungen und Prognosen, wie ich sie auch heute wieder gehört habe, kann man längst nachweisen, daß sie für komplexe offene Systeme die falsche wissenschaftliche Methode sind. Es gibt genügend Beispiele falscher Wirtschaftspolitik, auch von mächtigen Konzernen, die auf solche Methoden hereingefallen sind. Hier täuschen oft das riesige Datenmaterial und die exakte Detaillierung darüber hinweg, daß das ganze auf tönernen Füßen steht. Prognosen darüber, ob es sich bei einer Industrie um eine Wachstumsindustrie handelt oder nicht, sind, wie wir zur Genüge wissen, auf diese Weise nicht zu erstellen, und damit sind sie obsolet. Meistens kann man sie schon ein halbes Jahr später in den Papierkorb werfen. Daß sich solche Prognosen von verschiedenen Seiten decken, ist kein Wunder, da sie sämtlich von dem gleichen falschen methodischen Ansatz ausgehen.

So sind es in der letzten Zeit vor allem Überkapazitäten gewesen, die wirtschaftliche Unternehmen in den Abgrund geführt haben. Das möchte ich unbedingt ebenfalls zu bedenken geben. Derartige Unternehmen sind lediglich dann, wenn sie einen großen Namen trugen, künstlich, durch staatliche Subventionen, also durch den Steuerzahler, am Leben erhalten worden. Kleinere Unternehmen gehen in solchen Fällen normalerweise pleite.

Diesen Trost haben die Träger auch hier im Flughafenbereich für die Zukunft in der Tasche. Das stimmt mich etwas bedenklich. Vielleicht - ich weiß es nicht - bauen sie darauf, daß ihre wirtschaftliche Spekulation auf dem Hintergrund dieses staatlichen Einspringens abgesichert ist. Dadurch sind sie vielleicht etwas leichtsinniger, als sie es wären, wenn sie Unternehmen wären, die so etwas nicht im Hintergrund haben. Das ist nach meiner Meinung von einer volkswirtschaftlichen Ethik her nicht zu verantworten. Deshalb finde ich, daß das auch geprüft werden müßte.

Denken Sie an die vielen Beispiele falscher Subventionspolitik - ich will jetzt gar nicht von der Landwirtschaft reden - etwa in der Stahlindustrie. Konkreter: Denken Sie an den Automobilriesen Chrysler, der dann, als es nötig war, das Kapital für wirklich zukunftsträchtige Investitionen nicht mehr zur Verfügung hatte, weil er auf Grund solcher Prognosen eben in die falsche Richtung investierte. Denken Sie an den traurigen Niedergang des Höhenflugs der "Concorde" in Frankreich oder - was die Bundesrepublik betrifft - an die, wenn auch aus anderen Gründen völlig am Bedarf vorbei kalkulierte Größenordnung des Flugplatzes in Köln-Wahn. Um ein Beispiel aus dem Verkehrsbereich zu nehmen: Denken Sie an die in einem euphorischen Boom gebaute Welttankerflotte, von der inzwischen ein Viertel überflüssig geworden ist. Damals wurde in einer ganz ähnlichen Situation wie hier gehandelt: Man wollte eigene Rohölreserven aufbauen. Die Auslastung der in diesem vorangegangenen Boom aufgebauten Tankerkapazitäten war da noch halbwegs gesichert; aber jetzt kommt die Krise der Tankerriesen voll zum Durchbruch. Nach Statistiken von Lloyds, die ich von AP, Associated Press, habe, dümpeln inzwischen 50 Großtanker ungenutzt vor sich hin, und weitere liegen als schwimmende Reservetanks da. Wir haben also die Situation, daß immer häufiger selbst bisher gut etablierte Reeder Konkurs anmelden. Ich führe als Analogie an: Auf Grund eines hochgerechneten Bedarfs hat man sich verschätzt. Ich sehe keine Beweise dafür, daß das hier etwa nicht eintreten könnte.

Nächster Punkt: Hier wird oft von Chance gesprochen, die man nutzen müsse. Wenn man die Landebahn wirklich nicht brauche, könne man sie ja nachher wieder in Wald zurückverwandeln, heißt es. Aber wenn man sie brauche, dann müsse man sie jetzt bauen; sonst fehle sie in der Zukunft.

Nun, da haben wir die Frage der Reversibilität. Die Möglichkeit ist prinzipiell gegeben, kostet aber riesige Mengen Geldes. Dies ist de facto noch nie geschehen. Ich kenne keine Autobahn, keinen Flughafen, die etwa wieder in Wald verwandelt worden wären. Denken Sie an das Beispiel Eschborn. Dort haben wir einen Flugplatz, von dem man seit Jahren nicht weiß, was man damit anfangen soll. Wenn das so einfach wäre, hätten wir da längst ein wunderschönes Ökotop.

Ökologische Reversibilität und Rehabilitation, um die es ja auch geht, ist wahrscheinlich gar nicht möglich, allenfalls noch landwirtschaftliche. Es gibt Beispiele genug, die auch volkswirtschaftlich interessant sind: Beispiele von Verödungen durch Entwässerungen von Moor und Feuchtgebieten über Urwaldrodungen bis zu progressiver Wüstenbildung.

Diese Landebahn bedeutet von diesem volkswirtschaftlichen Aspekt her ein weitgehend irreversibler Eingriff. Daher glaube ich, daß man hier völlig andere Maßstäbe anlegen muß als etwa beim Bau einer Kiesgrube, eines Steinbruchs, die ja wieder zurückverwandelt werden können, oder bei einer vorübergehenden Rodung für den Anbau oder auch bei einer Gewässerverschmutzung. Das sind Dinge, die weitaus reversibler sind als das, was hier passiert. In jedem Falle wird hier ein volkswirtschaftlich interessantes, intaktes, funktionsfähiges Naturland vernichtet.

Es fragt sich natürlich jetzt: Wieviel ist das wirklich wert? Diese Funktion - vorher, nachher - ist volkswirtschaftlich abzuwägen, ähnlich wie das in Untersuchungen in Amerika geschehen ist. Dort gibt es ganz ähnliche Lagen wie hier, und sie sind dort volkswirtschaftlich von Westman durchgerechnet worden; sie sind schon vor einigen Jahren in der "Science" veröffentlicht worden. Eine Reihe von Forschern haben ausgerechnet, was es volkswirtschaftlich bringt beziehungsweise was verlorengeht, wenn man nicht einfach nur diesen Materialwert des Waldes, der Vögel usw. berücksichtigt, sondern die Funktion, die das Ganze im Zusammenhang hat. Danach haben, gerade was Grundwassererneuerung, Wasserreinhaltung, Bodenstabilisierung auch für die angrenzenden Gebiete und Schädlingskontrolle betrifft, vergleichbare Gebiete einen volkswirtschaftlichen Verlust von etwa 20 Millionen Dollar pro Quadratkilometer. Das sind also Dinge, die man sich überlegen muß. Hier geht es im Ganzen um mehrere Quadratkilometer, wie Sie wissen.

Allgemein kann man sagen, daß ein Vorgehen gegen ökologische Systeme bisher volkswirtschaftlich kaum etwas gebracht hat, sondern daß langfristig immer Rückwirkungen zu verzeichnen waren. Diese indirekten und direkten volkswirtschaftlichen Belastungen scheinen mir auch nicht in die bisherigen Gutachten einbezogen worden zu sein, auch nicht der langfristige Profit selber. Gerade für diesen - das ist bei einem irreversiblen Eingriff wichtig - fehlt mir meiner Ansicht nach eine Rechnung. Das wäre aber doch, glaube ich, die eigentliche Aufgabe der Entscheidungsträger und Politiker, dafür zu sorgen, daß keine vordergründigen Finanzinteressen in eine falsche Entwicklung führen. Auch hier mag eine wirkliche Systemuntersuchung ergeben, daß es vielleicht gerade umgekehrt ist, auch für diejenigen, die sich jetzt wirtschaftlichen Profit versprechen, nämlich daß man mit den Investitionen, die hier spekulativ festgelegt werden, andere, nämlich zukunftsträchtigere Chancen verpaßt, das Geld aber dann weg ist. Wirklich zukunftsträchtig, weil nämlich später nicht mehr regenerierbar, scheint mir gerade die Rettung des Hessischen Rieds für die Wasserversorgung unserer Bevölkerung zu sein. In diesem Zusammenhang nenne ich auch von der Technik her die Entwicklung langfristig den Export sichernde Kleintechnologien, mit denen wir in den Entwicklungsländern weit besser in Kontakt kommen könnten als etwa durch den Export einiger Stahlwerke oder Kernkraftwerke. Weiterhin nenne ich hier Investitionen für energiesparende neue Technologien. Das sind alles Dinge, die ich in der Entwicklung gesehen habe. Ich habe viel Kontakt mit Firmen in Deutschland, mit großen Unternehmen, die auch neue Dienstleistungszweige auf dem Verkehrssektor vorbereiten und neue zukünftige Kommunikationsmittel entwickeln. Alle diese Bereiche fehlen mir zu sehr in den bisherigen Rechnungen.

Wie gesagt: Das Geld ist dann weg. Die Kapitalfestlegung - ich weiß nicht, wieviel es ist; 250 Millionen DM oder mehr - wird in dem Fall zur Bremse, und zwar auch für Arbeitsplätze. Auch das kann dabei herauskommen. Hier kann man, glaube ich, die Rechnung klar auf den Tisch legen, daß man mit dem gleichen Kapital ein Vielfaches an Dauerarbeitsplätzen schaffen könnte. Erst recht ist daher eine Kapitalfestlegung in Überkapazitäten heutzutage ein ausgesprochener Nonsens.

Man muß versuchen, die Sache im Zusammenhang zu unteruschen. Das ist aber, wie gesagt, bisher nicht geschehen. Ich möchte damit schließen, daß ich einige Beispiele gebe, was diese strategischen Aussagen bringen könnten. Auf der einen Seite ist es durchaus möglich, daß die geplante Erweiterung des Flughafens die Bedeutung der hessischen Landeshauptstadt auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene anhebt. Neben Prestige- und Imagegewinn mag Frankfurt für die Niederlassung steuerbringender Unternehmen und internationaler Abwicklungen noch um einige Prozent attraktiver werden.

Die Untersuchung wird dann aber zeigen, in welchem Ausmaß, also zu welchem Grad oder Prozentsatz das zutrifft, und ob ein solcher Zugewinn das geplante Vorhaben wirtschaftlich rechtfertigt oder ob er vielleicht überhaupt nicht nennenswert ist. Das können Sie aus den bisherigen Prognosen überhaupt nicht entnehmen. Sie sind wirklich Wunschdenken. Das wäre also die eine Möglichkeit.

Andererseits ist es auch möglich, daß solch ein Szenario zeigt, daß bei der sich zuspitzenden Energielage, über die hier komischerweise sehr wenig geredet wurde, ohnehin vom innerdeutschen Luftverkehr immer mehr eine Rückwanderung zu einem besser eingespielten Bahnverkehr, der auch Reisezeitgewinne bringt, erfolgt. Ganz abgesehen davon habe ich einmal ausgerechnet, daß schon um einen Pfennig teurere Treibstoffmengen den möglichen Gewinn der Lufthansa von einigen zig Millionen DM wieder aufzehren könnten. Das ist ja bei der Entwicklung alles möglich.

Das heißt, daß der bereits jetzt überlastete Verteilerverkehr - vom und zum Flughafen - eine Zunahme des Start- und Landeverkehrs, aber auch den Luftverkehr noch unattraktiver macht als heute schon. Auch bei einer solchen eher negativen Entwicklung wäre zu untersuchen, ob der Grad der Veränderungen tatsächlich ausschlaggebend ist oder nicht.

Das sind Rückwirkungen, die man vielfach erlebt hat. Man hat Straßen gebaut und gedacht, daß man dadurch die Verkehrskapazität erhöht. Im Grunde genommen hat man aber den Lastwagenverkehr angezogen, und alles ging in eine völlig andere Richtung. Das alles ist hier meiner Ansicht nach nicht untersucht worden.

Das gleiche gilt für die anderen Bereiche, etwa was die Belastung der in der Anflugschneise liegenden Gemeinden betrifft. So mag in der Folge eine Umstrukturierung im südwestlich von Frankfurt gelegenen Raum, weil er allein schon durch die Lärmbelästigung als Wohngebiet unattraktiver ist, eintreten und zu verstärkter Industrieansiedlung führen. Das mag zunächst durch entsprechende Überkapazität eine stärkere Einpendlerbewegung nach sich ziehen, die aber nun die Gesamtregion zusätzlich belastet und außerdem neue Abhängigkeiten schafft, vor allem wenn es sich dabei nicht um Neuschaffungen oder Erweiterungen, sondern lediglich um Verlagerungen von Industrie handelt. Und das ist heute eher anzunehmen als Neuschaffungen.

Inwieweit sich dann über Migration eine zusätzliche Belastung unmittelbar auf die Einwohnerstruktur auswirkt, inwieweit dadurch für den Frankfurter Raum womöglich sogar ein wirtschaftlicher Gewinn oder aber auch gerade das Gegenteil, nämlich hohe indirekte Folgelasten, entstehen, läßt sich bei dem vorliegenden Material ebenfalls nicht sagen.

So könnte es sein, daß die Erweiterung den Frankfurter Verkehr entweder belebt oder lähmt, daß sich die neu investierte Infrastruktur rasch amortisiert oder aber lediglich Folgelasten bringt, vor allem wenn der Frankfurter Flughafen dadurch noch mehr nur zum europäischen Umsteigeplatz für Transit-Passagiere wird, die für den Frankfurter Raum ohne Bedeutung sind.

Sie sehen, meine Damen und Herren, daß man Entscheidungen nicht, wie es meiner Ansicht nach bisher geschehen ist, durch einfache Ursache-Wirkungs-Beziehungen vorweg klären kann. Genausowenig kann man das volkswirtschaftliche Spektrum der ökologischen Auswirkungen und ihrer sozialpolitischen Folgelasten und Wirkungen durchschauen. Schließlich läßt sich auch das Verhältnis der Risiken einer unzureichenden Infrastruktur gegenüber den Risiken einer überdimensionierten Infrastruktur nur aus diesem Systemzusammenhang heraus beurteilen. Und da hat sich gerade in letzter Zeit, wie schon erwähnt, in vielen wirtschaftlichen Bereichen gezeigt, wie besonders riskant auch in diesen Bereichen gerade Überkapazitäten für die Stabilität eines Systems sind.

Mit diesen Möglichkeiten, die man durch eine wirkliche Systemuntersuchung herausbekommt, will ich schließen und möchte mein Fazit etwa so benennen: Es ist viel zuwenig über die Gesamtwechselwirkungen und die negativen Rückwirkungen des hier vorliegenden komplexen Systems bekannt, um solch einen Eingriff in der heutigen Situation auf der Basis getrennter Hochrechnungen vornehmen zu dürfen. Damit möchte ich schließen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat der Vertreter des Betriebsrates der FAG.

Bödicker:

Bödicker, Betriebsratsvorsitzender.

Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Nach diesem wissenschaftlichen Exkurs fällt es einem Arbeitnehmervertreter natürlich sehr leicht, wieder zur Praxis zurückzukommen. Denn auch wir haben die Erfahrung gemacht, daß wir mit solchen Aussagen, wie sie hier gemacht worden sind und die uns im Grunde genommen nichts Handfestes ins Körbchen bringen, nichts anfangen können. Wir haben jedenfalls festgestellt, daß auf Grund des Wachstums des Frankfurter Lufthafens in den letzten Jahrzehnten und seiner verkehrspolitischen Bedeutung für die Bundesrepublik Deutschland eine ganz klare Ausweitung der Zahl der Arbeitsplätze zu verzeichnen ist. Das sind keine Prognosen, sondern Fakten, und das ist für uns das Entscheidende.

Zunächst einmal: Für uns als Arbeitnehmer ist natürlich die Frage der Lebensqualität wichtig. Diese Frage der Lebensqualität teilt sich für uns als Arbeitnehmer des Flughafens in zwei Komplexe auf. Das eine ist die Betroffenheit durch den Lebensraum und all die mit ihm verbundenen sozialen Bedingungen, das zweite aber auch die Betroffenheit von dem Arbeitsplatz selbst. Insofern haben wir eine etwas andere Situation als der eine oder andere, der hier zu diesen Fragen gesprochen hat. Für uns ist natürlich auch klar, da wir sowohl Arbeitnehmer als auch Menschen sind, die in diesem Raum leben, daß hier eine Abwägung der Interessen für unsere Existenz getroffen werden muß.

Unter diesen Voraussetzungen sind wir natürlich auch der Meinung und können nur bestätigen, daß hier ein Eingriff in einen Lebensraum stattfindet. Wir sind aber im Gegensatz zu vielen anderen, die diese Frage diskutieren, der Meinung, daß viel zuwenig aufeinander zugegangen worden ist in der Frage, wie denn dieser Eingriff durch entsprechendes gemeinsames Wirken und Wollen gemindert werden kann. Hier gibt es meines Erachtens zu starre Fronten, und man geht in dieser Frage nicht aufeinander zu.

Für uns steht fest: Der Flughafen Frankfurt hat im Rahmen der Luftverkehrspolitik der Bundesrepublik eine zentrale Bedeutung erlangt. Diese zentrale Bedeutung bedarf der Stabilisierung. Geht diese Funktion als zentraler Flughafen der Bundesrepublik verloren, steht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit fest - dazu brauche ich nicht studiert zu haben -, daß Arbeitsplätze abgebaut werden.

Nun braucht uns als Arbeitnehmer natürlich niemand darüber zu belehren, daß das nicht die einzige Bedrohung von Arbeitsplätzen in der Arbeitswelt ist. Das erleben wir ja tagtäglich. Deshalb kämpfen wir als Arbeitnehmer auf mehreren Ebenen, um Arbeitsplätze zu erhalten. Das beginnt bei der Verhinderung von Einzelfallkündigungen, setzt sich fort mit der Verhinderung von Rationalisierungsentlassungen und reicht bis zu der Frage, ob ganz bestimmte Funktionen eines Unternehmens wegfallen sollen.

In diesem Fall geht es ganz konkret um den Wegfall einer Funktion. Ich will das klar sagen. Das ist genauso, wie wenn in einem Automobilwerk - nehmen wir Opel - zum Beispiel der Kadett nicht mehr gebaut wird. Das ist keine Frage der Rationalisierung, sondern des Wegfalls eines Produktionsbereichs. Genau um diese Fragen geht es auch in dieser Auseinandersetzung.

Hinzu kommt noch - und das wird in der Auseinandersetzung vielfach vergessen -, daß der Flughafen in einem hohen Maße übernetzt ist von Schichtplänen und Wechselschichtplänen. Dies hat natürlich auch bei den Personalsteigerungen der Vergangenheit seine Auswirkungen gehabt. Wir müssen nämlich wissen, daß bei Wechselschicht- und Schichtplänen entsprechend mehr Arbeitnehmer an einem bestimmten Arbeitsplatz hängen. Treten dort Verluste ein, sind diese dann natürlich auch entsprechend hoch. Ich meine, auch das verdient ein bißchen mehr Beachtung bei der Frage, wie es sich für die Arbeitnehmer auswirkt, wenn zentrale Funktionen weggegeben werden.

Mich wundert es ein wenig, wie hier so leicht erklärt wird: Reduzieren wir doch mal ein bißchen innerdeutschen Luftverkehr, bauen wir doch mal für 170 Millionen DM einen neuen Bahnhof oder eine erweiterte Gleisanlage, um eine Intercity-Strecke anzubinden! Auf der anderen Seite haben wir als Arbeitnehmer jahrelang darum gekämpft, daß dieser

Flughafen vernünftig mit Nahverkehrsmitteln angebunden wird. Und hier stellt sich doch auch für uns wieder die Frage: Was passiert denn mit den attraktiven Nahverkehrsverbindungen, wenn hier derartige Überlegungen angestellt werden? Das bitte ich dabei auch zu berücksichtigen.

Es kommt ein weiterer Punkt hinzu, der meines Erachtens bisher nur ein bißchen in dem Statement der Lufthansa angeklungen ist: Was macht denn eigentlich unser Freund Freddy Laker, der uns allesamt bekannt ist und der durch seine massive Politik im Luftverkehr auch einen ganz bestimmten Wettbewerb eingeläutet hat. Er hat nicht das Bestreben - das ist die momentane Situation -, um Freizügigkeit des Luftverkehrs in Europa zu kämpfen. Über diese Freizügigkeit des Luftverkehrs haben wir mit unseren europäischen Kollegen und den Kollegen der Luftfahrtgewerkschaften in Brüssel diskutiert. Da haben wir uns mal erklären lassen, welche Arbeitsbedingungen bei Laker herrschen. Wir können uns nun auch vorstellen, wie es aussehen würde, wenn dieser Laker auch noch unsere innerdeutschen Verkehrsbelange oder auch die anderer Länder wahrnähme. Da würde nämlich die nächste Front entstehen. Da geht es nämlich nicht nur um Vernichtung von Arbeitsplätzen, sondern auch darum, daß wir in den sozialen Bedingungen, die wir hier in der Bundesrepublik erkämpft haben, Verluste erleiden würden. Das ist ein zweiter wichtiger Punkt, auf den ich hier hinweisen will. Es sollten alle vor dem, was in Amerika stattgefunden hat, gewarnt sein: vor der so euphorisch verkündeten Politik des open sky mit dem erfolgten gnadenlosen Wettbewerb.

Die Luftfahrt, der Luftverkehr, hat nicht nur die Aufgabe, für Privilegierte irgendwelche Flüge hin und her zu machen, sondern hat nach unserer Auffassung auch die wichtige Funktion, Linienverbindungen in Randbereiche eines Landes, Europas und der gesamten Welt aufrechtzuerhalten, damit auch diese Regionen entsprechend bedient werden können.

Dann gibt es noch einen weiteren Gesichtspunkt, den man bei dieser Frage sehen muß: die heute bereits vorhandenen Verspätungen. Da wurde über Durchschnittsverspätungen gesprochen, aber auch erklärt, daß es im Einzelfall erhebliche Verspätungen sein können. Hier muß man sagen, nicht nur die Belastung bei den Lotsen ist zu verzeichnen, sondern auch die Arbeitnehmer, die darüber hinaus am Flughafen arbeiten und unmittelbar mit der Flugzeugabfertigung befaßt sind, haben natürlich unter diesen Verspätungen zu leiden, sei es durch die Vermehrung von Bodenlärm, sei es durch die Frage des Abbaues von Verspätungen im Rahmen vorgegebener Personaldispositionen, die dann kurzfristig erledigt werden müssen und die nicht beliebig in den entsprechenden Personalplanungen vorplanbar sind.

Ein weiterer Gesichtspunkt. Hier wurde mir gestern von einem Vertreter so am Rande gesagt: Wenn das zutrifft, daß nur eine ganz bestimmte Kapazitätssteigerung stattfindet und entsprechende Investitionen in der genannten Höhe erfolgen, dann müßte die FAG entlassen. Ich weise hier auch noch einmal darauf hin: Wir als Arbeitnehmer an diesem Flughafen haben Erfahrung mit Investitionen. Wir wissen, wie Investitionen in den vergangenen Jahren getätigt worden sind, und wir wissen auch, wie wir alle als Arbeitnehmer, nicht nur die Beschäftigten der Flughafen AG, sondern damit sind alle gemeint, alle unsere Beiträge geleistet haben, damit diese Investitionen abgebaut werden können und wir neue Luft haben für die erforderlichen Investitionen, die wir für die Zukunft benötigen. Die Beträge brauche ich hier nicht zu nennen, die wir in diesem Zusammenhang gemeinschaftlich erwirtschaftet haben.

Ich kann mich also nach den vielen Ausführungen, die hier schon zu den einzelnen Zahlen gemacht worden sind, und zu den Auswirkungen auf die Wirtschaft nur noch auf eines reduzieren: Ich habe nach wie vor mit meinen Kolleginnen und Kollegen das Vertrauen, daß die, die für diese Entscheidung letztendlich noch etwas zu sagen haben, unter dem Strich akzeptieren, daß die Belange von Arbeitnehmern in zweierlei Hinsicht betroffen sind: von der Frage ihres Lebensraumes, andererseits aber auch von der Existenzgrundlage des Arbeitsplatzes, daß diese Verantwortlichen eine Entscheidung treffen, die sicher nicht leicht ist, aber die uns als betroffenen Arbeitnehmern die Chance eröffnet, auch in Zukunft in diesem Lebensraum einerseits zu existieren - und da sind alle aufgefordert, endlich an einen Tisch zu gehen und nicht aneinander vorbei zu reden -, aber uns andererseits die Existenzgrundlage Arbeitsplatz zu sichern.

Ich möchte mit etwas abschließen, was ein Kollege vielleicht ein bißchen oberflächlich gesagt hat, aber es ist nun einmal Tatsache und wir müssen es hier auch einmal sagen: Es hilft halt nichts, wenn ein Kollege zum Metzger geht und sagt, lieber Metzger, ich habe einen Baum irgendwo, gib mir einen Kringel Fleischwurst dafür. Da sagt der Metzger, geh zum Baum und sieh zu, wie Du vielleicht Rinde oder sonst etwas ißt.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren, wir haben vereinbart, daß wir, um die vorgegebene Zeit einhalten und mit dem Thema Ökologie am Nachmittag beginnen zu können, die restlichen Minuten bis 13 Uhr wie folgt ausfüllen: noch drei Statements, Vereinigung der Hessischen Arbeitgeberverbände, Bürgermeister Brehl für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft und Herr Martin für die Bürgerinitiativen zu diesem Thema. Das würde bedeuten, für jeden zwölf Minuten. Ich bitte um Verständnis dafür. Das Wort hat der Vertreter der Vereinigung hessischer Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände.

Reutlinger:

Ich gebe hier ein Statement für die produzierende und exportierende gewerbliche Wirtschaft ab. Wir werden noch einige Worte zu den Dienstleistungen hören.

Die produzierende und insbesondere die exportierende Wirtschaft spricht sich mit aller Entschiedenheit für den weiteren, dem wachsenden Bedarf Rechnung tragenden Ausbau des Flughafens Frankfurt aus. Für die deutsche und insbesondere die hessische Wirtschaft ist entscheidend, daß die Rahmenbedingungen wirtschaftlichen Handelns so gestaltet werden, daß eine weitere wirtschaftliche Entwicklung in den nächsten Jahrzehnten möglich bleibt. Zu diesen Rahmenbedingungen zählt nicht zuletzt wegen der wachsenden wirtschaftlichen Verflechtungen innerhalb der EG, aber auch zu überseeischen Ländern, die dieser Entwicklung angepaßte Verkehrsinfrastruktur, mithin also auch der Flughafenausbau.

Es fehlt nun nicht an Stimmen, die sich generell gegen ein weiteres wirtschaftliches Wachstum aussprechen, die einer Erhaltung des Status quo das Wort reden. Nun erhebt sich dann die Frage, wie wir unsere bereits aus dem Gleichgewicht geratene Außenhandelsbilanz bei mit Sicherheit weiter steigenden Ölpreisen in Ordnung bringen und dann in Ordnung halten sollen.

Es erhebt sich weiter die Frage, welche Arbeitsplätze wir in der näheren Zukunft den in den Beruf drängenden geburtenstarken Jahrgängen zur Verfügung stellen sollen, und es bleibt weiterhin die Frage offen, wie wir bei wachsendem Durchschnittsalter und einer relativen Zunahme der aus dem Berufsleben Ausscheidenden die weiterhin steigenden finanziellen Ansprüche zur Absicherung unseres sozialen Netzes erfüllen sollen.

Schließlich erfordert auch der Umweltschutz, den wir ausdrücklich bejahen, den Einsatz erheblicher Mittel. Das heißt, wir sind sozusagen zu weiterem wirtschaftlichem Wachstum gezwungen mit der klaren Zielsetzung einer notwendigen systematischen Exportsteigerung.

Eine solche Exportsteigerung aber besteht vorzugsweise in einer Umstrukturierung dergestalt, daß wir höherwertige Produkte fertigen und vertreiben müssen. Denn die einfacher zu fertigenden Produkte beziehen wir heute billiger aus Schwellenländern, die wir mit unserer Entwicklungshilfeleistung unterstützt haben.

In bezug auf Investitionsgüter - und hier liegt der größte Devisenbringer für die Bundesrepublik Deutschland - bedeutet dies eine Konzentration auf sogenannte Intelligente und damit erklärungsbedürftige Waren. Das heißt, wir müssen auch in Zukunft nicht nur industrielle Güter mit einem gewissen und sich steigernden Kompliziertheitsgrad exportieren, sondern auch in umfangreichem Maße das zu ihrem Einsatz notwendige Know how. Damit zwangsläufig verbunden aber ist eine sich stark intensivierende Reisetätigkeit unserer Ingenieure, unserer Techniker und Kaufleute bereits im Rahmen der Problem- und Angebotsabklärung.

Dann aber, sofern wir den Auftrag erhalten, erfordert die Auftragsabwicklung und die Inbetriebnahme zahlreiche Reisen auch in umgekehrter Richtung. Denn die Kundenbesuche, die während der Zeit der Auftragsabwicklung anfallen, sind zahlreich, insbesondere bei der Abnahme solch komplizierter Güter im Herstellerwerk. Aus dem eigenen Unternehmen, Maschinenbau mit 55 % Exportanteil, weiß ich, daß sich als Folge dieser strukturellen Anpassung die Auslandsreisetätigkeit von 1970 bis 1979 rund verdreieinhalbfacht hat, wobei Auslandsreisen zu 85 % per Flugzeug erfolgen. Aus meiner Kenntnis einer Vielzahl hessischer Maschinenbauunternehmen und von Unternehmen der Elektroindustrie mit nennenswertem Exportanteil ist mir bekannt, daß dies eine zu generalisierende Erscheinung ist. Das heißt, der Bedarf an Flugreisen in der Exportwirtschaft ist durchweg überproportional angestiegen und wird auch weiterhin anwachsen.

Lassen Sie mich an dieser Stelle einflechten, daß in Hessen der Investitionsgüterbereich, das heißt zunächst der Maschinenbau, gemessen nach der Beschäftigtenzahl und nach Umsatz, die zweitgrößte und nunmehr die Elektrotechnik die drittgrößte der hessischen Industrien sind.

Diese strukturelle Entwicklung findet zwangsläufig auch ihren Niederschlag in zunehmendem Bedarf an Luftfracht, insbesondere nach überseeischen Ländern, bei denen wenigstens für kleine und mittlere Gewichtseinheiten die Luftfracht kostengünstiger oder im Einzelfall kostengleich mit der Seefracht ist, aber den wesentlichen Vorteil schnellerer und vielfach auch schonenderer Abwicklung zeigt.

Ganz besondere Bedeutung kommt aber aus dieser Perspektive dem schnellen Versand von Ersatzteilen zu. Denn abgesehen von alltäglichen Verschleißteilen für gelieferte Anlagen ist eine Vorratshaltung von Sonderteilen bei dem überseeischen Kunden gar nicht möglich.

Guter und schneller Kundendienst aber ist ein wesentlicher Faktor im Wettbewerb mit ausländischen Anbietern.

Auch die hessische Bauindustrie - um einen weiteren Industriezweig zu erwähnen - ist am weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens in zweifacher Hinsicht interessiert. Zunächst ist hier anzumerken, daß die Flughafen Frankfurt am Main AG seit Jahren der bedeutendste Auftraggeber Hessens im Bereich des Wirtschaftsbaues ist. In engem Zusammenhang damit stehen Bauten und Ausbauten des Flughafenumfeldes. Diese Ausbauvorhaben tragen zu einer Stabilisierung der - an sich zur Zeit schlechten - Beschäftigungslage der Bauwirtschaft wesentlich bei. Besonders bemerkenswert erscheint mir jedoch, daß gut 50 % des Auslandsumsatzes der gesamten deutschen Bauindustrie von Firmen mit Sitz in Frankfurt sowie von hier angesiedelten Zweigniederlassungen von Betrieben, die ihren Sitz in anderen Bundesländern haben, abgewickelt werden. Diese Konzentration von Auslandsbaufirmen im Raume Frankfurt hat ihren entscheidenden Grund in den optimalen Verkehrsverhältnissen und hierunter in besonderem Maße in der Möglichkeit, die meisten für den Auslandsbau interessierten Länder mit Direktflügen erreichen zu können.

Ich nenne hier nur ein Beispiel für einen solchen Standortvorteil. Die drittgrößte deutsche Baugesellschaft, Bilfinger & Berger Bau AG, hat ihren juristischen Sitz zwar in Mannheim, ihr gesamtes Auslandsgeschäft jedoch hat sich in Wiesbaden konzentriert. Auch die in unserem Raum konzentrierten großen Planungsfirmen für schlüsselfertige Großanlagen der chemischen und petrochemischen Industrie - beispielsweise Lurgi, Uhde, Zimmer - sind zu fast 100 % auf die günstigen Verkehrsanbindungen des Flughafens Frankfurt angewiesen.

Aus diesen kurzen Sätzen wollen Sie bitte entnehmen, daß für die Exportwirtschaft sowohl der Standort des Flughafens Frankfurt als auch dessen reibungsloses Funktionieren von essentieller Wichtigkeit ist. Welche Bedeutung gerade der Standort Frankfurt für unsere hessische Wirtschaft besitzt, wird im übrigen dadurch unterstrichen, daß zirka 60 % der Auslandspassagiere nicht Umsteiger sind, sondern ihre Flugreise in Frankfurt beenden. Herr Dr. Vester wird entschuldigen, wenn ich ihn hier auf eine Informationslücke aufmerksam mache.

Nun noch kurz einige Anmerkungen zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung. In ihrer Studie "Inter Futures" hat die OECD die möglichen Globalentwicklungen bis zum Jahr 2000 in Form verschiedener Szenarien beschrieben. Das von der OECD geschätzte Anwachsen des Bruttoinlandsproduktes beträgt unter Annahme günstiger Voraussetzungen im Mittel 3,7 % per annum, unter ungünstigen Voraussetzungen noch immer 1,5 %. Wird das Wachstum des Bruttoinlandsproduktes nur bis zum Jahre 1990 geschätzt, so ergeben sich sogar um 1 bis 1,5 % höhere Werte.

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich bitte Sie, zum Schluß zu kommen, weil Ihr Kollege auch noch einige Sätze sagen will. Der Rest Ihres Vortrages wird zu Protokoll genommen und mit abgedruckt.

Reutlinger:

Ich fasse mich kurz, Herr Vorsitzender.

Ich möchte unterstreichen, daß diese Studien und auch andere, die ich hier erwähnt hatte, ohne den geringsten Bezug zu der hier diskutierten Frage einer weiteren Startbahn in Frankfurt erarbeitet wurden. Sie sind also nicht als parteiisch zu betrachten. All dies bestätigt auch das Dornier-Gutachten schlußendlich in Szenario B.

Auch wir wissen um die Bedingtheit von Prognosen zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung, aber auch um die Bedingtheit der Ermittlungen von Systemanalytikern, selbst wenn diese sich systemtheoretischer Methoden bedienen. Dieser Vorbehalt kann jedoch nicht zur Konsequenz führen, auf entsprechende Aussagen zu verzichten. Bei hinreichender Begründung - und dies nehmen wir in Anspruch - sind dies annehmbare Entscheidungshilfen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Bitte kommen Sie zum Schluß.

Reutlinger:

Lassen Sie mich zum Schluß kommen. Die seit 1966, also seit 15 Jahren um den Ausbau der Startbahn 18 West laufende kontroverse Diskussion läßt erwarten, daß bei einem eventuellen Nein zu dieser Startbahn eine Korrektur dieser Entscheidung in den folgenden beiden Jahrzehnten nicht mehr folgen wird. Damit würde für diesen Zeitraum von vornherein klargelegt, daß ein korrespondierendes Anpassen der Luftverkehrsleistungen des Flughafens dem weiteren wirtschaftlichen Wachstum und wachsender außenwirtschaftlicher Verflechtung nicht Rechnung tragen kann. Diesem Faktum müssen wir grundsätzliche Bedeutung beimessen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich habe Ihnen den Strom weggenommen. Merken Sie das? Es tut mir leid. Den Rest Ihres Vortrages nehmen wir zu Protokoll.

Reutlinger:

Ich möchte mit dem Satz abschließen, daß es notwendig ist, nunmehr eine Entscheidung - und zwar auch schnell - zu fällen, wenn nicht weiterer Schaden im Blick auf Planungen und Entscheidungen der Wirtschaft verursacht werden soll.

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich bitte um Entschuldigung, hier so verfahren zu müssen. Anders geht es aber nicht.

Dem nächsten Redner, dem ich jetzt das Wort erteile, stehen maximal 3 Minuten Redezeit zur Verfügung.

Dr. Lippold:

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Satz 1: Ich bedauere, daß, nachdem diese Anhörung nun 2 1/2 Tage läuft, jetzt in dieser Art und Weise mit uns verfahren wird; hinterher wird uns gesagt werden, daß wir nicht vernünftig abgewogen haben, daß wir nicht alles, was notwendig gewesen ist, hier vorgetragen haben, daß in unserer Argumentation Lücken geblieben sind; wir hatten hier aber keine Gelegenheit, diese Lücken durch einen ausführlichen Vortrag zu schließen.

Bemerkung 2: Gerade der Dienstleistungsbereich, zu dem hier ausführlich Stellung genommen werden sollte, ist der wesentlich arbeitsplatzstabilisierende Bereich. Das gilt nach den letzten Daten für das Hotel- und Gaststättengewerbe. Das gilt insbesondere für den Bereich des Bankengewerbes und ebenfalls für den Bereich des Verkehrsgewerbes, den wir hier auch zu vertreten haben. Was letzteren Bereich angeht, so ist nicht nur an den sozusagen fliegenden Bereich über die ausländischen Fluglinien, sondern auch an den Bereich von Spedition und Lagerung zu denken.

Gerade in diesen Bereichen ist es so, daß hier noch Arbeitsplätze geschaffen und gehalten werden und damit die insgesamt rückläufige Entwicklung zumindest in Teilen kompensiert wird. Wenn wir jetzt die Voraussetzungen dafür - diese Situation ist nach unserer Meinung gegeben - fallen lassen, daß diese Kompensation in Zukunft stattfinden wird, wird auch dieser Bereich zu einem kumulativen Abschwung im Arbeitsplatzbereich beitragen. Abschließend möchte ich, bevor mir hier das Wort genommen wird, sagen, daß wir bedauern, dies hier nicht ausführlicher darlegen zu können. Wir werden unsere Ausführungen zu Protokoll geben - entsprechend den Anlagen. Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und hoffe, daß ich mit meinen Ausführungen innerhalb meiner Redezeit geblieben bin.

Vorsitzender Dr. Lang:

Haben Sie schönen Dank.

Nun hat Bürgermeister Brehl für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafenerweiterung das Wort.

(Zuruf: 3 Minuten!)

- Herrn Bürgermeister Brehl stehen 12 Minuten Redezeit zur Verfügung. Wenn Sie vorhin genau zugehört hätten, wüßten Sie das.

Brehl:

Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich versuche, die Redezeit von 12 Minuten einzuhalten, obwohl heute vormittag zwei Stunden lang - parallel und abgesprochen - gleichartige Argumente vorgetragen werden konnten.

(Beifall)

Ich werde also versuchen, mich kurz zu fassen.

Es ist bedauerlich, daß das uns bekannte Minderheitenvotum des DGB hier nicht erläutert wird, daß offenbar auch die Frankfurter Fluglotsen, die direkt aus ihrer Tätigkeit heraus Stellung beziehen könnten, hier nicht zu Wort kommen, um ihr Votum zu erläutern, und daß möglicherweise auch der Sachverständige Braunburg, der hier sitzt und sich vor einiger Zeit sach- und fachkompetent geäußert hat, nicht zu Wort kommt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, Herr Bödicker, unsere Interessenlage, die Interessenlage der Städte und Gemeinden ist mit der des Betriebsrates identisch. Die Arbeitnehmer arbeiten auf dem Flughafen. Sie vertreten die dortigen Arbeitnehmer. In unseren Städten und Gemeinden leben und wohnen diese Menschen. Wir haben in der Tat die gleiche Interessenlage zu vertreten. Ich nehme Ihr Angebot gerne wahr, daß wir uns tatsächlich endlich an einen Tisch setzen sollten, um Argumente auszutauschen, und zwar unter der Perspektive, ob nicht die riesigen Investitionen in der Tat, wie Herr Dr. Vester es vorhin darstellte, mittelfristig gegen die Arbeitsplätze sprechen, weil wichtige Investitionen dann unterbleiben, da kein Geld mehr dafür vorhanden ist. Es wäre auch darüber zu sprechen, ob nicht die Prognosen, die aus einer Zeit des nahezu unbegrenzten wirtschaftlichen Wachstums resultieren, Erwartungshaltungen ergeben, erzeugen, denen in den nächsten 5 oder 10 Jahren in der Tat nicht Rechnung getragen werden kann. Darüber ist sehr viel gesagt und gesprochen worden.

Die Gutachten - Heimerl und Weber darf ich nennen -, die den Gerichtsentscheidungen zugrunde liegen und die Planrechtfertigung ergeben haben, wurden gleich am ersten Tag - und zwar spät abends erst - vollkommen in Frage gestellt und als praxisfern bezeichnet. Es stellt sich für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft die Frage, ob unter diesen Perspektiven der Sofortvollzug, ob unter diesen Perspektiven das darauf basierende Enteignungsverfahren jetzt fortgeführt werden kann. Denn davon - und dies ist unser Interessenspart - sind unsere Städte und Gemeinden betroffen.

Eine Anmerkung bzw. Feststellung zu den sehr vielen unterschiedlichen Zahlen bezüglich der Kapazität zwischen 6 und 25 %. Es sei die Frage erlaubt - wir halten uns nicht für fach- und sachkompetent -: Welche Kapazität gibt es dann letztendlich? Wer kann nach dem gestrigen Tag denn halbwegs gesichert sagen, was die Startbahn West bringt? Ich habe sehr aufmerksam zugehört. Ich vermag es jedenfalls nicht zu sagen.

Ich frage mich, ob unter diesen Perspektiven in der Tat nicht ein Nacharbeiten gerade für diesen Punkt notwendig ist und notwendig erscheint. Die sehr vorsichtigen Aussagen von Herrn Hooton deuten darauf hin - es wurden immer Vor- und Nachsätze bei ihm nach Zahlen gebraucht -, daß er in der Tat eben Spannweiten sieht, die zwischen 6 und 14 % liegen und nicht in der Größenordnung, die gestern abend oder heute in den Medien als Extrakt herausgenommen worden ist: 20 %.

Dies, meine ich, hat der gestrige Tag erbracht, daß gerade der Teil, auf den man sich sehr gestützt hat, vollkommen ungesichert ist. Es sind auch einige Widersprüche aufgetreten, die meines Erachtens wesentlich und wichtig sind.

Herr Becker von der FAG hat immer wieder auf die Bedeutung und Wichtigkeit - wir kennen dies aus den zurückliegenden Diskussionen - der Stundenkapazität abgehoben. Ich habe den Widerspruch von Mister Hooton zur Kenntnis genommen, der sagt, dieser Stundenwert ist keine brauchbare Angabe; der Jahreswert ist das wichtige. Wir als Gebietskörperschaften können dazu keine Aussage machen. Wir fragen nur.

Herr Gering, Sie haben gestern für 1981 die angemeldete Zahl von zusätzlich 1,8 % genannt. Ich frage: Welche Zahlen wurden für 1980 genannt? Welche Zahlen an Flugbewegungen wurden tatsächlich für 1980 festgestellt?

Zu den Arbeitsplätzen wurde die sehr konkrete Frage gestellt, woher denn die Zahlen von jährlich zusätzlich 1.000 Arbeitsplätzen stammen, Herr Becker. Trifft es zu, daß diesen Aussagen eine Befragung unter den Wirtschaftsunternehmen zugrunde liegt dergestalt, daß man gefragt hat, wie die Wirtschaftsunternehmen und die Airlines sich ihre Erwartungshaltung für 1990 denken können? Träfe dies zu, so ist die Frage, wie viele Unternehmen auf diese Anfrage geantwortet haben. Nach meiner Kenntnis soll etwa ein Drittel geantwortet haben. Dies soll dann Ihre Zahlen ergeben haben.

Herr Becker, kann dies so sein? Wir unsererseits können das nicht erarbeiten. Wir sind dazu als Gebietskörperschaften nicht in der Lage. Wir müssen es hinterfragen, ob eine solche Ermittlung dann als solide für die Zukunft, als tatsächliche Perspektive für die Zukunft und als wissenschaftlich abgesichert betrachtet werden kann. Ich meine jedenfalls, dies nicht so hinnehmen zu können.

Zur Strukturpolitik: Wir haben eine Stellungnahme der Stadt Frankfurt gehört. Gestern wurde sie auch verteilt. Das war vorher im übrigen bereits auch in der Presse zu lesen. Die Stellungnahme behandelt nur den wirtschaftspolitischen Teil, nämlich das, was auch der Anteilseigner Frankfurt wohl dort bei der Flughafen AG vertritt.

Ich frage mich - wir sind gern als Kommunale Arbeitsgemeinschaft des Umlandverbandes zu einer Zusammenarbeit mit Frankfurt bereit und tun dies; wir gehen nach Frankfurt ins Theater und Frankfurter erholen sich in unserem Raum und wir stellen diesen zur Verfügung -, weshalb in der Stellungnahme zu diesem Teil aber auch kein einziges Wort erwähnt wurde.

Zwei oder drei Schlußbemerkungen. Es wurde von Abg. Schmidt gefragt: Was geschieht, wenn die Startbahn 18 West nicht gebaut wird? Die Antwort des Lufthansa-Vertreters lautete gestern wörtlich:

"Wenn die Verkehrsnachfrage weiter existiert - ich mache darauf aufmerksam - dann verlagern wir.

Frage ist: Existiert sie 1985 in dieser Form noch und 1990? Herr Bauer hat am ersten Tage sehr dezidierte Bemerkungen dazu gemacht.

Zum Vertreter der IATA: Entschuldigen Sie bitte, wenn ich die "Wirtschaftswoche" aus dem Oktober zu ihrer Jahrestagung in Kanada richtig gelesen habe, dann waren dort andere Aussagen zu lesen als Sie diese heute hier vorgetragen haben. Es waren Aussagen Ihres Präsidenten und von Vertretern von Airlines, beispielsweise des Alitalia-Präsidenten.

Hier gibt es Widersprüche - dies ist die Funktion, so sehen wir es -, die in dieser Anhörung aufklärungsbedürftig sind, die nachgearbeitet werden müssen. Wenn dies so ist, dann würde es doch meines Erachtens die Vernunft gebieten, die politische Verantwortung gebieten, daß es aufgeklärt wird und dann das, was Herr Mücke hier vorgetragen hat, abgewartet wird, bis das Parallelbahnsystem ausgebaut ist mit den Schnellabrollwegen, mit den Überholplätzen. Dies soll in 2 Jahren der Fall sein. Dann haben wir abgesicherte Grundlagen. Auf diesen abgesicherten Grundlagen sollte man neu entscheiden. Dies ist unsere Position, die ich glaube, vernünftig in aller Ruhe und Sachlichkeit hier sagen zu müssen, um nicht unverantwortlich zu investieren, unverantwortlich und unvertretbar unseren Lebensraum in Rhein-Main kaputtzumachen, unbrauchbar zu machen, damit nicht die Frankfurter und unsere Mitbürger dann 50 oder 100 km fahren müssen, um sich noch regenerieren zu können, um am Montag, Herr Bödicker, wieder am Arbeitsplatz zu sein. Ich schließe damit: Das ist unsere gemeinsame Interessenslage.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat Herr Martin für die Bürgerinitiativen.

Martin:

Eigentlich wollte ich hier und heute einige ins Detail gehende Bemerkungen zur Thematik der Arbeitsplätze machen. Die Bürgerinitiativen haben selbstverständlich auch hier eine klar differenzierte Position, die wir an einem anderen Ort schon eingehend vorgestellt haben. Diese Bemerkungen vorzutragen, ist mir leider genommen worden.

Die Entwicklung am heutigen morgen zwingt uns vielmehr dazu, einige grundsätzliche Ausführungen aus der Sicht der Bürgerinitiativen zum Ablauf dieses Hearings zu tun. Die Vertreter der Bürgerinitiativen protestieren hiermit mit allem Nachdruck gegen die Handhabung der verschiedenen relevanten Fragen, vor allem der Ökologiefragen und der Fragen der Arbeitsplätze, durch den Anhörungsvorstand.

Mehr als 2 Tage wurden ausschließlich auf fachchinesisch gegebene Kapazitätsfragen usw. verwandt. Die den Bürger wirklich interessierenden Fragen, wie ökologische Auswirkung des Baus der Startbahn 18 West, sollten nun teilweise

unter Ausschluß der Öffentlichkeit erörtert werden. Dies hätte unter Ausschluß der Öffentlichkeit stattgefunden, hätte der Hessische Rundfunk hier nicht Entgegenkommen gezeigt.

Zur Erörterung des ebenfalls eminent wichtigen Komplexes der Arbeitsplätze bleiben nur wenige Stunden. Eine Diskussion kann - soweit wir das beurteilen können - nicht stattfinden.

Was soll der hessische Bürger, was soll der Bürger im Flughafenumland davon halten! So kann man mit Lebensfragen der Bevölkerung unserer Meinung nach nicht verfahren, auch nicht vor dem Hessischen Landtag.

(Beifall auf der Tribüne)

Das Hearing ist unserer Meinung nach dabei, sich selbst in Frage zu stellen. Hier sollten offene Fragen - davon gingen wir als Eingeladene aus - diskutiert werden, und zwar kontrovers diskutiert werden. Das ist ein wichtiger Punkt, daß es hier um kontroverse Diskussionen ging.

Wir stellen fest: Das ist mit wenigen Ausnahmen, Montagabend, gestern um die Mittagszeit, nicht geschehen. Ausschließlich der Frage der Kapazität wurde mehr Zeit eingeräumt als Arbeitsplatzfragen und Ökologie zusammen. Das ist für uns - das muß klar und deutlich gesagt werden - ein Skandal.

Zum Teil langatmige professorale Auslassungen bestimmen klar das Bild der Anhörung. Fragen der Abgeordneten wurden zum Teil nicht beantwortet. Das Hearing ist dabei - hier schließe ich mein Statement selbstverständlich mit ein - totgestatement zu werden. Dies alles bestärkt uns in unserem Bewußtsein, daß der Forderung nach einer an den wirklichen Bedürfnissen der Menschen orientierten Politik mit Arroganz und Ignoranz begegnet wird. Unsere Solidarität gilt allen Freunden des Lebens. Heute morgen wurde Mainhausen geräumt.

Sehr geehrte Damen und Herren von Politik und Wirtschaft, seien Sie versichert, nicht nur die Grenzen des wirtschaftlichen Wachstums, auch die Grenzen einer Gummiknüppel- oder Motorsägenpolitik sind längst erreicht. Unsere Bürgerinitiative ist Ausdruck einer weiten Bürgerbewegung im Flughafenumfeld. Mainhausen ist nicht Startbahn 18 West. Dessen seien Sie versichert.

(Beifall auf der Tribüne und bei Teilnehmern der Anhörung)

Vorsitzender Dr. Lang:

Für diejenigen Damen und Herren, die später gekommen sind, generell zur Kenntnis - das werden Sie aus dem Merkblatt, das Sie oben liegen haben, entnehmen -, daß Beifall und Mißfallenskundgebungen bei einer parlamentarischen Anhörung zu unterbleiben haben.

Herr Martin, ich habe Sie ausreden lassen, weil ich glaube, daß auch hier die zur Anhörung Versammelten ein Recht hatten, das entgegenzunehmen, was Sie glaubten vortragen zu müssen.

Ich stelle allerdings fest, daß Sie noch zehn Minuten Zeit gehabt hätten, das hinsichtlich von Arbeitsplatzfragen anzusprechen, was aus Ihrer Sicht hätte angesprochen werden müssen. Das haben Sie nicht getan.

Insofern bedaure ich, daß ich vorhin andere Redner habe kürzen müssen, um eine gewisse Parität einzuhalten. Deshalb entschuldige ich mich bei den hessischen Arbeitgeberverbänden hiermit ausdrücklich.

Meine Damen und Herren, wir schließen etwas früher und treten in die Mittagspause ein. Um 14 Uhr wird die Anhörung fortgesetzt.

(Unterbrechung: 12.53 bis 14.02 Uhr)

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren! Wir fahren in der Anhörung fort. Ich darf noch darauf hinweisen, daß die Damen und Herren, die wegen der Verkürzung heute morgen noch Ausführungen zu Protokoll zu geben haben, das möglichst bald tun sollten - Zimmer 221 K -, damit das noch ins Protokoll aufgenommen werden kann.

Wir fangen mit der Ökologie an. Es ist vereinbart, daß zuvor noch Herr Braunburg ein Statement abgibt. Dann wird Herr Oeser als Vorsitzender des Umweltbeirats ein Statement abgeben, dann der DGB und dann Herr Prof. Grebe.

Ich darf bitten, wie ich es schon am Anfang versucht habe, darzustellen, mit möglichst prägnanten, kurzen Worten viel zu sagen.

Ich darf die Abgeordneten darauf hinweisen, daß auf ihren Plätzen zwei Karten liegen, die von den 29er Verbänden mit einer entsprechenden Ausarbeitung zur Verfügung gestellt wurden. Herr Sander wird bei seinen Ausführungen die Unterlagen näher erläutern.

Das Wort hat Herr Braunburg.

Braunburg:

Meine Name ist Rudolf Braunburg, Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafenerweiterung.

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich stehe hier nur als ganz, ganz kleiner Mann der Praxis. Ich komme mir hier manchmal vor, als ob ich auf einem fremden Planeten wäre, insofern, als ich die Dinge von meiner fliegerischen Praxis her völlig anders sehe, als sie hier im wesentlichen, zum größten Teil zumindest, vorgetragen worden sind.

Ich darf kurz sagen, daß ich rund 20 Jahre lang als Flugkapitän geflogen bin. Ich muß ergänzend, einschränkend allerdings dazusagen, daß ich seit 1 1/2 Jahren nicht mehr im Cockpit einer DC 10 gesessen habe. Ich glaube aber, immerhin soviel Verbindung gehalten zu haben zu meinen Kollegen, daß ich weiß, wie die Dinge, zumindest in dieser Hinsicht, heute aussehen. Sie haben sich garantiert nicht gebessert.

Ich muß also hier ganz primitiv, von meiner praktischen Erfahrung her ganz simple Fragen stellen, auch mir selber stellen, weil ich auch an mir selber zweifle bei dieser Gelegenheit.

Wozu ist denn eine Startbahn oder eine Landebahn eigentlich da? Nun, man kann es zunächst einmal negativ sagen. Sie ist garantiert nicht primär dazu da, irgendwie eine Steigerung des Verkehrsaufkommens, wenn überhaupt, zu erzielen, sondern eine Startbahn oder eine Landebahn ist dazu da, dem Piloten, dem Pilot in Command auf dem linken Sitz, die bestmögliche, sicherste Gelegenheit zu einer sicheren Landung oder zu einem sicheren Start zu ermöglichen. Ich weiß nicht, ob dieses kleine Nebenproblem hier schon einmal in irgendeiner Diskussion oder einem Vortrag aufgetaucht ist, aber das ist meiner Meinung nach für mich, aus meiner Sicht heraus das A und O der ganzen Sache.

Das führt dazu, daß man fragen muß: Welche Bahn auf irgendeinem Flugplatz in der Welt ist denn auf Grund der Wind- und der Wetterverhältnisse nun so ausgelegt, daß sie diese optimale Sicherheit für den Piloten, der hinter sich seine Passagiere sitzen hat - das sind Sie ja auch unter Umständen -, auch wirklich eine sichere Landung oder einen sicheren Start ermöglicht? Das kann doch immer nur eine einzige Bahn sein. Wenn hier immer die Rede von einer dritten Bahn ist, dann sieht das für mich, wenn ich es mir einmal ganz konfus vorstelle, so aus, als ob man nun auf drei Bahnen gleichzeitig starten oder landen könnte. Aber für den Flugkapitän ist immer nur eine Bahn da, die wirklich diese optimale Sicherheit bietet; es sei denn, es ist der ziemlich undenkbare Fall da, daß nun wirklich auf beiden Bahnen, also auf der jetzigen 25 und auf der 18, Wetter- und Windverhältnisse herrschen, die nun tatsächlich auf beiden Bahnen völlig gleichmäßig die gleiche Windkomponente, Querwindkomponente, ergeben. Aber das ist ein Fall, den wir hier ausschließen können.

Der Kapitän wird sich also immer für die Bahn entscheiden und muß das sogar, denn er allein ist verantwortlich für die sichere Durchführung des Fluges, die diese optimalen Windmöglichkeiten bietet. Das ist, grundsätzlich und primitiv gesagt, ein Gegenwindstart mit möglichst geringen Querwindkomponenten.

Wenn man hört, daß auf der 25 gelandet und auf der 18 gestartet werden soll, dann ist das schon von meinem Sicherheitsdenken als Flugkapitän her von vornherein etwas dubios; denn dann muß ich mich fragen: Welche von diesen beiden Bahnen bietet jetzt die optimale Möglichkeit für mich, zu landen und zu starten?

Ich sehe also diesen Fall voraus - immer vorausgesetzt, diese Steigerung, die hier zum Teil doch auch mehr durch Wunschdenken und Wunschträume begründet worden ist als durch Realität, wäre durch die 18 tatsächlich da -, dann muß ich immer noch sagen: Schön und gut, mag das auch so sein oder nicht so sein, aber wenn ich mit meiner DC 10 zum Start rolle - ich spreche jetzt in gewissem Sinn für meine Kollegen, denn ich selber tue es ja nicht mehr -, dann suche ich mir doch selbstverständlich die Bahn aus, die mir, wenn ich mit einem Vollaststart nach New York oder Chicago starten soll, die optimalen Sicherheitsmöglichkeiten dazu bietet. Da mag die FAG hundertmal der Meinung sein, ich müsse auf der 18 starten, damit ja der Frequenzzuwachs gesichert ist - man steht da ja unter Erfolgszwang -, so läßt mich das als Flugkapitän kalt. Das muß mich kalt lassen. Ich verlange die Bahn 25, wenn diese Bahn günstiger ist.

Das - darauf möchte ich jetzt eigentlich hinaus - führt doch zu einem Chaos, um es gleich einmal etwas krass zu sagen. Denn wenn man jetzt eine Frequenzerhöhung erreicht und flugplanmäßig festgelegt hat, dann tritt doch immer diese zusätzliche Belastung für die jetzigen Bahnen auf, wenn auf der Bahn 18 entweder ein Pilot nicht starten will oder die Windverhältnisse ohnehin so sind, daß ein Start auf der 18 vom Wind her nicht möglich ist.

Deswegen müßte viel mehr im Vordergrund stehen bei dieser ganzen Aussprache hier, an wie vielen Tagen pro Jahr das eigentlich der Fall ist; wobei ja das Windproblem nur eines von vielen Problemen ist. Eine Startbahn kann auch aus anderen Gründen stillgelegt und ausgesetzt werden. Stellen Sie sich jetzt die winterlichen Lagen vor, wie sie sich jetzt allerdings gerade wieder geändert haben. Aber bei dieser Wetterlage im Winter, wenn wir Ost-, Nordost- oder Nordwinde haben! Wenn Sie am Frankfurter Flughafen vorbeifahren, dann achten Sie doch einmal darauf, wann, besonders im Winter, gar nicht die 25 in Westrichtung benutzt wird, sondern die Bahn 07 in Ostrichtung. Dann sagen Sie sich doch jedesmal ganz klar und deutlich: Jedesmal, wenn in Frankfurt die Bahn 07, die Ostbahn, in Betrieb ist, fällt die 18 aus.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Braunburg, ich muß Sie unterbrechen. Wir hatten vereinbart, daß heute nachmittag vorwiegend ökologische Fragen besprochen werden sollten. Wir hatten gestern in einer sehr breiten Diskussion nahezu alle Fragen, die Sie heute anschneiden, aus verschiedener Sicht der Dinge schon erörtert. Wir waren der Auffassung, Sie würden sich auch und insbesondere zu ökologischen Fragen äußern. Daß dabei unter Umständen in Randbereichen auch die Frage der

Kapazität und die Fragen der Technik eine Rolle spielen würden, war Ihnen zugestanden. Aber wir wollten heute nachmittag nicht diesen Disput von gestern wiederholen, weil wir dann alle Beteiligten, zum Beispiel den Flugplankoordinator, die Vertreter der Lufthansa, hätten zu Wort kommen lassen müssen. Das hätte dazu geführt, daß heute die Diskussion von gestern noch einmal wiederholt worden wäre.

Ich bitte Sie, das zu beachten, weil wir sonst den nächsten Redner an die Reihe nehmen müßten. Ich bitte um Verständnis.

Braunburg:

Mir ist mitgeteilt worden, daß ich zu diesem Themenkreis, sozusagen nachreichend, noch reden dürfte.

Vorsitzender Dr. Lang:

Wie lange meinen Sie dazu noch reden zu müssen?

Braunburg:

Wenn ich diesen einen Punkt zu Ende führen darf?

Vorsitzender Dr. Lang:

Bitte schön!

Braunburg:

Wenn man eine Frequenzerhöhung auf Grund der angeblichen Steigerung durch die Bahn 18 einführt, dann wird es an all den Tagen, wo die Bahn 18 auf Grund der Windverhältnisse nicht benutzt werden kann, dazu kommen, daß der gesamte Verkehr auf den jetzigen Bahnen abgewickelt werden muß. Dadurch wird meiner Meinung nach ein Verspätungschaos entstehen. Wir Piloten haben so etwas auf anderen Flughäfen der ganzen Welt x-mal durchexerziert und über uns ergehen lassen müssen. Für uns ist das nichts Neues, was hier in Frankfurt passiert.

Dieses Chaos wird den Ruf des Frankfurter Rhein-Main-Flughafens als internationalen Knotenpunkt restlos ruinieren. Der negative Effekt wird weitaus größer sein als ein positiver auf Grund eines Frequenzzuwachses - falls der überhaupt möglich sein sollte. - Ich danke Ihnen.

Abg. Weghorn (F.D.P.):

Ich beantrage, daß Herr Gaebel dazu noch einmal gehört wird, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender Dr. Lang:

Aber nur Herr Gaebel. - Herr Gaebel, bitte schön.

Gaebel:

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich habe hier gestern gesagt, daß Starts auf der Startbahn 18 zu keinen betrieblichen Problemen führen werden, die nicht schon heutzutage anderenorts vorhanden wären. Da Herr Braunburg dies in dieser Form vorgetragen hat, möchte ich diese Aussage in zwei Punkten, wenn Sie erlauben, substantiieren.

Erstens. Die Hauptwindrichtung verläuft in Frankfurt nicht mit der Bahn 25. Das heißt, die Aussage, daß die Bahn 18 - Herr Braunburg hat das schon in Publikationsorganen verbreitet - quer zur Hauptwindrichtung verlaufe, trifft nicht zu.

Zweitens. Es ist nicht so, wie Herr Braunburg sagte - ich sage dies mit allem Respekt vor 20 Jahren Erfahrung als Kapitän; ich bin leider nur seit 16 Jahren Kapitän, ich fliege auch die DC 10 -, daß der Pilot heute noch die Möglichkeit hätte, die jeweils optimale Bahn wählen zu können, sondern er muß in aller Welt, auch in Deutschland - ich nenne nur Hamburg mit der Querbahn 34, die auch quer zur ursprünglich vorhandenen Bahn 23 verläuft -, aus Umweltschutzgesichtspunkten darin einwilligen, eine weniger optimale Bahn zu benutzen - - selbstverständlich aber im Rahmen der durch die performance, das Leistungsvermögen, der Maschine gebotenen Grenzen.

Wenn zum Beispiel - und in diesem Punkte möchte ich Herrn Braunburg, falls er das gemeint haben sollte, absolut recht geben - ein Start - nehmen wir einmal den zukünftig denkbaren Fall Frankfurt - auf der Bahn 18 nicht möglich wäre, weil dort der Seitenwind zu groß wäre, dann bestünde die selbstverständliche Pflicht des Kapitäns darin, eine andere Bahn zu verlangen. Nur diese Umstände haben zur Benutzungseinschränkung der Bahn geführt; denn sonst könnten wir sie in allen Fällen benutzen.

Ich darf noch ergänzen: Es ist im übrigen nicht überwiegend der Querwind, der die Benutzbarkeit einschränkt, sondern es sind eher die zu befürchtenden Rückenwindkomponenten. Die zuständigen BFS und FAG sind bei der Überlegung von der durchaus konservativen Rückenwindkomponente von maximal 5 Knoten ausgegangen. Es gibt - und Herr Braunburg weiß das sicher aus seiner Praxis auch zu berichten - sehr wohl Flugplätze und Runways, wo höhere Rückenwindkomponenten als diese, die unterhalb der für die meisten Flugzeugtypen zugelassenen maximalen Rückenwindkomponente liegt, in Kauf genommen werden. - Danke schön.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort für den Hessischen Umweltbeirat hat Herr Dr. Kurt Oeser.

Dr. Oeser:

Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der vom Hessischen Minister für Landesentwicklung, Umwelt, Landwirtschaft und Forsten berufene Beirat, dem Vertreter aller gesellschaftlichen Gruppen unseres Landes und Wissenschaftler der verschiedendsten Fachrichtungen angehören, hat sich unter dem Eindruck der Zuspitzung der öffentlichen Auseinandersetzungen um den Bau der Startbahn West Ende vergangenen Jahres intensiver als vorher mit den Fragen des Baus dieser Startbahn West und ihren Auswirkungen unter ökologischen Gesichtspunkten befaßt und dazu eine eigene Arbeitsgruppe gebildet.

Ehe ich über die Tätigkeit und die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe berichte, die zu einem einstimmigen Beschluß des Hessischen Umweltbeirates geführt haben, möchte ich noch darauf hinweisen - im Hinblick auf die Beiträge des heutigen Morgens, auch und gerade im Hinblick auf den Beitrag von Herrn Dr. Vester -, daß der Hessische Umweltbeirat bereits 1973 einstimmig einen Text beschlossen hat, dessen Befolgung uns viel von dem erspart hätte, was heute morgen zur Diskussion stand. Darin war damals gesagt worden, daß die ökologischen und sozialen Komponenten jeder Planung und ihrer Folgen aufeinander bezogen werden müßten und das Denken über wirtschaftliches Wachstum und seiner Auswirkungen nicht von ökologischen Fragen zu lösen ist und umgekehrt.

Von dieser Basis her haben wir mehrfach - leider ohne Erfolg - eine Studie gefordert, wie sie auch Herr Dr. Vester heute morgen angesprochen hat, die sich nicht nur mit den ökologischen, sondern auch sozialen Vernetzungen eines solchen Raumes und den Auswirkungen jeder geplanten und ausgeführten Maßnahme in den verschiedensten Bereichen befaßt. Ich kann dies nur um so mehr bedauern, als wir uns auf diese Weise manche Diskussion in den letzten Wochen und Monaten - wie gesagt - hätten ersparen können. Es hätte der Versuch gemacht werden müssen, die verschiedenen Standpunkte aufeinander zu beziehen - und zwar nicht nur mit dem guten Willen der Betroffenen. Es hätte vielmehr auch, wie es von Herrn Prof. Grebe und anderen hervorgehoben und von der Bundesregierung gefordert wurde, eine Umweltverträglichkeitsprüfung geben müssen - auch im Anschluß an die Forderungen des Deutschen Gewerkschaftsbundes -, in der die verschiedenen Faktoren von den Fachleuten im direkten wissenschaftlichen Dialog aufeinander hätten bezogen werden müssen.

So sahen wir uns als Arbeitsgruppe dieses Beirates vor die Schwierigkeit gestellt, überhaupt erst einmal Unterlagen zu bekommen, um die Folgen eines Startbahnbaus unter ökologischen Gesichtspunkten abwägen zu können.

Ich muß gestehen, daß es in dieser Hinsicht im zuständigen Ministerium so gut wie nichts gab. Wir haben als Mitglieder des Beirates etwa von den Umweltverbänden nach § 29 des Naturschutzgesetzes Material angefordert und dann auch einige Unterlagen bekommen.

Dabei ist uns aufgefallen, daß das wichtige Gebiet Natur- und Landschaftsschutz, Wasserhaushalt und forsthydrologische Fragen so gut wie nicht behandelt worden ist. Wir selbst konnten uns in der Kürze der uns zur Verfügung stehenden Zeit mit Fragen der Lärmbelastung oder der Luftbelastung nicht befassen. Wir wollen aber an diesem Thema bleiben. Wir hoffen, daß wir noch Zeit haben, den Minister, der uns berufen hat, fachlich zu beraten, wenn wir die für uns noch offenen Fachbereiche daraufhin durchgesehen und fachlich erörtert haben.

Wir mußten uns also sowohl in der Zeit als auch in dem Material sehr beschränken. Doch auch dabei sind uns schon erhebliche Bedenken gekommen, die wir dem Herrn Minister vortragen und die dann zu dem einstimmigen Beschluß des Hessischen Umweltbeirats geführt haben, den ich Ihnen nachher vorlesen werde. Zunächst zur Lage der Begutachtung wesentlicher ökologischer Fragen. Wenn Sie sich das Positionspapier, das der Hessische Minister für Wirtschaft und Technik zusammen mit der Bundesanstalt für Flugsicherung, zusammen mit der Lufthansa und dem Flughafen erstellt hat, unter dem Gesichtspunkt Ökologie durchsehen -, meine Damen und Herren Abgeordneten, Sie haben ja alle das Papier bekommen; Sie können nachvollziehen, was ich jetzt anrege -, werden Sie feststellen, daß die wichtigen Fragen - abgesehen vom Lärm, der relativ ausführlich behandelt ist - meistens mit 2, 3 Sätzen beantwortet werden.

Das ist nichts Neues, sondern das entspricht den Aussagen der beiden Planfeststellungsbeschlüsse vom März 1968 und vom März 1971. Lesen Sie dort diese Bereiche nach; dann werden Sie kaum mehr Aussagen finden.

Um so interessanter war es für uns, etwa die Aussagen des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr aus dem Jahre 1966 zu lesen. Dort sind einzelne Dinge wesentlich gründlicher abgehandelt, als sie nachher in den Planfeststellungsbeschlüssen vorgetragen worden sind. In der Stellungnahme des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr - so hieß es damals, das war Staatsminister Arndt - vom März 1966 heißt es zum Beispiel:

Sämtliche im Raum südlich von Frankfurt bereits erfolgten und noch heranstehenden Abholzungen müssen unter einheitlichen Gesichtspunkten gesehen werden. Deshalb geben auch die von der Flughafen Frankfurt am Main Aktiengesellschaft über den jetzt vorgesehenen Waldeinschlag hinausgehenden späteren Erweiterungen vorsorglich vorgesehenen Flächen von weiteren 420 Hektar im Süden des Flughafens zu Bedenken Anlaß.

Das war die damalige Stellungnahme des Ressortministers für Landwirtschaft und Forsten.

Aber im Unterschied zu dieser Aussage, daß die in der Lunge Frankfurts, in den im letzten geschlossenen Waldgebieten südwestlich von Frankfurt zu erwartenden Eingriffe im Zusammenhang gesehen werden müssen, ist dann die Aufgabenstellung an den Deutschen Wetterdienst in Offenbach doch sehr eingeschränkt vorgenommen worden. Da lagen solche unter eingeschränkten Gesichtspunkten erarbeiteten Gutachten bereits vor. 1965 wurde der Waldabtrieb nur sehr eingeschränkt untersucht. Die Frage des direkten Ausbaus, also die mit der Verlängerung der beiden vorhandenen Bahnen und der Startbahn West zusammenhängenden Fragen, wurde in einem Zusatzgutachten von 1967 ergänzend behandelt. Aber in diesem Gutachten des Deutschen Wetterdienstes aus dem Jahre 1965, auf das ich gleich zurückkomme, steht zum Schluß, daß alle diese Aussagen nur unter der Voraussetzung Gültigkeit haben, daß es zu keinen weiteren größeren Waldverlusten in diesem Raum mehr käme. Bis zum heutigen Tage ist uns aber die Landesregierung, ist uns die FAG, sind uns die am Ausbau Interessierten die Aussagen über diese negative Waldbilanz schuldig geblieben. Damals haben die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald und andere Gruppierungen das getan, was jetzt den Bund für Natur- und Umweltschutz in Deutschland beschäftigt und was uns heute wahrscheinlich Herr Kollege Zander noch vortragen wird: eine Waldbilanz, die uns einen Überblick über die Belastungen, Gefährdungen und Rodungen in diesem Raum gibt und die von daher Rückschlüsse auf die Aussagen des Deutschen Wetterdienstes aus dem Jahre 1965 zuläßt.

Der Regierungspräsident in Darmstadt - das konnten wir nachlesen, nachdem wir uns diese Unterlage erbeten haben; man hat sie uns auch nicht vorgelegt - hat seinerseits 1967 gefordert, daß detaillierte Unterlagen über die zu erwartenden Waldverluste vorgelegt werden. Das war die Forstabteilung des Regierungspräsidenten. - Entschuldigung, es war etwas später; eben habe ich eine falsche Jahreszahl genannt. Es war am 28. Juli 1976, also bereits nach dem ersten Planfeststellungsbeschluß, schon in der zweiten Phase des Planfeststellungsverfahrens. Also bereits nach dem Gerichtsverfahren hat die Forstabteilung ihr Bedauern zum Ausdruck gebracht, daß bis zu dem Zeitpunkt die in den Planunterlagen enthaltenen Aussagen immer noch nicht substantiiert und detailliert wiedergegeben worden sind.

Im März 1971 erfolgte dann der zweite Planfeststellungsbeschluß, der wörtlich deckungsgleich mit dem aus dem März 1968 war. Er ist ja nur wegen formaler Fehler notwendig geworden.

Auch da ist nichts davon zu spüren, daß etwa der Regierungspräsident 1970 gefordert hat, jetzt endlich detaillierte Aussagen vorzulegen, die seine Forstabteilung in die Lage versetzen; erschöpfend zu den anstehenden Verlusten Stellung zu nehmen.

Der Regierungspräsident hat in seinem Abschlußbericht vom 20. Oktober 1967 - das war die Jahreszahl, die ich gemeint habe - bereits darauf hingewiesen, daß beim Hessischen Minister für Landwirtschaft und Forsten, also dem Vorgänger des Hessischen Ministers für Landesentwicklung, Umwelt, Landwirtschaft und Forsten, Überlegungen im Gange seien, ein bioklimatisches Gesamtgutachten zu erstatten oder erstatten zu lassen. Der Regierungspräsident weist darauf hin, daß es keine Rechtsverpflichtung dazu gebe, weil nach § 40 der Verkehrszulassungsordnung nur ein medizinisches und physikalisches Lärmgutachten gefordert sei und man also höchstens ein flugklimatologisches Gutachten fordern könne. Aber offenbar hat er das, was erst jetzt, viele Jahre später, als eine wesentliche Forderung in dem Beschluß des Deutschen Gewerkschaftsbundes steht, erkannt und hat damals ein bioklimatisches Gesamtgutachten als notwendig und wünschenswert angesehen - 1967!

Das war dann weder im Beschluß vom Jahre 1968 noch in dem Planfeststellungsbeschluß vom Jahre 1971 zu finden - trotz Tausender von Einwendungen, trotz drängender Fragen vieler Fachleute nach diesem Aussagebereich. Es waren dort vielmehr nur die bekannten Aussagen enthalten, die sich bis zum heutigen Tage in den fachlichen Stellungnahmen des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik oder in den Aussagen der Flughafen Frankfurt am Main AG wiederfinden. Diese Texte sind uns zugegangen. Dabei wird immer wieder auf das Gutachten des Deutschen Wetterdienstes von 1965 - Zusatzgutachten 1967 - abgehoben. In diesen Tagen ist uns eine Ergänzung von Herrn Dr. Terpitz vom Deutschen Wetterdienst vorgelegt worden, der gesagt hat: Ich beschränke mich jetzt nur auf bestimmte klimatologische Aussagen; die anderen Bereiche, wie Wasser, Wasserbilanz und forsthydrologische Fragen spreche ich nicht an - wahrscheinlich auf Grund der bitteren Erfahrungen mit dem Gutachten von 1965.

Aber Dr. Terpitz hält, wie er sagt, die übrigen Aussagen weitgehend für richtig. Deshalb muß ich wenigstens ganz kurz auf diese Aussagen des Deutschen Wetterdienstes aus dem Jahre 1965, ergänzt 1967, zurückkommen.

Ich möchte Ihnen nur an einem Belegbeispiel nachweisen, was Prof. Eschner mit seiner kritischen Stellungnahme im Jahre 1971 im Blick auf diese Gutachten gemeint hat, die immer wieder die Hauptquelle, die einzige Quelle in Sachen Klimatologie sind, in Sachen Einfluß des Wetters, in Sachen Auswirkungen des Waldverlustes usw. Dort steht unter anderem, daß eine Waldlichtung wie eine Staubfalle wirke. Wir haben inzwischen einmal geprüft, wie groß eine Waldlichtung in etwa ist. Nach unseren Erkenntnissen kann eine solche Lichtung nicht größer als 3, 4 ha sein; sonst ist es keine Waldlichtung mehr. Der Gutachter aber meint aussagen zu müssen, die Schneise für die Startbahn West, die dort mitten aus dem Wald herausgeschlagene freie Fläche von 200 ha sei eine Waldlichtung mit der Funktion einer Staubfalle, so daß nicht nur das, was dort an Aerosolen durch Luftfahrzeuge erzeugt wird - das aber kann ja wohl nicht statisch sein, wenn es von Luftfahrzeugen erzeugt wird, sondern es wird sehr rasch zerblasen -, sondern auch sonstige Belastungen des Rhein-Main-Ballungsgebietes in dieser Staubfalle niedergeschlagen werden könnten.

Nebenbei finden Sie dort auch den interessanten Hinweis darauf, daß diese Waldschneise als eine Luftschneise für

Kelsterbach wirken soll, daß die Luftverunreinigungen, hervorgerufen durch die Industrie über Kelsterbach, durch diese Waldschneise rascher abgebaut werden könne. Das ist nicht nur mehr als makaber, nein, das ist einfach unhaltbar. Denn durch Lärmschutzmauer und durch den verbliebenen Randwaldstreifen werden sich in diesem Bereich des Randwaldstreifens, der noch geblieben ist zwischen Bundesautobahn und Lärmschutzmauer, nach Aussage von Fachleuten, die etwas davon verstehen, Windfallen bilden, aber das wird keinen Durchlüftungseffekt für Kelsterbach haben.

Auf diesem fachlich höchst umstrittenen Niveau hat man also damals argumentiert. Und, wie gesagt, in den Stellungnahmen der Hessischen Landesregierung, speziell des Ministers für Wirtschaft und Technik, zum Ausbau des Frankfurter Flughafens und in den Stellungnahmen der FAG können Sie diese Gutachten als die ökologischen Kronzeugen in vielfältiger Weise finden. Es heißt dann immer: Die entscheidenden ökologischen Fragen sind beantwortet.

Ich möchte wenigstens zur Kenntnis bringen, was bereits seit 1971 vorliegt und was uns auch nicht vom Ministerium gegeben worden ist, sondern was wir mitgebracht und worüber wir uns dann auch Gedanken gemacht haben: die Aussagen des Gastdozenten Prof. Eschner, der an der forstlichen Versuchsanstalt, Institut für Forsthydrologie, in Hannoversch-Münden eine Zeitlang gearbeitet hat und der 1971 zu folgendem Ergebnis gekommen ist:

"Im allgemeinen werden in den Gutachten" - es waren ja inzwischen drei - "des Deutschen Wetterdienstes die richtigen Fragen gestellt und in der Problemstellung die einschlägigen klimatischen Aspekte der Waldrodung angeschnitten. Es wird jedoch nicht ausreichend auf die sich hieraus ergebenden potentiellen Auswirkungen eingegangen."

Was noch viel wichtiger ist - damals bereits, 1971, niedergeschrieben:

"Ein großer Teil der zitierten Arbeiten sind inzwischen völlig überholt. Vermutlich" - so 1971 - "wären die Bearbeiter der Gutachten von 1965 und 1967 nicht zu den gleichen Folgerungen gekommen und hätten die Gutachten nicht in gleicher Weise geschrieben, wenn ihnen damals die neueste Fachliteratur bekannt gewesen wäre."

Ich muß sagen, unter wissenschaftlich-fachlichen Gesichtspunkten müßte das eigentlich ein vernichtendes Urteil sein über eine Grundlage, auf die sich eine genehmigende Behörde stützt, die in dem Verfahren vor Gericht, nebenbei gesagt, nie zur Sprache gekommen ist, die aber eine wesentliche Grundlage ist für die Aussagen der FAG zur Ökologie. Alles dies, meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten, können Sie ja in den zahlreichen Unterlagen nachsehen.

Während der Hessische Minister für Wirtschaft und Verkehr, wie es damals, 1966, hieß, einerseits noch darauf hingewiesen hat, daß man solche Waldrodungen nur in größerem Zusammenhang sehen könne, hat er ein paar Seiten später in seiner offiziellen Stellungnahme begründet, weshalb man sich doch nur auf die direkten Folgen des Waldabtriebes für den bevorstehenden Ausbau konzentriert habe, und hat unter anderem damals zwei Gutachten zitiert, die bis zum heutigen Tage auch nicht Gegenstand einer Stellungnahme der Landesregierung oder der FAG gewesen sind, selbstverständlich auch nicht Gegenstand der gerichtlichen Verhandlungen. Er hat einmal hingewiesen auf das Gutachten der Frau Dr. Bunde, Deutscher Wetterdienst, 1962 und zum anderen auf das Gutachten Dr. Becker, ebenfalls Deutscher Wetterdienst 1961, Medizinmeteorologische Beratungsstelle. Vorne zitiert er seinen Fachkollegen, den Minister für Landwirtschaft und Umwelt, damals für Landwirtschaft und Forsten, der gesagt hat: wir können solche Waldabtriebe nur in größeren Zusammenhängen beurteilen, dann aber hält er diese Gutachten im Zusammenhang mit den geplanten Ausbaumaßnahmen nicht für betrachtenswert, weil es hier ja nur um eine Einzelmaßnahme gehe.

Ich möchte Ihnen die Ergebnisse der beiden Gutachten kurz vorstellen, damit Sie verstehen, warum man diese Gutachten nicht gern in seine eigenen Erwägungen einbezogen hat. Allerdings hat auch der damalige Minister für Landwirtschaft und Forsten diese Gutachten nicht einbezogen, wohl aus der Sorge, daß das zu fällende Holz sonst nicht zu günstigen Preisen und termingerecht in Südhessen untergebracht werden könnte.

In dem Gutachten der Frau Dr. Bunde von 1962, das genau den Aspekt der umfassenden Wertung beachtet, heißt es:

"Das Klima des Frankfurter Beckens ist charakterisiert durch häufige und besonders im Winter länger andauernde Windstillen oder sehr zahlreiche schwache Winde, zahlreiche, besonders winterliche Inversionen, zwei bevorzugte Windrichtungen, verhältnismäßig hohe Jahresmittel der Temperatur sowie relativ geringe Niederschläge. Demgegenüber ist das besondere Waldklima durch höhere Feuchte ausgezeichnet. Die geringe zum Boden reichende Strahlung und der besondere Wasserhaushalt machen den Wald zu einem guten Wasserreservoir, das den Grundwasserspiegel hochhält."

Wir werden ja dazu, nehme ich an, noch sehr interessante Ausführungen von den Herren Professoren Mock und Wolters hören.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Dr. Oeser, ich darf Sie bitten, zum Schluß zu kommen.

Dr. Oeser:

Ich bin sofort am Ende. Es heißt dort weiter:

"... ist das Waldklima wegen seiner nächtlichen kühlen Waldwinde von besonderer Bedeutung. Hierzu kommt noch..." Das war das eine.

Das andere, was noch wichtiger war und bis zum heutigen Tage gewesen wäre:

"Vom medizinmeteorologischen Standpunkt aus wäre es ohne Zweifel nachteilig, wenn der Waldgürtel südlich des Mains bei Frankfurt weitere Einbußen erleiden würde."

Am 7. Juni 1961 gesagt!

"Eine Verkleinerung der Waldflächen wird mit Sicherheit die Eigenzirkulation und die damit verbundene Lufterneuerung beeinträchtigen. Für die Gesundheit der Bevölkerung des Frankfurter Großraumes" - ich hoffe, daß der Frankfurter Stadtkämmerer das auch hört - "ist diese Frischluftzufuhr aber besonders wichtig, weil durch sie die nachteiligen bioklimatischen Faktoren wie Luftverschmutzung, Nebelbildung und Schwüle in der Mainniederung spürbar verringert werden. Nachdem es als sicher gelten kann," - das betrifft die Wirtschaftlichkeit eines Raumes, Arbeitnehmerinteressen, Gesundheit der Menschen, die dort wohnen und arbeiten - "daß durch das weiche Klima des Rhein-Main-Beckens die dort ansässige Bevölkerung im Vergleich mit anderen Gegenden krankheitsanfälliger ist, sollte alles vermieden werden, was das Bioklima noch ungünstiger gestaltet."

Hier war in erster Linie an die Waldverluste gedacht.

Das, meine sehr verehrten Damen und Herren, wurde 1961 und 1962 formuliert, aber nie in die Beurteilungsunterlagen aufgenommen, dort jedenfalls nie zitiert.

Deshalb ist der Hessische Beirat für Umwelt zu dem folgenden einstimmigen Beschluß gekommen:

Die dem Hessischen Beirat vorgelegten Gutachten - die zuletzt genannten hatten wir noch nicht, wir haben sie erst nachträglich bekommen - streifen allenfalls ökologische Belange. Lediglich das Gutachten von Prof. Dr. Eschner, State University New York, geht tiefer auf die ökologischen Zusammenhänge ein. Prof. Eschner bezeichnet die Folgerungen des Gutachtens des Deutschen Wetterdienstes als völlig überholt, bedenklich, völlig haltlos und lediglich als Spekulation zu werten.

Zweitens. Der Hessische Beirat für Umwelt stellt daher fest, daß die ökologischen Belange dringend einer tieferen Bearbeitung bedürfen. Er empfiehlt hierzu den formellen Weg einer Umweltverträglichkeitsprüfung unter Berücksichtigung der neuen EG-Richtlinie und der vom Hessischen Umweltbeirat selbst erarbeiteten Empfehlungen zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Drittens. Der Beirat empfiehlt Herrn Staatsminister Schneider eindringlich, losgelöst von dem Zwangstermin der Anhörung, nachstehende Wissenschaftler um Gutachten zu ersuchen: zum Thema Vegetationskunde Prof. Willmans, Universität Freiburg, zum Thema Forsthydrologie Prof. Bennecke, Universität Göttingen, zur Grundwasserbewegung Prof. Matthes, Universität Kiel, zur Erholungsfunktion Prof. Kiemstedt, Technische Universität Hannover, einen Klimatologen werden wir noch benennen.

Diese Wissenschaftler sollen unter anderem folgende Hauptfragen im Zusammenhang mit Bau und Betrieb der Startbahn West überprüfen: Erstens. Folgen des Grundwasserentzugs durch die nötigen Drainierungen und Abwasserableitungen auf Veränderungen der Vegetation mit allen Konsequenzen für die Tierwelt, auf die Möglichkeit weiterer Waldverluste durch Trockenschäden in einer Größenordnung von 200 bis 300 Hektar im Umfeld der Startbahn, auf die Möglichkeit des Rückgangs der förderbaren Grundwassermengen in einem nach heutiger Erkenntnis noch nicht übersehbaren Bereich im nördlichen Teil des Kreises Groß-Gerau, auf die Möglichkeit, daß verschmutztes Wasser in Grundwasserbereiche eindringt, die bisher anderweitig versorgt wurden, mit allen Konsequenzen für die Trinkwasserversorgung im nördlichen Teil des Kreises Groß-Gerau.

Zweitens. Folgen auf die Erholungseignung der Umgebung der Startbahn West, zum Beispiel nach einem durch Grundwasserabsenkung erforderlich werdenden Abtrieb zur Zeit noch großflächig stockender Baumarten der Hartholzaue, Stieleiche, Esche, Ulme in Starkholzprägung sowie nach Vernichtung der Erlen-Weiden-Brüche und Erlen-Eschen-Brüche während eines sechzig- bis achtzigjährigen Bestandsminimums bis zur Ausbildung neuer Waldformen, ferner Beeinträchtigung durch Lärm - aber darauf wollen wir selbst noch zu sprechen kommen - und Luftverunreinigung.

Drittens. Folgen auf das Klima der Region, zum Beispiel Fragen der Beeinflussung der Windgeschwindigkeit und Windrichtung sowie der Verbringung von Emissionsstoffen - dazu hat Dr. Terpitz etwas recht Interessantes gesagt, gerade im Blick auf die Stadt Rüsselsheim - in Gebiete, in denen die Luftqualität heute schon kritisch ist. Wir haben auf Prof. Eschner verwiesen. Das gleiche gilt im Hinblick auf das uns jetzt vorgelegte Gutachten.

Dies die Empfehlung des Hessischen Beirats für Umwelt. Die Arbeitsgruppe hatte diese Empfehlung an alle Mitglieder verschickt und um Stellungnahmen gebeten. Es sind keine negativen Stellungnahmen eingegangen, nur der Wunsch einer kleinen Korrektur: nicht auf die EG-Richtlinie zu verweisen, weil sie noch keine beschlossene Sache sei. Sonst also einstimmiger Beschluß des obersten Beratungsgremiums der Landesregierung in Sachen Umwelt.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Vielen Dank, Herr Dr. Oeser, für die Gesamtschau. Wir haben Ihnen zeitlich genügend Raum gelassen, weil es sicherlich notwendig war, einmal die gesamtökologische Problematik darzustellen. Ich darf bitten, daß die folgenden Redner nicht davon ausgehen, ihre Darlegungen in gleichem Umfang ausdehnen zu können. Ich halte es nach dieser Gesamtschau für sinnvoll, daß wir zunächst einmal den Begriff der Umweltverträglichkeit prüfen und uns dann einzelnen Themen zuwenden. Ich gebe dem DGB das Wort.

Richert:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Eine politische Stellungnahme, nicht als Experte für das, was Umweltverträglichkeitsprüfung insgesamt genannt werden muß. Ich bin mir auch darüber klar, daß ich nur drei bis vier Minuten Zeit habe.

Gerade weil wir heute morgen die Ökonomie so stark unterstrichen haben, sehen wir es aus gewerkschaftlicher Gesamtverantwortung als genauso notwendig an, jetzt zu den Belastungsfragen der Ökologie unsere Stellungnahme abzugeben. Für uns ist es ganz selbstverständlich, daß alle Belastungsgrenzen gerade für den Menschen, aber auch für die Natur in der anstehenden Region in jenen Grenzen bleiben müssen, die weder gefährlich noch schädlich sind. Dabei ist sowohl von der Dauer als auch von der Spitzenbelastung auszugehen.

Nach dem hier schon zitierten Umweltprogramm des Deutschen Gewerkschaftsbundes muß die Umwelt sorgfältiger geplant werden, um Schädigungen und Belastungen vorzubeugen. Selbstverständlich haben Wachstum, aber gerade auch der Landschaftsverbrauch ihre Grenzen. Bestandteil des DGB-Beschlusses ist - und ich bitte, das sehr aufmerksam zur Kenntnis zu nehmen -, daß vor einem weiteren Ausbau, konkret vor dem Bau der dritten Startbahn 18 West, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt und festgestellt werden soll, ob die zusätzlichen, mit dieser dritten Startbahn verbundenen Umweltbelastungen noch vertretbar und in welchem Umfang Ausgleichsmaßnahmen möglich sind.

Wir haben diese Umweltverträglichkeitprüfung nicht nur mit Blick auf dieses Hearing verlangt, sondern bereits am 14. Januar 1980 ist dies allen interessierten Stellen übergeben worden. Der Hessische Minister für Wirtschaft und Technik und der Vorstand der Flughafen AG haben uns daraufhin geantwortet, daß alle für die Umweltverträglichkeit relevanten Aspekte bereits vor Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses durch Gutachten eingehend untersucht worden seien.

Dieser Auffassung können wir uns nicht anschließen. Nach eingehender Prüfung der von der FAG im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren veröffentlichten Gutachten und nach Durchsicht weiterer Gutachten - gemeint sind damit all jene, die die Anzuhörenden für dieses Hearing zugestellt bekamen - müssen wir feststellen, daß kein Gutachten zum Grundwasserhaushalt vorliegt, kein Gutachten zum Gesamtkomplex Freizeitwert und Naherholung vorhanden ist, und Gutachten zu den klimatischen Veränderungen durch Gegengutachten angezweifelt werden.

Bei dieser kürzlich vorgenommenen Überprüfung konnten selbstverständlich die während dieser Tage hier verteilten Unterlagen noch nicht eingesehen werden.

Daraus ergeben sich für uns in der Konkretisierung, was wir unter einer Umweltverträglichkeitsprüfung verstehen, folgende konkrete Forderungen:

Erstens. Erstellung eines neutralen Gutachtens zum Grundwasserhaushalt im Hinblick auf die möglichen Veränderungen der Fließrichtung des Grundwassers im Zusammenhang mit dem Startbahnbau, mögliche Vegetationsveränderungen durch veränderte Grundwasserströme und daraus resultierende mögliche Veränderungen der förderbaren Grundwassermengen als Grundlage für die Trinkwasserversorgung und deren Qualität.

Darüber hinaus erwarten wir eine Überprüfung der Klima-Gutachten des Deutschen Wetterdienstes, mit dem Ziel der Bewertung der noch offenene Fragen der Veränderung des Klimas durch die geplante Waldrodung, ferner die Erstellung eines Gutachtens über mögliche Klimaveränderungen durch weitere mögliche Vegetationsveränderungen im Zusammenhang mit der angedeuteten Grundwasserveränderung.

Erstellung eines Gutachtens über die heutige Freizeit- und Erholungsfunktion der durch den geplanten Startbahnbau betroffenen Landschaft.

Aktualisierung der in dem Papier der FAG vom 17. November 1980 genannten Gutachten Nr. 4 (Fluglärm), Nr. 5 (Medizinisches Gutachten und Lärmbelästigung) und Nr. 9 (Bodenlärmbelastungen betreffend), unter Umständen auch Nr. 11 (Luftverunreinigungen).

Da wir sehr oft, manchmal auch hämisch gefragt wurden, was denn das eigentlich ist, eine Umweltverträglichkeitsprüfung, gestatten Sie mir, das vorzutragen, was wir hierzu mit unserem Sachverstand feststellen konnten.

Wir schlagen, was den normalen Ablauf angeht, vor, nach den Grundsätzen des Bundes zur Prüfung der Umweltverträglichkeit zu verfahren. Es ist folgendes Ablaufschema vorgesehen: zunächst Ermittlung der Umweltauswirkungen, d.h. Erstellung einer Zustandsanalyse, sodann Erstellung einer Zustandsprognose ohne Maßnahmen, danach Erstellung einer solchen Zustandsprognose mit Maßnahmen und schließlich Vergleich aller Prognosen. Darüber hinaus werden

eine Bewertung der Umweltauswirkungen und letztlich die Prüfung von Abhilfen und Alternativen bei schädlichen Umweltauswirkungen vorgesehen. Wir möchten, daß bei dieser Prüfung der Umweltverträglichkeit sichergestellt ist, daß nicht nur von einem rechnerischen, sondern sehr viel mehr von einem funktionellen Ausgleich auszugehen ist. Wir erwarten, daß abschließend eine offizielle Gesamtbewertung aller umweltrelevanten Gutachten durch den zuständigen Minister für Landesentwicklung, Umwelt, Landwirtschaft und Forsten vorgenommen wird. Man kann unseres Erachtens nicht in Detailbereichen die jeweilige Verträglichkeit feststellen. Vielmehr muß, wie wir meinen, von der Gesamtbelastung ausgegangen werden.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich diesen Abschnitt mit der Aufforderung beschließen, daß gerade die Arbeitnehmer in der betroffenen Region erwarten, daß alle vorliegenden und bisher nicht veröffentlichten Gutachten, aber auch zukünftige Gutachten - insbesondere über die Belastungssituation für den Menschen und die Natur - von allen Seiten veröffentlicht werden, sowohl von denen, die die Startbahn beantragt haben, als auch von denen, die sie verhindern möchten. Ich bedanke für die Aufmerksamkeit.

Stellvertretender Vorsitzender Schlappner:

Danke schön, Herr Richert.

Jetzt hat Herr Prof. Grebe für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafenerweiterung das Wort.

(Zuruf: Nein, er ist Sachverständiger!)

- Er ist Sachverständiger der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft.

Prof. Dipl.-Ing. Grebe:

Meine Damen und Herren! Ich möchte versuchen, an Hand der hier dargestellten Pläne zunächst den Charakter des Raumes kurz zu analysieren, und werde sodann die Einwirkungen aus den mir bekannten Unterlagen auf folgende fünf Bereiche darstellen: 1) Wasserhaushalt, 2) Bioklima, 3)Lebensraum für Pflanzen, 4) Lebensraum für Tiere, 5) Erholungsraum. Dieses sind die Funktionen, die - wie eben vom Deutschen Gewerkschaftsbund - als ökologische Funktionen dieses Raumes gesehen werden. Schon die verschiedenen Gutachten der Regionalen Planungsgemeinschaft Untermain oder auch der Konferenz der Oberrheinischen Regionalplaner weisen diesen Raum südlich der Stadt Frankfurt mit der größten zusammenhängenden Waldfläche, die wir hier noch haben - die Fläche ist etwa 6.000 ha groß -, als einen Raum aus, in dem sich die hier eben genannten Funktionen in einer sonst selten vorkommenden Übereinstimmung zeigen. Bevor ich auf diese Funktionen im einzelnen eingehe, möchte ich einige wenige Sätze zu dem geologischen und bodenkundlichen Untergrund sagen. Es geht hier um Fragen, die für den Wasserhaushalt sehr wichtig sind. Wir haben es mit einem Gelände zu tun, das von oben nach unten etwa 10 m fällt und insgesamt in früheren Neckar- und Mainaltläufen im Eiszeitalter und danach aufgeschüttet ist, so daß wir heute im Norden trockenere Lehme und auch aufgewehte Sanddünen haben. Dies zeigt auch die Bodenkarte der Hessischen Landesanstalt für Bodenkunde; diese Karte wurde, wie gewünscht, gestern ausgedruckt und hängt heute hier. Wir haben hier, wie die Wasserlinien zeigen, sehr tiefe Grundwasserstände von etwa 8 bis 10 m, während in dem nach Süden abfallenden Bereich, wo anmoorige und Gleichstandorte vorkommen, also Böden mit einem sehr hohen Grundwasserstand, die Grundwasserlinien bis auf Grund ansteigen. Dort haben wir Abstände von Grund von etwa 0,5 bis 1 m. Genau dies ist der Grund für die ganz hervorragenden Eigenschaften dieses Raumes für die Pflanzen- und Tierwelt. In diesem Raum liegen schon seit Jahren drei große Naturschutzgebiete: der Breite Bruch, das Dachnaugebiet und das Schlangenloch. Es liegen, wie Sie eben gehört haben, Anträge vor, diesen ganzen Raum mit den Mönchbruchwiesen - insgesamt 400 ha - als ein großes Naturschutzgebiet auszuweisen.

Dieser Antrag ist 1971 gestellt und in den folgenden Jahren erneuert worden. Die Hessische Botanische Gesellschaft hat erst vor wenigen Wochen einen Antrag auf einstweilige Sicherstellung dieser Bereiche vorgelegt. Mir ist nicht erkennbar - ich habe, auch beim hessischen Umweltminister und bei der Bezirksdirektion für Naturschutz, eine Reihe von Unterlagen angefordert, die ich bis heute nicht erhalten habe -, warum und wie diese Einwirkungen geprüft werden. Das bedeutet, daß ich jetzt auf Grund der mir zur Verfügung stehenden Unterlagen abschätzen muß, wie sich die Startbahn, sollte sie gebaut werden, auf die verschiedenen Bereiche auswirkt.

Mit Blick auf den Wasserhaushalt habe ich schon kurz auf die Zusammenhänge hingewiesen. Nun zu den Auswirkungen dieser Startbahn. Wir haben hier - dies weist auch die Untersuchung der Bodenkarte Hessens aus - die Waldgebiete in Hessen vor uns, die am stärksten einer Wassernutzung unterliegen. Wir haben, wie die Karte von Herrn Wolters zeigt - er wird sie nachher sicher noch weiter erläutern -, eine fast flächendeckende Abdeckung des gesamten Gebietes mit den unterschiedlichsten Quellfassungen von den anliegenden Gemeinden - Sie erkennen auf der Karte die verschiedenen Trichter der Absenkungslinien -, aber auch von Werken wie Hoechst, Caltex und anderen. Wir haben es also mit einem geschlossenen Grundwassersammelgebiet zu tun, in dem das Grundwasser, das in unterschiedlicher Höhe ansteht, wie hier dargelegt, genutzt wird.

Nun ist in den Untersuchungen von Herrn Mock, der sich dazu sicherlich noch einmal äußern wird, gesagt worden, daß durch die von Nord nach Süd verlaufende Startbahn, die senkrecht zu dem Grundwasserstrom liegt - letzteren müssen

wir uns in Richtung auf den Main zu, nicht mehr in den Main hinein, weil dieser abgedichtet ist, zum Teil unter dem Main hindurch vorstellen -, der Grundwasserstrom auf Grund dessen, daß die Startbahn bis in etwa 1,50 m Tiefe reichende Veränderungen des Bodens bedingt, einen Anstau in der Art erfährt, daß wir im Westen der Startbahn mit Anhebungen des Grundwasserspiegels rechnen müssen.

Wenn dies so wäre, müßte dann jetzt auch in der Fläche, die ich Ihnen hier auf der Karte zeige, ein solcher Anstau vorhanden sein. Dieser würde sich dadurch noch steigern, daß wir bei einer zukünftigen Abholzung von Wald eine Fläche hätten, die den Niederschlag voll aufnimmt, ihn sofort in das Grundwasser abgibt, ihn aber nicht - dies ist die segensreiche Wirkung von Wäldern - speichert, um ihn dann langsam abzugeben. Nach den Berechnungen von Herrn Mock müßten auf der jetzt 4 qkm großen Niederschlagsfläche des heutigen Frankfurter Flughafengebietes etwa 150 l Grundwasser pro Quadratmeter mehr da sein. Die Bodenuntersuchungen des Hessischen Landesamtes für Bodenkunde weisen nach, daß dem nicht so ist. Herr Mock, Sie werden sicherlich nachher noch darauf eingehen, welche Unterschiede in dem vorhandenen und in dem neuen Gelände Ihre Zahlen möglicherweise berechtigt erscheinen lassen.

Weiterhin ist folgendes kritisch - dies ist im Hinblick auf die Trinkwasserversorgung von höchster Bedenklichkeit -: In den Untersuchungen des Hessischen Landesamtes wird auf die sehr hohen Nitratgehalte innerhalb der Böden unter dem Flughafen und in seinen Randgebieten hingewiesen. Es heißt, die Nitratgehalte seien dort dreimal so hoch wie die unter normal landwirtschaftlich gedüngten Flächen, von denen wir ja wissen, daß sie schon einen sehr viel höheren Nitratgehalt als zum Beispiel Waldgebiete haben. Dies liegt an den stark stickstoffhaltigen Enteisungsmitteln, die beim Flugbetrieb in bestimmten Wetterlagen benutzt werden. Diese werden mit sehr hohen Harnstoffanteilen in den Boden eingeschwemmt und führen somit zu einer schweren Belastung des Trinkwassers. Neben diesen Nitraten sind im gesamten Bereich der Autobahn und des Flugplatzes Schwermetalle ermittelt worden. Gestern bei der Diskussion über die Lärmbelastung und die Emissionen ist bereits darauf hingewiesen worden, daß die Kfz-Belastung in diesem Raume höher sei. Natürlich gibt es Zusammenhänge zwischen dem Flugplatz und der hohen Kfz-Belastung. Es fahren ja, wie wir hörten, 18.000 Fahrzeuge in diesen Raum hinein. Wir können also sicherlich nicht danach unterscheiden, ob es sich nur um Einwirkung von Flugverkehren oder auch um Einwirkung von Landverkehren handelt. Beide Faktoren müssen wohl zusammengenommen werden. Im Grundwasserbereich des Flughafens sind auch Per- und Trichloräthylverunreinigungen nachgewiesen worden - möglicherweise Abscheidungen aus Kerosin-Unfällen; einen dieser Unfälle haben wir ja vor einigen Wochen wieder erlebt.

Diese Fragen stellen sich angesichts eines Grundwasservorkommens, das wirtschaftlich doch von so hoher Bedeutung ist, daß ich mich frage, wie es der Hessische Minister für Umwelt verantwortet, nur wenige Kilometer südlich Sanierungsmaßnahmen mit einem Aufwand von zur Zeit mehreren hundert Millionen DM zu finanzieren, um einen gleichen Zustand zu erreichen, wie er in dem Raum, über den wir uns jetzt unterhalten, gegeben ist.

Denn in diesen Dimensionen - Herr Vester hat heute von monetären Bewertungen von solchen Belastungen gesprochen - müßte man hier auch sprechen.

Das zweite ist das Bioklima. Hier haben Herr Pfarrer Oeser und auch der Vertreter des Gewerkschaftsbundes schon einige Dinge gesagt. Ganz simpel ist es hier, was diese Flächen so wertvoll macht. Ich muß hier auf meine eigene Untersuchung hinweisen, weil mich gestern ein Staatssekretär dieses Hauses gefragt hat, wie ich dazu käme, so aus dem Handumdrehen Unterlagen hier beizubringen. Wir haben ja seit 1974 diesen Raum als Landschaftsplaner für die Stadt Frankfurt und für die Stadt Offenbach und jetzt für Rüsselsheim untersucht und kennen seit 6 Jahren diese Unterlagen.

Wir haben damals schon auf diese hohe Bedeutung dieses Raumes hingewiesen, weil hier in der Bewertung sowohl des Bioklimas als auch der Erholungsflächen und des Wasserhaushalts - diese Dinge bestätigen sich - dieser Raum eine Überlagerung von Mehrfachfunktionen im ökologischen Bereich hat wie kein anderer Bereich dieses gesamten Raumes.

Zurück zum Bioklima. Wir haben es hier mit großen Waldflächen zu tun, die gegenüber einer starken städtischen Besiedlung stehen. Sie alle kennen den Effekt von großen Siedlungsflächen, die in der Überhitzung liegen, während wir es hier mit einem großen kühlen Waldgebiet zu tun haben, Dinge, auf die diese regionalen Untersuchungen mehrfach hingewiesen haben.

Die Auswirkungen sind in mehrfacher Weise zu sehen. Einmal ist es diese generelle Ausgleichswirkung. Dann ist es das Auskämmen - darüber streiten sich die Meteorologen; dazu werden wir sicher noch etwas hören - der hauptsächlich von Südwest in diesen Raum einströmenden Winde, die über dieses saubere Waldgebiet einströmen und nicht über ein belastetes Waldgebiet. Das ist sehr entscheidend.

Dann hängt das Klima natürlich sehr stark mit Grundwasser und vor allem mit Feuchtwiesen zusammen. Wir haben also eigene Grundwasser- und Kaltluftproduktionen hier in diesen Gundbachwiesen. Das ist entscheidend für die Qualität dieser Windverhältnisse.

Ich habe die von Herrn Pfarrer Oeser zitierten Unterlagen gelesen, die Gutachten des Deutschen Wetterdienstes von 1965, die Stellungnahmen von Herrn Eschner von 1967. Ich habe mich vor 3 Wochen nur an den eigentlich auch uns für diese Arbeiten zur Verfügung stehenden Klimatologen Dr. Nieß gewandt und habe ihn gefragt: Wie beurteilen sie diese Unterlagen?

Er hat mir geantwortet. Ich habe diese Antwort an den Präsidenten des Deutschen Wetterdienstes geschickt. Herr Nieß sagt deutlich: Falsch sind die Angaben über die Verdunstungshöhe im Wald - Dinge, die wir eben hier gehört haben -, falsch ist der Vergleich einer Rodung von mehreren Hektar mit einer Waldzerstörung von 200 Hektar, falsch sind die Aussagen des Waldeinschlages auf die angrenzenden Bereiche, falsch sind die Vorstellungen über die Sauerstoffbilanz im Wald, falsch sind die Veränderungen der Windcharakteristik, völlig veraltet die Literaturangaben.

Der Herr Präsident des Deutschen Wetterdienstes schreibt - ich zitiere -:

"Die Ausführungen zu den Einflüssen des Waldes sowie zu den möglichen Auswirkungen des geplanten Waldeinschlages auf Wasserhaushalt und Luftreinhaltung beruhen lediglich auf Literaturkenntnissen. Im Gegensatz zu damals sind mittlerweile etliche Institutionen auf dem Gebiet des Wasserhaushalts und der Luftreinhaltung erfolgreich tätig. Und es liegen auch genügend abgesicherte Untersuchungsergebnisse zu vielen Problemen dieser Fachgebiete vor. Deshalb wird der Deutsche Wetterdienst bei dem geplanten Hearing auch nur zu Fragen der möglichen klimatischen Auswirkungen und Fernwirkungen des geplanten Waldeinschlages auf die entwaldete Fläche selbst bzw. auf die Umgebung hinsichtlich Wind und Temperatur unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse Stellung nehmen.
Die damaligen Gutachten sind im Auftrag des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr erstellt. Ergänzungsgutachten unter Berücksichtigung neuerer Erkenntnisse sind bisher bei mir nicht in Auftrag gegeben worden."

Dem entgegen steht eine Synopse der FAG vom 17. November des letzten Jahres, die deutlich sagt, daß alle beim Deutschen Wetterdienst eingeholten Gutachten zu dem Ergebnis kommen, daß meßbare Klimaveränderungen durch die Startbahn West nicht zu erwarten sind.

Wie ich eben nachgewiesen habe, liegen alle diese Gutachten nahezu 15 Jahre zurück. Gerade in den letzten Jahren sind aber diese Zusammenhänge zwischen dem Verhalten von aufgeheizten Städten und ihrem Umland sehr intensiv durchforscht worden. Wir haben in Deutschland das internationale Solling-Projekt gehabt, wo diese Dinge sehr intensiv untersucht worden sind.

Ich kann also zum Klima nur zusammenfassen: Da gerade die klimatischen Probleme als wichtiges Urteilskriterium der Startbahn West immer wieder herangezogen und sogar positive Auswirkungen durch die Abholzungen auf das Klima vorhergesagt wurden, halte ich bei der besonderen Qualität dieses Raumes für das Klima des gesamten Umlandes es für zwingend, die eben auch von anderer Seite gewünschte Langfristbeobachtung vorzunehmen.

Drittens die Vegetation. Ich habe das schon kurz dargestellt. Ich beziehe mich hier auf Literaturen unterschiedlicher Bearbeiter wie Bundesanstalt für Vegetationskunde, Prof. Große-Braukmann, der auch hier ist, Herrn Ernst, die alle dieses Gebiet hinsichtlich seiner Pflanzen und - wie wir anschließend noch hören werden - seiner Tierqualität als im Rhein-Main-Gebiet und für das südliche Hessen einmalig, in faunistischen Bereichen, also Tierbereichen, sogar einmalig für ganz Hessen bezeichnen.

Die Gründe liegen auf der Hand und sind hier auf diesen Karten deutlich dargestellt. Wir haben also beim Übergang dieser trockenen Flächen in diese grundwassernahen Flächen des Gundbaches, der mitten durch die Mönchbruchwiese fließt, einen ständigen Wechsel von offenen, zum Teil grundwassernahen, zum Teil offenen Flächen. Sie sehen hier die Diversitäten der verschiedenen Pflanzenarten. Das ist dort noch weiter ausgeführt. Wir haben hier zusammengezogen in einer Darstellung, wo sich die seltenen Standorte sowohl von Pflanzen als auch Tieren hier insgesamt häufen. Das sind exakt die Randbereiche, die um den Endpunkt der Startbahn West liegen.

In Zahlen: 250 vorkommende Arten insgesamt; davon gehören etwa 40 - das sind 15 % - der "Roten Liste" an, also der Artenliste, in der die gefährdeten Pflanzenarten zusammengefaßt sind. Die Hälfte davon ist sehr gefährdet, andere lokal selten.

Die seltenen und bedrohten Arten in diesem Raum haben also hier einen unwahrscheinlich hohen Anteil, wie wir ihn kaum auf einer sonstigen Fläche haben. Es sind etwa 20 bis 25 % der Gesamtfläche.

Nun ist entscheidend die Frage, wie die Startbahn auf diese Pflanzen einwirken wird. Wir alle wissen, daß zunehmender Lärm, zunehmende Düsen auf die Pflanzen keinen Einfluß haben. Das muß vorher deutlich gesagt werden. Anders ist es bei den Tieren; darauf komme ich gleich noch.

Wir haben nach den Untersuchungen, die Herr Wolters nachher noch erläutern wird, in bezug auf die Absenkungstrichter in diesem Raum bei den zu erwartenden Bodenaustauschmaßnahmen, die in diesem moorigen Untergrund liegen, mit Absenkungen zu rechnen, die im Baubereich von 1,50 m über 1 m bis zu 0,25 m auf die Südseite hin gehen. Diese Grundwasserveränderungen von etwa 20 bis 30 cm in diesem Raum werden zu einem vollkommenen Austrocknen dieser Standorte und damit auch zum Verschwinden dieser hier an die Standorte gebundenen Vegetationsformen führen.

Hinzu kommt eine fast vollständige Geländeplanie, wie wir sie hier auf diesem Schnitt sehen. Das Gelände muß ja eben gemacht werden. Es werden also Dünen durchschnitten. Das ist sicherlich nicht so schwierig. Wir haben Geländeauffüllungen. Hier sehen Sie in dem rot angelegten Kurvenbereich die zu erwartenden Grundwasserabsenkungen, die Herr Wolters noch erläutern wird.

Nun kommt allerdings noch eine völlig andere Frage ins Spiel. Das ist das Problem des Vogelschlages. Die unerhörte

Artenvielfalt, die im faunistischen Bereich zu sehen ist und die hier mit ähnlichen wertvollen Artgruppierungen vorhanden ist, muß nun im Hinblick auf die Sicherheit der startenden Düsenflugzeuge gesehen werden.

Darüber liegen bereits Untersuchungen vor. Ich habe in Bremen für die Stadt Bremen an der Untersuchung des Bremer Flughafens mitgewirkt. Dort mußte eine Aue ausgetrocknet werden, weil genau diese Feuchtbereiche, wie sie sich auch im Mönchbruch darstellen, mit ihren Kiebitzen und anderen Vogelarten das potentielle Entwicklungsgebiet von Vögeln sind.

Es gibt hierzu Vogelschlagrichtlinien des Bundes, die für alle Verkehrsflughäfen verbindlich sind. Es gibt ein sehr ausführliches Gutachten des Herrn Dr. Hild und der hier ja in Frankfurt sitzenden Landesstelle für Vogelschutz, die sich ja für mehrere Länder mit diesem Fragenkomplex beschäftigt, die den bisherigen Flugplatz sehr gut untersucht haben und auch erkennen lassen - das muß man mit sehr viel Respekt sagen -, daß hier versucht wird, sowenig wie möglich in den natürlichen Komplex einzugreifen.

Es wird ganz deutlich gesagt, daß die bisher geübte Praxis des ständigen Niederhaltens von Gras völlig verkehrt ist, weil damit immer wieder Biomasse gebildet wird. Es sei besser, das Gras kniehoch wachsen zu lassen. Dann sähen die hochfliegenden Greifvögel nicht die Feldmäuse. Und somit werde auch nicht der Tiefflug der Vögel erzeugt, der den problematischen Ansatz im Flugverkehr hat.

Am besten sei es - so schreiben die Gutachter -, wenn die ganze Fläche so austrocknen würde, daß sich natürlich die Trockengräser, die hier genannt werden, bis hin zu Heidekraut entwickeln könnten.

Das ist optimal in allen Nordbereichen möglich, weil wir hier trockene Standorte haben. Auch dieses führt aber im Südbereich zu Aufhöhungen und zu Geländeveränderungen einer noch nicht bekannten Tiefe.

Ich muß einen Strich ziehen und fragen - mir ist es nicht möglich, das aus diesen Unterlagen zu entnehmen; es wird ein weiteres Gutachten von Herrn Hild zu diesen Themen im April erwartet -, wie die Veränderungen der Vogelschlaggefahr hier wirken. Ich habe nur eingetragen, einmal in dieser schwarzen Linie, die heute festgestellte innere und äußere Begrenzungslinie, in der also vogelvergrämende Maßnahmen darzustellen sind und habe nach den Vogelschlagrichtlinien die für die Startbahn Süd zu folgernde Linie gezogen, in der also sämtliche von uns hier als wertvoll genannten Standorte liegen.

Es sind für Lindensee und andere Plätze schon Vorschlagsmaßnahmen gekommen und auch von der FAG genannt worden, zum Beispiel die totale Aufforstung der Mönchbruchwiesen, um also diese Moore aufzuforsten. Das würde natürlich genau den wertvollen Bereich zerstören, denn diese Wiesen sind daran gebunden, daß sie eben Wiesen sind. Es ist im übrigen das größte zusammenhängende Wiesengebiet, das ohne starke Wasserabsenkung sich in Hessen befindet.

Auch hier fasse ich zusammen: Aus den bisher vorliegenden Unterlagen muß ich schließen, daß zumindest für Teile die Naturschutzwürdigkeit nicht mehr gegeben ist, wenn die Startbahn West ausgebaut wird. Ich bitte Herrn Wolters, dazu nachher noch hinsichtlich der Wasserseite etwas zu sagen.

Ich will es mir hier ersparen, die Tierwelt in allen Einzelheiten zu nennen. Es gibt ausführliche Untersuchungen über Amphibien, Reptilien, Libellen, Schmetterlinge, Käfer, Vögel. Bei Schmetterlingen sind 50, 60 Arten hoch gefährdet. Bei Libellen sind es 36 Arten. Es gibt Leute, die lächeln über diese Zahl. Ich werde sie nachher zu Protokoll geben.

Wir haben einen unerhört starken Diversitätswechsel da, der durch diese einmalige Situation auf kleinstem Raum begründet ist. Wir haben in dieser Karte in der Mitte einmal diese Räume in ihrer ökologischen Bewertung aufeinandergelegt.

Dabei wird deutlich, daß der gesamte Raum - grün dargestellt - aus Wasserschutzgründen, die hier darzulegen sind, zu sichern ist, daß also die rot angelegten Bereiche - das sind die hier im einzelnen kartierten und auf den Sonderkarten dargestellten Bereiche - eben aus den anderen Gründen zu sichern sind.

Zu Problemen, die etwa vom Deutschen Jagdbund angesprochen sind, wie Durchschneidung eines bisher völlig zusammenhängenden Waldgebietes und damit Aufteilung in zwei Einzelbereiche, will ich hier nur anmerken: Es gibt inzwischen Untersuchungen über die Durchschneidungswirkung von Autobahnen, die katastrophal zeigen, wie ganze Tierarten zerstört und auf Dauer vernichtet werden.

Ich komme zum letzten Punkt, zur Erholung. Es gibt hier auch keine umfassenden Untersuchungen. Aber ich kann aus der Kenntnis dieses Raumes folgendes sagen: Es gibt für den ganzen westlichen Raum Rüsselsheim, Raunheim, Kelsterbach usw. nach der vollkommenen Industrialisierung und Aufbereitung des Mains für Raffinerien, für Lager der Shell, für Opel und andere keinen zusammenhängenden Erholungsraum mehr am Main. Das muß man in aller Deutlichkeit sagen.

Die Bürger haben nur nach Osten einen Erholungsraum und sind, wie man aus den Einzelbefragungen auch in den Gemeinden weiß und hört, sehr intensiv auf diesen Raum angewiesen, das um so mehr, als aus Rüsselsheim heraus mit diesen Lachen ein ganz wertvolles Element ständig Möglichkeiten des Einganges bietet.

Dasselbe ist im Prinzip im Raum Mörfelden der Fall, der nun voll von Wald umschlossen ist, allerdings nach Osten stark durch Bahnen getrennt ist. Auch der orientiert sich in diesen Raum.

Hinzu kommt, sehr stark, das Einzugsgebiet der Frankfurter. Hierzu hat der Umlandverband Frankfurt erst vor wenigen Tagen ein Gutachten erarbeitet, das deutlich darstellt, daß es nicht immer der hochgeliebte Feldberg ist, den die Bürger meiden, weil man sich dort auf die Füße tritt, sondern daß es eben die großen Waldflächen sind, in die die Bürger hineingehen. Hier ist dieser Raum wichtig.

Nun wehre ich mich dagegen, Menschen zu zählen, um zu sagen: Hier sind 1.000 Menschen auf dem Quadratmeter. Ist das ein Erholungsgebiet? Dieses Gebiet lebt eben von seiner Stille und von seinem vielfältigen Angebot. Es wäre sehr schlimm, wenn wir jetzt hier einen Massenbetrieb an Erholung hineinlegen, weil dann die ganzen Qualitäten, die hier genannt sind, kaputtgehen.

Im Gegensatz aber zu den Massenerholungsgebieten, die auch an bestimmte Zeiten gebunden sind, haben wir es hier eben, wie auch alle Beobachtungen zeigen, mit einem über das ganze Jahr hindurchlaufenden qualitätsvollem Erholungsgebiet zu tun, das im Winter wie im Sommer, bei schlechtem Wetter wie bei gutem Wetter, ständig genutzt wird, vor allem auch von interessierten Bürgern. Diejenigen, die sich für diese ganzen Dinge interessieren, sind ganze Legionen. Auch die ganzen wissenschaftlichen Institute, die hier sitzen, sind ständig in diesen Räumen.

Wir haben ein Erholungsgebiet vor uns, das wir nicht mit einem attraktiven Rummelgebiet, das sich irgendwo anders befindet, nur vergleichen können. Hinzu kommt aber, daß es keine Auswahlmöglichkeit gibt. Mit dieser nicht vorhandenen Auswahlmöglichkeit dieses Raumes für seine Menschen möchte ich eigentlich abschließen, nach dem die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeit, die man hier nach all dem nur eindringlich fordern muß, eben auch überzeugend dargestellt wird.

Es wird hier immer in den letzten Tagen nur von den Aktivitäten der Menschen, die fliegen und in ferne Räume fortfliegen, weil sie solchen Räumen, wie hier deutlich gesagt wurde, entfliehen wollen, gesprochen. Hier leben Menschen, die wollen auch weiter hier in diesem Raum leben. Die wollen das, weil sie das zum Teil schon hinter sich haben, den Sprung aus der Großstadt nach hier, in ihrer Generation nicht noch einmal tun, wie das heute ja immer noch geschieht, die Entleerung der Großstädte und damit die Probleme, die in diesen Großstädten da sind.

Nun werden Sie sagen, warum ziehen die denn da aus. Auch hier spielen natürlich Belastungsfragen eine Rolle. Wir haben im Kern von Frankfurt Belastungswerte, die nicht einmal niedere Flechten sich entwickeln lassen. Es gibt Aussagen von Frau Professor Steubing, die auch heute erwartet wurde, die in unseren Bereich gehen.

Die Pflanze ist ein ganz besonderer Indikator für Umweltsituationen. Wir haben im ganzen süddeutschen Raum - das lesen Sie täglich in den Zeitungen - ein großes Tannensterben, von dem niemand weiß, woher es kommt. Erstuntersuchungen deuten darauf hin, daß das eben diese Schadstoffbelastungen sind, die diese Großräume bewegen und die in großen Windtriften hin und her bewegt werden. Auch hier ist die Pflanze wieder ganz optimal der Anzeiger für Entwicklungen, die der Mensch erst sehr viel später registriert.

Hier schließt sich neben der Umweltverträglichkeitsprüfung, die wir gemeinsam fordern, wieder die Frage an die Betreiber des Flugplatzes, an die Stadt Frankfurt, die gestern hier sehr von ihrer Wirtschaftskraft berichtet hat, an das Land Hessen und die Bundesrepublik an: Was kann man eigentlich diesem Raum noch zumuten? Was kann man den Menschen hier zumuten? Wo ist der Begriff des Dirigierens, daß man also denjenigen, die davonfliegen wollen, sagen kann, mit welchem Fahrzeug sie das tun sollen? Diese Frage ist hier ernstlich und lange diskutiert worden. Es ist gesagt worden, es sei unzumutbar, Menschen, die einen Raum verlassen wollen, anzubieten, mit welchem Fahrzeug sie das machen wollen. Es ist hier aber keinen Augenblick darüber diskutiert worden, wie man die Menschen, die hier bleiben wollen, dazu bringen kann, hier zu bleiben, denn das ist ja für den Raum eigentlich eine viel wichtigere Frage. Ich halte es in der Angemessenheit der politischen Bewertung für viel wichtiger, denen zu helfen, die bleiben wollen.

Ich finde es unglaubwürdig, wenn die oberste hessische Landesplanungsbehörde ausschließlich wirtschaftspolitische Begründung in der bisherigen Abwägung in diesen gesamten Komplex einbringt. Zu den Fragen, die hier im Augenblick diskutiert werden, ist nichts gesagt worden. Die Menschen, die hier leben, haben nicht die Wahlmöglichkeiten wie der Flugreisende. Sie wollen und müssen auch später mit dem Flugplatz Rhein-Main zusammenleben. Ich würde Sie daher bitten, das doch stärker in Ihre Überlegungen mit einzubeziehen.

(Beifall auf der Tribüne)

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Ich darf die Zuhörer erneut darauf hinweisen, daß Beifallskundgebungen lautlos erfolgen können. Ich bitte Sie, sich an die Ordnung dieses Hauses zu halten.

Ich darf nun, bevor ich der Bürgerinitiative das Wort gebe, den Vertreter des Wetterdienstes bitten, die von Professor Grebe angesprochenen Fragen zu beantworten.

Dr. Terpitz:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Der Wetterdienst ist eben so oft zitiert und auch angegriffen worden. Wenn das alles richtig wäre - ich brauchte gar nicht mehr vor Ihnen zu stehen und könnte sagen: Ja, es stimmt so. Aber Sie sehen, ich stehe hier, und ich habe etwas zu sagen und zu entgegnen.

Mir ist nicht ganz klar, Herr Dr. Oeser und Herr Prof. Grebe, daß Sie alte Gutachten, die vor 15 Jahren erarbeitet worden sind, angreifen und sich dabei noch auf ältere Gutachten von 1961 und 1962 beziehen. Ich beziehe mich auch auf die Gutachten von 1965, 1966 und 1967, doch ich kann sie mit gutem Gewissen vertreten, was den Bereich der eigentlichen Klimatologie angeht. Ich muß sagen, was Herr Prof. Eschner 1971 über uns gesagt hat, es sei reine Spekulation, was wir damals gesagt hätten, ist Spekulation von seiner Seite her. Wenn er hier wäre, könnte ich annehmen, daß er eine ähnliche Meinung vertreten würde wie wir, denn wir sind auch inzwischen weitergekommen auf dem Gebiet der regionalen Klimatologie, der Stadtklimatologie und der lokalen Klimatologie.

Noch eine Bemerkung vorweg: In der Stellungnahme, die ich in den letzten 14 Tagen ausgearbeitet habe, gehe ich von Flächen aus, die mir die FAG schriftlich mitgeteilt hat. Ich habe inzwischen erfahren, daß diese Flächen als zu groß angesetzt worden sind, und zwar diese Rodungsflächen. Das macht aber, wie Sie nachher sehen werden, nicht viel aus bei der Aussage, die ich Ihnen vorlegen werde.

Ich beschränke mich also auf die eigentliche Klimatologie. Ich klammere aus die Lärmausbreitung und auch den Waldeinfluß auf den Wasserhaushalt und die Luftreinheit. Diese Dinge sind nicht primär Aufgaben des Deutschen Wetterdienstes, Aufgaben sind sie schon, aber aus bestimmten Gründen können wir sie nicht durchführen; das Wissen haben wir auf jeden Fall, das möchte ich hier noch sagen.

Wir haben hier ja genügend Gutachter, die Sie fragen können und die eben angesprochen worden sind.

Man muß unterscheiden, wenn man davon ausgeht, daß das Klima eventuelle Auswirkungen haben könne, wenn die Rodung in dem Maß, wie sie geplant ist, durchgeführt wird. Wir müssen da Nahwirkungen von den Fernwirkungen unterscheiden. Die Nahwirkungen finden in den eigentlichen Bereichen der Rodungen statt, und zwar sind es die Bereiche, in denen jetzt ein Waldklima herrscht und hinterher ein Klima in einem freien Feld, in einer sehr breiten Schneise.

Die Temperaturschwankungen sind im Wald wesentlich geringer als in einer Schneise oder einem Freiland, das ist erwiesen. Die Bäume gleichen das Klima aus aus bestimmten Gründen, die ich hier nicht näher aufführen werde. Besonders kommt das zum Vorschein bei sommerlichen Strahlungswetterlagen, die windschwach sind. Wir können annehmen, daß die Temperaturen über der Betonpiste - wir messen sie in 2 m Höhe und sagen diese Temperaturen auch in dieser Höhe voraus - etwa 5 Grad höher sein können als im umgebenden Wald. Das gilt nur für Strahlungswetterlagen.

Andererseits kühlen sich die Betonflächen während der Nacht, während der Ausstrahlungszeit stärker aus als im Wald. So bildet sich dann ein Kaltluftsee innerhalb dieser breiten Schneise, und dieser Kaltluftsee könnte eventuell noch Auswirkungen haben auf die Feuchte und auf die Sicht.

Die Feuchtverhältnisse hängen ja von der Temperatur ab. Die Temperatur geht herunter während der Ausstrahlungszeit; ich sagte das eben schon. Es könnte, wenn die Feuchte sehr stark zunimmt und die Luft gesättigt ist, Nebel auftreten. Dieser Nebel - es ist ein flacher Bodennebel, den ich meine - wird sich zwischen den Bäumen, nicht weiter oberhalb, bilden und könnte eventuell - da bin ich noch sehr vorsichtig - in die tieferen Lagen abwandern, weil nämlich die Kaltluft schwerer ist als die Warmluft. Es könnte sich dann am häufigsten Nebel bilden an der tiefsten Stelle, das wäre etwa im Südbereich der neuen Startbahn West.

Advektionsnebel, also Nebel, der aus dem Ried herangebracht wird und sowieso jetzt schon über die Bäume hinwegtransportiert wird, wird davon nicht betroffen, er wird weiterhin in gleichem oder ähnlichem Maße auftreten wie bisher.

Die Windverhältnisse in den Schneisen ändern sich natürlich sehr im Verhältnis zu dem dort vorher befindlichen Wald, das ist ganz klar. Besonders wichtig sind aber hier die Windverhältnisse bei sogenannten windschwachen Wetterlagen, die auch wieder einen großen Strahlungsumsatz haben. Bei diesen windschwachen Strahlungswetterlagen bilden sich nämlich lokale Windsysteme. Wenn die Luft sich überhitzt - wie ich eben schon sagte: an einem heißen Sommertag -, dann steigt diese Luft auf. Sie bildet praktisch eine Abluftfahne, die von dem Hauptwind, der über die Baumkronen hinwegweht, mit getragen wird. Diese aufsteigende Luft erzeugt einen Unterdruck in Bodennähe. Das bedeutet, es muß Luftmasse herantransportiert werden aus der Umgebung, also aus dem Wald. Es wird also die Luft aus dem Wald herangeführt zu der überhitzten Startbahn.

Kaltluft bildet also, wie ich schon sagte, einen See dazwischen, und es findet zwischen der Kaltluft in diesem freien Bereich, in der breiten Schneise, und dem Wald nur ein geringer Luftaustausch statt. Dieser Austausch müßte noch untersucht werden. Wahrscheinlich sind es weniger als 100 m, bis auf die die Kaltluft in die Stammzone eindringen wird.

Der Niederschlag wird sicher nicht erhöht oder erniedrigt werden, wenn diese Schneisen geschlagen werden. Es ist zwar anzunehmen, daß die Verdunstung abnimmt gegenüber dem jetzigen Zustand, ob diese Verdunstung aber ausreicht, Wolken zu bilden und auch Niederschlag hervorzubringen, kann man ziemlich ausschließen, ich möchte sagen, das ist sehr unwahrscheinlich.

Wichtig ist aber nun die Fernwirkung. Auf die Fernwirkung bezog sich ja auch Herr Prof. Eschner und meinte, daß der Deutsche Wetterdienst falsche Schlüsse ziehe. Wir vom Deutschen Wetterdienst machen fast tagtäglich Messungen in dieser Umgebung wie sonst auch in der Bundesrepublik Deutschland und haben große Erfahrung auf dem Gebiet der regionalen Klimatologie. Wir machen Messungen - das ist der Unterschied zu Herrn Prof. Eschner und auch zu Herrn

Prof. Grebe - und haben dadurch Erfahrungen, wie sich im einzelnen das Klima verhalten kann, wenn der Mensch eingewirkt hat.

Zunächst zur Temperatur. Dieses Temperaturfeld, das ich nannte und das sich auch bilden kann bei windschwachen Strahlungswetterlagen, diese Luftmasse im Sommer zur Nachmittagszeit, wenn sich die Luft überhitzt, wird, wie ich sagte, hochgetragen wie eine Fahne. Diese Luftmasse wird sich also nicht in Bodennähe irgendwie der weiteren Umgebung mitteilen.

Andererseits kann dieser Kaltluftsee während der nächtlichen Ausstrahlung, den ich schon nannte, nicht weiter in diesem relativ ebenen Gebiet durch die Waldzonen hindurch nach außen hin dringen. Auch nach Kelsterbach - der Ort ist hier ja schon des öfteren genannt worden - kann sich diese Kaltluft nicht mitteilen, weil hier eine Sperre durch die Lärmschutzmauer und den Waldstreifen vorhanden ist, über die die Kaltluft nicht hinweg kann. Bei der Warmluft sieht das an einem Sommertag ganz ähnlich aus.

Die Feuchte und die Sicht sprechen auch nicht an auf diese Änderungen innerhalb der Schneisen, die geschlagen werden. Ich hatte schon gesagt, wie wenig Auswirkungen die innerhalb dieser Rodungsgebiete haben. Sie haben zu einer bestimmten Zeit eine Auswirkung, aber bei diesen windschwachen Strahlungswetterlagen kann sich da die Temperatur, die Feuchte und eventuell auch die herabgesetzte Sicht nicht mitteilen.

Wie sich die Temperatur bei windschwachen Strahlungswetterlagen im einzelnen verhält, kann ich Ihnen an Hand eines Bildes zeigen. Es geht hier um eine Temperaturmeßfahrt, die nach einem heißen Sommertag in dem Zeitraum zwischen Abend und Morgen stattgefunden hat. Während der Nacht ist es zu einer starken Ausstrahlung gekommen. Wie Sie sehen, führte die Temperaturmeßfahrt vom Frankfurter Stadtwald im Süden über die Kennedyallee in das Bankenviertel und vom Bankenviertel dann weiter, am Mainufer entlang, nach Offenbach. Hier ist eine Temperaturkurve abgebildet. Sie sehen, daß die Temperaturen im Bereich des Stadtwaldes bis hin zur Eisenbahnunterführung an der Kennedyallee mit etwa 18 Grad gleichbleiben. Entlang der Kennedyallee bis in die Stadt hinein nahm die Temperatur ziemlich schnell zu. Sie sehen daran, daß sich der Wald praktisch nur bis zu der Unterführung auswirkt. Der Temperaturanstieg zum Bankenviertel hin ist daraus zu erklären, daß die Siedlungsstruktur in diesem Bereich noch sehr aufgelockert ist, daß noch sehr viele Grünzonen vorhanden sind. Erst bei der dichteren Bebauung erhöht sich die Temperatur um etwa 8 Grad.

Sie sehen daran: Die Auswirkungen des Waldes reichen nicht weit in die Stadt, in die Bebauung hinein.

Die untere Kurve zeigt etwas Ähnliches am Mainufer. Sie sehen einen starken Abfall der Temperatur zum Mainufer hinab und dann wieder einen leichten Anstieg nach Offenbach zu.

Das als kleinen Beweis dafür, wie wenig ein Wald temperaturmäßig auf die Umgebung wirkt.

Wenn man berücksichtigt, daß die Schneise später zu fast 20 % durch die Startbahn, die Rollbahn und die verlegte Straße versiegelt wird und eine Stadt zum überwiegenden Teil betoniert ist, kann man zu der Annahme kommen, daß der Einfluß von der Schneise der Startbahn West wesentlich geringer sein wird, als man das gemeinhin denkt. Auf jeden Fall wird der Einfluß geringer sein als das, was sich bei der Temperaturmeßfahrt in Frankfurt gezeigt hat.

Der Wind wird sich bei windschwachen Strahlungswetterlagen lokal ausrichten. Das heißt, daß er da, wo ein Häusermeer vorhanden ist, das eine Wärmeinsel bildet, hochsteigen wird. Das gleiche geschieht über Betonflächen. Bei windschwachen Strahlungswetterlagen wird an verschiedensten Stellen ein Lokalklima vorhanden sein, wobei es unwahrscheinlich ist, daß ein Lokalklima das andere Lokalklima stören kann.

Bei Wetterlagen mit stärkerem Wind, einer stärkeren Durchmischung wird zwar die Reibung innerhalb dieser freigeschlagenen Flächen herabgesetzt, da der Wind dann aber bald erneut über Wald streicht, wird er dann wieder etwas Energie abgeben. Das bedeutet, daß die Geschwindigkeit etwas herabgesetzt werden wird.

Die Frage ist nun, was in Kelsterbach passiert. Dort wird sich der Wind nur in einem geringeren Maße - das müßte noch einmal genauer untersucht werden - auswirken. Wir haben hier bei uns relativ wenig Südwind. Aber nur bei einem stärkeren Südwind könnte sich die Windgeschwindigkeit durch Kanalisierung in der Schneise etwas erhöhen. Nur das könnte Kelsterbach in gewissem, wahrscheinlich geringem Maße beeinflussen.

Wichtiger im Hinblick auf die Fernwirkung sind Ausbreitungsprobleme; denn man kann nicht ausschließen, daß sich die von den startenden Maschinen emittierten Schadstoffe in die Wohngebiete ausbreiten. Diese Ausbreitungsmöglichkeiten hängen sehr stark von den Windgeschwindigkeiten und der Windrichtung ab.

Zur nächsten Abbildung: Es ist bekannt, daß der Wind hauptsächlich aus dem Südwestsektor kommt. Ein zweites Extremum liegt im Nordostsektor. Alle Windgeschwindigkeiten sind in dieser äußeren Kurve zusammengefaßt. Der Wind weht in 22,5 % aller Fälle aus Richtungen des Sektors 210 bis 240 Grad. Aus dem Süden weht er wesentlich seltener. Ein zweites Extremum liegt zwischen 30 und 60 Grad, bei Wind aus den Richtungen des Nordostsektors. Aus diesen Richtungen weht der Wind in 19,3 % aller Fälle. Das ist also die zweithäufigste Windrichtung.

Zum nächsten Bild: Am Rande ist die Frage aufgetaucht - das ging auch durch die Presse -, ob sich die Hauptwindrichtung in der letzten Zeit am Frankfurter Flughafen geändert habe. Ich habe hier ein Bild für die beiden Zehnjahreszeit-

räume von 1951 bis 1960 und - die zweite Kurve - von 1961 bis 1970. Beide Kurven haben in etwa einen gleichen Verlauf und weisen ein Häufigkeitsmaximum bei der Südwestrichtung aus. Ein zweites Extremum liegt bei den Richtungen des Nordostsektors. Im Südwestsektor gibt es eine kleine Verschiebung zu beobachten. Die Windrichtung hat sich im langjährigen Mittel in den letzten zehn Jahren um etwa 10 Grad nach Süden hin geändert. Diese Änderung kann aber in der Statistik begründet liegen. Insgesamt bleibt das Maximum bei den Richtungen des Südwestsektors erhalten. In den nächsten zehn Jahren könnte es auch so sein, daß der Wind hauptsächlich aus dem Westsektor käme.

An Hand des nächsten Bildes möchte ich wieder auf die Ausbreitungsprobleme eingehen. Die Ausbreitung hängt auch von der Strahlung, von den Bewölkungsverhältnissen usw. ab. Herr Prof. Manier aus Darmstadt und auch Herr Prof. Klug haben eine Klasseneinteilung im Hinblick auf den Luftaustausch, die Ausbreitungsverhältnisse vorgenommen. Die Klassenbezeichnungen reichen von "sehr stabil" über "stabil" und "neutral" bis "sehr labil". Ich möchte darauf aber nicht näher eingehen.

Wichtig für die Schadstoffkonzentration und die Mitteilung der Schadstoffe nach außen hin sind die stabilen Wetterlagen. Sie kennen vielleicht den Ausdruck - er ist allerdings nicht ganz korrekt -: Inversionswetterlagen. Ich habe für die mit "stabil" bezeichneten Klassen, also die Klassen, für die am meisten mit Emissionen zu rechnen ist, für die einzelnen Orte jeweils den Sektor, aus dem sie aus dem Flughafenbereich diese Emissionsstoffe erwarten könnten, zusammengestellt. Das, was ich hier mache, ist keine Prognose der Emissionen. Ich mache hier nur Angaben über die Hauptwindrichtung und die Ausbreitungsklassen. Greifen wir Königstetten heraus, so sehen Sie 6 Zahlen aufgeführt. Ich habe den Sektor so, wie er aktuell ist, eingezeichnet - das ist der gestrichelte Sektor - und so, wie er später zu erwarten ist. Aus diesem Sektor könnte Königstetten von den Abgasen des Flughafens erfaßt werden.

Die oberste Zahl links betrifft den Öffnungswinkel. Darunter steht 14,8 %. Das ist die Häufigkeit der Windrichtung aus diesem Sektor. Mit 14,8 % muß man also mit einer Windrichtung aus diesem Sektor der beiden bestehenden Bahnen und der geplanten Startbahn West rechnen. Ich habe ferner noch angegeben: Zu 9,4 % aller Fälle könnte man mit stabilen Ausbreitungsklassen rechnen.

Das habe ich hier für jeden einzelnen Ort dargestellt. Ich gehe das nicht im einzelnen durch. Für Groß-Gerau ändert sich weiter nichts. Der Öffnungswinkel bleibt gleich - das ist vielleicht noch wichtig zu wissen -, das gilt auch für die Möglichkeiten der Emissionen von der meteorologischen Seite her.

Ich bitte um die nächste Abbildung. Da kann man folgendes feststellen: Rüsselsheim liegt nicht in der Hauptwindrichtung; das ist unten rechts. Wir wissen ja, daß die Hauptwindrichtung Südwest ist. Rüsselsheim wird aber zu 19,5 % aller Fälle - das ist die Zahl rechts unten - mit stabilen Ausbreitungsklassen zu rechnen haben. Das ist also der höchste Wert von allen Nachbarorten, die hier angesprochen worden sind. Das liegt daran, daß die stabilen Ausbreitungsklassen am meisten aus dem Nordostsektor zu erwarten sind. Das ist die eigentliche Erklärung. Bei Südwestlagen haben wir eine bessere Durchmischung, also auch eine bessere Durchmischung der Schadstoffe.

Ich fasse zusammen: Das Klima wird sich im eigentlichen Bereich der Rodungen stark ändern, in der Temperatur, in der Feuchte, im Wind. Bisher läßt sich aber noch nicht eine Fernwirkung nachweisen. Sie ist kaum möglich. Ob es Fernwirkungen gibt, müßte festgestellt werden. Das könnten wir auch durch Messungen feststellen, die wir in dem jetzigen Flughafenbereich durchführen könnten. Diese Messungen könnten diese Hypothese von uns untermauern. Ich nehme an, daß die Auswirkungen ähnlich sein werden, wie ich es eben gesagt habe und wie wir es auf Grund unserer Untersuchungen, die wir bisher in den letzten Jahren gemacht haben, feststellen konnten.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren! Ich darf folgendes mitteilen: Die Rücksprache mit dem Hessischen Fernsehen hat ergeben, daß morgen früh ab 9 Uhr bis morgen abend 18 Uhr übertragen wird. Ab 18 Uhr läuft das normale Programm. Wir werden weitertagen; es wird aufgezeichnet. Die Aufzeichnung wird am Freitag vormittag ab 10 Uhr gesendet. Die für morgen - Donnerstag abend vorgesehene Zusammenfassung von einer Stunde, von 20.15 bis 21.15 Uhr, ist auf Freitag abend von 20.15 bis 21.15 Uhr verlegt worden.

Das Wort zu einem Statement hat jetzt Herr Schubart von den Bürgerinitiativen.

Schubart:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Für die Bürgerinitiativen kann ich es nur sehr begrüßen, daß wir heute nachmittag mit den Beiträgen von Herrn Prof. Grebe und von Umweltpfarrer Oeser diese kühle und kalte Sprache der Technokratie verlassen, die hier zwei Tage lang vorgeherrscht hat, die aber überhaupt nichts mit den Lebensproblemen und den Lebensgrundlagen derer zu tun hat, die gegen diese Startbahn West kämpfen.

Ich sage hier in aller Offenheit: Ich würde meine Funktion als Vertreter der Bürgerinitiativen nicht erfüllen, nur sehr ungenügend ausfüllen, wenn ich nur die Dimension von Umweltzerstörung und Naturzerstörung, die dieses Projekt Startbahn West mit sich bringt, deutlich machte, wenn aus meinen Ausführungen nicht auch etwas von der Betroffenheit

der Bevölkerung, deren authentischer Ausdruck diese vor Ort kämpfenden Bürgerinitiativen sind, hier wirklich zum Ausdruck käme.

(Beifall auf der Zuschauertribüne)

Vorsitzender Dr. Lang:

Augenblick, Herr Schubart. Das ist die letzte Warnung für die Beifalssklatscher auf der Tribüne. Wenn das wieder vorkommt, werde ich dort oben teilweise räumen lassen. Das ist die letzte Warnung; ich wiederhole das. Lassen Sie es bitte nicht darauf ankommen. Ich würde das bedauern.

Bitte, fahren Sie fort.

Schubart:

Niemand soll hier die wirkliche Betroffenheit der Menschen vor Ort im Hinblick auf ihre Umwelt und ihre Lebensgrundlagen mit Emotionalität verwechseln.

Vorab eine Vorbemerkung, das heißt, nicht nur eine Vorbemerkung, sondern eine zentrale Feststellung dazu, wie wir als Bürgerinitiativen das Problem der Startbahn West einschätzen.

Das zentrale Problem, um das es bei der Startbahn West geht, sind nicht die ökonomischen Fragen, sind nicht die Fragen nach Luftverkehrsbedürfnissen, Luftverkehrsprognosen, die hier zwei Tage wie besessen hin und her gewälzt worden sind, sondern das sind die ökologischen Fragen. Ich meine die Frage, ob eine solche Startbahn West unter Berücksichtigung bereits vorhandener Umweltbelastungen in dieser Rhein-Main-Region unter ökologischen Kriterien von einer verantwortungsvollen Politik überhaupt vertreten werden kann. Das ist die zentrale Frage.

Ich gehe noch einen Schritt weiter. Ich will noch etwas hinzufügen: Deshalb können Sie all das, was Sie in den vergangenen zwei Tagen wie besessen hin und her gewälzt haben, meinetwegen ruhig im Sinne der FAG entscheiden. Ich möchte mich nicht in die Diskussion darüber einmischen, ob der eine oder andere Prognostiker recht gehabt hat. Aber all das würde - selbst die optimistischsten Einschätzungen der FAG zu Grunde gelegt - in Anbetracht der Dimension der Naturzerstörung, die in diesem Raum vonstatten geht, immer noch keine Rechtfertigung für die Startbahn West sein.

Wir als Bürgerinitiativen haben versucht, den ökologischen Fragenkomplex in einem Fragenkatalog zu formulieren. Wir haben diesen Fragenkatalog diesem Hearing vorgelegt. Er liegt Ihnen als Vorlage Nr. 62 vor.

Ich will versuchen, diesen Fragenkomplex hier nicht nur einzubringen, indem ich diese Fragen verlese, sondern an Hand jeder einzelnen Frage auch die Dimension und die hintergründigen Probleme, die da für uns eine Rolle spielen, deutlich zu machen. Unsere ersten zwei Fragen sind die eigentlich zentralen Fragen, die immer für uns im Vordergrund stehen und auf die wir von den Verantwortlichen, von den Startbahnbefürwortern und Startbahnbetreibern wirklich eine klare Antwort haben wollen.

Frage 1: Wo sind in der Rhein-Main-Region die Grenzen von Wachstum und Verdichtung mit industrielltechnologischen und sonstigen flächenbeanspruchenden Großanlagen, auch umweltbeanspruchenden Großanlagen, unter folgenden ökologischen Kriterien: der Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen der Menschen und der Lebensqualität, der Störung des Gleichgewichts des Naturhaushalts durch fortlaufenden Freiflächenverlust, der Auswirkung auf die Tier- und Pflanzenwelt, der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, der Beeinträchtigung der Umwelt durch Lärm- und Schadstoffimmissionen, der Auswirkungen auf das örtliche Klima, der Auswirkung auf das Grund- und Oberflächenwasser, schließlich der Entzug von Naherholungsmöglichkeiten?

Irgendwo - meine Damen und Herren, vor allen Dingen meine Herren von der Hessischen Landesregierung - müssen Sie doch einmal die Grenze gegenüber dieser technologischen Expansionsmaschinerie ziehen. Sie können doch nicht sagen, es gehe hier grenzenlos weiter. Dann müßte man ja direkt fordern, damit das auch ökologisch und rationell sinnvoll wäre, die ganzen vorhandenen Grünflächen noch einzubetonieren und nur die Planquadrate für Atomkraftwerke, für Wiederaufarbeitungsanlagen, für Startbahn West und für Industriegebiete und für alle anderen uns in diesem Raum zerstörenden Expansionsprojekte mit großen Farbpinseln einzuteilen.

Wir erwarten eine reale Antwort auf diese Frage; sie ist hier nicht nur oratorisch gestellt.

Unsere zweite Frage, die Schlußfolgerung aus der ersten Frage bezüglich der Startbahn West, haben wir in Anknüpfung an die hervorragenden Feststellungen von Prof. Grebe in seinem bereits erstatteten Kurzgutachten: Wie sind unter Beachtung der Grenzen von Wachstum und Verdichtung - das war die Frage 1 - folgende Feststellungen und Bewertungen der Landschaftsplaner und Landschaftsökologen Prof. Reinhard Grebe und Dr. Jürgen Schuster über die Startbahn West zu beurteilen - ich zitiere wörtlich -:

"Grundsätzlich muß sich in einem Raum, in dem weiteres Wachstum über kurz oder lang an sich selbst ersticken wird, auch der Luftverkehr den landschaftlichen und humanökologischen Prioritäten unterordnen."

Bitte beantworten Sie eindeutig die Frage, ob auch Sie es mit dieser Unterordnung halten!

Zweite Feststellung von Prof. Grebe:

"So stellt sich mit der Frage nach der Startbahn West zugleich die Frage nach der noch möglichen weiteren Belastung eines heute bereits über seine Grenzen" - ich wiederhole: eines bereits heute über seine Grenzen - "belasteten Raumes - das um so mehr, als von dieser Startbahn ja gerade auch weitere wirtschaftliche Impulse erwartet werden für den Ausbau von Folgeeinrichtungen, Zufahrtstraßen, Arbeitsplätzen. Hier schließt sich" - ich bin immer noch im Zitat von Prof. Grebe - "mit der fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfung" - elf Jahre Planfeststellungsverfahren und keine Unweltverträglichkeitsprüfung! - "wieder der Fragenkreis an die Betreiber des Flugplatzes, die Bundesrepublik Deutschland und das Land Hessen: Wieviel kann diesem Raum noch zugemutet werden, einem Raum, dessen Menschen in einer bisher nicht erlebten Einmütigkeit und Eindringlichkeit sich gegen die weitere Belastung wehren? Wenn man die Frage" - ich bin immer noch im Zitat von Prof. Grebe - "nach der möglichen Belastbarkeit des Raumes mit der Frage nach der möglichen Zumutbarkeit für die Menschen verbindet, so sind die Antworten im Rhein-Main-Raum schon lange gegeben."

Wir fragen, falls diese Feststellungen und Bewertungen als im Kern zutreffend anzusehen sind: Welche Konsequenzen sind aus diesen Feststellungen gegenüber der Entscheidung, die Startbahn West zu bauen, zu ziehen?

Mit unserer dritten Frage wenden wir uns den ökologischen Detailproblemen zu. Wir fragen zunächst einmal, wie es eigentlich real mit dem Waldverlust aussieht, den der Bau der Startbahn West und die übrigen Maßnahmen der Flughafenerweiterung zur Folge hätten. Wir müssen feststellen, daß es bis heute eindeutige, verläßliche offizielle Angaben oder Unterlagen zu dem Brutto-Waldverlust nicht gibt. Wir fragen: Wie hoch sind exakt - ich betone das Wort "exakt" - die Brutto-Verluste an Wald- und sonstigen Freiflächen a) durch die Parallelverschiebung der Start- und Landebahnen Nord und Süd nach Westen - das wollen wir nicht vergessen, das ist auch ein Teil der Flughafenerweiterung -, b) durch den Bau der Startbahn West, c) durch die Verlegung der Hochspannungsleitung der RWE, d) durch alle sonstigen Maßnahmen wie zum Beispiel Bau des Frachtzentrums? Und wir fragen weiter: Warum wurden eigentlich im Planfeststellungsbeschluß, der ja die rechtliche Grundlage für diese ökologische Katastrophe, die da vor sich gehen soll, schaffen soll, keine korrekten Angaben gemacht? Im Planfeststellungsbeschluß finden Sie nur eine einzige Angabe, nämlich die, daß bei Realisierung der Planung insgesamt ein Waldverlust von 351 ha notwendig wäre. 351 ha, so hieß es damals. Man kann die Stelle, wo das steht, drei- oder viermal lesen, man weiß nicht, ob damit gemeint ist: nur Startbahn West, Startbahn West und Parallelverschiebung oder Startbahn West, Parallelverschiebung und Verlegung der RWE-Hochspannungsleitung.

Nun hat ja der Bund Umwelt und Naturschutz - Herr Sander ist sein Vorsitzender - dankenswerterweise ein sehr gutes Papier erarbeitet, das sich unter anderem auch mit der Frage des Waldverlustes auseinandersetzt. Aber wir wollen wirklich einmal offizielle Angaben; das sind ja leider keine offiziellen. Zum Teil stehen sie allerdings auch in Widerspruch zu jüngsten Äußerungen unseres Umweltministers.

In dem Papier von Herrn Sander werden die Waldverluste wie folgt aufgeführt: Frachtzentrum - das ist klar - 120 ha, Parallelbahnverschiebung 130 ha, Startbahn West 200 ha, RWE-Trasse 50 ha, Flughafenerweiterung insgesamt 500 ha. Hingegen hat der Umweltminister die Verlegung der RWE-Trasse unlängst erst in einem Zeitungsartikel, wiedergegeben unter der Überschrift "Verwirrung über die Angaben zum Waldverlust" in der FAZ vom 27. September 1980 angesprochen und den Waldverlust allein durch die RWE-Hochspannungsleitung mit 170 ha angegeben. Wenn ich das und auch die übrigen Angaben von Herrn Sander als richtig unterstelle, sind wir bereits bei 650 ha Waldverlust durch die Frankfurter Flughafenerweiterung. 650 ha, wenn die beiden Angaben richtig sind! Wir fordern eindeutige, klare und präzise Angaben.

Unsere Frage vier beschäftigt sich mit der Wiederaufforstung. Wir wollen auch einmal präzise Angaben über diese Wiederaufforstung. Es gibt eine sinnvolle und eine sinnwidrige Wiederaufforstung. Sinnwidrig ist sie dann, wenn andere Freiflächen, die für eine Forstkultur gar nicht geeignet sind, aufgeforstet werden, wie es zum Beispiel im Maintal geschehen ist, wo eine Baumfarm an Stelle eines vormals wertvollen Biotops geschaffen wurde. Auch das erscheint in dieser Waldbilanz. Wir fragen also: In welchem flächenmäßigen Umfang und an welcher Stelle sind Neuaufforstungen infolge der Parallelverschiebung der Start- und Landebahnen, infolge des Baus der Startbahn West vorgenommen worden und werden noch vorgenommen? Wie werden diese Ersatzflächen vor Beginn der Neuaufforstung genutzt, und wie sind sie ökologisch beschaffen? Denn es muß ja immer wieder deutlich gemacht werden: Da werden ja nicht Betonflächen in Waldflächen umgewandelt, sondern man wandelt eine Qualität von Freiflächen in eine andere Qualität von Freiflächen um, während es beim Bau der Startbahn West ja darum geht, daß hier an die Stelle einer Freifläche, an die Stelle von Wald Beton gesetzt wird. Eine Wiederaufforstung ist also mit dem, was dort vonstatten geht, gar nicht vergleichbar.

Unsere fünfte Frage beschäftigt sich mit der Dimension Naherholung. Es ist ja äußerst erstaunlich, daß die Frage Naherholung und die Frage Auswirkungen des Baus der Startbahn West auf die Naherholungsmöglichkeiten überhaupt nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und des anschließenden Gerichtsverfahrens durch sechs Instanzen gewesen sind. Diese Naherholung hat wirklich eine Dimension; das hat Prof. Grebe vorhin ja wirklich eindringlich dargelegt und gezeigt, was das für ein Wald ist, der hier zerstört wird, daß er auch für uns Frankfurter - ich bin aus Frankfurt - eine ungeheure Rolle spielt. Ich will mir auch als Mensch dieses einmalig schöne Biotop durch eine solche Wahnwitzgeschichte, wie sie dort geplant worden ist, nicht zerstören lassen.

Wir fragen zur Naherholung: Wie sind die Beeinträchtigungen der Naherholungsmöglichkeiten durch den Bau der Startbahn West, hervorgerufen durch - beide Komponenten bitten wir zu berücksichtigen - a) die hermetische Abriegelung eines Gebiets in 5.000 m Länge und 600 m Breite mitten in den Mönchbruchwald hinein - Sie treiben da einen Rammbock aus Beton in diesen Wald hinein, zerschneiden ihn praktisch in zwei Flächen - und b), die noch viel wichtigere Frage, auf Grund der Lärmbelästigung durch startende Flugzeuge im übrigen Wald?

Es ist ja auch sehr erstaunlich, daß die Frage der Lärmbelästigung immer nur betrachtet wird unter dem Gesichtspunkt der Lärmbelästigung in besiedelten Bereichen. Es wird aber quasi unwidersprochen hingenommen, ja dient geradezu als Rechtfertigung der Planer, daß die Hauptlärmbelastung nicht über besiedeltem Gebiet, sondern über, wie man so schön sagt, unbesiedelten Bereichen stattfindet. Das ist, schlicht gesagt, ein Skandal. Dabei tut man so, als hätten die unbesiedelten Bereiche überhaupt keine Relevanz für die Menschen.

Die unbesiedelten Bereiche sind die Bereiche, wo die Menschen ihre Naherholung suchen. Das sind nicht hunderte, das sind nicht zehntausende, das sind hunderttausende von Menschen, die rund um den Frankfurter Flughafen wohnen.

Ich möchte zu der Frage Lärmbelästigung einschieben: Es wird künftig, wenn die Startbahn gebaut und in Betrieb genommen wird, sicherlich so sein, daß dieser ganze Wald - ich betone, der ganze Wald von der Flughafengrenze bis Groß-Gerau für die Naherholung vollständig ausfällt. Ja, Sie werden geradezu Warntafeln vor diesem Wald aufstellen müssen, um die Bevölkerung vor schwersten Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Lärmbelästigungen in diesem Wald zu schützen.

Ich will Ihnen das einmal zur Illustration zeigen. Diese amtliche Lärmschutzkarte beruht auf dem Gesetz gegen Fluglärm und der Verordnung über die Schutzbereichszonen im Bereich des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main. Daneben ist uns eine zweite Karte mit den Unterlagen zugeschickt worden, wo auch Lärmschutzbereiche nach dem Lärmschutzgesetz eingetragen worden sind, die sich leider nicht decken. Aus beiden Karten kann man entnehmen - das bitte ich wirklich, durch einen Experten zu bestätigen -, daß fast der gesamte Wald, etwa 90 % dieser 6.000 Hektar einmaliger Waldfläche, total verlärmt werden. Allein diese Dimension, was das für die Naherholung der Menschen bedeutet, die dort aufgewachsen sind, für die der Wald etwas bedeutet, allein diese Dimension müßte ausreichen für ein Aus gegenüber der Startbahn West.

Wir fragen weiter bei der Naherholung: Wieviel Menschen - das wollen wir einmal genau wissen - rund um den Frankfurter Flughafen sind von dieser Beeinträchtigung betroffen? Wir wollen es wirklich einmal präzise wissen: Wie stark und in welchem flächenmäßigen Umfang wird eine Lärmbelästigung beim Betrieb der Startbahn West im Mönchbruch-Wald hervorgerufen? In welchen Teilen dieses Waldes wird wegen der Lärmbelästigung eine Erholung überhaupt ausgeschlossen sein?

Hieran anknüpfend fragen wir weiter, wie Sie es eigentlich mit Ihren eigenen Gesetzen halten. Ich darf aus dem Bundesnaturschutzgesetz zitieren, dessen allgemeine Grundsätze unmittelbar geltendes Recht sind. Ich betone unmittelbar geltendes Recht; ich zitiere keine Rahmenvorschriften, sondern unmittelbar geltendes Recht aus dem Bundesnaturschutzgesetz, das schon seit 1967 gilt. Dort steht in § 2 unter Nr. 11:

"Für Naherholung, Ferienerholung und sonstige Freizeitgestaltung sind in ausreichendem Maße nach ihrer natürlichen Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen zu erschließen, zweckentsprechend zu gestalten und zu erhalten." Hier wollen Sie genau das Gegenteil machen. Ferner heißt es in Nr. 12:

"Der Zugang zu Landschaftsteilen, die sich nach ihrer Beschaffenheit für die Erholung der Bevölkerung besonders eignen, ist zu erleichtern."

Auch hier genau des Gegenteil, was Sie mit dieser Startbahn West machen. Sie müssen wirklich einmal erklären, ob das Bundesnaturschutzgesetz auch in Hessen verbindliches Recht ist, oder ob das in Paragraphen gegossene Sonntagssprüche von Umweltpolitikern sind.

Unsere sechste Frage wendet sich den wasserwirtschaftlichen Fragen zu, die auch in diesem ganzen Planfeststellungsverfahren, in sechs Gerichtsverfahren noch völlig unaufgeklärt sind, dankenswerterweise von Herrn Grebe heute schon angesprochen worden sind. Wir fragen zunächst - das wollen wir einmal wissen, wir wissen all solche Sachen als Bürgerinitiativen nicht -: Wie tief wird eigentlich die Betondecke der Startbahn West in den Erdboden einbetoniert? Daran anschließend ist die zentrale Frage: Wie tief wird die Grundwasserabsenkung durch den Bau der Startbahn West vorgenommen werden? Ist eine Dauerdrainage vorgesehen? Wie und wohin erfolgt die Entwässerung der Startbahn West? Wie ist sichergestellt, daß kein verunreinigtes Wasser von der Oberfläche der Startbahn West in den Erdboden gelangt? Da verweise ich nur auf das Eschner-Gutachten, das sagt - da stehen all die Schadstoffe drin, die startende Flugzeuge verursachen -, das kann man nicht einfach versickern lassen, da muß auch eine Ableitung vorgesehen werden.

Wir fragen in der Frage sieben vor allen Dingen nach den Auswirkungen. Das ist wiederum eine ganz zentrale Frage: Welche Auswirkungen wird die Grundwasserabsenkung durch den Bau der Startbahn West a) auf den umgebenden Wald, b) auf die Mönchbruch-Wiesen haben? Ist die Beurteilung der Folgewirkungen der Startbahn durch die Landschaftsplaner und Landschaftsökologen Prof. Reinhard Grebe und Dr. Jürgen Schuster zutreffend: "Schwere Beeinträchtigung bis Vernichtung des einzigartig wertvollen Feuchtgebietes Mönchbruch und zugleich des bisher noch

geschlossenen Schutzwaldgürtels zwischen den Siedlungsschwerpunkten Walldorf-Mörfelden und dem besonders stark belasteten Untermaintal"? Bitte nehmen Sie auch das zur Kenntnis: Diese Landschaftsqualität, die hier zerstört wird, das ist nicht irgendein Flecken Wald, das ist ein nicht nur für die Naherholung, sondern auch ökologisch unwahrscheinlich wertvolles, ja, wie wir neulich auf einer Veranstaltung hörten, in Deutschland, jedenfalls in Hessen einmaliger Biotop, den es dort gibt.

In den Fragen acht und neun wenden wir uns Fragen zu, welche Auswirkungen die Startbahn West auf die Tierwelt in diesem Bereich haben wird. Ich kann mir vorstellen, daß hier ein Lachen aufkommt. Da kommen die naturschützlerischen Romantiker und wollen unsere wohlüberlegten Planungen ins Wanken bringen. Aber lassen Sie sich sagen, auch diese Fragen gehören mit zu unserer Lebensqualität. Außerdem halte ich es schon mit dem Grundsatz, daß der Mensch Teil und Partner der Natur ist und nicht ihr Zerstörer sein darf.

Wir fragen: Ist ferner die Feststellung der Gutachter Prof. Grebe und Dr. Schuster über die gefährdete Tierwelt im Mönchbruch-Gebiet durch den Bau der Startbahn West, insbesondere auch über Vögel in größerer Artenzahl, zutreffend? Welche Vorkehrungen gegen den sogenannten Vogelschlag - - Zur Erklärung, was Vogelschlag ist, für Menschen, die das noch nicht wissen: Vogelschlag ist die Gefahr für fliegende, hier also für startende Flugzeuge, die durch Vogelschwärme hervorgerufen wird, weil die Düsen, die Triebwerke sie anziehen und dies gerade im Startvorgang sehr behindernd sein kann. Das versteht man unter Vogelschlag. Wir fragen: Welche Vorkehrungen gegen den sogenannten Vogelschlag sind zur Gewährleistung der Startsicherheit auf der Startbahn West erforderlich? Müssen insbesondere Feuchtbiotope trockengelegt werden, um für den Flugbetrieb gefährliche Vogelgemeinschaften zu vertreiben, für den Flugbetrieb gefährliche Vogelgemeinschaften ausgerottet oder dezimiert werden.

Ich darf in diesem Zusammenhang - wie vorhin schon Prof. Grebe - auf die Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr vom Bundesverkehrsminister vom 13. Februar 1974 verweisen und mein Erstaunen ausdrücken, daß solche Sachen auch nicht auf den Tisch gelegt werden. Ich vermute, es gibt hier Gutachten, die aber in Tresoren behalten werden, weil man das der Bevölkerung nicht zumutet, zu erfahren, was man da möglicherweise alles machen muß. In diesen Richtlinien ist die Rede von Niederhaltung des Vogelbesatzes durch, wie es in dieser Bürokratensprache heißt, vogelvergrämende Maßnahmen. Welche vogelvergrämenden Maßnahmen müssen da eigentlich durchgeführt werden? Es heißt in diesen Richtlinien weiter: "Naß- und Sumpfflächen" - genau das, womit wir es bei den Mönchbruch-Wiesen zu tun haben - "sollen beseitigt werden. Offene Gewässer sowie Gräben und Teiche sind möglichst zu vermeiden." All das ist dort. Schon aus Gründen der Sicherheit des Flugbetriebes müssen Sie die Ökologie, die Landschaft tiefgreifend verändern, weit über Ihre Startbahn hinaus, wenn Sie das hier ehrlich einräumen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Schubart, Sie haben noch vier Minuten, dann ist die halbe Stunde um. Tut mir leid, dreißig Minuten maximal für die einzelnen Redner.

Schubart:

Wir waren in der ganzen Anhörung sehr benachteiligt.

Vorsitzender Dr. Lang:

Es tut mir leid. Dem einzelnen Redner stehen maximal 30 Minuten Redezeit zur Verfügung.

Schubart:

Wir waren im bisherigen Verlauf der Anhörung sehr benachteiligt. Wir konnten unsere Argumente nicht einbringen, weil wir keinen Bezug zu den technokratischen Fragen hatten, die hier zwei Tage lang eine Rolle gespielt haben, die aber nicht unsere Probleme waren.

Wir fragen unter Frage 11 nach dem Klima-Gutachten; dies wurde hier schon angerissen. Ich möchte die Frage 11 hier nicht verlesen, wohl aber möchte ich Sie auf die Einschränkung in dem Klima-Gutachten hinweisen, die für uns sehr wichtig ist. Die Frage, inwieweit das Klima-Gutachten aufrechtzuerhalten ist, ist hier bereits gestellt worden. Ich will diese Frage deshalb nicht wiederholen. Ich betone aber ausdrücklich, daß wir dieses Gutachten natürlich nie und nimmer anerkennen können. Das Klima-Gutachten aus dem Jahre 1965, das Grundlage für das gesamte Verfahren war, enthielt aber immerhin folgende Einschränkung - ich zitiere:

Vorstehende Folgerungen sind nur gültig, solange nach der geplanten Erweiterung des Flughafens der umgebende Waldgürtel nicht von anderer Seite zusätzlich geschmälert wird. Ein ausreichender Waldgürtel - dies muß betont werden - ist wesentlich.

Wir fragen nach den weiteren Waldbeeinträchtigungen seit Erstattung dieses Gutachtens im Jahre 1965. Ich habe mir von der Stadt Frankfurt einmal die Zahlen über den Waldverlust nur in unserem Stadtwald geben lassen. Dies war sehr mühselig, weil solche Angaben ja nicht gesammelt werden. Die Zahl, die ich jetzt nenne, beruht ausschließlich auf Angaben, die mir Forstdirektor Ebert gemacht hat, und auf zusätzlichen Angaben, die ich aus anderer Quelle habe. Ich bin zu dem Ergebnis gekommen, daß seit Erstattung dieses Klima-Gutachtens allein im Frankfurter Stadtwald von der

Grenze Kelsterbach bis zum Waldstadion fast 150 Hektar - es sind genau 148,9 Hektar - Waldverlust durch flächenbeanspruchende Maßnahmen, vor allen Dingen durch landesplanerische Maßnahmen des Straßenbaus zu verzeichnen war. Wir fragen auch in diesem Zusammenhang wieder nach Grundsätzen des Landschafts- und Naturschutzes, Beeinträchtigungen des Klimas, insbesondere Beeinträchtigungen des örtlichen Klimas, die ja vermieden werden sollen. Wie ist all das mit den derzeitigen Planungen in Übereinstimmung zu bringen?

Unter Ziffer 13 thematisieren wir noch einmal die Lärmfrage, und zwar jetzt nicht auf die Frage der Naherholungsgebiete - in dieser Hinsicht ist ja überhaupt noch nichts geleistet worden - bezogen, sondern auf die besiedelten Bereiche bezogen. Wir wollen zunächst einmal auf einen fundamentalen Widerspruch im Planfeststellungsbeschluß der Planungsbehörde, aber auch im Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes hinweisen. Einerseits wird in dem Planfeststellungsbeschluß und in dem Urteil davon ausgegangen, daß die Startbahn West - ich möchte mich zurückhaltend ausdrücken - eine erhebliche Kapazitätserweiterung mit sich brächte. Im Planfeststellungsbeschluß und auch im Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes stand nicht die Zahl, die hier genannt worden ist, sondern es war immer von einer Kapazitätserweiterung um 75 % die Rede. Es wurde von einer Zunahme von 40 auf 70 Flugbewegungen, also von einer 75-prozentigen Kapazitätserweiterung gesprochen.

Auf der anderen Seite heißt es aber in dem Planfeststellungsbeschluß - ich zitiere wörtlich -:

Insgesamt gesehen ergibt der Ausbau des Flughafens eine Verbesserung der Lärmsituation.

Man höre: Man will Flugkapazitäten erweitern und die Fluglärmsituation verbessern. Das muß einmal einem Menschen mit normalem Verstand - ich bilde mir nicht ein, übermäßigen Verstand zu haben - klargemacht werden; das muß einmal mit den Denkgesetzen in Übereinstimmung gebracht werden. Ich kann hier keine Übereinstimmung finden.

Wir fragen - anschließend an das Gutachten - weiter: Wie ist unter heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen die Lärmbelastung durch Landungen und Starts auf dem Flughafen nach der Betriebseröffnung der Startbahn West zu beurteilen?

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Schubart, Ihre Zeit ist um.

Schubart:

Ich möchte dies gerade zu Ende verlesen. Geben Sie mir noch zwei Minuten, Herr Vorsitzender?

Vorsitzender Dr. Lang:

Sie sind bisher derjenige Redner im Rahmen der gesamten Anhörung, der die längste Zeit in einem Stück in Anspruch genommen hat.

(Zuruf von der Besuchertribüne: Auch der wichtigste!)

- Bitte Ruhe auf der Zuschauertribüne!

Schubart:

Herr Vorsitzender, Sie müssen das aber auch werten - -

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich kann mich mit Ihnen nicht in eine Diskussion einlassen. Bitte kommen Sie zum Schluß.

Schubart:

Dann komme ich mit folgender Feststellung zum Schluß. Wenn es in diesem Lande Hessen eine wirklich verantwortungsbewußte Bewertung - ich betone: nicht irgendeine, sondern eine wirklich verantwortungsbewußte Bewertung - all dieser ökologischen Kriterien, von denen ich hier nur einen ganz kleinen Teil aufgeführt habe, gäbe, müßte Ihr Urteil jetzt schon eindeutig sein: Die Startbahn West darf nicht gebaut werden.

(Ein Besucher zeigt auf der Tribüne ein Plakat mit der Aufschrift: Keine Startbahn West!)

Vorsitzender Dr. Lang:

Rollen Sie das Plakat dort oben ein. Andernfalls müssen Sie den Saal verlassen. - Fordern Sie den jungen Mann auf, den Saal zu verlassen. - Ich bitte, den jungen Mann hinauszuführen.

(Zurufe von der Besuchertribüne: Vor was habt ihr eigentlich Angst, Mann? - Schweinerei!)

Meine Damen und Herren, ich bedaure diesen Zwischenfall. Das Wort hat Herr Dr. Rohrmann.

Dr. Rohrmann:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich bin etwas überrascht, daß ich jetzt schon das Wort bekommen habe; ich werde es natürlich auch ergreifen. Zunächst möchte ich mich kurz vorstellen: Ich bin Sozialwissenschaftler, komme

von der Universität Mannheim und befasse mich seit 1965 mit Untersuchungen über die Auswirkung des Fluglärms auf den Menschen. Ich möchte auch mitteilen, wer mich gebeten hat, hier eine Stellungnahme abzugeben. Es ist die Kommunale Arbeitsgemeinschaft.

Soweit es um die Auswirkungen von Fluglärm auf die betroffene Bevölkerung geht, liegen im wesentlichen nur medizinische Stellungnahmen vor. Deswegen möchte ich hier Gesichtspunkte aus sozialwissenschaftlicher Sicht darstellen. Ich werde dies in 9 Punkten tun und versuchen, mich kurz zu fassen, damit etwas Zeit für die Befragung durch den Ausschuß bleibt.

1. Im Sinne psychologischer und soziologischer Kriterien muß geprüft werden, ob eine Fluglärmbelastung das psychische und soziale Wohlbefinden beeinträchtigt und ob das individuelle menschliche Verhalten und das menschliche Zusammenleben behindert sind. Dies steht im Einklang mit dem Gesundheitsbegriff der Weltgesundheitsorganisation und auch damit, daß die sogenannten Belästigungen ein eigenständiges Rechtsgut im Immissionsschutzrecht darstellen.

2. Aus der sozialwissenschaftlichen Lärmforschung ergeben sich folgende Hauptwirkungen von Fluglärm: Behinderung der Kommunikation, Beeinträchtigung der Erholung und des Schlafs, Minderung des psychischen Befindens, Beschränkung des Wohnverhaltens. Folgewirkungen betreffen zum Beispiel das Leistungsverhalten, den Erwerb der Sprache, psychovegetative Funktionen, das Sozialverhalten und anderes mehr. Zeitlich gesehen sind die Störungen am Abend in der Zeit zwischen 18 und 22 Uhr am größten, also in der Zeit, in der Feierabendruhe und Erholung besonders gewünscht werden. Bestimmte Gruppen der Bevölkerung - zum Beispiel Säuglinge und Kinder, alte Menschen, Kranke oder Genesende sowie gesundheitlich vorbelastete Personen - sind stärker betroffen.

Drittens. Zur Behinderung der Kommunikation. Dies ist eine besonders zentrale Beeinträchtigung. Betroffen sind Unterhaltung und Telefonieren als aktive Kommunikation und Radiohören, Fernsehen, sowie Musikhören als passive Kommunikation.

Geht man davon aus, daß die Beeinträchtigung bei einem Störpegel von etwa 50 dB(A) beginnt und bei Pegeln ab etwa 75 dB(A) keine eindeutige Satzverständlichkeit mehr gegeben ist, dann bedeutet jeder laute Überflug eine Behinderung der Kommunikation. Dies ist umso ärgerlicher, je weniger man - wie etwa beim Radiohören oder Fernsehen - um eine Wiederholung des Gesprochenen bitten kann, was in der Unterhaltung ja noch möglich ist.

In sozialwissenschaftlichen Befragungen geben bei äquivalenten Dauerschallpegeln von 75 dB(A) etwa 80 % der Anwohner an, in ihrer Kommunikation gestört zu sein. Bei 67 dB(A) äquivalenten Dauerschallpegels sind es etwa 60 %, bei 60 dB(A) etwa 30 %.

Da sprachliche Kommunikation das entscheidende Mittel des Menschen zum Kontakt mit seiner Umwelt ist, muß ihre Behinderung unter anthropologischen Gesichtspunkten besonders negativ bewertet werden. Daß darüber hinaus durch Lärm schon Erlernen und Beherrschen der Sprache bei Kindern verzögert und erschwert sind und sich daraus schlechtere schulische Leistungen ergeben, kann diese Beurteilung nur verschärfen.

Kommunikationsbehinderungen betreffen insofern sowohl das private Wohnen als auch den Arbeitsplatz und besonders auch öffentliche Einrichtungen und da besonders die Schulen.

Viertens. Zur Beeinträchtigung des psychischen Befindens. Dies entsteht in der unmittelbaren Lärmsituation durch Unbehaglichkeitsempfindungen, Ärger, Nervosität und teils aus Erschrecken und Furchtsituationen im Zusammenhang mit Überflügen. Daraus und aus der Bewertung, die den verschiedenen Störwirkungen zugeschrieben wird, resultiert eine generelle negative Reaktion auf Lärm. Diese bleibt langfristig erhalten. Das heißt, mit abnehmender Reaktionsstärke kann nicht gerechnet werden.

Das Ausmaß der Belästigung verdeutlichen folgende Zahlen aus einer Zusammenfassung von elf europäischen und amerikanischen sozialwissenschaftlichen Untersuchungen. Bei äquivalentem Dauerschallpegel von 70 dB(A) sind etwa 40 bis 60 %, bei Belastungen von 60 dB(A) äquivalentem Dauerschallpegel etwa 20 bis 40 % aller Anwohner gestört und verärgert.

Dies heißt, auch außerhalb der Grenzwerte, wie sie etwa das Fluglärmschutzgesetz definiert, sind ganz erhebliche Anteile der Bevölkerung durch Lärm beeinträchtigt.

In diesem Zusammenhang ist wesentlich, daß psychische Belästigungsreaktionen ihrerseits körperliche Folgewirkungen haben können. Eine Reihe vegetativer Lärmfolgen - zum Beispiel im Bereich des Blutdrucksverhaltens, wohl auch des Magen-Darm-Bereichs - scheint nicht direkt durch die Schallbelastung, wohl aber durch die Gestörtheit und Verärgerung über Lärm verursacht zu sein. Stark belästigte Personen sind damit einem erhöhten Gesundheitsrisiko ausgesetzt bzw. langfristige Belästigungen sind pathogen.

In meinem fünften Punkt möchte ich zur Beurteilung von Fluglärmproblemen ansprechen, daß auch der Zusammenhang von Lärmverteilung und Bevölkerungsverteilung berücksichtigt werden muß. Geringere Geräuschbelastungen in dicht besiedelten Regionen führen zu größeren absoluten Zahlen beeinträchtigter Bürger als hohe Belastungen in wenig bevölkerten Gebieten.

Ich möchte das an einem Beispiel verdeutlichen, einem sehr einfachen Beispiel: 20 % Gestörte in einer Region von

100.000 Bewohnern sind mehr als 80 % Gestörte in einer Region von 10.000 Bewohnern. Die Konsequenz: Es dürfen nicht nur die Gestörtheitsgrade, sondern es müssen auch die absoluten Zahlen jeweils betroffener und beeinträchtigter Bürger berücksichtigt werden.

Sechstens. Solche Zusammenhänge sind ebenso bei der Beurteilung von Umbelastungen durch Veränderung der Bahn- bzw. der Flugroutensysteme zu bedenken. Dazu bedarf es sozialwissenschaftlicher Modellrechnungen, in denen Daten zur Störwirkung mit Bevölkerungszahlen verrechnet werden. Solche Analysen für die verschiedenen Zwei- und Dreibahnen-Fälle scheinen nicht vorzuliegen. Außerdem müßten dabei Effekte der Umbelastung von Effekten der Mehrbelastung - etwa durch eine geplante Kapazitätsausweitung - sorgfältig getrennt werden und dürfen nicht miteinander vermischt sein, wie dies in Diskussionen häufig zu geschehen scheint.

Siebtens möchte ich den Punkt Neubelastungen ansprechen. Für Neubelastungen gilt, daß das Ausmaß der Gestörtheit und Verärgerung nicht einfach aus vorhandenen Erkenntnissen hochgerechnet werden kann. Es ist zu erwarten, daß bei jetzt neu eintretenden Lärmsituationen in zuvor wenig belasteten Gebieten relativ stärkere Reaktionen auftreten werden als bei gleichen Schallpegeln in sozusagen alten Lärmsituationen. Zudem können die psycho-vegetativen Folgewirkungen von Belästigungen dann einen besonderen Stellenwert erhalten, wenn es sich eben um neue Belastungen handelt.

Achtens. Eine Anmerkung zur Minderung von Beeinträchtigungen durch Fluglärm. Derzeitig ist vorrangig der Einbau von Schallschutzfenstern als Methode der Wahl vorgesehen. Aus sozialwissenschaftlicher Sicht kann dies keine zureichende Lösung des Fluglärmproblems sein, weil damit nur der innere Wohnbereich, nicht aber Außenwohnflächen, wie Balkon, Terrasse, Garten usw. sowie öffentliche Erholungsgebiete überhaupt nicht geschützt werden können. Außerdem sind raumklimatische und psychologische Nachteile - im Extrem bis zum sogenannten Bunkereffekt bei Superschallschützung - zu bedenken.

Soweit zu diesem Thema bisher Untersuchungen vorliegen, scheint die subjektive Zufriedenheit mit solchen Maßnahmen begrenzt zu sein und der objektiven Wirksamkeit nicht zu entsprechen.

Neuntens und letztens möchte ich anmerken, daß für die Bewohner hochindustrialisierter und verdichteter Regionen Lärm in der Regel nicht den einzigen Belastungsfaktor darstellt. Vielmehr muß Fluglärm im Zusammenhang mit anderen Stressoren gesehen werden. Das sind erstens weitere Lärmbelastungen aus anderen Lärmquellen und zweitens Belastungen, die sich durch Luftverschmutzung, Geruchsbelastung und ihren Folgewirkungen ergeben. Eine Fluglärmbelastung, die für sich genommen noch für zumutbar erklärt werden mag, kann im Zusammenhang mit anderen Belastungen gesundheitsschädlichen Charakter gewinnen. Dies spricht gegen jede weitere Vermehrung von nachteiligen Umwelteinwirkungen auf derartige Bevölkerungen.

Abschließend möchte ich die wichtigsten Punkte noch einmal zusammenfassen. Eine rein medizinische Betrachtung von Lärmwirkungen ist eine zu enge und darum unangemessene Beurteilung.

Psychologische und soziologische Kriterien der Belästigung, insbesondere von Kommunikationsstörungen, führen zu größeren schutzwürdigen Bereichen als physiologische Kriterien.

Auch außerhalb der gesetzlich vorgesehenen Schutzzonen sind erhebliche Anteile der Bewohner durch Fluglärm beeinträchtigt.

Es fehlen gesicherte Aussagen darüber, wie sich Neubelastungen durch Kapazitätsvermehrung und Umbelastungen durch Kapazitätsverlagerung auf die Beeinträchtigung durch Fluglärm auswirken.

Besonders in hochbelasteten Regionen stellt eine Vermehrung der Gesamtbelastung durch weiteren Fluglärm ein zusätzliches Risiko für Gesundheit und Wohlbefinden der Bevölkerung dar.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und hoffe im übrigen auf Fragen durch den Ausschuß.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Meine Damen und Herren! Damit ist ein direktes Stichwort gegeben. Mit diesen Ausführungen ist die Reihe der heutigen Direktvorträge beigeladener Sachverständiger oder geladener Organisationen abgeschlossen.

In den jetzt noch verbleibenden 90 Minuten bis 18.00 Uhr wird den Mitgliedern der anhörenden Landtagsausschüsse Gelegenheit zu klärenden Fragestellungen gegeben.

Ich erteile das Wort an die Kollegin Frau Philippi.

Abg. Frau Philippi (CDU):

Ich habe Fragen an den Bund für Umwelt- und Naturschutz und an den Vertreter des Deutschen Wetterdienstes.

Wie sehen Sie beim Bau der Startbahn West die gesamte ökologische Belastung unter Einbeziehung der bereits stattfindenden Gesamtbelastung im Rhein-Main-Gebiet?

Meine zweite Frage geht an den Landesvorsitzenden des Deutschen Gewerkschaftsbundes, Herrn Richert, und Herrn Minister Schneider.

Herr Richert, Sie haben heute Vormittag zweimal sehr gute Ausführungen gemacht. Nur kann ich Ihre Ausführungen zur Ökonomie und zur Arbeitsplatzsicherung nicht in Einklang bringen mit Ihren Ausführungen zur Ökologie. Ich bitte Sie, mir zu sagen, wie Ihre zweiten Ausführungen gemeint sind.

Meine Frage an Herrn Minister Schneider geht dahin, ob seine Auffassungen sich damit decken und ob er bereit ist, die geforderten Gutachten zu erstellen und ob er sie ebenfalls für notwendig erachtet.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Sander vom Bund für Umwelt und Naturschutz hat das Wort.

Sander:

Sie haben gefragt, wie wir die Gesamtbelastung durch die Startbahn West für das Rhein-Main-Gebiet beurteilen. Es ist hier aus der Fülle der Ausführungen der Sachverständigen deutlich geworden und vor allen Dingen aus der Empfehlung, die vom Umweltbeirat gegeben worden ist, daß es an einer Fülle von gutachtlichen Untersuchungen noch fehlt, die ganz entscheidend sind, um eben diese Frage in ihrer Gesamtheit wirklich zutreffend beurteilen zu können.

Insofern müssen wir sagen, daß eine klare Beantwortung dieser Frage zur Zeit eben nicht möglich ist. Wir müssen auf der anderen Seite deutlich machen - das werde ich in meinem morgigen Beitrag noch tun -, daß der Waldeinschlag, die Waldverluste in diesem Rhein-Main-Gebiet in der Tat alarmierend sind, so wie sie auch in der jüngsten Zeit zu belegen sind und wie sie vor allen Dingen auch unmittelbar noch mit weiteren Projekten anstehen.

Weil wir wissen, daß dieser Wald eine ganz entscheidende Funktion für das Klima, für die Luftbelastung selbst hat, weil er der einzige Regenerator außerhalb der Witterungsbedingungen ist, der unsere Luft verbessern kann, müssen wir sagen, daß die Gesamtfrage, so, wie sie gestellt worden ist, im Augenblick negativ zu beantworten ist.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Dr. Terpitz vom Deutschen Wetterdienst.

Dr. Terpitz:

Das Rhein-Main-Gebiet ist jetzt schon sehr stark belastet durch anthropogene Einflüsse. Die einschränkende Frage ist, inwieweit die neue Startbahn West jetzt noch einen zusätzlichen Einfluß auf das Klima schafft.

Ich habe in meinen Ausführungen schon dargelegt, daß dieser Einfluß auf die Umgebung sicher nicht sehr groß sein wird. Untersuchungen könnten noch belegen, wie groß der Einfluß sein könnte. Aber wahrscheinlich ist dieser Einfluß kaum spürbar.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Richert, DGB Hessen.

Richert:

Frau Philippi, ich will gern zugestehen, daß, so hintereinander vorgetragen, Widersprüchlichkeit herausgelesen oder gehört werden könnte. Ich darf deshalb mit ganz einfachen Worten versuchen, die Dinge darzustellen. Nur wenn die von uns genannten Einzelmaßnahmen - Überprüfung der vorliegenden Gutachten, Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und die abschließende Gesamtbewertung durch den zuständigen Umweltminister - vorgenommen sind, sprechen wir uns für den Ausbau aus.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Umweltminister Schneider!

Schneider:

Nach dem Planfeststellungsbeschluß hat, wie Sie den bisherigen Diskussionen entnehmen konnten, eine Reihe von Gutachten zugrunde gelegen, die man sicherlich auch heute noch anfordern würde, wenn man nach den heutigen Vorstellungen eine sogenannte verfeinerte Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen würde.

Es haben Prüfungen stattgefunden, die seinerzeit als ausreichend angesehen worden sind.

Ich bin der Auffassung, daß die Auswertung dieser Anhörung auch die Frage beantworten muß und die Antwort darauf geben wird, ob noch weitergehende Untersuchungen für erforderlich gehalten werden. Ich vermag dieses im Augenblick noch nicht abschließend zu sagen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Das Wort zur nächsten Fragestellung hat Herr Abg. von Heusinger.

Abg. von Heusinger (CDU):

Wieviel Wald wird nun tatsächlich benötigt? Es wurden verschiedene Zahlen genannt. Der Oberbürgermeister von Rüsselsheim sprach von 100 ha enteignetem Wald und von 370 ha Nutzungsbeeinträchtigung. Die FAG spricht von 329 ha.

Welche Freiflächen gehen sonst noch verloren, sei es nun durch Verschiebung der Bahnen oder auch durch den Bau der Hochspannungsleitungen?

Wo und wieviel Neuanpflanzungen werden vorgenommen?

In wieviel Jahren übernimmt diese Neuanpflanzung die Funktion, die der Wald jetzt hat?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Zunächst hat das Wort Herr Staatssekretär Dr. Brans und dann ergänzend dazu Herr Sander.

Dr. Brans:

Zunächst ist die Frage nach den Bruttorodungsmaßnahmen gestellt worden. Ich beantworte die Frage wie folgt: Für das Frachtzentrum wurden 128 ha Wald in Anspruch genommen, für die Parallelbahnverschiebung 129 ha Wald. Für die Startbahn 18 West sollen in Anspruch genommen werden 200 ha Wald. Für die RWE-Trasse sind nach dem Planfeststellungsbeschluß 44 ha Wald vorgesehen.

Mir liegt ein Briefwechsel, der zwischen der RWE und dem Hessischen Minister für Wirtschaft und Technik geführt worden ist, vor, nach dem eine andere Führung der RWE-Trasse als möglich erscheint. Diese würde lediglich 8 ha Wald in Anspruch nehmen.

Der tatsächliche Waldverlust nach einer geplanten Wiederaufforstung: Parallelbahnverschiebung 65 ha, Startbahn West 148 ha, RWE-Trassenverlegung nach Planfeststellungsbeschluß 44 ha, zusammen ein Nettowaldverlust von 257 ha.

Bislang in Angriff genommene Ersatzaufforstungen zur Parallelbahnverschiebung: 11,25 ha, jedoch noch nicht begonnen, aber von uns für genehmigungsfähig und auch für möglich gehalten, genehmigte, jedoch von der Stadt Groß-Gerau abgelehnte Ersatzaufforstung von 18,5 ha. Augenblicklich in der Diskussion befindliche Ersatzaufforstungsflächen, auch von uns prinzipiell für aufforstungsfähig gehalten, im Rahmen des Flugplatzes Egelsbach 14 ha, als Ersatz für das Frachtzentrum bereits durchgeführte Ersatzaufforstungen 30 ha, weitere genehmigte Ersatzaufforstungen, die jedoch noch nicht begonnen wurden, 22,8 ha.

Darüber hinaus ist beabsichtigt, auf dem ehemaligen Gelände des alten Flugplatzs in Eschborn eine Fläche von 78 ha vom Bund anzukaufen, wovon etwa 50 ha zur Wiederaufforstung verwendet werden sollen.

Inwieweit bei der Rekultivierung eine Reihe von unmittelbar um den Flughafen herum vorhandene Kiesgruben entsprechend der Aufforstung angerechnet werden können, bedarf noch der Überprüfung.

Ich darf darauf aufmerksam machen, daß in aller Regel bei der Genehmigung für den Abbau zum Ausgleich des entsprechenden Eingriffs bereits eine Ersatzaufforstungsverpflichtung ausgesprochen worden ist.

Das Problem der Bereitstellung gleicher Ersatzaufforstungsflächen im gleichen Naturraum, wie es § 11 Abs. 3 des Hessischen Forstgesetzes entspricht, ist somit noch nicht gelöst. Das Defizit beträgt zur Zeit zirka 100 ha.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Kurze Gegenrechnung durch den Bund Umwelt und Naturschutz, Herr Sander!

Sander:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich würde gern morgen im Zusammenhang ein wenig ausführlicher diese Frage der Waldverluste auch für das gesamte Rhein-Main-Gebiet ansprechen. Dazu hatte ich Ihnen auch schon einen Redebeitrag auslegen lassen; es ist eine Karte hinzugefügt, die das Rhein-Main-Gebiet im Jahr 1935 und, als Pendant dazu, im Jahr 1979 sowie auch den Flughafen darstellt.

Zu diesen Zahlen, die eben genannt worden sind, möchte ich folgendes korrigierend sagen. Insgesamt sind bis heute von dem Flughafen 1.358 ha in Anspruch genommen und gerodet worden. Er besitzt 1.503 ha, das heißt, 145 ha sind noch bestockt, sind noch Hochwald. Das ist also ein ganz anderes Bild.

Bislang hat der Flughafen an Wiederaufforstung lediglich 30 ha in Maintal geleistet. Eine weitere Ersatzaufforstung gibt es zur Zeit noch nicht.

Im wesentlichen stimme ich mit den Zahlen überein, nur nicht mit der Inanspruchnahme für die Parallelbahnverschiebung, die hier mit 129 ha figuriert. In Wahrheit sind das 303 ha gewesen, die ausweislich der Landtagsdrucksache des Jahres 1979 an die Flughafen AG verkauft worden sind. Nach Ihrer Auffassung ist allerdings der wesentliche Teil dieser Fläche schon zu früherer Zeit gerodet worden. Es stehen jetzt für die Inanspruchnahme der Parallelbahnverschiebung in der Tat diese 129 ha noch an.

Soweit es die Wiederaufforstung betrifft, sind das Flächen, die nicht als vollgültiger Wald betrachtet werden können, weil sie ja höhenbegrenzt sind. Insofern ist es nicht ein echter Wald, sondern ein Gürtelgehölz. Als solche sind für die Parallelbahnverschiebung 64 ha in Ansatz zu bringen, davon aber wieder 15 ha abzuziehen, sofern es zur Startbahn West kommt. Das heißt, hier sind als Wiederaufforstung in diesem höhenbegrenzten Sinn nur 49 ha zu werten, und für die Startbahn West sind das nach dieser Berechnung 50 ha. Als Ersatzaufforstung stehen zur Verfügung diese 28 ha, 2 ha in Kelsterbach, 2 ha in Neu-Isenburg und 24 ha in Schönauerhof. Das alles gleicht nicht die Maßnahmen aus, die schon durch das Frachtzentrum in Anspruch genommen worden sind.

Zur Wiederaufforstung in Eschborn, Flugplatz Eschborn, möchte ich hinzufügen, daß dies nach Auffassung der Regionalplanung gar nicht aufgeforstet werden sollte; denn dies ist ein Gelände, in dem die Kaltluftströme aus dem Taunus fließen und wo tunlichst eben kein Hindernis aufgebaut werden sollte. Insofern ist es also schädlich, wenn da überhaupt aufgeforstet wird. Wenn man aber aufforsten würde, dann wäre das eine Ersatzaufforstung, die der Bund für die Inanspruchnahme des Munilagers in Köppern zu leisten hätte. Die ist in jedem Falle nicht für den Flughafen anzurechnen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Kurze Replik, Herr Staatssekretär Dr. Brans.

Dr. Brans:

Verkauft wurden an die FAG für die Parallelbahnverschiebung 303 ha. Davon waren nach den eindeutigen Begriffen, die das Forstgesetz dafür vorsieht, 116 ha Freifläche. Von dem Restwald sind 129 ha in Anspruch genommen worden. Der Rest ist nicht abgeholzt.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Das Wort zur nächsten Fragestellung hat Herr Abg. Sturmowski.

Abg. Sturmowski (CDU):

Ich habe zwei Fragen an Herrn Dr. Terpitz vom Wetterdienst, an Herrn Prof. Grebe und an den Deutschen Bund für Vogelschutz.

Herr Dr. Terpitz, Sie haben das Stichwort Nahwirkungen - Fernwirkungen geliefert für das Schlagen der Schneise im Wald. Nun erinnere ich mich, daß in der allgemeinen Literatur über solche Eingriffe in den Naturhaushalt, beispielsweise über die Transamerikatrasse im Amazonasgebiet, überhaupt Abholzungen in diesen Feuchtgebieten immer ein sehr großes Wehklagen bei allen Menschen, die sich mit Wetter und Klima beschäftigen, aufkommt.

Ich möchte deshalb fragen, wie Sie hier so absolut meinen, diese Trasse in unserem Wald hier würde sich in ihren schädlichen Wirkungen auf sich selbst beschränken. Ich hätte dazu auch gern die Ansicht von Herrn Prof. Grebe noch einmal, der dem ja heftig widersprochen hat.

Ich möchte auch das Stichwort "Versiegelung der Schneise", das hier fiel, dabei mit einbringen; denn es kommt ja nicht nur dieses Versiegeln dazu, es kommt ja auch dazu, daß das Ganze in wenigen Wochen geschehen muß. Also, einmal Abholzen und Versiegeln. Es wird also ein Zustand in einem ganz kurzen Zeitraum hergestellt. Ich möchte fragen, ob dies wirklich keine Auswirkungen im klimatischen Bereich hat.

Die zweite Frage zum Vogelschlag, zu der Trasse, die uns von Prof. Grebe erklärt wurde; deshalb auch die Bitte an den Deutschen Bund für Vogelschutz um Auskunft. Seine Aussage war so, daß er einmal das Gefälle ansprach - 10 m Gefälle - und damit das Ende der Trasse in dem bekannten Feuchtgebiet. Gerade in diesem Gebiet ist ja nun doch noch das wohl größte Vogelgebiet in diesem Wald anzutreffen. Wie wird sich durch die Trasse die Vogelwelt in diesem Gebiet verändern? Oder muß sie nicht sogar eliminiert werden, um eben keine Gefahr für den Flugverkehr heraufzubeschwören?

Ich hätte vielleicht zum ersten noch die Frage, die vielleicht von der Landesregierung beantwortet werden könnte, wie es eigentlich mit dem Planfeststellungsbeschluß wird; denn beispielsweise ist zu den Auswirkungen der schlagartigen Abholzung in dem Gebiet im Planfestellungsbeschluß keine Aussage enthalten.

Stellv. Vorsitzender Roth:

War das letzte eine Nachfrage zu der ersten Fragestellung? Ich wäre dankbar, wenn wir das auf morgen verschieben könnten, weil wir pro Abgeordneten eigentlich nur zwei Fragen zulassen wollten. - Herr Dr. Terpitz!

Dr. Terpitz:

Es ist nach dem Unterschied der Auswirkungen auf das Waldklima auf die Ferne einerseits in Brasilien, also Südamerika, andererseits in Mitteleuropa gefragt worden. Es gibt da grundsätzlich große Unterschiede. In Südamerika befinden sich die tropischen Wälder im Bereich des Äquators. Da gibt es eine sehr starke Einstrahlung und auch einen großen Umsatz an Wasser, sprich Verdunstung, was hier in Mitteleuropa nicht in dieser Weise der Fall ist. In Mitteleuropa befinden wir

uns in der gemäßigten Westwindzone, in der es immer wieder regnet, weil der Wind zur überwiegenden Zeit immer vom Atlantik her kommt und es hier keine Auswirkungen auf die Niederschläge hat.

Dieses Waldstück im Frankfurter Raum ist relativ groß im Vergleich zur übrigen Umgebung. Es spielt für die Niederschlagsbildung keine Rolle.

Sie sprachen die Versiegelung der Schneisen an. Dazu kann ich nicht sagen, daß es da noch eine Fernwirkung gibt. Wenn die Schneise versiegelt wird, dann wird das sicher auch nur eine Auswirkung auf das Klima im direkten Bereich der Schneise, also zwischen den neuen Waldrändern geben, sonst aber wohl kaum.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Prof. Grebe!

Prof. Dipl.-Ing. Grebe:

Herr Terpitz, ich möchte noch einmal auf Ihre Darstellung von vorhin hinweisen. Sie haben an Hand dieser Karte richtig nachgewiesen, daß es sich um ein Gebiet mit überwiegend Südwestwinden handelt und daß durch die Startbahn, die exakt in dieser Richtung verläuft, die Geschwindigkeit des Windes in dieser Richtung verstärkt wird. Gehe ich recht in der Annahme, daß damit die Emissionen, die in diesem Bereich entstehen und dann auch weiter über den Flugplatz verlaufen, verstärkt durch die erhöhte Windgeschwindigkeit in Richtung Stadtgebiet Frankfurt geschoben werden? Oder wie erklären Sie sich das Verhalten des Windes jenseits des Flugplatzes?

Dr. Terpitz:

Über die möglichen Immissionen und Emissionen sage ich nichts aus. Ich sage nur etwas über die klimatologischen Gegebenheiten aus, die sich wahrscheinlich auch in den nächsten Jahrzehnten nicht ändern werden. Es ist anzunehmen, daß die Windrichtungsverteilung die gleiche bleiben wird. Ob nun mit diesem Wind die Schadstoffe nach Frankfurt getragen werden, das müßte an anderer Stelle geklärt werden. Ich kann von meteorologischer Seite her nur sagen, daß bei Winden aus Südwest die Durchmischung wesentlich kräftiger ist als bei Winden aus Richtung Nordost oder Südost.

Prof. Dipl-Ing. Grebe:

Damit geben Sie zu, daß die Frage der Emission entscheidend für das hier vorliegende Problem ist und auch Zusammenhänge mit der Windrichtung vorhanden sind. Mehr habe ich doch nicht gesagt.

Dr. Terpitz:

Natürlich ist es so.

Prof. Dipl.-Ing. Grebe:

Sie haben ebenfalls zugegeben, daß es erhebliche Aufhitzungen bei Tage geben werde. Daß es bei Nacht dort kühler wird, ist auch klar. Auch bei Tage leben noch Menschen in Frankfurt. Auch dann wird also im Süden, der Hauptwindrichtung, aufgeheizt. Es kann doch wohl auch da zu gewissen Veränderungen, zumindest in der Hauptwindrichtung führen, deren Wirkung auf Frankfurt Sie allerdings noch nicht untersucht haben.

Dr. Terpitz:

Diese Auswirkungen haben wir noch nicht untersucht. Es wäre gut, wenn wir den jetzigen Flughafenbereich mitsamt Umgebung noch einmal durchmessen könnten. Dann würden wir sicher noch einige Erfahrungen mehr machen.

Diese Lokalwindzirkulation - das wissen wir - ist nur relativ eng begrenzt.

Im Norden von Frankfurt sieht es allerdings anders aus, weil das Gelände vom Taunus her ein Gefälle hat. Da können die Kaltluftflüsse, sprich: Frischluftflüsse, eher nach Frankfurt eindringen, als das von Süden her der Fall ist.

Prof. Dipl.-Ing. Grebe:

Kann ich aus dem letzten Satz Ihres Gutachtens, wonach Sie nur teilweise gemessen haben, schließen, daß das insgesamt für Ihre Gutachten stimmt?

Dr. Terpitz:

Wir haben keine Sondermessungen durchgeführt. Wir beziehen uns nur auf die Messungen vom Frankfurter Flughafen. Hier müßten unbedingt Sondermessungen durchgeführt werden, auch für die Umgebung. Hier müßte ein dichtes Netz errichtet werden.

Prof. Dipl.-Ing. Grebe:

Dies habe ich empfohlen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Zu dieser Frage vom Bund für Vogelschutz, Herr Bauer.

Bauer:

Das Vogelschlagrisiko ist ein bekanntes Gefahrenmoment für Flughäfen in der ganzen Welt. Das ist - wie hier schon angedeutet - für den inneren Hindernisbegrenzungsbereich schon untersucht. Für das alte Parallelbahnsystem sind zur Zeit von Herrn Dr. Hild vom Geophysikalischen Amt der Bundeswehr in Traben-Trarbach entsprechende Untersuchungen im Gange, an denen der Deutsche Bund für Vogelschutz durch Zurverfügungstellung seines Materials sine ira et studio, muß ich bei dieser Gelegenheit betonen, mitarbeitet, weil wir uns der hohen Verpflichtung, diese Risiken aufzudecken, selbstverständlich bewußt sind.

Für den Vogelschlag kommen Tiere, die größer als ein Star sind, beispielsweise die Größe einer Drossel haben, in Frage. Je nach Größe wächst natürlich das Risiko, das allerdings auch von Aufschlagwinkel und anderem abhängig ist - den technischen Bereich will ich jetzt nicht behandeln.

Sie sehen auf dieser Karte, die hier hinten hängt, insgesamt 35 offene Wasserstellen - mit roten Punkten versehen - im Bereich der Hindernisbegrenzungsfläche für die alte Bahn. Es gibt Konzentrationen der Wasservögel, vor allen Dingen auf ihrem Zug von und nach den Winterquartieren beziehungsweise in die Bruträume. Zweimal im Jahr verläuft zum Beispiel die große Kranichflugroute zwischen Raunheim und Eltville durch unser Gebiet. Das ist ein besonderes Gefahrenmoment, das man aber durch die Radarbeobachtung gut im Griff hat.

Unsere 17jährigen Zählungen haben ergeben, daß im Durchschnitt der Hochwintermonate, Dezember und Januar, etwa 7.000 bis 9.000 Wasservögel sich in diesem Gebiet aufhalten - ohne Berücksichtigung der Lachmöwen am Main. Diese Konzentrationen sind Ihnen bekannt. Das sind nochmals 8.000 bis 9.000. Zusammen halten sich dann etwa knapp 20.000 Wasservögel in diesem Areal auf.

Die Zahlen des Vogelschlags am Flughafen sind bekannt. Wenn Sie da spezifische Werte wissen möchten, könnten sie Ihnen die Herren von der FAG mit Sicherheit sagen.

Jetzt zu der speziellen Frage Mönchbruch: Sie haben sehr richtig vermutet, das Problem in diesem Areal zu sehen. In diesem Gebiet bilden sich - für jeden Spaziergänger bekannt - während der Frühjahrsmonate nach der Schneeschmelze insbesondere auf der Mönchbruchwiese und der Zinswiese unterschiedlich große Wasserflächen, in einem Jahr mehr, in einem Jahr weniger, in einem Jahr länger anhaltend, wochenlang, monatelang, manchmal auch nur tagelang, in einem Jahr - wie 1976 - überhaupt keine. Diese stellen natürlich Anziehungspunkte für den Wasservogelzug dar und werden selbstverständlich auch sofort angenommen. Es kann also passieren, daß sich diese Pfützen über Nacht bilden und innerhalb von ein paar Tagen sich dort 500 Enten, 1.000 Kiebitze - um ein paar Zahlen zu nennen -, große Scharen Wacholderdrosseln, Rotdrosseln und Staren befinden, die hier durchziehen. Damit möchte ich die Beantwortung Ihrer Frage an sich schon beenden.

Darüber hinausgehend möchte ich die Damen und Herren Abgeordneten im Hinblick auf die Frage der Drainage, die später zur Diskussion steht, an etwas erinnern: Es ist selbstverständlich und eindeutig, daß bei einem Ende der Startbahn West hier diese Wasserflächen dauernd beseitigt werden müssen - unmittelbar unterhalb des Abflugpunktes der Maschinen. Damit geschehen genau die Eingriffe, die Herr Grebe beschrieben hat und die wir nicht wünschen. Hier liegen zudem auch die Sonderstandorte für bestandsgefährdete Pflanzen. Ich bitte Sie, das im Kopf zu behalten. - Vielen Dank.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Nächste Frage, Kollege Schlappner.

Abg. Schlappner (SPD):

Mich interessieren die Auswirkungen des Baus der Startbahn West auf das geplante Naturschutzgebiet Mönchbruch.

Zum zweiten habe ich die Frage, inwieweit heute technische Möglichkeiten unter Ausnutzung bestimmter Hartschaumverfahren zur Verkabelung der RWE-Hochspannungsleitungen bestehen. Diese letzte Frage richtet sich an die Landesregierung.

Stellv. Vorsitzender Roth:

An wen richtet sich die erste Frage?

Abg. Schlappner (SPD):

Die erste Frage richtet sich an die HON und auch an die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Zur Beantwortung der ersten Frage hat Herr Bauer das Wort.

Bauer:

Wie schon erwähnt, haben wir 1977 die Ausweisung eines Naturschutzgebietes - ich sage das ganz ehrlich - unter Unkenntnis der damals schon vorliegenden Pläne - man kann von einem privaten Naturschutzverband nicht verlangen, daß er alle Planungen in diesem Land kennt - durch Zusammenfassung dieser drei Naturschutzgebiete zu einem ausgedehnten, als Ökosystem zusammenhängenden Naturschutzgebiet Mönchbruch beantragt. Das geschah auf Grund der Tier- und Pflanzengesellschaften, die andeutungsweise Herr Prof. Grebe, Ihnen heute mittag bereits schilderte.

Es ist ganz eindeutig: Wenn die Trasse in das von uns beantragte Naturschutzgebiet - Sie sehen hier die rote Schraffur - eingreift, gehen selbstverständlich alle, wie es in der gräßlichen Behördensprache heißt, Schutzgegenstände in diesem Areal verloren. Die Verlegung der RWE-Trasse, die durch die Kernzone verläuft, würde die Erlenbrüche und die Birkenbrüche als wertvollste Standorte in diesem Gebiet, dem neu auszuweisenden Schutzgebiet, berühren und zu entsprechenden Beeinträchtigungen führen. Ihre Erhaltung würde durch diese Maßnahmen, auch durch die Eingriffe in den Wasserhaushalt, die wir nachher noch geschildert bekommen, nahezu unmöglich werden.

Insbesondere würden die Wiesen - das sagte ich bereits im Zusammenhang mit der Diskussion über den Vogelschlag, Herr Schlappner - vollständig ihren Charakter verlieren und in andere Standorte umgewandelt.

Wenn Sie sich hinsichtlich der Pflanzengesellschaften als Bestandteil des geplanten Naturschutzgebietes noch informieren möchten, so steht als weiterer Fachmann Herr Prof. Große-Brauckmann von der Technischen Hochschule in Darmstadt auf Abruf hier im Saal zur Verfügung. Er kann unmittelbar meine Ausführungen fortsetzen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Eine kurze Ergänzung bitte!

Prof. Dr. Große-Brauckmann:

Von dem Inventar des seinerzeit geplanten Naturschutzgebietes Mönchbruch ist aus botanischer Sicht zu sagen, daß hier eine ungeheure Fülle von bemerkenswerten und für Hessen einmaligen - nicht nur einzigartigen, sondern einmaligen - Pflanzengesellschaften vorkommt. Es handelt sich ganz überwiegend um Pflanzengesellschaften, die an feuchte Standorte gebunden sind. Diese Feuchtstandorte würden teilweise durch die wasserwirtschaftlichen Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Startbahnbau selbst erforderlich werden, teilweise durch die von Herrn Bauer eben angesprochenen Dinge im Zusammenhang mit der Verminderung der Vogelschlaggefahr schwer in Mitleidenschaft gezogen werden. Es handelt sich dabei um Wiesengesellschaften und um Wälder, die keineswegs dauernd in einem sehr nassen Zustand sind. Charakteristisch ist für sie, daß sie ein Gutteil des Jahres, bis in den Mai hinein, unter Umständen bis Anfang Juni, unter Wasser stehen können, zumindest aber während dieser Zeit einen Grundwasserstand in der Bodenoberfläche haben, während in späteren Zeiten des Jahres der Grundwasserstand tiefer abzusinken pflegt. Unter den Bedingungen kommen also dort diese bemerkenswerten Pflanzen vor, von denen einige im Mönchbruchgebiet ihre einzigen Standorte, ihre einzigen Wuchsorte in Hessen haben.

Die Grundwasserabsenkung, die das Vorkommen dieser Arten in Frage stellen würde, darf man sich nicht zu groß vorstellen. Bereits wenige Dezimeter, unter Umständen 1 Dezimeter Absinken des mittleren Grundwasserstandes kann dazu führen, daß die Konkurrenzkraft dieser besonders bedrohten Arten so stark geschwächt wird, daß ihnen andere Arten, die im gleichen Bestand immer mit vertreten sind, soweit überlegen werden, daß sie schließlich ganz zurückgedrängt werden. Insofern ist also schon durch eine relativ geringfügig erscheinende Grundwasserabsenkung eine schwere Gefährdung des Pflanzenbestandes zu erwarten.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Vielen Dank. - Jetzt zur Frage der Verkabelung der RWE-Stromleitungstrasse zunächst eine kurze Zusatzfrage des Kollegen Weimar!

Abg. Weimar (CDU):

Ich möchte zu der RWE-Trasse folgende Frage an die Landesregierung richten: Wenn es Möglichkeiten gibt, entweder unter die Erde zu verlegen oder aber einen wesentlich waldeinsparenderen Verlauf zu wählen, wäre dann nicht - zumindest im Hinblick darauf, daß Dritte durch solche Maßnahmen wieder belastet sind - auch die Frage zu stellen, ob der Planfeststellungsbeschluß insgesamt dann nicht so wesentlich beeinträchtigt ist, daß es zu seiner Aufhebung kommen müßte?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Minister Schneider!

Schneider:

Ich darf zu dieser Frage folgendes sagen: Die Anregung, die aus unserem Hause kam, war zunächst darauf gerichtet, die technische Seite daraufhin zu überprüfen, ob eine veränderte Trassenführung der RWE-Leitung möglich ist. Diese technische Überprüfung hat ergeben, daß dieses in der Weise, wie es Herr Dr. Brans vorhin vorgetragen hat, möglich ist.

Die Frage, ob sich daraus für den Planfeststellungsbeschluß Konsequenzen ergeben, ist für mich im Augenblick so zu beantworten, daß eine Verständigung darüber, eine solche veränderte Trassenführung vorzunehmen, zur Zeit der einzig gangbare Weg ist, wenn nicht der Planfeststellungsbeschluß tangiert werden soll.

Zu den Ausführungen zum Naturschutzgebiet Mönchbruch möchte ich mir nur eine Anmerkung erlauben, nämlich die, daß bei den eben hier vorgetragenen Aussagen von mutmaßlichen wasserwirtschaftlichen Maßnahmen ausgegangen wird, die bis jetzt so noch nicht hier diskutiert worden sind. Ich bitte, diese Fragen morgen erneut zu behandeln, wenn die Wassergutachter sich hier geäußert haben. Hier gibt es ja unterschiedliche Auffassungen. Sowohl Herr Bauer als auch Herr Prof. Große-Brauckmann von der Technischen Hochschule Darmstadt beziehen sich dabei auf eine Aussage, die bis jetzt nicht unbestritten ist.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Das wird morgen geschehen. Zu einer Ergänzung, Herr Staatssekretär, bitte!

Dr. Brans:

Herr Sturmowski hatte nach der Tunnel-Lösung gefragt. Ich will die Zahlen hier angeben. Eine Tunnel-Lösung käme prinzipiell technisch in Betracht. Der Tunnel müßte 600 Meter lang sein. Querschnitt: 30 Meter breit, 10 Meter hoch. Ein zweiter Querschnitt: 60 Meter breit, 8 Meter hoch.

Ich darf aus wasserwirtschaftlicher Sicht dazu eine Anmerkung machen: Dies würde allerdings eine erhebliche Absenkung des Grundwassers erforderlich machen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Sind die Kosten auch schon ermittelt?

Dr. Brans:

Ich würde Sie bitten, sich wegen einer Auskunft über die Kosten an die FAG zu wenden.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Vielen Dank. - Gefragt war auch die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald. Herr Prof. Dr. Brinkmann, bitte!

Prof. Dr. Brinkmann:

Ich möchte auch gerade zu diesem Punkt Stellung nehmen.

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Auf der Tagesordnung steht auch der Punkt: Hochspannungstrasse. Ich weiß zwar nicht, weshalb er auf die Tagesordnung gesetzt worden ist. Wir haben leider keinerlei Unterlagen über das, was bisher besprochen worden ist und was bei Ihnen bearbeitet worden ist. Ich weiß auch nicht, ob die Landesregierung heute oder morgen noch etwas in dieser Richtung vorlegen wird.

Eigentlich können wir über die Trasse der Hochspannungsleitung erst sprechen, wenn die Startbahn West tatsächlich gebaut werden soll. Aus Gründen des Naturschutzes - ich brauche das nicht besonders zu betonen - sind wir grundsätzlich gegen diesen Ausbau. Wir befürchten eben - das wurde bereits mehrfach gesagt -, daß durch diesen Waldeinschlag in bisher unerkanntem Ausmaß das ökologische Gleichgewicht im ganzen Gebiet zusammenbricht. Wir sind sehr besorgt um den Verlust dieses für unseren Ballungsraum so überaus wichtigen Erholungsgebiets. Doch darüber wird gesprochen und wird noch gesprochen werden.

Ich vermisse, wie gesagt, Unterlagen über die Kabelausführung. Ich höre eben zum erstenmal, daß die Kabelausführung tatsächlich im Gespräch ist. Die Kabelausführung möchte ich für die beste Ausführung in dieser Art halten, weil eben eine Menge Wald gespart und die Natur auf diese Weise weitgehend geschont wird. Zugegeben, sie ist wesentlich teurer. Ich kann im Augenblick nicht sagen, ob die eben angegebenen Maße stimmen. Wir haben von der Landesregierung keinerlei Unterlagen - technische Daten über diese Anlage beziehungsweise über die Leitung - bekommen. Ich weiß nicht, wieviel Systeme da vorliegen. Ich weiß nur, daß die Spannung 380 kv betragen soll. Unter diesen Umständen ist eine Kabelausführung zweckmäßig. Ich selbst würde auch sagen: nach Möglichkeit im Kanal, was da wohl offensichtlich auch zur Diskussion steht. Die Maße kann ich nicht beurteilen.

Ich betone nochmals: Sie ist wesentlich teurer. Aber wir wissen auch um den Preis des Grund und Bodens in unserem Spannungsraum und um den Wert des Waldes. Wir sollten die Kabelausführung ernstlich in Betracht ziehen. Wie gesagt: Wir brauchen uns darüber erst zu unterhalten, wenn die Startbahn West tatsächlich gebaut werden soll, was wir nicht annehmen wollen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Vielen Dank. Die nächste Fragestellung kommt von Herrn Abg. Schmidt.

Abg. Schmidt (F.D.P.):

Ich habe eine Frage an die FAG. Kann die FAG verbindlich erklären, in welchem Umfang sie bei einer Realisierung der Startbahn bereit ist, die entstandenen Umweltschäden, soweit das überhaupt möglich ist, durch Wiederaufforstung oder ähnliche Maßnahmen auszugleichen und Maßnahmen zu realisieren, die dem Lärmschutz dienen und die ähnlichen Belästigungen abhelfen sollen?

Stellv.Vorsitzender Roth:

Das Wort zur Beantwortung hat Herr Becker, ich hätte beinahe gesagt: Startbahn 18. Bitte!

Becker:

Mein Name ist Becker, Startbahn 18 West - - Ach, Entschuldigung!

(Heiterkeit)

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Becker, Sie haben das Wort.

Becker:

Wir haben nicht nur unsere Bereitschaft erklärt, Wiederaufforstung zu betreiben, sondern mit Genehmigung des Aufsichtsrats auch entsprechende Mittel eingestellt. Man muß uns nur Flächen zuweisen, die aufforstbar sind. Denn unsere eigenen Initiativen, solche Flächen bepflanzen, aufforsten zu dürfen, waren bis jetzt nicht erfolgreich. Wir werden in der nächsten Aufsichtsratssitzung wieder einen Punkt aufgreifen, der schon einmal angesprochen worden ist; wir werden den Aufsichtsrat bitten, bestimmte Mittel für umweltschützende Maßnahmen zu genehmigen. Ich kann also heute abschließend nicht eine Größenordnung nennen, aber wir stehen im Wort mit unseren öffentlichen Erklärungen, daß wir über das Gesetzliche hinaus etwas tun werden. Das liegt klar auf der Hand, und das werden wir auch durchhalten.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Der Kollege Schmidt fragt: Wann kann mit einer Konkretisierung gerechnet werden?

Becker:

Wir sind abhängig davon, daß uns Flächen für die Waldaufforstung zur Verfügung gestellt werden.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Grundsätzliche Bereitschaft besteht? - Die nächste Frage ist dann vom Kollegen Welteke zu stellen.

Abg. Welteke (SPD):

Ich hätte gern noch einmal die Beziehungen zwischen dem Hessischen Ried und dem Gelände, das hier in Frage steht, in bezug auf das Grundwasser dargestellt und gehört, welche Beziehungen es hier beim Grundwasser gibt.

Die zweite Frage: Es ist mehrfach verlangt worden, wir sollten eine integrierte Betrachtung vornehmen. Das hat gestern Herr Meyfahrt für den regionalpolitischen Bereich verlangt, heute Herr Vester und auch der DGB. Wenn wir die ökologischen Belastungen dieses Raumes beurteilen, kann es ja wohl nicht nur um die Startbahn 18 West gehen, sondern es müssen auch andere private und öffentliche Maßnahmen berücksichtigt werden. Ich halte es deshalb für etwas unredlich - auch wenn jetzt genickt wird -, sich ausschließlich auf die Startbahn 18 West zu konzentrieren, wenn man die ökologischen Fragen dieses Raumes beurteilt. In dem Zusammenhang möchte ich auch gleich die Arbeitsgemeinschaft der Kommunen fragen, was sie seit 1965, seit der mögliche Bau der Startbahn 18 West bekannt ist, getan hat, um die Zuspitzung der ökologischen Probleme in diesem Raum zu vermeiden, wie sie also einen möglichen Bau der Startbahn 18 West in ihrer kommunalen Entwicklungsplanung berücksichtigt hat.

Stellv. Vorsitzender Roth:

An wen richtete sich die erste Frage?

Abg. Welteke (SPD):

Die erste Frage an Herrn Prof. Grebe, nehme ich an.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Professor, bitte.

Prof. Dipl.-Ing. Grebe:

Herr Welteke, ich habe auf das Hessische Ried in dem Zusammenhang hingewiesen, daß dort zur Zeit mit einem Aufwand, wie ich hörte, von einigen hundert Millionen DM Grundwasserreserven gesichert werden. Ich habe gesagt: Da werden in einem anderen Raum, der mit dem Ried geographisch und wasserwirtschaftlich nicht zusammenhängt, Grundwasserreserven gefährdet, und zwar sowohl durch die durch Untersuchungen nachgewiesene Verschmutzung als auch durch gewisse Wasserverluste. - Wir haben uns ja geeinigt, daß die wasserwirtschaftlichen Probleme morgen durch die hierzu anwesenden Gutachter Mock und Wolters angesprochen werden. Ich habe also gefragt: Gibt es Untersuchungen über den Wert des hier in Gefahr stehenden Grundwassers? Denn das gesamte Gebiet, das von der Startbahn West in Anspruch genommen wird, ist heute Wassereinzugsgebiet mehrerer Brunnen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Vielen Dank. - Kommunale Arbeitsgemeinschaft, Herr Blodt!

Blodt:

Herr Welteke, entschuldigen Sie, die Frage müßte vielleicht ergänzt werden und müßte lauten: Was haben die Kommunen, Genehmigungsbehörden und das Land in diesen Jahren in dieser Frage getan? Ich würde sagen: auf der einen Seite sehr viel, auf der anderen Seite aber nicht genug, um heute zurückblickend feststellen zu können, daß die Entscheidungen alle so ordnungsgemäß getroffen worden seien, wie wir sie nach unserem heutigen Erkenntnisstand treffen würden. Das hindert uns aber nicht daran - und das sollte für uns alle gelten, im besonderen für diejenigen, die in diesem Land umweltpolitische Verantwortung tragen -, nicht nur auf Fehler in der Vergangenheit zu verweisen, wenn es gilt, unter Umständen eigene Fehlentscheidungen zu entkräften oder in irgendeiner Form zu untermauern, sondern auch dafür zu sorgen, daß nicht die gleichen Fehler und Fehlentscheidungen auch in der Zukunft gemacht werden. Wir sind auf dem Weg, in dieser Richtung unsere Entscheidungen zu treffen. Darüber hinaus - das sollte jeder in diesem Raum wissen - sind auch heute im Grunde nicht zu billigende Entscheidungen der Vergangenheit im Benehmen und mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde - in jedem Fall - erfolgt.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Eine Zusatzfrage des Abg. Weghorn.

Abg. Weghorn (F.D.P.):

Herr Blodt, wenn Sie so die Veränderung der eigenen Erkenntnis darstellen, wieso versagen dann die beteiligten Kommunen zum Beispiel in der Frage Hochspannungstrasse ihr Einverständnis zu einer umweltfreundlicheren Lösung im Planfeststellungsverfahren, und wieso klagt beispielsweise die Stadt Walldorf-Mörfelden, wenn ich richtig informiert bin, gegen die Versagung der Auskiesungsgenehmigung in demselben Belastungsraum?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Blodt!

Blodt:

Sehen Sie, Herr Abg. Weghorn, das ist eine - entschuldigen Sie bitte, wenn ich das in dieser unmißverständlichen Deutlichkeit sage - der vielen Fehlinformationen, denen die Abgeordneten des Hessischen Landtags offensichtlich laufend unterliegen. Erstens gibt es für die beabsichtigte Änderung der Trassierung bis heute kein Planfeststellungsverfahren. Zum zweiten gibt es dazu nicht die genügenden Unterlagen, die notwendig sind, um dies zu beurteilen. Mit meinem Hause gibt es seit Bestehen und seit einer Gesprächsrunde hier im Landtag zwei Briefe, Schriftwechsel mit der Bitte um Stellungnahme. Nur muß man wissen, daß die Kommunen zum Zeitpunkt einer noch immer im Gang befindlichen gerichtlichen Auseinandersetzung nicht so töricht sein können, der Landesregierung oder dem zuständigen Minister eine Blankovollmacht für die Änderung eines Planfeststellungsverfahrens zu geben. Das ist damit nämlich verbunden. Entschuldigung, wir haben darum gebeten, daß man uns die Unterlagen auf den Tisch legt, mit allen Berechtigungsfragen. Wir sind bereit, darüber zu reden. Aber ich kann es einfach nicht zulassen - das sage ich für alle Kommunen im Kreis Groß-Gerau -, daß man in dieser Form ständig versucht, uns zum Buhmann der Nation zu machen und in die Ecke zu stellen. Wir sind bereit, darüber zu dem jeweiligen Zeitpunkt zu reden und zu diskutieren, aber nicht durch die Hintertür.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Welteke ist mit der Antwort noch nicht ganz zufrieden. - Bitte!

Abg. Welteke (SPD):

Natürlich nicht. Aber ich will noch eine Zusatzfrage stellen. Vielleicht beruht auch sie auf einer Fehlinformation, Herr Landrat: Bin ich richtig informiert, daß der Kreis Groß-Gerau hinsichtlich des Bevölkerungszuwachses, wie er in der

Regionalen Planungsgemeinschaft Starkenburg für den jetzt gültigen regionalen Raumordnungsplan prognostiziert worden ist, mit der niedrigen Rate des Bevölkerungszuwachses nicht einverstanden gewesen ist, sondern für sein Kreisgebiet einen höheren Zuwachs reklamiert hat, obwohl er heute erklären muß, daß dieser Raum aus umweltökologischen Gründen eigentlich keine zusätzliche Bevölkerung verträgt?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Landrat!

Blodt:

Herr Abg. Welteke, das ist eine zweite Fehlinformation. Es trifft zu, daß der Kreis mit dieser Prognostizierung nicht einverstanden war, und zwar deshalb nicht, weil der Kreis Groß-Gerau zur Zeit dieser Festsetzung schon wesentlich mehr Einwohner in den verschiedenen Gemeinden hatte, als für diese Gemeinden festgelegt war. Eine ganz klare Sache!

Stellv. Vorsitzender Roth:

Das Wort zur nächsten Frage hat der Abg. Reichert.

Abg. Reichert (SPD):

Ich will versuchen, noch einmal auf den Wald zurückzukommen. Ich hätte die Landesregierung gern gefragt, welche Auswirkungen der geplante Waldeinschlag auf die plötzlich freigestellten Flächen, die jetzt im Wald sind, hat und ob Maßnahmen geplant sind, die den durch die Startbahn 18 West hervorgerufenen Zerschneidungseffekt - sie wird ja immerhin 2.300 m lang sein - von Norden nach Süden minimieren?

Eine zweite Frage an die KAG und an die Landesregierung gemeinsam. Da ja bei all den Ausführungen, die im Laufe des heutigen Nachmittags hier gemacht worden sind, der Erholungswert dieses Gebietes sehr stark angesprochen wurde, hätte ich gern gewußt, wieviel an Erholungsinfrastruktur bis jetzt in diesem betroffenen Waldgebiet installiert ist, welche finanziellen Aufwendungen dafür erforderlich waren und ob Überlegungen angestellt worden sind, den Verlust des überwiegend bewaldeten Erholungsgebietes - wenn es zum Bau kommt - durch alternative Erholungsmöglichkeiten auszugleichen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Staatssekretär Dr. Brans!

Dr. Brans:

Es ist damit zu rechnen, daß nach einem Einschlag in dem vorgesehenen Waldgebiet der Effekt eintritt, den man von anderen Totaleinschlägen kennt, daß plötzlich neue Waldränder entstehen, die einem heftigen Wind nicht standhalten. In diesem Zusammenhang müssen unverzüglich Maßnahmen erfolgen, um durch Anpflanzungen sehr rasch zu einem neuen Waldrand zu kommen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Wer wünscht von der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft das Wort? - Im Moment ist niemand da. Wer antwortet für die Landesregierung auf die zweite Frage? - Herr Reichert, wer soll von der Landesregierung antworten?

Abg. Reichert (SPD):

Der Herr Staatssekretär oder der Herr Minister!

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Staatssekretär!

Dr. Brans:

Habe ich Sie richtig verstanden, daß Sie fragen, welche Überlegungen angestellt werden, um die verloren gegangenen Erholungsgebiete auszugleichen?

Abg. Reichert (SPD):

Ich will die Frage präzisieren. Ich weiß, daß in einer Diskussion manchmal einiges an den Ohren vorbei geht. Das gilt für uns alle. Die konkrete Frage lautet: Was wurde bislang an Erholungsinfrastruktur in den betroffenen Gebieten installiert, und welche finanziellen Aufwendungen waren dazu erforderlich? Welche Überlegungen wurden angestellt, um den Verlust von überwiegend bewaldetem Erholungsgebiet auszugleichen beziehungsweise alternative Erholungsmöglichkeiten zu schaffen?

Dr. Brans:

Innerhalb des für die Rodung in Frage kommenden Waldgebiets sind uns keinerlei Erholungseinrichtungen, die man an anderer Stelle ohne weiteres ersetzen könnte, bekannt. Es ist natürlich unmöglich, einen Waldverlust in einem reinen Erholungswald in der Form zu ersetzen, daß man sozusagen ausweicht. Das geht in diesem Raum nicht. Ich kann nur auf die Erholungseinrichtungen verweisen, die die Kommunen in anderer Richtung bereits haben. Aber der Waldverlust als solcher kann, was die Erholungsmöglichkeiten angeht, kaum ausgeglichen werden. Die Ersatzaufforstungen, die vorgesehen sind, liegen durch die Bank nicht in diesem Gebiet.

Blodt:

Herr Abgeordneter, die Frage nach der Größenordnung der Investitionen läßt sich verständlicherweise nicht aus dem Handgelenk hier beantworten. Es sind in der Vergangeheit - es kommt auch darauf an, welche Zeiträume genannt werden sollen - von den Kommunen erhebliche Investitionen vorgenommen worden. Wenn Sie eine Antwort darauf wollten, dann müßten wir bei den einzelnen Städten und Gemeinden zurückfragen. Sie wissen, daß der Kreis darin kein direktives Recht hat, sondern das müßte erfragt werden. Ich kann die Frage nicht abschließend beantworten. Aber mehr als genug.

(Abg. Reichert: Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn das möglich wäre!)

Stellv. Vorsitzender Roth:

Nächste Frage, Herr Kollege Görlach!

Abg. Görlach (SPD):

Meine Frage geht an die Landesregierung zur Umweltverträglichkeitsprüfung. Unterstellt, die Landesregierung kommt bei der Überprüfung der Forderung des Deutschen Gewerkschaftsbundes zu dem Ergebnis, daß nicht alle vorliegenden Gutachten den Katalog und die Kriterien einer Umweltverträglichkeitsprüfung erfüllen, wird sie dann eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen, und könnte man dann sicherstellen, daß diese Prüfung abgeschlossen wird, bevor der mögliche Bau der Startbahn beginnt?

Die zweite Frage geht an die FAG, Prof. Wolters und an die Landesregierung. Heute morgen ist von den Herren, die ökologisch argumentiert haben, neben dem Waldeinschlag vor allem auf die Grundwassersituation eingegangen worden. Auf Grund welcher Untersuchung sind die FAG und der Minister für Wirtschaft und Technik der Meinung, daß der Bau der Startbahn besonders im südlichen Bereich keine Grundwasserabsenkung notwendig macht. Hiergegen steht zum Beispiel die Auffassung von Prof. Wolters.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Umweltminister Schneider!

Schneider:

Ich darf wiederholen, was ich vorhin gesagt habe. Wenn sich aus der Auswertung dieses Hearings für mich ergibt, daß weitere Untersuchungen notwendig sind, werde ich dafür plädieren, solche durchzuführen. Das kann ich erst nach Abschluß dieses Hearings in der Abwägung aller hier zur Diskussion stehenden Gutachten entscheiden. Selbstverständlich werde ich mich in einem solchen Falle darum bemühen, daß so etwas vor dem Baubeginn durchgeführt wird, denn ansonsten wäre das sicherlich sinnlos.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Zusatzfrage, Herr Abg. Weimar!

Abg. Weimar (CDU):

Herr Staatsminister, Herr Richert hat gesagt, das Papier des DGB liege bereits seit Januar 1980 vor. Daran schließt sich die Frage an: Wenn Sie das für so gewichtig halten, dies jetzt zu überprüfen, warum haben Sie nicht bereits, nachdem diese Einwände vorgelegt wurden, die entsprechenden Prüfungen vorgenommen, und warum wollen Sie erst jetzt in diese Prüfungen eintreten?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Minister!

Schneider:

Herr Abgeordneter, ich vermute, daß Sie einem Datumsirrtum unterliegen. Bei mir ist der Brief des Deutschen Gewerkschaftsbundes mit diesem Anliegen zu dem Hearing im Januar 1981 eingegangen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Das wird von DGB bestätigt. Herr Richert!

Richert:

Zur Klarstellung: Die Forderung nach einer allgemeinen Umweltverträglichkeitsprüfung ist von uns am 14. Januar 1980 gestellt worden. Die Konkretisierung, welche Bereiche wir darin einbezogen sehen möchten, ist erst heute von mir hier erfolgt.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Zur zweiten Frage für die FAG Herr Mücke!

Mücke:

Zuerst darf festgehalten werden, daß die Aussagen von Herrn Prof. Grebe im Grunde auch unseren Erkenntnissen voll entsprechen, nämlich daß wir an der Startstelle der zukünftigen Startbahn 18 West Grundwasserhöhen von circa 11 Metern unter dem Gelände haben und daß wir am südlichen Teil, also just in der Zone, in der die Startbahn in den Bereich der Wiesen hineinragt, es nicht so genau wie Sie wissen, weil wir in das Gelände nicht hinein können und auch keine Bohrungen vornehmen können, so daß die Angaben, die ein Gelände betreffen, das nicht in unserem Eigentum ist, immer mit Vorbehalt zur Kenntnis genommen werden müssen.

Vielleicht ist noch interessant, daß in der Zone, wo nach unserer Auffassung die Okrifteler Straße untertunnelt werden kann, der Grundwasserspeigel vier bis sechs Meter ist. Dieser Grundwasserspiegel schwankt nach unseren Messungen am Flughafen bisweilen um zwei Meter.

Wir haben also ein klares Gefälle des Grundwassers vom Süden, wo wir im Moment keine Einigung bekommen können, wie tief es wirklich ist, von 50 bis 2 Meter, bis zur Schwelle nach Norden, wo wir eine Höhe von 11 Metern haben. Das entspricht eigentlich auch der Flußrichtung des Grundwassers, denn Sie wissen, daß es in dieser Zone zum Main hin fließt.

Wenn wir an den kritischen Punkt herangehen, der im Süden liegt, fällt das Gelände, soweit wir das beurteilen können, trotz der gegenläufigen Bewegung, die das Grundwasser nimmt, etwas ab. Nach unseren Messungen ergibt sich, daß wir in diesem Gelände eine Aufschüttung für die Trasse der Startbahn von 1,50 Metern über dem jetzt vorhandenen Grund vornehmen müssen. Wir wissen, daß dieses Gelände sumpfig und moorig ist und daß es für die Baumaßnahme unbedingt notwendig ist, daß wir hier in einer bestimmten Tiefe einen Aushub vornehmen.

Wir gehen weiter davon aus, daß diese Tiefe von uns gegenwärtig nicht genannt werden kann, weil es auf unserer Seite keine Erkenntnisse gibt, wie tief dieser moorige Boden liegt.

Wir wollen das also herausnehmen und es mit Kies verfüllen. Damit wäre sichergestellt, daß sich der Grundwasserspiegel in diesem südlichen Bereich nicht verändert und das Wasser ungehindert durch die Kiesschicht fließen kann, weil sich der Beton und der Aufbau für die Startbahn auf einer höheren Ebene befinden.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Die Frage richtet sich auch an die Landesregierung. Herr Staatssekretär Kirst, Ministerium für Wirtschaft und Technik, hat das Wort.

Kirst:

Der technische Ausbau liegt in der Hand der FAG. Ich kann nur das bestätigen, was Herr Mücke gesagt hat.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Jetzt hat Herr Professor Wolters das Wort.

Prof. Dr. Wolters:

Ich bedaure mit eigentlich allen anderen Anwesenden, daß die Wasserfrage bisher überhaupt nicht untersucht worden ist. Wenn die FAG sagt, daß sie in diesen Raum nicht hinein könne, dann ist das bedauerlich. Mit Sicherheit wäre es aber eine Aufgabe der Landesinstitutionen gewesen, schon vor Jahren, schon vor mehr als einem Jahrzehnt diese Fragen zu prüfen. Es handelt sich schließlich nicht darum, daß man in diesen Raum einen Knüppeldamm für römische Ochsenkarren hineinbaut - diese würde man einfach hineinlegen; so etwas hat man in Bickenbach gefunden -, sondern es geht darum, daß hier eine Fahrbahn für Fahrzeuge gebaut werden soll, die dreimal so schnell und zehnmal so schwer wie schwere Lastwagen sind. Meines Erachtens führt es zu einer ganz beachtlichen Veränderung der Landschaft, bis diese Fahrbahn sicher gebaut worden ist. Dazu gehört nach den Plänen, die mir die Flughafen AG dankenswerterweise gegeben hat, auch ein Grundwasserabzug. Die Grundwasserstände hat die Flughafen AG wahrscheinlich vom Land Hessen übernommen; ich habe sie aus den Plänen der Flughafen AG. Die Flughafen AG hat, nachdem seinerzeit beim Planfeststellungsverfahren überhaupt keine prüfbaren Pläne vorgelegt worden sind - seinerzeit lagen Zeichnungen nach

Art eines Werbegraphikers vor, aber keine Baupläne -, im September 1980 endlich eine Art Baupläne mit dem Abdruck "Vorabzug" von sich gegeben. Darin sind auch Höhen für die Rollbahn und die Startbahn genannt. Darauf habe ich mich bei der Zeichnung berufen, die Herr Grebe eben vorgestellt hat und die ich morgen noch ausführlich erläutern will. Wenn diese beiden Angaben stimmen - die Grundwasserhöhen in der Zeichnung der Flughafen AG und die Höhen der Startbahn und der Rollbahn in der Zeichnung der Flughafen AG -, muß der Grundwasserstand in diesem Bereich flächig um 1,30 Meter abgesenkt werden.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Nunmehr hat zur Fragestellung der Herr Abgeordnete Gebhardt das Wort.

Abg. Gebhardt (SPD):

Meine erste Frage richtet sich an Herrn Grebe. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie eben gesagt, daß Senkungen oder Erhöhungen des Grundwasserspiegels im Bereich des Flughafens wahrscheinlich sind. Sie erwähnten auch, daß Sie den angesprochenen Waldbereich kennen, um den es sich handelt. Andererseits haben Sie, wie ich einem Schreiben entnehmen konnte, Ihre Ausführungen zurückgezogen, die Sie der Anhörungsgruppe des Hessischen Landtags gegenüber machen wollten. Deshalb frage ich Sie jetzt noch einmal konkret, nachdem die FAG zu einem wichtigen Punkt Stellung genommen hat, folgendes: Wenn der Umstand richtig ist, daß durch Grundwasserabsenkungen keine beeinträchtigenden Folgewirkungen auftreten, wäre dann nach Ihrer Meinung das bestehende ökologische System beeinträchtigt oder möglicherweise sogar in Gefahr, zerstört zu werden? Wegen der Folgewirkungen, die eintreten können, richte ich diese Frage gleichzeitig auch an die FAG.

Die zweite Frage, die ich stellen möchte, richtet sich an den Bund - an Herrn Sander -, an die KAG und an die FAG. Mich würde sehr interessieren, welche konkreten ökologischen Untersuchungen im Hinblick auf die Startbahn West von Ihnen als Gruppen wann und mit welchen Ergebnissen angestellt worden sind. Ich gehe davon aus, daß diese Untersuchungen zu einem Teil in den Akten enthalten sind, die uns zugänglich sind. Ich glaube aber nicht, daß es sich um alle Unterlagen handeln kann, da ich einige vermisse, nämlich jene, zu denen einzelne Gruppen hier heute sprechen, ohne daß sie sich durch eine Unterlage ausgewiesen hätten.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Diese Fragen richten sich an fünf Personen bzw. Institutionen. Ich bitte um sehr kurze Beantwortung. Herr Professor Grebe!

Prof. Dipl.-Ing. Grebe:

Ich kann nur noch einmal bestätigen, was hier gesagt wurde und was Herr Wolters morgen im Zusammenhang erläutern wird, nämlich daß die Baumaßnahme der Startbahn in dem am weitesten entwickelten Bereich für Tiere und Pflanzen eine Grundwasserabsenkung von 1,50 Meter bis etwa 0,30 Meter in der Mitte des Gundbaches - dort hört die Absenkung dann auf - verursachen wird. Herr Große-Brauckmann hat eben gesagt, daß dies bei den absolut an die Wasserstände gebundenen Standorten eine Zerstörung dieser Bereiche bedeutet. Diese Erkenntnis ist nicht neu. Sie wird schon in einem Gutachten der FAG hervorgehoben. Die von der FAG zu dieser Frage beauftragten Gutachter haben 1978 zum Ausdruck gebracht, daß der Konflikt wohl nicht gelöst werden könne. Sie empfehlen daher, weitab von Frankfurt ein neues Gelände mit ähnlicher Qualität zu erwerben. - Wir alle wissen, daß die Qualität dieses Gebietes, um das es jetzt geht, einmalig für Hessen ist. Wir halten auch einen Ausgleich in der Rhön für den Standort, um den es jetzt geht, nicht für zumutbar.

Als letztes dies: Sie fragten uns nach Gutachten. Ich muß deutlich sagen, daß wir umgekehrt nach Gutachten gefragt haben. Ich muß noch einmal sagen, daß weder die Hessische Landesregierung noch das Hessische Landesamt für Umwelt uns mit Gutachten versorgt haben. Ich weiß nicht, wie weit Sie auf dem Wege noch gehen wollen, Privatleuten eine Beweislast zuzumuten, die die offiziellen Stellen hier nicht leisten.

(Beifall)

Stellv. Vorsitzender Roth:

Ich möchte einmal mehr darum bitten, sich an die vereinbarten Regeln zu halten und hier Beifallskundgebungen zu unterlassen.

Bauer:

Ich möchte konkret die Frage des Abgeordneten Gebhardt beantworten.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Nein, es wurden fünf Personen gefragt, Sie aber wurden nicht gefragt. Ich muß das einmal so deutlich sagen; sonst kann hier nämlich nicht mehr gezielt gefragt werden.

Zunächst erteile ich dem Kollegen Gebhardt zu einer Zusatzfrage das Wort.

Abg. Gebhardt (SPD):

Herr Professor Grebe, ich erwarte von Ihnen selbstverständlich keine Gutachten, sondern Stellungnahmen. Sie sind als Sachverständiger hier. Deshalb habe ich erwartet, daß von Ihnen zumindest, wenn uns schon nichts Schriftliches vorgelegt wird, eine Stellungnahme abgegeben wird. Ich meine, es ist doch wohl gerechtfertigt, eine solche Frage zu stellen.

Prof. Dipl.-Ing. Grebe:

Ich wiederhole das, was ich eben gesagt habe. Die Untersuchungen im Bereich der Wasserwirtschaft haben uns in den letzten Wochen definitiv auf die Absenkung hingewiesen. Wir haben vor Wochen die Frage gestellt, ob die Qualität gesichert ist. Darauf haben wir keine Antwort bekommen. Wir haben jetzt Hinweise aus dem Bereich der Wasserwirtschaft, die diese Absenkung belegen. Damit sind die Befürchtungen, die wir vor Wochen hatten, bestätigt worden. Das ergibt sich auch aus den Karten. Alle die hier als sehr wertvoll dargestellten Bereiche liegen exakt im Bereich der Startbahn, und damit wäre die Qualität in Zukunft nicht mehr zu halten.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Für die FAG hat nun Herr Mücke das Wort.

Mücke:

Bitte haben Sie Verständnis dafür, daß ich frage, wer aus unserem Haus die Aussage gemacht hat, daß wir eine Grundwasserabsenkung für die Maßnahmen im Süden vornehmen wollen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Dazu hat Herr Grebe jetzt das Wort.

Prof. Dipl.-Ing. Grebe:

Sie haben gesagt, daß Sie noch keine Untersuchungen angestellt haben. Ich kann mich nur auf die Aussagen von Herrn Wolters beziehen, der diese Dinge in einem Gutachten, das Ihnen vorliegt, ermittelt hat. Dort finden sich auch jene Darstellungen zur Grundwasserabsenkung, zu denen sich Herr Mock und Herr Wolters morgen sicher noch äußern werden.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Sind Sie einverstanden, Herr Kollege Gebhardt, daß Ihre zweite Frage von Herrn Bauer - Sie hatten Herrn Sander angesprochen - beantwortet wird? - Bitte sehr.

Bauer:

Herr Gebhardt, Sie wollten wissen, welche wissenschaftlichen Untersuchungen zugrunde liegen und wo die Gutachten sind. Ich kann Ihnen dazu folgendes sagen. Die Untersuchungen - ich erwähnte den Zusammenhang mit den Wasservogelzählungen - laufen bereits seit 1964. Die Unterlagen sind beim Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten computerfähig abrufbar; dort sind die Daten im Rahmen der internationalen Wasservogelzählungen eingegeben. Ich habe sie in dieser Woche noch einmal aufbereitet. Sie sind noch nicht geschrieben. Überlegen Sie, was Sie uns alles zumuten. Ich bin bereit, sie heute nacht schreiben zu lassen und sie morgen bei Ihnen abzuliefern - diejenigen, die wir für Herrn Hild im Auftrag der Flughafen AG gemacht haben. Man möge sich diese Perversion vorstellen! Gestatten Sie mir diese Abweichung. Dies als ersten Punkt.

Nun der zweite Punkt. Mitglieder meiner Gesellschaft forschen in diesem Gebiet seit über 20 Jahren. Die ornithologischen Daten sind zu einem ornithologischen Gutachten zusammengetragen worden, das unserer Antragstellung am 27. Juli 1977 an das seinerzeitige Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt beigefügt worden ist. Darüber hinaus liegen uns Gutachten einer Forschungsgruppe der Universität Frankfurt über die Entomon-Fauna - sprich: in erster Linie über Käfer, Libellen und Schmetterlinge - vor. Diese Gutachten sind jederzeit einsehbar. Zum Teil sind sie veröffentlicht. Das Wichtigste - abgesehen von den Forschungsarbeiten, die Herr Große-Brauckmann erstellt hat; er kann sie gleich selbst erläutern - sind die pflanzensoziologischen Kartierungen des Wiesenbereiches.

Diese auch nur - nehmen Sie es mir bitte nicht übel - verstehen zu wollen, will ich Ihnen gar nicht zumuten. Das sind endlose Tabellen, bestehend lediglich aus Chaos und Zahlen. Die einzelnen Pflanzengesellschaften, die ausschließlich mit wissenschaftlichen Namen aufgeführt sind, sind in 23 Grundfarben gehalten, also nicht fotokopierbar. Ich bin gern bereit, Ihnen morgen früh das ganze auf den Tisch zu legen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Herr Brehl.

Brehl:

Herr Abg. Gebhardt, die in der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossenen Städte und Gemeinden haben keine eigenen Gutachten anfertigen lassen. Das ist uns einmal aus der Kürze der Zeit - nachdem die Unterlagen erst 14 Tage vorliegen - nicht möglich. Zum anderen ist es auch ein Problem der Finanzen, der Gleichgewichtigkeit, wie wir in gleicher Linie argumentieren können.

Diese Unterlagen sind uns zugänglich und sollten Ihnen als Landtagsabgeordnete zugänglich gemacht werden. Es gibt umfangreiche Materialien im Verfahren um die Ausweisung des Naturschutzgebietes Mönchbruch, die im Ministerium, also bei Landesbehörden, vorliegen. Diese Gutachten sollten Ihnen zugänglich gemacht werden.

Es gibt umfangreiche Unterlagen - dies wissen wir, weil wir in diesem Raum liegen - über die Wasserwirtschaft in diesem Raum. Diese Unterlagen liegen der Hessischen Landesanstalt für Umwelt sowie den Wasserwirtschaftsämtern vor. Es müßte möglich sein, daß es Ihnen zugänglich gemacht wird.

Wir haben mit einem Schreiben der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft darum gebeten, daß die Bauausschreibungsunterlagen, die nach unserem Kenntnisstand für die Startbahn West fertig sind, diesem Hause zugänglich gemacht werden. Dort müßte exakt beschrieben sein und daraus hervorgehen, welche Konsequenzen diese Bauarbeiten auf den Grundwasserstand haben.

Ein letztes, Herr Abg. Gebhardt. Ich habe am 13.1.1981 den Regierungspräsidenten in Darmstadt angeschrieben und danach gefragt, ob die Ziffer 10.9 des Planfeststellungsbeschlusses erfüllt ist, nämlich ein Genehmigungsverfahren über die wasserrechtliche Seite bereits durchgeführt wurde, wie das im Planfeststellungsbeschluß dort zwingend vorgeschrieben ist.

Ich habe jetzt unter dem Datum 29. Januar, eingegangen am 3. Februar, die Antwort des Regierungspräsidenten bekommen, daß ein derartiger Antrag der FAG bislang nicht vorliegt, nicht gestellt ist. Die untere Wasserbehörde, der Landrat des Kreises Groß-Gerau, hat das gleichermaßen bestätigt.

Ich frage mich: Wenn man hier über solche gravierenden Dinge diskutiert und im Zweifel entscheiden will, ob nicht diese Mindestgrundlagen dann vorher durchzuführen sind und solche Genehmigungsverfahren vorher laufen müssen, bevor man entscheidet und baut.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Bitte, Herr Mücke von der FAG.

Mücke:

Herr Prof. Grebe, nicht daß wir uns da auseinanderdividieren. Wir haben - ich weiß nicht, wo es herkommt - nie gesagt, daß der Grundwasserspiegel während der Bauzeit abgesenkt wird. Ich darf einen Satz aus einem Schreiben an Sie zitieren. Sie hatten danach gefragt. Wir hatten Ihnen geantwortet: "Während und nach dem Bau der Startbahn 18 West (Teil A des Planfeststellungsbeschlusses) ist nicht beabsichtigt, Grundwasserabsenkungen vorzunehmen. Lediglich für die Bauzeit eines Unterführungsbauwerkes Okrifteler Straße wird eine Wasserhaltungsmaßnahme - auf engstem Raum begrenzt - erforderlich sein. Dies sind Maßnahmen des Ingenieurbaues. Gutachten sind daher unserer Auffassung nach nicht erforderlich."

Abg. Pawlik (SPD):

Im Hinblick auf die klimatologischen und lufthygienischen Auswirkungen habe ich eine Frage an BBU, Landesregierung, Wetteramt und Herrn Prof. Grebe.

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen führt im Umweltgutachten aus, daß weitere Waldverluste im Umfeld der Großstädte nicht hinzunehmen sind. Wir haben hier heute zur Kenntnis nehmen können, daß die Waldeinschläge im betrachteten Landesbereich zusammenhängend bewertet werden müssen.

Ich möchte deshalb die genannten Personen fragen, ob sie weitere Gutachten - wenn ja, in welchem Umfang - für erforderlich halten, um die klimatologischen und lufthygienischen Belastungsauswirkungen auch durch die Immissionen des Flughafens im Hinblick auf den Frankfurter Bereich umfassender bewerten zu können.

Lassen Sie mich eine zweite Frage stellen, in diesem Fall an die FAG, Kommunale Arbeitsgemeinschaft und dann das Wetteramt. Wie werden Befürchtungen bewertet, daß der aus südlicher Richtung kommende Wind durch die projektierte Startbahn 18 West - so wie es heute auch vom Wetteramt angedeutet wurde - kanalisiert wird, in seiner Wirkung verstärkt wird? Wie wird in diesem Zusammenhang ein möglicher Effekt durch die Düsen startender Flugzeuge beurteilt? Da kann ja ein zusätzlicher Treibeffekt noch entstehen. Wie wird dies bewertet im Hinblick auf die Landesbereiche nördlich der Startbahn West?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Zunächst bittet die BBU.

Schubart:

Zunächst einmal zu der Frage, ob wir hier weitere Gutachten von seiten des BBU - wir sind hier ja auch als Bürgerinitiativen angesprochen - für erforderlich halten, folgende Antwort: Wir sagen deutlich, wir halten schon nach dem augenblicklichen Kenntnisstand den Eingriff in Natur und Landschaft, in die Lebenszusammenhänge und den Lebensraum der Menschen für so gravierend, ja für so extrem, daß an sich ohne weitere Gutachten jetzt schon das Urteil aus ökologischer Sicht lauten muß: Die Startbahn West darf nicht gebaut werden. Das muß ich ganz klar sagen.

Weitere Gutachten würden wir natürlich vorziehen vor einem überstürzten Bau der Startbahn West, in denen die Fragen der Umweltverträglichkeit, wie sie vom DGB artikuliert sind, erörtert werden. Insofern begrüßen wir natürlich die Forderung nach weiteren Gutachten und nach einer umfassenden Klärung der Umweltverträglichkeit.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Gestatten Sie bitte eine Zusatzfrage des Kollegen Frank?

Abg. Frank (CDU):

Herr Schubart, ich frage Sie: Was halten Sie eigentlich von diesen lufthygienischen meteorologischen Modelluntersuchungen, die Herr Sander unterschrieben hat, die ja eigentlich als Grundlage verwendet werden können? Würden Sie das als eine der Grundlagen anerkennen?

Schubart:

Da muß ich Ihnen, Herr Abgeordneter, etwas ganz deutlich sagen. Diese dicke Schwarte ist uns eben bei Betreten des Plenarsaals des Hessischen Landtags auf den Tisch gelegt worden. Sie können doch nicht von uns verlangen, daß wir dann eine Stellungnahme dazu abgeben.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Das dürfte nicht zutreffend sein. Das scheint jetzt eine Verwechselung zu sein.

Schubart:

Das ist zutreffend, Herr Abgeordneter. Ich habe vorher diese Sache nicht in der Hand gehabt. Ich kann nur sagen, ich habe das bisher noch nicht gelesen.

Was wir für ganz entscheidend halten bei der Umweltverträglichkeitsprüfung und was hier nicht außer acht gelassen werden darf, ist folgendes: Die Startbahn West ist ein grandioses, ein gigantomanisches Projekt. Aber sie ist nicht das einzige Projekt, was unserer Umwelt droht. Eine richtige fundierte Umweltverträglichkeitsprüfung kann nur die Gesamtheit der Belastungen, denen hier die Rhein-Main-Region in ökologischer Hinsicht ausgesetzt ist, mit einschließen. Es gibt also keine isolierte Betrachtung nur der Startbahn West.

Dr. Brans:

Außer den hier mehrfach zitierten klimatologischen Gutachten aus dem Jahre 1965 mit Ergänzungsgutachten 1967 sowie den Stellungnahmen von Herrn Prof. Eschner liegt uns - was die Immissionssituation und die klimatologischen Verhältnisse angeht - in der Zwischenzeit vor: die lufthygienische Modelluntersuchung vom Jahre 1977. Es liegen uns vor die Ergebnisse der Luftschadstoffmessung des Instituts für Wasser, Boden und Lufthygiene des Bundesgesundheitsamtes an der Einflugschneise des Flughafens Frankfurt.

Auf Grund der uns vorliegenden Unterlagen würden wir zu den klimatologischen und Immissionsproblemen im Augenblick ein neues Gutachten nicht für erforderlich halten. Ich wiederhole das, was der Minister zum Thema der Umweltverträglichkeit gesagt hat: Wenn eine Auswertung der Anhörung eines solche Notwendigkeit ergibt, wollen wir uns dem nicht verschließen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Dr. Terpitz vom Deutschen Wetterdienst.

Dr. Terpitz:

Ich kann nur die Forderung unterstützen, daß noch ein Gutachten erstellt werden soll, aber nur auf Grund von Messungen. Es sollte, wie ich schon angedeutet habe, im Bereich der jetzigen Startbahnen und ihrer Umgebung ein Meßnetz für etwa zwei Jahre errichtet und Sondermessungen durchgeführt werden.

Im RPU-Gutachten ist dieses Gebiet nicht abgehandelt worden. Wir können zwar Schlüsse ziehen, wie ich das auch getan habe. Ich nehme an, daß wir durch dieses Gutachten insgesamt die geringe Fernwirkung feststellen können. Es ist aber trotzdem wichtig - wir können immer wieder einmal Überraschungen erleben -, daß wir Messungen durchführen.

Zum zweiten Punkt, der südlichen Winde. Wenn der Wind innerhalb dieser breiten Schneise kanalisiert wird - es ist ja keine direkte Schneise; es ist ein breites Gebiet von 600 m und hat nur zum Teil eine Schneisenfunktion -, dann wird diese

Kanalisierung wahrscheinlich nur bis in Gipfelhöhe zu merken sein. Darüber wird sich weitgehend das ungestörte Windfeld bemerkbar machen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Professor Grebe!

Prof. Dipl.-Ing. Grebe:

Ich kann nur noch einmal darauf hinweisen, daß der Deutsche Wetterdienst zusammen mit der Medizinisch-Meteorologischen Beratungsstelle schon 1961 tätig geworden ist. Aber der Tatbestand ist insgesamt doch weiterhin gültig, daß Zusammenhänge zwischen dem Frankfurter Großraum und den großen Waldflächen vorhanden sind.

Ich kann nur sagen, was Herr Terpitz hier auch fordert, daß das durch Messungen deutlicher nachgewiesen werden muß. Diese Messungen liegen bisher offenbar nicht vor.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Frage 2, Herr Dr. Borst von der FAG.

Dr. Borst:

Wir sind gefragt worden, wie wir die Befürchtungen, die der Herr Abgeordnete in der zweiten Frage geschildert hat, bewerten. Ich kann es kurz machen. Wir schließen uns der Bewertung des von uns eingeschalteten Sachverständigen an. Der hat hier keine Befürchtungen geäußert. Eher das Gegenteil. Er sprach sogar von einem günstigen Effekt, indem er sagt, diese Kanalisierung führe zu einer besseren Durchlüftung und Abführung von Schwefel und Geruchsstoffen, die von der Kelsterbacher Industrie hervorgerufen werden.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft hat Herr Oeser das Wort.

Dr. Oeser:

Herr Abgeordneter, die Frage speziell des Einflusses dieser Windrichtung und eventueller Verstärkung vorhandener Winde und die Auswirkung auf den Raum Kelsterbach oder bei Südwestwinden in den Raum Frankfurt hinein ist hier mehrfach angesprochen worden. Eigentlich waren sich alle, auch Herr Terpitz, darüber einig, daß das durch Messungen untersucht werden muß.

Sie haben geschrieben: teilweise haben wir gemessen. Sonst soll es eine orientierende Aussage sein, die Sie machen. Aber dagegen stand seinerzeit die Aussage von Professor Eschner, der zu einem anderen Ergebnis gekommen ist.

Ich schließe mich dieser Aussage nicht an, Herr Terpitz, daß wir uns nicht mißverstehen. Ich bin der Meinung, daß, wenn solche kontroversen Aussagen vorliegen, dann ein Weg gefunden werden muß, indem diese Frage unter Fachleuten geklärt werden muß.

Zur Frage der Umweltverträglichkeitsprüfung. Herr Abgeordneter, der Bundesminister des Innern hat bereits 1974 in einem Sonderdruck beschrieben, was eine Umweltverträglichkeitsprüfung beinhalten soll, die grundsätzlich bei allen umweltrelevanten öffentlichen Maßnahmen vorgenommen werden soll.

Der Hessische Beirat für Umwelt hatte dazu eine eigene Arbeitsgruppe gebildet. Wenn es dazu weiterer Erläuterungen bedarf, könnte man Herrn Professor Wolters, der diese Arbeitsgruppe geleitet hat, bitten, das Ergebnis mehrmonatiger Überlegungen zu diesem Thema hier vorzutragen. Der Hessische Beirat für Umwelt hat - ich habe vorhin darauf hingewiesen - den Beschluß hinsichtlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung einstimmig gefaßt.

Die Luftmodelluntersuchung für die Region Untermain, die Sie hier genannt haben, ist ein wichtiger Teil einer solchen Umweltverträglichkeitsprüfung. Hier müssen viele Dinge miteinander korreliert werden.

Herr Richert vom DGB hat einen Katalog von Untersuchungsgegenständen hier genannt, die in eine solche Umweltverträglichkeitsprüfung hineingehören.

Dazu gehört eben - das ist in den Richtlinien auch klar und deutlich gesagt -, daß es zu einem interdisziplinären Gespräch und zu einer interdisziplinären Auswertung kommt.

Stell. Vorsitzender Roth:

Herr Pfarrer Oeser, entschuldigen Sie. Sie sind jetzt wieder bei der ersten Frage angelangt. Ich möchte doch in der Beantwortung fortfahren.

Wollen Sie, Herr Dr. Terpitz, noch einmal zur zweiten Frage Stellung nehmen? - Das ist nicht der Fall.

Als nächster Fragesteller hat Herr Kollege Weghorn das Wort.

Abg. Weghorn (F.D.P.):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich möchte noch einmal die Bemerkung des Kollegen Welteke unterstreichen, daß, wenn man von der Gesamtbelastung des Ballungsraumes hier spricht und auch eine gesamtökologische Bilanz hier vortragen will, man nicht ausschließlich über die Startbahn 18 West sprechen kann.

Deswegen finde ich es außerordentlich bedauerlich, Herr Blodt, daß Sie nicht in der Lage waren, hier in Sachen möglicher Trassenverschiebung wenigstens eine politische Willenserklärung abzugeben.

Zweitens finde ich es bedauerlich, daß Sie meine Frage nach der Auskiesung nicht beantwortet haben.

Blodt:

Können Sie die wiederholen?

Abg. Weghorn (F.D.P.):

Ich möchte auf die Daten eingehen, die Herr Sander uns vorgelegt hat.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Kollege, ich bitte Sie, Ihre Fragen zu formulieren! - Sie ziehen die Fragen zurück. Dann hat als nächster Herr Abg. Schnabel das Wort.

(Zuruf: Die Antwort!)

- Wenn die Frage zurückgezogen ist, wird auch die Antwort nicht notwendig sein. Herr Blodt, Sie sind direkt angesprochen. Ich bitte um eine kurze Stellungnahme.

Blodt:

Herr Abgeordneter, ich bin Ihrer Frage nicht ausgewichen und habe keinen Grund. Ich will versuchen, mich noch einmal deutlich zu artikulieren, was die Verlegung der RWE-Trasse betrifft.

Es müßte eigentlich einleuchtend sein, daß man von einem Beteiligten, der Kläger ist, im Rahmen der gerichtlichen Auseinandersetzung keine abweichende Zusicherung zu einer Festlegung im Planfeststellungsbeschluß erreichen kann, solange dieses Verfahren nicht abgeschlossen ist.

Ich habe dem Wirtschaftsminister auf seine Frage einen Zwischenbescheid gegeben. Wir hatten vorher Gelegenheit, hier im Landtag mit Abgeordneten über diese Frage in aller Offenheit zu reden und haben für unsere Verhaltensweise um Verständnis gebeten. Das wurde uns zugesichert.

Nun gestatten Sie mir die Feststellung, daß es mich sehr verwundert, daß Sie mir gegenüber über diese Verhaltensweise Ihre Verwunderung zum Ausdruck bringen.

Ich habe auch keine Veranlassung, Ihrer Frage nach der Kiesausbeutung irgendwie nachzugehen. Ich bitte, die Frage noch einmal zu stellen. Ich will gern darauf eingehen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Diese Frage ist zurückgezogen. Wir werden morgen darauf zurückkommen. Das Wort hat jetzt Herr Kollege Schnabel.

Abg. Schnabel (SPD):

Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich will mich nicht mit einer langen Vorrede aufhalten. Die Zeit ist gleich auf 18 Uhr vorgerückt. Eine vom Bundesumweltamt durchgeführte Literaturauswertung, die im Rahmen einer Vorstudie über statistische Beziehungen zwischen Verkehrslärm und Herzinfarkt gemacht wurde, ergab, daß viele experimentelle Untersuchungen auf Zusammenhänge zwischen Lärm und Herzinfarkt hindeuten.

Es wird dort angenommen, daß die wissenschaftlich erwiesenen akuten Herz-Kreislauf-Reaktionen auf Lärm langfristig zu chronischen Schäden führen. Wird diese Auffassung von Ihnen geteilt? Welche Konsequenzen ergeben sich hieraus für die beabsichtigte Kapazitätserweiterung des Flughafens?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Bitte, Herr Professor Jansen!

Prof. Dr. Jansen:

Es ist zweifellos richtig, daß derartige Untersuchungen experimentell durchgeführt worden sind. Große epidemiologische Untersuchungen stehen allerdings noch aus. Die Fluglärmstudie der Deutschen Forschungsgemeinschaft konnte diesen Aspekt nicht verifizieren. Wenn allerdings epidemiologische Untersuchungen das Ergebnis brächten, daß hier ein gesicherter ursächlicher Zusammenhang besteht, dann müßte zweifellos eine Revision vieler bestehender Auffassungen, die heute noch gültig sind, vorgenommen werden.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Vielen Dank. Jetzt die zweite Frage bitte, Herr Kollege Schnabel!

Abg. Schnabel (SPD):

Dann habe ich eine zweite Frage; vielleicht ist es möglich, daß die von denselben Herren beantwortet wird, die ich vorhin schon einmal genannt habe. In welchen Bereichen können in der Umgebung des Flughafens Frankfurt heute und künftig Schlafstörungen auftreten, und ist der äquivalente Dauerschallpegel als Beurteilungsgrundlage ausreichend, oder sollten zusätzlich die Spitzenpegel, insbesondere hinsichtlich der Schlafstörungen, zur Beurteilung herangezogen werden?

Prof. Dr. Jansen:

Darauf kann ich ganz klar antworten: Der äquivalente Dauerschallpegel reicht zur Beurteilung von Schlafstörungen nicht aus. Ich habe in meinem medizinischen Gutachten auch schon darauf hingewiesen. Ich bin der Meinung, daß der Maximalpegel beziehungsweise der L 1-Wert, um ein faßbares Maß zu haben, zur Beurteilung unbedingt herangezogen werden muß.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Es war noch die Lärmkommission gefragt. Befindet sich noch ein Vertreter im Saal? Ich glaube, das ist nicht der Fall. - Herr Dr. Rohrmann ist noch im Saal. Dann darf ich Sie um Beantwortung bitten.

Dr. Rohrmann:

Ich bin kein Mitglied der Lärmkommission.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Sie waren aber auch befragt, Herr Dr. Rohrmann.

Dr. Rohrmann:

Ich kann nur nicht zu dem letzten Punkt Stellung nehmen. Was die Frage angeht, ob der äquivalente Dauerschallpegel ausreicht als Beurteilungsgröße: Er reicht nicht aus.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Für welche Kommission sprechen Sie, Herr Pfarrer Oeser?

Dr. Oeser:

Ich bin Mitglied der Fluglärmkommission Frankfurt am Main. Die Fluglärmkommission hat zwei Arbeitsgruppen gebildet, die sich in der letzten Zeit mit diesen Fragen befaßt haben. Einmal wurde im Rahmen der Arbeitsgruppe "Novellierung des Fluglärmgesetzes" untersucht, in welchen Räumen es zu signifikanten Erhöhungen kommen kann. Dazu kann eventuell Herr Dr. Diez vom Umweltministerium eine Aussage machen. Wir haben außerdem in der Arbeitsgruppe "Abflüge bei Westwetterlage" diese Frage untersucht und sind zu einem sehr differenzierten Ergebnis gekommen, das man nicht mit einem Satz hier feststellen kann.

Es kommt bei dem gesamten Ausbau des Fluglärms zu einer von der heutigen Situation abweichenden Lärmbeeinträchtigung. Dabei muß man an das denken, was gestern Herr Gaebel gesagt hat: entweder bei gegebenem Aufkommen oder bei erhöhtem Aufkommen, das wäre differenziert zu betrachten. Man müßte Ost- und Westwetterlage unterscheiden, man müßte die Benutzung der beiden vorhandenen Bahnen von der zusätzlichen Benutzung der Startbahn West unterscheiden. Es wird außerdem sehr schwierig sein, das im Moment mit irgendeiner Zahl auszudrücken. Im übrigen verweise ich auf die Aussagen von Herrn Dr. Rohrmann, daß die medizinischen und auch die physikalischen Untersuchungen, über die morgen Herr Dr. Matschat und Prof. Jansen etwas sagen werden, ergänzt werden müssen durch sozialwissenschaftliche Erhebungen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Meine Damen und Herren, es ist 18.03 Uhr. Wir sind am Ende unserer heutigen Verhandlungen angelangt. Ich unterbreche die Anhörung und berufe die nächste Sitzung für morgen vormittag 9 Uhr ein.

(Schluß: 18.04 Uhr)

Vierter Tag der Anhörung

Donnerstag, 5. Februar 1981

Anwesenheitsliste

Anhörung Ausbau Flughafen Frankfurt am Main

5. Februar 1981

Abg. Dr. Lang als Vorsitzender des Haushaltsausschusses
(Vorsitzender der Anhörung)

Abg. Roth als Vorsitzender des Ausschussses für Wirtschaft und Technik
(stellvertretender Vorsitzender der Anhörung)

Abg. Schlappner als Vorsitzender des Ausschusses für Umweltfragen
(stellvertretender Vorsitzender der Anhörung)

Haushaltsausschuß:

CDU: Abg. Dr. Bartelt
Abg. von Heusinger
Abg. Ibel
Abg. Kanther
Abg. Frau Philippi
Abg. Schwab
Abg. Spruck
Abg. Throll
Abg. Weimar

SPD: Abg. Gebhardt
Abg. Görlach
Abg. Pfuhl
Abg. Hans-Otto Weber

F.D.P.: Abg. Weghorn
Abg. Wilke

Ausschuß für Wirtschaft und Technik:

CDU: Abg. Fischer
Abg. Friedrich
Abg. Frau Geschka
Abg. Koch
Abg. Rippert
Abg. Weiß

SPD: Abg. Beucker
Abg. Dann
Abg. Kronawitter
Abg. Mutz

F.D.P.: Abg. Schmidt

Ausschuß für Umweltfragen:

CDU: Abg. Frau Beckmann
Abg. Frank
Abg. Geipel
Abg. Rösler
Abg. Schoppe
Abg. Sturmowski

SPD: Abg. Heimerl
Abg. Pawlik
Abg. Schnabel
Abg. Herbert Schneider

F.D.P.: Abg. Frau Dr. Engel

Abg. Badeck (CDU)
Abg. Nassauer (CDU)
Abg. Holzapfel (SPD)
Abg. Kurth (SPD)
Abg. Frau Dr. Streletz (SPD)
Abg. Frau Trautmann (SPD)

Bundesminister für Verkehr:

RDir Dr. Böhme

Bundesminister des Innern:

ORR Dr. Bonberg

Hessische Landesregierung:

Ministerpräsident Börner
MinDirig Dr. Schonebohm — Staatskanzlei
LtdMinR Dr. Schirrmacher
VA Dr. Zinn
RDir Handwerk — Minister des Innern
Minister Reitz — Minister der Finanzen
StS Dr. Dethloff
RDir Dr. von Stephanitz

Minister Karry	Minister für Wirtschaft und Technik
StS Kirst	
MinR Dr. Ludwig	
ROR Berger	
ROR Kern	
MinR Stieler	Sozialminister
MinR Dr. Zickgraf	
Minister Schneider	Minister für Landesentwicklung, Umwelt, Landwirtschaft und Forsten
StS Dr. Brans	
StS Jordan	
MinDirig Öttinger	
MinR Dr. Frommhold	
MinR Geiger	
MinR Schanz	
RDir Weitzel	

und weitere Beauftragte der Landesregierung

Hessischer Rechnungshof:

Präsident Pulch

Kreisausschuß des Landkreises Groß-Gerau:

Blodt
Grohmann

Magistrat der Stadt Rüsselsheim:

Müller
Dr. Wittmann
Dr. Storsberg

Magistrat der Stadt Mörfelden-Walldorf:

Peez

Magistrat der Stadt Groß-Gerau:

Lankau
Hasenzahl

Magistrat der Stadt Raunheim:

Smerdka

Magistrat der Stadt Neu-Isenburg:

Dr. Büchel
Goltz
Gualdi

Magistrat der Stadt Offenbach am Main:

Frei
Kurt
Bodensohn

Magistrat der Stadt Kelsterbach:

Laun, W.
Weidmann

Magistrat der Stadt Flörsheim:

Hegmann
Wolf
Beyß

Gemeindevorstand der Gemeinde Büttelborn:

Imhof
Langendorf
Bock

Gemeindevorstand der Gemeinde Bischofsheim:

Bork

Gemeindevorstand der Gemeinde Nauheim:

Zaich
Lindner

Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Industrie- und Handelskammern:

Knoop

Vereinigung Hessischer Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände e. V.:

Lippold

Deutscher Gewerkschaftsbund, Landesbezirk Hessen:

Richert
Peressin
Wolf

Deutsche Angestellten-Gewerkschaft, Landesverband Hessen:

Vetter
Burger

Flughafen Frankfurt am Main AG:

Becker
Dr. Borst
Mücke
Beck
Prof. Dr. Fortak
Meinicke
Huxhorn
Frau Dr. Löwental

Betriebsrat der Flughafen Frankfurt am Main AG:

Bödicker
Wagner
Wittler

Deutsche Lufthansa:

Dr. Beder
Gaebel
Jurzig
Mönch

Betriebsrat der Deutschen Lufthansa:

Schasiepen
Schuch
Reichelt

Bundesanstalt für Flugsicherung:

Voß
Philipp
Heinlein
Mink

Gesamtpersonalrat/Örtlicher Personalrat Bundesanstalt für Flugsicherung, Regionalstelle Frankfurt am Main:

Lindner
Piotrowski

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V.:

Dr. Achtnich

Bundesverband Deutscher Flugleiter e. V.:

John

Vereinigung Cockpit e. V.:

Maßmann

Dornier System, Friedrichshafen:

Hecking

Bund für Umwelt- und Naturschutz in Deutschland, Landesverband Hessen e. V.:

Prof. Dr. Meyfahrt
Sander
Prof. Dr. Wiltschko

Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen e. V.:

Prof. Dr. Brinkmann
Gonnermann

Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz e. V.:

Böhm
Wolters
Bauer
Große-Brauckmann

Deutscher Bund für Vogelschutz, Landesverband Hessen:

Prof. Dr. Kuder

Naturschutzzentrum Hessen e. V.:

Georg

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafenerweiterung:

Brehl
Dr. von Haselberg
Rohrmann

Bundesverband der Bürgerinitiativen:

Spahn
Martin
Treber
Debus
Suhr
König
Schubart
Denk
Malz
May

Deutscher Wetterdienst:

Dr. Terpitz
Schirmer

Prof. Dr. Lahmann, Institut für Wasser-, Boden- und Lufthygiene des Bundesgesundheitsamtes, Berlin

Prof. Dipl.-Ing. Grebe, Planungsbüro Landschafts- und Ortsplanung, Nürnberg

Prof. Dr.-Ing. Mock, TH Darmstadt

Dr. Matschat, Max-Planck-Institut für Strömungsforschung, Göttingen

Prof. Dr. Dr. Jansen, Institut für Arbeitsmedizin der Universität Düsseldorf

Pfarrer Dr. Oeser, Ratsbeauftragter für Umweltfragen der Evangelischen Kirche in Deutschland

(Beginn: 9.04 Uhr)

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen! Meine Herren! Wir fahren in der Anhörung fort.

Wir haben im Anhörungsvorstand festgelegt, daß wir im Bereich Ökologie heute wie folgt strukturieren: zunächst Fragen des Lärms - mit drei Statements -, Fragen der Abgeordneten, dann der Bereich Wald, Klima, Luft - mit sechs Statements -, Fragen der Abgeordneten, dann der Bereich Wasser, Hydrologie, Fragen der Abgeordneten.

Mir liegt von gestern noch eine Liste von Wortmeldungen der Abgeordneten vor. Die drei Bereiche sind dort mit den Ziffern 1, 2 und 3 bezeichnet. Ich darf die Kolleginnen und Kollegen bitten - ich lasse die Liste herumgehen -, hinter ihre Namen die Ziffern 1, 2 oder 3 zu setzen, damit sie zu dem entsprechenden Fragenkomplex aufgerufen werden können. Ich bitte, die Fragen nur auf den entsprechenden Fragenkomplex zu beziehen.

Eine Frage an die FAG ist gestern noch offengeblieben. Ich bitte den Kollegen Gebhardt, die Frage zu wiederholen, damit jetzt die Antwort gegeben werden kann. - Bitte schön, Herr Kollege Gebhardt.

Abg. Gebhardt (SPD):

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Meine Frage ist außer von der FAG gestern schon beantwortet worden. Mir liegt sehr daran, daß auch von der FAG, von Herrn Dr. Borst, unterstelle ich, eine Stellungnahme erfolgt. Mich interessiert, welche konkreten ökologischen Untersuchungen im Hinblick auf die Startbahn West von Ihnen wann und mit welchen Ergebnissen angestellt worden sind.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Dr. Borst, Sie haben das Wort.

Dr. Borst:

Herr Abgeordneter, wir haben, rechtzeitig vor dem Planfeststellungsbeschluß, wie wir meinen, alle umweltrelevanten Gesichtspunkte durch Gutachten untersuchen lassen. Wir haben insbesondere zu Fragen der Lärmauswirkung die beiden vom Gesetz geforderten Gutachten eingeholt. Das ist einmal das Gutachten der Forschergruppe Koppe, Müller, Matschat über die technischen Lärmprobleme. Die medizinische Beurteilung der Lärmsituation hat Herr Prof. Dr. Jansen vorgenommen. Wir haben darüber hinaus zu den Klimaauswirkungen, zu den Fragen der Lufthygiene und der Schadstoffe in der Luft mehrere Gutachten in den Jahren 1965 und folgende eingeholt. Sie finden die Auflistung aller Gutachten in Ihren Unterlagen für das Anhörungsverfahren.

Im Ergebnis kann ich folgendes sagen: Die Gutachten haben insgesamt ergeben, daß die Belastungen und Auswirkungen der geplanten Flughafenerweiterung innerhalb der Grenzen von Zumutbarkeit und Vertretbarkeit liegen. Wir wollen keineswegs den Eindruck erwecken, daß es keine Probleme im Zusammenhang mit einem Großflughafen gebe. Es gibt hier Belastungen. Das muß man sehen. Wir haben uns immer bemüht, diese Dinge darzustellen, sie nicht zu bagatellisieren. Nur haben die Gutachten ergeben, daß die Zumutbarkeits- und Vertretbarkeitsgrenzen in keinem Falle überschritten werden. Das war unsere Meinung.

Das ist so quasi die gestern geforderte Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn man die eingeholten Gutachten gebündelt analysiert und auswertet.

Zu diesem Ergebnis sind nicht nur wir von der Flughafen Aktiengesellschaft gekommen, sondern auch die Behörden, die Planfeststellungsbehörden, der Hessische Minister für Wirtschaft und Technik, sind bei der Überprüfung zu dem gleichen Ergebnis gekommen.

Eines darf man, glaube ich, nicht übersehen: In dem zehnjährigen Prozeß sind diese Fragen auch von den deutschen Gerichten überprüft worden. Das höchste deutsche Verwaltungsgericht, das Bundesverwaltungsgericht in Berlin, hat festgestellt, daß die Planfeststellungsbehörde alle Erwägungen angestellt hat, die in Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme angestellt werden mußten. Das Gericht hat ausdrücklich festgestellt, daß sowohl der Abwägungsvorgang wie auch das Abwägungsergebnis bedenkenfrei sind. Dies muß man hier sehen, und dies gehört auch, glaube ich, zur Gesamtschau.

Eines, Herr Abgeordneter Gebhardt, haben wir allerdings nicht untersucht - das ist gestern vom Deutschen Gewerkschaftsbund angesprochen worden -, die Frage, wie der Eingriff in bezug auf den Erholungswert dieses Gebietes zu bewerten ist. Darauf möchte ich noch etwas sagen, weil gestern der Herr Prof. Grebe im Zusammenhang mit der Betrachtung dieses Gebietes das Wort "Stille" verwendet hat. Dies ist, glaube ich, ein bißchen verhängnisvoll im Zusammenhang mit der hier anstehenden "Thematik". Wir müssen doch sehen, daß in dem Gebiet, in dem die Startbahn 18 West gebaut werden soll, zur Zeit eine ganz starke Lärmbelastung vorhanden ist.

Das ist einfach so. Es ist auch bewußt so gemacht worden. Sowohl die Bundesanstalt für Flugsicherung als auch die Lärmkommission, die hier mitwirkt, haben zum Ziel, daß die Abflugstrecken so gelegt werden, daß besiedelte Gebiete

möglichst freigehalten werden. In diesem Gebiet wohnt niemand. Dort fliegen auch heute schon die Flugzeuge mit hoher Triebwerksleistung. Sie befinden sich im Steigflug, und das soll so sein.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das könnten wir nachher im Zusammenhang mit dem Lärmbereich diskutieren.

Dr. Borst:

Ja. Ich wollte nur einmal aus der Gesamtschau zu den eingeholten Gutachten dieses noch einmal herausstellen, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender Dr. Lang:

Schön. - Das Wort zu seinem Statement hat Herr Dr. Matschat.

Dr. Matschat:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Zur Lärmfrage liegen Ihnen folgende Dokumente vor: Erstens. Die Vorlage Nr. 4, ein technisches Fluglärmgutachten von 1968. Dieses Gutachten ist die Fluglärmuntersuchung, die soeben von Herrn Borst genannt worden ist. Das Gutachten bezog sich auf den Prognosezeitpunkt 1977 und entspricht nicht mehr voll dem heutigen Wissensstand. Zweitens liegen die Vorlagen Nr. 29 und 30 vor. Dabei handelt es sich um verkleinerte Pläne mit eingetragenen Lärmzonen, einmal für das Zweibahnsystem, nämlich die Vorlage 29, und zum anderen für das Dreibahnsystem, die Vorlage 30.

Eine dieser Vorlagen, nämlich die für das Zweibahnsystem, können Sie jetzt hier auf dem Projektionsschirm sehen. Beide Lärmkurvenscharen sind im Jahre 1977 auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm für den Prognosezeitpunkt 1985/86 ermittelt worden. Die mit 67 bezeichnete Lärmkurve - das ist auf den Bildern die mittlere Kurve, und zwar für den Dreibahn-Fall - bildet die Grenze des sogenannten Lärmschutzbereichs.

Würden Sie bitte jetzt das andere Bild auflegen? - Die mittlere Kurve auf diesem Bild begrenzt den durch Verordnung vom 5. August 1977 festgesetzten Lärmschutzbereich. Auf diese beiden bildlichen Darstellungen möchte ich meine Stellungnahme stützen und darzulegen versuchen, wie etwa sich die Lärmsituation ändern könnte, wenn statt des heutigen Zweibahnsystems ein Dreibahnsystem betrieben wird.

Die Lärmkurven für beide Fälle sind unter der Voraussetzung des gleichen Gesamtflugverkehrs errechnet worden. Die zugrunde gelegte Gesamtzahl von Flugbewegungen am Durchschnittstag der 6 verkehrsreichsten Monate beträgt 890 und liegt damit um 37 % über der entsprechenden Zahl von 1980. Der Tagesanteil, das heißt der Anteil der Bewegungen, der in die Zeit von 6 bis 22 Uhr fällt, beträgt 809. Das bedeutet im Durchschnitt 51 Flugbewegungen pro Stunde.

Der Übergang vom Zweibahnsystem zum Dreibahnsystem bedeutet unter dieser Voraussetzung eine räumliche Umlagerung von Flugbewegungen, aus der dann eine entsprechende Umlagerung von Fluglärm resultiert.

Bevor ich den Vergleich der beiden Lärmsituationen beginne, muß ich einige Vorbemerkungen über die Bedeutung der in den Bildern eingetragenen Kurven und Zahlen machen. Gestrichelt eingetragen sind die An- und Abflugstrecken. Zahlen mit Pfeil an diesen Strecken bedeuten Flugbewegungen pro Tag. Die Kreise bedeuten Meßpunkte der Fluglärmüberwachungsanlage. Die daran angeschriebenen Zahlen sind die Nummern der Meßpunkte. Die ausgezogenen Kurven, die hier zum Teil verstärkt eingezeichnet sind, sind Kurven, auf denen ein mit "äquivalenter Dauerschallpegel LEQ" bezeichneter Bewertungsmaßstab bestimmte Zahlenwerte annimmt, die an den Kurven angeschrieben sind. Dieser äquivalente Dauerschallpegel bestimmt sich aus der Höhe der Einzelgeräuschpegel und aus der Häufigkeit, mit der die Geräusche am betrachteten Ort auftreten.

Dieser Wert liefert einen Anhaltspunkt für die Beurteilung der Wirkung, die der Lärm auf die betroffene Wohnbevölkerung ausübt. Ein strenger Zusammenhang zwischen den rein akustischen Variablen, die hier betrachtet werden, und der menschlichen Reaktion besteht nicht. Wie stark man sich in einer gegebenen Lärmsituation in seinem Wohlbefinden beeinträchtigt fühlt, sich gestört oder belästigt fühlt, wird durch außerakustische Einflüsse mitbestimmt.

Lediglich die durchschnittliche Reaktion einer Bevölkerungsgruppe zeigt einen schärferen Zusammenhang mit den akustischen Daten. Nach Rohrmann liegen die Korrelationen für diesen Fall zwischen 0,8 und 0,95.

Damit Sie mit den Zahlenwerten an diesen Kurven - also beispielsweise 75 an der inneren Kurve, 67 an der mittleren, 62 an der äußeren Kurve - eine Vorstellung verbinden können, gebe ich einige Beispiele heutiger Fluglärmbelastungen. Der höchste mir bekannte LEQ-Wert in einem Wohngebiet in der Umgebung eines deutschen Verkehrsflughafens beträgt 79 dB, das heißt, er würde hier im Zentrum der innersten Zone liegen. Der ungünstigste Ort beim Frankfurter Flughafen ist Zeppelinheim - das ist im Bild der Meßpunkt 23 -, wo im Jahre 1979 65 dB gemessen wurden. Da dieser Punkt im südöstlichen Ortsteil liegt, kann man davon ausgehen, daß im näher am Flughafen liegenden Ortsteil Werte von 67 bis 68 dB vorkommen.

Am Meßpunkt Kelsterbach-Süd, Meßpunkt 58, wurden 64 dB gemessen. Die Werte für Offenbach, Lauterborn und Rosenhöhe, Meßpunkte 1 und 2 ganz rechts oben, und Raunheim, Meßpunkt 6, betragen 61 dB. Alle sonstigen an den Meßstellen gemessenen Werte sind niedriger.

Ich will noch kurz andeuten, welche Rechtsfolgen an die Lärmzonen zur Zeit geknüpft sind. Die innerste Zone, begrenzt durch die Kurve LEQ = 75 dB, begrenzt die Schutzzone 1 nach Fluglärmgesetz. In ihr dürfen Wohnungen nicht errichtet werden. Die Kurve 67, also die hier eingezeichnete mittlere Kurve, bildet die äußere Grenze von Schutzzone 2, in der Wohnungen nur errichtet werden dürfen, wenn bestimmte bauliche Schallschutzanforderungen eingehalten werden. An dieser Kurve endet der Einflußbereich des Fluglärmgesetzes.

Die beiden äußeren Kurven, die hier noch eingezeichnet sind, 65 und 62, sind auf Veranlassung des Bundesministers des Innern und des Hessischen Ministers für Landwirtschaft und Umwelt zu dem Zwecke errechnet worden, planerische Maßnahmen zu ergreifen, die über die im Fluglärmgesetz vorgesehenen hinausgehen.

Alle genannten Kurven sind in den Plänen als scharfe Linien eingezeichnet, weil rechtliche Regelungen einer scharfen Abgrenzung bedürfen. Man muß sich aber darüber klar sein, daß die zugrunde liegenden errechneten Lärmwerte eine solche Schärfe nicht besitzen, vor allem in den Außenzonen nicht.

Die Veränderung der Lärmsituation möchte ich jetzt an Hand einer topographischen Karte aus dem Jahre 1977 beschreiben. Diese Karte ist Bestandteil der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Falls seit 1977 wesentliche Veränderungen in der Bebauung eingetreten sein sollten, wären meine Ausführungen entsprechend zu korrigieren.

Zunächst fällt auf, daß sich innerhalb der Kurve LEQ = 67, also innerhalb des Lärmschutzbereichs nach Fluglärmgesetz, außer Zeppelinheim und der Siedlung am Autobahnkreuz Frankfurt kaum Wohngebiete befinden. Dies gilt für das Zwei-Bahn-System ebenso wie für das hier dargestellte Drei-Bahn-System. In dieser Hinsicht liegen die Frankfurter Verhältnisse günstiger als die bei anderen deutschen Verkehrsflughäfen mit starkem Flugverkehr. Die Masse der vom Fluglärm betroffenen Ortschaften befindet sich weiter außerhalb.

Beginnt man mit der Betrachtung im Bereich östlich vom Flughafen, so zeigt sich, daß die Lärmzonen beim Übergang vom Zwei-Bahn- zum Drei-Bahn-System schmaler und kürzer werden, weil ein Teil der Ostabflüge auf die neue Bahn umgelegt wird. Die Verminderung des LEQ-Wertes beträgt rund 1 bis 1,5 dB im Bereich Offenbach-West und Neu-Isenburg. Der Meßpunkt Neu-Isenburg rückt dadurch aus der 62er Zone heraus.

Nördlich und südlich der Parallelbahnen werden die Zonen schmaler, weil sich die Zahl der Abflüge auf diesen beiden Bahnen durch das Hinzukommen der neuen Bahn nahezu halbiert. Das wirkt sich in erster Linie auf Zeppelinheim aus, welches beim Zwei-Bahn-System fast völlig innerhalb der Kurve 67 liegt, beim Drei-Bahn-System dagegen fast ganz herausrückt. Am Meßpunkt 23 ergibt sich rechnerisch eine LEQ-Verminderung um 3 dB, von 68 auf 65 dB. Eine leichte Verbesserung ergibt sich auch noch für den Nordteil von Walldorf, während im südwestlichen Teil die Verhältnisse durch die neue Bahn ungünstiger werden.

Nordwestlich der Parallelbahnen, im Raum Kelsterbach, wird die Verminderung des Startlärms auf den Parallelbahnen durch den Lärm von Startpunkten der neuen Bahn überkompensiert. Außerdem wirkt sich noch eine Umlagerung von Flugbewegungen innerhalb der Parallelbahnen negativ auf diesen Punkt aus. Dadurch rückt die 62er-Grenze in Kelsterbach um rund 400 m nach Norden vor. Am Meßpunkt Kelsterbach beträgt die LEQ-Erhöhung rechnerisch 2 dB, von 66,5 auf 68,5 dB.

Betroffen ist, noch etwas weiter westlich, auch der Ort Okriftel. Allerdings wird sich die Lärmsituation dort voraussichtlich im ganzen verbessern, weil inzwischen die nach Nordwesten führende Abflugstrecke, DF 1 bis 5, 11 bis 15, nach Süden verschoben worden ist. Weiter westlich im Bereich dieser Strecke sind die beiden Bahnsysteme gleichwertig, weil sich die Zahl der Flugbewegungen nicht ändert.

Eddersheim wird infolge der genannten Streckenverlegung mit großer Wahrscheinlichkeit aus der 67er-Zone herausfallen. Da diese Streckenverlegung für beide Bahnsysteme gilt, ist sie für die vergleichende Betrachtung ohne Belang.

Die wichtigste Veränderung der Lärmsituation wird sich im Süden ergeben, wo die Zonen von West nach Ost rücken und sich verbreitern. Dadurch rücken im Westen Königstädten und Nauheim ganz aus der 62er-Zone heraus. Auch in Groß-Gerau ist noch eine Verbesserung zu erwarten, während sich weiter nördlich, am Meßpunkt 53, bereits eine Verschlechterung um rund 1 dB abzeichnet. Klein-Gerau und Mörfelden, die beim Zwei-Bahn-System rund 3 km Abstand von der 62er-Kurve haben, rücken jetzt in die Zone zwischen LEQ = 62 und 65 dB. Der Ortsteil Im Hesselroth rückt in das Gebiet zwischen 65 und 67 dB. Am dort befindlichen Meßpunkt 51 ergibt sich ein LEQ-Anstieg auf rund 66 dB. .

Mörfelden, dessen westlicher Rand beim Zwei-Bahn-System rund 2 km von der 62er-Kurve entfernt ist, rückt mit dem westlich der Eisenbahn gelegenen Ortsteil in das Gebiet zwischen 62 und 67 dB, am Meßpunkt 57 würde der LEQ-Wert 65,5 betragen, während er beim Zwei-Bahn-System niedriger als 60 dB liegen würde.

Zusammengefaßt kann man sagen: Für den heute am stärksten von Fluglärm betroffenen Ort Zeppelinheim würde die

dritte Bahn unter den hier gemachten flugbetrieblichen Voraussetzungen eine merkliche Entlastung bedeuten. Weiter außen ergäben sich Verbesserungen für Königstädten und Nauheim und leichte Verbesserungen für Neu-Isenburg und den Ostteil von Offenbach. Verschlechterungen wären für Kelsterbach und vor allem für Mörfelden und Worfelden zu erwarten, wo zwar die Absolutbeträge immer noch unter 67 dB bleiben, die Differenzbeträge zwischen Zwei-Bahn- und Drei-Bahn-System aber erheblich sind.

Zum Abschluß möchte ich drei Fragen kurz ansprechen.

Erstens. Wie verhält sich die prognostizierte Situation zu der heute bestehenden? Wenn man die Meßwerte der Fluglärmüberwachungsanlage für 1979 heranzieht, so sieht man, daß im Westteil von Offenbach gemessene und errechnete Werte nahezu übereinstimmen. Überall sonst liegen die Meßwerte unter den für das Zwei-Bahn-System prognostizierten Werten.

Dies führt zu der Frage 2: Wie werden sich die Lärmverhältnisse langfristig entwickeln? Betrachtet man die Meßergebnisse für die Jahre 1975 bis 1979, so kann man etwa sagen, daß die Lärmsituation in erster Näherung konstant geblieben ist. In diesem Zeitraum ist zwar die insgesamt auf dem Flughafen abgewickelte Tonnage um 39 % gewachsen, wegen des steigenden Anteils von Großraumflugzeugen mit weniger lauten Triebwerken hat sich dies aber im ganzen nicht lärmsteigernd ausgewirkt. Geht man für die Zukunft von der Dornier-Prognose aus - Vorlage 9 - und dem dort betrachteten mittleren Szenario, so kommt man für das Jahr 1990 auf eine geringere Zahl von Flugbewegungen, als sie den hier betrachteten Prognosen zugrunde gelegt worden waren.

Ich hatte vorhin die Zahl 37 % genannt. Die hier zugrunde gelegte Gesamtzahl der Flugbewegungen ist um 37 % höher als 1980. Die in der Dornier-Prognose zugrunde gelegte Zahl ist um 17 % höher als die entsprechende Zahl in 1980. Man kann danach mit großer Wahrscheinlichkeit erwarten, daß die zukünftigen Lärmwerte die Werte an den vorhin betrachteten Kurven nicht überschreiten, sondern eher hinter ihnen zurückbleiben werden.

Eine Ausnahme bildet Offenbach, wo wegen des derzeitigen Zusammenfallens von Meß- und Prognosewerten eine solche Aussage nicht gemacht werden kann. Die Entwicklung wird im ürigen durch die fortschreitende Ersetzung von lauten Flugzeugen alter Technologie durch neue Flugzeuge mit weniger lauten Triebwerken bestimmt werden.

Drittens. Zur Frage von Lärmminderungsmaßnahmen. In Frankfurt sind durch Initiative der Kommission zur Abwehr des Fluglärms und anderer Institutionen einige Pionierleistungen auf dem Gebiet der Fluglärmbekämpfung erbracht worden. Ein Beispiel ist das hier entwickelte lärmmindernde Landeverfahren, das inzwischen auch international eingeführt worden ist.

So wie sich die Lärmsituation heute darstellt, müssen aber weiterhin große Anstrengungen unternommen werden, um alle Möglichkeiten auszuschöpfen. Aus dem Gesamtkomplex der Lärmbekämpfungsmaßnahmen möchte ich nur eine herausgreifen, nämlich die Methode der Vergrößerung des Abstandes zwischen Flugbahnen der Flugzeuge und besiedelten Gebieten. Es ist dringend erforderlich, daß einerseits die Flugzeuge nicht von den Abflugwegen abweichen und daß andererseits die Wohnsiedlungen nicht weiter an die Flugwege heranwachsen. Die vorhin besprochenen Lärmprognosen gingen von erheblichen Streubreiten der Flugwege aus. Ließen sich diese verringern, so ergäben sich zum Beispiel für den Westrand von Mörfelden merkliche Abnahmen der Maximalpegel beim Vorbeiflug.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat Herr Prof. Jansen.

Prof. Dr. Jansen:

Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Sie haben mich als Staatlichen Gewerbearzt eingeladen. Ich muß Wert darauf legen, daß ich nicht als Staatlicher Gewerbearzt hier stehe, sondern als Hochschullehrer der Universität Düsseldorf. Die besondere Lage in Düsseldorf ist, daß der Lehrstuhlinhaber Arbeitsmedizin dort immer gleichzeitig die Dienststelle des Staatlichen Gewerbearztes leitet. Soviel zu den Formalien.

Meine Damen und Herren, das medizinische Gutachten entstand 1968 im Anschluß an das physikalisch-technische Gutachten der Gutachtergruppe Koppe/Müller/Matschat. Man könnte fragen, ob das Gutachten heute noch aktuell ist. Um das Ergebnis vorwegzunehmen: Ich stehe auch heute noch zu den Grundzügen und Grundaussagen in diesem medizinischen Gutachten. Die Grundkonzeption meiner damaligen Begutachtung bestand darin, daß ich davon ausging, daß Fluglärm immer Belästigungen hervorruft. Die Belästigungen nehmen mit steigender Zahl der Fluglärmereignisse zu. Wir haben ein Kontinuum immer unzumutbarer werdender Belastungen, an deren Ende die Gefährdung steht. In § 3 Bundesimmissionsschutzgesetz steht:

"Als schädlich sind zu beurteilen all diejenigen Einwirkungen, die zu erheblichen Benachteiligungen, erheblichen Belästigungen und Gefährdungen führen."

Das medizinische Gutachten ist insofern dafür ein Anhaltspunkt, wann die Gefährdungen einsetzen. Es sagt also nichts über die Zumutbarkeit aus, sondern nur über den Beginn der Unzumutbarkeit. In diesem Sinne möchte ich auch heute noch dieses Gutachten verstanden wissen.

Zwischenzeitlich ist die DFG-Studie, die Fluglärmstudie der Deutschen Forschungsgemeinschaft, erschienen. Auch dort haben wir uns mit dieser Problematik auseinandergesetzt, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Gefährdung: Gibt es eine neben der Lärmschwerhörigkeit stehende extraaurale Lärmkrankheit? Dies wurde bisher nicht herausgefunden, weder durch die Fluglärmstudie noch durch andere Studien, die in der Welt durchgeführt worden sind.

Wir haben also keine umschriebene extraaurale Krankheit. Wir haben aber - und das war eines der wesentlichen Ergebnisse der Fluglärmstudie - den Lärm als einen Risikofaktor für die menschliche Gesundheit erkannt, und insofern müssen wir ihn sehr ernst nehmen.

Ich darf Ihr Augenmerk auf einen Kongreß richten, der Ende 1978 in Freiburg stattgefunden hat: "Noise as a Public Health Problem". Er wurde von den internationalen Lärmforschungsgruppen veranstaltet, gefördert durch das Bundesministerium für Forschung und Technologie, durch die amerikanische Umweltschutzbehörde EPA, durch den Hauptverband der Gewerblichen Berufsgenossenschaften in Deutschland. Herr Bundesminister Hauff hat seinerzeit den Kongreß eröffnet, und das Forschungsministerium ist heute dabei, die Ergebnisse dieses Kongresses in seiner Reihe "Humanisierung des Arbeitslebens" zu veröffentlichen. Etwa zehn der auf diesem Kongreß gehaltenen hundert Referate haben sich mit Fluglärm beschäftigt.

Wenn ich das Ergebnis dieser Referate ziehe, komme ich auch heute noch nicht zu einer Änderung meiner damaligen Auffassung, die ich im medizinischen Gutachten für den Flughafen Frankfurt niedergelegt habe. Das Kongreßergebnis wurde von Herrn Prof. von Giercke, einem der besten Kenner der Lärmproblematik im Wirkungsbereich, damals am Ende des Kongresses zusammengefaßt, und ich darf die entscheidenden Passagen zum Teil wörtlich zitieren. Er sagt:

"Das wichtigste Problem unter medizinischen Gesichtspunkten ist, den Lärm als Risikofaktor für Herz-Kreislauf-Erkrankungen im Sinne einer pathogenetischen Einflußgröße zu verstehen."

Er sagt weiter:

"Es gibt eine Vielzahl kleinerer Untersuchungen zu diesem wichtigen Fragenkomplex. Man darf jedoch feststellen, daß bedauerlicherweise in den letzten zwanzig Jahren seit den klassischen Untersuchungen" - und damit meint er die von mir durchgeführten Untersuchungen - "zu diesem Problem keinerlei echte Fortschritte mehr zu verzeichnen sind. Das war wohl mit einer der Anlässe dafür, daß heute verstärkte Forschungsaktivitäten auf diesem Gebiet durchgeführt werden."

Er sagt weiter, daß die Stellung und der Stellenwert des möglichen Risikofaktors Lärm im Vergleich zu anderen unterschiedlichen Risikofaktoren für kardiovaskuläre Erkrankungen festzulegen sind.

Wir haben uns in diesem Sinne gerade in den letzten Jahren ebenfalls damit befaßt, daß wir den Lärm in seinem Stellenwert, das heißt im Vergleich zu anderen Einflußgrößen, erfassen wollten. Dabei hätte es unter Umständen auch dazu kommen können, daß dem Lärm eine völlig untergeordnete Bedeutung beizumessen wäre. Dies ist nach den bisherigen Ergebnissen, die vorliegen, nicht anzunehmen. Wir haben Untersuchungen in der Industrie mit vielen Einflußgrößen - chemische Schadstoffe, Chemikalien, Staubbelastungen, klimatische Belastungen - durchgeführt. Wir haben an hochlärmbelasteten Kollektiven, etwa Strahltriebwarten bei Flugzeugen, derartige Untersuchungen im Hinblick auf den Stellenwert des Lärms durchgeführt, und konnten dabei feststellen, daß der Lärm dort eine ganz hervorgehobene Bedeutung für gesundheitliche Verschlechterungen hat, so daß auch unter diesem Gesichtspunkt die von mir seinerzeit festgelegten Lärmgefährdungsgebiete und Lärmschutzgebiete für nächtliche Lärmbeeinflussungen bestehen bleiben müssen.

Zum Gutachten selbst. Bei der Vielzahl der Unterlagen, die Ihnen zugegangen sind, ist es sicherlich schon rein zeitlich sehr schwer möglich, alles genau zu lesen. Ich darf daher wesentliche Aussagen aus dem Gutachten hier wiederholen. Ich beziehe mich beispielsweise auf Seite 7 meines Gutachtens. Dort habe ich erklärt, daß zur medizinischen Begutachtung der Störindex Q-quer, wie er im physikalisch-technischen Gutachten Koppe/Matschat/Müller gebraucht worden ist, zum heutigen Zeitpunkt allein nicht ausreicht. "Für die Gesundheitsgefährdung stellt die Höhe des Einzelschallpegels beim Start, bei der Landung oder beim Überflug einen wesentlichen Faktor dar."

Dann habe ich auf Seite 11 festgestellt, daß der Mediziner sich vornehmlich um medizinisch manifeste Gesundheitsstörungen kümmert. Psychologische oder soziologische Lärmforschungsergebnisse sind nur insofern für die Beurteilung im medizinischen Sinne relevant, als sie einen eindeutigen Zusammenhang zu den von ihm beobachteten manifesten oder latenten Gesundheitsstörungen haben.

Auf Seite 16 habe ich die von mir als Beurteilungsgrundlage verwandte Pulsamplitudenmessung erläutert und sie als einen unter möglichen anderen Indikatoren für die Beeinflussung vegetativer Funktionen im Sinne der Erfassung des Risikofaktors Lärm bezeichnet. Ich bin auch heute noch der Meinung - in diesem Zusammenhang verweise ich auf das Symposium, welches das Umweltbundesamt im vorigen Jahr über die Fingerpulsamplitude im Rahmen der Diagnostik zur Erkennung lärmbedingter Funktionsstörungen im psychischen und medizinischen Bereich veranstaltet hat -, daß das Funktionsgefüge des Organismus durch Schallbeeinflussung eine Veränderung erfährt, die durch die Fingerpulsamplitudenmessung zu erfassen ist.

Auf Seite 16 habe ich des weiteren zu dem Problem der Grenzwerte Stellung genommen und ausgeführt, daß wir aus der

Arbeitsphysiologie den Begriff der vegetativ-nervösen Belastung kennen. Dieser Begriff impliziert gleichzeitig auch die Frage nach der Überlastung über Überbelastung dieser Funktionen. Es heißt auf Seite 16:

"Die vegetativ-nervöse Belastung und Überbelastung spielt daher bei der Arbeitsplatzbewertung und bei der Arbeitsablaufgestaltung eine Rolle. Nicht ohne Grund werden von den Arbeitsvorbereitern in der Industrie anhand arbeitsmedizinischer Erfahrungswerte entsprechende Erholungszuschläge gewährt."

Diese Erholungszuschläge werden gewährt, um jene Überbelastungen nicht auftreten zu lassen. In diesem Sinne möchte ich auch die von mir konzipierte Gefährdung verstanden wissen.

Auf den Seiten 19 und 20 habe ich mich zu den Fragen der Gewöhnung geäußert und ausgeführt, daß wir bei Versuchspersonen die Lärmreaktion über lange Jahre hinweg verfolgt haben. Ich befand mich dabei in Übereinstimmung mit der Konzeption der Deutschen Forschungsgemeinschaft, die bei ihren Untersuchungen die Hypothese aufgestellt hat, daß eine Gewöhnung an den Lärm möglich ist, das heißt, daß bei Flughafenanwohnern nach einer jahrelangen Beeinflussung Lärmreaktionen im physiologischen Sinne nicht mehr auftreten.

Wir mußten diese Hypothese auf Grund der Untersuchungen in München seinerzeit verwerfen. Man kann sich in bestimmten physiologischen Funktionsbereichen an den Lärm nicht gewöhnen - trotz jahrelanger Lärmbeeinflussung. Das spricht dafür, daß wir auch weiterhin daran festhalten müssen, daß Lärm einen Risikofaktor für die Gesundheit darstellt.

Der Begriff "Gewöhnung" impliziert natürlich gleichzeitig auch den Gegenbegriff "Sensibilisierung". Auf Seite 20 habe ich ausgeführt:

"Obwohl keine verläßlichen Angaben darüber vorliegen, wie hoch die Prozentsätze von Gewöhnungsfähigen und Sensibilisierbaren in einem Kollektiv anzusetzen sind, dürften diese bei normalem Fluglärm... als sehr klein anzusetzen sein. Insgesamt kommt es wahrscheinlich zu einer Aufhebung der extrem stabilen und der extrem labilen Gruppe, so daß im Durchschnitt für das gesamte Kollektiv der Lärmbelasteten eine erhebliche Belastung zurückbleibt, an die eine Gewöhnung nicht zu erwarten ist."

Es kommt also darauf an, weder eine Überbetonung noch eine Verharmlosung der Lärmbelastung - insbesondere unter dem Begriff der Gefährdung - vorzunehmen.

An anderer Stelle habe ich ausgeführt, daß diese medizinische Betrachtungsweise als Eigengröße im Sinne der eben schon genannten Gefährdung zu beurteilen sei. Das bedeutet, daß eine rein psychologische oder soziologische Beurteilung unter Umständen zu einer niedriger anzusetzenden Zumutbarkeitsgrenze kommen würde. Es ist ja gestern schon von Herrn Kollegen Rohrmann angedeutet worden, daß außer der medizinischen Beurteilung, die er als sehr eng bezeichnet hat - darin stimme ich ihm durchaus zu -, noch die anderen gesicherten Ergebnisse der modernen psychologischen und sozialwissenschaftlichen Forschung herangezogen werden müssen. Das heißt, daß über die medizinischen Grenzwerte hinaus noch weitere Kriterien herangezogen werden müssen.

Nun wird man fragen: Sind dann jetzt weitere Untersuchungen notwendig? Ich meine, sie sind nicht unbedingt notwendig, denn in dem Bewertungsmaß Q beziehungsweise im äquivalenten Dauerschallpegel ist ja bereits eine Vielzahl der sozialwissenschaftlichen und psychologischen Erkenntnisse enthalten. Insofern ist dieses Bewertungsmaß des äquivalenten Dauerschallpegels zwar mit einem nicht ganz hohen Korrelationskoeffizienten behaftet, aber immerhin noch aussagekräftig. Es ist die Frage, wie man ein besseres akustisches Maß als diesen äquivalenten Dauerschallpegel finden könnte. In Kombination mit dem Einzelschallpegel kann meines Erachtens dann eine reale Abschätzung der Belastung erfolgen und eine Festlegung von durch Interessen- und Güterabwägung zustandegekommenen Richtwerten vorgenommen werden.

Schließlich noch ein Wort zu den Schlafstörungen. Sie müssen berücksichtigen, daß Schlafstörungen durch Geräusche primär natürlich durch den Informationsgehalt, der diesen Geräuschen beigelegt wird, bestimmt sind. So wacht beispielsweise beim leisesten Wimmern ihres Säuglings die Mutter auf, während der Vater weiterschläft,

(Heiterkeit)

während im umgekehrten Falle die Mutter beim Vorbeidonnern eines Lastwagens weiterschläft, der Vater aber aufwacht. Diese hoch informationshaltigen Geräusche stehen hier nicht zur Beurteilung an. Wenn ein Flugzeug in der Nähe eines Flughafens landet, dort abfliegt oder darüberfliegt, entsteht ein - in dieser Hinsicht - informationsarmes Geräusch, weil jeder mit diesem Geräusch sofort die Assoziation verbindet, daß es ein bekanntes Geräusch ist. Wir haben versucht, für diese bekannten Geräusche Grenzwerte, Kennwerte oder Anhaltswerte zu erarbeiten. Einer dieser Kennwerte ist der Beginn vegetativer Reaktionen. Der zweite Kennwert ist der Beginn des Aufwachens. Selbst wenn man sich an ein Geräusch gewöhnt hat - etwa an einen vorbeifahrenden Zug; man wird erst wach, wenn der Zug zu einer bestimmten Zeit nicht kommt -, kann man bei Überschreiten bestimmter Schallstärken von diesem Geräusch aufgeweckt werden, wenn es sich um häufige Wiederholungen handelt. Dieser Aufweckpegel wurde, ausgehend von einem theoretischen Nullwert, von uns bei einem Einzelschallpegel von 60 dB (A) gefunden, während der vegetativ wirksam werdende Pegel für die Pulsamplitudenmessung bei etwa 55 dB (A) lag und die im EEG nachweisbare Änderung oder Beeinflussung durch Geräusche schon bei Einzelschallpegeln von 40 dB (A) auftritt. Die Frage ist nur, welchen Stellen- und

Aussagewert man dem EEG oder den vegetativen Reaktionen beimißt. Dazu kann ich, obwohl keine einheitliche Meinung unter den Forschern, insbesondere unter den Schlafforschern, vorhanden ist, nur dies sagen: Der Aussagewert des EEG im normalen Bereich - hier handelt es sich um normale Änderungsreaktionen - ist im gesundheitlichen Sinne als nicht sehr hoch anzusetzen. Es ist lediglich ein Zeichen dafür, daß man auf den Lärm reagiert. In langfristigen Untersuchungen - wir haben zwei Monate lang Leute untersucht, die jede Nacht zwei-, vier- oder sechzehnmal mit Überschallknallen in der Größenordnung von etwa 80 bis 85 dB (A) beschallt wurden - zeigte sich, daß die Leute zwar weiterschliefen, daß im EEG aber immer wieder eine Störung nachweisbar war. Wir haben aber auch die erstaunliche Erkenntnis gewinnen können, daß etwa nach einem Monat die Schlafqualität als ganzes in der Nacht hindurch durch diese Schallereignisse nicht weiter herabgemindert wurde. Sie wissen vielleicht, daß wir im Verlaufe einer Nacht vier Tiefschlafperioden in einer Gesamtzeit von etwa zwei Stunden haben. Während am Anfang dieser langfristigen Versuchsreihe eine Abkürzung dieser Tiefschlafzeit auf etwa eine Stunde zu verzeichnen war, hatten wir bereits nach einem Monat wieder die volle Tiefschlafzeit von zwei Stunden erreicht.

Das heißt natürlich nicht, daß wir hier eine Verharmlosung durchführen dürfen. Vielmehr sollten wir daran festhalten - was ich auch schon seinerzeit in meinem Gutachten vom Jahre 1968 geschrieben habe -, daß bei gewohnten Geräuschen mit Schallintensitäten bis zu den kritischen Werten eine etwa vier- bis sechsmalige Wiederholung noch als zumutbar anzusehen ist. Auf Grund der neueren Untersuchungen ist allerdings festzuhalten, daß - wenn die Schallpegel in der Größenordnung zwischen 60 und 65 dB (A) als Einzelschallpegel liegen - wir dann mit Aufwachreaktionen zu rechnen haben.

Die Schallschutzmaßnahmen, die man dann in derartig belasteten Gebieten durchführen müßte, sollten so beschaffen sein, daß sie auf die Grenze von etwa 55 dB (A) abgesenkt werden, immer bezogen auf das Ohr des Schläfers. Man kann also insofern durch die Dämmwirkung der Fenster, Mauern oder was auch immer den Außenschallpegel und den geforderten Wert innen, das Maß der Dämmwirkung im vorhinein festlegen und entsprechende gezielte Maßnahmen durchführen.

Damit bin ich am Ende der Interpretation meines Gutachtens. Um Ihnen die Problematik vielleicht noch etwas einfacher zu gestalten: Wenn Sie sich orientieren wollen, dann sollten Sie das kleine Büchlein "Lärm und Lärmwirkungen, ein Beitrag zur Klärung von Begriffen", herausgegeben vom Bundesminister des Innern, zur Hand nehmen. Dort finden Sie auf S. 39 eine Tabelle über Anhaltswerte, und zwar sowohl äquivalente Dauerschallpegel, außen und innen, als auch Maximalpegel und eben aufgelistet die Lärmwirkungen, die Schlafqualitätsänderungen, Schwellenwert für physiologische Änderungen, Schwellenbereich für Bevölkerungsreaktionen, Satzverständlichkeit, Schwellenwert für Aufwecken, signifikante vegetative Wirkungen, erhöhte Leistungsminderungen, Beginn der Lärmschwerhörigkeit, extraorale Symptome mit Krankheitswert. Sie können sich über die Problematik hier sehr schnell und eingehend informieren. Es war ein Arbeitskreis aus 12 Experten, die sich in dieser Richtung schon qualifiziert haben.

Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit und stehe für Fragen zur Verfügung.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat Herr Professor Denk für die Bürgerinitiativen.

Prof. Dr. Denk:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich spreche für die Bürgerinitiative. Ich lebe in Königstädten und bin direkt betroffener Bürger. Mein Referat möchte ich mit folgenden Worten einleiten: Mit großer Betroffenheit habe ich in den zurückliegenden Tagen erlebt, daß Flughafenbetreiber, seine Aktionäre, die Fluggesellschaften und deren Vereinigungen sowie verschiedene Berufsverbände aus rein finanziellen und wirtschaftlichen Gründen den Bau der Starbahn 18 bedingungslos bejahen. Für Menschen, deren Lebensraum dadurch zerstört und deren Gesundheit gefährdet wird, zeigt man zwar offiziell Bedauern und erklärt, daß man sich die Entscheidung wirklich sehr schwer gemacht habe. Auch die Regierungsspitze des Landes Hessen fordert mit dem Ausbau des Flughafens von den Bewohnern der Anliegergemeinden eine ergeben zu duldende Gesundheitseinbuße.

In vielen Gesprächen mit Bürgern bin ich immer wieder gefragt worden, wieso der Herr Staatsminister für Landwirtschaft und Umwelt uns erklärt, warum der Flughafen gebaut wird, aber uns nicht erklärt, warum er ihn so wenig schützt.

Zu den vorausgegangenen Vorrednern darf ich folgendes sagen: Matschat hat eine Kurve gezeigt, in der die Werte von 62, 67 und 65 dB(A) für äquivalenten Dauerschallpegel eingezeichnet sind. Wir haben von Herrn Prof. Jansen gehört - in einer Antwort, die er gestern schon gegeben hat -, daß der äquivalente Dauerschallpegel kein Kriterium für die Belästigung und Gesundheitsstörungen der anliegenden Anwohner sein kann.

Bei der Betrachtung der Karte von Herrn Matschat fällt auf, daß die Kurven mit äquivalentem Dauerschallpegel wohlgeformt um die Ortschaften der Anliegergemeinden herumgeführt sind. Es liegt keine Begründung vor, wieso gerade ausgerechnet um Nauheim und Groß-Gerau, um diese Orte nur beispielhaft zu nennen, der äquivalente Dauerschallpegel eingeengt ist und sich hinter dem Ort wieder ausbreitet.

In meinen folgenden Ausführungen gehe ich überwiegend auf das Lärmproblem ein, da dies auch tragender Bestandteil des von Herrn Prof. Dr. Jansen für die Flughafen AG erstellten medizinischen Gutachtens ist.

Ich möchte hervorheben: Der Fluglärm gilt als der lauteste Umweltlärm. Er breitet sich über viele Kilometer aus, da es gegen ihn keine natürliche Abschirmung gibt. Sie können sich gegen den Fluglärm nicht durch Änderung des Wohnraumes oder durch Wechseln des Platzes im Hause schützen. Sowohl bei konkret Betroffenen als auch in der Vorstellung gilt Fluglärm als Unangenehmste aller Lärmarten der sozialen Umwelt. Nach von Eiff und Brosis kann es eine Gewöhnung an den Lärm nicht geben, lediglich eine zeitweilige Anpassung durch psychologische Kompensation mag denkbar sein. Auch Prof. Jansen zitiert in seinem Gutachten zwei Autoren, die einseitig zeigen konnten, daß Gewöhnungsphänomene nur kurzfristig bestehen und bei Fortsetzung der Schallreize diese Phänomene schwinden und durch eine konstante Defensivreaktion abgelöst werden.

Vor gesundheitsschädigenden Emissionen sind wir durch gesetzliche Vorschriften geschützt. Im Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland ist in Art. 2 Abs. 2 das Recht auf körperliche Unversehrheit festgelegt. Die Verfassung des Landes Hessen garantiert in Art. 2 Leben und Gesundheit. Ehre und Würde des Menschen sind unantastbar. Das Umweltprogramm der Bundesrepublik Deutschland aus dem Jahre 1971 fordert, daß grundsätzlich niemand durch Lärm gefährdet, erheblich benachteiligt oder erheblich belästigt wird. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz regelt den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigung, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge.

Meine Kritik über die bisherige medizinische Begutachtung muß ich auf zwei Gründe stützen. Zum einen habe ich Kritik an den experimentell diesem Gutachten zugrunde liegenden Daten vorzutragen. Die dem Gutachten von Prof. Jansen zugrunde gelegten experimentellen Untersuchungen lassen sich nicht auf die vorliegenden regionalen Gegebenheiten übertragen. Zudem lassen sich wichtige Daten nicht nachprüfen.

Erstens. Als Meßgröße für die Lärmwirkung auf den Menschen gilt die Änderung der Fingerpulsamplitude nach definierter Schallbelastung.

Ich will gleich den Begriff erklären und sagen, wie das geschieht. Es wird bei diesem Prinzip - ähnlich wie bei der Blutdruckmessung - die Durchblutungsgröße im Finger gemessen und auf ein Schreibgerät übertragen. Aus den Zackenausschlägen nach Einwirkung der Beschallung wird dann die Änderung der Durchblutungsgröße gemessen. Das ist ähnlich einem Blutdruckmeßvorgang.

Aus den so erhaltenen Ergebnissen wurde der in Abbildung 1 auf S. 18 des Ihnen vorliegenden Gutachtens eingezeichnete Schädigungs- und Gefährdungsbereich errechnet. Ich betone: errechnet, nicht alle Zonen wurden durch Meßangaben erhalten.

Wichtige weitere Schalleinwirkungen, die zu vegetativen Veränderungen führen, wie Steigerung der Herzfrequenz, also Steigerung der Zahl der Herzschläge, zusätzliche nicht geordnete Herzschläge, medizinisch als Extrasystolen bezeichnet, Steigerung des systolischen und diastolischen Blutdrucks und Steigerung der Magenperistaltik, der Magenbewegung, fanden keine Berücksichtigung.

Ich darf dazu erwähnen, daß die primär durchgeführten wissenschaftlichen Untersuchungen ja das auch nicht zur Fragestellung hatten. Nur, diese wissenschaftlichen Untersuchungen sind dann in das Gutachten eingeflossen.

Zweitens. Die experimentellen Untersuchungen wurden an solchen Menschen, 22 Jugendliche, durchgeführt, die gesund, normalhörend, neutral oder sogar positiv dem Lärm gegenüber eingestellt waren.

Etwa 25 Jugendliche sind kein zulässiges Vergleichskollektiv für eine Bevölkerungsgruppe von einigen Zehntausenden, auch nach statistischer Sicherung nicht.

Diese Ergebnisse können nicht auf Säuglinge, Kleinkinder und ältere Menschen übertragen werden. Auch an die Gruppe der Schichtarbeiter und der Kranken wurde nicht gedacht.

Ein weiterer gravierender Mangel liegt darin, daß die Versuchspersonen den Schallreizen gegenüber neutral oder sogar positiv eingestellt waren. Es ist aber allgemein bekannt, daß gerade eine positive oder negative Einstellung zum Lärmereignis die vegetativen Reaktionen entweder abschwächt oder verstärkt. Der Fluglärm gehört jedoch, wie ich eingangs schon erwähnt habe, zu den äußerst unangenehmen Geräuschen, auch bei Nacht.

Drittens. Alle Messungen wurden an wachen Personen durchgeführt. Die Errechnung des Schädigungs- und des Gefährdungsbereiches erfolgte nach mathematischen Formeln, in die zwar die physikalischen Größen, Bandbreite der Geräusche und Schallintensität eingingen, die aber nicht die individuelle Ausgangslage der einzelnen betroffenen Personen berücksichtigen.

Ich darf hierbei ergänzend sagen, daß man auch für die Bewertung des Blutdruckes eines Menschen nicht nur die Messung des exakten Druckergebnisses kennen muß, sondern man muß auch dessen Alter, dessen Geschlecht und zum Beispiel dessen Armumfang berücksichtigen.

Ob die errechneten Schädigungs- und Gefährdungsbereiche - ich darf hier noch erwähnen, daß mit Schädigungs- oder Gefährdungsbereiche keine geographischen Bereiche gemeint sind, sondern daß es sich da um Abstände von Kurven

unterschiedlicher Schallintensität handelt, also so, wie es im Gutachten eingezeichnet ist - auch für den Schlafenden gelten, wurde nicht geprüft.

Zu den Grenzlinien, die angeführt sind, möchte ich nur zur Grenzlinie 3 hervorheben, daß nicht von allen Lärmforschern und nicht von allen Ärzten, die sich mit den Wirkungen des Lärms auf den Menschen befassen, die Grenzlinie 3 als wesentliche Grenzlinie anerkannt wird. Die Errechnung der Grenzlinie 3 ist uns bisher nicht nachvollziehbar gewesen. Wenn dazu eine Stellungnahme gewünscht wird, wird Herr Dr. von Haselberg gern dies ausführen.

Auf Seite 18 des Gutachtens - wie in der Abbildung 1 - ist der Beginn deutlicher vegetativer Reaktionen bei 75 dB eingezeichnet. Kontinuierlich ausgelöste vegetative Reaktionen, wie sie zuvor schon tabellarisch aufgeführt wurden, führen als Dauerstreß zu indirekten Folgeerkrankungen.

Hier darf ich natürlich dazu sagen, daß wir eine Lärmkrankheit außer der bekannten Lärmschwerhörigkeit noch nicht kennen und daß es natürlich sehr schwierig ist, vom medizinischen Standpunkt aus jetzt festzustellen, ob dies oder jenes Symptom wirklich durch den Lärm hervorgerufen worden ist. Wir wissen aber aus vielen anderen Untersuchungen, daß Dauerstreß zu schädigenden Ereignissen führen kann.

Verkehrslärm von 81 dB (A), damit auch der Fluglärm, führt zu einem deutlichen Anstieg des Blutdruckes, und Hypertoniker, also Bluthochdruckkranke, sind besonders gefährdet. Ich darf hier auf die Untersuchungen von Heusch und Mitarbeitern und Heinecker hinweisen.

Bei Personen mit stärkerer Fluggeräuschbelastung am Wohnort findet unter anderem eine stärkere vasokonstriktive Reaktion, gefäßzusammenhängende Reaktion, am Kopf statt, als bei Personen mit geringerer Flugbeschallung.

Auch bei dieser komplexen Reaktion treten häufig initiale Übersteuerungen der motorischen und Gefäßfunktionen auf. Es muß befürchtet werden, daß Menschen mit hohem Blutdruck, die Fluggeräusche sehr häufig mit hohen Schallpegeln erdulden müssen, Gefäßrisse mit bleibenden Schäden erleiden. Ich habe hier die Arbeit Kuski zitiert.

Ich möchte wiederholen: Im Gutachten von 1978 gibt Herr Professor Jansen eine Gefährdungsgrenze, die sogenannte Gefährdungslinie 4 von 85 bis 90 dB an. Dieser Wert ist kein konstanter Wert. Er schwankt in der angegebenen Breite, weil er von der Frequenz des Geräusches abhängig ist.

1972 erklärte Herr Professor Jansen in einer anderen Publikation:

"Ab 60 bis 70 dB" - also wesentlich niedriger - "wird die vegetative Belastbarkeit überschritten, da diese Intensität pathologische Reaktionen hervorruft."

Wir müßten also heute sagen, daß die im Gutachten vorliegenden medizinischen Ergebnisse vom Gutachter später anders ausgelegt wurden und daß er wenigstens im Jahre 1970 geäußert hat, daß durch diese niedrigeren Schallpegel pathologische Reaktionen hervorgerufen werden.

Die Versuche zur Errechnung der Grenzlinien für Gefährdung und Schädigung durch Lärm wurden mit Dauergeräuschen durchgeführt. Dauerlärm führt aber zu geringeren vegetativen Reaktionen als unterbrochener Lärm.

Auch haben wir gehört, daß der Versuch am Schlafenden über eine sehr lange Zeit durchgeführt worden sei. Es wird dabei der Zeitraum von zwei Monaten genannt. Die Menschen leben aber länger als zwei Monate in der betroffenen Region. Für uns hört nach zwei Monaten der Lärm nicht auf. Ich werde darauf später noch eingehen.

Die Probleme Belästigung durch Lärm und Lästigkeitsfaktoren werden heruntergespielt. Auf Seite 24 schreibt Herr Professor Jansen:

"Es ist immer damit zu rechnen, daß bei einem Teil der Bevölkerung fluglärmbedingte Lästigkeitsempfindungen auftreten, selbst wenn die Intensitäten geringer sind als die oben angegebenen Grenzwerte von 95 dB."

Wir haben jetzt schon mehrfach gehört, daß ein Wert von 95 dB ein sehr, sehr hoher Wert ist und sicher zu mehr als nur Belästigungsreaktionen führt.

Es ist nicht begreiflich, warum einesteils Geräusche um 65 dB nur eine Lästigkeitsempfindung auslösen, wenn schon ab 60 dB nach dem gleichen Gutachter am Vegetativum pathologische Reaktionen auftreten.

Die bisher dargelegten Lärmprobleme haben die Schlafstörungen durch Lärm noch nicht angesprochen. Herr Professor Jansen geht davon aus, daß sich der Mensch an unkritische Geräusche unter 90 dB gewöhnen kann. Andere Untersucher, wie Herr Professor Jansen selbst, äußern sich aber auch gegenteilig. Nach Professor Jansen beeinträchtigen schon kurzdauernde, geringe Geräusche im Schlaf die vegetative Kontrolle. Die Schlaftiefe flacht ab, das EEG ist verändert. Die periphere Durchblutung fällt ab. Extrasystolen treten auf.

Kurzzeitige Einzelschallgeräusche sind im Schlaf immer dann wirksam, wenn eine Intensität von 55 dB überschritten wird. Wir haben dies eben gehört. Es besteht eine Unabhängigkeit von der Einwirkungsdauer des Schallreizes.

Ich zitiere weiter Herrn Professor Jansen, und zwar aus einer anderen Arbeit, also nicht aus dem Gutachten.

"Wir können auf Grund der bisher in der Literatur mitgeteilten Ergebnisse und durch unsere Untersuchungen den

Schluß ziehen, daß in den flachen und in den tiefen Schlafstadien eine signifikante Beeinflussung im Schlafverhalten sowohl im Vegetativum als auch im EEG nachzuweisen ist.

Wir konnten darüber hinaus bei häufigen Wiederholungen von einzelnen Schallreizen feststellen, daß die Gesamtqualität des Schlafes durch einzelne Schallreize eindeutig negativ verändert wird."

Die hier zitierten Ergebnisse wurden bei fünf gesunden, 20 bis 28 Jahre alten Wehrdienstverweigerern mit gutem Schlaf erzielt. Ältere Menschen, Schichtarbeiter, Kranke und Kleinkinder reagieren sicher wesentlich empfindlicher auf Schallreize im Schlaf.

Klosterkötter sah vor allem in Nacht- und Schichtarbeitern eine Personengruppe, die durch den Lärm bedroht ist.

Da ältere Menschen kaum noch Tiefschlafphasen haben, wachen sie leichter als die genannten Versuchspersonen aus dem Schlaf auf und geraten oft in einen hochaktiven, hellwachen Zustand, der ein schnelles Wiedereinschlafen verhindert. Es genügen also in solchen Fällen einzelne Schallreize von entsprechender Qualität in der Nacht, um die gesamte Nachtruhe eines Menschen zum Erliegen zu bringen.

Die Schlafstörungen unter nächtlichen Schallreizen bestehen also primär aus einer Verminderung der Tiefschlafzeit und Reduzierung der Gesamtschlafzeit.

Weiter im Zitat von Herrn Prof. Jansen:

"... bei längerer Dauer der Schallemission schließlich im Absinken der psychischen und psychomotorischen Leistung."

Welche psychischen und psychomotorischen Leistungen abfallen, haben wir gestern im Statement von Herrn Dr. Rohrmann gehört.

Da sich diese Schlafunterbrechungen bis zum Wohnplatzwechsel oder zum Tod der Betroffenen Nacht für Nacht wiederholen werden, ist mit verschiedenen indirekten Gesundheitsstörungen zu rechnen. Auf keinen Fall erhalten diese Schlafunterbrechungen durch Fluglärm den Charakter eines nicht mehr störenden Zeitgebers, wie dies von Prof. Jansen auf Seite 33 seines Gutachtens behauptet wird.

Die letzten Werte der zurückliegenden Nacht für die Schallmeßstelle 54 Nauheim, die hier auf diesem Bild außerhalb des Geräuschpegels für einen Dauergeräuschpegel von 62 dB liegen, lagen heute nacht zwischen 1 und 2 Uhr bei 81 und 84 dB(A), Werte, die auf jeden Fall höher liegen als die erwähnten Werte und die sicher wiederum viele Menschen aus dem Schlaf gerissen haben.

Ich darf hier einfügen, daß ein Schutz vor diesem Lärm nicht möglich ist. Sie können Ihr Haus nicht so gegen Lärm abdämmen, daß es nicht wie ein Käfig oder ein Betonbunker wirkt, der keinen Schall mehr einläßt. Allein die Verstärkung der Fenster reicht nicht aus.

Die Lärmminderung kann auch jetzt nicht dadurch stattfinden, daß sich die Wohnsiedlungen nicht mehr näher an den Flughafen herantasten, wie wir von Herrn Matschat gehört haben, sondern wir müssen fordern: Der Flughafen tastet sich nicht näher an die Wohnsiedlungen heran.

Als Folge kontinuierlicher Schlafstörungen treten Nervosität, Minderung der Konzentration und Aufmerksamkeit, Kopfschmerzen und andere indirekte Schädigungen auf. Erhebungen in der Umgebung von Großflugplätzen haben einen gesteigerten Verbrauch von Schlaf- und Beruhigungsmitteln, blutdrucksenkenden Mitteln und magensäurebindenden Medikamenten ergeben. Ich habe hier vier Literaturstellen dazu, die ich hier nicht im einzelnen nennen möchte.

Auch hier möchte man sich einmal fragen, welche volkswirtschaftliche Bedeutung dies hat, nicht nur dadurch, daß die Menschen krank werden, sondern auch dadurch, daß der Medikamentenverbrauch gesteigert wird.

In Kenntnis dieser Tatsachen kann dem Gutachter im Prinzip zugestimmt werden, daß vegetative und psychovegetative Reaktionen bei den Flugplatzanwohnern auftreten können, mit der Einschränkung, daß es sich nicht um zu verharmlosende Möglichkeiten handelt, sondern diese Tatsachen wurden andernorts belegt.

Es bleibt aber völlig unverständlich die Aussage auf Seite 93: "Aus ärztlicher Sicht kann die Errichtung der Startbahn West nur befürwortet werden." Der ärztlichen Sorgfaltspflicht unterliegt es zumindest heute - wie es vor 20 Jahren war, weiß ich nicht -, daß auch Risikofaktoren von Menschen abgewendet werden, und daß dies Risikofaktoren sind, wurde von keinem bestritten.

Wie wenig das errechnete jetzt geographische Gefährdungsgebiet mit seiner tatsächlichen Ausdehnung übereinstimmt und wie wenig geeignet dazu die Festlegung durch Dauerschallpegel ist, zeigt die schon derzeit meßbare Lärmbelastung durch Verschiebung des Parallelbahnlandesystems.

Nach dem Gutachten von Prof. Jansen, Abbildung 17, erreicht das Gefährdungsgebiet, errechnet nach Grenzlinie 3, Werte von oberhalb 85 dB für vollbeladene Flugzeuge der Klasse 3 bis etwa 1.000 m östlich des Mönchhofdreiecks. - Vielleicht ist jemand so freundlich, zu zeigen, wo das Autobahndreieck Mönchhof liegt. Ich habe gesagt "etwa 1.000 m", weil die beiliegenden Karten keinen Maßstab tragen und ich das daher indirekt schließen muß.

In Wirklichkeit werden aber noch 9 km weiter südlich, an der Lärmmeßstelle 54 in Nauheim, die Sie auf der anderen

Karte sehen können, zeitweise stündlich zwischen 15 und 20 und mehr Überflüge gezählt. Diese Überflüge sind nicht komplett registriert, da die Lärmmeßstellen nur Pegel von über 75 dB(A) messen und niedrigere Pegel gekappt werden, damit der Umgebungslärm nicht zu falschen Meßergebnissen führt. Also, die Überflugzahlen werden wahrscheinlich höher liegen.

Von diesen etwa 15 bis 20 Überflügen pro Stunde - und das an 12 Stunden am Tag - haben nachweisbar fast annähernd 50 % Schallpegel zwischen 80 und 93 dB(A).

Ich möchte hier auch erwähnen, daß die Werte, nach dB und nach dB(A) gemessen, nicht völlig identisch sind; das hängt an angepaßten Frequenzspektren.

Auch in den Nachtstunden werden Lärmpegel von 80 dB(A) mehrmals erreicht.

Die Gefährdungsgrenze, wenn wir sie also nicht nach dem Dauerschallpegel bemessen, was ja immer wieder anerkannt wird, daß das nicht die Bemessungsgrenze sein kann, wird also bei Tag und bei Nacht regelmäßig überschritten. So wie für die Parallelbahnverschiebung die Gefährdungsgrenze in Wirklichkeit um ein Vielfaches größer als im Gutachten angegeben ist, wird dies sicherlich auch für die Startbahn West eintreten.

Da die Startbahn 18 West zu einer wenn auch nur geringen Kapazitätssteigerung von 6 bis 14 % führen soll, wird auch keine lärmentlastende Wirkung eintreten, sondern es werden zusätzliche Bevölkerungsgruppen einer intensiven Fluglärmbeschädigung ausgesetzt.

Für eine Region, in der bei Tag der Aufenthalt im Freien keinen Erholungswert mehr hat, in der die Menschen bei Sonnenschein in geschlossene Räume flüchten müssen, um den Fluglärm gering zu mildern und sich unterhalten zu können, in der sie bei Nacht mehrmals durch Fluglärm aus dem Schlaf gerissen werden, bescheinigt der Gutachter ärztliche Unbedenklichkeit. Diese Entscheidung ist ärztlich nicht haltbar und in meinen Augen inhuman.

Mit dem Bau der Parallelbahnverschiebung und der Startbahn 18 West werden weite Bevölkerungskreise lebenslänglich gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen ausgesetzt. Die Belastungsgrenze ist erreicht. Jede weitere Kapazitätssteigerung ist unerwünscht.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Prof. Denk hat in vornehmer Zurückhaltung etwa wie folgt formuliert:

Es fällt auf, daß die Lärmzonen um gewisse bewohnte Orte herumgeführt werden. Ich will das härter und provozierender in folgende Frage an Herrn Dr. Matschat kleiden:

Ist der Verdacht begründet, daß hier etwas geschönt wurde, oder wie erklärt es sich, daß um diese bewohnten Ortschaften herum diese Lärmkurven, die die einzelnen Dezibelwerte betreffen, gewisse Ausbuchtungen beziehungsweise Einbuchtungen haben? Wären Sie so freundlich, das einmal zu erläutern?

Dr. Matschat:

Die Lärmkurven bilden Zungen in Richtung der Abflugstrecken. Diese Zungen wären länger und schmaler, als sie hier eingezeichnet sind, wenn die Flugzeuge die Abflugstrecken einhielten. Bei der Berechnung ist von erheblichen Streubreiten ausgegangen worden, und daraus ergibt sich die Form, wie sie hier auf den Plänen zu sehen ist.

Die zugrunde liegenden Flugstrecken sind von der Bundesanstalt für Flugsicherung so festgelegt worden, daß sie nach Möglichkeit zwischen den bewohnten Orten hindurchführen.

Daraus ergibt sich, daß bei optimaler Führung die Lärmzonen einen möglichst großen Abstand von den Ortschaften halten. Im übrigen führen die Kurven zwar an Königstädten und Nauheim vorbei, schließen aber Worfelden und Mörfelden und auch noch weitere Ortsteile ein.

Zu der Frage, ob diese Kurven geschönt sein könnten, kann ich nur sagen, daß wir die zugrunde liegende Verkehrsprognose vom Bundesministerium des Innern erhalten haben. Darüber sind mir weitere Auskünfte nicht möglich.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Prof. Denk, Sie sind sehr unruhig geworden. Bitte antworten Sie darauf.

Prof. Dr. Denk:

Ich darf zwei Bemerkungen - ausnahmsweise direkt - machen. Einmal bleibt zu klären, ob diese Zonen rechnerisch gefunden worden sind oder ob je eine Meßstelle an diesen Orten bestanden hat, bevor das gezeichnet worden ist.

Zum zweiten: Ich besitze eine Karte der Bundesanstalt für Flugsicherung, in der die Abflugbahnen für das Parallelbahnsystem eingezeichnet sind. Auf diesem Plan - ich reiche ihn gleich nach vorne - sind Rüsselsheim-Ost, Nauheim, Königstädten und Groß-Gerau mittendrin. Abflugbahnen in der Form eines Striches sind rein theoretischer Natur. Es wird von allen Stellen bestätigt, daß diese nicht eingehalten werden können: aus Witterungsbedingungen, aus Ladungsbedingungen und aus flugtechnischen Bedingungen - manche Flugzeuge sind zu schwer, so, wie ich das als Nichtsachverständiger verstanden habe. Ich komme gerne vor und zeige Ihnen die Karte.

Vorsitzender Dr. Lang:

Kann dazu aus der Sicht der Bundesanstalt für Flugsicherung etwas gesagt werden?

Voß:

Die Bundesanstalt für Flugsicherung legt im Einvernehmen mit den Lärmkommissionen an den einzelnen Flughäfen die An- und Abflugrouten fest, mit dem Ziel, daß möglichst dichtbesiedeltes Gebiet gemieden wird. Wir stimmen mit allen Mitgliedern der Fluglärmkommissionen diese An- und Abflugstrecken ab, wobei eine grundsätzliche Basis eingehalten werden muß, nämlich daß die An- und Abflugstrecken vom fliegerischen Standpunkt aus vertretbar sind. Hier haben wir die Unterstützung der Deutschen Lufthansa, die, zumindest in kritischen Fällen, diese Flugstrecken, die festgelegt werden sollen, auf ihrem Simulator erfliegt und erprobt.

Es ist richtig, daß die so festgelegten An- und Abflugrouten nicht nur als Striche darstellbar sind, sondern auf Grund der navigatorischen Eigenheiten haben diese stichmäßig festgelegten Routen Toleranzgebiete.

Vorsitzender Dr. Lang:

Sehe ich es recht, Herr Dr. Matschat, daß die von Ihnen dargestellte Kurve davon abhängt, welche Toleranzbreite angenommen wurde?

Dr. Matschat:

Den Berechnungen werden die Korridorbreiten zugrunde gelegt, die in der Flugbetriebsprognose angegeben werden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Mit welchen Toleranzen - das scheint mir das Entscheidende zu sein - ?

Dr. Matschat:

Sie meinen die Breite der Korridore? - Die Korridore beginnen in der Mitte der Startbahn und erweitern sich dann keilförmig mit fortschreitender Entfernung von der Startbahn. Es werden Breiten von etwa 4 km außerhalb oder auch schon innerhalb der 62er Zone erreicht.

Ein Beispiel ist die Korridorbreite der Strecke 57 - das ist fast genau die Richtung der nach Süden führenden Strecke -, die auf der Höhe von Mörfelden mit 1,7 km angenommen war. Nach meinen Erfahrungen ist das ein eher hoch angesetzter Wert.

Vorsitzender Dr. Lang:

Ist die Toleranzbreite über unbesiedeltem und besiedeltem Gebiet gleich?

Dr. Matschat:

Der Korridor hat eine Keilform, unabhängig vom Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von Siedlungen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Gaebel, wollen Sie dazu etwas sagen?

Gaebel:

Ich möchte auf folgenden Zusammenhang hinweisen: Die Frage der navigatorischen Genauigkeit auf einer Abflugroute ist auch mit davon bestimmt, welche Navigationshilfsmittel zur Verfügung stehen. Die einfache Annahme, daß dies in jedem Fall eine keilförmige Toleranzbreite erfordere, meine ich, muß dahingehend eingeschränkt werden, daß - nehmen wir ein Beispiel - bei Starts nach Osten auf Runway 07 das Flugzeug die Möglichkeit hat, geradeaus auf ein Funkfeuer zuzufliegen. Die Toleranzbreite wird größer sein, wenn im Verlauf einer Abflugstrecke mehr Kurven zurückzulegen sind; denn die Toleranz, die hier selbstverständlich angenommen werden muß, beruht nicht nur auf navigatorischen Ungenauigkeiten, etwa nach der Maßgabe: wenn die Piloten genauer flögen, dann könnten sie auch genau auf dem Strich fliegen, sondern im wesentlichen darauf, daß verschiedene Flugzeugtypen verschieden schnell sind und damit auch Kurven verschiedener Radien zu fliegen haben.

Ich möchte zunächst einmal einen Unterschied zwischen Geradeausflug mit navigatorischer Richtungsführung und dem Kurvenflug machen. Ich füge hinzu, daß die Abflugstrecken dann, wenn die Runway 18 installiert werden sollte, auf bestimmten Abflugrouten kurvenärmer sein werden, da die Richtungsführung im ersten Teil des Abfluges durch die Runway selbst gegeben wird. Ich möchte das damit beenden; denn das ist ein sehr diffiziler Zusammenhang, wie die meisten Themen, mit denen wir es hier zu tun haben.

Wenn Sie zum Beispiel die Karten hier anschauen, werden Sie feststellen, daß selbst in diesen Karten die Kurvenradien der Abflugstrecken nicht gleich sind. Man kann normalerweise nicht davon ausgehen, daß ein Flugzeug eine Kurve mit verschiedenen Kurvenradien fliegt, so, wie dieses in der Zeichnung unterstellt ist.

Zu Ihrer Frage, Herr Dr. Lang: Ich trete der Meinung von Herrn Matschat hier bei, daß es keinen Unterschied gibt. Allerdings versuchen die Piloten bei gutem Wetter, wenn sie bebaute, bewohnte Stellen sehen können, soweit das überhaupt noch möglich ist, diese zu meiden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Prof. Jansen, wenn ich Herrn Prof. Denk recht verstanden hatte, hat er darauf aufmerksam gemacht, daß eine gewisse Schädlichkeit mit Auswirkungen auf die Gesundheit von Ihnen zunächst bei einer Toleranzbreite von 85 bis 90 Dezibel festgestellt worden sei, während Sie in einer anderen Darstellung zu dem gleichen Bereich von 60 bis 80 Dezibel gesprochen hätten. Können Sie das bitte klarstellen?

Prof. Dr. Jansen:

Ich bin selbst erstaunt darüber, daß ich für den Beginn der Schädlichkeit die von Herrn Prof. Denk genannten Werte angegeben haben soll. Ich möchte gern die Literaturstelle wissen, auch den Zusammenhang, in dem diese Aussage gemacht worden ist.

Ich bleibe dabei, daß ich zu diesen Grenzwerten, die ich einmal festgelegt habe, auch heute noch stehe.

Vorsitzender Dr. Lang:

Sie wollen das also genau belegt haben. Das muß nachher erfolgen.

Sie wollen eine Zusatzfrage stellen, Herr Kollege Weimar?

Abg. Weimar (CDU):

Herr Prof. Denk, Sie haben uns hier eine Karte gegeben, wo Sie von dem bestehenden Zweibahnsystem ausgegangen sind. Die Schutzzonen, so, wie sie hier eingezeichnet sind, betreffen doch wohl die noch zu bauende Startbahn West?

Ergeben sich hinsichtlich Ihrer Äußerungen Änderungen, wenn wir von der jetzt noch zu bauenden dritten Startbahn West ausgehen, im Hinblick darauf, daß Sie uns diese Karte vom Zweibahnsystem übergeben haben?

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Prof. Denk!

Prof. Dr. Denk:

Änderungen ergeben sich insofern, als zusätzliche Gebiete noch den Lärm bekommen werden. Aber vom Parallelbahnsystem wird weiter gestartet werden, und es wird weiter in gleicher Richtung gestartet werden.

Ich darf vielleicht ergänzend hierzu sagen: Es ist nicht so, als ob die Flugzeuge nach dem Abheben vom Boden eine Schlangenlinie fliegen müssen. Vom Parallelbahnsystem muß nur eine einzige Kurve geflogen werden, um den Bereich zwischen Nauheim und Groß-Gerau, wie er eingezeichnet ist, zu erreichen. Hier auf der Karte sehen Sie, daß Zonen weit bis nach Rüsselsheim überflogen werden.

Vielleicht darf ich dazu noch eine Ergänzung machen: Die Bundesanstalt für Flugsicherung hat mir schriftlich bestätigt: Es gibt keine international festgelegten Grenzen für die Toleranzen. Das ist jeweils den örtlichen Bedingungen überlassen. Es ist also nicht vorgeschrieben, daß man sagt: Er darf nur 5 % oder 15 %. Es gibt einen Üblichkeitswert. Aber sonst darf abgewichen werden, wie es die Bedingungen erfordern. Derzeit erfordern es die Bedingungen. Gerade bei schönem Wetter, bei Ostwind-Wetterlage, haben wir 20 Flugzeuge pro Stunde über unserem Haus. Wir können dem Piloten zuwinken. Er fliegt nicht um den Ort herum. Das kann er technisch wahrscheinlich auch gar nicht. Also hier dürfen wir uns nicht Dinge vorgaukeln, die in Wirklichkeit nicht vorhanden sind.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort zu einem weiteren, und zwar dem letzten Statement zu diesem Fragenkomplex hat Herr Debus von den Bürgerinitiativen.

Debus:

Herr Dr. Lang, ich hielte es für zweckmäßig, mein Statement zurückzustellen, bis diese Frage zu Ende behandelt worden ist.

Vorsitzender Dr. Lang:

Nein, jetzt das Statement. Nachher beginnt die Frage zu dem gesamten Komplex.

Debus:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich möchte von den Bürgerinitiativen aus abschließend zu diesem Bereich noch folgendes sagen. Ich möchte die Abgeordneten bitten, die Fragen zu dem Bereich des Lärms jetzt nicht zu vergessen.

Meine Erklärung kommt jetzt zu einem etwas unglücklichen Zeitpunkt. Aber sie war tagesordnungsmäßig nicht anders unterzubringen.

Eine Schwierigkeit bei unserer Argumentation gegen die gesundheitlichen Belastungen, die durch den Flughafen und die anderen umweltbeeinträchtigenden Quellen ausgeübt werden, besteht immer darin, daß jede einzelne Quelle der Umweltbeeinträchtigung Werte herausfindet, die ergeben, daß sie selbst nicht Werte verursacht, die in irgendeiner Weise gefährlich sind. Aber gerade die Zusammenschau und die Addition verschiedener Belastungen wird nicht versucht. Man mißt also, wie zum Beispiel bei der Untersuchung von Herrn Lahmann, Einzelbelastungen vom Flughafen und kommt dann zu Behauptungen wie dieser, es seien keine kritischen Werte festzustellen.

Ein guter Indikator für die Probleme, die sich stellen, ist die Flechtenkarte. Ich will nur ganz kurz darauf eingehen. Wir haben sie dort hinten aufgehängt. Sie hängt über der anderen Karte: Bewegungen je halbe Stunde.

Dort kann man die dunklen Gebiete erkennen. Sie bezeichnen Flechtenwerte, die als normal zu bezeichnen sind. Flechten reagieren sehr empfindlich auf Umweltbeeinträchtigungen. Herr Prof. Grebe hat gestern bereits darauf hingewiesen. Die hellen und weißen Gebiete - zum Beispiel Frankfurt-Innenstadt und Umland - bedeuten, daß dort sehr wenig oder wie in Frankfurt keine Flechten vorhanden sind. Den Einfluß des Waldes kann man an etwas dunkleren Bereichen erkennen. Wenn der Wald dort wegkäme, ist mit Sicherheit anzunehmen, daß noch mehr Flechten - und wir auch - beeinflußt würden.

Weiterhin möchte ich auf folgendes hinweisen: Es gibt eine Untersuchung des früheren Umweltministers Görlach, in der klargestellt wird, daß im Kreis Groß-Gerau die bösartigen Neubildungen der Bronchien - mit anderen Worten: Krebs - dreimal so hoch sind wie zum Beispiel im Vogelsbergkreis, daß sie insgesamt prozentual an vierter Stelle in Hessen liegen.

Auch hier ist nicht nur der Flughafen Verursacher; aber er ist einer von den Verursachern. Wenn jede einzelne Quelle jedesmal sagt, das können wir noch machen, und das können wir noch machen, wir sind unbedenklich, und wir sind unbedenklich, dann wird das immer weitergehen.

Ich möchte auf eine Statistik hinweisen, die meine Frau - sie ist praktische Ärztin in Mörfelden - angefertigt hat. Sie hat dabei die Werte an Bronchitis in ihrer Praxis mit den Werten verglichen, die bei einer Erhebung in Dortmund gefunden wurden. Dabei kam folgendes heraus: In Dortmund-Innenstadt hat man gefunden, daß 15 % der Erkrankungen Bronchitis-Erkrankungen bei 61- bis 63-jährigen Nichtrauchern waren. Meine Frau hat das in der Statistik mit Kindern bis zu 12 Jahren, mit Frauen von 40 bis 60 Jahren und Frauen über 60 Jahren, die alle mit hoher Wahrscheinlichkeit Nichtraucher sind, verglichen. Insofern ist die Statistik vergleichbar. Sie findet Werte, die den Werten in Dortmund-Innenstadt sehr ähnlich sind. Und das, wohlgemerkt, in Mörfelden, einer scheinbar ländlichen Gemeinde, die aber durch den Flughafen und durch die anderen Umweltbeeinträchtigungen eben mit betroffen ist.

Ich gebe jetzt nur eine Auswahl der Werte. Im zweiten Quartal 1980 wurde folgendes festgestellt: Bronchitis-Erkrankungen bei 15,9 % der Kinder bis zu 12 Jahren, bei 15,5 % der Frauen von 40 bis 60 Jahren, bei 15,2 % der Frauen über 60 Jahren. Das sind deutliche Indikatoren dafür, daß ein weiteres Ansteigen der Bronchitis-Erkrankungen nicht mehr zu verkraften ist.

Es gibt weitere Indizien über den Zusammenhang von Luftverunreinigung und Lungenkrebs. In Bitterfeld (DDR) wurde zum Beispiel ein Zusammenhang zwischen Luftverunreinigung und Lungenemphysem nachgewiesen. Bei Lungenemphysemen gehen auf Grund der chronischen Bronchitis die kleinen Lungenbläschen kaputt. Somit verringert sich die Lungenoberfläche, die zur Atmung zur Verfügung steht.

Weiterhin ist darauf hinzuweisen, daß man in England auffallend viel Magenkrebs in Gegenden mit hoher Luftverschmutzung registrierte. Man erklärt sich das bislang so, daß die Schadstoffe sich auf dem Gemüse und dem Fleisch ablagern und so mit der Nahrung aufgenommen werden.

Auf weitere Probleme hat Herr Prof. Denk bereits hingewiesen. Ich will nur auf eine bedenkliche Tatsache, die auch im DGB-Umweltprogramm verzeichnet ist, hinweisen: In der Umgebung von Schadstoff-Emittenten, also besonders in Ballungsgebieten, tritt jetzt vermehrt Rachitis bei Kleinkindern auf. Rachitis tritt auf, wenn der Körper nicht genügend Vitamin D erhält, das für den Knochenaufbau wichtig ist. Um aus den Vorstufen Vitamin D bilden zu können, braucht der Körper UV-Licht, das in luftverschmutzten Gegenden durch die Dunstglocke abgefiltert wird.

Ferner möchte ich in diesem Zusammenhang nur noch kurz anfügen; ich sage das insbesondere an den Ministerpräsidenten gerichtet. Ich sehe ihn leider im Moment nicht. Das sind Tatsachen, die erst in den letzten Jahren bekannt wurden, die in dieser Art, in dieser Konzentration - wie zum Beispiel in der Untersuchung von Prof. Jones an der Universität von Los Angeles in Kalifornien - bei den frühzeitigen, schon 10 Jahre zurückliegenden Überlegungen zur Startbahn West überhaupt noch nicht in Rechnung gestellt waren. Prof. Jones, Universität von Los Angeles in Kalifornien, ist zu dem Ergebnis gekommen, daß Fluglärm Schäden bei ungeborenen Kindern auslöst. Die Zahl von Geburtsdefekten steigt auffallend mit der Nähe zum Internationalen Flughafen von Los Angeles. Dies sind die Fakten, die neuerdings bekannt sind. Sie müßten untersucht werden. Ich möchte an Herrn Umweltminister Schneider appellieren, dies in der Umweltverträglichkeitsprüfung noch einmal genauer zu untersuchen.

Weiter: Lärm ist ein Risikofaktor für den Bluthochdruck. In der "Frankfurter Rundschau" vom 21.11.1979 wird berichtet, daß es erstmals Wissenschaftlern im Bundesgesundheitsamt - ich zitiere jetzt - "unter Leitung des Lärmexperten Dr. Hartmut Ising, gelungen ist, den Lärm als Risikofaktor für den Bluthochdruck zu identifizieren." Wörtliches Zitat von Herrn Dr. Ising:

"Bisher war diese Vermutung unter den Experten sehr umstritten. Jetzt haben wir den ersten handfesten Beweis."

Ich würde jetzt gern auf dem Overhead-Projektor eine Statistik zeigen, die meine Frau aus einer Untersuchung in den USA über die volkwirtschaftlichen Kosten, die durch Krankheiten des Kreislaufsystems und der Atmungsorgane entstehen, übernommen hat. Dürfte ich das noch kurz erläutern?

Hier sind die Gesamtkosten aller Krankheiten in Millionen US-Dollar aufgeführt. Die Kreislauferkrankungen liegen mit 14,5 % an zweiter Stelle, die Krankheiten an Atmungsorganen und Atmungswegen mit 7,9 % an vierter Stelle. Insgesamt verursachen diese Krankheiten ein Fünftel aller Kosten. Die Kosten durch eingeschränkte Arbeitsfähigkeit betragen insgesamt 42,323 Milliarden Dollar. Mit 15,2 % liegen hier wiederum Erkrankungen des Kreislaufs an zweiter und Krankheiten der Atmungsorgane mit 16,7 % an erster Stelle.

Hier ist das noch einmal für die Zahl der Erwerbstätigen ausgerechnet, weil in diese Statistik die Hausfrauen einbezogen worden sind, die ja im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Kosten ebenfalls zu veranschlagen sind.

Der Verlust durch Todesfälle insgesamt ist mit 71,235 Milliarden Dollar errechnet. 31,9 % entfallen auf Kreislauferkrankungen, 4,8 % auf Erkrankungen der Atmungsorgane.

Bezieht man diese Gesamtkosten auf das Bruttosozialprodukt, sieht man, daß 16 % des Bruttosozialprodukts durch Krankheitskosten weggefressen werden und daß seit 1972 eine Steigerung um 16,2 % zu verzeichnen ist. Dies dürfen wir nicht vergessen, wenn wir eine gesamtwirtschaftliche Bilanz aufstellen. Vielleicht kann man heute nachmittag im Rahmen der Auseinandersetzungen über die Luftverschmutzung darauf noch einmal zurückkommen.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Danke schön, Herr Debus.

Wir treten in die Runde der Fragen der Abgeordneten ein. Das Wort hat Herr Kollege Weiß.

Abg. Weiß (CDU):

Ich darf zunächst eine Frage aufnehmen, die die Bürgerinitiative gestern hier gestellt hat und die nach meiner Auffassung noch nicht befriedigend beantwortet ist. Hier wurde wiederholt die These von der Verbesserung der Lärmsituation infolge des Baus der Startbahn West formuliert. Zur Begründung sagte man, der Lärm werde sich dann besser verteilen. Oft wurde allerdings noch die Prämisse hinzugefügt: bei gegebenem Gesamtflugverkehr. Die Startbahn West soll aber nun, wie wir gehört und diskutiert haben, aus der Sicht der FAG eine sehr erhebliche Erhöhung der Kapazität und in der Folge dann auch des Verkehrsaufkommens mit sich bringen. Mit "Kapazität" - um die Frage der Großraumflugzeuge gleich wegzubekommen - meine ich nicht die Beförderungskapazität, sondern die Kapazität in bezug auf die Zahl der Flugbewegungen. Nun kann es sein, daß wir infolge des Baus der Startbahn West dadurch, daß in Richtung Süden gestartet wird, eine relative Entlastung im Westen und Osten haben werden. Wenn aber ingesamt das Verkehrsaufkommen und die Landekapazität gesteigert werden sollen und die Zahl der Landungen nach Süden hin infolge der Kapazitätserweiterung zunehmen wird - was die Starts angeht, müssen wir doch von einem insgesamt höheren Verkehrsaufkommen und demzufolge von einer höheren Lärmbelastung ausgehen -, will ich ganz konkret fragen - diese Frage richtet sich an Herrn Dr. Matschat -: Welche Entwicklung erwarten Sie im Hinblick auf die Lärmbelästigung beispielsweise für den Raum Rüsselsheim und Raunheim, wenn sich die Kapazitätsgewinnvorstellungen in einer Größenordnung von 20 % seitens der FAG tatsächlich erfüllen und wenn dementsprechend das Verkehrsaufkommen insgesamt wachsen sollte?

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Dr. Matschat!

Dr. Matschat:

Bei den Untersuchungen, über die ich gesprochen habe, ist von einem Verkehrsvolumen ausgegangen worden, das um 37 % über dem von 1980 lag. Die durchschnittliche Zahl der Flugbewegungen in der Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr betrug pro Stunde 51. Wenn mir die Frage gestellt wird, welche Änderungen sich bei einer anderen Zahl von Flugbewegungen ergeben könnten, müßte mir eine verbindliche Zahl genannt werden.

Abg. Weiß (CDU):

Rund 20 % beispielsweise oder gar 25 %. Das ist doch die Größenordnung, über die hier gesprochen wird. Das sind doch die Zahlen, an die wir uns halten müssen.

Dr. Matschat:

Sie meinen 25 % Erhöhung der Gesamtflugbewegungen, verglichen mit dem Bezugszeitraum 1980? - Das wäre ein niedrigerer Zuwachs, als er hier zugrunde gelegt worden ist. Hätten wir mit diesem Zuwachs gerechnet, hätten sich geringfügig kleinere Zonen ergeben.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Eine Zusatzfrage, Kollege Sturmowski.

Abg. Sturmowski (CDU):

Herr Dr. Matschat, Sie sagten vorhin, Zeppelinheim und der Norden von Walldorf würden entlastet werden. Wie stellen Sie denn nach dem, was Sie soeben sagten, diese Rechnung auf? Woher wissen Sie, wie viele Flugzeuge auf 18 West starten werden, um damit diese Entlastung herbeizuführen?

Dr. Matschat:

Die Aussage zur Verbesserung der Lärmsituation am Ort Zeppelinheim bezog sich nicht auf einen Vergleich des Zeitpunkts, zu dem die dritte Bahn in Betrieb genommen wird, mit dem jetzigen Zeitpunkt, sondern sie bezog sich auf den gleichen Zeitpunkt, 1985/86, einmal mit dem Drei-Bahn-System und einmal mit dem Zwei-Bahn-System. Wenn die Umlagerung von Starts nach Westen auf die Startbahn West den Umfang hat, der in den uns übergebenen Daten angenommen worden ist, ergibt sich für Zeppelinheim und für den Nordteil von Walldorf die angegebene Pegelverminderung.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Danke schön. - Dr. Borst von der FAG!

Dr. Borst:

Wir haben die These übernommen, daß der künftige Flugbetrieb bei einem Drei-Bahn-System eine Umverteilung des Lärms mit sich bringt und insgesamt zu einer Entlastung führt. Wir haben diese These deswegen übernommen, weil wir dies an Hand von Berechnungen nachweisen konnten. Ein bestimmtes, vorgegebenes Verkehrsaufkommen, von dem auch Dr. Matschat gesprochen hat, nämlich ein um 37 % gegenüber dem jetzigen Verkehrsaufkommen erhöhtes Aufkommen, wurde der Berechnung der Lärmkurven zugrunde gelegt, so wie das Fluglärmgesetz es vorschreibt. Dann hat man dieselbe Berechnung für das gleiche Verkehrsaufkommen unter Zugrundelegung eines Zwei-Bahn-Systems gemacht. Der Vergleich dieser beiden Lärmkurven ergibt den Beweis für die aufgestellte These, daß durch die Umverteilung des Lärms insgesamt eine Entlastung auftritt.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Noch eine Zusatzfrage, Herr Kollege Kurth.

Abg. Kurth (SPD):

Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Matschat. Wir gehen doch von dem Fall aus, daß zum Beispiel eine Ortschaft wie Zeppelinheim in erster Linie durch den Landeanflug belastet wird. Ich kann mir nicht erklären, warum dann, wenn sich die Zahl der Landungen auf Grund einer erhöhten Kapazität ebenfalls steigern wird und somit auch mehr Landungen über Zeppelinheim erfolgen werden, dadurch eine Entlastung eintreten soll. Können Sie mir das noch einmal erklären?

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Dr. Matschat!

Dr. Matschat:

Der Ort Zeppelinheim wird sehr stark durch die Starts in Richtung Westen belastet, und zwar vom Startpunkt aus. Am Startpunkt ist die Geräuschdauer wesentlich länger als beim Vorüberflug. Es wird für Zeppelinheim eine Geräuschdauer von anderthalb Minuten angesetzt. Außerdem wird am Startpunkt ein maximaler Standschub zugrunde gelegt. Der Lärm beim maximalen Standschub aber ist beträchtlich höher als der Lärm nach dem Abheben, bei gleichem Schub.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Wir hatten jetzt zwei Zusatzfragen. Ich bitte um Verständnis dafür, daß ich in der Liste der Wortmeldungen weitergehe. Die Kollegen, die jetzt drankommen, können diese Zusatzfragen stellen.

(Zurufe)

- Wir haben jetzt die Runde der Fragen der Abgeordneten. Ich bitte um Verständnis dafür, daß die Abgeordneten ihre Fragen an diejenigen stellen, die sie für richtig erachten.

(Erneute Zurufe)

- Herr Dr. Oeser, überlassen Sie die Verhandlungsführung mir. Die Abgeordneten werden auf die Fragen eingehen; sie können das selbst überblicken. Das Wort zur nächsten Frage hat Herr Kollege Schnabel.

Abg. Schnabel (SPD):

Ich habe zunächst eine Frage an die Kommunale Arbeitsgemeinschaft. Sie beruht darauf, daß Herr Prof. Denk vorhin von einem Herantasten des Flughafens an die Gemeinden gesprochen hat. Ich hätte gern von der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft gewußt, inwieweit sich die Gemeinden seit 1955 - meines Wissens von der starken Ausweitung des Flughafens her - von sich aus an den Flughafen herangetastet und - bewußt, meine ich - in Lärmschutzzonen Baugebiete ausgewiesen haben. Welche Gemeinden sind und waren das? Wieviel Menschen sind davon in diesen Gemeinden betroffen, und liegen noch weitere Anträge auf eine Ausweisung von Baugebieten in den Lärmschutzzonen vor?

Eine zweite Frage, die ich an Herrn Prof. Denk stelle: Trifft es zu, daß Sie in einer Podiumsdiskussion in Walldorf gesagt haben, daß Lärm dann nicht schädlich ist, wenn man dem Lärm positiv gegenübersteht, zum Beispiel in Diskotheken?

Brehl:

Die Lärmschutzzonen sind, wenn ich es richtig im Kopf habe, seit 1977 festgelegt. Das heißt also, die Kommunen selbst wissen erst seit 1977, wo die Grenzlinien der Lärmschutzzonen verlaufen. Wenn die Erkenntnisse bei den Landes- und Bundesbehörden anders gewesen sind zu einem früheren Zeitpunkt - das Bundesgesetz legt nur die Lärmschutzzonen I und II fest, die Verordnung des Landes hat jahrelang auf sich warten lassen -, dann hätten die Genehmigungsbehörden der Bebauungspläne einschreiten müssen, ebenfalls die Genehmigungsbehörden der Flächennutzungspläne. Wenn es ein Genehmigungsverfahren gibt, wenn es nach dem Bundesbaugesetz ein sehr umfangreiches Beteiligungsverfahren vieler Fachbehörden gibt, dann muß man den Gemeinden die Einschränkungen, die vernünftigerweise aus Fachgesichtspunkten bestehen, auch nennen.

Die Frage, welche Bebauungspläne vorliegen, kann ich pauschal für die Gemeinden nicht beantworten. Das müßte ein Vertreter des Regierungspräsidiums machen.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Zusatzfrage, Herr Abg. Schnabel!

Abg. Schnabel (SPD):

Herr Bürgermeister, könnten Sie veranlassen, daß uns über die Kommunale Arbeitsgemeinschaft, die sich wohl regelmäßig trifft und auch diese Probleme erörtert, eine Aufstellung gegeben wird? Das muß nicht im Rahmen dieser Anhörung geschehen. Es ist verständlich, daß Sie das jetzt nicht können. Ich hätte gern gewußt - ich kann die Frage nur wiederholen -, wieviel Gebiete seit 1955 ausgewiesen wurden. Es ist seit der Zeit auch nicht jeder mit Ohropax herumgelaufen. Man wußte, wo Flugzeuge entlangfliegen und wie sich das auswirkt. Wieviel Menschen sind davon betroffen, und wieviel Anträge liegen vor? Das kann uns vielleicht in der nächsten oder übernächsten Woche schriftlich hereingegeben werden.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Brehl!

Brehl:

Herr Abgeordneter, ich möchte diesem Wunsch gern nachkommen. Ich muß dann die Landesdienststellen zu Hilfe nehmen, um eine solche Aufstellung zu erreichen. Ich möchte aber grundsätzlich dazu feststellen: Wenn Kapazitätserweiterungen, wenn die für mich dubiosen Zahlen, zusätzlich 12.000 Arbeitsplätze, dann stelle ich die Frage: Wo sollen diese Menschen leben und wohnen, die täglich vor meiner Tür stehen, zum größten Teil auf dem Flughafen arbeiten und als Wohnungssuchende auftreten?

(Zurufe)

Der Innenminister fordert die Gemeinden ständig auf, Bebauungspläne und Wohngebiete auszuweisen. Dann muß dieser Widerspruch auf Landesebene aufgeklärt werden.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Das Wort hat Prof. Denk.

Prof. Dr. Denk:

Ich sehe immer noch Kopfschütteln beim Herrn Abg. Schnabel. Wenn Sie einmal die Lärmbelastung betrachten und sich die Ergebnisse von den Lärmmeßstellen geben lassen, dann werden Sie merken, es gibt überhaupt keine Bereiche mehr, wo noch nicht intensiver Lärm herrscht. Wir müßten also alle wegziehen. Man kann nicht den Gemeinden den Vorwurf machen, daß wir dort wohnen.

Zweitens. Ich brauche mich vor Behauptungen, die ich früher geäußert habe, nicht zu winden, um sie nachher zu einem anderen Ergebnis zu führen. Ich habe, wenn Sie eben meinem Vortrag Aufmerksamkeit gewidmet haben, das gleiche gesagt: Menschen, die dem Lärm positiv zugewendet sind, haben andere Reaktionen. Das kann ich nun einmal sagen, junge Leute in der Disco sind dem positiv zugewandt, wir beide vielleicht nicht. Aber Fluglärm, das ist amtlich von vielen Wissenschaftlern festgelegt, ist die unangenehmste aller Lärmarten in der sozialen Umwelt. Ich wiederhole das hier. Da kann man wirklich von niemandem positive Einstellungen verlangen, das geht nicht. Ich könnte mir einzelne Personen vorstellen, die demgegenüber positiv eingestellt sind. Die wohnen aber nicht hier, die wohnen im Taunus.

(Beifall auf der Zuhörertribühne)

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Kollege Schnabel!

Abg. Schnabel (SPD):

Die Frage nach den Baugebieten hätte ich gern auch von dem betroffenen Landesminister beantwortet.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Umweltminister!

Schneider:

Ich darf dazu sagen, daß die Festlegung der Lärmschutzzonen im Staatsanzeiger Nr. 10 im Februar 1977 erfolgte. Diese Lärmschutzzonen, die ein absolutes Bauverbot vorsehen, gehen von den Werten von 62 bis 65 Dezibel aus. Richtig ist, daß auch nach dieser Festlegung noch Baugebiete in den Gemeinden Nauheim, Kelsterbach und Worfelden als für die Bebauung freizugeben ausgewiesen worden sind. In zwei Fällen ist im Abweichverfahren die Genehmigung erteilt. Im dritten ist sie bis heute nicht erteilt, sie wird aber nach wie vor gefordert.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Ich darf noch einmal alle Anwesenden bitten, sich in die draußen ausliegenden Anwesenheitslisten einzutragen, auch die Vertreter der Behörden, Verbände und Gebietskörperschaften. - Als nächste hat die Kollegin Geschka das Wort.

Abg. Frau Geschka (CDU):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich habe eine Frage zu den Lärmeinwirkungen in Wohnbereichen, die über die hier angesprochenen Bereiche hinausgehen. Ich denke hier an die Wohnbereiche nördlich und nordwestlich Darmstadts. Hier ist wohl mit Lärmzunahme zu rechnen. Deshalb frage ich Herrn Philipp und Herrn Gaebel. Bei Inbetriebnahme der Startbahn 18 wird der Startweg nach Süden gerade für die Flugrouten kürzer, die über die nördlichen und nordwestlichen Wohngebiete Darmstadts gehen. Wird hier der Lärm beträchtlich zunehmen? Ist die Zunahme dieses Lärms quantifizierbar? Können Sie mir sagen, um wieviel Dezibel der Lärm zunehmen wird?

Gibt es einen Unterschied zwischen Sommer und Winter? Wir haben hier gehört, daß bei Sommerwetter, bei heißem Wetter die Flugzeuge nicht so schnell steigen. Gibt es bei dieser Entfernung zwischen Startpunkt und Darmstadt einen Unterschied? Ist er sehr stark? Gibt es aus Ihrer Sicht Möglichkeiten, dies bei dieser Distanz durch andere Maßnahmen - hier wäre Herr Gaebel als Pilot gefragt - zu verhindern?

Heinlein:

Die Abflugverfahren, die der Planung zugrunde gelegt wurden, wurden 1967 entworfen und in den damaligen Anhörungsverfahren von uns vertreten und vorgetragen. Wir haben in der Zwischenzeit an dieser Planung der Abflugverfahren nichts geändert. Nach Vorlage des Urteils aus Kassel haben wir die Detailplanung, das heißt die Spezifizierung begonnen. Ich muß darauf hinweisen, daß, bevor wir diese Verfahren veröffentlichen, ein sehr umfangreiches Abstimmverfahren mit der Fluglärmkommission erforderlich ist. Diese Beratungen werden die genaue Führung der späteren Abflugverfahren ganz, ganz wesentlich beeinflussen.

Zum Lärm selbst können wir nichts sagen. Wir sind nicht die Behörde, die den Lärm berechnet. Sie wissen, daß das andere Institutionen machen. Wir können aber sagen, daß wir im Südbereich - das ist der Bereich, den Sie angesprochen haben - sicherlich einige Probleme zu erwarten haben. Die Flugzeuge fliegen dort niedriger; sie starten später. Das wird sich in diesem Südbereich, was den Lärm angeht, auswirken, ist also lärmrelevant. Dies geht dann zu Lasten der Entlastungen, die im Bereich von Neu-Isenburg und Offenbach eingetreten sind. Zu der Frage, wie die Verfahren letztlich festgelegt werden, ist zu sagen, daß es sicherlich Möglichkeiten gibt, um die Auswirkungen zu minimieren. Dies wird eine Aufgabe sein, die wir vor Inbetriebnahme der Bahn 18 mit der Lärmkommission angehen müssen.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Gaebel!

Gaebel:

Ich füge im Blick auf Herrn Prof. Denk hinzu, daß ich in Neu-Isenburg wohnhaft bin.

(Zuruf: Wo in Neu-Isenburg?)

Gnädige Frau, ich verstehe Ihre Besorgnis. Es ist in der Tat schwer abschätzbar, was in dem von Ihnen angesprochenen Raum genau passieren wird. Eines ist sicher richtig: Nehmen wir einmal die nördlichen Stadtteile Darmstadts ins Visier. Der Punkt, an dem das Flugzeug vom Boden abhebt, wird näher als bisher an der hier in Frage stehenden Region liegen. Er wird - grob abgeschätzt; ich habe nach Ihrer Frage einmal versucht, es auf der Karte abzulesen - in etwa eine Entfernung haben, die der heutigen Entfernung von Heusenstamm oder Wiesbaden-Erbenheim bei der Startlage nach West entspricht. Die Problematik wird dann im wesentlichen von dem Faktor abhängen, inwieweit die Strukturierung des anfliegenden Luftverkehrs es erforderlich machen wird, Flugzeuge noch in 5.000 Fuß Höhe zu halten. Die Problematik in den eben genannten Orten ist zum Teil dadurch mit bestimmt, daß die Flugzeuge auf niedriger Höhe bleiben müssen. Der Fluglärm ist nicht nur von der Motorenkraft, sondern auch von der Flughöhe des Flugzeuges abhängig.

Weitere Faktoren, die hier eine Rolle spielen werden, sind der stärkere Einsatz leiseren Fluggerätes und der Anteil von sehr hoch beladenen Langstreckenflugzeugen. Hier ist ein Unterschied zu der Situation aufzuzeigen, wie wir sie in den vergangenen Jahren in Wiesbaden gehabt haben. Dort nämlich ist ein höherer Anteil der auf die Nordatlantikroute, also auf eine sehr lange Strecke gehenden Flugzeuge vorhanden. Weiterhin wird eine Rolle spielen, daß die Flugzeuge bis zu diesem Punkt nur noch eine Kurve werden fliegen müssen. Das Steigvermögen der Flugzeuge ist im Geradeausflug besser als in der Kurve - in der Kurve ist es beeinträchtigt -; auf Grund dessen, daß nur noch eine Kurve geflogen werden muß, werden sich positive Auswirkungen ergeben.

Insgesamt möchte ich das Problem keineswegs bagatellisieren und etwa ausschließen, daß sich der Lärm in dem angesprochenen Gebiet erhöhen könnte. Ich bin aber davon überzeugt, daß die Erhöhung der Lärmbelastung, wenn sie überhaupt eintritt, sehr geringfügig sein wird.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Frau Dr. Engel!

Abg. Frau Dr. Engel (F.D.P.):

Hier ist von einer Erhöhung der Verkehrskapazität um 37 % die Rede gewesen. Mich würde interessieren, wie diese Zahl zustande kommt. Von einer solchen Erhöhung ist schließlich nie ausgegangen worden.

Meine nächste Frage richtet sich an die beiden Gutachter. Nach Ihren Aussagen, Herr Prof. Matschat, haben sich die Grenzen von Zumutbarkeit und Vertretbarkeit innerhalb des letzten Jahrzehnts auf Grund der neuen Erkenntnisse, die man über die Auswirkungen von Lärm hat, geändert. Dadurch würden doch wohl mehr Menschen - abgesehen von denjenigen, die in den betreffenden Gebieten inzwischen zugezogen sind - unter den Bereich der Lärmminderungsmaßnahmen fallen. An die Vertreter der FAG möchte ich die Frage richten, ob sie irgendeine Vorstellung haben, welche Kosten in dieser Hinsicht auf sie zukommen.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

An die beiden Gutachter ist die Frage hinsichtlich der Veränderung der Grenzwerte - bezogen auf die Vergangenheit und die jetzige Situation - gestellt worden.

Prof. Dr. Jansen:

Ich hatte in meinen Ausführungen bereits darauf hingewiesen, daß bezüglich der Gefährdungsgrenze keine Revision zu erfolgen braucht, daß aber neuere Erkenntnisse über die Belastungen im psychologischen und im sozialwissenschaftlichen Bereich vorliegen. Insofern wäre es natürlich günstig, wenn man im Blick auf die Frage der Festlegung der Zumutbarkeit jetzt eine Neufassung vorbereitete. Soweit ich weiß, sind durch Erlasse der Hessischen Landesregierung ja auch schon weitergehende Maßnahmen ergriffen worden oder angeregt worden. Danach soll nicht ein äquivalenter Dauerschallpegel von 67 dB(A), sondern ein solcher von 65 oder 62 dB(A) die Beurteilungsgrundlage sein. Das wäre ganz im Sinne der Interpretation neuer Ergebnisse.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Jetzt hat der Vertreter der FAG das Wort.

Huxhorn:

Frau Abgeordnete, ich verweise zunächst einmal auf die Äußerungen von Herrn Becker, der gestern gesagt hat, daß unsere Gesellschaft bereit ist, über das gesetzlich festgelegte Maß hinaus Zahlungen zu leisten, um Umweltprobleme zu mindern. Im einzelnen können diese Zahlungen noch nicht quantifiziert werden. Sie hängen unter anderem auch von der Auffassung ab, die im Aufsichtsrat unserer Gesellschaft besteht.

Die hier mit dem Prozentsatz von 37 % angesprochene Diskrepanz, bezogen auf Kapazität und Verkehrsaufkommen, entsteht dadurch - lassen Sie mich dies zur Aufklärung sagen -, daß es bei den Diskussionen am Anfang dieser Woche um die Verkehrsbewältigung in der Spitzenstunde gegangen ist, wir es hier aber mit einem geschätzten Verkehrsaufkommen zu tun haben. Die Lärmschutzbereiche beziehen sich im übrigen nicht auf den Status quo, sondern auf einen in der Zukunft zu erwartenden Status, wenn die Annahmen eintreffen. Herr Dr. Matschat hat festgestellt, daß das gegenwärtige Verkehrsaufkommen noch um 37 % unter dem liegt, von dem er ausgegangen ist. Das heißt, er hat auf Grund der Vorgabe, die ihm der Bundesinnenminister gegeben hat, nicht nur einen verhältnismäßig großen Verkehrsanteil zugrunde gelegt, sondern darüber hinaus hat er auch SST, also Überschallflugzeuge, einbezogen. Aus diesem Grunde kommt er zu dem Schluß, daß die Belastung in Zukunft nie überschritten werde, sondern sich eher reduzieren werde.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Kollege Weimar!

Abg. Weimar (CDU):

Herr Gaebel, Sie hatten in Ihren Ausführungen vorgestern auch davon gesprochen, daß Sie auf Grund jenes Anflugverfahrens, welches durch Sie mit entwickelt wurde usw., über Ihre Funktion als Flugkapitän hinaus außerordentlich sachkundig seien. Sie hatten angedeutet, daß es Möglichkeiten gebe, beim Bau der Startbahn West andere Verfahren anzuwenden, die insgesamt möglicherweise etwas lärmschonender wären. Meine Frage an Sie: Können Sie uns noch etwas konkretisieren, inwieweit bei den Möglichkeiten, die eine neue Startbahn West bietet, auch Verfahren angewandt werden können, die den Lärm mindern?

Da sich Herr Pfarrer Oeser heute gerade zu diesem Themenkomplex zu Wort gemeldet hat, möchte ich ihn - nicht zuletzt aus formalen Gründen - bitten, zu der Frage der Lärmbelastung durch die Startbahn West und der Frage der Lärmzonen ebenfalls Stellung zu nehmen.

Gaebel:

Es trifft zu, wie Sie mich hier zitiert haben. Ich möchte versuchen, das noch einmal auf einen kurzen gemeinsamen Nenner zu bringen. Die Situation bei einem Zweibahnsystem zwingt dazu, den anfliegenden und den abfliegenden Verkehr - unabhängig von der Windrichtung und unabhängig vom Herkunfts- und vom Zielort des Flugzeugs - in eine Anflug- und ihm entgegengesetzte Abflugrichtung hineinzuzwängen.

Die Installation einer zusätzlichen Bahn, die quer zu diesem Geschehen verläuft, kann dazu führen, daß die durch diesen vorherigen Zustand gegebenen Interdependenzen teilweise aufgehoben werden können. In praxi heißt das also, daß die An- und Abflugverfahren der Flugsicherung nicht mehr in dem gleichen Maße auf diese beiden, einander gegenläufigen Verkehrsströme Rücksicht zu nehmen haben.

Zu der Frage der Frau Abgeordneten ist zu sagen, daß Flugzeuge, die gestartet sind, - ja in vielen Fällen nicht an der Höchstgrenze ihres Gewichtes sind -, also schnell und ungehindert steigen könnten, aber doch niedrigere Höhen, etwa 4.000 oder 5.000 Fuß für einen gewissen Zeitraum halten müssen, weil der anfliegende Verkehr zunächst einmal über sie hinweggeführt werden muß.

Das ist sehr pauschal und auf einen groben Nenner gebracht meine Erwartung, warum es gelingen müßte, durch die Diversifizierung, die dieses neue Bahnsystem bieten würde, den Gesamtlärm bei einer gegebenen Verkehrsgröße dann günstiger zu gestalten.

Ich kann dem noch mehrere Facetten hinzufügen. Das macht die Dinge aber im Moment unnötig kompliziert. Eine solche Facette zum Beispiel ist von mir schon mehrfach angesprochen worden. Das ist die Zahl der Kurven. Ich möchte das aber im Moment einmal auf diese beiden Punkte beschränken.

Dr. Oeser:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! In der Kommission zur Abwehr des Fluglärms am Frankfurter Flughafen haben wir uns in verschiedenen Arbeitsgruppen mit diesem Thema befaßt. Ich kann jetzt nur sehr gerafft darstellen, was die Ergebnisse sind.

Erstens. Wenn es durch die Startbahn West zu einer Erhöhung der Kapazität und der Anzahl der Flugbewegungen auf dem Flughafen Frankfurt käme, dann müßte man einmal untersuchen, was das bei den Landeanflügen für Auswirkungen auf den Raum Offenbach und Neu-Isenburg und nicht nur auf Zeppelinheim hat.

Es ist richtig, was vorhin gesagt worden ist, daß für Zeppelinheim etwas anderes eine wesentliche Rolle spielt. Ich werde das nachher noch kurz erwähnen im Hinblick auf die Aussage von Herrn Dr. Matschat. Aber es muß dann genau beachtet werden, in welchem Maße die Anzahl der Flugbewegungen zunehmen wird. Da wir zu 80 % Westwetterlagen haben, werden zu 80 % die Landungen über diesem Raum erfolgen, also mehr Landungen. Das wäre der eine Punkt, der hierbei beachtet werden muß.

Der andere Punkt wäre, was die Schwellenverschiebung nach Westen für Auswirkungen auf Raunheim oder für den Raum nördlich des Maines hat, wo die Maschinen zwischen 70 und 80 m mindestens tiefer sein werden, so nach Aussagen des Lärmschutzbeauftragten des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik.

Dazu käme die Frage, was sich bei einer erhöhten Anflugzahl auf den Raum von Mainz über Bischofsheim, Rüsselsheim, Raunheim für eine neue Lärmsituation ergibt. Denn viele Anflüge, die jetzt in einer kurzen Kurve südlich des Flughafens bei Ostwetterlage etwa zwischen Mörfelden und Groß-Gerau oder Walldorf und Mörfelden durchgeführt werden und dann bei Mönchbruch in den Flughafen hineingenommen werden, können bei Ostwetterlage - wenn auf dieser Startbahn ja Maschinen starten sollen - nicht mehr zur Landung angesetzt werden. Sie müssen dann in einem größeren Kreis an den Flughafen herangeführt werden. All das spielt mit eine Rolle.

Jetzt speziell zu der Frage der Auswirkungen der Startbahn West. Solange die Startbahn als Startbahn benutzt wird, wird es zu einer Verringerung der Starts auf den beiden vorhandenen Bahnen kommen. Denn nicht alle Starts werden über die Startbahn Süd abgewickelt werden. Es werden auch dann Starts etwa auf der nördlichen Bahn abgewickelt werden. Das muß miteinander in ein Verhältnis gesetzt werden. Es kommt dann zweifelsohne zu Entlastungen.

Aber mir ist unbegreiflich, daß der Flughafen die Aussage machen kann, 100.000 Menschen - dabei sprach man vom Raum Offenbach/Neu-Isenburg bis in den Raum Dreieich/Langen - würden entlastet und 10.000 Menschen würden belastet. Man hat dabei offenbar nur Mörfelden-Süd oder den Raum der Großgemeinde Büttelborn im Auge, nicht den gesamten Raum bis nach Darmstadt hin.

Ich kann hierbei nur noch einmal auf das verweisen, was Herr Dr. Rohrmann dazu gesagt hat, was von ihm auch noch einmal erläutert werden müßte. Es müssen hier ganz wesentliche Gesichtspunkte ins Auge gefaßt werden. Was heißt das: Entlastung vorhandener Belastungsräume und Neubelastung neuer Belastungsräume? Auch das ist bis zum heutigen Tage nicht überzeugend dargestellt worden.

Eine weitere Frage ist ebenfalls unbeantwortet. Was geschieht in den 15 % der Fälle, wenn die Startbahn West nicht genutzt werden kann und sich alle Starts über die beiden vorhandenen Bahnen abwickeln sollten? Was ist dann der Fall? Wird dann die volle durch den Ausbau erreichte Kapazität genutzt werden? 15 % wurden hier angegeben. Es können auch 12,7 % sein, die noch in dem Papier stehen. Es gibt auch Schätzungen, die höher liegen. Ich habe auf Grund meteorologischer Daten die Aussagen, daß die Zahl 19,4 % sei.

Aber ich will mich jetzt nur auf das beschränken, was offiziell in den Papieren steht. Was wird in den 12,3 % der Fälle, in denen die Startbahn West nicht für Starts genutzt werden kann, geschehen? Dann müssen die gelandeten Maschinen ja wohl auch wieder rausgehen. Werden sie dann konzentriert in den Raum Zeppelinheim, Neu-Isenburg, Offenbach, Dreieich usw.? Das sind Fragen, die nur sehr differenziert angegangen werden können. Das, was Herr Gaebel gesagt hat, dessen Arbeit ich sehr schätze, weil ich sie vom ersten Tag an als Mitglied der Frankfurter Fluglärmkommission kenne, gibt nur einen Teil wieder.

Eine letzte Aussage zu dem, was Herr Dr. Matschat im Hinblick auf Zeppelinheim gesagt hat. Herr Matschat hat darauf hingewiesen, daß der verringerte Lärm in Zeppelinheim in der Hauptsache verringerter Bodenlärm durch abrollende Maschinen sei. Das hat aber mit der Startbahn West nichts zu tun. Das hängt mit der Verschiebung der beiden vorhandenen Bahnen nach Westen zusammen. Das ist also keine Frage, die im Zusammenhang mit der Startbahn West zu stellen ist.

Über die theoretischen Grundlagen seines Gutachtens müßte noch einmal hier grundsätzlich gesprochen werden. Aber ich will meine Redezeit hier nicht überziehen. Ich weise nur darauf hin.

Ich hätte auch die Bitte, daß Herr Minister Schneider nachher im Zusammenhang mit der wichtigen Lärmfrage noch einmal das Gesetz zum Schutz des Fluglärms genau zitiert, so daß wir prüfen können, wo Bauverbote hätten ausgesprochen werden können und wo nicht, um diese Gesamtsituation korrekter beurteilen zu können.

Dr. Rohrmann:

Dazu möchte ich folgende Anmerkung machen. Bei der Abschätzung, ob die Störwirkungen hinterher größer oder kleiner sein werden, wird nur teilweise getrennt zwischen der Vermehrung des Gesamtverkehrs, die angestrebt wird, und der örtlichen Verlagerung oder Umlagerung. Das Problem, das ich sehe, ist, daß die Kalkulation nie von wirklich sicheren Flugwegen und von wirklich sicheren Prozentangaben über die Verteilung von einzelnen Teilmengen von Starts und Landungen ausgeht, so daß dieses alles noch immer Hochrechnungen sind, jedenfalls nach meinem Verständnis. Es sind ja auch Dinge, die erst in der Zukunft passieren müssen. Schon von daher ergeben sich unterschiedliche Befunde.

Soweit ich sehen kann, sind bis jetzt überhaupt noch nicht auch nur annähernd die tatsächlichen Bevölkerungszahlen in verschiedenen betroffenen Gebieten kalkuliert. Es werden hier nur Orte als Ganzes angeführt. Das müßte nach meinem Verständnis Gegenstand eigener Analysen sein. Dabei müßte auch versucht werden abzuschätzen, ob man wirklich Neubelastungen in gleicher Weise kalkulieren kann wie vorhandene Belastungen. Dazu habe ich mich in meinem Statement gestern bereits geäußert. Man muß befürchten, daß im Falle von Neubelastungen die Störwirkungen relativ größer sind.

Zum dritten ist wiederholt angesprochen worden, ob Zonen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm angemessenen Schutz bieten, ob LEQ überhaupt angemessen seien usw. Dazu haben sich Herr Mattschat, Herr Jansen, Herr Denk und andere geäußert.

Ich möchte dazu sagen, daß nicht entscheidend ist, ob ein akustisches Schutzkriterium nun auf dem äquivalenten Dauerschallpegel basiert. Der äquivalente Dauerschallpegel ist sicher eine gute Gesamtabschätzung der mutmaßlichen Belastung auf den verschiedenen Ebenen. Entscheidend ist, daß spezifische Schutzkriterien, wie sie sich unter anderem aus medizinischen Untersuchungen , etwa Herrn Jansens, und aus sozialwissenschaftlichen Untersuchungen besonders zu Kommunikationsstörungen ergeben, unter Umständen besser definiert werden könnten mit einem zusätzlichen, nicht einem alleinigen, einem zusätzlichen Kriterium, das auf Spitzenpegel abhebt.

Aber wirklich entscheidend ist nicht, ob man Schutzzonen und überhaupt Belastungen darstellt in LEQ oder Spitzenpegel, sondern wo man die Grenzwerte setzt. Das ist der entscheidende Punkt.

LEQ kann als Größe sehr angemessen sein. Die Frage ist nur, ob die gesetzten Grenzwerte angemessen sind. Sozialwissenschaftliche Kriterien führen sicher zu größeren Schutzbereichen als eng medizinisch angesetzte Kriterien.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Eine Zusatzfrage, Herr Kollege Sturmowski!

Abg. Sturmowski (CDU):

Wie sind die Werte für diese Lärmschutzzonen festgesetzt? Die Frage ist vorhin gestellt worden. Sie ist bisher noch nicht beantwortet worden. Sind die Werte gemessen worden, oder sind sie errechnet worden?

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Dr. Matschat!

Dr. Matschat:

Die gestellte Aufgabe bestand darin, Lärm zu prognostizieren zu einem in der Zukunft liegenden Zeitpunkt. Das bedeutet, daß eine derartige Untersuchung nur rechnerisch durchgeführt werden kann. Das würde auch gelten, wenn die Aufgabe gestellt wäre, solche Zonen auf Grund des Ist-Verkehrs zu bestimmen, denn es ist nicht möglich, flächendeckende Meßstellen zu betreiben, die so lange messen, mehrere Monate, daß man signifikante Meßwerte erhält.

Die Meßstellen, die die Fluglärmüberwachungsanlage Frankfurt betreibt, sind nicht ausreichend, um für das ganze hier in Rede stehende Gebiet sichere Lärmwerte zu erhalten.

Auf der anderen Seite ist es klar, daß Rechenwerte immer auf Messungen beruhen müssen. Die einsetzenden akustischen Daten sind aus der Auswertung eines sehr umfangreichen Meßdatenmaterials hervorgegangen.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Das Wort hat Herr Kollege Schoppe.

Abg. Schoppe (CDU):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich habe zwei Fragen. Meine erste Frage richtet sich an den hessischen Umweltminister. Wenn ich von der Lärmbelästigung spreche, dann weiß ich, wovon ich rede, denn ich glaube, ich bin der einzige Abgeordnete dieses Hauses, der in der Einflugschneise geboren ist und seit vier Jahrzehnten darin lebt.

Ich gehe davon aus, daß durch den Bau der Startbahn West die Kapazität im Anflugbereich liegt. Ich gehe davon aus, daß die Kapazität des Flughafens, ganz gleich, um welchen Prozentsatz, zunehmen wird.

Unterstellen wir einmal die Annahme der FAG in ihrer Kosten-Nutzen-Analyse von 33 bis 38 täglichen zusätzlichen Landungen, dann bedeutet dies mit Sicherheit eine zusätzliche Lärmbelastung im Bereich der Stadt Offenbach.

Meine Frage an den hessischen Umweltminister: Sind Sie mit mir der Auffassung, daß angesichts dieser zusätzlichen Belastung eine Ausweitung des bisher bestehenden Nachtflugverbotes im Interesse der dort lebenden Bevölkerung unabdingbar ist?

Es scheint ja weitgehend unbekannt zu sein, daß das bestehende Nachtflugverbot sich nur auf drei Stunden beschränkt und dies nur für Landungen gilt und selbst nicht für Luftpostflüge, militärische und sonstige Flüge.

Ist es nicht möglich, ein erweitertes Nachtflugverbot durchzusetzen? Was in Osaka und Tokio möglich ist, müßte doch auch für Frankfurt möglich sein.

Meine zweite Frage richtet sich an den Vertreter des Magistrats der Stadt Neu-Isenburg. Ist die von Professor Mattschat auf der Grundlage von äquivalenten Dauerschallpegeln errechnete Lärmentlastung für die östlich des Flughafens liegenden Gemeinden, hier besonders Neu-Isenburg und Zeppelinheim, durch den Bau der Startbahn West auch für die

Stärke von Einzelschallereignissen signifikant, ohne Kompensation durch die mit der Kapazitätserweiterung verbundenen Vermehrungen der Landevorgänge?

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Minister Schneider!

Schneider:

Ich kann die Frage nur insoweit beantworten, daß der Umweltminister natürlich ein Interesse daran hat, daß möglichst wenig Lärm stattfindet, um das einmal ganz generell zu sagen.

Da die Frage darauf abzielt, ob dieses möglich ist, bitte ich, diese Frage an den Minister für Wirtschaft und Technik weiterzugeben.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Kirst!

Kirst:

Wenn die Frage der Nachtflugbeschränkung angesprochen wird, so gehen wir davon aus, daß eine Vermehrung des Verkehrs diese Nachtflugbeschränkungen nicht berührt.

Wir haben uns stets bemüht, die Lärmbelästigungen in der Nacht zu verringern. Diese Frage ist für uns gegenwärtig noch nicht abgeschlossen. Wenn es eine Möglichkeit gibt, den Nachtflugverkehr noch zu verringern, wird dies geprüft werden.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Magistrat der Stadt Neu-Isenburg!

Dr. Büchel:

Bei Westwetterlagen und bei extremen Ostwetterlagen ändert sich für Zeppelinheim und Neu-Isenburg nichts.

Die Nutzbarkeit der Startbahn West ist eingeschränkt auf 80 % der Wetterlagen. Die Folge davon ist, daß auf das Parallelsystem auch bei Ostwetterlagen zurückgegriffen werden muß.

Einzelschallereignisse mit über 90 dB (A) werden dann weiterhin über Zeppelinheim auftreten, abgeschwächt auch über Neu-Isenburg. Diese Einzelschallereignisse - das hat Herr Professor Denk eben hier dargelegt - werden als besonders störend empfunden und sind auch schädlich.

Wenn die Berechnung der Computersimulation richtig ist, dann verdoppelt sich die Zahl der Flugbewegungen, auf den Tag verteilt, mit der Folge, daß sich auch durch Landevorgänge der Lärm in Zeppelinheim und in Neu-Isenburg verstärkt.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Eine Zusatzfrage, Herr Kollege Welteke!

Abg. Welteke (SPD):

Bin ich richtig informiert, Herr Staatssekretär, daß ein wesentlicher Teil der Nachtflüge sich auf die Flüge bezieht, die für die Deutsche Bundespost im Rahmen des "Flugpoststernes" durchgeführt werden?

Gibt es Bemühungen und Bestrebungen, eventuell die Bundespost zu bewegen, darauf zu verzichten?

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Staatssekretär!

Kirst:

Es ist richtig, daß etwa 16 Flugbewegungen in der Nacht auf diesen "Poststern" zurückzuführen sind? Die Überlegungen, die Sie ansprachen, haben zu Beginn der Genehmigung dieser Flüge überhaupt gestanden. Wir haben keine Anhaltspunkte dafür, daß sich das ändern ließe.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Kollege Görlach!

Abg. Görlach (SPD):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich möchte noch einmal nachhaken zu der Frage, die der Herr Kollege Weiß vorhin gestellt hat. Mir leuchtet ein, daß dieses günstige Lärmbild der Dreibahnsystematik zu einer Parallelbahnsy-

stematik im Jahr 1985 oder im Jahr 1986 sich ergibt, wenn ich die gleiche Zunahme der Kapazität für beide Systeme ansetze.

Aber wie kann ich eigentlich - das ist meine Frage an Herrn Dr. Matschat und auch an die FAG - zwei Situationen miteinander vergleichen, wenn die eine möglich ist, die andere aber nicht? Mit der Startbahn West, also bei einem Dreibahnsystem - streiten wir uns nicht über 20, 25 oder 37 % Zunahme -, ist es möglich, das zu simulieren, aber für das Zweibahnsystem so, wie es ist, kann ich doch keine Zunahme von 37 oder 20 % simulieren und dann die Lärmkurven berechnen; denn dies wird dieses System ja nie ertragen können, diesen Zuwachs, sonst bräuchten wir uns ja nicht über eine dritte Bahn zu unterhalten.

Deswegen fehlt mir bei einem solchen Vergleich mit einer Situation, die ja nicht eintreten kann, dann ein Vergleich für eine Situation - Parallelbahnsystem -, die eintreten könnte, nämlich entweder die zwei Startbahnen weiter auseinanderrücken, damit das Parallelbahnsystem höher belastbar wäre, oder eine mögliche andere Lage einer Startbahn. Die Frage ist also: Warum haben Sie zwei nicht miteinander vergleichbare Situationen, von denen die eine nicht möglich ist, gegenübergestellt, und gibt es eine Lage einer dritten Bahn, die lärmgünstiger wäre?

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Wer beantwortet? Die FAG!

Dr. Borst:

Sie haben völlig recht, Herr Abgeordneter. Es ist hier der eine Fall, der tatsächlich eintreten wird, nämlich der Fall nach dem Bau der Startbahn 18 West. Der andere Fall ist ein hypothetischer Fall.

Diese Berechnung ist nicht von uns veranlaßt worden, sondern das war eine hypothetische Berechnung, die im Auftrag des Bundesministers des Innern erstellt wurde. Sie spielt im übrigen gar keine weitere Rolle. Für die Lärmschutzzonen des Frankfurter Flughafens ist allein das maßgebend, was auf Grund des Dreibahnsystems errechnet wurde, und das ist auch durch Gesetz festgelegt worden.

Dies war eine hypothetische Ausarbeitung, die der Bundesinnenminister veranlaßt hatte, und sie gab uns nun einmal eine Vergleichsmöglichkeit.

Ich gebe Ihnen völlig recht: Die Verkehrsannahmen können auf dem Parallelbahnsystem nicht abgewickelt werden.

Herr Vorsitzender, ich möchte noch auf ein paar Fragen eingehen, die von Herrn Oeser in diesem Zusammenhang aufgeworfen worden sind. Darf ich dazu vielleicht ein paar Ausführungen machen, sonst gehen die ein bißchen unter; sie können nicht im Raum stehenbleiben.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Kurz bitte!

Dr. Borst:

Ja. Herr Oeser fragte zum Beispiel, wie sich nach Inbetriebnahme der Startbahn 18 West die Lärmsituation im Osten darstellen würde. Dieses ist untersucht. Dort an der Tafel sehen Sie die Lärmschutzzonen. Die sind auch für den Osten errechnet und auch medizinisch beurteilt worden.

Nächster Punkt: Herr Pfarrer Oeser sprach davon, daß nach der Verschiebung des Parallelbahnsystems die Maschinen über Rüsselsheim und Raunheim 60 bis 70 m tiefer fliegen würden; dies sei eine Aussage des Lärmschutzbeauftragten gewesen.

(Dr. Oeser: Ich habe "Raunheim und nördlich des Mains" gesagt!)

Ja, dies sei eine Aussage des Lärmschutzbeauftragten gewesen. Ich weiß nicht, warum Pfarrer Oeser dies hier wiederholt; denn die Aussage ist falsch. Herr Pfarrer Oeser weiß das auch, denn wir haben in der Lärmkommission mehrfach darüber gesprochen und nachgewiesen, daß durch die Anhebung des Gleitwegwinkels von 2,7 auf 3 Grad dieser an sich eintretende Höhenverlust wieder ausgeglichen wird.

Was die Benutzbarkeit der Startbahn 18 West anbetrifft: Sie ist in der Tat etwa mit 80 bis 90 % anzusetzen. Dies bedeutet aber nicht, daß wir über Wochen hin eine Situation haben werden, in der die Startbahn 18 West nicht benutzt werden kann. Diese Nichtbenutzbarkeit tritt nur kurzfristig auf, und dann wird es eben im Luftverkehr Verzögerungen geben. Dies ist ein Ausfluß dessen, daß die Startbahn 18 West nur einen Kompromiß darstellt und nur eine beschränkte Betriebsnutzung bietet.

Prof. Dr. Denk:

Ich darf noch einmal zu den angesprochenen zwei Fragenkreisen zwei wichtige Dinge nennen, die meiner Ansicht nach zeigen, daß wir von falschen Annahmen ausgehen.

Einmal ist jetzt schon mehrfach gesagt worden, daß der äquivalente Dauerschallpegel nicht ausreicht, um eine Gefährdungszone festzustellen. Wir hören aber sowohl vom medizinischen als auch vom lufttechnischen Gutachter, daß die Errechnungen auf Grund des äquivalenten Dauerschallpegels vorgenommen worden sind.

Nr. 2: Die Gefährdungszone, die Zone 3 ab der Grenzlinie 3 im Gutachten von Herrn Prof. Jansen, ist rechnerisch nicht darstellbar. Es gelingt keinem von uns, zu errechnen, wie diese Werte gewonnen worden sind.

Ich bitte, hierzu Herrn Dr. von Haselberg als Diplom-Mathematiker zu hören, der dazu größeres mathematisches Verständnis hat als ich. Das halte ich für sehr wichtig.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Ich möchte an dieser Stelle einmal kurz unterbrechen. Ich möchte mich einer angenehmen Verpflichtung entledigen. Die Kollegin Frau Beckmann hat heute Geburtstag. Sie tut auch an ihrem Geburtstag ihre Pflicht.

(Allgemeiner Beifall - Der Anhörungsvorstand und ein Vertreter des Bundesverbandes Bürgerinitiativen Umweltschutz überreichen Blumen)

Meine Damen und Herren, Sie haben gesehen, daß wir die Geschäftsordnung sehr locker handhaben. Heute gab es Beifall von allen Plätzen. Herzlichen Dank!

Das Wort hat nun der Kollege Schnabel.

Abg. Schnabel (SPD):

Ich habe noch einmal eine Frage an Herrn Prof. Jansen. Auch Herrn Dr. Matschat und Herrn Dr. von Haselberg, vielleicht auch die Lärmkommission, bitte ich, dazu Stellung zu nehmen.

Ist ein Ausgleich für die Auswirkungen längerer, besonders lauter Zeiträume durch nachfolgende ruhigere Zeiten möglich, und zwar im Hinblick auf mehrere Tage oder Wochen anhaltende ständige Landeanflüge bei Ostwetterlage? In welchem Umfang kann dies geschehen?

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Prof. Jansen!

Prof. Dr. Dr. Jansen:

Prinzipiell bin ich schon der Meinung, daß ein Ausgleich erfolgen kann. Sonst wäre ja auch der gesamte Urlaub eigentlich sinnlos. Wir haben im Laufe eines Arbeitslebens, obwohl viele Schutzmaßnahmen eingeschoben sind, immerhin eine, so möchte ich sagen, vegetative zunehmende Belastung, die durch eine nachfolgende Urlaubsphase wieder kompensiert wird. So ist es auch im Lärmbereich grundsätzlich.

Die Frage, die Sie dann anschließen, wie weit die Erholungszeiträume bemessen werden müssen, darüber gibt es vom wissenschaftlichen Standpunkt aus noch keine definitive Antwort. Ich bedauere das sehr.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Danke schön. Das Wort hat der Kollege Schnabel.

Abg. Schnabel (SPD):

Ich hatte noch eine Frage an die Lärmkommission gestellt und auch an Herrn von Haselberg.

Dr. von Haselberg:

Die Frage hat mehr medizinischen Charakter, und darauf kann ich nicht eingehen, da ich mathematisch-physikalisch orientiert bin. Ich kann nur im allgemeinen sagen, daß das medizinische Gutachten, wie es vorliegt, über diese Dinge völlig falsche Auskunft gibt, da die vom medizinischen Gutachten festgelegten Gefährdungszonen schon völlig falsch berechnet sind. Insofern gehen diese Erörterungen, die hier gemacht werden, in die Irre.

Wenn es gewünscht wird, würde ich dazu nähere Ausführungen machen, aber das ist nicht Ihre Frage gewesen.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Sie sind vorhin auch von Prof. Denk gebeten worden, erläuternde Ausführungen zu machen. Wie lange würde das etwa dauern? Wenn Sie das Problem kurz aus mathematischer Sicht darstellen könnten, wäre ich Ihnen dankbar.

Dr. von Haselberg:

Ich habe an sich längere Ausführungen dafür vorbereitet, aber ich würde sie gerne in kleinere Teile zerhacken. Es liegt bei Ihnen, wieweit Sie dann mehr hören möchten.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Vielleicht kurz das Wesentliche. Sie können Ihre Gesamtausführungen zu Protokoll geben.

Dr. von Haselberg:

Ja, das Wesentliche. Die Grenzlinie 3 ist eine wesentliche Grundlage des medizinischen Gutachtens. Das ist zum Beispiel auf den Seiten 19 und 43 nachzulesen. Aber schon die Verwendung dieser Grenzlinie 3 stellt eine wesentliche Verkürzung der wissenschaftlichen Grundlagen dar, die Prof. Jansen in seiner Habilitationsschrift "Nervöse Belastung durch Lärm" dargestellt hat.

Da ist zum Beispiel auf Seite 46 oben zu lesen, daß Schallpegel, Lärmpegel oberhalb 88 dB als unzumutbar anzusehen sind. Beurteilt man jedoch Fluglärm nach dieser Grenzlinie 3, so ergeben sich wesentlich höhere Werte als die 88 dB, die schon als unzumutbar bezeichnet worden sind.

Man wundert sich darüber, man fragt sich: Wo kommt diese Linie her? Das ist nicht dargestellt, weder im Gutachten noch in dieser Schrift "Nervöse Belastungen durch Lärm".

Ich habe daher versucht, einen Test an diese Linie 3 heranzubringen. Die Linie 3 ist, ihrer Beschreibung nach, eine Verallgemeinerung der Aussage über die Versuche mit weißem Rauschen, die Prof. Jansen zu dieser Aussage geführt haben, mehr als 88 dB seien unzumutbar. Von einer Verallgemeinerung muß man verlangen, daß sie den Spezialfall abdeckt, insbesondere, wenn sie aus ihm abgeleitet ist.

Nun ergibt die Anwendung dieser Grenzlinie 3 auf weißes Rauschen Werte, die bedeutend höher als diese 88 dB liegen, die Prof. Jansen selbst als unzumutbar bezeichnet.

Man tut sich etwas schwer mit dieser Feststellung, denn von der Grenzlinie 3 sind vier verschiedene Versionen im Umlauf, die alle vier verschiedene Werte für weißes Rauschen ergeben. Diese Werte liegen zwischen 5 und 10 dB höher als die angegebenen 88 dB.

Insofern kann man sagen: Diese Grenzlinie 3 ist auf keinen Fall ein wissenschaftliches Hilfsmittel. Sie ist mehr ein Hirngespinst, da sie in sich selbst widerspruchsvoll ist.

Aber wir dürfen das nicht so tragisch nehmen; denn die Ausführungen, die Berechnungsblätter, die Prof. Jansen dem 4. Senat des Hessischen Verwaltungsgerichtshof - nachgeliefert hat, beweisen, daß er, entgegen seinen Angaben, diese Grenzlinie 3 überhaupt nicht zur Grundlage seiner Berechnung der Gefährdungszonen gemacht hat.

(Zuruf: Hört, hört! Schwachsinn ist das alles!)

Während er in seiner Schrift 88 dB für unzumutbar erklärt, ergibt die Seite 14 dieser nachgelieferten Berechnungsblätter, daß er dort 104 dB als die Grenze des Zumutbaren ansieht.

Ich muß hinzufügen, daß auch die 88 dB durch eine unzutreffende Anwendung der von ihm beigebrachten wissenschaftlichen Grundlagen entstanden ist, daß eine präzise Auswertung der von ihm selbst beigebrachten Grundlagen auf 80 und etwas weniger dB führt, so daß wir also einer Diskrepanz von 24 dB beim Vergleich der Auswertungen der wissenschaftlichen Grundlagen und der Aussagen im medizinischen Gutachten gegenüberstehen. Ich kann das Punkt für Punkt belegen.

Das äußert sich in einer Diskrepanz in den Ausmaßen des Gefährdungsgebietes von 28 km. Prof. Jansen weist in Richtung der Startbahn West 6,8 km als Gefährdungsgebiet aus. Die Berechnung nach seinen eigenen wissenschaftlichen Grundlagen führt auf 34,8 km, wobei noch Effekte außer acht gelassen sind, die an sich zu einer Ausdehnung dieses Gebietes führen würden, aber von Prof. Jansen nicht in Betracht gezogen worden sind. Darüber liegen auch keine Daten vor, nach denen man diese ohne weiteres berechnen könnte. - Ich danke Ihnen.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Wir können diesen wissenschaftlichen Disput hier sicherlich nicht austragen. Ich bitte aber Herrn Prof. Jansen, dazu - in der gebotenen Kürze - Stellung zu nehmen.

Prof. Dr. Dr. Jansen:

Das darf nicht unbeantwortet im Raume stehen bleiben. Herr Dr. v. Haselberg vermischt hier meine Angaben über Terz-Spektren, Oktav-Spektren, Gesamtschallpegel (unbewertet), Gesamtschallpegel (mit Bewertung A). Jeweils wenn Sie eines dieser Maße nehmen, kommen Sie zu den genannten Werten. Der Wert 88 db(A) bezieht sich auf die Grenzlinie 3 für das Oktav-Band 1.000 Hz. Es müssen aber bei einer Fluglärmbeurteilung die anderen zur Anwendung kommenden Bänder oberhalb dieser Mittelfrequenz und unterhalb dieser Mittelfrequenz mit berücksichtigt werden. Dann ergeben sich Gesamtschallpegel in der Größenordnung von 99 dB(A). Das war auch der Wert, der für diese Berechnungen verwandt worden ist.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Das Wort hat der Kollege Pawlik.

Abg. Pawlik (SPD):

Ich habe den Eindruck gewonnen, daß die Lärmuntersuchungen von Herrn Dr. Matschat auf einer hypothetischen Betrachtung zweier angenommener Belastungsfälle beruht. Für uns ist die Frage interessant, wie sich die Lärmbelastung im Umfeld des Frankfurter Flughafens in der Tat entwickeln wird. Ich frage Herrn Dr. Matschat, Herrn Oeser und Herrn Prof. Denk, wie sie die Lärmentwicklung bei Ausschöpfung der durch die Startbahn 18 West gegebenen zusätzlichen Kapazität im Umfeld des Frankfurter Flughafens bewerten, und zwar gemessen an dem Zustand, der heute vorhanden ist?

Diese Frage gliedere ich noch etwas auf: In letzter Zeit sind lärmärmere Flugzeugmodelle eingesetzt worden. Ich hätte gern gewußt, wie der Effekt dieser lärmärmeren Flugzeuge für die Zukunft eingeschätzt werden kann und welche Möglichkeiten gesehen werden, diesen Effekt im Bereich des Flughafens im Übergangszeitraum durch steuernde Maßnahmen zu verstärken. Diese Frage richtet sich auch an die FAG.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Dr. Matschat.

Dr. Matschat:

Herr Vorsitzender, es haben sich eine Reihe von Fragen angesammelt. Soll ich sie der Reihe nach beantworten?

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Ja.

Dr. Matschat:

Es wurde gesagt, ich hätte ein günstiges Bild hinsichtlich des Dreibahnsystems gezeichnet. Das ist nicht der Fall, sondern ich habe gesagt: Unter den hier gemachten Voraussetzungen würde sich beim Übergang vom Zweibahn- zum Dreibahnsystem die Situation im Zeppelinheim verbessern. Da Zeppelinheim einer der am stärksten belasteten Orte ist, mag dieser Aussage ein hohes Gewicht zukommen. Ich habe weiter gesagt, daß sich auch für andere Ortschaften die Verhältnisse verbessern würden, aber in geringerem Maße. Ich habe ferner gesagt, daß die Orte Mörfelden, Worfelden ungünstigere Verhältnisse zu erwarten haben. Eine Gesamtbewertung, etwa in der Form, das Zweibahnsystem als Ganzes oder das Dreibahnsystem als Ganzes seien lärmmäßig günstiger, wird sich vermutlich nur schwer treffen lassen.

Dann war mehrfach Zeppelinheim angesprochen worden. Unter den hier gemachten Voraussetzungen ergibt sich die Entlastung für Zeppelinheim einmal aus der Abnahme der Starts in Richtung 07, dann aus der Abnahme der Starts in Richtung 25 und aus der Umlagerung von West-Starts von der südlichen Bahn auf die nördliche Bahn.

Es war weiter gefragt worden, wie sich die Einzelschallpegel veränderten, wenn sich die Zahl der Flugbewegungen veränderte. Wenn man nach der Anzahl der Einzelgeräuschpegel fragt, die einen bestimmten Pegel innerhalb eines Tages überschreiten, dann muß man erkennen, daß sich diese Zahl proportional mit der Zahl der Flugbewegungen verändert. Das heißt, wenn etwa 10 Geräusche pro Tag einen Pegel von 90 db(A) überschreiten und die Anzahl der Flugbewegungen auf der betreffenden Strecke halbiert wird, dann halbiert sich auch die genannte Zahl von 10 auf 5.

Zu dem Übergang zu lärmärmeren Flugzeugen: Die bisherige Entwicklung auf diesem Gebiet, die vor etwa 10 Jahren angefangen hat, bestand in dem Austausch von Flugzeugen älterer Technologie, die nicht den Zulassungsgrenzwerten des ICAO-Annex 16 und auch nicht den entsprechenden amerikanischen Zulassungsvorschriften genügten, gegen Flugzeuge, die diese Grenzwerte einhalten.

Dieser Austausch von Flugzeugtypen hat sich in erster Linie im Gewichtsbereich über 100 Tonnen ausgewirkt. Flugzeuge der Typen DC 8 und B 707, die am Verkehr stark beteiligt waren, sind in Frankfurt durch Großraumflugzeuge ersetzt worden, die Triebwerke einer völlig anderen Triebwerksgeneration besitzen. Die Lärmminderung bei Start und Landung gegenüber B 707 und DC 8 beträgt rund 10 Dezibel.

Im Bereich unter 100 Tonnen ist die Situation anders. Auch dort sind laute Flugzeuge wie BAC 1-11 und Trident durch leisere ersetzt worden; aber der Anteil dieser Flugzeuge am Verkehr ist relativ gering, verglichen mit Flugzeugen der Typen B 727, B 737 und DC 9. Diese Flugzeuge - soweit sie Annex 16 einhalten oder nicht einhalten - besitzen dieselben Triebwerke, nur die einen mit Lärmminderungseinrichtungen. Der lärmmindernde Effekt beim Start - beim Übergang von den lärmzugelassenen zu den nicht lärmzugelassenen Flugzeugen - ist gering. Nur bei der Landung ergibt sich ein größerer Effekt.

Das heißt für die Zukunft: Ein wirklicher Durchbruch, ein wirklich merklicher zeitlicher Rückgang der Lärmbelastung wird erst eintreten, wenn diese Flugzeuge, die einen hohen Anteil am Frankfurter Verkehrsaufkommen besitzen, durch Flugzeuge neuer Technologie ersetzt werden, die nicht die alten Annex 16-Grenzwerte einzuhalten haben, sondern die neuen, auch die entsprechenden neuen amerikanischen Zulassungsrichtlinien. Das werden folgende Flugzeuge sein: B 757, B 767, auch DC 9 Super 80. Ein Teil der genehmigten Flugzeuge wird auch durch Großraumflugzeuge ersetzt werden.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Dr. Oeser!

Dr. Oeser:

Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe auf die Fragen des Herrn Abg. Pawlik vorhin zum Teil geantwortet. Ich will das noch dahingehend präzisieren, daß, wie Herr Dr. Matschat eben gesagt hat, im Augenblick noch gar keine Gesamtaussage möglich ist, weil wir auch noch nicht wissen, welche Verfahren geflogen würden - darauf hat auch der Vertreter der Bundesanstalt für Flugsicherung hingewiesen -, wenn die Startbahn West in Betrieb genommen wäre.

Mir scheint es aber sehr wichtig, auch folgendes noch einmal festzuhalten: Herr Abg. Dr. Lang hat gefragt, wie es Herr Dr. Matschat erklären könne, daß diese äußeren Beschränkungen und Darstellungen der Lärmschutzbereiche in vielen Fällen - durch Ausbuchtungen und Einbuchtungen - genau an den bewohnten Gebieten vorbeiführen. Darauf hat Herr Dr. Matschat geantwortet, daß man sich bei der Berechnung auf gewisse Erfahrungen stütze. Er hat dabei von den keilförmigen Bereichen gesprochen, die sich von der Mittellinie der Bahn aus nach außen verbreitern.

Es wäre nun sehr interessant festzustellen, ob Herr Dr. Matschat damit die Bereiche gemeint hat, die in den Karten zu sehen sind, die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde lagen. Das sind nämlich die Bauhöhenbeschränkungsbereiche, die sich nicht in jedem Fall mit den tatsächlichen Abflugbereichen decken. Auch hier könnte man ja Radarbilder der Bundesanstalt für Flugsicherung hinzuziehen und sie einmal übereinanderlegen. Da ergeben sich sehr gravierende Unterschiede zwischen den blau dargestellten trompetenartigen Bauhöhenbeschränkungsbereichen und dem dann tatsächlich beflogenen Bereich. Das ist natürlich in einer theoretischen Berechnung sehr schwierig. Aber um so problematischer ist es dann, daß in den theoretischen Berechnungen teilweise - danach hat Herr Dr. Lang gefragt - die Kurven genau an bewohnten Gebieten vorbeiführen, nicht überall. Herr Dr. Matschat hat ja darauf hingewiesen, daß es etwa im Bereich Mörfelden westlich der Bahnlinie und im Bereich Worfelden zu außerordentlich signifikanten Erhöhungen kommen wird.

Vielleicht kann Herr Dr. Matschat etwas dazu sagen, was es bedeutet, wenn der äquivalente Dauerschallpegel um 4,6 oder mehr Dezibel angehoben wird.

Gestatten Sie mir noch eine Klarstellung meinerseits im Hinblick auf den Raum östlich des Flughafens und auf die hier eingezeichneten Kurven. Ich habe natürlich nicht behauptet, daß keine Flugbewegungen für den Fall hier einberechnet sind, daß die Startbahn West in Betrieb ist. Natürlich weiß ich, daß man das mitgerechnet hat. Ich habe gefragt: Wie sieht die Situation in dem Fall aus, wenn die Startbahn West wegen zu starker Rücken- oder Seitenwindkomponenten nicht genutzt werden kann? Wird sich dann der gesamte durch die Kapazitätserweiterung gegebene Verkehr auf die beiden vorhandenen Bahnen konzentrieren, oder wird das eingeschränkt sein? Und wie werden die Lärmbelastungen dann sein? Ich habe nicht gefragt, ob in diesen Kurven hier, bei der Startbahn 18 West, auch Ostwetterlagen eingerechnet sind. Selbstverständlich weiß ich, daß sie eingerechnet sind.

Ich würde Herrn Borst bitten, in der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe "Abflüge bei Westwetterlage" mit dem Lärmschutzbeauftragten des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik im Beisein der Arbeitsgruppe eine Klärung über folgende Frage herbeizuführen: Die Zahl, die ich genannt habe, beruht auf einer Information in einer Sitzung, die in Nauheim stattgefunden hat. Ich habe allerdings nicht von Rüsselsheim, sondern von Raunheim und von Wohngebieten nördlich des Mains gesprochen.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Danke schön. - Herr Prof. Denk!

Prof. Denk:

Auf die Frage des Herrn Abg. Pawlik zur Lärmentwicklung nach Bau der Startbahn West und zu lärmärmeren Flugmodellen kann ich nur subjektiv etwas sagen. Ich bitte, das zu berücksichtigen.

Wenn mehr gestartet und gelandet wird, sind - von der Logik her - mehr Flugzeuge da. Es wird auf ein größeres Gebiet verteilt. Es muß mehr Lärm da sein. Der Lärm kann nicht durch mehr Flugbewegungen weniger werden.

Zu Punkt 2: Lärmärmere Flugmodelle. Schon seit Beginn der siebziger Jahre besitze ich hierzu einen langen Schriftwechsel, in dem ich auf Anfang der achtziger Jahre vertröstet worden bin. Wahrscheinlich werde ich jetzt Anfang der achtziger Jahre auf Anfang der neunziger Jahre vertröstet werden, nämlich im Hinblick auf die Frage, wann lärmärmere Flugmodelle eintreffen werden.

Vom Lästigkeitsempfinden wird der Fluglärm, möchte ich sagen, in dem Gebiet, in dem ich lebe, halbjährlich stärker.

Ich darf noch eine dritte, ganz kurze Anmerkung machen. Ich bin enttäuscht darüber, daß wir jetzt im Gutachten von Herrn Prof. Jansen einen weiteren Widerspruch gefunden haben. Er hat gerade gesagt: Der Fluglärm entspricht

Oktavbändern. Ich glaube, das kann man dem Protokoll entnehmen. Ich darf seine Arbeit "Zur Störung des natürlichen Nachtschlafs durch Fluglärm" zitieren, in dem wörtlich steht:

Es wurden Untersuchungen mit Terzbändern durchgeführt. Dieser Bereich entspricht dem Frequenzspektrum bei Flugzeugen.

Das ist also ein weiterer ungeklärter rechnerischer oder physikalischer Zustand in dem Gutachten. Vielleicht können wir nach der Mittagspause oder wann es dem Präsidium beliebt, noch einmal Herrn von Haselberg dazu hören. Es gibt noch mehr Literaturstellen, in denen diese Verwechslung stattfindet.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Für die FAG Herr Huxhorn!

Huxhorn:

Herr Abgeordneter, ich möchte Ihre Frage nach der Entwicklung lärmärmerer Flugzeuge wie folgt beantworten: Diese sogenannten Annex 16-Flugzeuge - das ist nach dem Anhang Nr. 16 internationaler Abkommen so genannt - haben wir erstmals 1969 gehabt. 1980 sind 45 % aller Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen von diesen lärmarmen Flugzeugtypen ausgeübt worden.

Ein besonders anschauliches Beispiel ist dabei der Airbus. Wir erwarten, daß bis 1985/86 nahezu eine Eliminierung aller nicht lärmzugelassener Flugzeuge eintritt. Als Beispiel führe ich da die EG-Richtlinie an, die 1980 in Kraft getreten ist und die den Ländern im EG-Bereich vorschreibt, Zulassungen zu entziehen - es sei denn, sie werden nur noch für eine geringe Zeit beibehalten -, wenn die Herstellung eines lärmarmen Flugzeuges nachgewiesen ist. Wir erwarten dadurch insgesamt eine Reduzierung des Abfluglärms in der Größenordnung von 3 bis 5 dB. Das entspricht etwa dem Lärm, der durch ein verhältnismäßig großes Verkehrsaufkommen zusätzlich erzeugt werden könnte. Die Situation der Vergangenheit mit einem nicht steigenden Verkehrsaufkommen wird also nicht verschlechtert werden, sondern es wird eher eine Verbesserung eintreten.

Um noch einmal die Maßnahmen zu zeigen, die die Flughafengesellschaft auf diesem Gebiet - bahnbrechend, möchte ich sagen - bereits eingeleitet hatte, will ich auf das Prämiensystem verweisen, das wir für Großraumflugzeuge und lärmarme Flugzeuge vorgesehen haben, damit diese häufiger in Frankfurt eingesetzt werden. Dieses Modell war überzeugend und ist in die Gebührenregelung für die Flughäfen in der Bundesrepublik eingegangen. Danach werden bis zu 14 % weniger bezahlt, wenn ein vergleichbares lärmarmes Flugzeug in Frankfurt landet. Diese Entwicklung wird sich, wie ich schon sagte, in der Zukunft, bis zum Jahre 1985/86, fortsetzen und bis zur Grenze gehen.

Herr Vorsitzender, in der Zwischenzeit sind aber wieder einige Fragen aufgelaufen, die ich jeweils mit einem Satz beantworten möchte.

(Schubart: Dann wollen wir aber dasselbe Recht wie die FAG haben!)

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Schubart, ich bitte, sich zu mäßigen. Wir werden die Verhandlungsführung so vornehmen, daß sie Ihnen nach Möglichkeit gerecht wird.

Huxhorn:

Es ist vorhin die Frage nach der Funktion der Meßanlage gestellt und gefragt worden, ob sie ausreichend sei, eine Kurve gleichen Schallpegels zu messen, auf der Meßgrundlage zu erarbeiten.

Dies hat Herr Dr. Matschat verneint. Das ist zutreffend. Aber die Aufgabe, die wir haben, ist nicht etwa, Messungen für einen Lärmschutzbereich vorzunehmen. Der kann immer nur berechnet werden. Was wir mit unserer Fluglärmüberwachungsanlage machen, ist, lärmmindernde An- und Abflugverfahren auf ihren Erfolg, auf ihre Qualität hin zu kontrollieren und Hinweise zu geben, wo etwas verbessert werden kann. Im allgemeinen kann man, um bei der Berechnung zu bleiben, einen Daumenwert annehmen: Steigt das Verkehrsaufkommen um 10 % an und bleiben alle anderen Parameter, die zum Lärm beitragen, gleich, ist eine Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels um ein halbes Dezibel zu erwarten. Dies ist eine ganz einfache rechnerische Sache.

Ich will damit die Feststellung eines Redners von vorhin relativieren, der gesagt hat, es werde zu einer Verdoppelung der Anflughäufigkeit kommen. Dies ist nicht so.

Zur Frage der Nutzbarkeit der Startbahn 18 ist festzustellen, daß die angegebenen Zeiten, in denen diese Bahn nicht nutzbar sein wird, aus der Erfahrung der Vergangenheit verhältnismäßig kurze Zeitabschnitte - damit meine ich jeweils 10 bis 15 Minuten - umfaßt, aber nicht etwa Tage oder gar Wochen. In der Zeit, in der sie tatsächlich aus witterungsbedingten Gründen einmal nicht nutzbar ist, ergeben sich in der Tat die markanten Verzögerungen, wenn der Verkehr auf dem Parallelbahnsystem abgewickelt wird. Das nehmen wir in Kauf, weil wir meinen, daß insgesamt der Betrieb auf der Startbahn 18 zu einer Lärmminderung führen wird. Deshalb dieser Kompromiß, den wir von Anfang an

der Öffentlichkeit dargestellt haben. Normalerweise verlangt man immer zunächst das Optimum, um sich später in der Diskussion auf einen Kompromiß zu einigen. Wir haben das nicht gemacht. Wir haben den Kompromiß am Anfang auf den Tisch gelegt und haben bewußt Nachteile im Interesse des Schutzes unserer Nachbarschaft in Kauf genommen.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Danke schön. - Ehe ich Frau Philippi als der letzten Abgeordneten für diesen Fragenkomplex das Wort gebe, möchte ich Ihnen mitteilen, daß im Anschluß an die Frage von Frau Philippi noch einmal Prof. Jansen, Prof. Denk und Dr. Matschat das Wort haben werden.

Abg. Frau Philippi (CDU):

Herr Vorsitzender, ich habe nur eine Frage. Bereits vor Inkrafttreten der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen hat die Landesregierung die FAG gebeten zu prüfen, ob in gewissem Umfang die Erstattung von Aufwendungen für passiven Schallschutz auch in der Zone 2 des Lärmschutzbereichs durch die FAG möglich ist. Ich möchte die FAG ersuchen, mir die Frage zu beantworten, zu welchem Ergebnis diese Prüfungen gekommen sind.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Danke schön. - Wer beantwortet? - Herr Huxhorn!

Huxhorn:

Frau Abgeordnete, wir sind bereit, in diesem Bereich mehr zu tun, als es der Gesetzgeber erforderlich macht. Aber wir bitten zu bedenken, daß noch immer ein Rechtsstreit anhängig ist, bei dem gerade diese Frage von entscheidender Bedeutung ist. Nach Abschluß dieses Rechtsstreites wollen wir uns dazu abschließend äußern. Wir haben bereits konkrete Vorstellungen, was dieses sein könnte, aber Sie werden Verständnis dafür haben, daß wir das jetzt nicht abschließend sagen. - Herr Becker wird dazu noch ergänzend etwas ausführen.

Becker:

In unseren mittelfristigen Plänen sind jeweils 2 Millionen DM pro Jahr für derartige Maßnahmen eingestellt, unter anderem natürlich auch für Aufforstung. Ich wies bereits darauf hin, daß in der nächsten Aufsichtsratssitzung noch einmal ein Vorschlag des Vorstandes behandelt wird. Unsere Zielrichtung ist, in Form eines Fonds - ich bitte, diesen Begriff jetzt nicht als Absolutum anzunehmen - oder in Form einer anderen Konstruktion Mittel zur Verfügung zu stellen, die den Begriff "über das Gesetzliche hinaus" auch materiell eindeutig und klar abdecken. - Schönen Dank.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Zu einer abschließenden Bemerkung Herr Prof. Jansen.

Prof. Dr. Dr. Jansen:

Ich kann natürlich jetzt nicht auf Einzelargumente eingehen. Ich möchte nur noch einmal auf den Bericht hinweisen, der vom Bundesinnenministerium herausgegeben worden ist und immerhin die Zustimmung aller kompetenten Fachwissenschaftler hier in der Bundesrepublik gefunden hat. Dort steht:

"Es finden sich immer wieder Berichte, daß durch Lärm auch extraanorale Krankheiten hervorgerufen werden können. Experimentelle Nachprüfungen und Feldstudien haben ergeben, daß es sich in den meisten Fällen um normale Oszillationen im Rahmen der physiologischen Gleichgewichtslage handelt, die nicht als Gesundheitsschädigung angesprochen werden dürfen, auch wenn sie an der oberen Grenze der Norm gelegen sind."

Ich hatte versucht, einen Grenzwert für diese obere Norm festzulegen.

Wenn hier die Richtigkeit dieses Grenzwertes angezweifelt wird, muß ich natürlich verlangen, daß ein anderer Grenzwert genannt wird, dessen Richtigkeit dann aber auch bewiesen werden muß. Dieser Beweis steht noch aus. Es wird lediglich immer Kritik geübt und gesagt, es gebe diesen Grenzwert nicht. Wer diese Kritik übt, muß konstruktiv sein und ein anderes Verfahren vorschlagen.

Hinsichtlich des Begriffs "erhebliche Belästigung" kann die Medizin keine Aussage machen. Das ist eine Frage, die von seiten der Interessen- und Güterabwägung her getroffen werden muß. Dabei müssen also auch Umweltverträglichkeitsprüfungen mit eingehen, also Mediziner, Psychologen, Akustiker, aber auch Politiker, Behörden und sonstige Sachverständige mitwirken.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Danke schön. - Herr Prof. Denk!

Prof. Dr. Denk:

Kurz zusammenfassend, möchte ich sagen: Wir haben zunächst gehört, daß leisere Flugzeuge eine Verringerung der Dezibelzahl um 3 bringen. Ich darf bemerken, daß wir dann eine Verminderung von 91 auf 88 Dezibel haben. Wir haben vorhin ausgeführt, wo die Grenze liegt. Auch 88 Dezibel liegen noch weit über der Gefährdungsgrenze. Wir werden also auch durch die sogenannten leiseren Flugzeuge, selbst wenn sie tatsächlich leiser sind, noch Gesundheitsschädigungen zu erwarten haben.

Zweitens. Ich muß hier noch einmal wiederholen, gutachterliche Äußerungen beruhen auf der Festlegung von Dauerschallpegeln, die errechnet worden sind, die um Gemeinden herum geführt worden sind. Es muß bewiesen werden, wo welche Meßwerte bestehen. Alle sind sich einige Dauerschallpegel sind nicht die richtige Grundlage.

Drittens. Die Festlegungen des medizinischen Gutachters sind - ich möchte es so nennen - an Versuchspersonen getroffen worden, die nicht adäquat für die fragliche Region sind. Wir können nicht 22 positiv eingestellte junge Menschen mit der gesamten Bevölkerungsgruppe vergleichen. Das ändert nichts an der Qualität der medizinischen Grundlagenuntersuchung. Nur die Bewertung der Aussage für unsere Region ist nicht zulässig.

Die beiden nächsten Punkte muß ich zusammenfassen. Es ist ganz wichtig, daß die Frage der Länge der Lärmschutzzone offen ist und daß offen geblieben ist, nach welchem Kriterium die Grenzlinie III gemessen worden ist, ob sie nach Terzbändern oder nach Quartbändern gemessen worden ist. Es darf nicht verlangt werden, daß wir, wenn wir Kritik an einer Sache üben, dann bessere Experimente beibringen müssen. Dann müßte ich darum bitten, daß ich für diesen Zeitraum von meinem Beruf freigestellt werde, daß ich wissenschaftliche Unterlagen und ein Institut dazu bekomme. Dann machen wir das auch. Hier ist das anders.

Ich bitte, jetzt noch das Wort an Herrn von Haselberg weiterzugeben, um noch einmal zu erläutern, wo der Fehler in der Verlängerung der Lärmschutzzonen liegt, da das für uns ein lebenswichtiges Interesse ist.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Ich gebe das Wort an Herrn Prof. Matschat. Ich glaube nicht, daß wir in dieser Diskussion diese Fragen - -

(Lebhafte Zurufe)

- Ich bitte um Ruhe. Das Wort hat Herr Dr. Matschat.

(Erneute Zurufe)

- Ich bitte um Ruhe im Saal. Das Wort hat Herr Dr. Matschat.

Dr. Matschat:

Herr Dr. Oeser hatte noch einmal die Frage nach den Streubreiten der Flugwege gestellt. Diese keilförmigen Flugkorridore, die der Rechnung zugrunde gelegt werden, sind nicht identisch mit den Bauschutzbereichen. Die Festlegung dieser Korridorgrenze ist im übrigen Bestandteil der Flugverkehrsprognose.

Ihnen liegt die Vorlage 57 vor. Dort befindet sich auf Seite 564 Figur 6 ein Bild, das die Form solcher Flugkorridore illustriert. Es handelt sich um Radaraufnahmen von Flugspuren beim Flughafen Düsseldorf aus dem Jahr 1968. Man kann vor allem bei der nach Süden führenden Abflugstrecke sehr genau die Flugkorridorgrenzen erkennen.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Pawlik, Sie haben eine Zusatzfrage.

Abg. Pawlik (SPD):

Mich würde auf Grund dieses Diskussionsstandes die Problematik der Lärmschutzzone III interessieren. Ich begreife dies als Zwischenfrage und möchte Herrn Prof. von Haselberg bitten, sich zu der Problematik der Lärmschutzzone III zu äußern.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Sie haben das Wort, Herr von Haselberg.

Dr. von Haselberg:

Es handelt sich hier nicht um eine Lärmschutzzone III, sondern die Grenzlinie III, wie Prof. Jansen sagt, ist eine Linie, die er in einem bestimmten Diagramm gezeichnet hat. Ich habe eine Graphik vorbereitet, um sie hier vorzuführen. Ich fürchte, es würde in diesem Zusammenhang jetzt zu weit führen. Ich möchte etwas viel Entscheidenderes sagen: Hier findet keine wissenschaftliche Diskussion mehr statt. Denn das, was Prof. Jansen gesagt hat, steht in klarem Widerspruch zu seinen eigenen Texten. Ich kann dem Ausschuß hier Beweise vorlegen, daß Prof. Jansen wiederholt vor Gericht und vor öffentlichen Anhörungsgremien die Unwahrheit gesagt hat, um seine Gutachten zu retten.

(Zurufe)

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Meine Damen und Herren, ich möchte an dieser Stelle diese Diskussion abschließen.

(Unruhe)

Ich glaube, das ist eine Diskussion zwischen Wissenschaftlern und Privatleuten, die nicht hier in der Anhörung vorzutragen ist. Ich schließe den Komplex "Lärm". - Herr Kollege Weghorn, Sie haben das Wort.

Abg. Weghorn (F.D.P.):

Herr Vorsitzender, selbstverständlich können wir hier nicht entscheiden, wer von den Herren Professoren recht oder unrecht hat. Aber wenn wir soweit kommen, daß hier jemand der Unwahrheit bezichtigt wird, noch dazu der Unwahrheit vor einem Gericht, dann meine ich, daß das der Aufklärung bedarf. Wir sollten es Herrn Haselberg nicht so leicht machen, wie er es sich den ganzen Morgen gemacht hat, nur zu polemisieren, sondern dann möge er die Beweise auch auf den Tisch legen, die er angeblich hat.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Jansen, Sie wollten sich dazu äußern. Bitte!

(Abg. Weghorn: Das möge er bitte zu Protokoll geben, was er als Beweis bezeichnet hat.- Würden Sie das bitte zu Protokoll geben, Herr Haselberg!)

- Herr Kollege Weghorn, ich hatte Herrn Jansen das Wort gegeben.

Prof. Dr. Dr. Jansen:

Ich muß diesen Vorwurf mit aller Entschiedenheit und mit aller Schärfe zurückweisen. Ich werde mich nicht unterstehen, vor einem Gericht die Unwahrheit zu sagen. Ich habe meine sämtlichen Berechnungsunterlagen offengelegt. Sie stehen auch Ihnen zur Verfügung. Ich habe sie dem Gericht offengelegt, sie sind bei der Planfeststellungsbehörde nachgereicht worden, so daß alles nachprüfbar ist. Ich sehe einer Nachprüfung mit sehr ruhigem Gewissen entgegen.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Weimar!

Abg. Weimar (CDU):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Nachdem dieser Punkt aufgekommen ist, möchte ich etwas dazu bemerken. Alle Sachverständigen, die hier ihre Unterlagen hereingegeben haben und hier mit ihren Aussagen gegeneinander gestanden haben, haben in außerordentlich fairer, anständiger und sauberer Art und Weise diese Dinge ausgetragen. Ich sehe es als Abgeordneter sehr ungern, daß Dinge hier hereingetragen werden, die möglicherweise ins Persönliche hineingehen. Der Schriftwechsel, der uns vorher zur Verfügung gestellt worden ist - ich sage das hier auch in der Öffentlichkeit - ist eigentlich kaum erträglich; so habe ich das empfunden, wer auch immer daran schuld oder nicht schuld sein sollte. Im Sinne der Wahrheitsfindung bitte ich darum, daß diese Dinge hier ganz herausgelassen werden und daß nur Fakten vorgetragen werden. Uns interessiert für die Entscheidungsfindung nur das, was an Tatsachen vorgetragen werden kann, und nicht das, was hier an Emotionen hereingetragen wird.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Ich stelle fest, daß Herr von Haselberg seine Ausführungen zu Protokoll gibt und daß auch Herr Dr. Jansen seine Stellungnahme ebenfalls dem Protokoll beifügt. Es bleibt dem Landtag überlassen, das dann zu werten. Damit ist der Fragenkomplex "Lärm" abgeschlossen. Ich rufe den Fragenkomplex "Luft, Klima, Wald" auf und gebe Herrn Sander von den 29er Verbänden zu seinem Statement das Wort.

Sander:

Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe Ihnen eine der konkreten ökologischen Untersuchungen vorzutragen, nach denen Herr Abg. Gebhardt gestern gefragt hat. "Untersuchung" ist vielleicht etwas zu hochtrabend; es ist eine Zusammenstellung über die Waldverluste im Rhein-Main-Gebiet und der Waldverluste, die uns in der Zukunft noch drohen, soweit diese Ansprüche bekannt sind.

Gestatten Sie mir zuvor eine Bemerkung über die hier bereits apostrophierte Untersuchung, die von der RPU in einer ganzen Reihe von Jahren als lufthygienische Modelluntersuchung durchgeführt worden ist, die in der Tat mit diesem Thema zu tun hat. Allerdings hat Herr Dr. Terpitz gestern schon ganz richtig bemerkt, daß sich diese Untersuchung nicht unmittelbar auf den Flughafen und die Auswirkungen der Startbahn West erstreckt hat. Immerhin ist aber das, was diese Untersuchung, die Ihnen allen, meine Damen und Herren Abgeordnete, vorliegt, weil sie dankenswerterweise vom Land Hessen maßgeblich finanziert worden ist, als Schlußfolgerung sagt, einigermaßen bedrückend.

Herr Dr. Terpitz hat bereits darauf hingewiesen, daß die Quintessenz - wenn man es einmal ganz global zusammenfaßt - die ist, daß der Belastungsgrad unserer Luft im Rhein-Main-Raum bereits einen außerordentlich hohen Stellenwert erreicht hat, der dazu zwingt, daß dezidierte Empfehlungen abgegeben werden, die darin münden, daß das weitere Siedeln auf ein absolutes Minimum beschränkt sein soll, daß der Wald erhalten werden muß, daß sehr klare Aussagen zu dem Waldgürtel, zu den regionalen Grünzügen und zu den Bereichen gemacht werden, in denen allenfalls noch eine Besiedlung stattfinden könnte. Ganz sicher kann man diese Untersuchung jetzt nicht unmittelbar zu diesem Thema heranziehen. Sie dient aber doch der allgemeinen Verständlichmachung dessen, welches Ergebnis wir im Hinblick auf den Status der Klima- und Luftbelastung in unserem Rhein-Main-Gebiet insgesamt zu verzeichnen haben.

Aus dieser Untersuchung ergibt sich weiterhin sehr deutlich etwas, was wichtig ist. Dies möchte ich noch einmal unterstreichen. Es ist heute morgen hier schon von einem der Redner unterstrichen worden. Die Summationseffekte, die sogenannten Synergismen, das Zusammenwirken verschiedener Faktoren, über deren Auswirkungen wir in der Summierung noch nicht genügend wissen, stellen ein ganz besonderes Problem dar. Auch die Aussage darüber, wie sich die Startbahn West auf die meteorologischen Bedingungen insgesamt auswirken wird, ist immer im Zusammenhang zu sehen. Herr Dr. Terpitz hat gestern ja auch bereits gesagt, es sei wünschenswert, daß wirkliche Daten und Fakten überhaupt erst einmal auf den Tisch gelegt werden.

Meine Damen und Herren, nun zum Umfang der Waldverluste in unserem Rhein-Main-Gebiet. Wir haben Ihnen dazu drei Karten vorgelegt. Die erste Karte bezieht sich auf den Stand von 1935; aus ihr ist der Besiedlungsstand, der Bestand unseres Waldes und der Bestand der sonstigen Freiflächen - Wiesen, Streuobstlagen, landwirtschaftliche Flächen - ersichtlich. Auf einer anderen Karte haben wir die Situation gegenübergestellt, wie sie sich im Jahre 1979 darstellt. Diese Karten sprechen eine sehr eindrucksvolle, eine sehr deutliche Sprache.

Der Sachverhalt kann mit Worten eigentlich klarer nicht umschrieben werden. Es ist besonders bemerkenswert, festzustellen, wie die Mainufer zunehmend besiedelt worden sind. Im Jahre 1935 werden überall noch Freiräume ausgewiesen. Mittlerweile hat sich ein fast geschlossenes Siedlungsband entwickelt. Alle Orte sind in ihrem Stadtkörper enorm gewachsen. Die Karte verdeutlicht, daß sich die Bevölkerung in unserem Raum mehr als verdoppelt hat, daß aber das Siedlungswachstum mehr als verdreifacht worden ist. Die Karte erfaßt das Rhein-Main-Gebiet nicht ganz, nicht so, wie ich es im Rahmen meines Vortrags hier darstellen wollte. Wir haben hier den Bereich südlich des Maines, zwischen dem Rheinbogen bis hin zur bayerischen Grenze und dem Hanauer Raum zusammengefaßt. Es ist dies der Bereich der Forstämter Frankfurt, Groß-Gerau, Langen, Mörfelden, Neu-Isenburg, Niederau, Seligenstadt und Wolfgang. Wir haben einmal ermittelt, wie sich der Waldbestand im Bereich dieser Forstämter im Jahre 1900 präsentierte. Wir haben sodann die Entwicklung des Waldbestandes in der danach folgenden Zeit analysiert und dabei Einschnitte in den Jahren 1945 und 1980 vorgenommen. Hierzu muß ich zwei einschränkende Bemerkungen machen. Zum einen hätten wir natürlich sehr viel lieber noch weitere Einschnitte gemacht. Dann wäre deutlich geworden, daß der Waldverlust gerade in der jüngsten Zeit - in den fünfziger Jahren, den sechziger Jahren, bis in die siebziger Jahre hinein - gewissermaßen einer galoppierenden Entwicklung unterworfen war. Leider ist es nicht möglich, darüber exakte Zahlen zu bekommen. All die statistischen Unterlagen, die erstellt worden sind und die das Land Hessen herausgibt, stützen sich ja auf Angaben, die auf der Kreisbasis oder auf der Regionsbasis ermittelt worden sind. Sie erfassen also nicht das Rhein-Main-Gebiet in seiner Gesamtheit. Wir haben bewußt nicht den ganzen Taunuskamm mit hinzugenommen - auch dies könnte man natürlich tun -; er hat für die eigentliche Situation im Rhein-Main-Gebiet nicht unmittelbare Auswirkungen.

Des weiteren füge ich hinzu, daß die Aufstellung, wie ich sie Ihnen hier vorlegen kann, noch gewisse Ungenauigkeiten enthält, weil es eine Reihe von Veränderungen in den Forstamtsbezirken gegeben hat und die Unterlagen nicht mehr überall vorhanden waren beziehungsweise nicht mehr zu rekonstruieren waren. Insofern ist also eine gewisse Einschränkung zu machen. Dies ändert aber gewiß nichts an der generellen Tendenz.

Wie sieht es nun aus? Zwischen 1900 und 1945, also in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts, sind Waldrodungen in einem Umfang von 572 ha vorgenommen worden. Ersatzaufforstungen, die in dieser Zeit sicher auch stattgefunden haben, können nicht spezifisch nachgewiesen werden. Wenn wir eine Bilanz ziehen, kommen wir aber auf die genannten 572 ha. Diese Fläche ging in der genannten Zeit effektiv an Wald verloren.

Nach dem Kriege sieht es erheblich schlechter aus. Wir verzeichnen Waldrodungen in einem Umfang von 3.976 ha, Ersatzaufforstungen in einem Umfang von 249 ha, d.h. einen Verlust von 3.727 ha. Insgesamt ergibt sich im Rhein-Main-Gebiet somit ein Verlust von 4.299 ha.

Das Alarmierende, wie wir es empfinden, ist eben, daß der Waldverlust in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts mit 572 ha noch vergleichsweise gering gehalten werden konnte, danach aber jener große Raubbau eingesetzt hat, der zu einem Waldverlust in einem Umfang von 3.727 ha führte. Wenn man diesen Waldverlust einmal aufgliedert, ergibt sich folgendes Bild. Für Siedlung und Gewerbe sind beinahe 800 ha - genau sind es 789 ha - in Anspruch genommen worden, für den Verkehr sogar rund 2.200 ha - für Straßen und Versorgung 1.159 ha und für den Flughafen 1.114 ha -, für Bodenentnahmen und Deponien 560 ha und für Sonstiges 354 ha. Insgesamt ist dies eine unerhörte Summe, die uns vor Augen führt, welchen Gesamtverlust dieses Gebiet erlitten hat.

Ich möchte nun deutlich machen, wie sich der Waldverlust im Zusammenhang mit dem Flughafen darstellt. Darauf ist

gestern schon hingewiesen worden. Wir haben die Zahlen mit den Vertretern der Flughafen AG noch einmal genau abgestimmt. Dies hat auf Seite 2 meines Konzeptes, das teilweise hier schon verteilt worden ist, zu einigen Änderungen geführt. Auch Seite 3 ist noch mit einigen Fehlern behaftet; deshalb will ich gleich die erforderlichen Korrekturen vornehmen.

Es kam uns sehr darauf an, hier eigentlich keinen Widerspruch herzustellen zwischen dem, was von der FAG behauptet wird, und dem, was von uns dargestellt wird. Wir streiten uns da vielleicht um ein paar Hektar, aber das erscheint in unserem Sinne überhaupt nicht des Pudels Kern zu sein. Hier geht es wirklich um die eigentliche Grundfrage.

Wie sieht es nun aus? Für den Flughafen wurden vor 1945 gerodet 244 ha, nach 1945 1.114 ha, zusammen 1.358 ha. Dem stehen gegenüber als Ersatzaufforstung bis heute nur diese 30 ha oder 40 ha in Maintal. Da sind wir uns einig.

Nun die Frage: Wie sieht es mit den weiteren Maßnahmen aus? Wir haben es gestern schon erwähnt. Das besondere Problem ist hier das Frachtzentrum, figuriert mit 128 ha. Davon ist ein Teil bereits in Anspruch genommen, ein anderer Teil noch nicht. Dafür ist auch eine Ersatzaufforstung - wie genannt - von Maintal vorgesehen.

Für die Parallelbahnverschiebungen haben wir hier in unserer Aufstellung die 129 ha aufgenommen. In der Tat ist es aber so, daß es also hier diese kleine Differenz gibt oder auch größere Differenz, wenn man so will. 303 ha sind im Jahre 1979 von der FAG erworben worden. Das war ein wesentlicher Teil dieser Fläche, die bereits zu früherer Zeit als höhenbeschränkte Waldaufforstung in Anspruch genommen wurde. Man kann sagen, sie sind in dieser erstgenannten oberen Summe enthalten. Wie gesagt, ich meine, das ist keine Frage, über die man Differenzen austragen sollte.

Neben diesen 129 ha sind zu nennen die Inanspruchnahme der Startbahn West mit 200 ha. Die RWE-Trasse wird mit 50 ha angesetzt. Es wird gesagt, es kann weniger sein. Nun gut, wir haben es hier einmal in dieser Form festgehalten. Das sind zusammen 379 ha. Dem steht gegenüber in gewissem Umfange eine Wiederaufforstung, die aber höhenbegrenzt ist. Wir müssen immer wieder darauf hinweisen, daß das eigentlich auch nicht als ein vollwertiger Waldersatz gelten kann.

Wenn man sie gleichwohl in dieser Summe zusammenzählt, dann sind das zum einen 49 ha und zum anderen 50 ha.

Dann kommen hinzu Ersatzaufforstungen von 28 ha nach unserer Berechnung. Das sind 2 ha in Kelsterbach, 2 ha in Neu-Isenburg und 24 ha am Schönauer Hof.

Nach unserem Dafürhalten und nach unseren Ermittlungen ergibt sich hier das eigentliche Problem. Wir möchten sehr zugute halten, daß sicher die Flughafen AG alles daransetzen wird, Ersatzaufforstungen vorzunehmen. Wir unterstellen den guten Willen, der da ist, auch mit massiver Hilfe, dies zu tun. Wir müssen aber sagen: Es gibt keine Ersatzaufforstungsmöglichkeiten. Das ist das Faktum. Ich habe das sehr genau ermittelt.

Der Umlandverband hat soeben seinen Vorentwurf für den Flächennutzungsplan aufgestellt. Er hat dort alle Flächen zusammengekratzt, die sich als mögliche Ersatzaufforstung in diesem Raum bieten. Das sind ungefähr 50 verschiedene kleinere oder größere Flächen mit ungefähr insgesamt 200 ha. Von denen steht heute noch keineswegs fest, ob sie als Wald wirklich aufgeforstet werden können, weil wir die Eigentumsverhältnisse noch nicht in dem Umfange kennen, weil wir nicht wissen, welche Hindernisse dem im einzelnen entgegenstehen. Das ist zunächst einmal ein Vorkonzept aus landschaftspflegerischer Sicht, welche Möglichkeiten in diesem Raum für eine weitere Aufforstung wünschenswert sind.

Aber nun kommt hinzu, daß diese 200 ha, die da ermittelt worden sind, ja längst im Ausgleich stehen für Ersatzmaßnahmenverpflichtungen, die von Städten, Gemeinden, vom Bund hier in diesem Raum bestehen, zum Beispiel die hier auch schon erwähnte Maßnahme in Eschborn. In Eschborn gibt es ein Gelände, das der Bundesvermögensverwaltung gehört hat. Ich höre, daß hier ein Teil erst jüngst vor wenigen Tagen vom Land Hessen erworben worden ist. Dieser Bereich ist regionaler Grünzug. Nach unseren Erkenntnissen in dieser Lufthygienestudie ist das ein Bereich, in den diese Kaltluftströme herunterfließen und in dem eben eine Aufforstung aus eben diesen Gründen nicht stattfinden sollte. Denn Hindernisse aller Art können diese Kaltluftströme nicht abfließen lassen.

Ich sage aber: Selbst wenn man aus anderen Erwägungen zu dem Ergebnis kommt, hier ist es doch sinnvoll, aufzuforsten, so steht dem bereits entgegen, daß die Bundesverwaltung eine Ersatzaufforstungsverpflichtung hat für ein Muni-Lager in Köppern. Das ist ihr präsentiert worden. Sie hat immer wieder auf dieses Gelände verwiesen. Daraus hat sich dieser Widerspruch ergeben. Bei der Regionalplanung wurde gesagt, das ist nicht wünschenswert, aus den eben geschilderten Gründen. Aber man muß sagen: Diese Ersatzaufforstungsverpflichtung besteht nach wie vor. Sie ist also noch nicht eingelöst.

Es ist gestern hier danach gefragt worden: Wann erfüllt die Ersatzaufforstung eigentlich die Wohlfahrtswirkungen eines Waldes? Ich bin kein Forstmann, um das beurteilen zu können. Aber uns wird von sachverständiger Seite gesagt, es würden mindestens 20 bis 30 Jahre vergehen. Das heißt also, daß auch wieder eine Generation verstreicht, bis eben wirklich diese Wirkung des Waldes dem Raum zugute kommt.

Es bleibt also festzuhalten, daß im Augenblick ein solcher Fehlbetrag von 252 ha aus diesen Flughafenmaßnahmen besteht. Rechtsverpflichtungen gibt es nicht. Das ist völlig richtig. Es ist also im Planfeststellungsbeschluß festgestellt worden, daß eine Ersatzaufforstungsverpflichtung seitens der FAG dort nicht besteht. Gleichwohl meinen wir natürlich, daß hier eine moralische Verpflichtung besteht. Denn schließlich ist ja die FAG ein Unternehmen der öffentlichen Hand,

ein Dienstleistungsbetrieb, der in erster Linie auch gerade an der Erhaltung der Lebensqualität dieses Raumes interessiert sein sollte. Sie tut das ja auch.

Alles in allem muß aber festgehalten werden, daß der Flughafen bis heute 1.358 ha von diesem Wald in Anspruch genommen hat und effektiv eine Ersatzaufforstung bislang eben nur in dieser minimalen Form als Gegenwert gegenübergestellt werden kann und daß leider eben auch für die Zukunft nicht zu erwarten steht, daß auch nur annähernd ein Ausgleich für diese Maßnahmen möglich erscheint.

Nun kommt folgendes hinzu. Diese Liste hatten wir ja schon vor einiger Zeit der Presse bekanntgegeben. Wir haben einmal recherchiert, welche Maßnahmen denn im Augenblick noch anstehen für das Rhein-Main-Gebiet. Was kommt also noch an weiteren Ansprüchen an den Wald? Es ist eine respektable Liste, die wir hier zusammengestellt haben. Wir erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Aber das ist das, was wir nun einmal so an Unterlagen gewinnen konnten bei den einschlägigen Behörden und Stellen, die sich damit befassen.

Es sind zu einem großen Teil Straßenbaumaßnahmen, Straßenbaumaßnahmen, wie sie Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes sind, wie sie zum Teil auch als Landesmaßnahmen in diesem Jahr oder in den nächsten Jahren unmittelbar anstehen.

Es ist ein weiterer Teil der Maßnahmen des Flughafens, der Gegenstand des Generalausbauplanes ist. Es sind eine ganze Reihe von Maßnahmen, Mülldeponien, Tongruben, Erweiterung von Kies- und Sandentnahme, die zum Teil genehmigt sind, zum Teil anstehen und jedenfalls doch zu einem weiten Teil schon grundsätzliche Zustimmung von Behörden gefunden haben.

Wir haben mit Befriedigung festgestellt, daß Herr Minister Schneider als Umweltminister in einer Presseerklärung gesagt hat, daß ein Teil der Maßnahmen seine Billigung nicht finden würde. Wir können das nur mit großer Befriedigung zur Kenntnis nehmen.

Nur müssen wir sagen, daß ganz sicher der Zwang im politischen Raum sehr hart sein wird. Es ist die Maßnahme der B 8 genannt worden, gegen die er sich vehement wehrt. Wir wünschen natürlich viel Erfolg dabei. Aus der bisherigen Diskussion müssen wir allein die Schlußfolgerung ziehen, daß er sich gegenüber seinem Kollegen Verkehrsminister schwer tut. Nach der uns vom Bundesverkehrsminister jüngst zugegangenen Mitteilung wird weiter an dieser Maßnahme festgehalten.

Ich will auch deutlich machen, daß dies eigentlich nur ein Katalog ist, der permanent aus diesem Großraum produziert wird. Nachdem wir die Liste zusammengestellt hatten, kam uns zu Ohren, daß eine weitere Maßnahme ansteht, zum Beispiel für den Flugplatz Egelsbach, Bereitstellung von zusätzlichen 14 ha Wald. Ich will damit sagen, daß in diesem Raum Zwangspunkte gegeben sind.

Ich bin verschiedentlich von Abgeordneten, teilweise unsanft, angesprochen worden, wie ich denn eigentlich dazu käme - ich bin Verbandsdirektor der Regionalen Planungsgemeinschaft Untermain bis zum Jahresende gewesen und habe in der Region Untermain Verantwortung getragen -, jetzt so konsequent nur für den Wald zu kämpfen.

Meine Damen und Herren Abgeordneten, dazu darf ich sehr dezidiert etwas sagen. Erstens. Es ist die entschiedene Politik dieser Regionalen Planungsgemeinschaft Untermain gewesen, ganz konsequent zu den Aussagen der Lufthygienestudie, diesen Wald zu bewahren, zu stehen und entsprechend den Empfehlungen dieser Lufthygienestudie zu verfahren.

(Zuruf: Mehrheitsverhältnisse!)

- Ich will gar nicht auf Mehrheitsverhältnisse eingehen. Ich gebe aber zweifellos zu, daß es hier permanente Konflikte gibt und daß auch selbst ich in einer ganzen Reihe von Fällen meine Auffassung nicht durchsetzen konnte und daß ich selbstverständlich auch diese Auffassung zu vertreten habe.

Aber, meine Damen und Herren, das bestätigt doch nur gerade unsere ganze Argumentation. Wir sagen, es gibt in diesem Raum permanente Konflikte, denen wir uns gar nicht entziehen können, daß auch weiterer Wald noch in Anspruch genommen wird. Gerade deshalb sagen wir, daß eben dieser Wald, wenn eine weitere Entscheidung ansteht, wirklich unter Anlegung strengster Maßstäbe beurteilt werden muß.

Ich habe in meiner Schlußfolgerung noch einmal sehr deutlich gemacht, daß dieser Wald eine existentielle Bedeutung hat, daß die Luft- und Klimaverhältnisse für unser Rhein-Main-Gebiet geradezu eine Lebensfrage sind und daß es deshalb entscheidend ist, wie wir mit dieser Luft, mit diesem Wald, mit dieser Gesamtsituation fertig werden. Das liegt an den besonders häufigen Inversionswetterlagen, diesen wetteraustauscharmen Lagen.

Ich habe hier auch noch einmal deutlich gemacht, daß wir im Grunde in wenigen Jahrzehnten die Gesamtsituation durch die Entwicklung in einer bedrohlichen Weise verschärft haben.

Ich sage auch, daß wir in der Zukunft noch eine weitere Besiedlung zu erwarten haben. Es gibt in erheblichem Umfange weitere Wohnwünsche unserer Bevölkerung, die wir auf irgendeine Weise auch befriedigen müssen. Es gibt ganz bestimmte Zwangspunkte, denen wir uns gar nicht entziehen können. Im Zusammenhang mit der weiteren Besiedlung wird sich auch die Zwangsläufigkeit ergeben, wo sich die Besiedlung vollziehen wird. Wir haben immer wieder darauf

hingewiesen, daß es zu einer Vermehrung der Pendlerzahlen kommen wird und damit insgesamt zu einer zwangsläufigen Verschärfung dieser Summationseffekte.

Meine Damen und Herren, angesichts der bereits eingetretenen enormen Waldverluste im Rhein-Main-Gebiet und angesichts, unter Berufung auf angebliche oder tatsächliche zwingende wirtschaftliche Notwendigkeiten, weiterhin zu erwartender Waldverluste, die trotz aller Unterschutzstellungen erfolgen - wir haben eine dreifache Unterschutzstellung: Schonwald auf Grund des Forstgesetzes, Landschaftsgebiet oder Naturschutzgebiet auf Grund des Naturschutzgesetzes, Ausweisung als regionaler Grünzug -, werden diese Wünsche dann rigoros durchgesetzt. Allein aus diesen Gründen meinen wir, daß die Vernichtung des letzten großen zusammenhängenden Waldgebietes absolut unvertretbar ist.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Danke schön, Herr Sander. Das Wort hat Herr Gonnermann.

Gonnermann:

Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Auf Grund seiner besonderen landschaftsgeographischen Lage im Städtedreieck Frankfurt/Mainz/Wiesbaden/Darmstadt hat das Waldgebiet Mönchbruch in Verbindung mit seinen ausgedehnten Wiesenflächen eine unersetzliche soziale Bedeutung als Naherholungsgebiet.

Seine ungeschmälerte Erhaltung ist schon deshalb eine zwingende Notwendigkeit der Daseinsvorsorge, weil die Bevölkerungsdichte in diesem Raum, unabhängig von der Realisierung der Startbahn West, weiter ansteigen und somit auch unter Einschluß der zu erwartenden weiteren sonstigen Rodungen die verfügbare Wald- und Freifläche pro Kopf der Bevölkerung in dieser Region ohnehin absinken wird.

Die politisch Verantwortlichen haben es bisher abgelehnt, ein umfassendes Gutachten zur Startbahn West vorzulegen, in dem die ökologischen und damit aber auch die sozialen Folgen der Realisierung dieses Projekts untersucht und zur Entscheidungsgrundlage gemacht werden.

Im folgenden wird eine Abschätzung der Größenordnung vorgenommen, in der die Betroffenheit der Bevölkerung durch den Verlust eines Naherholungsgebietes stehen wird, das zu den wertvollsten im Großraum Frankfurt zählt. Es handelt sich dabei darum, daß diese etwa 5 ha große Waldfläche erstens durch die Startbahn West in Nord-Süd-Richtung zerschnitten und in ihrem Gefüge stärkstens geschädigt wird und daß zweitens durch die geänderte Abflugrichtung und die Auffächerung der Abflugrouten die Fläche total mit Lärm überdeckt wird, und zwar bei Einzelschallereignissen mit über 100 dB.

In Anlehnung an Untersuchungen aus Naherholungsgebieten in strukturell vergleichbaren Naherholungs- und Ballungsgebieten Baden-Württembergs, nämlich Mannheim, Stuttgart, Karlsruhe und Freiburg - es handelt sich dabei um die Untersuchung von Ketteler, die Erholungsnachfrage in stadtnahen Wäldern darlegt am Beispiel der Räume Stuttgart, Karlsruhe, Heidelberg und Mannheim -, wird im folgenden die soziale Betroffenheit der Bevölkerung in bezug auf nur e i n e n Teilfaktor aufgezeigt, wobei das tatsächliche Ausmaß aus verschiedenen Gründen weit höher liegt.

Ausgangspunkt der Überlegungen ist die Erkenntnis aus den genannten Untersuchungen, daß ein Waldgebiet für alle Siedlungsbereiche als Naherholungsgebiet direkte Funktion hat, sofern diese in einem Radius von höchstens 15 km von dem Waldgebiet entfernt liegen.

Ich möchte hier auf diese 5. Karte hinweisen. Auf dieser Karte - Herr Debus, wenn Sie bitte einmal mit der Hand auf der Karte nachfahren - ist in Grün ein Zirkelschlag mit einem Radius von 15 km um das Zentrum dieses Waldgebietes eingetragen. Eine entsprechende Erfassung zeigt also, daß für über 500.000 direkt Betroffene der zur Regeneration unersetzliche Naherholungsraum durch den Bau der Startbahn West zerstört beziehungsweise unbrauchbar gemacht würde.

Im einzelnen ergibt sich nach dem Einwohnerstand 1979 folgende Aufteilung auf verschiedene Kreis- beziehungsweise Stadtbereiche:

Kreis Groß-Gerau 196.000 Einwohner, Kreis Offenbach 103.000 Einwohner, Kreis Darmstadt 35.000 Einwohner, Stadtbezirk Frankfurt etwa 190.000 Einwohner, somit in der Summe etwa 524.000 Bewohner.

Dabei bleibt festzuhalten, daß diese Zahl nur eine Mindestgröße darstellt. Auszählungen an den Waldparkplätzen und eine im Waldgebiet durchgeführte Sammlung von Unterschriften gegen den Bau der Startbahn West beweisen einen weit größeren Einzugsbereich.

Hervorzuheben ist dabei insbesondere der Raum Mainz-Wiesbaden-Rheinhessen, der in den obengenannten Zahlen keinen Niederschlag findet.

Dieser Befund wird gestützt durch die ADAC-Studie "Freizeit 2000", eine Studie des ADAC über Tendenzen der Freizeitentwicklung und die Notwendigkeit einer verbraucherorientierten Freizeitpolitik. In dieser Studie heißt es:

"Es liegt auf der Hand, daß sich die Naherholungsnachfrage auf die relativ wenigen attraktiven Ziele im unmittelbaren Naherholungsbereich der Ballungsgebiete konzentriert. Etwa die Hälfte der Ausflügler kommt am Wochenende über eine Distanz von nur 30 km gar nicht hinaus."

Die erwähnten Untersuchungen aus Baden-Württemberg machen auch detaillierte Angaben über die Zahl von Waldbesuchern in Erholungswäldern von Ballungsgebieten. Je Jahr und Hektar Waldfläche liegen die festgestellten Werte zwischen 600 und 1.400.

Bei im Vergleich dazu vorsichtiger Einschätzung von 400 Waldbesuchern je Jahr und Hektar für das zirka 500 ha große Naherholungswaldgebiet Mönchbruch ergeben sich somit mindestens 2 Millionen Waldbesuche pro Jahr. Eine genauere Quantifizierung dieser Zahlen wäre Aufgabe einer spezielleren Untersuchung für dieses Gebiet.

Hieraus läßt sich abschätzen, welche Sozialkostenbelastung als negativer Rückkoppelungseffekt allein auf dem Sektor Naherholung mit dem Startbahn West auf die Bevölkerung abgewälzt werden soll.

Die nachfolgende Berechnung vergleicht die Kosten, die von der betroffenen Bevölkerung zur Erreichung adäquater Naherholungsräume vor beziehungsweise nach dem geplanten Bau der Startbahn West aufgewendet werden müßten. Dabei muß davon ausgegangen werden, daß als angemessene Ausgleichsflächen im wesentlichen nur noch Odenwald beziehungsweise Taunus angesehen werden können, je nach Ausgangspunkt. Dies wurde auch im Verlauf der gestrigen Diskussion bereits deutlich.

Eine Kostenabschätzung auf dieser Basis - ich will die einzelnen Daten hier nicht vortragen, das kann dann nachgesehen werden - gibt eine Entfernungseinschätzung im einen Fall von 15 km für den heutigen Zeitpunkt und in dem anderen Fall einer mittleren Entfernung von 50 km - -

(Zuhörer entrollen auf der Tribüne ein Transparent und rufen "Keine Startbahn West!")

- Hört doch einmal auf da oben!

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Ich bitte, das Transparent einzuziehen.

Gonnermann:

Diese Vergleichsberechnung ergibt für den ersten Fall, Erhaltung des Naherholungsgebietes, für die notwendigen Fahrten zur Erreichung dieses Gebietes im Verlauf eines Jahres einen volkswirtschaftlichen Kostenaufwand in Höhe von etwa 5,3 Millionen DM; im anderen Vergleichsfall jedoch, erzwungenes Ausweichen in entfernte Gebiete, einen Aufwand von 26 Millionen DM in der Größenordnung. Die Differenz aus beiden Werten ergibt den Betrag von rund 21 Millionen DM.

Diese dargestellten Zahlen sind somit das Mindestmaß, welches allein aus dem Faktor "Verlust des Naherholungsraumes" als direkt meßbarer volkswirtschaftlicher Verlust jährlich auf die Bevölkerung abgewälzt werden soll. Die Minderung der Lebensqualität ist damit noch nicht einmal annähernd eingeschätzt.

Tatsächlich ist es so, daß eine den dringenden Lebensbedürfnissen gemäße Regeneration in einem geeigneten, das heißt hinreichend verfügbaren, Erholungsraum nicht mehr gegeben wird mit zum Beispiel der Folge erhöhter Aufwendungen für Krankheiten bei gleichzeitiger Verringerung der Lebenserwartung. Diese Probleme sind von Herrn Debus heute morgen schon angesprochen worden.

Hierzu ist im besonderen noch folgendes zu präzisieren. Erstens. Sozial schwache Bevölkerungsgruppen werden zuerst und am härtesten betroffen, Arbeitnehmer mit geringem Einkommen, Rentner, Behinderte, Kinder, Hausfrauen usw. Für sie sind geeignete Ersatzgebiete überhaupt nicht mehr zu erreichen, da aus finanziellen oder persönlichen Gründen die räumliche Mobilität stark eingeschränkt ist.

Zweitens. Aus zeitlichen Gründen ist es insbesondere während der Woche für alle Bevölkerungsschichten nicht mehr möglich, die dringend notwendige Kurzerholung in geeigneter Umgebung wahrzunehmen, da der Zeitaufwand zum Erreichen von zum Beispiel 50 km entfernten Waldgebieten zu groß ist.

Drittens. Kein Geringerer als Veba-Chef Rudolf von Bennigsen-Foerder hat im Dezember 1979 angesichts der tiefgreifenden Änderungen in der Energiestruktur die Prognose aufgestellt, daß der bisher für selbstverständlich gehaltene Sonntagsausflug mit dem Auto bald der Vergangenheit angehören könnte. Daraus folgt, daß zunehmend nur noch besser verdienende Schichten in der Bevölkerung eine geeignete Erholungslandschaft werden aufsuchen können. Der Rest muß sich mit der zerstörten Landschaft abfinden, die er vor seiner Haustür vorfindet.

Viertens. Mit jeder Treibstoffpreiserhöhung steigt auch unter diesem Aspekt der Wert des Mönchbruchwaldes als größtes geschlossenes Waldgebiet im Rhein-Main-Ballungsraum, wird der volkswirtschaftliche Sinn der Startbahn West immer fragwürdiger.

Auch in diesem Zusammenhang muß das Zitat aus dem Lufthansavorstands-Info in den Raum gestellt werden:

"Die Flughafen AG betreibt in einer für ein öffentliches Unternehmen extremen Form eine Gewinnmaximierungspolitik."

Bei dieser Sachlage ist auch ein weiteres Zitat aus dem Planfeststellungsbeschluß vom 23. März 1971 schwer verständlich, wenn es heißt:

"Angesichts der Ausdehnung des Waldes im Rhein-Main-Gebiet ist auch der Teil des zu rodenden Waldes am Bestand der Erholungsgebiete nicht entscheidend."

Tatsache ist demgegenüber, daß die Waldungen dieses Ballungsraumes - das wurde von Herrn Sander sehr eindringlich dargestellt - als Folge der Struktur-, Siedlungs- und Verkehrspolitik einem mit zunehmender Geschwindigkeit vonstatten gehenden Zerstörungsprozeß unterworfen waren und sind. Dies betrifft den gesamten Großraum Frankfurt, aber gerade auch unersetzliche Waldflächen im Stadtbereich selbst.

In diesem Zusammenhang muß noch klargestellt werden, daß in den seit 15 Jahren laufenden gerichtlichen Auseinandersetzungen die Frage des Waldverlustes für die Naherholung praktisch keine Rolle gespielt hat. Erstaunlich vor dem Hintergrund ist, daß immer wieder behauptet wird, das Klimagutachten des Deutschen Wetterdienstes von 1965 bescheinige der Startbahn West Unbedenklichkeit auch in Sachen Naherholung. Tatsächlich erklärt sich aber der Deutsche Wetterdienst in dieser Frage für nicht kompetent. Ich zitiere:

"Die Bedeutung des Waldes als Erholungsgebiet ist unbestritten und wurde auch im Gutachten erwähnt. Auf der anderen Seite kann die Frage, inwieweit die speziell von der Flughafenerweiterung betroffene Waldzone als Erholungsgebiet unbedingt benötigt wird, nicht vom Deutschen Wetterdienst entschieden werden."

Zitatende.

Es muß nun die Frage gestellt werden, ob denn ohne Bau der Startbahn West der Frankfurter Flughafen sozusagen zum Untergang verurteilt sei, wie das gestern vormittag als Zukunftsvision hier von verschiedenen Rednern entworfen worden ist. Ich widerspreche der Behauptung, für die im Verlauf des Hearings für mich auch keine konkreten Beweise vorgelegt werden konnten.

Demgegenüber stütze ich mich erstens auf das Flughafenpositionspapier einer Expertengruppe des Bundesverkehrsministeriums vom 21. August 1977 und zweitens auf Untersuchungen von Roland Berger und Partner GmbH, München, zum Flughafen Rhein-Main.

Der Ansatz aus diesen Prognosen ist darin begründet, daß zukünftig der Anteil an Großraumflugzeugen steigen wird. Dieser Trend ist im Verlauf des Hearings mehrfach prononciert bestätigt worden. Auf diese Weise ist eine wesentliche Steigerung der Transportleistung ohne Steigerung der Flugbewegungen möglich.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Herr Gonnermann, ich bitte, allmählich zum Schluß zu kommen.

Gonnermann:

Ich komme gleich zum Schluß.

Während im Jahre 1978 die mittlere Auslastung je Maschine bei 70 Passagieren lag, steigt sie im Mittel der beiden Prognosen auf 125 Passagiere je Maschine in 1990 - einschließlich Fracht.

Bei einer von Hooton für das Jahr 1990 berechneten Gesamtkapazität von 235.000 Bewegungen im Jahr, ohne Startbahn West, resultiert daraus ein mögliches Passagieraufkommen von knapp 30 Millionen Passagieren, womit die derzeitige Kapazität des Terminals erschöpft wäre. Dies bedeutet gegenüber 1978 mit 16 Millionen Passagieren eine mögliche Steigerung im Transportaufkommen in Höhe von 87 %. Die Dornier-Studie weist für den gleichen Zeitraum eine Zunahme von 61 % - bei Szenario C - auf.

Analog können auf der Basis der Berger-Studie allein im gleichen Zeitraum 14.000 Arbeitsplätze im Flughafenbereich neu geschaffen werden, ohne daß das größte zusammenhängende Waldgebiet im Ballungsraum Rhein-Main zerstört werden muß.

Ich schließe mit einem Zitat aus der erwähnten Berger-Studie, die meines Wissens allerdings in diesem Hearing nicht vorliegt:

"Die Hauptschwierigkeit wird in Zukunft darin liegen, diesen Bedarf an Arbeitsplätzen überhaupt mit geeigneten Arbeitskräften aufzufüllen. Dazu wird ohne Zweifel eine überregionale Beschaffung, insbesondere bei dem Personal für die Luftverkehrsgesellschaften, erforderlich sein. Dies bedeutet aber auch, daß die Folgewirkungen aus der Zuwanderung von Arbeitskräften und deren Familien gewährleistet werden müssen, wie zum Beispiel zusätzlicher Wohnungsbau und Schaffung ausreichender Infrastruktureinrichtungen der vielfältigsten Art."

Danke schön.

Stellv. Vorsitzender Schlappner:

Danke schön, Herr Gonnermann.

Ich unterbreche die Anhörung bis 14.05 Uhr.

(Unterbrechung von 13.04 bis 14.06 Uhr)

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen und Herren, wir fahren in der Anhörung fort. Wir haben im Anhörungsvorstand beschlossen, eine kleine Umstellung vorzunehmen. Wir waren der Auffassung, daß es, bevor der Komplex "Wald, Klima, Luft" weiter diskutiert wird, notwendig wäre, den Bereich "Wasser" vorzuziehen und zu diskutieren, weil sich von daher gesehen gewisse Gewichtungen für den vorher genannten Fragenkomplex ergeben.

Ich darf fragen: Sind die Herren Prof. Wolters und Mock anwesend?

(Zuruf: Sie kommen jeden Moment!)

Beide Herren sind noch nicht da. Dann schlage ich vor, aus dem ersten Bereich noch Herrn Prof. Kuder vorzuziehen. Ist er anwesend? - Bitte schön, Herr Prof. Kuder, Sie haben das Wort. Wir werden aber nachher, wenn die beiden anderen genannten Herren da sind, diesen Komplex abbrechen. Zum Bereich "Wasser" werden wir noch Herrn Bürgermeister Brehl hören.

Prof. Dr. Kuder:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Über die Bedeutung des betroffenen Landschaftsteils für die Erholung hat Herr Gonnermann schon einiges, und wie ich meine, sehr Bemerkenswertes ausgeführt.

Ich hatte gedacht, daß ich vielleicht noch einmal auf die Erholung des Menschen als Grundrecht hinweisen sollte. Erholung bedeutet - da knüpfe ich auch an das an, was heute morgen von den Medizinern gesagt worden ist - Erhaltung und Wiederherstellung von Gesundheit. Nach der Definition der World Health Organisation ist Gesundheit ja nicht nur Freisein von Krankheit oder Schwäche, sondern das völlige körperliche und soziale Wohlbefinden. Insofern macht dieser Begriff deutlich, daß die normale Arbeits- und Lebenswelt des Menschen, die ja durch eine mehr oder weniger große Anzahl von Belastungen erfüllt ist, das Gegengewicht in der Erholung braucht und daß Erholung hier, richtig verstanden, als ein Prozeß zur Erhaltung und Wiederherstellung von Gesundheit verstanden werden muß.

Dies kann aber nur dort stattfinden, wo die Belastungen der normalen Arbeits- und Lebenswelt weitgehend ausgeschaltet bleiben. Auf diesen Freiraum außerhalb seiner arbeits- und pflichtenerfüllten Lebenswelt hat jeder Bürger ein Grundrecht. Auf die Verankerung im Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland ist schon hingewiesen worden. Auch in der Verfassung des Landes Hessen - Artikel 3 - heißt es:

Leben und Gesundheit, Ehre und Würde des Menschen sind unantastbar.

In Artikel 28 Abs. 1 heißt es:

Die menschliche Arbeitskraft steht unter dem besonderen Schutze des Staates.

In Artikel 38 Abs. 1 heißt es:

Die Wirtschaft des Landes hat die Aufgabe, dem Wohle des ganzen Volkes und der Befriedigung seines Bedarfs zu dienen, also auch seines Erholungsanspruchs.

Nun haben Regierungen und Parlamente unseres Landes - der Bundesrepublik und auch des Landes Hessen - natürlich diesen Ordnungsauftrag längst begriffen. Das ist in den Raumordnungsvorschriften, in den Landesplanungsgesetzen, in den Richtlinien, nach denen die Regionalen Planungsgemeinschaften ihre Räume geordnet haben, verankert. Es ist im Bundesbaugesetz, es ist in den Waldgesetzen der Länder verankert. Es ist nicht zuletzt im Bundesnaturschutzgesetz verankert, wo es im § 1 unter den Zielen - wie Sie wissen - heißt, daß Natur und Landschaft so zu pflegen und zu entwickeln sind, daß Leistungsfähigkeit, Pflanzen- und Tierwelt, Vielfalt, Eigenart und Schönheit als Lebensgrundlagen des Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung in Natur und Landschaft nachhaltig zu sichern sind.

Dieses wollte ich vorausschicken, um Ihnen klarzumachen, was nun in diesem Raum, über den wir uns heute unterhalten und in den letzten Tagen unterhalten haben, geschehen wird. Erholung ist ja als soziales Problem ein Gegengewicht zu dem vielfältigen Verbrauch an physischer Energie, an psychischer Energie, an Reizüberlastung, an sozial-psychogenen Belastungen und an Sauerstoffmangel, denen der Mensch an seinem Arbeitsplatz ausgesetzt ist.

Naherholungsgebiete sind Gebiete, in denen er sich ständig regenerieren kann. Hier möchte ich auch dem widersprechen, was heute morgen von Herrn Prof. Dr. Jansen gesagt worden ist, nämlich daß der Mensch ja in Phasen der Ferien oder des Urlaubs sich erhole und sich nur dort von seiner Belastung erhole. Die Pausen, die kleinen Pausen am Feierabend und am Wochenende, sind doch viel, viel wichtiger als die unter Umständen in Feriengebieten verbrachte Urlaubserholung, in denen der Mensch wiederum vielfältigen Belastungen ausgesetzt ist.

Naherholungsgebiete wie dieses große und auch in der Flächenschutzkarte Hessen als "Vorranggebiet Erholung" ausgewiesene Waldgebiet sollen leicht erreichbar sein, nach Möglichkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Sie sollen ein schönes und vielfältiges Landschaftserlebnis ermöglichen. Sie sollen Tier- und Pflanzenbeobachtungen erlauben. Sie sollen lärmfrei oder weithin lärmfrei, und sie sollen immissionsfrei sein. Sie sollen nicht nur Kommunikation ermöglichen, sondern sie auch erleichtern. Denn auch das sucht der aus seinem Getto in Naherholungsgebiete flüchtende Mensch. Sie sollen schließlich und endlich auch zur körperlichen Bewegung anregen.

Eines der wesentlichsten Kriterien, die heute im allgemeinen für die Planung und Bewertung von Erholungsgebieten gelten, ist die sogenannte Randsituation. Damit ist gemeint, daß Waldränder, Gewässerränder, Gehölzränder, Ränder unterschiedlich genutzter Flächen, also zwischen Feld und Wiese, zwischen Feld und Wald, den höchsten Erholungswert haben. Je mehr ein Gebiet mit solchen Randsituationen ausgestattet ist, desto höher ist sein Erholungswert.

Ferner spielt die Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer - von ihrem Wohnplatz, vom Endpunkt öffentlicher Verkehrsmittel oder, für Autofahrer, von ausreichend dimensionierten Rastplätzen aus - eine große Rolle.

In dem Gebiet, um das es hier geht, nämlich dem Gebiet um die Mönchbruchwiesen, sind alle diese Voraussetzungen in hervorragendem Maße gegeben. Zwar kann man von Lärmfreiheit nicht mehr sprechen, seit der Flughafen sich zur gegenwärtigen Größe entwickelt hat, aber der Wald schirmt doch in mehreren Kilometern Breite das eigentlich Mönchbruchgebiet noch recht gut ab. Man ist also zu gewissen Zeiten und bei gewissen Wetterlagen dort noch in der Lage, Kommunikation zu betreiben, auch noch in Ruhe Tiere zu beobachten. Man wird nicht ständig aufgescheucht oder unterbrochen durch neue Lärmereignisse, die über einen hereinbrechen.

Durch den Bau der Nordsüd-Startbahn entsteht aber eine völlig neue Situation. Zwar entstehen etwa 3 bis 6 km - vielleicht ist es auch mehr - neuer Waldrandsituationen, diese sind aber völlig untauglich für die Erholung, weil sie ja unmittelbar neben dem Ort des Geschehens, also neben der Startbahn, liegen. Aber noch viel mehr: Es wird auch ein etwa bis 500 m breiter Streifen in den angrenzenden Wäldern rechts und links dieser Startbahn so stark verlärmt, daß dort Kommunikation nicht mehr möglich ist. Die Mönchbruchwiesen verlieren total ihre Eignung als Erholungsgebiet, weil sie nun bereits unter dem Lärm noch in niedriger Höhe abfliegender Flugzeuge liegen und eine Erholung dort praktisch nicht mehr stattfinden kann.

Gerade Walderholungsgebiete - darauf hat gestern auch Herr Staatssekretär Dr. Brans hingewiesen - sind einfach nicht ersetzbar. Auch eine Wiederaufforstung kann sie nicht ersetzen. Meine Damen und Herren, ich möchte Sie hier an die Binsenweisheit erinnern, daß ein Wald, bis er sich zu der noch lange nicht im Endnutzungsstadium befindlichen Größe, wie sie hier der Mönchbruchwald hat, der durchschnitten werden soll, entwickelt hat, 70, 80, 100 Jahre braucht. Erst dann stellt er das dar, was heute dort vorhanden ist. Es bedarf schon einer sehr optimistischen Einstellung zu den Problemen, die wir hier diskutieren, wenn man annimmt, daß etwa eine Wiederaufforstung einen Ersatz schaffen könnte, daß also in 60, 70 oder 80 Jahren sich in den von der Flughafen AG aufgeforsteten Flächen wieder Menschen erholen können, abseits vom Fluglärm. Wahrscheinlich können sie sich dann in weiteren Bereichen unserer Landschaft abseits vom Fluglärm erholen, weil es dieses Phänomen in 70 oder 80 Jahren nicht mehr geben wird.

Ich möchte noch einige räumliche Konsequenzen aufzählen, die ich sehe.

Erstens. Die im Süden und Westen des Rhein-Main-Flughafens bis heute noch verbliebenen zusammenhängenden Waldflächen besitzen eine so außerordentlich hohe Schutz- und Erholungsfunktion, daß sie in dieser Funktion unersetzlich sind und so erhalten werden müssen.

Zweitens. Die Festsetzung dieser Waldflächen als Vorrangflächen für die Erholung und als Bestandteil eines zusammenhängenden regionalen Grünzuges im Zentrum und im Süden der Region Untermain muß in jedem Fall planerische Priorität haben.

Drittens. Durch die notwendige Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Rhein-Main-Flughafens darf keine Verringerung der für Naherholung noch nutzbaren Landschaft verursacht werden.

Viertens. Die Abwägung - darauf hat Herr Gonnermann bereits hingewiesen - aller, auch der sozialen Kosten, erfordert vor jeder weiteren raumrelevanten Entscheidung in diesem Gebiet eine gründliche Betrachtung des Gesamtsystems. Da knüpfe ich an das an, was Herr Dr. Vester ausgeführt hat: Solange diese Betrachtung des Gesamtsystems nicht vorliegt, können wir alle - und da spreche ich auch diejenigen an, die an dem Ausbau der Startbahn interessiert sind - es nicht verantworten, eine solche Entscheidung zu treffen. Unser Wissen ist heute, zehn Jahre nach dem Abschluß des Planfeststellungsverfahrens, erheblich weiter. Wir wissen heute viel mehr über die Konsequenzen menschlichen Eingreifens in Natur und Landschaft als noch vor zehn Jahren.

Fünftens - und dies ist eine Forderung an die Politiker -: Um der Menschen willen, die im Umland des Rhein-Main-Flughafens leben, arbeiten und sich erholen müssen, auch der Mitarbeiter der Flughafen AG und der Fluggesellschaften, muß es möglich sein, politische Entscheidungen, soweit sie überholt sind, neu zu überdenken. - Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren, wie angekündigt, rufe ich für den Fragenkomplex "Wasser" Herrn Prof. Wolters auf.

Prof. Dr. Wolters:

Herr Vorsitzender, ich bitte um Entschuldigung. Von Ihnen aus ist Herr Kollege Mock als Gutachter für diese Frage genannt worden. Erst nachdem das feststand, bin ich von der HGON aufgefordert worden, ein Korreferat zum Referat

von Herrn Kollegen Mock zu halten. Ich bitte deshalb um die Genehmigung, daß zunächst Herr Kollege Mock vorträgt und dann ich.

Vorsitzender Dr. Lang:

Wir haben im Anhörungsvorstand so entschieden.

(Zurufe)

Was halten Sie denn als die beiden Gutachter für das Gegebene?

Prof. Dr. Mock:

Ich bin bereit, dazu jetzt zu sprechen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Bitte schön!

Prof. Dr. Mock:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Gestatten Sie, daß ich ein paar Worte sage, bevor ich zu den eigentlichen Ausführungen komme. Meine Ausführungen hatte ich sehr kurz aufgezogen, ich wollte einfach und verständlich sein. Daß das schwieriger ist, als einen langen Bericht zu schreiben, werden Sie in diesen Tagen gemerkt haben. Ich möchte in meinem Vortrag zuerst eine Zusammenfassung geben, dann an Hand von Folien erläutern, wie meine Gedanken zustande gekommen sind, und da mir die Stellungnahme von Herrn Prof. Wolters gestern vorgelegt wurde, gestatten Sie mir, daß ich im Vorgriff schon darauf eingehe.

Ich möchte ein paar Worte vorausschicken. Ich persönlich bemühe mich sehr um die Zusammenarbeit mit Fachleuten aus den ökologischen Fachbereichen. Wir haben hier Herrn Prof. Große-Braukmann, der bestätigen kann, daß wir gerade eine Vorlesung einrichten, die Ökologie und Biologie für Ingenieure umfaßt.

Ich persönlich habe auch immer mit dem Zusammenhang zwischen Vegetation, Boden und Wasser zu tun gehabt. Ich setze mich bei den Ingenieuren für eine vertiefte Berücksichtigung ökologischer Fragen ein. Doch bin ich sehr darauf bedacht, mit fairen und begründeten Argumenten, die auf dem letzten Stand sind, zu arbeiten. Ich glaube, damit tut man auch den Ökologen den besten Dienst. Man sollte nicht mit Schlagworten arbeiten und Dinge hervorziehen, die seit Jahrzehnten überholt sind. Gestern ist das Schlagwort vom Wald als Wasserspeicher gefallen. Ich möchte einmal vorausschicken, "Wald als Wasserspeicher" ist zu allgemein gesagt. So kann man das nicht sagen, man muß die Dinge differenziert betrachten.

Gehen wir in die Mittelgebirge, so leitet der Wald durch seine Wurzeln das Wasser bevorzugt in den Boden. Es kommt durch den Wald weniger zum Abfluß, also trägt der Wald dazu bei, daß eine größere Menge Wasser in den Boden gelangt. Auf der anderen Seite verbraucht der Wald aber auch Wasser. Dieses Wasser entzieht er normalerweise der Bodenspeicherung, also dem Wasser, das in diesen Boden eingeflossen ist.

Sie schätzen alle die Kühle im Wald. Diese Kühle im Wald kommt durch die Temperaturregelung infolge Verdunstung zustande. Die Verdunstung im Wald, in den Baumkronen, verbraucht die Wärme, die auf Grund der Temperaturerniedrigung zustande kommt. Wir bezahlen aber damit, daß der Wald einen höheren Anteil an Wasser verdunstet, als das im freien Feld der Fall ist. Sie kennen die extremen Temperaturunterschiede im freien Feld. Sie sind zum größten Teil darauf zurückzuführen, daß im freien Feld weniger verdunstet wird, der Boden sich also stärker erwärmen kann.

Lassen Sie mich noch ein anderes Beispiel bringen. Ich versuche, mit Ökologen zusammenzuarbeiten und den neuesten Stand meiner Wissenschaft in die ökologischen Betrachtungen mit einzubringen. Sie kennen alle das Schlagwort vom Moor als Wasserspeicher. Es stimmt, das Moor ist ein Wasserspeicher. Aber es ist nicht ein Wasserspeicher in dem Sinn, wie es immer wieder gebraucht wird. Das Moor entleert sich nicht und füllt sich dann mit Wasser, nein, es hält das Wasser so gut wie möglich fest. Wenn also ein neuer Niederschlag kommt, dann ist kein Speicherraum da, um dieses Wasser festzuhalten. Es fließt also schneller ab als beispielsweise auf einem Boden, der eine gute Wasserspeicherung hat; ich denke da zum Beispiel an Ackerland oder Wiesenland, wo der Bodenspeicher durch die Verdunstung und durch die Vegetation geschaffen worden ist.

Nur das möchte ich zuvor sagen, damit Sie verstehen, daß wir als Hydrologen und Wasserbauer versuchen, mit den Ökologen auf dem letzten Stand unserer Erkenntnisse zusammenzuarbeiten und eine vernünftige ökologische Planung einzuleiten. Denn diese Kenntnisse müssen eingebracht werden. Dabei muß man von solchen Schlagworten wie "Moor als Wasserspeicher" oder "Wald als Wasserspeicher" abrücken. Man muß mit den Fakten arbeiten können.

Ich stelle die Zusammenfassung meiner Meinung über die Änderungen des Grundwasserhaushalts beim Bau der Startbahn West an den Anfang.

Für den Bau der Startbahn West muß eine 600 Meter breite und rund 3.300 Meter lange Schneise gerodet werden. Anschließend sollen die Verkehrsbahnen gebaut, die Ränder der Schneise höhenbegrenzt wieder aufgeforstet und das dazwischenliegende Gelände mit Gras angesät werden. Das von den betonierten beziehungsweise asphaltierten Start-

und Rollbahnen sowie Betriebswegen abfließende Niederschlagswasser wird in begraste, flache Sickermulden geleitet. Dieses Wasser wird nach den bestehenden Richtlinien qualitätsmäßig wie der Abfluß von Autobahnen, Land- und Bundesstraßen eingeordnet. Es hat also so, wie es eingeordnet ist, zu keinen Bedenken Anlaß gegeben, in Sickermulden versickert zu werden.

Bei meinem Gutachten gehe ich einer Forderung nach, die bei der Umweltverträglichkeitsprüfung aufgestellt wurde, nämlich die Verhältnisse vor und nach einem eventuellen Bau der Startbahn zu vergleichen.

Durch den Wechsel der Landnutzung wird sich der Wasserhaushalt ändern, kein Zweifel. Der hohen Verdunstung der ursprünglichen Waldfläche steht später die geringere Verdunstung von Jungwald-, Gras-, Beton- und Asphaltflächen gegenüber. Die Versickerung und damit die Grundwasserneubildung steigt entsprechend von etwa 130 Millimeter auf 150 Millimeter pro Jahr, so daß sich nach dem Bau der Startbahn West zusätzlich 300.000 bis 350.000 Kubikmeter pro Jahr an Grundwasser bilden können.

Ich empfehle, diese Wasserbilanz, die ja aus einer Modellrechnung hervorgegangen ist, bei der man sich über einzelne Zahlen noch streiten kann, für eine lange Jahresreihe durchzurechnen, um zu sehen, wie es in trockenen Jahren, in mittleren Jahren und in nassen Jahren aussieht.

Die zusätzliche Grundwasserneubildung ist bei der 4 bis 8 m tief liegenden Grundwasseroberfläche im Norden und in der Mitte der Startbahn eher willkommen als unerwünscht. Sie wird mit dem nach Nordwesten und Westen gerichteten Grundwasserstrom bei leichter Erhöhung des Grundwasserstandes in Richtung auf den Main beziehungsweise auf Wassergewinnungsanlagen der Industrie und der Stadt Mainz - dies nur zu einem sehr geringen Anteil - zu fließen.

Im Süden der Schneise liegt der Flurabstand des Grundwassers zeitweise bei weniger als 1 m. Hier könnte auch ein mäßiger Anstieg zur Nässeschädigung in angrenzenden Waldgebieten führen. Es wird daher empfohlen, zusätzlich entstehendes Grundwasser - ich sage hier ausdrücklich: zusätzlich entstehendes Grundwasser - in Dränsträngen unter den Sickermulden zu fassen und den Anstieg des Grundwassers nach oben zu begrenzen. Dieses Dränwasser könnte sinnvoll genutzt werden, entweder durch Versickerung im nördlichen Bereich der Startbahn oder entsprechend Vorschlägen anderer interessierter Kreise.

Während der Bauzeit muß in der Baugrube für die Unterführung der Okrifteler Straße unter der Startbahn eine Wasserhaltung - Wasserhaltung bedeutet Trockenlegung der Baugrube - eingerichtet werden. Es wird vorgeschlagen, das Pumpwasser, das entnommen wird, durch Versickerung wieder so in den Grundwasserstrom einzuleiten, daß die bestehenden Grundwasserverhältnisse auch während der Bauzeit so wenig wie möglich beeinflußt werden.

Diese Aussagen, die ich hier auf einer Seite gemacht habe, möchte ich nun anhand von einigen Schaubildern erläutern. Ich bitte um das erste Schaubild. Das jetzt gezeigte Schaubild ist Ihnen schon mehr oder weniger bekannt. Es zeigt die Grundwasserhöhengleichen. Sie erkennen die generelle Richtung des Grundwasserstromes von Ost nach West. Im nördlichen Bereich der Startbahn West fließt das Grundwasser nach Nordwesten in Richtung auf den Main, auf die Wasserwerke, die dort liegen, zu. Im südlichen Bereich kann die Fließrichtung - die Fließrichtung verläuft immer senkrecht zu den Grundwasserhöhenlinien - zeitweise auch nach Süden gerichtet sein, also in Richtung auf den Mönchbruch zu. Dies trifft aber nur für das äußerste Ende der Start- und Landebahn zu. Im gesamten mittleren Bereich verläuft die Startbahn beinahe parallel zu den Höhenlinien. Wir haben dort also kein Gefälle in Grundwasserfließrichtung.

Ich bitte um das nächste Schaubild. Als der Landtag an mich die Frage richtete, was mit dem Grundwasserstand passiere, habe ich mich darum bemüht, die Beobachtungsdaten zu sammeln, die im Bereich der Wasserwirtschaftsverwaltung zur Verfügung stehen. Sie stehen im übrigen jedem Fachmann, der dort nachfragt, zur Verfügung. Außerdem habe ich von Herrn Dr. Terpitz vom Deutschen Wetterdienst die Niederschlagsdaten erhalten, die in dem jetzt gezeigten Schaubild auch aufgetragen sind. Sie erkennen hier die Grundwasserschwankungen im Raum der Startbahn, aufgetragen vom Jahre 1951 bis hin zum Jahre 1980. Die Angaben befinden sich also auf dem neuesten Stand. Darüber ist der Jahresniederschlag dargestellt. Falls Sie es nicht lesen können: Die mittlere Jahresniederschlagsmenge beträgt 658 mm, also rund 660 Millimeter. Dieser Jahresniederschlag wechselt aber in weiten Grenzen. 1965 war das niederschlagsreichste Jahr mit über 1000 mm Regen. 1953 war das trockenste Jahr mit nur rund 400 mm Regen. Auffällig ist auch, daß wir zu Beginn der siebziger Jahre eine lange Trockenperiode hatten. Diese Trockenperiode reichte von 1969 bis 1976. Es ist jene Trockenperiode, an die Sie sich alle auf Grund der Schwierigkeiten erinnern können, die sich im Hessischen Ried und auch hier in diesem Gebiet aus dem Absinken der Grundwasserstände ergeben haben. Sie sehen das auch sehr deutlich an den Grundwasserständen, die in diesem Zeitraum vor allen Dingen in den unteren Ganglinien sehr stark abfallen. Diese unteren Ganglinien sind Brunnen, die im nördlichen Bereich der Startbahn liegen. Sie liegen also schon im Absenkungstrichter, im Einzugsbereich der Wasserwerke entlang des Mains. Die obere Ganglinie kennzeichnet eine Grundwassermeßstelle in der Nähe des Mönchbruchs. Wir erkennen, daß die Absenkung dort in den trockenen Jahren weniger groß war.

Ich habe auch statistisch ausgewertet, wie sich das Grundwasser in den Jahren bewegt hat. Der Wechsel des Grundwasserstandes ist ein Anhaltspunkt dafür, wie groß die Grundwasserneubildung ist. Sie können sehen, daß der Grundwasserstand normalerweise jeweils im Winterhalbjahr innerhalb von 2, 3, 4 Monaten nach oben geht und dann im

Sommerhalbjahr absinkt. Das hat seinen Grund darin, daß die Vegetation im Winterhalbjahr ruht. Nachdem das Bodenfeuchtedefizit abgebaut ist, schlägt der Niederschlag in das Grundwasser durch. Das Grundwasser fließt dann in Strömungsrichtung ab beziehungsweise ein Teil davon speist auch wieder die Vegetation in der Vegetationszeit. So kommt es zu einem Absinken. Das Minimum wird normalerweise im Herbst, am Ende der Vegetationszeit, also im Oktober/November erreicht. Wir können sagen, daß dieser Anstieg ein Anhaltspunkt für die Grundwasserneubildung ist. Der gesamte Anstieg darf natürlich nicht angesetzt werden. Man darf nur das Porenvolumen ansetzen, das durch das Grundwasser aufgefüllt wird. Das nutzbare Porenvolumen beträgt in diesem Bereich zwischen 15 und 20 %.

Wir können auch ganz deutlich sehen - ich habe die Werte ausrechnen lassen -, daß die Grundwasserneubildung im südlichen Bereich, also in der obersten Ganglinie, größer ist als in den unteren Ganglinien. Der Anstieg beträgt dort 0,80 m. In den unteren Ganglinien liegt der mittlere Anstieg bei 0,50 bis 0,60 m.

Bei diesen Mittelwerten ist nicht in Rechnung gestellt, daß in einigen Jahren überhaupt keine Grundwasserneubildung stattfindet. Es ist aber zu berücksichtigen, daß während des Anstieges auch ein Teil abfließt. Insofern nehme ich an, daß dieser mittlere Anstieg eine mittlere Grundwasserneubildungsrate darstellt; diese lege ich später dann auch meiner Bilanzrechnung zu Grunde. Soviel zum Grundwasser.

Nun zur Bilanz. Ich darf um das nächste Bild bitten. Ich komme hier zurück auf das, was ich einleitend schon sagte, daß unter Wald die Grundwasserneubildung normalerweise bei sonst gleichen Bedingungen geringer ist als unter Ackerland oder als unter Wiesen. Man kann sich allenfalls darüber unterhalten, wie groß die Differenz ist. Aber grundsätzlich wird diese Rangfolge von den Fachleuten akzeptiert.

Wir haben einen Ausgangspunkt. Dieser Ausgangspunkt liegt bei einer Grundwasserneubildung von 130 mm pro annum. Das entspricht etwa dem, was ich vorher sagte: 20 % von 0,6 m Grundwasseranstieg oder im Süden der Startbahn, wo der Boden windiger ist, der verfügbare Porenraum also geringer: 15 % von 80 cm. Das ergibt ungefähr 130 mm Grundwasserneubildung.

Das bedeutet also, daß wir eine Evapotranspiration - das ist die Gesamtverdunstung, die sich in diesem Waldgebiet ergibt - von 530 mm annehmen müssen, da ja der Niederschlag 600 mm ist. Sie können nun die Wasserhaushaltsgleichung aufstellen und die Bilanz bilden, die Bilanz mit der Fläche malnehmen und kommen dazu, daß pro Meter Startbahn - Schneise sagen wir - im ursprünglichen Zustand, also vor dem Bau, mit Wald etwa 80 cbm pro annum und Meter sich neu bilden.

Nach dem Abholzen, nach einer höhenbegrenzten Wiederaufforstung an den Rändern - das ist das untere Bild -, nach dem Bau von Rollbahn, Startbahn und Betriebsweg sieht die Bilanz anders aus. Hier müssen wir ja nun jedes Gebiet anders betrachten. Wir haben bei der höhenbegrenzten Wiederaufforstung eine geringere Verdunstung als im Wald. Die Grasflächen haben eine noch geringere Verdunstung. Die Start- und Rollbahnen haben einen Abfluß, der seitlich in die Sickermulden fließt, wo das Wasser dort versickert.

In den Sickermulden selbst hat man ja nun mehr Wasser zur Verfügung, als durch Niederschlag zur Verfügung steht. Das heißt, die Vegetation gewöhnt sich an einen gewissen Luxuskonsum. Diesen Luxuskonsum habe ich hier mit 10 % angesetzt, mehr als das anschließende Grasland. Das Ganze habe ich wieder bilanziert. Ich komme auf eine mittlere Grundwasserneubildung über die Breite der Startbahn von 250 mm, also rund gerechnet das Doppelte zum Zustand vorher.

Diese zusätzliche Grundwasserneubildung führt natürlich zu einer Erhöhung des Grundwasserstandes im Bereich der Startbahn und auch unterhalb der Startbahn, in Fließrichtung des Grundwassers gerechnet. Diese zusätzliche Erhöhung liegt im Bereich von einigen Dezimetern.

Jetzt zu den Maßnahmen, die beim Grundwasserhaushalt eine Rolle spielen. Die zusätzliche Grundwasserneubildung im nördlichen Bereich der Startbahn kann ohne Schwierigkeiten abgeführt werden. Der Grundwasserstand ist - wie Herr Prof. Grebe schon ausführte - dort 6 bis 8, ja 10 m unter Geländeoberfläche. Das heißt, zusätzliche Grundwasserneubildung wäre dort eher willkommen als schädlich. Außerdem ist es eine gewisse Kompensation für die versiegelten Flächen im Frachtzentrum, die ja in Zukunft entwässert werden und auf diese Art und Weise nicht mehr zur Grundwasserneubildung beitragen.

Im südlichen Bereich dagegen erreicht der Grundwasserspiegel zumindest zeitweise die Geländeoberfläche. Da mache ich nun den Vorschlag, den Anstieg des Grundwassers in der Größenordnung der zusätzlichen Grundwasserneubildung nicht zuzulassen, man da nicht die offenen Pfützen rechts und links neben der Startbahn haben will.

Ich muß hier ein wenig darauf eingehen, mit welchen Maßnahmen das gemacht wird. Es werden dort die Maßnahmen angewendet, die im landwirtschaftlichen Wasserbau weit verbreitet sind. Man legt horizontale Drainrohre in den Boden, die der Grundwasserfassung dienen. Diese Drainrohre liegen aber nur so tief, daß man den Grundwasserstand auf einer Höhe hält, daß die Startbahn frostfrei gegründet werden kann und frostfrei bleibt. Die Frostgrenze, die wir hier normalerweise ansetzen, liegt bei 80 cm. Wir müssen ein gewisses Gefälle haben. Das muß noch genauer nachgerechnet werden, wenn die Durchlässigkeitswerte vorhanden sind.

Es ist also daran gedacht, die Drainstränge nahezu horizontal zu verlegen und sie in kleine Schächte einmünden zu

lassen. Die Tiefe liegt bei 1 m bis 1,30 m unter Geländeoberfläche bzw. unter Startbahnoberfläche. Aus diesen Schächten wird das sich sammelnde Wasser nun nicht im freien Fluß abgeleitet, so daß es zu Unverträglichkeiten in den Vorflutern kommen könnte. Nein, es wird dort gehalten und durch Schwimmerpumpen gefaßt. Diese Schwimmerpumpen sollen es in eine Druckleitung schicken. Diese Druckleitung ist der erste Vorschlag für den nördlichen Bereich der Start- und Landebahn, wo ja eine zusätzliche Versickerung und eine zusätzliche Grundwasserneubildung willkommen sind. Man ist hier aber offen für weitere Vorschläge. Man kann dieses Wasser auch anders verwenden.

Ich muß noch etwas dazu sagen, wie sich horizontale Drainstränge verhalten. Das steht jetzt im Gegensatz zu dem, was Herr Prof. Wolters später ausführen wird. Herr Prof. Wolters geht davon aus, daß sich ein Absenktrichter bildet. Er rechnet mit einer Mächtigkeit der zuführenden Wasserschicht von 40 m. Verstehe ich Sie da richtig? - Sie haben da einen vertikalen Brunnen angesetzt.

Wenn man keinen vertikalen Brunnen, sondern einen horizontalen Brunnen ansetzt, dann geschieht der Zufluß nicht auf der gesamten Tiefe der Mächtigkeit. Im landwirtschaftlichen Wasserbau haben wir die Drainung. Wer damit zu tun hat, der weiß, daß die Drainstrangentfernung in einer Größenordnung von 20 m liegt, in ganz leichten Böden bei 80 m. Das heißt also, man rechnet damit, daß der Einzugsbereich eines Drainstranges eng begrenzt ist auf dieser Hälfte der Entfernung, also auf 10 bis 40 m. Man hat dann noch eine gewisse Sicherheit mit drin. Sagen wir, der Einflußbereich ist begrenzt auf den Abstand, den man sich nach den entsprechenden Formeln errechnen kann.

Ich gehe also nicht mit Herrn Wolters konform, daß sich ein Absenkungstrichter bildet, der weit reicht. Es ist in der landwirtschaftlichen Drain-Praxis bewiesen, daß im Abstand der verlegten Draine der Einfluß abklingt. Das Wasser wird gefaßt, gepumpt, in den nördlichen Bereich berieselt.

In meiner Stellungnahme steht "Beregnungsmaschine". Das ist ein kleiner Irrtum. Ich möchte das Mißverständnis mit Herrn Professor Wolters aufklären. Es ist eine Berieselungsmaschine, eine Maschine, die Sie dort (an der Wand hängende Grafiken), wenn auch nur sehr schlecht, sehen können. Im unteren Teil des Bildes hat man Beregnungsmaschinen. Das ist das, was Sie alle aus dem Hessischen Ried kennen, eine Rohrtrommel, die einen Regner auf sich zuzieht.

Man kennt aber auch den umgekehrten Fall, daß man das Rohr verankert und die Maschine am Rohr entlang sich bewegt. Dann kann man einen Kragarm auslegen und an diesen Kragarm Schläuche hängen. Diese Schläuche bringen dann das Wasser unmittelbar auf den Boden.

Herr Professor Wolters hält diese Art der Verrieselung nicht für die günstigste Lösung. Ich habe volles Verständnis dafür, denn ich weiß, daß Herr Professor Wolters an Sickerschlitzen arbeitet und eine ausgezeichnete Arbeit über Sickerschlitze geliefert hat. Er wird natürlich sein Verfahren vorziehen.

Zum letzten Punkt. Das ist die Unterführung der Okrifteler Straße. Die Okrifteler Straße wird ja in einem Tunnel geführt. Dieser Tunnel soll in offener Baugrube gebaut werden. Dazu ist eine Wasserhaltung notwendig. Die Okrifteler Straße führt nach den neuesten Plänen unmittelbar zum alten Parallelsystem, also in ein Gebiet, wo der Grundwasserstand schon relativ tief liegt.

Es ist allgemein üblich, daß man eine Wasserhaltung einrichtet, die aus Brunnen heraus das Grundwasser fördert. Früher war es einmal üblich, das Wasser in die Kanalisation zu geben und abzuleiten.

Der Vorschlag hier läuft aber darauf hinaus, daß man wieder eine Verrieselungsmaschine einsetzt. Hier bewährt sich, wie ich glaube, die Verrieselungsmaschine besonders gut. Man braucht nämlich nichts zu tun, sondern man kann den Grundwasserstand in der Umgebung beobachten und genau dort verrieseln, wo er abzusinken beginnt oder wo sich andeutet, daß sich eine Änderung ergibt.

Es war noch die Frage der Leistungsfähigkeit und der Menge, die dort gepumpt werden kann, strittig. Herr Professor Wolters errechnet für diese Baugrube eine Gesamtwassermenge von 5 bis 6 Millionen Kubikmeter.

Er argumentiert dort in einer Art und Weise, wie ich sie, so muß ich sagen, nicht sehr schätze, denn es liegt ein Vorbericht vor, der Herrn Professor Wolters ebenfalls zur Verfügung stand. Dort wird davon geredet, daß die Kapazität der Pumpen 45 bis 90 Liter pro Sekunde betragen kann.

Ich darf Herrn Professor Wolters zitieren:

"Dieser Wert erscheint zu gering, da Giese"

- das ist der beratende Ingenieur -

"eine Durchlässigkeit von zehn hoch minus vier Meter errechnet, während in diesem Bereich wahrscheinlich die Durchlässigkeit dreimal so hoch ist. Dementsprechend ist die zur Bauwasserhaltung notwendige Förderung erheblich höher. Geschätzt werden 150 bis 200 l pro Minute, was bei einjähriger Bauzeit einem Wasserentzug von 5 bis 6 Millionen Kubikmeter entsprechen würde."

Als ich das gestern in die Hand bekam, habe ich mich gefragt: Wieso kann man einfach sagen: Die Durchlässigkeit ist dreimal so hoch? Aus dem Gutachten ging hervor, daß acht Bohrlöcher niedergebracht wurden und der Boden untersucht wurde. Es steht nur dabei, daß die Durchlässigkeit zehn hoch minus vier ist.

Ich habe heute bei Herrn Giese angerufen und erfahren, daß die Durchlässigkeit nicht zehn hoch minus vier ist, sondern 0,8 bis 2,9 mal zehn hoch minus fünf.

Es ist also ein Fünftel von dem, was angenommen worden ist. Herr Giese hat also mit einer großen Sicherheit gerechnet. Die Argumentation, einfach eine dreimal so hohe Durchlässigkeit anzunehmen, ohne das nachzuweisen, liegt mir nicht sehr.

Noch ein Wort zum südlichen Ende der Startbahn, wo es ja zur Versickerung von Wasser kommen wird. Dieses Wasser wird wahrscheinlich in den nördlichen Bereich gepumpt. Herr Professor Wolters hat hier Qualitätsfragen angesprochen. Ich bin kein Spezialist in Qualitätsfragen. Professor Wolters ist mir da mehrfach überlegen. Ich möchte aber doch einige Anmerkungen dazu machen.

In seinem Gutachten verwendet Herr Professor Wolters Wasseruntersuchungen, die nicht aus dem Bereich der Start- und Landebahn stammen, sondern aus dem Regenwasserhauptkanal des Gebietes des Flughafens, der entwässert wird, weil man dort Wasserverunreinigungen befürchtet.

Den Rest des Flughafens im Bereich der Start- und Landebahnen entwässert man nicht, sondern versickert das Wasser, weil die Verschmutzungsgefahr nach allgemeiner Ansicht gering ist. Mehr will ich dazu nicht sagen. Es kann sicher erläutert werden, wie diese Ansicht zu begründen ist.

Wenn wir den südlichen Bereich der Startbahn ansehen, so müssen wir uns vor Augen halten, daß dieser Bereich gar nicht mehr von Flugzeugen befahren wird. Es ist ja die Ausrollzone des Flugbetriebes. Die Flugzeuge heben normalerweise etwa in der Hälfte bis zu zwei Dritteln der Startbahn ab. Der letzte Kilometer wird also nur befahren, wenn ein Start abgebrochen werden muß. Ein Start wird, so habe ich mir sagen lassen, zwei bis dreimal im Monat abgebrochen, das heißt, dieses südliche Ende der Startbahn wird zweimal im Monat befahren. Eine große Verschmutzung kann ich mir daraus nicht herleiten.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat Herr Professor Wolters.

Prof. Dr. Wolters:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Zunächst nur zur Vervollständigung - es handelt sich da um ein Mißverständnis -: Die von mir angegebenen Durchlässigkeiten für das pleistozäne, also eiszeitliche Material im Bereich des Flughafen-Westteils stammen aus der geologischen Karte von Hessen, der hydrologischen Erläuterung dazu auf der Seite 87. Da sind im Bereich des Westteils des Flughafens insgesamt einmal 15 und dann noch einmal 6 Brunnen angegeben worden. Bei diesen Brunnen ist die Durchlässigkeit generell, angegeben von Golwer, zwischen 1,5 mal 10 hoch minus 4 bis 1,2 mal 10 hoch minus 3, also 12 mal 10 hoch minus 4. Ich habe der Kritik der Messungen von Giese entgegengesetzt, daß ich hier sicherheitshalber mit einem KF-Wert von 3 mal 10 hoch minus 4 rechne, also mit dem Doppel des hier gemessenen Mindestwertes, während der Maximalwert 10mal höher liegt. Ich bin also aller Wahrscheinlichkeit nach sehr auf der sicheren Seite. Giese hat nur die obere Bodenschicht untersucht und nicht das gesamte Pleistozän, die gesamte eiszeitliche Schicht.

Bei der Entwässerung, wie Herr Mock sie auch in seinem letzten Bild hier brachte - das war ja die Entwässerung des Tunnels -, muß man damit rechnen, daß man auch in die tieferen pleistozänen Schichten, das heißt in Tiefen von etwa 12, 15 m kommt. Das entspricht einem unvollkommenen Brunnen, der bis zum Grund des Aquifers gerechnet werden muß. Das nur zur Ergänzung für die, die sich mit Hydrologie beschäftigen, damit hier klar ist, was gemeint war.

Nun zu meinem eigentlichen Vortrag. Die Crux bei uns in Deutschland, ganz generell in Mitteleuropa und besonders in Hessen, ist nicht, daß wir nicht Wasser genug hätten. Der Main allein bringt jährlich 4,5 Milliarden cbm zu Tal, der Rhein das Zehnfache. Unser Kreuz ist, daß wir das Wasser entweder nicht an der richtigen Stelle oder nicht zum richtigen Zeitpunkt oder nicht in der richtigen Qualität haben. Genau diese drei Probleme werden durch den Bau der Startbahn tangiert.

Hier ist dringend eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich; eine solche auf dem Wassersektor ist nicht erfolgt. Gerade ein Schreiben des Ministeriums an die FAG vom Januar zeigt, daß das Ministerium über diese Dinge auch nicht informiert ist, genausowenig wie ich bis Mitte Januar. Diese Umweltverträglichkeitsprüfung muß erfolgen.

Was ich hier tun kann, ist nur, den ersten Schritt einer Umweltverträglichkeit ganz dilettantisch zu versuchen. Der erste Schritt zur Umweltverträglichkeitsprüfung ist nämlich die Umwelterheblichkeitsprüfung, die Frage nämlich: Ist eine bestimmte Sache überhaupt umwelterheblich?

Dazu habe ich mir von der Flughafen AG, der ich hiermit dafür danke, einige Pläne besorgt. Diese Pläne stimmen nicht überein mit den Planfeststellungsunterlagen.

Zu den Planfeststellungsunterlagen ist zu sagen, daß dort zwingend der Bau des Tunnels Okrifteler Straße im Bereich der Aschaffenburger Straße verlangt wird - das ergibt sich aus dem Plan, der da vorn hängt -, während in diesem Plan von der Flughafen AG dieser Tunnel Okrifteler Straße nach Norden verlegt ist, hier in den Bereich nahe den Parallelstartbahnen.

Auf der anderen Seite verlangen die Planfeststellungsunterlagen, das heißt der Planfeststellungsbeschluß, daß eine sicherheitsfreie Ausrollstrecke vom Ende der Startbahn aus in der Länge von 960 m und der Breite von 300 m gemacht wird. Was in diesem neueren Plan dargestellt ist, ist nur noch 450 m lang und im Süden auch etwas schmaler.

Das heißt also, es gibt sehr wesentliche Unterschiede zwischen den derzeitigen Plänen der Flughafen AG und den im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens genehmigten Plänen. Darauf möchte ich an dieser Stelle nur hinweisen.

Im übrigen waren meine Unterlagen die in diesen Plan eingezeichneten Isohypsen, die hier von der Flughafen AG offensichtlich vom Land beschafft worden sind - Isohypsen sind die Linien gleichen Grundwasserstandes -, und dann noch ein Plan, der sich mit den Höhen der Startbahn 18 beschäftigt.

Schauen Sie, im Planfeststellungsverfahren sind die Höhen nicht festgelegt. Es gibt nun neuerdings einen Plan, der diese Höhen bezeichnet. In diesem Plan ist die niedrigste Höhe der Rollbahn W neben der Startbahn 94,74 m. Das ist die niedrigste Höhe, und von der ist bei der Frostfreihaltung auszugehen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Professor, darf ich Sie bitten, doch von hier vorn aus zu sprechen? Die Kollegen der CDU haben da nicht das volle Blickfeld. Herr Prof. Grebe ist bitte so freundlich, in altbekannter Weise den Deutestock in die Hand zu nehmen.

Prof. Dr. Wolters:

Ich bitte um Entschuldigung.

Zu den Einzelproblemen folgendes. Bei dem nächsten Bild, das jetzt zu zeigen wäre, handelt es sich um den Querschnitt. Da habe ich die in den Unterlagen der FAG angegebenen Höhen ausgewertet. Der rote Strich entspricht der Startbahn, der grüne Strich entspricht der Rollbahn W. Diese Rollbahn W hat an ihrer tiefsten Stelle 93,74 m, und zwar die Mittellinie der Rollbahn, die Oberkante der Mittellinie Rollbahn. Die Rollbahn hat Flanken, die 28,5 cm tiefer liegen, so daß die Oberfläche der Flanke der Rollbahn 93,45 m über NN liegt. Das Grundwasser steht aber an dieser Stelle bei 93,40 m.

Das heißt, wir haben zwischen der vorgesehenen Flanke der Rollbahn und dem Grundwasserstand am 2.4.79 ganze 5 cm. Jeder von Ihnen wird mir glauben, daß man auf die Art keine Straße bauen kann.

Dazu kommt, daß bei den Grundwassermessungen jetzt vom Januar 1981 der Grundwasserstand an dieser Stelle noch etwa um 30 cm höher, weiter im Norden der ganzen Anlage etwa um 50 cm höher ist, als er es im April 1979 war.

Von der Seite her komme ich zu dem Schluß, daß entweder diese Pläne stimmen - dann muß auf Dauer abgesenkt werden - oder diese Pläne nicht stimmen - dann könnte es sein, daß ganz anders gebaut wird, als es nach den neuesten Plänen dargestellt wird.

Jetzt frage ich aber, welche Pläne gelten denn eigentlich? Gilt das hier so, daß irgendwann ein Plan unters Volk gebracht wird und es dann heißt: April, April! Wir haben schon wieder einen neuen!?

(Beifall von der Zuhörertribüne)

Ein Beispiel: Da drüben haben wir zwei - -

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich darf die Damen und Herren auf der Tribüne bitten, Beifalls- oder Unmutsäußerungen zu unterlassen.

Prof. Dr. Wolters:

Drüben haben wir zwei fast gleiche Pläne. Ich habe neben den, der dort hängt, von 1980, einen zweiten von 1975 dazugehängt. Wer will, der kann die Unterschiede feststellen. Im Planfeststellungsbeschluß - dem entspricht der Plan von 1975 - heißt es, der Tunnel ist an der Okrifteler Straße zu bauen. An der Okrifteler Straße hätte der Tunnel eine Grundwasserabsenkung von 10 m erfordert. Der Plan von 1975, der dort drüben hängt, sieht für diesen Tunnel Erdböschungen auf den Einfahrten vor. Das heißt - Erdböschungen sind ja nicht zu dichten -, daß an der Stelle eine dauernde Grundwasserabsenkung in der Größenordnung von etwa 6 bis 7 m notwendig gewesen wäre. Man hat mittlerweile eine andere Planung für den Tunnel. Ich halte das für richtig, aber wenn ein Plan einmal festgestellt ist - eine Planfeststellung ist die Bündelung sämtlicher öffentlich-rechtlicher Verfahren einschließlich der Baugenehmigung -, dann kann man ihn nicht pausenlos wieder ändern und sagen, wir haben es uns anders überlegt.

Ähnlich ist zum Beispiel die Geschichte - pardon, Herr Kollege Mock, ich schätze sonst Ihre Ausführungen sehr und baue auch gern darauf auf -, aber Sie haben in dem Plan, den Sie vorgestern den Abgeordneten übergeben haben, die Drainrohre noch in 1 bis 2 m Tiefe gelegt. Zwischendurch haben Sie meine Kritik daran gelesen und legen sie jetzt auf 1 bis 1,30 m. Ich verstehe das und meine, das Ganze ist ein dialektischer Prozeß, in dem wir uns langsam auf eine bestimmte Mittellinie einschießen. Aber man sollte darauf hinweisen, daß hier innerhalb von zwei Tagen die Tiefe der Drainrohre, die Maximaltiefe, um 70 cm geringer geworden ist.

Die Frage ist ja immer, von was man ausgeht und was man benutzt. Hier ist es tatsächlich so, daß ich mich im Anfang an den Planfeststellungsbeschluß gehalten und dann gemerkt habe, daß nichts davon mehr stimmt. Dann habe ich festgestellt, daß der Minister für Umwelt an die FAG im Januar ein Schreiben geschickt hat, in dem er genau dieselben Unkenntnisse hatte, die ich auch habe.

(Minister Schneider: Wenn Sie zitieren, dann zitieren Sie bitte richtig!)

- Ich bitte um Entschuldigung, Herr Minister. Ich wollte wörtlich zitieren, aber ich sehe im Moment: Bei dem Umzug sind meine Unterlagen irgendwie ein bißchen durcheinander gekommen, da finde ich die Unterlage nicht. Das ist ein Schreiben des Ministers für Landesentwicklung, Umwelt, Landwirtschaft und Forsten an die Flughafen AG vom Januar, in dem er fragt, welche Absenkungen notwendig wären, welche Abwasserbehandlung usw.

Zurück zu meinem anfänglichen Problem, nämlich zu dem Problem "wir haben das Wasser an der falschen Stelle". Hier im Süden muß auf jeden Fall alles nach Mock zusätzlich gebildete Grundwasser entzogen werden, sonst ersäuft die Fahrbahn.

Das Ganze soll dann irgendwo im Norden versickert werden. Ich halte das für sehr günstig, für eine Selbstverständlichkeit; denn in anderen Bundesländern ist das schon lange üblich.

Aber hier im Süden muß darüber hinaus - wenn die Höhen stimmen, die ich aus den Plänen entnommen habe - eine Absenkung stattfinden. Diese Absenkung wird bei einem Durchmesser von etwa 400 m 1 m betragen. Dazwischen haben wir eine Ellipse mit einem großen Radius von 150 m und einem kleinen Radius von 70 m mit einer Absenkung von 1,30 m. Diese Wasserentnahme im Innern ist für die Absenkung nach außen hin nahezu ohne Bedeutung. Außerhalb des Ein-Meter-Streifens können wir das Ganze als einen normalen Brunnen rechnen. Diese Rechnung ist nach Theiss & Jakob durchgeführt worden und kann jederzeit nachvollzogen werden, wenn man ein Lehrbuch der Grundwasserhydraulik zu Rate zieht. Die Angaben sind in meiner schriftlichen Stellungnahme vorhanden.

Das heißt, im Süden muß auf jeden Fall sämtliches zusätzlich gebildete Wasser - falls etwas gebildet wird - entfernt werden, wahrscheinlich - wenn die Pläne stimmen - auch ein beachtlicher Teil des vorhandenen Grundwassers. Da fehlt es dann. Darauf ist ganz kurz bereits von Herrn Prof. Große-Brauckmann eingegangen worden. Eine derartige Vegetation leidet, wenn das Grundwasser auch nur um wenige Dezimeter verändert wird, insbesondere wenn sie austrocknet. Hier ist bereits eine Austrockung erfolgt, auf die ich gleich noch zu sprechen kommen werde.

Die weitere Frage, die zur falschen Zeit: Ein Aquifer speichert sehr gut Grundwasser. In Zeiten reichlicher Grundwasserbildung - Herr Mock hat das sehr schön dargestellt - steigt die Grundwasserneubildung, steigt der Grundwasserspiegel. In Zeiten des Grundwassermangels gibt der Aquifer, d.h. die wasserleitende Schicht, dieses Wasser wiederum zur Verwertung frei. Das kann nicht mehr dann eintreten, wenn, genau wie bei einem Moor, die Oberkante festgelegt wird. Beim Moor ist die Oberkante durch die Tiefe der entwässernden Bäche festgelegt. In diesem Falle ist sie durch die von Herrn Mock vorgeschlagenen Drainstränge festgelegt.

Dann kann eben keine Speicherung mehr eintreten. Es ist dann einfach eine bestimmte Maximalhöhe zum Beispiel erreicht. Es regnet dann zwar noch weiter, aber der gesamte Überschuß fließt ab. Damit fehlt die Speicherwirkung des Untergrundes.
Ich komme auf das, was ich vorhin schon andeutete, nämlich daß Grundwasser zeitweilig zur falschen Zeit eintritt. Manchmal haben wir Wasser genug. Zur Zeit haben wir soviel Wasser, daß man eigentlich gar nichts zu tun brauchte, um den Grundwasserspiegel irgendwo zu sanieren. Aber das nächste Trockenjahr kommt bestimmt. Man darf, wenn es drei Jahre nicht gebrannt hat, auch nicht die Feuerwehr abschaffen. Deswegen muß der Grundwasserspiegel saniert werden, und zwar im Ried großflächig.

Die nächste Frage ist die nach der Grundwasserqualität. Hier habe ich im wesentlichen zitiert. Wir kommen damit zum nächsten Bild. Das bezieht sich auf die Grundwasserqualität. Das Bild bezieht sich auf Untersuchungen, die von der Hessischen Landesanstalt für Umwelt - die letzte - und vom Staatlichen Chemischen Untersuchungsamt Wiesbaden durchgeführt worden sind. Wir sehen beim Regenwasserkanal, daß einzelne Werte immer wieder stark ansteigen, daß da kritische Konzentrationen erreicht werden, wie wir sie an sich im Grundwasser nicht gern haben. Ein Vorschlag, der in diesem Zusammenhang auch gemacht wurde, und zwar vom Umlandverband, das Regenwasser des Flughafenbereiches, das nach wie vor dem Flughafen fehlt, in den Untergrund zu bringen, ist nicht durchführbar; denn einzelne Werte sind immer sehr hoch.
Bei der ersten Probe - das ist von Ihnen aus schwer zu sehen, aber die Unterlage 65 liegt Ihnen vor - haben wir einen ganz hohen Wert an Kaliumpermanganat und einen großen Wert an Ammonium. Beide liegen erheblich höher, als etwa für ein normales Flußwasser bei uns erlaubt ist. Dann haben wir einen sehr hohen Wert an Tetraextrakt. Tetraextrakt ist die Gesamtheit aller Kohlenwasserstoffe.

Bei den nächsten Proben haben wir nicht ganz so kritische Werte. Nur der Wert für den Tetraextrakt ist wieder sehr hoch.

Bei der vierten Probe haben wir plötzlich wieder einen sehr hohen Kaliumpermanganatverbrauch, sehr viele Detergenzien, also waschaktive Stoffe, und auch einen hohen Tetra-Extrakt.

Dann kommt eine Probe, die wieder einen recht guten Eindruck macht.

Die allerletzte Probe zeigt dann plötzlich eine relativ hohe Menge, also ein Vielfaches des Trinkwasserwertes, von Nitrit. Man sieht daraus, daß eine Versickerung des Regenwassers, das dem Untergrund entzogen wird, so oder so, egal, ob im Bereich des Rollfeldes oder der Startbahn mehr Grundwasser gebildet wird oder nicht, nicht günstig wäre. In dem Bereich, in dem Flugzeuge stehen, in dem Bereich, der fest versiegelt ist, im Norden, muß eine künstliche Entwässerung stattfinden. Nicht von ungefähr baut die FAG den zweiten Regenhauptkanal zum Main hin.

Die Frage ist, wie das Wasser aussieht, das im südlichen Flughafenbereich selbst versickert. Auch da müssen wir leider mit dem Schlimmsten rechnen. Zwei solche Qualitätsmerkmale - ich möchte fast den Ausdruck gebrauchen: kleine Umweltskandale - sind bereits in der Besprechung der Hydrologie der geologischen Karte Kelsterbach enthalten. Der eine Fall bezieht sich auf stark erhöhte Nitratwerte - Sie haben diese Angabe in Ihrer Unterlage 65 - und der andere bezieht sich darauf, daß im Bereich des Flughafens ganz erhebliche Steigerungen der Mengen von Trichloräthylen und Perchloräthylen im Grundwasser festgestellt worden sind. Das sind Lösungs- und Waschmittel, wie sie zum Beispiel benutzt werden, um Flugzeuge zu reinigen. Offensichtlich scheint auch hier - ich war lange genug in der wasserwirtschaftlichen Praxis tätig - der Versuch, die Wasserarten sauber zu trennen, nicht so recht zu klappen. Das tut es leider in vielen Industriebetrieben genausowenig.

(Zuruf: Hört, hört!)

Das wäre zur Qualität des Wassers zu sagen.

Ich möchte noch auf ein Weiteres hinweisen, wodurch sich das Wasser von Flughäfen von dem von Straßen unterscheidet. Bei Flughäfen muß hin und wieder einmal außerordentlich schnell enteist, aufgetaut werden. Dazu benutzt man Substanzen - und zwar bei den Flughäfen, von denen ich jetzt weiß; ich weiß es nicht von Frankfurt, aber es könnte sein, daß man das dort auch tut -, wie wir sie im Autokühler benutzen, um das Einfrieren zu verhindern, nämlich Alkylenglykole. Die gibt es unter Handelsnamen zu kaufen, zum Beispiel von der BASF. Die streut man dann auf die Bahn. Diese Alkylenglykole selbst haben eine ganz beachtliche Abwasserbelastung zur Folge. Die Konzentration im Tauwasser des Flughafens entspricht etwa der im Abwasser einer Mittelstadt. Dazu kommt dann noch, daß diese Alkylenglykole Lösungsvermittler sind für Kohlenwasserstoffe. In der Untersuchung des Instituts für Wasser-, Boden-, Lufthygiene ist festgestellt worden, daß am Flughafen die Spitzen für polyzyklische Aromaten - dazu gehören ganz gefährliche krebserregende Stoffe - höher als in der Innenstadt von Frankfurt sind. In der Innenstadt von Frankfurt gewinnt niemand Grundwasser. Aber hier draußen soll es gewonnen werden. Da besteht die Gefahr, daß diese polyzyklischen Kohlenwasserstoffe, die bei unvollständigen Verbrennungen immer entstehen, sich auf der Vegetation niederschlagen und dann mit Hilfe dieser Lösungsvermittler, der Glykole, in den Untergrund hineingebracht werden.

Wir haben in Südhessen bereits eine Reihe von Wasserwerken, wo Brunnen, die in der Nähe von Landstraßen und Autobahnen angelegt sind, schon erhöhte Werte an diesen Substanzen enthalten. Ich weiß nicht, wie zur Zeit der Untergrund im Bereich des Flughafens aussieht. Mit Sicherheit halte ich aber eine sorgfältige Untersuchung all dessen, was da zur Zeit stattfindet als Basis für die Umweltverträglichkeitsprüfung für den Bau einer weiteren Startbahn, d.h. für die Inanspruchnahme weiterer Grundwasserströme, für dringend erforderlich.

Das wäre der letzte Punkt, auf den ich ganz kurz zu sprechen kommen möchte. Wir kommen zu dem Bild mit den Wassereinzugsgebieten. Hier haben wir - leider nicht sehr gut sichtbar -, sehr eng schraffiert, Einzugsgebiete nicht öffentlicher Wasserwerke, etwas gröber schraffiert, Einzugsgebiete öffentlicher Wasserwerke, wobei diese Einzugsgebiete zum Teil unter dem Main hindurchgehen, so, wie es vor kurzem auch noch Toussaint festgestellt hat. Dann haben wir, weiß mit grünem Rand, die Einzugsgebiete natürlicher Gewässer. Ganz links ist der Main. Unten ist es der Rhein. An der rechten Seite ist es der Gundbach. Dieser Gundbach ist in den dreißiger Jahren zu tief gelegt worden. Um da im Zuge der Erzeugungs- und Produktionsschlacht, mähfähige Weiden zu bekommen, hat man die Moore dort weitgehend trockengelegt. Mittlerweile sind sie wieder etwas feuchter geworden, weil die Entwässerungsgräben zum Glück nicht regelmäßig gewartet werden. Es hat auch manchmal Vorteile, wenn man sich einem Wasserbauer widersetzt. Trotzdem ist dieser Gundbach zu einem ganz beachtlichen Drainagegebiet geworden. Er entzieht an dieser Stelle Wasser in der Größenordnung von 3 Millionen Kubikmeter. Weiter im Nordosten ist er früher sogar einmal versickert. Das ist lange her. Da heißt er auch noch Hengstbach. Hier könnte man relativ einfach, indem man ein paar Steinschüttungen hineinbringt, d.h. ein paar Lastwagen voller Steine, den Niedrigwasserspiegel etwa um 40 cm erhöhen, ohne die Hochwasserabführung nennenswert einzuschränken und hätte damit einen jährlichen Grundwasserentzug in Höhe von 2 Millionen Kubikmetern gebremst.

Man hätte also eine alte Meliorationssünde wieder rückgängig gemacht. Dieses Wasser käme etwa gleichzeitig den umliegenden Wasserwerken zugute. Das wären Mörfelden, Gerauer Land, im Westen Schönauer Hof, etwa zu gleichen Teilen; auch Langen und Egelsbach würden noch positiv beeinflußt. Hier könnte man für den Preis einiger Lastwagenschüttungen Steine rund 2 Millionen cbm Grundwasser pro Jahr reaktivieren, ohne die Umwelt zu belasten. Die Gundbachwiesen waren früher einmal moorig. Heute werden sie sehr extensiv als Mähweide genutzt. Aber wenn das gemacht wird, dann müßte man am Flughafen noch mehr pumpen. Das heißt, dann müßte die Drainage des Südteils im Flughafen noch viel mehr Wasser schaffen. Ein Großteil des Wassers, das auf diese Art zurückgehalten wird, das also nicht mehr vom Gundbach weggenommen wird, wird dann von der Drainage des Flughafens zu entfernen sein. Das ist

auf die Art dann auch nicht möglich, so daß mittelbar diese Sanierung, die ich schon vor einiger Zeit den hessischen Wasserwirtschaftsbehörden vorgeschlagen habe, dann unmöglich gemacht wird, wenn die Startbahn 18 gebaut wird.

Soviel zusammenfassend zu diesem Gebiet. Ich bin gern bereit, weitere Fragen zu beantworten.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren! Wir eröffnen die Fragerunde. Das Wort zur ersten Frage hat Kollege Dr. Bartelt.

Abg. Dr. Bartelt (CDU):

Herr Prof. Wolters, dies habe ich eben nicht ganz verstanden. Sie wollen erst anstauen - vielleicht habe ich nicht zugehört, das will ich gern zugeben -, um dann mehr abführen zu müssen, oder?

Prof. Dr. Wolters:

Nein. Dies ist hier die Sickerstrecke des Gundbachs. Der Spiegel ist seinerzeit um rund 1 Meter abgesenkt worden. Ich glaube, der Arbeitsdienst hat es seinerzeit gemacht. Das geschah jedenfalls in den dreißiger Jahren.

Wenn wir den Spiegel wieder um 40 cm anheben, schlagen wir zwei Fliegen mit einer Klappe. Erstens wird die Selbstreinigungskraft des Gundbachs erheblich verbessert. Zum zweiten wird dadurch das Anströmen des Grundwassers gebremst, so daß das Grundwasser zum Beispiel hier an der Wasserscheide nicht mehr in Richtung Gundbach fließt, sondern in Richtung Schönauer Hof oder in Richtung Gerauer Land. Das gleiche findet mit Grundwasser statt, das dort auch dem Gundbach zufließt. Das fließt dann in das Wasserwerk Mörfelden oder in das Wasserwerk Egelsbach hinein. Auf diese Art werden die unterirdischen Wasserscheiden verschoben, wenn diese Bezugshöhe etwas angehoben wird.

Abg. Dr. Bartelt (CDU):

Die Hauptfrage, die ich an die beiden Fachleute stellen wollte, ergibt sich aus der Feststellung der FAG von gestern, wonach der Südteil der neuen Trasse 1,50 Meter aufgeschüttet werden müßte, so daß sich - habe ich es so richtig verstanden? - Grundwasseränderungsprobleme am Südteil der Trasse überhaupt nicht ergeben würden.

Ich darf also nochmals fragen: Wie ist diese Situation? Ist es wirklich richtig, daß aufgeschüttet werden muß und daß im südlichen Teil der Trasse - dort, wo sich das Grundwasser relativ niedrig unter der Oberfläche befindet - ein Eingriff in das Grundwasser gar nicht stattfindet? Ist das zutreffend?

Prof. Dr. Wolters:

Ich habe dazu die Pläne der FAG benutzt, die ich auf Veranlassung von Herrn Huxhorn von der FAG 3 Tage lang bei Herrn Mock habe einsehen können beziehungsweise von Herrn Mock zur Verfügung gestellt bekommen habe. Das war im Januar. Das heißt, diese Pläne, die im September 1980 - laut Inschrift - vom Ingenieurbüro Gerlach, Flughafenbau, erstellt worden sind, liegen meiner Darstellung zugrunde. Danach soll an dieser Stelle die Rollbahn sehr nah am Grundwasser liegen. An der Achse, an der Kappe der Rollbahn sind es etwa 40 cm. Die Flanken der Rollbahn werden noch um 28,5 cm tiefer liegen, das heißt praktisch das Grundwasser an der Stelle berühren. Jeder von Ihnen weiß, daß man keine Straße unter Wasser oder direkt in Wasserhöhe bauen kann. Der Grundwasserspiegel ist in diesem Bereich derzeit noch etwa 50 cm höher, in diesem anderen Bereich etwa 30 cm höher als in dieser Darstellung vom April 1979.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Prof. Mock!

Prof. Dr. Mock:

Herr Wolters hat eben noch einmal auf die grundwasserhöhengleiche Karte der Flughafengesellschaft Bezug genommen. Das ist nur eine der grundwasserhöhengleichen Karten, die existieren. Beim Regierungspräsidenten in Darmstadt steht eine ganze Anzahl von grundwasserhöhengleichen Karten zur Verfügung. Herr Prof. Wolters kennt diese Karten, weil er ja sehr intensiv im Ried arbeitet. Sie schließen den Bereich des Flughafens ein. Das sind auch die Karten, die mir zur Verfügung gestanden haben. Ich habe nicht auf die Karten der Flughafengesellschaft zurückgegriffen, weil das ja nur ein Augenblicksbild ist.

Dann muß ich noch sagen, daß die Drainrohre sich ja dem Gelände anpassen müssen beziehungsweise mit einem uniformen Gefälle verlegt werden müssen. Wenn das Gelände also wellig ist, kann es Unterschiede zwischen einem und zwei Metern geben. Die habe ich aus diesem Längsschnitt entnommen, die Herr Prof. Wolters gerade zeigt. Eben bei meinem Vortrag bezog ich mich auf: in die Tiefe, Unter-, Oberkante Startbahn. Da kann man genauere Angaben machen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Kollege Weiß!

Abg. Weiß (CDU):

Könnten wir abschließend eine Stellungnahme von Herrn Prof. Grebe zu diesem Fragenkomplex hören?

Prof. Dipl.-Ing. Grebe:

Meine Damen und Herren! Ich hatte ohnehin den Herrn Präsidenten um ein Schlußwort gebeten. Ich muß leider um 18 Uhr einen Vortrag in Köln halten und mit der Bundesbahn dort hin fahren. Es lohnt sich nicht, erst nach Frankfurt zum Flugplatz zu gehen.

(Heiterkeit)

Sie werden natürlich fragen: Wieso kommt hier von den verschiedenen Wissenschaftlern, sowohl von der Wasserwirtschaft als auch vom Bereich Lärm, eine solch unterschiedliche Betrachtung? Sie werden mich fragen: Wie kommst du als Planer dazu, hier zwischen den Dingen etwas auszuwerten?

Ich erkläre hier, daß ich die mir amtlich zugänglichen Unterlagen verwendet habe. Ich habe, was meine Aussagen betrifft, die von Herrn Oeser jetzt hochgehaltene Arbeit des Hessischen Landesamtes für Bodenforschung in einer über Jahre laufenden Untersuchung mit dem zuständigen Wasserhydrologen dieses Raumes ausgewertet.

Wenn Herr Mock jetzt etwas anderes sagt, muß ich den hessischen Minister fragen, wie er diese Arbeit seines eigenen Hauses bewertet.

Damit sind wir natürlich in einer furchtbaren Kalamität. Aus den Zeitungen schallt uns ja auch vielfach entgegen: Wer hat denn nun bei diesen Dingen recht? Müssen denn immer zwei Gutachter durch einen Obergutachter zu einer Wahrheit gebracht werden? Das ist im Grunde für mich - ich darf das ehrlich und offen sagen - auch in diesen Tagen ein etwas erschreckendes Ergebnis. Ich würde ungern die Meinung in der Öffentlichkeit stehen lassen, daß wir unbedingt bei zwei Gutachtern einen dritten Gutachter zum Ausgleich brauchen. Dann kommt nämlich leicht der Vorwurf: Der, der für einen Bestimmten bezahlt wird, redet auch in dessen Rede. Das ist ja sicherlich mit allem Nachdruck von allen Seiten zurückzuweisen.

Ich darf hier noch einmal sagen: Ich habe mich auf die Unterlagen bezogen, die mir amtlich zur Verfügung standen. Nur dann, wenn ich keine amtlichen Unterlagen bekommen habe, obwohl ich sie angefordert hatte, habe ich die anderen Unterlagen verwendet. Ich kann also das, was ich gestern zur gleichen Zeit hier gesagt habe, nur wiederholen, Herr Abgeordneter, daß ich diese Befürchtungen hinsichtlich der Wasserveränderungen, die ja letzlich für diese natürlichen Veränderungen hier vorrangig zu beurteilen sind, nach wie vor sehe.

Ich hoffe, daß Sie in der Ihnen verbleibenden Zeit noch Erkenntnisse aus beiden Gutachten herausziehen können, die Ihnen das eine oder das andere bestätigen. Sonst sehen wir uns vielleicht zu einer späteren Zeit hier wieder.

Vorsitzender Dr. Lang:

Zu einer Zusatzfrage, Herr Kollege Gebhardt!

Abg. Gebhardt (SPD):

Ich stelle die Frage auch an Sie, aber natürlich auch an Herrn Prof. Mock, weil das ja eine Gegenüberstellung ist, von der ich meine, daß sie eine große Bedeutung hat.

Ich habe die Ausführungen von Herrn Prof. Mock so verstanden, daß der Bau der Startbahn West keine entscheidenden Dauereingriffe in den Grundwasserhaushalt bringt. Demgegenüber beruhen einige der Schlußfolgerungen, die die Herren Professoren Grebe und Wolters gezogen haben, auf der Annahme, daß ein bleibender Eingriff in den Grundwasserhaushalt erfolgt.

Bedeutet die Stellungnahme von Herrn Mock, daß ich bei meiner Beurteilung des Bauvorhabens auf den Schlußfolgerungen der Herren Grebe und Wolters - soweit sie auf die Grundwasserfrage zurückzuführen sind und so stimmig sie in sich selbst sein mögen - nicht aufbauen kann, weil sie auf einer unzutreffenden Prämisse, nämlich der des dauerhaften Eingriffs in den Grundwasserhaushalt beruhen? Das ist, glaube ich, die Kernfrage, um die es geht.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Prof. Mock!

Prof. Dr. Mock:

Ich hatte ja nicht festgestellt, daß wir eine Übereinstimmung mit Herrn Kollegen Wolters schon erzielt haben. Ich nehme an, Ihre Frage bezieht sich mehr auf Herrn Kollegen Große-Brauckmann und Herrn Prof. Grebe, ja?

Abg. Gebhardt (SPD):

Ich habe ja versucht, Ihre Ausführungen, Herr Prof. Mock, noch einmal zugrunde zu legen, um die Unstimmigkeiten, die ich jetzt im Augenblick sehe, einander gegenüberzustellen.

Prof. Dr. Mock:

Ich möchte noch einmal auf diese Grundwasserabsenkung eingehen. Herr Kollege Wolters hat soeben dargelegt, daß er diese Rechnung mit einem Vertikalbrunnen angestellt hat, wie er bei Wasserwerken üblich ist, wo das Wasser auf der ganzen Tiefe der grundwasserleitenden Schicht zufließt. Wir wären ja glücklich, wenn unsere horizontal liegenden Rohre in der landwirtschaftlichen Drainung eine derartige Reichweite hätten. In der Vergangenheit hat man diese Rohre in Abständen von 5 m, 10 m, 20 m gelegt, weil eben die Reichweite so gering ist. Ich kann also nicht damit konform gehen, daß sich ein Grundwassertrichter ergibt, wie er von Herrn Prof. Wolters erläutert worden ist. Ich kenne die Brunnenformel, ich weiß, wie man mit der Brunnenformel rechnet. Aber bei einem horizontal liegenden Drän gerade unter der Grundwasseroberfläche sind die hydraulichen Verhältnisse anders. Ich bin gern bereit, die dort anzuwendenden hydraulichen Formeln darzulegen bzw. Herrn Prof. Wolters zugänglich zu machen.

Zu Ihrer Frage noch: Ich bin nach wie vor der Auffassung, daß man keine Grundwasserabsenkung vornimmt. Man begrenzt den Anstieg des Grundwassers so, daß er zumindest die Frostfreiheit der Start- und Landebahn gewährleistet. Wenn das stimmt, wäre, glaube ich, doch die Frage an Sie zu richten, ob Sie nicht einige Ihrer Erwägungen und auch die Erwägungen von Herrn Große-Brauckmann überprüfen sollten. Wenn man nach Lösungen sucht, könnten wir gern zusammenarbeiten. Herr Huxhorn hat ja gestern schon ausgedrückt, daß er zu dieser Zusammenarbeit gern bereit ist und auch Mittel dafür zur Verfügung stellt.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Minister Schneider!

Schneider:

Ich will jetzt natürlich nicht in diese Debatte hier eingreifen. Ich wollte nur eines richtigstellen, was Herr Prof. Grebe hier gesagt hat. Er hat sich auf die geologischen Karten des Hessischen Landesamtes für Bodenforschung bezogen.

Ich darf dazu sagen, daß er sich hier ausnahmsweise einmal auf eine nachgeordnete Behörde des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik bezogen hat und nicht auf eine Aussage des Hessischen Umweltministers. Die Daten, die wir zur Verfügung stellen können und zur Verfügung gestellt haben, sind Daten der Wasserwirtschaft - Herr Prof. Mock hat darauf Bezug genommen -, des Regierungspräsidenten in Darmstadt und der zuständigen Wasserwirtschaftsbehörden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Nun ja, ob dieser Minister oder jener Minister - entscheidend ist, daß es Daten der Landesregierung sind. - Das Wort hat jetzt Herr Prof. Grebe.

Prof. Dipl.-Ing. Grebe:

Ich darf noch einmal sagen, daß ich die Angaben aus einer amtlichen Quelle des Landes Hessen habe. Ich habe bisher das Land Hessen mit einer Stimme sprechen hören, auch hier.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das habe ich gerade deutlich zu machen versucht.

Prof. Dipl.-Ing. Grebe:

Ich habe das auch so gesehen.

Ich möchte nochmals bitten, daß Sie die Frage der Frostsicherheit der Startbahn untersuchen. Es ist hier und heute von seiten der FAG noch nicht eindeutig gesagt worden, wie tief denn nun eine mit 200 t pro Quadratmeter belastete Bahn in einem moorigen Gelände gegründet werden muß. Denn davon hängt doch sicher ganz entscheidend der Wasserhaushalt in diesem Bereich ab. Diese Frage bitte ich noch zu prüfen. Ich bin gerne bereit, dann weiterzumachen, wenn die Ergebnisse vorliegen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich sehe, an Position 18 wird man unruhig. Herr Becker, bitte.

Becker:

Meine Damen und Herren, nun hat man alles mögliche festgestellt, wenn es um meine Person ging. Aber eines habe ich gelernt: bauen. Wirklich! Ich bin ganz erschüttert, wenn ich hier diesen Gutachterstreit um ein ganz normales Bauwerk höre wie zum Beispiel um die Unterführung der Okrifteler Straße. Das ist aber nicht das Thema. Die FAG wäre in der Lage, exakte Pläne zu liefern - und das ist keine Ausrede -, wenn unsere Vermessungstrupps in dieses Waldgelände hätten hineingehen dürfen - ohne Polizeischutz! Wir durften nicht vermessen, ohne Spekulationen zu nähren, die FAG mache wieder Nacht-und-Nebel- Aktionen. Das ist der Tatbestand. Was soll ich jetzt erzählen, wie gut oder schlecht unser Haus ist? Können sie Pläne zeichnen, können sie es nicht? Wir haben keine exakten Vermessungen vornehmen

können. Das ist das Hauptproblem. Und die Herren würden sich zum Teil, meine ich, nicht streiten, wenn wir exakte Bodenproben und exakte Aufmaße hätten nehmen dürfen.

Nun wage ich zu behaupten - ich bitte die Experten, die ja überall sind, nur nicht bei uns, mich zu berichtigen -, daß das ganze Bauwerk einschließlich Unterbau ungefähr einen Meter stark sein wird. Das entspricht meinen Kenntnissen von früher. - Ich bitte um Verständnis, meine Damen und Herren, wenn ich das ein bißchen zu salopp gesagt habe. Danke schön.

Vorsitzender Dr. Lang:

Frau Kollegin Geschka!

Abg. Frau Geschka (CDU):

Ich möchte in diesem Zusammenhang die Landesregierung, den zuständigen Minister, fragen, ob die Vorwürfe hier zutreffen, daß bei möglicherweise notwendig werdender Grundwasserabsenkung keinerlei Umweltverträglichkeitsuntersuchungen verlangt wurden und auch bisher noch nicht verlangt werden, und wie die Landesregierung, der zuständige Minister, sich im Hinblick auf diesen Professorendissens hier zu verhalten gedenkt, ob der zuständige Minister der Ansicht ist, daß jetzt, nachdem auch die FAG gesagt hat, diese Bodenmessungen könnten nicht mit der notwendigen Gründlichkeit vorgenommen werden, der FAG durch die Landesregierung noch die Auflage zu machen ist, daß diese Bodenmessungen noch vorgenommen werden müssen. Wie beurteilt der zuständige Minister das?

Dann noch eine Frage. Sollte, wie Herr Prof. Wolters hier ausgeführt hat, zutreffend sein, daß Grundwasserabsenkungen notwendig wären, würde das zuständige Ministerium dann Auflagen zur Grundwasserrückführung machen, also zur Rekultivierung in Form von Verrieselung oder Reinfiltration usw.? Wie sehen da die Vorstellungen der Landesregierung aus?

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Minister Schneider!

Schneider:

Ich darf zunächst feststellen, daß ich nicht die Absicht habe, mich zum augenblicklichen Zeitpunkt in einen Professorenstreit einzumischen - aus wohlerwogenen Gründen.

Zum zweiten darf ich auf das verweisen, was ich gestern im Zusammenhang mit der an mich gerichteten Frage der Umweltverträglichkeitsprüfung gesagt habe: daß es nach Abschluß dieses Hearings nach meiner Auffassung eine Gewichtung der unterschiedlichen hier vorgetragenen Positionen für mich und mein Haus geben muß. Daraus wird sich die Antwort auf die Frage ergeben, ob ich aus meiner Sicht über die vorliegenden Gutachten hinaus weitere für notwendig halte. Diese Entscheidung werde ich mit den Fachleuten meines Hauses abwägen und nach Abschluß dieses Hearings treffen.

Zum dritten darf ich auch im Zusammenhang mit dem, was vorhin hier vorgetragen worden ist, folgende Feststellung treffen. Ich habe auf Grund der öffentlichen Diskussion im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Wertungen, ob Absenkungen vorgenommen werden müssen oder nicht, mit Schreiben vom 19. Januar - das ist vorhin zitiert worden - die Flughafen AG gebeten, mit Bezugnahme auf diese öffentliche Diskussion, die dem Schreiben zugrunde lag, mir ihre Bauunterlagen und die Ausschreibungsunterlagen vorzulegen, damit ich mir selbst einen Überblick über die im Raum stehenden Behauptungen machen kann. Das ist der Grund dieses Briefes gewesen. Die Antwort wird mir, mit den unterschiedlichen Bauunterlagen vorgelegt, selbstverständlich auch einige Anhaltspunkte in bezug auf das geben, was sich hier in der Diskussion befindet.

Vorsitzender Dr. Lang:

Zusatzfrage, Kollege Sturmowski.

Abg. Sturmowski (CDU):

Herr Vorsitzender, ich habe in diesem Zusammenhang nur eine Frage, die an die Flughafen AG geht: Wäre es nicht möglich gewesen, bei Erstellung dieser Planung mit Hilfe der Landesregierung, der Landesforstverwaltung, in dieses Gebiet hineinzukommen? Hineingegangen wurde mit Sicherheit. Aber was mir noch viel wesentlicher erscheint, ist die Frage, die gestern hier auftauchte und deren Beantwortung zumindest einen Teil der Diskussion anders sehen läßt. Es wurde nicht von Absenkung gesprochen, sondern von Aushub, Kiesschicht und dann Betonauflage. Dazu hätte ich gern auch einmal eine Auskunft der Gutachter; sie haben dazu nicht Stellung genommen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Zusatzfrage, Herr Kollege Heimerl!

Abg. Heimerl (SPD):

Die Frage des Kollegen Dr. Bartelt wurde nach meiner Meinung nicht ausreichend beantwortet, ob in diesem südlichen Bereich, wo Grundwasser bereits ab 40 Zentimeter auftritt, eine Aufschüttung möglich ist. Denn dann würde sich das Problem anders stellen. Wenn ich 80 bis 100 Zentimeter tiefe, frosttechnisch umbaute Gründe in der Stärke der Startbahn habe und damit, wenn die Höhen richtig angegeben sind, im Durchschnitt 50 Zentimeter ins Grundwasser komme, Herr Prof. Mock, reicht dann zur sicheren Gründung der Startbahn eine horizontale Drainage aus, oder muß ich nicht doch einen vertikalen Brunnen schlagen, zumindest während der Bauzeit?

Vorsitzender Dr. Lang:

Zunächst zur Frage des Kollegen Sturmowski die FAG, bitte schön!

Becker:

Herr Sturmowski, würden Sie bitte die Frage wiederholen.

Abg. Sturmowski (CDU):

Ich habe gefragt, Herr Becker, wie es möglich war, daß sich bei dieser langen Planung für die FAG als Planer nicht irgendwie die Möglichkeit ergeben hat, in dieses Gebiet zu kommen, entweder selbst durch Absprachen mit der Forstverwaltung oder mit Hilfe der Landesregierung. Die Landesregierung hat Ihre Planung beobachtend begleitet oder begleitend beobachtet, wie auch immer man das darstellt. Das ist doch nicht ohne Kenntnis des einen oder des anderen geschehen. Ich beziehe mich darauf, daß Sie beklagen, Sie hätten nicht dorthin gehen können.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Becker!

Becker:

Letzteres ist zutreffend. Wie die Verhältnisse und Emotionen waren, da quer durch das Dorf mit Meßtrupps zu marschieren - ich weiß nicht, ob das so gut gewesen wäre.

(Lachen auf der Zuhörertribühne)

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich darf um Ruhe auf der Zuschauertribühne bitten.

Becker:

Das ist das eine. Herr Sturmowski, bitte haben Sie Verständnis. Ich kann nicht jede Einzelheit in unserem Haus überblicken. Aber ich kann mir nicht vorstellen, daß unsere Bauingenieure, die wirkliche erfahrene Bauingenieure sind, irgendwelche Arbeiten vorgenommen haben, ohne ihrer Sorgfaltspflicht zu genügen. Ich kann jetzt keine andere Erklärung abgeben, aber ich bin gern bereit, Herr Sturmowski, wenn Sie es wünschen, nachzufassen und Ihnen persönlich einen genauen Bericht zu geben, wie die Dinge abgelaufen sind. Aber ich meine, das ganze gewinnt hier eine Bedeutung, die ich persönlich nicht ganz so sehe. Wenn Grundwasser abgesenkt wird, ist das natürlich eine sehr ernsthafte Sache. Da soll man klare Verhältnisse schaffen. Aber der Bau einer Startbahn als solcher macht überhaupt keine Schwierigkeiten.

(Lachen im Sitzungssaal und auf der Zuhörertribühne)

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Prof. Mock!

Prof. Dr. Mock:

Zuerst möchte ich Herrn Minister Schneider bitten, uns zuzugestehen, daß wir kontrovers diskutieren und nicht einen Professorenstreit führen. Wir schätzen einander sehr, wir streiten uns nicht.

An mich war die Frage gerichet, ob bei einer Auskofferung - Auskofferung nennt man den Aushub unbrauchbaren Gründungsmaterials und Auffüllen mit Kies oder Sand - eine Vertikaldrainung notwendig wäre. Ich muß hier noch einmal sagen, ich habe darauf hingewiesen, daß die Startbahn West nahezu parallel der Grundwasserhöhengleichen verläuft. Das heißt also, sie wird senkrecht, quer durchströmt.

In Richtung der Startbahn findet nur am südlichsten Ende ein gewisser Grundwasserfluß statt und am nördlichen Ende.

Wenn nun die Auskofferung eingebracht wird, wird dieses Filtermaterial - es ist ein kiesiges, sandiges Material - eine höhere Durchlässigkeit erzeugen. Sie wird also den Grundwasserdurchfluß unter der Startbahn erhöhen, erleichtern, die Durchlässigkeit wird größer. Ich sehe da noch einen Vorteil für eine Horizontaldrainung, weil dann der Horizontaldrainung das Wasser von unterhalb der Startbahn leichter zufließen kann, als in dem natürlichen Boden. Ich sehe also keinen

Grund, eine Vertikaldrainung einzuführen. Vertikaldrainungen sind heute nur üblich, wenn man tief und örtlich begrenzt absenken will. Was hier notwendig ist, ist eine Begrenzung des Anstiegs des Grundwassers und das in sehr begrenztem Maße. Wir haben diese Sache auch voll in der Hand, weil das Wasser, was in den Drainsträngen gesammelt wird, nicht frei abfließen kann, sondern über Pumpen voll reguliert ist.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Die nächste Frage wird von Abg. Rösler gestellt.

Abg. Rösler (CDU):

Herr Prof. Mock, Herr Prof. Wolters, ich möchte mich nicht in den Streit einmischen, ob Rasen oder Wald mehr oder weniger Grundwasser bringt. Es scheint festzustehen, daß im südlichen Bereich eine Grundwasserabsenkung notwendig ist. Diese Frage hätte ich gern klar von Ihnen beantwortet.

Die zweite Frage geht ebenfalls an beide Herren. Sie sprachen selbst an, Herr Prof. Wolters, daß Sie die Unterlagen aus dem Jahr 1975 hatten, während Ihnen jetzt Unterlagen bekanntgeworden seien, in welchen das Bauwerk, das ursprünglich im Bereich der Okrifteler Straße vorgesehen war, weiter nach Norden verschoben ist. Wenn ich die Graphiken richtig gesehen habe, die Ihrem Gutachten beigefügt sind, ist in diesem Bereich ein wesentlich tieferer Grundwasserspiegel als in dem Ihren Berechnungen für dieses Bauwerk zugrundegelegten Bereich. Ist damit nicht auch die gesamte Wasserberechnung, die Sie für die gesamte Baumaßnahme vorgenommen haben, auf eine neue Basis zu stellen?

Ich frage das auch deswegen, weil mein Informationsstand nicht mit Ihrer Aussage in Einklang zu bringen ist, daß wir zur Zeit genug Grundwasser hätten, und zwar soviel, daß nirgendwo Sanierungsmaßnahmen - so haben Sie hier vorhin zitiert - ergriffen werden müßten. Ich kann mich daran erinnern, daß wir immer noch einige Millionen DM für die Sanierung des Rieds aufbringen müssen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Prof. Wolters, würden Sie bitte antworten.

Prof. Dr. Wolters:

Zunächst zur Verschiebung des Tunnels Okrifteler Straße. Er war ursprünglich im Planfestellungsbeschluß in der Aschaffenburger Straße vorgesehen, und zwar als Muß, nicht als Kann. Da wäre dieser Tunnel tatsächlich sehr tief ins Grundwasser gekommen und man hätte erheblich mehr abpumpen müssen, als an der Stelle, an der er jetzt gebaut werden soll, unter Umgehung des Planfeststellungsbeschlusses, vielleicht unter Abänderung, ich weiß es nicht. Jetzt wird er als Doppeltunnel verschoben. Damit wird die Grundwasserabsenkung geringer werden. Die Berechnung der Grundwasserabsenkung für den Tunnel ist nicht von mir gemacht, sondern von einem Erdbaulaboratorium Giese. Dieses Erdbaulaboratorium hat nur auf Grund der oberflächennahen Ramm- und Bohrversuche einen KF-Wert angenommen, den ich für etwas zu eng halte. Denn der Untergrund unterhalb des eigentlichen Tunnels ist erheblich durchlässiger. Hierzu habe ich eben Werte vorgelesen. Sie liegen zwischen 1,5 und 12 mal 10 hoch minus 4 Meter pro Sekunde. Ich habe vorgeschlagen, statt 1 mal 10 hoch minus 4 Meter pro Sekunde, wie das Büro Giese, 3 mal 10 hoch minus 4 einzusetzen, also immer noch im unteren Bereich der Streuung. Aber dann steigt die Wassermenge auf das Dreifache gegenüber der Annahme von Giese. Denn in diesem Fall geht die zu fördernde Wassermenge, die man herausnehmen muß, um eine bestimmte Absenkung zu erreichen, direkt proportional mit der Durchlässigkeit des Untergrunds.

Des weiteren wurde nach der Sanierung gefragt. In nassen Jahren braucht man nie zu sanieren.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Entschuldigen Sie, eine kurze Unterbrechung. Herr Kollege Rösler möchte seine Frage etwas präzisieren.

Abg. Rösler (CDU):

Eine Zwischenfrage zur Verdeutlichung: Die Berechnungen beziehen sich doch aber auf den südlichen Standort dieses Bauwerkes?

(Prof. Dr. Wolters: Auf den nördlichen!)

- Okay!

Dann gehen Sie bitte noch auf meine zweite Frage ein.

Prof. Dr. Wolters:

Jetzt habe ich diese Frage wieder vergessen. Welche Frage war das?

Abg. Rösler (CDU):

Es war die Frage nach der Sanierung, die in feuchten Jahren, wie Sie eben auch zu erklären begannen, nicht nötig sei. Ich verweise nochmals darauf, daß wir auf der anderen Seite Millionen ausgeben, um das Ried zu sanieren. Wir hatten dort ja vor Jahren 8 Meter Grundwasserspiegelabsenkung und bemühen uns nun, den Grundwasserspiegel langsam wieder anzuheben.

Prof. Dr. Wolters:

Beim Wetter ist es wie mit einer Versicherung. Man braucht eine Versicherung nicht, wenn nicht eingebrochen wird und es nicht brennt. Die Sicherung der Trinkwasserversorgung ist insbesondere in Trockenjahren notwendig. In Trockenjahren wird weniger Grundwasser gebildet, aber mehr Wasser gebraucht. Das heißt, hier haben wir eine Gegenläufigkeit, die einen außerordentlich hohen Aufwand - auch an finanziellen Investitionsmitteln - erfordert, um die Vorsorge so zu gestalten, wie sie der Bürger verlangen kann.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Professor Mock hat das Wort.

Prof. Dr. Mock:

Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, wie solch ein Horizontaldrain funktioniert. Dieser Brunnen liegt so ungefähr im südlichen Bereich. Die Verhältnisse sind eben sehr ähnlich. Natürlich kann der Grundwasserstand örtlich noch etwas höher liegen.

Herr Professor Wolters hat seiner Annahme nun den Maximalstand eines Grundwassers zugrunde gelegt. Er ist nämlich von dem Stand im April ausgegangen. Wenn der Grundwasserstand im Sommer sinkt, würden diese Drainrohre überhaupt kein Wasser liefern. In Trockenperioden würden diese Drainrohre ebenfalls kein Wasser liefern, weil der Grundwasserstand dann ja unterhalb der Drainrohre liegt. Es gibt begrenzte Perioden. Wenn das Wasser in den Sickermulden stagnieren und stehenbleiben würde, sollen diese Stränge arbeiten. Sie sollen also - ich wiederhole das - den Anstieg des Grundwassers begrenzen, das heißt verhindern, daß eine gewisse Höhe überschritten wird, bei deren Überschreitung sich Schäden für den Wald in der Umgebung ergeben könnten.

Im übrigen bezweifele ich, daß ein Horizontaldrain eine so große Reichweite hat. Die Reichweite liegt, wie wir aus dem landwirtschaftlichen Wasserbau wissen, normalerweise bei Entfernungen unter 100 Meter, selten einmal über 100 Meter.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Jetzt hat Herr Abgeordneter Kurth zur Fragestellung das Wort.

Abg. Kurth (SPD):

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich habe zunächst eine Frage an die Landesregierung bzw. die FAG. Herr Professor Wolters hat davon gesprochen, daß die bestehende Planfeststellung verändert worden sei, das heißt, daß der Plan, der aushängt, von dem abweicht, der ursprünglich Grundlage der Planfeststellung war. Meine Frage geht dahin, auf welcher - auch rechtlichen - Grundlage diese Abänderung erfolgte, da die Planfeststellung ja sonst alle anderen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ersetzt, und inwieweit überhaupt eine Abänderung erfolgt ist, welche Punkte diese Abänderung im einzelnen gegebenenfalls betrifft.

Es wurde des weiteren gesagt, daß ein Planungsbüro - dies ist auch zum Gegenstand der Anhörung gemacht worden - die ingenieurtechnische Planung für diese Startbahn durchführt, daß es aber auf der anderen Seite der FAG nicht möglich war - Herr Becker hat das ausgeführt -, das Gelände zu betreten. Meine Frage lautet: Auf welcher Grundlage ist dann die ingenieurtechnische Planung von Ihnen in Auftrag gegeben bzw. durchgeführt worden?

Meine zweite Frage richtet sich ebenfalls an die FAG. Herr Professor Wolters hat davon gesprochen, daß es auch im Bereich der Startbahn zu Grundwasserverunreinigungen - dies ist auch Teil seines Gutachtens - durch organische Frostschutzmittel, die im allgemeinen auf Flughäfen verwendet werden, kommt. Welche Frostschutzmittel zum schnellen Auftauen verwendet die FAG auf dem Frankfurter Flughafen? Liegen Erfahrungen und Erkenntnisse darüber vor, wie sich derartige Frostschutz- und Auftaumittel bisher schon ausgewirkt haben? Werden Boden- und Grundwasserproben entnommen, und zu welchen Ergebnissen haben die Untersuchungen gegebenenfalls geführt? Die gleiche Frage möchte ich auch an die Landesregierung richten: Welche Erkenntnisse liegen ihr bisher in dieser Hinsicht vor?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Beide Fragen sind an die FAG gerichtet. Herr Dr. Borst hat das Wort.

Dr. Borst:

Ich möchte mich zu den Änderungen in den hier ausgelegten Plänen äußern und abschließend ein Wort zur Qualität des Oberflächenwassers - darauf bezog sich die letzte Frage - sagen.

Zunächst haben Sie gefragt, wie es zu den von Herrn Professor Wolters behaupteten Änderungen in den festgestellten Plänen komme. An der Wand hier im Plenarsaal sehen Sie auf der rechten Seite einen Plan, auf dem am südlichen Rande der Startbahn 18 West noch eine Fläche von rund 1000 qm ausgewiesen wird. Diese Fläche finden Sie auf den beiden Plänen, die links davon hängen, nicht mehr. Der Unterschied ist in folgendem begründet. Der rechts ausgehängte Plan ist ein Plan

(Zuruf: Welcher ist denn das?)

- es ist der Plan mit dem Kreis und dem nach unten verlaufenden Ausschnitt -, den wir im Rahmen des Antrages auf Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses eingereicht haben. In diesem Plan war das Stück, das von Herrn Professor Mock jetzt gezeigt wird, noch eingetragen. In dem festgestellten Plan ist diese Stoppfläche gestrichen worden, und zwar in violetter Farbe, wie es sich gehört. Die Rechtsgrundlage dafür finden Sie im Luftverkehrsgesetz. Die Luftverkehrsbehörde kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchaus Änderungen vornehmen. Das ist hier der Fall gewesen. Deswegen finden Sie diese Stoppfläche auf den jüngeren Karten, die Sie links sehen, nicht mehr. Dies ist der eine Unterschied.

Professor Wolters hat zum zweiten darauf hingewiesen, daß das Unterführungsbauwerk für die Okrifteler Straße unterschiedlich angegeben worden ist. Dies ist richtig, hat aber nichts mit dem Grundwasser zu tun. Im Planfeststellungsbeschluß war das Tunnelbauwerk ursprünglich in der Höhe der Aschaffenburger Straße festgelegt worden. Im Planfeststellungsbeschluß wurde ausgeführt, daß der Verlauf der Okrifteler Straße im übrigen im Einvernehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften festgelegt werden solle. Dieses Einvernehmen ist erzielt worden. Dabei hat man auch Einvernehmen darüber erzielt, dieses Unterführungsbauwerk weiter nach Norden zu legen, etwa an die Grenze der Flughafenfläche. So erklären sich diese Unterschiede.

Nun noch ein Wort zu der Wasserverunreinigung, die auch Herr Professor Wolters angesprochen hat. Im Bereich der beiden bestehenden Startbahnen wird seit ungefähr 8 Jahren vom Hygieneinstitut der Universität Frankfurt eine hygienische Überwachung des Wassers vorgenommen. Bisher haben diese Überprüfungen in 8 Jahren nicht zu irgendwelchen Beanstandungen geführt. Das Wasser wird im Hinblick auf die Trinkwasserqualität überprüft. Man hat jetzt Übereinstimmung darüber erzielt, diese Überprüfungen in Zukunft in reduziertem Umfange vorzunehmen. Die Wasserproben werden von einem öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen analysiert, und zwar im Hinblick auf die Trinkwasserqualität. Dies ist eine Aussage zum bestehenden und benutzten Start- und Landebahnsystem. Wir sind der Überzeugung, daß im Bereich der Startbahn 18 West keine anderen Verhältnisse, sondern eher noch günstigere Verhältnisse vorgefunden werden, weil auf dieser Bahn nur gestartet und nicht gelandet wird. Sie kennen das Problem des Gummiabriebes, das unter Umständen eine Verschärfung herbeiführen könnte. Dies ist zu diesen Fragen zu sagen. Wir können die Unterlagen vorlegen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Es war noch nach den Frostschutzmitteln gefragt worden.

Dr. Borst:

Auf diese Frage kann ich Ihnen insofern keine präzise Antwort geben, als wir keine Frostschutzmittel verwenden. Die Lufthansa verwendet solche Mittel. Herr Mücke hat diesbezüglich aber bessere Informationen.

Stelly. Vorsitzender Roth:

Dann hat jetzt Herr Mücke das Wort.

Mücke:

Bei den Streumitteln gegen Schnee und Eis auf den Startbahnen - das ist ja hiermit gemeint -, handelt es sich in erster Linie um das künstliche Produkt Harnstoff, was als Urea im Handel ist, was zur Enteisung und zur Trockenhaltung der Startbahnen verwandt wird, wenn Schnee liegt oder wenn die Temperaturen so tief sind, daß Vereisungsgefahr besteht.

Es gibt bestimmte Wetterlagen - wir hatten vor 1 1/2 Jahren eine solche -, wo der Boden stark unterkühlt war und danach Regen einsetzte und wir eine starke Vereisung hatten. Diese Vereisung kann mit Urea nicht gelöst werden. Für solche extreme Wetterlagen haben wir noch eine Flüssigkeit. Sie heißt Enteisungsflüssigkeit. Sie besteht aus einer Mischung von 80 % Isopropylalkohol und 20 % Äthylenglykol. Aus diesem Grunde ist - Herr Dr. Borst hat das schon gesagt - ein sogenannter Enteisungsbrunnen angelegt worden, wo laufend das Trinkwasser überprüft wird speziell auf den Nachweis solcher Stoffe.

Ich habe hier eine Stellungnahme vom Hessischen Landesamt für Bodenforschung, Wiesbaden, vom 21. Juni 1978. Ich darf zitieren:

"Von Januar 1970 bis Mai 1978 wurden insgesamt 39 Wasserproben aus dem Brunnen gepumpt und im Hygieneinstitut der Johann Wolfgang Goethe-Universität, Frankfurt, chemisch untersucht. Die Untersuchungsergebnisse sind in folgender Tabelle festgehalten. In 15 untersuchten Wasserproben wurde nur einmal am 10.7.1974 Harnstoff nachgewiesen. Die chemische Beschaffenheit des gepumpten Wassers läßt keine eindeutige Beeinflussung durch Enteisungsflüssig-

keit erkennen. Nach achtjährigen Erfahrungen ist es aus hydrogeologischer Sicht zweckmäßig, den derzeitigen Untersuchungsumfang zu reduzieren. Es wird dann noch einmal das wörtlich zitiert, was Herr Dr. Borst schon gesagt hat.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Jetzt wissen wir aber noch nicht, mit welchem Mittel die ankommenden Maschinen enteist werden.

Gaebel:

Die Maschinen werden enteist - je nach Vereisungsgefahr - mit einem Gemisch aus Heißwasser und Glykol.

Abg. Schlappner (SPD):

Ich frage die Lufthansa: Nach den ursprünglichen Auslassungen sind die ökologischen Auswirkungen des Baues der Startbahn West in allen Einzelheiten untersucht worden, so auch die wasserwirtschaftlichen Fragen.

Aus diesem Grunde frage ich Sie, auf Grund welcher Bautiefen und Grundwasserhöhen diese Begutachtung damals erstellt worden ist, wenn Sie heute die Einzelheiten noch nicht wissen können, und ob nicht in den 10 Jahren Zeit genug war, die entsprechenden Vermessungen durchzuführen.

Ich frage des weiteren die Hessische Landesregierung, inwieweit beabsichtigt ist, ein entsprechendes wasserwirtschaftliches Planfeststellungsverfahren durchzuführen, in dem geklärt wird, welche laufenden Absenkungen erforderlich sind und welche Absenkungen im Zuge der notwendigen Baumaßnahmen erforderlich sind und welche Konsequenzen sich hieraus ergeben.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Die erste Frage ging an die FAG.

Mücke:

Herr Abg. Schlappner, es ist selbstverständlich so, daß wir nicht irgendwo auf der grünen Wiese planen. Wir verfügen über Kartenmaterial, wie die Grundwasserströme laufen und wie die Grundwasserhöhen liegen. Diese schlagen sich auf der Karte in Kurven nieder. Nach diesen Kurven kann ich natürlich planen.

Die Frage aber, ob an einer bestimmten Stelle 50 oder 80 cm oder 1 m Grundwasser auftreten, kann letztlich nur durch eine Bodenmessung oder durch eine Bodenprobe erfahren werden.

Die zweite Frage war: Wie tief liegen denn in diesem Gelände beispielsweise moorige oder humusreiche Schichten, die raus müssen? Wie stark ist dann die Belastung? Das kann man erst sagen, wenn man in den Boden reingehen kann. Wir wissen aber durch eine Luftplanimetrie und durch Kartenmaterial, Höhenlinien usw., wie diese Dinge verlaufen.

Wir sind daher durchaus in der Lage, Planungen zu machen. Zu Detaildingen können wir allerdings im Moment sehr wenig sagen. Das müssen wir den Gutachtern überlassen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Für die Landesregierung hat das Wort Herr Staatssekretär Dr. Brans.

Dr. Brans:

Zur Beantwortung der Frage verweise ich Sie auf den Planfeststellungsbeschluß, in dem festgestellt wird, daß die wasserwirtschaftlichen Maßnahmen, die sowohl die Vorflut als auch das Grundwasser betreffen könnten, im Rahmen des Bauantrages zu behandeln seien. Da ein Bauantrag noch nicht vorliegt, hat sich die Landesregierung mit dieser Geschichte noch nicht beschäftigen können.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Eine Zusatzfrage, Herr Kollege Schlappner!

Abg. Schlappner (SPD):

Liegt ein Bauantrag zur Untertunnelung der Okrifteler Straße bereits vor?

Schneider:

Das kann im Augenblick nicht von mir beantwortet werden, weil der Bauantrag dem Regierungspräsidenten in Darmstadt vorliegen müßte. Da müßte erst rückgefragt werden. Vielleicht kann die FAG die Frage beantworten.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Kann eine präzise Antwort gegeben werden? - Im Moment nicht. Bitte, wenn möglich, nachreichen. Die nächste Frage stellt Herr Abg. Sturmowski.

Abg. Sturmowski (CDU):

Herr Vorsitzender, vielleicht nur ein Beitrag. Die Weisheit mit dem Nitrit im Grundwasser unterhalb des Flughafens stammt auch vom Hessischen Landesamt für Bodenforschung. Vielleicht sollte man sich irgendwann einmal darüber einig werden, was nun stimmt oder nicht stimmt. Es ist 1980 herausgekommen. Da steht es drin unter Flughafen Frankfurt am Main, aber auch unter landwirtschaftlich genutzten Flächen. Also das gibt es auf vielen Ebenen.

Wir haben die Drucksache 65 während der Sitzung hier bekommen. Ich glaube, es war vorgestern. In dieser Drucksache ist erwähnt, daß der Staatssekretär im Wirtschaftsministerium der Gemeinde Mörfelden-Walldorf mitgeteilt hat, daß eine Absenkung des Grundwasserspiegels nicht erforderlich sei.

Ich stelle nun die Frage, woher dieses Wissen kommt. Wir haben die FAG gefragt, ob sie nicht hätte prüfen können, entweder selber oder in Absprache oder durch Vermittlung der Landesregierung. Die Landesregierung hat eben gesagt, sie macht das erst, wenn der Bauantrag eingeht. Hier in dieser Vorlage steht drin: Am 27.1. wurde der Gemeinde Mörfelden-Walldorf mitgeteilt, eine Absenkung sei nicht notwendig. Das muß ja irgendwo erforscht worden sein. Das ist die eine Frage, an die Landesregierung natürlich.

Die zweite Frage geht an Herrn Professor Mock. Wir wissen jetzt, daß abgesenkt werden muß, um zu bauen, auch im Bereich des Tunnels. Ich könnte mir vorstellen, daß erst einmal das Wasser raus muß, wenn das Moor abgehoben wird. - Ich bin zwar kein gelernter Maurer, aber ich war auch schon einmal dabei.

Es wird dann also ausgekoffert, es kommt Kies hinein und rechts und links davon wird drainiert. Und dann soll der Wasserfluß in einer bestimmten Höhe gebremst funktionieren.

Diese Bauphase braucht ihre Zeit. Flora und Fauna werden sich verändern. Ich hatte gestern schon nach der Vogelwelt gefragt. Das gilt aber für das ganze Biotop in diesem Gebiet.

Meine Frage: Wird sich während der Bauphase, die ja nicht ganz kurz sein wird, dort die Landschaft verändern? Glauben Sie nicht, daß dort Dauerschäden aufkommen?, wie dies ja hier von den anderen Herren Gutachtern behauptet wurde. Ich bitte Herrn Mock um eine Auskunft, die für uns brauchbar ist.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Der Bauantrag steht noch im Raum. Die FAG antwortet.

Becker:

Herr Vorsitzender, wenn Sie einverstanden sind, würde ich darum bitten, daß unser leitender Bauingenieur, der herbeigeholt wurde, zu diesen Fragen antworten darf.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Dann soll zunächst die Landesregierung antworten. Herr Staatssekretär Dr. Brans!

Dr. Brans:

Ich darf zunächst sagen, daß uns kein Antrag vorliegt. Ich verweise noch einmal auf den Wortlaut des Planfeststellungsbeschlusses:

"Soweit durch die unter a)" - das sind die Baumaßnahmen - "genannten Maßnahmen die Vorflut gestört beziehungsweise unterbrochen wird, hat der Flughafenunternehmer den mit der Wasserwirtschaftsverwaltung zu treffenden Vereinbarungen entsprechend die notwendigen wasserwirtschaftlichen Maßnahmen durchzuführen."

Ich stelle fest, daß kein Antrag vorliegt und daß die dort angesprochenen Vereinbarungen bis zur Stunde auch noch nicht getroffen worden sind. Wir sind immer davon ausgegangen, daß diese Vereinbarungen im Zusammenhang mit dem Bauantrag zu treffen wären.

Sie haben gefragt, warum nicht bereits bis jetzt überprüft worden sei, ob eine Absenkung des Grundwassers im Zuge der Baumaßnahmen erforderlich werde oder nicht. Die Stellungnahme des Landesamtes für Gewässerkunde und des Wasserwirtschaftsamtes Darmstadt, wenn ich mich recht erinnere, die der Planfeststellung zugrunde gelegen hat, geht davon aus, daß eine Veränderung des Grundwasserstandes nicht erforderlich ist.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Der Vertreter der Landesregierung hat also festgestellt, daß kein Antrag vorliegt. Was sagt der Leitende Bauingenieur der FAG?

Meinicke:

Es tut mir leid. Ich bin eben erst zur Sitzung gekommen. Ich habe vorhin die Darstellungen von Herrn Professor Mock und Herrn Professor Wolters verfolgt. Ich kann eigentlich zu den Plänen, um etwas Licht in das Dunkel zu bringen, weil gesagt worden ist, hier seien Pläne ausgeliefert worden - -

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Meinicke, entschuldigen Sie, daß ich Sie unterbreche. Ich bitte Herrn Kollegen Schlappner, die Frage noch einmal zu wiederholen.

Abg. Schlappner (SPD):

Wieweit ist ein Bauantrag zur Unterführung der Okrifteler Straße gestellt? Inwieweit ist der Bau genehmigt, insbesondere auch im Hinblick auf die bereits im Staatsanzeiger veröffentlichte Arbeitsvergabe für dieses Bauwerk?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Meinicke!

Meinicke:

Die Baugenehmigung für dieses Bauwerk ist noch nicht beantragt. Wir sind in Gesprächen mit der Stadt Frankfurt, weil die Okrifteler Straße später in das Eigentum der Stadt Frankfurt übergeht. Die Diskussion mit dem Straßenbauamt in Frankfurt hat begonnen.

Zur Ausschreibung kann ich sagen, daß sie angekündigt ist, aber dadurch, daß wir in der Frage des Bauwerks noch nicht weiter sind, haben wir den Firmen mitgeteilt, daß sich der Versendungstermin verschiebt.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Professor Mock!

Prof. Dr. Mock:

Ich möchte hier noch einmal auf die Ganglinien der Grundwasserstände kommen. Vielleicht ist es nicht ganz bewußt geworden: Dieser Grundwasserstand schwankt ja in einem weiten Bereich, und zwar schwankt er im nördlichen Bereich, wo die Grundwasseroberfläche tief liegt, um ein Maß von 3 m. Im südlichen Bereich schwankt der Grundwasserstand immerhin auch noch um fast 2 m, das heißt also, das Biotop muß im Laufe der Zeit gewaltige Grundwasserschwankungen ertragen.

Wie wir vom Herrn Kollegen Große-Brauckmann gehört haben, verträgt das Biotop auch diese Grundwasserschwankungen, ja er sagt, es braucht sogar diese Grundwasserschwankungen.

Ich komme noch einmal zur Auskofferung. Wie geht eine Auskofferung vor sich? Die Grube wird ausgehoben, und so schnell wie möglich wird die Grube wieder aufgefüllt. Es ist gar nicht gesagt, daß eine Grundwasserabsenkung notwendig ist, denn der Grundwasserstand kann ja sehr niedrig liegen.

Abg. Görlach (SPD):

Wenn er hoch ist?

Prof. Dr. Mock:

Wenn er hoch ist, kann man ausheben und gleichzeitig den Sand einbringen und unter Wasser arbeiten. Das ist eine Möglichkeit. Wenn das eine Forderung wäre, wäre das in der Ausschreibung auch zu berücksichtigen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Es steht jetzt noch die Antwort des Ministers für Wirtschaft und Technik aus. Herr Staatssekretär Kirst!

Kirst:

Grundlage für meine Auskunft waren einmal die Aussagen aus früherer Zeit, die Herr Dr. Brans eben dargestellt hat. Vor Beantwortung des Briefes habe ich mich auch noch einmal durch Rückfragen bei Herrn Professor Mock erkundigt. Hier kam die klare Antwort, daß eine Grundwasserabsenkung auf Dauer nicht in Frage kommt, sondern eher ein Zuviel an Grundwasser, welches abgeführt werden muß.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Letzte Zusatzfrage, Frau Kollegin Dr. Engel!

Abg. Frau Dr. Engel (F.D.P.):

Ich würde es begrüßen, wenn Herr Meinicke die Gelegenheit bekäme, Licht in das Verwirrspiel der Pläne zu bringen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Meinicke!

Meinicke:

Ich hatte vorhin das verfolgt. Die Pläne, die Herr Professor Wolters von uns bekommen hat, sind der erste Beginn der Ausführungsplanung. Wir können diese Ausführungsplanung nicht fortsetzen, weil wir noch nicht in das Gelände und noch nicht vermessen und auch keine Berechnungen anstellen können. Bevor ich nicht weiß, welche Formationen vorhanden sind, kann ich auch keine Massen berechnen, also die Massenberechnung und die Planung nicht fertigstellen.

Die Pläne, die Herr Professor Wolters bekommen hat, sind also die ersten Grundsatzplanungen, die die wirtschaftlichste Lösung über den Massenausgleich - wir haben in dem Gelände Dünen und Vertiefungen - darstellen.

Ich habe bei allen Gesprächen immer wieder betont, daß wir am Südende, in der Schlußplanung, etwa 1 m bis 1,50 m über dem jetzigen Gelände mit unserer Oberkantestartbahn liegen werden. Das ist auch bei der Rollbahn der Fall.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Nächste Frage, Herr Abg. Görlach!

Abg. Görlach (SPD):

Ich darf noch einmal auf Professor Mock zurückkommen. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie ausgeführt, daß eine Grundwasserabsenkung, die von Professor Wolters angenommen wird, weil die Startbahn in das Grundwasser hineinragen würde - deshalb müßte seiner Meinung nach eine Dauerabsenkung erfolgen -, wohl deswegen nicht so notwendig ist, weil gerade bei diesen letzten 800 bis 1.000 m, da es sich nur um eine reine Startbahn handelt, diesen "Drücken", die Dr. Wolters als Begründung vorgibt, nicht ausgesetzt ist.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Professor Mock!

Prof. Dr. Mock:

Ich habe diese Frage nicht verstanden.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Görlach!

Abg. Görlach (SPD):

Die Argumentation von Professor Wolters geht dahin, daß die Startbahn wegen ihrer starken Belastung eine bestimmte Mächtigkeit und Stabilität haben müßte. Deshalb würde sie in den Grundwasserbereich hineinragen. Deswegen, nach seiner Schlußfolgerung, müßte dort auch eine Dauerabsenkung erfolgen, weil sonst die Startbahn gewissermaßen ständig im Wasser stehen würde. Wäre dieses Problem mit einer Drainierung zu lösen, weil die Startbahn nicht so stark belastet wird?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Professor Mock!

Prof. Dr. Mock:

Ich habe nicht von Belastung gesprochen. Ich kann mich nicht erinnern, daß Herr Professor Wolters die Belastungen ins Feld geführt hat. Die Belastung wird verteilt durch die Auskofferung und durch das Einbringen einer tragfähigen Schicht.

Ich kann nicht sagen, wie tief das sein muß, 80 cm, 1 m, 1,50 m. Man hat eben gehört, daß man das noch nicht genau weiß. Wenn diese tragfähige Schicht eingebracht wird, ist das gleichzeitig eine Filterschicht, in der sich Wasser leichter bewegen kann. Dann wird die Wirkung einer Horizontaldrainung noch unterstützt. Es hat also direkt mit Belastung nichts zu tun.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Meinicke!

Meinicke:

Es werden sicher auf Grund der Ausführungen am Südende Bodenarten auftreten, auf denen wir eine Startbahn von der Belastung her nicht aufbauen können.

Die Bodenarten, die nicht tragfähig sind, werden ausgekoffert werden müssen. Dafür wird Kies, ein tragfähiger Unterbau, eingebaut. Hierbei, während der Bauzeit und auch nach der Fertigstellung, wird der Grundwasserspiegel nicht berührt, sondern wir können die Bodenarten ausheben auch unter Beibehaltung des Grundwassers und können dort eine tragfähige Schicht einbauen.

Abg. Görlach (SPD):

Habe ich Sie so richtig verstanden, daß Sie als Bauingenieur, der ja weiß, wie mächtig und wie stark solche Startbahnen sein müssen - das ist ja wohl ohne Schwierigkeiten anzugeben, und Sie haben ja auch schon ausgeschrieben für die Maßnahme und wissen, welche Mengen Sie brauchen, sonst hätten Sie ja nicht ausschreiben können -, daß Sie vom Bautechnischen her - lassen wir einmal den ehrenvollen Streit der beiden Professoren außen vor - eine Dauerabsenkung, unabhängig davon, ob das Wasser dort 50 cm höher oder tiefer liegt, nicht nur für nicht wünschenswert, sondern auch für nicht notwendig halten? Oder können Sie das beim jetzigen Stand des Wissens über diesen Boden noch nicht völlig ausschließen?

Meinicke:

Es ist zur endgültigen Klärung sicherlich erforderlich, daß hier Probebohrungen gemacht werden. Danach erst kann eine endgültige Festlegung gemacht werden, wie der Unterbau endgültig auszusehen hat.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Nächste Frage, Kollege Heimerl!

Abg. Heimerl (SPD):

Ich habe noch eine Frage zur Grundwasserneubildung. Herr Prof. Wolters hat grundsätzlich bezweifelt, ob Ihre Grundwasserneubildung, Herr Mock, von 300.000 bis 350.000 cbm im Jahr eintritt. Er hat aber dann, wenn ich ihn richtig verstanden habe, ausgeführt: Selbst unterstellt einmal, daß Ihre Annahme zutrifft, daß diese Grundwasserneubildung möglich ist, das aber durch die Versiegelung, wie er ausführte, im Bereich des Frachtzentrums, Regenwasserkanal usw. aufgehoben wird; daß selbst, wenn Grundwasserneubildung in der von Ihnen angegebenen Höhe eintritt, sie gleichzeitig wieder aufgehoben wird. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie dazu noch einmal Stellung nehmen könnten.

Das zweite ist die Frage des Okrifteler Tunnels. Ich lasse jetzt auch einmal die Frage weg, ob nach Hochrechnung von Giese es dann maximal 3 Millionen cbm sind, unterstellt eine einjährige Bauzeit, oder ob das nach Hochrechnung von Prof. Wolters dann maximal 6 Millionen cbm sind. Zwei konkrete Fragen in dem Zusammenhang an die FAG: Frage a: Ist die einjährige Bauzeit schon eine feststehende Größe, oder muß man damit rechnen, daß die Bauzeit 1 1/2 oder 2 Jahre beträgt?

Eine zweite Frage, die sowohl an die FAG als auch an die Landesregierung zu stellen wäre: Herr Prof. Wolters schlägt ja dann vor, daß das Pumpwasser nicht abgeleitet, sondern wieder dem Grundwasser zugeführt wird durch Versickerung. Frage an die FAG: a) Ist sie bereit, dazu Maßnahmen zu treffen und b) kann in der Baugenehmigung diese Maßnahme zur Sicherung dieses Pumpwassers als Auflage festgelegt werden?

Prof. Dr. Mock:

Die erste Frage war, ob denn genügend Grundwasser angereichert wird, damit die Versiegelung und die Abführung im Altbereich und im Bereich des Frachtzentrums aufgehoben wird.

Jetzt ist die Fragestellung umgekehrt. Die Fragestellung ursprünglich war: Tritt eine Grundwasserabsenkung ein?

Natürlich kann ich diese Frage auch beantworten. Geben Sie mir einige Minuten Zeit, ich kann eine Überschlagsrechnung machen unter Annahme der Grundwasserneubildungsraten, die ich zugrunde gelegt habe.

Ich habe schon früher ausgeführt, daß die Zahlen, die ich zugrunde gelegt habe, nicht die Bibel sind. Sie wechseln von Jahr zu Jahr. Wir haben Jahre mit überhaupt keiner Grundwasserneubildung, wir haben Jahre mit einer Grundwasserneubildung, die das Dreifache dessen sein kann, was ich heute als Mittelwert angeführt habe. Deshalb auch mein Vorschlag, eine Rechnung über eine längere Jahresreihe durchzuführen, die uns einen Anhalt gibt, wie welche Maßnahmen bei der Grundwasserregulierung einzuleiten sind.

Das ändert aber nichts an meiner grundsätzlichen Aussage. Meine grundsätzliche Aussage ist, daß sich mehr Grundwasser bilden wird nach dem Bau der Startbahn als jetzt unter natürlichen Bedingungen. Das ist ein hydrologisches Faktum, und ich glaube auch nicht, daß dieses Faktum von Prof. Wolters angezweifelt wird.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Für die FAG antwortet Herr Meinicke.

Meinicke:

Die Frage zur Bauzeit möchte ich beantworten. Es ist vorgesehen eine 1- bis 1 1/2jährige Bauzeit; das hängt davon ab, wann ich beginnen kann, ob ich in den Winter komme und wie lange ich in der Winterzeit aussetzen muß.

Zu der Frage Wasserhaltung haben wir die Überlegungen schon länger in unserem Hause. Zum Bau des Bauwerkes ist eine Wasserhaltung notwendig. Das, was von Herrn Prof. Mock vorgeschlagen wird, ist auch unser Gedanke gewesen. Wir halten uns auch an diese Ausführung.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Die nächste Frage stellt Herr Abg. Schnabel.

Abg. Schnabel (SPD):

Nachdem wir die Ausführungen von Herrn Prof. Mock und Herrn Prof. Wolters hier vernommen haben, die in völligem Gegensatz zueinander stehen, soweit es sich um die wasserführenden Schichten und den Grundwasserspiegel dort handelt, stellt sich für mich die Frage, ob nicht ein Großteil dessen, was Herr Prof. Grebe gestern dargestellt hat, und die Aussagen, die Herr Prof. Mock dazu gemacht hat, hier dann nicht hinfällig geworden ist. Ich frage also, nachdem diese beiden Auffassungen völlig konträr gegeneinander stehen, ob die Landesregierung bereit ist, ein Obergutachten einzuholen und diese Frage zu klären. Denn ich bin der Auffassung, daß bei den Schwierigkeiten, die gestern bei einer starken Grundwasserabsenkung von Herrn Prof. Grebe geschildert worden sind, beim Zutreffen der Behauptung von Herrn Prof. Mock ja nicht mehr so gravierend sind.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Wer antwortet für die Landesregierung? - Herr Minister Schneider!

Schneider:

Die Antwort auf diese Frage wird, um es noch einmal zu wiederholen, die Auswertung dieses Hearings ergeben.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Kollege Gebhardt!

(Zuruf)

Hat sich erledigt. Nächste Frage, Herr Kollege Weimar!

- Er ist im Moment nicht anwesend. Frau Geschka!

Abg. Frau Geschka (CDU):

Ist erledigt!

Stellv. Vorsitzender Roth:

Auch erledigt. Jetzt geht es schnell. Frau Philippi! - Auch erledigt. Kollege Frank!

Abg. Frank (CDU):

Die Aussage von Prof. Wolters in seinem Beispiel von der Anhebung des Wasserstandes in einem Bach, wodurch sich das Wasseraufkommen einer ganzen Gegend verändert, veranlaßt mich zu der Frage an die Landesregierung: Ist im Planfeststellungsverfahren geprüft worden, ob die Wasserversorgung der Stadt Frankfurt, die ja sehr in der Nähe des Flughafens liegt, nicht beeinträchtigt wird durch die Maßnahmen, die jetzt für die Startbahn 18 West erfolgen?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Die Landesregierung! Herr Staatssekretär Kirst, bitte!

Kirst:

Im Planfeststellungsverfahren hat das Wasserwirtschaftsamt keine Beeinträchtigung prognostiziert. Wir wissen auch aus den Trinkwasserquellen, daß sie in einer Tiefe von 120 m liegen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Nächste Frage, Frau Kollegin Dr. Engel!

Abg. Frau Dr. Engel (F.D.P.):

Es wurde festgestellt, daß keine Grundwasserabsenkung nötig sein würde für den Bau. Nun haben wir aber gestern gehört, daß der Vogelschlag ja gerade in diesem südlichen Gebiet durch die vielen Feuchtgebiete dort eine Gefährdung für startende Flugzeuge ist und beseitigt werden muß. Wären denn dafür nicht doch solche Maßnahmen notwendig, um die Feuchtgebiete dort wegzubringen, und hätte das dann nicht auch wieder Konsequenzen für den dort vorhandenen Wald?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Wer beantwortet die Frage? Noch genauer: An wen war sie gestellt? Herr Huxhorn, bitte!

Huxhorn:

Frau Abgeordnete, wir planen keine Veränderung des Biotops der umgebenden Landschaft, gerade aus diesem Gesichtspunkt. Wir sind der Auffassung, daß alles so bleiben kann, wie es ist. Um wissenschaftlich belegt vorgehen zu können, haben wir auf der Grundlage der Richtlinien, die der Bundesverkehrsminister 1974 erlassen hat, im Einvernehmen mit allen Beteiligten, die hier zu hören sind, ein Biotopgutachten in Auftrag gegeben, dessen Teil A mittlerweile vorliegt. Dieser Teil A betrifft die Fläche des gegenwärtigen Flughafens. Teil B wird in drei Monaten vorgelegt werden. Bereits heute ist sichtbar, daß darin das, was ich eingangs sagte, unterstrichen wird: Wir planen keine Veränderung des Biotops der umgebenden Landschaft.

Allerdings muß hier klar und deutlich gesagt werden, daß wir auch eine Neuschaffung künstlicher Gewässer nicht haben können, auch keine zusätzliche Vernässung - aus Gründen der Vogelschlaggefahr. Die Vogelschlaggefahr besteht insbesondere bei größeren Vögeln, die auch in Schwärmen auftreten. Wir möchten, daß dies in Zukunft entweder etwas verbessert wird oder zumindest so bleibt, wie es gegenwärtig ist.

Ich darf noch einmal meinen Kernsatz unterstreichen: Wir planen keine Veränderung des Biotops der umgebenden Landschaft.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Eine Zusatzfrage, Kollege Sturmowski.

Abg. Sturmowski (CDU):

Ich hatte die Frage gestern schon angesprochen. Ich hätte gern eine konkrete Auskunft vom Deutschen Bund für Vogelschutz dazu. Ich unterstelle in keinster Weise, Herr Huxhorn, daß Sie so etwas planen.

(Heiterkeit)

Bei Durchführung dieser Baumaßnahme ergeben sich Zwangsfolgen in jeder Beziehung. Daran sind Sie, Herr Huxhorn, nicht schuld. Deshalb würde ich gerne wissen, wie es sich mit der Vogelwelt dieses Raumes verhalten wird. Wir wollen doch wissen, ob sie sich verändert oder nicht. Angesichts der Situation - Sie haben das selber erklärt -, daß Sie kaum in das Gelände hinein können, wissen Sie vielleicht gar nicht, in welcher Größenordnung Vögel der verschiedensten Gattungen dort vorkommen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Die Antwort des Bundes für Vogelschutz gibt Herr Bauer.

Bauer:

Die Verhinderung eines Grundwasseranstiegs nennen wir Drainung. Entsprechendes gilt umgekehrt für eine Grundwasserabsenkung.

Wenn diese Maßnahmen erfolgen müssen - und sei es auch nur in dem von Herrn Mock angedeuteten Maße -, wird sich dieses Biotop, entgegen den guten Vorsätzen der FAG, verändern, und zwar in der oberflächennahen Pflanzengesellschaft. Dies hat bereits gestern Herr Prof. Große-Brauckmann ausgeführt. Es handelt sich hier um Pflanzenarten der Niedermoore und ähnlicher Florenbereiche, die dauernde Durchfeuchtung, in einigen Fällen periodische, in anderen Fällen aperiodische Überschwemmungen benötigen. Herr Prof. Große-Brauckmann brachte den Konkurrenzeffekt zwischen den einzelnen Arten ins Gespräch.

Ändert sich diese Pflanzengesellschaft, ändern sich die Tierarten, die im wesentlichen von der Beschaffenheit der Pflanzengesellschaft ihre Artenvielfalt herleiten. Darüber besteht gar kein Zweifel.

An dieser Stelle können wir die Diskussion zu diesem Punkt einstellen, um nicht weiter unsere und Ihre kostbare Zeit zu verschwenden.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Zusatzfrage, Kollege Gebhardt.

Abg. Gebhardt (SPD):

Weil, wie ich eben höre, befürchtet wird, daß durch eine Grundwasserabsenkung solche wirklich immensen Schwierigkeiten auftreten könnten, würde ich gern von Herrn Meinicke von der FAG hören, ob es bautechnisch möglich ist, eine dauerhafte Grundwasserabsenkung zu vermeiden.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Meinicke.

Meinicke:

Beim Bau des Unterführungsbauwerkes kann bautechnisch ohne weiteres eine Grundwasserabsenkung vermieden werden. Wir werden nur abschnittsweise eine Wasserhaltung zur Durchführung der einzelnen Bauabschnitte, zirka 50 m, vorübergehend einführen. Dann wird die Absenkung, die Wasserhaltung, wieder weggenommen. Danach kann sich der Grundwasserspiegel wieder einpegeln. Das ist bautechnisch ohne weiteres möglich.

Stellv. Vorsitzender Roth:

War eine Frage von vorher noch unbeantwortet? - Herr Huxhorn für die FAG.

Huxhorn:

Herr Vorsitzender, wir haben vorhin gelernt, daß der Grundwasserspiegel des Biotops im Süden der Bahn natürlichen Schwankungen zwischen 1 und 2 m unterliegt und daß es sich daran gewöhnt hat. Im Gegensatz zu den reinen Ingenieurbaumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der Startbahn kann man das Biotop sehr wohl ohne Bodenuntersuchung abschätzen. Aus dem Grunde habe ich hervorgehoben, daß ein zusätzliches Gutachten im Einvernehmen aller Beteiligten, auch der Ornithologen, die dort ihre Untersuchungen, ihre Zählungen, ihre Erfahrungen eingebracht haben, in Kürze vorgelegt wird. Das ist bereits insoweit heute absehbar: Wir planen keine Veränderung des Biotops der umgebenden Landschaft.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Zu einer abschließenden kurzen Ergänzung, Prof. Wolters.

Prof. Dr. Wolters:

Im Bereich der Gundbachwiesen wird der Grundwasserspiegel wesentlich weniger schwanken als in den Pegeln, die Herr Kollege Mock eben vorgeführt hat. Er hat hier zu Recht dargestellt, daß diese Schwankung des Grundwasserspiegels um so stärker ist, je weiter ein Brunnen vom entsprechenden Gewässer entfernt ist. Die von ihm genannten beiden Pegel, deren Werte ganz unten lagen, befinden sich bei den Parallelstartbahnen - sie schwanken sehr stark. Je näher wir an das Gewässer herankommen, um so geringer ist die Schwankung, weil das Gewässer eine Drainschwelle darstellt. Diese Drainschwelle ist der Gundbach. Die Grundwasserschwankung ist direkt am Gundbach nahezu null. Sie ist um so stärker, je weiter wir von ihm entfernt sind. Das heißt, dieses Biotop, diese Wiesen, sind auf einen relativ gleichmäßigen Grundwasserspiegel eingestellt und würden bei einer Grundwasserabsenkung sehr ernsthaft leiden. Das hat gestern bereits Herr Kollege Große-Brauckmann ausgeführt.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Meine Damen und Herren, nach dieser umfangreichen Fragerunde ist auch der Komplex Wasser in der Anhörung abgeschlossen.

Ich rufe jetzt das dritte große Gebiet ökologischer Fragen auf: Wald, Klima und Luft.

Ich erteile als erstem Herrn Prof. Fortak das Wort.

Prof. Dr. Fortak:

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich bin gebeten worden, einige Ausführungen zum Thema Ausbreitung von Schadstoffen von dieser neuen Startbahn zu machen. Nach den Informationen, die mir vorliegen, werden auf dieser Startbahn maximal 30 Starts von Maschinen des Typs Boeing 747 pro Stunde stattfinden. Daraus kann man die Emissionsstärke pro Stunde ermitteln, man kann die mittlere Emissionsstärke ermitteln und die bekannte Ausbreitungsrechnung anwenden, die man bei der Ausbreitung von Abgasen aus Schornsteinen seit vielen Jahren verwendet. Allerdings ist eine etwas modifizierte Form erforderlich, weil es sich hier um die Ausbreitung von Schadstoffen handelt, die von einer bewegten Quelle ausgehen.

Ich kann mich hier sehr kurz fassen. Ich gebe nur einige Zahlen an. Bei der Bodenbewegung werden etwa 600 Kilogramm pro Stunde freigesetzt. Der Mittelwert beträgt etwa 300 Kilogramm pro Stunde. Daraus kann man die Stärke einer solchen beweglichen Linienquelle berechnen. Bei dieser Flugzeugbewegung am Boden kann man die Emissionshöhe bei 10 oder 15 m ansetzen; das macht keinen sehr großen Unterschied.

Man hat dann den geneigten Steigflug, wo auf diesem Wege ebenfalls kontinuierlich die Schadstoffe ausgestoßen werden. Wenn man das alles integriert und bei einer vorgegebenen Windstärke und Windrichtung die Konzentrationen am Boden berechnet, bekommt man für besonders ungünstige Verhältnisse - die ich einmal angenommen hatte, um die Grenzen des Ganzen festzustellen - folgende Werte: Während der Rollphase werden also etwa 300 kg pro Stunde im Mittel produziert, während der Steigphase etwa genau die gleiche Menge. Es kommen dann bei Windgeschwindigkeiten, die sehr niedrig angesetzt sind und somit sehr ungünstige Verhältnisse aufweisen, und bei Windrichtungen, die senkrecht zur Startbahn verlaufen, Boden-Emissionswerte zustande, die ich jetzt, bezogen auf die verschiedenen Entfernungen - 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 8 km - angebe. Abhängig von der Wetterlage, das heißt von der Stabilität der vertikalen Schichtung, die

bei dieser Ausbreitungsrechnung eine überragende Rolle spielt, ergeben sich etwa in 2 km Entfernung 50 bis 200 Mikrogramm pro Kubikmeter als maximaler Wert. Bei 3 Metern pro Sekunde sind es 30 bis 140. Auf dem Flugplatzgelände selbst gehen die Konzentrationen in Übereinstimmung mit Messungen auf Flughäfen höher, auf 300 bis maximal 500 Mikrogramm pro Kubikmeter. In 3 km Entfernung kann man damit rechnen, daß in ungünstigsten Fällen etwa 100 bis 130 Mikrogramm pro Kubikmeter gemessen werden würden.

Die normalen Fälle bei 3 Metern pro Sekunde reduzieren sich dann auf 20 bis 90. Das heißt, man kann sagen, es ist ein Bereich in 3 km Entfernung von - sagen wir - etwa 20 bis 130 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft zu erwarten. Es handelt sich immer um Stickoxyde. Die Konzentrationen nehmen dann relativ rasch nach außen hin ab. Man kann in größeren Entfernungen damit rechnen, daß es keine 100 Mikrogramm pro Kubikmeter mehr sind. In 5, 6, 7 km geht das sehr, sehr rasch herunter. Diese Verhältnisse sind so ähnlich, wie sie auch bei den Ausbreitungen aus Schornsteinen sind. Man hat einen gewissen Maximalwert in einer bestimmten Entfernung, und dann geht das nach außen sehr, sehr rasch auf niedrige Werte herunter.

So könnte man also sagen, daß bei sehr ungünstig angenommenen Verhältnissen, die hier zugrunde gelegt worden sind - stabile Wetterlagen, geringe Windgeschwindigkeiten -, damit gerechnet werden kann, daß in etwa 3 bis 4 km Entfernung die Immissionen der Stickoxyde zwischen 10 und etwa 100 oder 120 Mikrogramm pro Kubikmeter schwanken werden.

Die Bewertung dieser Zahlen überlasse ich den Fachleuten, die darüber etwas zu sagen haben.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Vielen Dank. Das war das Statement von Herrn Prof. Fortak. Das nächste Statement nehmen wir von Herrn Prof. Lahmann entgegen.

Prof. Dr. Lahmann:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Wie ich den Mitteilungen hier entnahm, zählen die Unterlagen, die eingereicht worden sind, zur Thematik der Anhörung. Man sollte daher möglichst auf Wiederholungen verzichten. Ich kann darum meine Ausführungen relativ kurz abhandeln. Ich möchte aber die Vorgeschichte auf jeden Fall hier anführen.

Die Bundesregierung hat im Jahre 1971 in ihrem Umweltprogramm Untersuchungen über Art und Ausmaß der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge gefordert. In diesem Sinne wurde das Institut für Wasser-, Boden- und Lufthygiene des Bundesgesundheitsamtes, dem ich angehöre, beauftragt, entsprechende Untersuchungen vorzunehmen. Ich möchte es darum erwähnen, daß diese Untersuchungen nicht im direkten Auftrag zu diesem Hearing vorgenommen wurden. Sie waren praktisch auf Antrag des Innenministeriums, also einer Stelle außerhalb Hessens, in Auftrag gegeben worden.

Die Untersuchungen betrafen einerseits Untersuchungen am Flughafen in Berlin, der hier meßtechnisch sehr gut zugänglich war und außerdem auch von uns am besten hier untersucht werden konnte. Die Untersuchungen betrafen zweitens Messungen in Frankfurt am Main, und zwar ganzjährig 1975; hinzu kommen anschließende Untersuchungen nochmals 1977 bis 1978.

Die Untersuchungen wurden fast ausschließlich auf der Ostseite des Flughafens vorgenommen, direkt am Rande des Flughafens, also in einem Gebiet, das als überdurchschnittlich beansprucht anzusehen ist und das hier vielleicht im Sinne des Immissionsschutzes schon nicht mehr direkt zur Umwelt zählt, weil es noch am Rande des Hafens, zum großen Teil auf Werksgelände, auf Flughafengelände gewesen ist.

Das Dritte im Programm war eine Auswertung in- und ausländischer Fachliteratur zu der Thematik der Luftverunreinigung durch Flugzeuge und auf Flughäfen. Als Substanzen, als Schadstoffe gemessen hatten wir automatisch - das heißt fortlaufend, kontinuierlich, Tag und Nacht - Schwefeldioxid, als Indikator für die allgemeine Luftverunreinigung, weniger direkt flughafenbezogen oder - sagen wir - luftverkehrsbezogen, weil Schwefeldioxid in den Abgasen des Flugverkehrs nur wenig enthalten ist. Aber immerhin muß man bei der Betrachtung der Luftverunreinigung im Rahmen von Lufthafenuntersuchungen berücksichtigen, daß schließlich auch der Zubringerverkehr, also der Kraftverkehr im Bereich von Flughäfen, und der Flughafen selber durch Heizungs- und durch andere Quellen zu Luftverunreinigungen beiträgt. Es existieren zum Beispiel Untersuchungen vom Londoner Flughafen, die ergeben haben, daß der Zubringerverkehr durch Kraftfahrzeuge die wesentlichste Quelle sogar ist.

Als weitere Substanzen haben wir die Gesamtsumme der Kohlenwasserstoffe und Stickstoffoxide automatisch kontinuierlich gemessen und dann eine Reihe von Stichprobenmessungen an mehreren Stellen vorgenommen, nämlich: Schwefeldioxid, Stickoxid, Stickstoffdioxid, Formaldehyd, Phenol,Chloride, Fluoride, Staub und Blei. Schließlich wurde der Staubniederschlag untersucht, in diesem Staubniederschlag insbesondere die hygienisch kritischen Verbindungen Blei und die polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe, auf die ich hier schon kurz in der Richtung eingehen möchte, weil diese Untersuchungen der Polyzyklen die Ursache hatten, daß in russischen Veröffentlichungen eine besondere Belastung durch diese Polyzyklen auf Flughäfen angegeben wurde und wir das recht eingehend untersucht haben, jedoch andere Befunde als die russischen hier ermittelt haben. Das können wir uns durchaus dadurch

erklären, daß das in der Sowjetunion geförderte Öl sehr viel stärker aromatenreich ist, so daß auch die Zusammensetzung des Abgases dort als anders angenommen werden kann.

Unsere Meßdaten beruhen allein auf diesen automatischen Messungen, wobei jeder Einzelwert sich auf eine halbe Stunde und vier verschiedene Verbindungen bezog. Ein Jahr hat immerhin 17.500 Halbstunden. Es kam also ein ganzer Haufen von Einzelmeßdaten hier zusammen.

Die Auswertung erfolgte in vier Richtungen. Zum einen ging es um den Vergleich der Meßdaten mit bestehenden Immissionsgrenzwerten und mit Wirkungskriterien. Zu den Wirkungskriterien wäre insbesondere noch anzuführen, daß kurz vor der Abfassung unseres Berichtes das Hearing über die medizinisch-biologische Wirkung von Luftverunreinigungen in Berlin stattgefunden hatte, das unter Leitung des Bundesinnenministeriums vom Bundesgesundheitsamt und vom Umweltbundesamt ausgerichtet worden ist. Die dort niedergelegten Erkenntnisse sind in unsere Auswertungen eingegangen.

Die zweite Auswertungsrichtung war ein Vergleich der Daten vom Flughafen gegenüber den Daten aus den Stadtgebieten.

Der dritte Gesichtspunkt war der Vergleich von Meßdaten quer zur Anflugrichtung, inwieweit also quasi direkt unter den startenden und landenden Flugzeugen andere Verhältnisse herrschen als in einiger Entfernung querab.

Schließlich ging es noch um den Vergleich zwischen den Flughäfen Frankfurt und Berlin, wobei Frankfurt der weitaus intensiver beflogene Flughafen ist. Der Flughafen in Berlin unterscheidet sich noch insofern gegenüber Frankfurt, als hier städtische Quellen stärker als in Frankfurt zur Auswirkung kommen.

Sie alle haben es den Unterlagen entnommen: Diese Untersuchungen, die im öffentlichen Auftrag durchgeführt worden sind, sind alle veröffentlicht und jedermann zugänglich.

Die Ergebnisse kann man dahin zusammenfassen, daß der Luftverkehr einen zwar signifikanten, in seiner Summe aber nur kleinen Beitrag zur gesamten Luftverunreinigung darstellt. Es sind keine lufthygienisch kritischen Werte angetroffen worden. Zum Teil sind die gemessenen Verunreinigungen auch der nahen Autobahn und Heizungsanlagen zuzuordnen. Schwefeldioxid, also dieser Indikator, hatte am Flughafen in Frankfurt eine Konzentration, die etwa Hattersheim ebenfalls aufzuweisen hatte, eine kleinere Stadt im weiteren Umkreis. Bei den Bestimmungen von Abgasen, die auf Verbrennungsvorgänge in Flug- oder auch Automotoren zurückzuführen sind, waren in der Regel die Belastungen in der Innenstadt größer. Jedoch war die deutlichste Auswirkung seitens der Flugzeugabgase an den Stickoxiden abzulesen und an den Kohlenwasserstoffen. Die polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe zeigten keine auffällige Veränderung gegenüber dem Stadtgebiet; das Zitat, das ich vorhin hier gehört habe, war also nicht ganz korrekt wiedergegeben.

Im Grunde genommen ist hier zusammenfassend zu sagen, daß die Luftverunreinigungen mit dem Lärmproblem nicht vergleichbar sind. Ich möchte aber noch darauf hinweisen, daß es keinesfalls Sinn einer Luftreinhaltepolitik sein kann - entschuldigen Sie, meine Herren Abgeordneten, wenn mir das Wort "Politik" so herausgerutscht ist; ich will mich hier nicht politisch produzieren -, vergleichende Messungen vorzunehmen. Die Luftreinhaltung basiert nicht nur auf vergleichenden Messungen, nicht nur darauf, daß man sagt: hier ist weniger als dort, also geht erst mal woanders hin. Vielmehr basiert die Luftreinhaltung auf zwei Säulen. Zum einen auf der Einhaltung vorgegebener hygienischer Grenzwerte. Ich hoffe, Sie sind mir nicht böse, daß ich feststellen kann: glücklicherweise sind sie hier im Flughafenbereich eingehalten. Die zweite Säule ist die Beachtung des Standes der Technik. Also auch das Einhalten von Grenzwerten ist kein Freibrief, zu sagen: Nun brauchen wir nichts zu machen. Soweit mir aus dem Bereich der Technik bekannt ist - ich bin selber kein Techniker -, ist die Entwicklung auch auf dem Gebiet der Flugzeugmotoren so gelaufen, daß die Luftverunreinigungen zurückgegangen sind.

Ich möchte, Herr Vorsitzender - Ihr Einverständnis vorausgesetzt -, noch kurz auf die Bemerkung eingehen, die hier vorhin bei der Diskussion über die Lärmprobleme zur Luftverunreinigung gemacht worden ist. Man hat gesagt, man hätte doch die Flechten untersuchen sollen. Das ist mir durchaus bekannt, denn ich war seinerzeit auch an den schon von Herrn Sander erwähnten Untersuchungen im Rahmen der lufthygienischen und meteorologischen Studie für die Regionale Planungsgemeinschaft Untermain beteiligt. Man hätte mir umgekehrt, wenn ich diese Flechtenuntersuchungen zum Maßstab gemacht hätte, an den Hut heften können: Die Flechten sind zweifelsohne ein sehr interessanter biologischer Indikator, die nicht bloß einen simplen Meßwert ergeben, sondern letztlich schon eine Art biologischer Wirkung reproduzieren; allerdings sind die Flechten anfällig für Schwefeldioxid, und Schwefeldioxid ist ja gerade das, das im Bereich von Flughäfen eine nur untergeordnete Rolle spielt. Sie hätten mir dann also umgekehrt den Vorwurf machen können, daß ich meine Argumentation hieran aufgehängt hätte.

Wenn Sie sich die Karte, die Sie vorhin gezeigt haben - ich habe sie auch hier bei mir - genau ansehen: Die Flechtengesellschaften am Flughafen sind besser als im Norden, im Westen und im Süden in einigen Kilometern Abstand vom Flughafenbereich. - Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender Dr. Lang:

Soweit die Ausführungen des geladenen Sachverständigen Prof. Lahmann.

An Stelle des leider verhinderten Umwelthygienikers Prof. Dr. Schlipköter wird nun Herr Pfarrer Oeser in dessen Auftrag kurz ein Statement abgeben.

Dr. Oeser:

Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir stehen hier vor der schwierigen Situation, die im Laufe des Hearings schon mehrfach deutlich geworden ist, daß es den betroffenen Gemeinden und der betroffenen Bürgerschaft, repräsentiert durch Umweltverbände und Bürgerinitiativen, in der kurzen Zeit nicht möglich gewesen ist, die Wissenschaftler zu dem Hearing hierher zu bitten, die Aussagen zu den verschiedensten Komplexen machen müßten, wozu sie nicht nur fachlich in der Lage, sondern woran sie auch interessiert wären. Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft hatte Herrn Prof. Schlipköter, den Direktor des Medizinischen Instituts für Umwelthygiene der Universität Düsseldorf, gebeten, an der Anhörung teilzunehmen. Prof. Schlipköter hat es sehr bedauert, daß ihm dies aus dienstlichen Gründen nicht möglich ist. Er konnte in den wenigen Tagen das ihm zugesandte Material auch nicht in der Weise durchlesen und wissenschaftlich gründlich bewerten, wie es notwendig gewesen wäre. Ich würde mir sehr wünschen, daß Herrn Prof. Schlipköter die Gelegenheit gegeben wird, zu dem heute hier Ausgeführten noch einmal ausführlich Stellung zu nehmen. Er ist einer der führenden medizinischen Fachleute auf dem Gebiete der Lufthygiene in der Bundesrepublik Deutschland.

Prof. Schlipköter hat mir nun folgenden Brief mit der Bitte geschickt, ihn hier vorzutragen. Dieser Brief ist erst gestern per Eilboten angekommen. Er lautet:

"In der Umgebung des Flughafens Frankfurt wurde im Jahr 1975 ein Meßprogramm zur Erfassung von Luftverunreinigungen durch den Flugverkehr durchgeführt. Inzwischen liegt ein umfangreicher Bericht über diese und weitere Messungen in der Frankfurter Innenstadt und Berlin mit Diskussion der Ergebnisse vor. Der Bericht enthält darüber hinaus eine Übersicht über wesentliche Ergebnisse anderer Untersucher, die in der Literatur veröffentlicht wurden.

Besondere lufthygienische Bedeutung kommt nach den vorgelegten Untersuchungen und Befunden den bei Betrieb von Düsentriebwerken entstehenden Stickoxiden sowie reaktiven oder polyzyklischen Kohlenwasserstoffen zu.

Die Bedeutung dieser drei Verbindungsgruppen soll daher näher beleuchtet werden.

Die von Lahmann und Prescher vorgelegten Meßergebnisse lassen in der Umgebung des Flughafens eine deutliche Erhöhung der Konzentration an Stickstoffoxiden erkennen. Die angewandten Meßmethoden lassen eine Unterscheidung zwischen Stickstoffmonoxid und dem hygienisch bedeutsameren Stickstoffdioxid nur teilweise zu. Geht man davon aus, daß etwa 25 bis 30 % der Stickstoffoxide als Stickstoffdioxid vorlagen, was durch Emissionsuntersuchungen und Erfahrungen bei anderen Immissionsmessungen dargelegt wird, so ergeben sich für Stickstoffdioxid Belastungswerte, die nur knapp unterhalb der Grenzwerte der TA Luft liegen. NO2 ist ein schwerwaserlösliches Reizgas, das in den tiefen Lungenabschnitten bei Konzentrationen über 0,8 mg/m3 Reizerscheinungen - vor allem bei Personen mit Atemwegserkrankungen - bewirken kann.

Die hohen Konzentrationen an Stickstoffoxiden erhalten zusätzliche Bedeutung bei gleichzeitigem Vorkommen von ungesättigten Kohlenwasserstoffen. Die von Lahmann und Prescher durchgeführten Messungen erlauben keine Unterscheidung von gesättigten und ungesättigten oder reaktiven Verbindungen. Die in der gleichen Arbeit zitierten Untersuchungen über die Qualität der Kohlenwasserstoffemissionen von Flugzeugtriebwerken lassen jedoch keinen Zweifel daran, daß der überwiegende Teil dieser Kohlenwasserstoffe in die Gruppe der ungesättigten und reaktiven Verbindungen einzustufen ist.

Messungen über Folgeprodukte aus Stickstoffoxiden und reaktiven Kohlenwasserstoffen (sog. Los Angeles Smog)"

- der bei uns im Rhein-Main-Gebiet in den letzten Jahren zugenommen hat -

"liegen nicht vor. Bei bestimmten Wetterlagen muß jedoch mit der Bildung solcher photochemischen Verbindungen gerechnet werden, die vor allem Reizerscheinungen der Schleimhäute und der Atemwege auslösen können. Solche Wetterlagen dürften durch die orographische Lage von Frankfurt begünstigt sein. Untersuchungen über die medizinische Bedeutung und Relevanz solcher Verbindungen sind noch nicht abgeschlossen.

Die vorgelegten Benzpyrenmessungen in sedimentiertem Staub zeigen keinen Unterschied im Vergleich zu der Belastung in Großstadtgebieten. Dieser Befund überrascht nicht, wenn man bedenkt, daß die Konzentration an polyzyklischen Kohlenwasserstoffen in unseren Städten noch immer relativ hoch liegt. Deshalb werden die aus dem Flugverkehr stammenden Anteile durch die bereits vorliegenden und auf andere Quellen ... zurückgehenden Grundbelastungen überlagert.

Aus einem Vergleich der Meßwerte am Flughafen mit Stadtgebieten kann jedoch nicht auf die Bedeutungslosigkeit der Emission von Polyzyklen durch den Flugverkehr geschlossen werden.

Zusammenfassung:
Nach den Untersuchungen von Lahmann und Prescher in Verbindung mit der vorgelegten Literaturübersicht stehen in der Nähe von Flughäfen die Luftverunreinigungen an Stickstoffoxiden und reaktiven Kohlenwasserstoffen nach Menge und Bedeutung an erster Stelle. Die 1975 gemessenen Konzentrationen an Stickstoffoxiden liegen knapp unter den in der

TA Luft festgelegten Grenzwerten. Für eine Beurteilung der Situation in bezug auf Reaktionsfolgeprodukte reichen die durchgeführten Untersuchungen als auch die Kenntnisse über die Wirkung solcher Produkte noch nicht aus. Mögliche Risiken durch solche Produkte können jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden.

Eine mögliche Belastung mit polyzyklischen Kohlewasserstoffen durch den Flugverkehr kann auf Grund der Messungen zwar nicht ausgeschlossen werden, der Schwerpunkt dieser Belastung liegt jedoch zur Zeit mehr auf dem Gebiet kleiner stationärer oder beweglicher Verbrennungsprozesse (Hausbrand, Straßenverkehr). Bei langfristiger Planung sollte diese mögliche Belastung durch den Luftverkehr jedoch berücksichtigt werden.

Prof. Dr. Schlipköter, Dr. Brockhaus."

Stellv. Vorsitzender Roth:

Als nächster Redner hat der Biologe Prof. Wiltschko das Wort. Prof. Wiltschko spricht für die Hessischen Naturschutzverbände.

Prof. Dr. Wiltschko:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich stehe hier auch als Hochschullehrer der Universität Frankfurt, und nach Absprache mit dem Dekan vertrete ich auch den Fachbereich Biologie. Es freut mich sehr, daß in dieser Debatte, bei der es um ganz immense wirtschaftliche Belange geht, auch so etwas relativ Unbedeutendes zur Sprache kommt wie die Tier- und Pflanzenwelt. Es ist mir wirklich eine Freude, Ihnen in wenigen Minuten dazu etwas sagen zu können.

Ich kenne dieses Gebiet, um das es sich hier handelt, den Frankfurter Stadtwald und vor allen Dingen die anschließenden Mönchbruch-Wiesen sehr genau, seit mehr als 20 Jahren. Wir führen dort mit unseren Studenten regelmäßig die Einführungsexkursionen durch, um ihnen die Pflanzen- und Tierwelt nahezubringen und die ersten ökologischen Grundbegriffe im Anfängerstudium beizubringen. Später führen wir natürlich Fortgeschrittenenarbeiten usw. dort aus. Somit ist der Mönchbruch-Wald zu unserem bevorzugten Lehr- und Lerngebiet geworden.

Es ist nicht nur die Frankfurter Universität, die ihn in dieser Weise nutzt. Das kommt nicht von ungefähr; der Grund ist heute schon öfter angesprochen worden. Die Diversität der Biotope ist so hoch wie sonst nirgends in unserer Umgebung und vor allen Dingen nicht im Einzugsbereich der Universität Frankfurt. Wir haben da den trockenen Wald, wir haben den Mischwald, wir haben den feuchten Wald, wir haben den Bruchwald, wir haben die feuchte Wiese, wir haben das stehende Wasser, wir haben das fließende Wasser, um nur einige der Lebensräume zu nennen, die alle ihre spezifische Tier- und Pflanzenwelt haben.

In den Mönchbruch-Wäldern finden wir noch, wie unsere Untersuchungen dort zeigen, eine Diversität in der Fauna, die einen Spitzenwert in ganz Deutschland darstellt. Wir haben entsprechende Untersuchungen an Wasserkäfern und Libellen durchgeführt und festgestellt, daß die Diversitätszahlen so hoch sind, daß etwa ein Viertel bis ein Drittel aller theoretisch vorkommenden Arten in diesem Gebiet zu finden sind, was wieder aus der Vielfältigkeit der Biotope zu erklären ist. Das sind Zahlen, die weit über dem Durchschnitt liegen. In anderen Biotopen, im Taunus usw., erreicht man da nur 10 %.

Wenn dieses Gebiet nicht mehr zugänglich sein sollte, wozu allein die Lärmbelastung durch eine Startbahn erheblich beitragen würde - Sie können sich vorstellen, wenn Sie als Lehrender dastehen, und jede Minute donnert ein Düsenriese wenige hundert Meter an Ihnen vorbei, dann haben Sie Kommunikationsschwierigkeiten -, würde das für die Universität Frankfurt zu einem herben Verlust eines Lehrgebiets führen, der nur durch erhebliche finanzielle Mittel und zeitlichen Einsatz ausgeglichen werden könnte, durch eine ganze Reihe von Einzelexkursionen.

Für die Einmaligkeit dieses Gebietes möchte ich Ihnen ein Beispiel geben. In diesem Lebensraum Mönchbruch gibt es eine sehr altertümliche Krebsfauna, die ich persönlich außer im Mönchbruch nur noch in der Camargue in Südfrankreich und in einem Überschwemmungstal in Bosnien bei Imotski gefunden habe. Das unterstreicht nur die Schutzwürdigkeit dieses ganzen Geländes. Diese Krebse leben nicht im Grundwasser, aber in den Überschwemmungsgebieten, die durch die Schneeschmelze und das Herantreten des Grundwassers an die Oberfläche entstehen. Sie treten nur während der Frühlingsmonate Ende Februar/Anfang März auf, wenn diese Wiesen überschwemmt sind. Die Zwischenzeit überdauern sie als Eier.

Es wurde vorhin schon angeführt, das Grundwasser ändert sich. Das hat zur Folge, daß diese Krebse durchaus nicht jedes Jahr erscheinen. Sie können mehrere Jahre als Dauereier überstehen. Nur wenn das Grundwasser über eine bestimmte Höhe und das Futterangebot aus Algen vom Vorjahr ein bestimmtes Maß erreicht und einige andere ökologische Faktoren zustande kommen, auf die ich jetzt nicht eingehen will, tauchen die Krebse wieder auf. Ich kann mir vorstellen, daß selbst geringfügigste Änderungen in diesem subtilen Lebensraum das Auftreten dieser sehr empfindlichen Tiere eindeutig stören würden, beispielsweise schon eine Begrenzung des maximalen Grundwassers nach obenhin. Ich sage bewußt, ich kann mir das vorstellen, Sie können sich vorstellen, dazu gibt es keine Experimente. Das Experiment findet statt, wenn die FAG diese Startbahn baut. Dann werden wir es wissen, vorher können wir mit den besten Gutachten nichts erreichen.

Ich möchte noch einmal aufrufen, wenn ich hier schon stehen und die Belange der Tierwelt erwähnen darf, daß mir das

Risiko, daß auch nur geringfügige Biotop-Schwankungen zum Aussterben dieser einmaligen Fauna führen, zu hoch erscheint und daß ich deswegen dagegen bin, daß man diese Baumaßnahmen durchführt.

Es ist genügend über die Schutzwürdigkeit dieses Gebietes gesagt worden. Ich möchte nicht auf die Vogelwelt eingehen; Herr Bauer hat noch einmal das Wort, und sie ist gestern schon kurz gestreift worden. Ich möchte Ihnen nur mitteilen, daß ich für Fragen, die zur Lebensgemeinschaft und zur Tiersoziologie vorhanden sind, zur Verfügung stehe.

Ich möchte vielleicht nur noch einen Aspekt ansprechen. Es ist relativ viel über die Wiederaufforstung geredet worden. Ich will jetzt vom Feuchtgebiet weg. Die Wiederaufforstung betrifft ja den trockenen Wald. Was man da einschlägt, ist ein guter Buchenmischwald. Lassen Sie mich wieder von der Tierwelt her argumentieren: Bis eine Buche soweit ist, daß ein Schwarzspecht wieder eine Höhle darin bauen kann, vergehen 120 Jahre. Das muß man halt bedenken, wenn man ökologische Flächen einfach vergleicht, hier etwas einschlägt und dort etwas aufforstet.

Andererseits fielen mir in bisher laufenden Aufforstungsverfahren einige Kleinigkeiten auf. Beispielsweise betraf es eine Gegend bei Rumpenheim, wo einer meiner Doktoranden eine Untersuchung an Zauneidechsen durchführte. Die Untersuchung konnte nicht weitergeführt werden, weil das Geläde plötzlich wieder aufgeforstet worden war. Das ökologisch weitaus wertvollere Brachland wurde durch eine Fichten-Monokultur ersetzt. Dann bekommt man als Ökologe noch gesagt: da haben wir eine Verbesserung gemacht; in Wirklichkeit ist es gar keine Verbesserung. Sicher, das ist in Unkenntnis geschehen, und wir hatten auch nicht dagegen protestiert.

Ich möchte das nur als Beispiel dafür anführen, daß man mit Aufforstungen nicht ohne weiteres einen Gleichstand herstellt. Das ist heute morgen schon von wirtschaftlicher Seite ausgeführt worden.

Ich möchte zusammenfassen: Das Mönchbruch-Gebiet ist ein Biotop von höchster Diversität und ist für den Fachbereich Biologie der Universität Frankfurt ein bevorzugtes Lehr- und Lerngebiet. Wir sind aus diesem Grunde gegen jede Änderung der Beschaffenheit des Biotops.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Nächster Redner ist Herr Bauer. Er spricht für die Hessische Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie, auf deutsch Vogelkunde. Sie können vom Platz aus sprechen, Herr Bauer.

Bauer:

Ich möchte mich kurz fassen, muß aber nochmals auf das Problem des Vogelschlages zurückkommen. Ich hatte das gestern bereits angekündigt. Gestern hatte ich Ihnen im Anschluß an die Ausführungen von Herrn Grebe die Zahlen an vogelschlagfähigen Tieren genannt, die sich an diesen Pfützen, kleinen Teichen, Tümpeln, von denen eben Herr Wiltschko sprach, periodisch oder aperiodisch ansammeln können. Völlig unabhängig von dem Ausgang der Untergrundprüfung, die die FAG in diesem Bereich noch vornehmen muß - davon wird abhängen, ob sie drainen muß oder nicht -, ist folgendes zu sagen. Dies hat auch Herr Mock mehrfach angedeutet, indem er sagte - ich zitiere ihn noch einmal in seiner umständlichen Art -, um zu verhindern, daß das Grundwasser ansteige, müßten diese Pfützen in der Zimtwiese und in den Mönchbruchwiesen drainiert beziehungsweise zugeschüttet werden. Es müßten die Gräben entwässert werden. Das heißt, daß tief in das Biotop eingegriffen werden muß. Wenn Sie das heute - vielleicht gut gemeint - bestreiten, nehmen Sie die Vogelschlaggefahr selbst nicht ernst. Da ich das aber nicht glaube, muß ich den Vorwurf der Unfairneß erheben. Sie wollen uns hier glauben machen, Sie wollten hier nichts verändern. Wenn Sie - ich sage es noch einmal - die Richtlinien des Bundesministeriums, die Ihnen gar keine andere Wahl lassen, unmittelbar vor dem Abhebepunkt der Maschinen liegende Wasserflächen zu veröden, ernst nehmen, müssen Sie in den Wasserhaushalt des Gebietes eingreifen. Das war auch der Grund, warum wir vor acht Wochen gemeinsam mit der Botanischen Gesellschaft für Naturschutz in Hessen unsere vor Jahren vorgelegten Anträge auf Ausweisung dieses Gebietes als Naturschutzgebiet zurückgezogen haben. Ich glaube, daß ich das jetzt mit allem Nachdruck, mit aller Deutlichkeit gesagt habe. Ich meine, daß jetzt nirgendwo mehr eine Unklarheit zurückgeblieben ist. Ich danke Ihnen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Als nächstem erteile ich Herrn Schubart für die Bürgerinitiativen das Wort. Herr Schubart, im Sinne einer kleinen Orientierungshilfe möchte ich Ihnen sagen, daß Ihre Vorredner zu diesem Sachgebiet etwas weniger als acht Minuten gesprochen haben. Dies soll für Sie nur eine Leitlinie sein. Bitte, Sie haben das Wort.

Schubart:

Ich möchte nicht nur zu dem Sachgebiet, das eben hier angeschnitten wurde, sondern zu dem ganzen Themenkomplex, der heute hier im Laufe des Tages abgehandelt worden ist, aus der Sicht der Bürgerinitiativen kurz Stellung nehmen.

Zunächst eine generelle Feststellung: Wir Bürgerinitiativen waren heute sehr überrascht darüber, daß praktisch das gesamte Planwerk des Planfeststellungsbeschlusses einschließlich der Baupläne der FAG vollständig ins Wanken gekommen ist. Wir haben zu unserer Überraschung gehört, daß es Unstimmigkeiten zwischen den bindenden Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses und Ihren eingereichten Unterlagen gibt. Das hat uns sehr enttäuscht. Ins Wanken

gekommen sind allerdings auch einige wesentliche Feststellungen, auf denen bisher sowohl das Planfeststellungsverfahren als auch das Gerichtsverfahren durch sechs Instanzen aufgezogen worden ist.

Erstens. Im Planfeststellungsbeschluß steht ein Satz, der nach dem heutigen Tage nun wirklich nicht mehr aufrechterhalten werden kann. Auf Seite 19 heißt es wörtlich - ich zitiere -: Insgesamt ergibt der Bau der Startbahn West eine Verbesserung der Lärmsituation. - Diese Aussage wurde uns von seiten der FAG bis zu der heutigen Intervention von Herrn Görlach wie folgt begründet: Angenommen, man geht von einem gegebenen Volumen aus, dann bringt die Startbahn West eine andere Verteilung, nämlich eine Verteilung des Fluglärms von bisher hauptsächlich besiedelten Bereichen nunmehr auf einen unbesiedelten Bereich. - Es wird also von einem gegebenen Volumen ausgegangen - das war bisher auch Grundlage für die Gerichte -, das nur gerechter verteilt werde. Hingegen haben wir nun zwei Tage lang gehört, daß mit der Startbahn West gerade zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden sollen. Es seien zusätzliche Bedürfnisse an Luftverkehr, an Flugbewegungen da, die durch den Bau der Startbahn West befriedigt werden sollten. Angesichts dessen können Sie doch nicht hergehen und sagen, die Verbesserung der Lärmsituation gehe von einem gegebenen Volumen aus. Sie müssen hier ausdrücklich klarstellen, daß dies bisher eine Irreführung der Öffentlichkeit gewesen ist. Es wird ein Mehr an Lärmbelästigung geben. Das ist ganz unbestreitbar. Die zentrale Feststellung im Planfeststellungsbeschluß, daß die Startbahn West eine Verbesserung der Lärmsituation ergebe, ist überhaupt nicht mehr aufrechtzuerhalten.

Zweitens haben wir bei der Behandlung des Komplexes "Lärm" heute gehört, daß jedenfalls das medizinische Gutachten mit so vielen Einwendungen behaftet ist, daß es schlechterdings keine realistische Grundlage für ein solches großes Projekt mehr sein kann. Wir gehen darüber hinaus und sagen: Heute schon steht fest, daß die Startbahn West mit all den zusätzlichen Kapazitäten, die sie erbringen soll, eine derartige zusätzliche Lärmbelästigung sowohl - ich betone das Wort "sowohl" - für besiedelte Bereiche als auch für ein einmalig schönes und für die Bevölkerung einmalig notwendiges Naherholungsgebiet mit sich bringen würde, daß dieser Grund allein ausreichend ist, um zu sagen: Die Startbahn West darf nicht gebaut werden!

Wir haben heute aber noch vieles anderes gehört. Wir haben auch einiges gehört, Herr Mock, was mich, ehrlich gesagt, sehr erschreckt hat. Es wurde hier quasi als selbstverständlich hingestellt, daß das Abwasser von der Startbahn in den Erdboden versickern soll. Wie kann so etwas wahr sein? Wie kann so etwas richtig sein? Wie kann so etwas ökologisch verantwortet werden? Die gesamte Startbahn West - nicht nur der Teil, auf dem Flugzeuge starten - ist wasserbelastenden Elementen ausgesetzt. Ich möchte zunächst einmal aus dem Gutachten von Professor Eschner - auch dieses Gutachten ist hier leider viel zu kurz gekommen - zitieren. Auf Seite 4 dieses Gutachtens heißt es - ich zitiere wörtlich -:

"Besonders auf Betonbahnen,"

- er meint hier Landebahnen -

"wo der gesamte Abfluß aus Oberflächenabfluß besteht, wird dies zu einem Ableitungsproblem führen, insbesondere auch deswegen, weil das Oberflächenwasser durch Abgas, Gummiabrieb, Öl etc. stark verunreinigt wird."

Hinzu kommt all das, was, wie wir heute gehört haben, im Winter an Frostschutzmitteln auf diese Bahnen gestreut werden muß. Dies müssen Sie natürlich auf der gesamten Startbahn machen, auch auf dem Teil, der nicht zum Starten notwendig ist. Denken Sie nur einmal daran, daß es einen Fehlstart gibt und das Flugzeug wieder umkehren muß. Sie müssen die gesamte Startbahn zu jeder Jahreszeit betriebsbereit halten. Man muß dann auch die Konsequenzen ziehen und kann nicht einfach sagen: Ich lasse dieses Wasser mit all den chemischen Elementen, mit denen der Frostschutz sichergestellt werden soll, einfach in den Erdboden versickern.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Schubart, ich möchte Sie kurz unterbrechen. Wir hören Ihnen mit Geduld zu. Sie haben aber in den seitherigen fünf Minuten Ihres Referates noch kein Wort zu dem aufgerufenen Thema gesagt. Ich bitte Sie, sich so zu verhalten wie Ihre Vorredner. Wir haben am heutigen Vormittag die von Ihnen jetzt angesprochenen Themen eingehend behandelt. Auch Ihrer Gruppe ist ein gleiches Rederecht wie den anderen Gruppen eingeräumt worden. Ich wäre dankbar, wenn Sie jetzt zu dem aufgerufenen Thema Stellung nähmen.

Schubart:

Ich verstehe nicht recht, was Sie mit dem aufgerufenen Thema meinen. Nach meiner Checkliste geht es jetzt um die Naherholung - dieses Thema ist von Herrn Kuder angeschnitten worden -, die Frage des Waldverlustes, die Waldbilanz, die Luftverunreinigung und um das Wasser.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Wir sind jetzt beim Themenkomplex "Wald, Klima und Luft". Das Thema "Wasser" hatten wir vorhin abgeschlossen. Ich wäre dankbar, wenn Sie zu dem aufgerufenen Thema sprächen.

Schubart:

Zum Thema "Waldverlust" möchte ich folgendes sagen. Die Waldbilanz, wie sie von der FAG so schön aufgemacht wird, dürfte ja nun auch ganz vom Tisch weggewischt sein. Es gibt ausschließlich Waldverluste und nichts Realistisches an Wiederaufforstung. Zur Wiederaufforstung möchte ich nur folgendes anmerken - dies ist eben von Professor Wiltschko bereits sehr schön dargestellt worden -: Man kann einen Wald nicht wie einen Container transportieren. Man kann einen Verlust im Mönchbruchwald nicht an irgendeiner beliebigen Stelle ersetzen. Ganz schlimm wird es aber, wenn uns als Wiederaufforstungsflächen solche Flächen offeriert werden, die hermetisch abgeriegelt werden, wie zum Beispiel in Ihrem Sicherheitsstreifen oder an ganz anderen Stellen. Professor Wilschko sagte vorhin schon, daß zum Beispiel in Maintal ein wertvolles Biotop vernichtet wurde, um dort gewissermaßen eine Fichtenfarm zu erstellen.

Das ist überhaupt unzulässig, das mit diesem Waldverlust, der hier entsteht, aufzuwerten.

Schließlich noch zu der Frage der Naherholung. Das muß auch noch einmal sehr verdeutlicht werden, da es für mich eine zentrale Frage ist. Herr Kuder hat es vorhin angeschnitten gehabt. Sie können das Problem Lärm nicht beschränken auf die Frage: besiedelte Bereiche, sondern Sie müssen ebenso die Frage nach dem Lärm in den Erholungsgebieten stellen.

Nach den Karten, die uns heute hier gezeigt wurden, bedeutet das praktisch, daß fast der gesamte Mönchsbruchwald - dieses möchte ich quantifizieren mit 80 % der 6000 ha des Waldgebietes insgesamt - total vom Lärm künftig überflutet sein wird und daß allein schon auf Grund dieser Lärmüberflutung es unmöglich sein wird, daß sich dort künftig Menschen aufhalten. Das bitte ich, bei der Diskussion über Lärmfragen mit zu berücksichtigen.

Abschließend möchte ich noch einmal aus der Sicht der Bürgerinitiativen sagen - das geht auch an den Anhörungsvorstand -: Herr Vorsitzender, wir haben den Eindruck, daß wir gegenüber den Betreibern dieses Flughafens hier während dieser Anhörung in einer unwahrscheinlichen Weise diskriminiert und sehr viel schlechter gestellt worden sind.

(Beifall von der Tribüne)

Stellv. Vorsitzender Roth:

Bitte, unterlassen Sie diese Beifallskundgebungen auf der Tribüne.

Schubart:

Herr Becker oder wer immer sich von der FAG gemeldet hatte, hatte in jeder Lage des Verfahrens die Möglichkeit, das Wort zu ergreifen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Schubart, ich muß das ganz deutlich zurückweisen. Vielleicht ist Ihnen erinnerlich, daß ein für Ihre Gruppe gestern aufgerufener Redner überhaupt nicht die Zeit in Anspruch genommen hat und überhaupt nicht zum Thema gesprochen hat.

Schubart:

Herr Vorsitzender, das muß ich jetzt richtigstellen, weil hier Ammenmärchen verbreitet werden. Gerade wir Bürgerinitiativen hatten uns zu der Frage der Arbeitsplätze, die gestern am Nachmittag zur Diskussion stand, sehr gut vorbereitet, weil uns von der Gesamtheit der ökonomischen Fragen ausschließlich nur die Arbeitsplatzfrage, die aber sehr gründlich, am Herzen liegt. Da hätten wir auch gewichtige und fundierte Beiträge bringen können.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Schubart, weder zum einen noch zu dem anderen Thema ist von Ihrer Seite aus Stellung genommen worden, trotz Aufruf. Ich bitte Sie, zur Sache zu sprechen.

Schubart:

Sie können mich unterbrechen. Ich bleibe bei meiner Prämisse, daß wir uns als Bürgerinitiativen hier nicht gleichberechtigt einbringen konnten gegenüber denjenigen, die auf der Seite der Betreiber und der Befürworter des Flughafenausbaus stehen.

Aber wie immer es auch sei: Die Gesamtheit der seit gestern nachmittag und heute bis zu dieser Stelle vorgebrachten ökologischen Einwände und Bedenken sind jetzt schon - nach jetziger Erkenntnis - so gravierend, ich möchte fast sagen: so ungeheuerlich, daß eigentlich jetzt schon das Aus für die Startbahn West erklärt werden müßte.

Wenn man mir sagen würde, einige Gutachter hätten unterschiedliche Ansichten zu wichtigen Problemen zum Beispiel der Wasserwirtschaft, dann müßte ich einer verantwortungsbewußten Regierung sagen: Wenn es unterschiedliche Meinungen zu wichtigen ökologischen Fragen gibt und ich eine verantwortliche Planung machen will, muß ich natürlich die negativste Aussage, die negativste Auswirkung auf die Ökologie zugrunde legen. Deswegen können Sie die positiven Auskünfte vergessen. Legen Sie die negativen Aussagen der Ökologie zugrunde, dann können Sie jetzt schon erklären: Die Startbahn West wäre eine ökologische Katastrophe.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Als nächster Redner hat für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Herr Brehl das Wort.

Ich darf nur in aller Gelassenheit für den Anhörungsvorstand feststellen: Es wird ein gedrucktes Wortprotokoll dieser Anhörung jedermann zugänglich sein, so daß die Unhaltbarkeit Ihrer Ausführungen von jedem Bürger dieses Landes nachgeprüft werden kann. Herr Brehl, Sie haben das Wort.

Brehl:

Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Je mehr die Zeit fortschreitet, desto stärker wird die Anspannung. Aber trotzdem ist es sicherlich möglich, auch in aller Ruhe einige Anmerkungen gegenüberzustellen, die den von Ihnen angesprochenen Themenbereich berühren.

Zunächst eine Vorbemerkung: Herr Vorsitzender, erlauben Sie - weil es für mich keine andere Möglichkeit gibt -, daß ich folgendes sage: Es wurde gerade eine Presseerklärung verteilt, unterschrieben von Herrn Kronawitter und Herrn Zimmermacher. Ich bin dort zitiert worden. Es wird mir eine Aussage unterschoben, die ich nicht gemacht habe. Ich stelle dies fest. Die Erklärung wurde gerade verteilt; ich habe sie durch Zufall bekommen.

Zu dem Abwägen, das ja die Kommunen sehr starkt betrifft. Ich sagte gestern schon einmal: Für diese Landschaft, durch die die Startbahn West gehen soll, stehen wir in der Tat - wie ich meine - mit den Mitarbeitern auf dem Flughafen in einem Boot. Die Mitarbeiter arbeiten auf ihrem Platz am Flughafen und wohnen in unseren Städten und Gemeinden.

Herr Dr. Vester hat gestern zu der Vernetzung der Interessenslagen und der Aussagen Stellung genommen. Sicherlich beziehen wir uns bei unseren Aussagen als Städte und Gemeinden eng auf unseren Gemarkungsbereich, auf unseren Lebens- und Wohnbereich. Es ist verständlich, daß sich ein Betriebsrat vornehmlich auf die 40-Stundenwoche der Arbeitnehmer bezieht. Aber hier setzt auch - wie für den gesamten ökologischen Bereich - die Vernetzung ein und es muß eine Übereinstimmung erzielt werden.

Zum Waldverlust: Es wurde heute wieder eine Reihe von Zahlen genannt. Ich darf mich bei den neunundzwanziger Verbänden bedanken, daß sie einmal eine Gesamtwaldbilanz eingebracht haben, weil diese isolierten Zahlen, die nur die Startbahn West betreffen, isoliert gesehen werden und meist auch isoliert diskutiert werden, ohne den Gesamtrahmen, die Gesamtveränderung in diesem Ballungsgebiet zu berücksichtigen.

Nebenbei: Diese höhenaufwuchsbeschränkten Bäume, die sogenannten Christbaumkulturen, sind eben von der Funktion her kein Wald und können in solche Berechnungen nicht einbezogen werden.

Zur Erholungsfunktion dieses Waldes ist sehr viel ausgeführt worden. Im Grunde genommen kann ich mich auf Prof. Kuder berufen. Ich möchte aber ausdrücklich auf die Aussage von Herrn Staatssekretär Dr. Brans über die Unersetzbarkeit der Erholungsfunktion dieses Waldes in diesem Ballungsgebiet Bezug nehmen. Die Leute, unsere Bewohner, die Mitarbeiter des Flughafens müssen dann eben 50 km weit fahren, um gleiche Erholung, gleiche Regeneration ihrer Arbeitskraft zu haben.

Zur Hochspannungsleitung: Es werden 7 Hektar mit der verkürzten Leitung - uns fehlen immer noch die Beschreibungen - und 45 Hektar Waldverlust genannt. Das ist jene Trasse, die im Planfeststellungsbeschluß steht. Es wurde bisher selten oder überhaupt nicht - ich kenne keine Diskussion - über die Verlegung der Gesamttrasse gesprochen. Denn es ist nicht nur Wald betroffen, sondern es sind eminente Wiesenbereiche betroffen, durch die eine verlegte Hochspannungsleitung hindurchführt, und zwar bis zu einer Breite von etwa 200 m und einer Länge von 6 km. Darin sind auch 45 ha Wald enthalten. Aber der Gesamtbereich der Landschaft wird durch eine solche Verlegung tangiert. Es sind nicht nur die 45 ha Wald. Ich wollte nur darauf hingewiesen haben.

Zum Lärm: Ich weiß nicht, wer in diesem Hause mir eine Antwort darauf geben kann - nach der Diskussion unter Professoren, unter Fachleuten -, wie denn nun die Lärmfrage tatsächlich zu beurteilen ist. Ich vermag die Lärmfrage, insbesondere bezogen auf gesundheitliche Auswirkungen, heute aus dieser Diskussion heraus jedenfalls nicht zu beantworten.

Ich weise ausdrücklich darauf hin. Selbst kann ich nicht beurteilen, inwieweit das Gutachten von Professor Jansen angezweifelt werden kann.

Eine Aussage hat der Gutachter Jansen aber gemacht: Aus heutiger Sicht - dies war damals nicht erkennbar, so seine Aussage sinngemäß - sind zusätzliche Faktoren in eine medizinische Beurteilung einzubeziehen, die ich damals nicht machen konnte und nicht gemacht habe, nämlich jener Part, den Herr Dr. Rohrmann gestern hier vorgetragen hat und heute in einer Antwort noch einmal kurz darstellen konnte. Ergänzung also: Welche Auswirkungen der Fluglärm auf die Menschen tatsächlich hat. Es sind sozialwissenschaftliche und sozialmedizinische Fragen.

Eine Anmerkung zu den Kurven, Dauerschallpegel, die heute morgen sehr eingehend erläutert wurden. Heute nacht hat eine Bürgerin aus Rüsselsheim nach 0 Uhr folgende Werte gemessen: 77, 81, 80 dB (A). Eine Messung um 9.20 Uhr an gleicher Stelle ergab folgende Werte: 89 dB (A). Vergleichen Sie diese Werte mit den Kurven!

Meine Damen und Herren, zu der meteorologischen Seite auch nur eine kurze Anmerkung. Das Referat des Vertreters des Deutschen Wetterdienstes schloß mit der Aussage, die Startbahn West sei ohne Auswirkungen auf das Klima.

Erst auf Nachfragen stellte sich heraus, daß der gleiche Gutachter die Aussage machte: Gemessen haben wir nicht. Das könnte man ja machen. Dann müßte man eben sehen, was dabei herauskommt.

Warum stellt sich dies erst bei der Anhörung heraus, nachdem ein Planfeststellungsbeschluß 1972 auf den Tisch gelegt wurde und gerade über diese Frage jahrelang diskutiert worden ist? Das ist für mich unverständlich.

Gestatten Sie mir noch eine kleine Anmerkung zum Wasser. Die Kommunen haben keine Gelegenheit, dazu Stellung zu nehmen. Es gibt auch hier verschiedene Aussagen, die nicht aufgeklärt werden konnten. Wir als Kommunen vermögen aus der Anhörung keinen eindeutigen Schluß zu ziehen, was denn hier auch nur annähernd tatsächlich mit größter Wahrscheinlichkeit eintreten wird. Diese Frage ist auch zu klären.

Die Erholungsfunktion des Waldes ist kurz behandelt worden. Ich darf meine Ausführungen mit einem Zitat von Herrn Becker - Vorlage Nr. 42, Seite 18 - schließen. Herr Becker traf in einer Rundfunksendung folgende Feststellung:

"Mit der Startbahn West wollen wir bis zum Jahre 2000 überbrücken."

Ich hoffe nur, daß bei all den Unklarheiten, die hier übrig geblieben sind, insbesondere beim ökologischen Teil, aber auch schon während der beiden vorhergehenden Tage, die Menschen dieses Raumes das Jahr 2000 noch gesund erleben. Ich glaube nicht daran, daß die Menschen diese 20 Jahre so überbrücken werden, wie Herr Becker seine Kapazität mit der Startbahn West überbrücken will.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Das war der letzte Beitrag der einleitenden Stellungnahmen zu diesem Hauptgebiet.

Ich erteile jetzt das Wort im Rahmen der Fragerunde Herrn Abg. Weimar.

Abg. Weimar (CDU):

Herr Vorsitzender, erlauben Sie mir bitte noch eine Bemerkung, die ich als Obmann für meine Fraktion hier abgeben möchte. Die Vorwürfe der Bürgerinitiativen, auch wenn die subjektiv so empfunden sein mögen, möchte ich doch gerade im Namen der hier vier Tage sitzenden Abgeordneten ausdrücklich zurückweisen.

Wir haben uns größte Mühe gegeben - ich glaube, das auch für die Kolleginnen und Kollegen von der SPD und der F.D.P. sagen zu können -, jedem zuzuhören, jeden zu Wort kommen zu lassen und haben immer versucht, auch dann, wenn wir von hier oben Ungleichgewichtigkeiten in der Darstellung erkannten, durch zusätzliche Fragen auch die zusätzlichen Redemöglichkeiten einzuräumen.

Ich glaube, dies gerade gegenüber der Öffentlichkeit und denen, die jetzt hier zuhören, doch richtigstellen zu müssen. Wir fühlen uns von dieser Aussage nicht getroffen, sondern wir meinen, daß wir in dieser Frage das Menschenmögliche getan haben.

Es wurde der Vogelschlag und die Trockenlegung der Feuchtwiesen angesprochen. Meine Frage an die FAG: Ist das nach Ihrer Planung überhaupt eine realistische Auswirkung?

Halten Sie es für möglich, daß in irgendeinem Punkt dort etwas getan werden könnte, damit die aufgezeigten nachteiligen Auswirkungen nicht auftreten?

Eine weitere Frage habe ich an den Leiter der Abteilung Klimatologie beim Deutschen Wetterdienst. Herr Professor Schirmer, welche konkreten Auswirkungen sehen Sie im Hinblick darauf, daß die Startbahn West in den Wald hineingehen soll? Gibt es über die vorgetragenen Aspekte zusätzlich noch Punkte, die Sie als Fachmann aufklären können?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Für den Deutschen Wetterdienst Herr Professor Schirmer!

Prof. Dr. Schirmer:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich möchte mich ganz kurzfassen und ganz klar folgendes festhalten: Nachteilige klimatische Auswirkungen der Startbahn West in die Nachbargemeinden werden nach unserer Ansicht und nach unseren Erfahrungen nicht eintreten.

Es ist gestern von Herrn Terpitz von meßbaren Veränderungen gesprochen worden. Die befassen sich aber allein mit den Verhältnissen auf der Schneise. Das Waldklima der Schneise wird durch ein Klima ersetzt, wie es auf der Startbahn oder wie es auf der Autobahn üblich ist. Dort tritt eine Veränderung ein. Weiter abwärts der Schneise wird sich dies nicht mehr bemerkbar machen.

Zu der eben aufgeworfenen Frage - hier muß ein Mißverständnis vorliegen: Selbstverständlich geht der Wissenschaftler daran, Messungen durchzuführen, um sein Wissen zu erweitern. Nur würde ich in dem vorliegenden Fall, wo wir mit

ziemlicher Sicherheit aussagen können, daß keine Fernwirkungen eintreten, Messungen für nicht erforderlich und für nicht ökonomisch halten. Sie würden in dem Fall nichts bringen. Die Änderungen, die hier zu erwarten sind, sind in einer Größenordnung, die in den Nachbargemeinden nicht mehr nachweisbar sind.

Es gibt auch nach unserer Ansicht im Moment keinen Mechanismus, um das, was vielleicht an Wärme am Tag über der Startbahn produziert wird oder in der Nacht vielleicht durch Ausstrahlung an Kaltluft gebildet wird, zu den Nachbargemeinden über die Wälder zu bringen. Mit welchem Mechanismus soll das geschehen!

Sie haben hier die Ausführungen zu den Ausbreitungsverhältnissen und den Problemen, die dabei auftreten, gehört. Das sind Dinge, die mit sehr viel Energie und Wärme in die Atmosphäre abgegeben werden. Wir haben hier einen statischen Vorgang am Boden, der sich in der unmittelbaren Schneise auswirkt, aber nicht in den Nachbargemeinden.

Viel wichtiger ist, wenn Sie schon das Klima so in der Wirkung auf den Menschen anziehen, der Bereich der Siedlung selber. Das, was wir als stärkste menschliche Beeinflussung des Klimas kennen, ist das Stadtklima. Das ist das Klima, in dem wir leben, in dem wir arbeiten und das wir für uns letzten Endes selbst geschaffen haben.

Die Größenordnung der Änderung ist wesentlich größer als das, was hier im Falle der Startbahn zu erwarten ist. Ich würde also eine Beeinflussung auf Grund meiner Erfahrungen, die gerade auf dem Sektor Klima und Planung sehr umfangreich sind, klar verneinen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Huxhorn von der FAG hat das Wort.

Huxhorn:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Die Startbahn 18 läuft nicht in die Wiesen hinein. Sie endet 800 m vor den Wiesen.

Im Einvernehmen mit allen Beteiligten - wir sind auch dankbar, daß insbesondere die Beteiligung der Ornithologen und der Staatlichen Vogelschutzwarte möglich war - wurde eine Bestandsaufnahme gemacht, die Eingang in ein Gutachten gefunden hat, das wir im Laufe dieses ersten Halbjahres, im Juni - ich habe es vorhin bereits gesagt -, vorlegen werden.

Es besteht heute bereits Übereinstimmung mit allen, die an dem Problem beteiligt sind, daß dieses Gutachten die künftige Grundlage für alle Maßnahmen, was immer man darunter verstehen will, sein soll.

Ich kann im Vorgriff auf dieses Gutachten bereits heute - ich wiederhole dies gern - sagen: Wir beabsichtigen nicht - im Vorgriff auf dieses Gutachten kann ich das schon sagen -, in dem in Rede stehenden Gebiet auf den Wiesen eine Veränderung herbeizuführen. Dies ist auch auf der Grundlage der Richtlinien zur Vermeidung von Vogelschlägen im Luftverkehr gegenwärtig nicht erforderlich.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Nächste Frage, Herr Abg. Frank!

Abg. Frank (CDU):

Der Emissionsschutzbericht der Hessischen Landesregierung liegt seit 1977 vor. Die Schadstoffwerte um den Flughafen herum und in den angrenzenden Gemeinden sind aus diesem Bericht zu entnehmen.

Ich frage einmal die Landesregierung: Wird dieser Bericht fortgeschrieben, sind Sie praktisch in der Lage, die Emissionswerte auch mit dem neuesten Stand wiederzugeben?

Ich frage die Bürgerinitiativen: Ist Ihnen dieser Bericht überhaupt bekannt? Ich weiß nicht, wer darauf antworten will. Ist Ihnen dieser Bericht bekannt, und erkennen Sie diesen Bericht als Grundlage an, um über die Schadstoffe in der Luft zu urteilen?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Die Bürgerinitiativen. Wer antwortet? - Herr Prof. Denk, bitte!

Prof. Dr. Denk:

Ich darf sagen, daß uns diese Untersuchungen bekannt sind, aber nicht so, daß ich jetzt im Detail darauf eingehen könnte. Wir haben die wichtigen Teile und heute gehört, daß die Benzpyren-Abkömmlinge, die starke Karzinogene sind, in Bereichen von Flughäfen vorkommen und daß auch festgestellt worden ist, daß die dazugehörigen Untersuchungen noch nicht vollständig genug seien. Die Benzpyrene sind derartig starke Karzinogene, daß man auch geringe Vorkommen überprüfen muß, um nicht in zukünftige Gefährdungen hineinzukommen.

Ich darf in diesem Zusammenhang noch das Wort "Gefährdungen" erwähnen. Herr Dr. Terpitz vom Wetterdienst hat gestern in seinem Vortrag auf einer Karte gezeigt, daß für den Ort Königstädten Gefährdungen durch Abgase vorauszusagen seien.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Für die Landesregierung Herr Staatssekretär Dr. Brans!

Dr. Brans:

Der Immissionsschutzbericht, den Sie angesprochen haben, wird in absehbarer Zeit, Herr Abgeordneter, durch ein Emissionskataster nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz ergänzt. Der Auftrag ist erteilt. Die Messungen für dieses Emissionskataster ziehen sich über verhältnismäßig lange Zeiträume, die gesetzlich vorgeschrieben sind, hin. Sie sind bereits in Angriff genommen. Wir nehmen an, daß wir noch vor Ablauf der Legislaturperiode sowohl das Emissionskataster als auch, falls erforderlich, den Luftreinhalteplan für das Rhein-Main-Gebiet vorlegen werden.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Die nächste Frage stellt unser heutiges Geburtstagskind, Frau Kollegin Beckmann. Bitte!

Abg. Frau Beckmann (CDU):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich möchte eine Frage zu den Berichten über Luftverunreinigung stellen. Es ist zu den Punkten Stickoxyde, Schwefeldioxyde und ähnlichem Stellung genommen worden. Ich frage, ob in die Untersuchungen auch die Stäube einbezogen worden sind. Denn Schwefeldioxyd ist zwar sehr gefährlich, aber wir wissen, daß es im Gegensatz zu den Stäuben nur - ich sage das jetzt einmal in Anführungsstrichen - mit 5 bis 10 % in die tieferen Lungenschichten eindringt, während es bei den Stäuben 50 % sind.

Da eben meine Frage, ob man diesen Aspekt mit geprüft hat und, wenn nein, meine Bitte, daß dies möglicherweise noch einmal eruiert wird.

Meine Frage ist, ob eine Beibehaltung des Status quo nicht in irgendeiner ganz anders gearteten Beziehung zu neuen Umweltbeeinträchtigungen oder Umweltstörungen führen kann. Ich möchte dies begründen.

Es ist schon gestern dargestellt worden, daß der Nichtausbau des Flughafens unweigerlich, langsam, aber dennoch stetig eine Veränderung der Wirtschaftsstruktur des Rhein-Main-Gebietes zur Folge haben werde. Die Arbeitsplätze im internationalen Dienstleistungsbereich werden stagnieren, und eine strukturelle Arbeitslosigkeit käme zwangsläufig auf uns zu.

Wir müßten zu Gegenmaßnahmen greifen, das heißt, nach neuen Arbeitsplätzen suchen. Dies wäre nur in der Industrie möglich, mit neuen Ansiedlungen, für die es nur noch wenige Standorte gibt. Wenn doch Standorte gesucht werden sollten von solchen Industriefirmen, dann würden die Flußläufe des Rheins und des Mains dafür in Frage kommen. Dies ist eine Frage, die in dem gesamten Hearing noch nicht diskutiert worden ist.

Stellv. Vorsitzender Roth:

An wen, bitte, gestellt?

Abg. Frau Beckmann (CDU):

Ich stelle sie sowohl an diejenigen, die den Flughafen ausbauen wollen, als auch an die Umweltschützer; denn an diesem Beispiel, das ich aufgezeigt habe, wird deutlich, daß das Verhindernwollen von Umweltbeeinträchtigungen möglicherweise ganz neue, andersgeartete Umweltbeeinträchtigungen impliziert.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Jetzt war ich großzügig. Herr Prof. Lahmann, würden Sie die erste Frage beantworten?

Prof. Dr. Lahmann:

Herr Vorsitzender, gnädige Frau! Wir haben bei unseren Untersuchungen auch Bestimmungen von Schwebstaub und auch von Staubniederschlag aufgenommen. Sie sind auch in unseren umfangreichen Bericht aufgenommen. Beim Schwebstaub haben wir zusätzlich auch noch fraktioniert nach Korngrößen, denn von der Korngröße hängt es ja ab, inwieweit diese Stäube lungengängig sind.

Nun stellen die Flugzeugabgase weniger eine Frage nach der Menge als nach der Art des Staubes. Quantitativ ist die Staubemission von Flugzeugen relativ uninteressant. Interessant ist, ob irgendwelche kritischen Verbindungen darin enthalten sind. Deswegen bin ich vorhin in meinen Ausführungen ja ganz konkret auf die polyzyklischen aromatischen Verbindungen eingegangen.

Die sonstigen Staubmessungen, verglichen mit den bestehenden Emissionsgrenzwerten auf dem Flughafen, haben keinen besonderen Gesichtspunkt hygienischer Art ergeben.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Sander, bitte!

Sander:

Es wurde nach den Industriestandorten gefragt oder danach, ob zur Gewinnung weiterer Arbeitsplätze die Möglichkeit zur Industrieansiedlung bestehe.

Ich sage aus meiner Wissenschaft als Regionalplaner, daß dafür die Region Untermain, der untere Main, überhaupt nicht geeignet ist. Wir haben in der RPU auch eine spezielle Untersuchung vorgenommen, um Standorte entlang des Maines zu untersuchen, die ganz eindeutig negativ ausgefallen ist.

Unsere Untersuchung, die ich heute morgen schon zitiert habe, die lufthygienisch-meteorologische Untersuchung, sagt es ja ganz eindeutig. Deshalb wundere ich mich nun allerdings über die Aussagen, die hier von Herrn Prof. Schirmer gemacht wurden, in gehörigem Maße, ganz abgesehen davon, daß er sich in einen ganz eklatanten Gegensatz selbst zu seinem Mitarbeiter, Herrn Dr. Terpitz, setzte, der gestern das Gegenteil behauptet und gesagt hat, eine solche Untersuchung wäre wünschenswert, wenn ich ihn richtig verstanden habe. Unsere Untersuchung, dieser Abschlußbericht der Lufthygiene-Untersuchung, der Ihnen allen vorliegt, kommt zu ganz klaren Aussagen. Er besagt, nachteilige Folgen für den Menschen und seine Umgebung machen sich vor allem bei kritischen Wetterlagen bemerkbar. So können zum Beispiel bei Wetterlagen, die den horizontalen und vertikalen Luftaustausch vermindern, durch Autoabgase, Hausbrand- und Industrieemissionen, gefährliche Konzentrationen an Schadstoffen entstehen.

Das gilt ganz allgemein für diesen Raum. Die Untersuchung stellt ganz klar fest, daß, um diese Entwicklung zu mindern, jedweder Wald nützlich und wertvoll ist. Sie sagt im übrigen, daß eine weitere Besiedlung dieses Gebietes auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben muß.

Wenn wir einzelne Teile, wie die Startbahn West herausgreifen, dann mag es durchaus sein, daß man die Folgen als vergleichsweise geringfügig bewertet. Um ein anderes Beispiel zu nennen: Wenn sich die Zahl der Pendler in den Kernraum um 2.000 erhöht, dann hat das, für sich genommen, vergleichsweise bescheidene Auswirkungen.

Aber es ist die Summierung der Schadstoffemissionen und Entwicklungen, die zu dem Gesamturteil führen, das die Meteorologen vorgelegt haben, wonach in der Tat ein außerordentlicher Belastungsgrad erreicht ist, der es notwendig macht, zu derartigen Einschränkungen in unserer künftigen Politik zu kommen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Das war, auch bei großzügiger Auslegung der Geschäftsordnung, ein etwas weiter Bogen um die gestellte Frage.

Die nächste Frage stellt Herr Abg. Rösler.

Abg. Rösler (CDU):

Herr Präsident! Meine Damen! Meine Herren! Ich möchte noch einmal darauf zurückkommen, daß gestern eine weitere Untersuchung der klimatologischen Bedingungen im Bereich des Flughafens Frankfurt für notwendig gehalten wurde. Herr Dr. Terpitz, Sie haben sich dafür ausgesprochen. Ich darf aus dem Protokoll von gestern zitieren:

"Es wäre gut, wenn wir den jetzigen Flughafenbereich mitsamt Umgebung noch einmal durchmessen könnten, dann würden wir sicher noch einige Erfahrungen mehr machen."

Ich habe diese Betonungen jetzt deswegen vorgenommen, weil ich Sie, bezogen auf das, was Herr Dr. Borst heute morgen sagte, daß alle umweltrelevanten Gesichtspunkte untersucht worden seien, bezogen darauf, daß ich die Wetterstation auf dem Frankfurter Flughafen persönlich kenne, und darauf, was Herr Schirmer eben gerade gesagt hat, fragen möchte: Halten Sie diese Untersuchung für dringend erforderlich, und erwarten Sie daraus völlig neue Erkenntnisse, oder war das die Aussage eines Wissenschaftlers nach dem Motto "Nice to know but not need to know"?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Die erste Frage richtete sich an den Wetterdienst. Herr Dr. Terpitz.

Dr. Terpitz:

Ich finde es etwas traurig, daß meine Aussagen von gestern aus dem Zusammenhang gerissen worden sind. Das habe ich heute schon bei privaten Diskussionen festgestellt.

Wenn ich gesagt habe, es könnten Messungen der Art durchgeführt werden, daß der jetzige Flughafenbereich mitsamt seiner Umgebung durchgemessen wird, dann meinte ich damit, daß wir weitere wissenschaftliche Erkenntnisse im engeren Flughafenbereich bekommen könnten. Ich habe das vielleicht nicht so explizit ausgedrückt. Ich habe aber gesagt - und mehrmals wiederholt -, daß sich an unserer klimatischen Beurteilung, die wir jetzt abgegeben haben, nichts ändern werde.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Eine zweite Frage.

Abg. Rösler (CDU):

Herr Debus sagte heute morgen aus, in diesem Bereich seien Krebserkrankungen häufiger, und er belegte das mit Untersuchungen, die seine Frau in diesem Zusammenhang angestellt habe. Auch Herr Dr. Oeser trug in Vertretung vor, daß hier ein höherer Benzypyrengehalt aufgetreten sei, daß sich mehr karzinogene Stoffe in der Luft befänden. Die Frage an Herrn Prof. Lahmann, Herrn Denk - soweit ich weiß, sind Sie Arzt -, die FAG, die auch einen betriebsärztlichen Bereich hat: Gibt es Erkenntnisse, daß in der Umgebung des Frankfurter Flughafens bestimmte Krankheiten wie zum Beispiel Krebs, Erkrankungen der Luftwege in höherem Maße auftreten? Ist, gegebenenfalls, in den letzten zehn Jahren, in denen wir nachgewiesenermaßen einen gewissen Kapazitätszuwachs hatten, eine Steigerung zu beobachten gewesen?

Stellv. Vorsitzender Roth:

Zunächst Herr Prof. Lahmann.

Prof. Dr. Lahmann:

Konkret zu der letzten Frage, ob hier Gesundheitsstastiken bekannt seien: Das muß ich von mir aus verneinen. Die Schaffung derartiger Statistiken bereitet Schwierigkeiten. Der Bund macht jetzt den Beginn mit einer Krebsstatistik. Ob man bisher eine solche Studie gemacht hat, weiß ich nicht. Ehrlich gesagt, ich glaube es auch nicht.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Weiter war Herr Prof. Denk gefragt worden.

Prof. Dr. Denk:

Ich darf antworten, daß natürlich eine eingehende Analyse von Krankheitszuständen, die man auf den Flughafen zurückführen könnte, nicht möglich ist und auch nicht möglich sein wird. Man muß das nach Regionen einteilen. Und dann kann man auch nur sagen, daß im nördlichen Kreis Groß-Gerau Bronchialerkrankungen und Todesfälle durch Karzinome häufiger als in anderen Regionen vorkommen, vergleichsweise häufiger als zum Beispiel im südlichen Kreis. Das ist natürlich kein schlüssiger Beweis. Sie werden mit dieser aus der Epidemiologie stammenden Beweisführung nie nachweisen können, daß ein bestimmter Verursacher für die Häufigkeit einer Erkrankung verantwortlich ist.

Es sind alles Faktoren mit kleinen Wirkungen, die sich hier zusammensetzen, eine kleine Schädigung neben der anderen. Erst die Summation begründet letztlich die Krankheit.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Für die FAG antwortet die Betriebsärztin Frau Dr. Löwenthal.

Frau Dr. Löwenthal:

Herr Vorsitzender! Meine Damen! Meine Herren! Ich bin im 8. Jahr Betriebsärztin auf dem Flughafen. Wir haben in der ganzen Zeit, in der ich dort bin, keine besonderen Erkrankungshäufigkeiten feststellen können.

Ich habe hier mehrmals das Wort "Summationseffekt" gehört. Wie können Sie eindeutig feststellen, ob dieser oder jener Stoff diese oder jene Erkrankung tatsächlich auslöst? Sie dürfen nicht vergessen, daß sicherlich unter den Menschen, die zu uns kommen, die möglicherweise auch über bronchitische Erkrankungen klagen, sehr viele starke Raucher sind. Ich möchte das nur mal nebenbei erwähnen.

(Zurufe)

- Ich habe draußen eine ganze Reihe von Herren mit Plakette gesehen, die ganz kräftig geraucht haben. Ich will es Ihnen als Ärztin einmal sagen: Kohlenmonoxid stellt eine ungeheure Belastung für den Kreislauf und das Blutbild dar. Ich weiß nicht, warum wir unter diesen Umständen über Erkrankungen diskutieren.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Die nächste Frage, Herr Abg. Pawlik.

Abg. Pawlik (SPD):

Es liegt einem die Frage auf der Zunge, wie der Stand der Fachdiskussion bezüglich Atemwegserkrankungen durch Luftverschmutzung ist, und man möchte an die Positionen erinnern, die von Herrn Prof. Schlipköter und anderen Kapazitäten vertreten werden. Ich will mir aber die Frage an dieser Stelle verkneifen, weil es meines Erachtens in diesem Zusammenhang wichtigere Punkte gibt.

Anknüpfend an Herrn Sander, der den Zusammenhang zwischen dem Waldeinschlag durch den Frankfurter Flughafen sowie eine Reihe weiterer Projekte und dem § 29 des Hessischen Forstgesetzes hergestellt hat, der definiert, daß die Substanz und der Umfang des hessischen Forstes zu erhalten sind, möchte ich die Frage stellen, wie die Landesregierung gedenkt, dieses Prinzip des Forstgesetzes in den Räumen mit hoher Verdichtung einzuhalten.

Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Prof. Lahmann, die BBU, die 29er Verbände. Kann das Gefährdungspotential polyzyklischer Kohlenwasserstoffe heute schon voll überschaut werden? Wie bewerten Sie ein mögliches Gefährdungsrisiko, das durch die auf Grund des Baus der Startbahn 18 West zunehmende Zahl der Flugbewegungen erwachsen könnte? Diese Frage stelle ich auch an die KAG.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Wer antwortet für die Landesregierung - Herr Minister Schneider!

Schneider:

Zunächst zu der Frage: Was beabsichtigt die Landesregierung? Zwei Dinge sind, glaube ich, wichtig.

Erstens. Bei künftigen Entwicklungen müssen wir darauf achten, daß so wenig wie nur irgend möglich Waldflächen in Anspruch genommen werden. Dazu ist es auch erforderlich, die Raumordnungspläne, die Flächennutzungspläne zu überprüfen, die zur Zeit verbindlich sind. Bei der Fortschreibung der Raumordnungspläne muß sicherlich eine Überprüfung dahingehend erfolgen, ob die zugrunde gelegten Erwartungsentwicklungen aus heutiger Sicht noch gerechtfertigt sind. Dies gilt gleichermaßen für Siedlungsflächen wie für ausgewiesene Vorranggebiete, die Kies- und Sandabbau und andere Dinge betreffen, weil das eine in der Regel dann das andere zur Folge hat.

Um eine Zahl zu nennen: Allein im Bereich der Regionalen Planungsgemeinschaft Starkenburg sind zur Zeit fast 8.000 Hektar Vorranggebiete für Sand und Kies ausgewiesen, nicht nur in Wäldern, nebenbei bemerkt, auch in anderen Flächen. Ich halte dieses in der Tat für überprüfungsbedürftig. Dieses gilt aber auch für gewerbliche Flächen und für Ansiedlungsflächen im baulichen Bereich. In diesem Zusammenhang sind dann Verkehrsbeziehungen und andere Folgemaßnahmen zu nennen.

Zweitens. Ich habe wiederholt in die Richtung appelliert, Erwartungshorizonte für die Zukunft - unabhängig von dem Umgang mit dem, was vorhanden ist - möglichst zu reduzieren.

Herr Sander hat heute morgen darauf hingewiesen, daß die Regionale Planungsgemeinschaft Untermain insgesamt in ihrem fortgeschriebenen Plan 50 Hektar mögliche Aufforstungsflächen ausgewiesen hat. Er hat nichts darüber gesagt, wieviel Hunderte von Hektar zusätzliche gewerbliche und bauliche Entwicklungsflächen in dieser Regionalen Planungsgemeinschaft Untermain als Erwartung ausgewiesen sind. Mein Appell geht auch an dieser Stelle an die Kommunen, in diesem Bereich bei der Fortschreibung ihrer Entwicklungen das nachzuholen, was bis zum heutigen Tage in ganz Südhessen nicht ausgewiesen ist, nämlich ein einziger Quadratmeter oder Hektar auch für Aufforstungsflächen. Geeignete Flächen gibt es in den festgestellten Flächennutzungsplänen in ganz Südhessen nicht.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Prof. Lahmann!

Prof. Dr. Lahmann:

Die an mich gerichtete Frage war konkret auf die polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe gerichtet. Es gab im Oktober vergangenen Jahres ein recht umfangreiches Kolloquium, das nur dieser Verbindungsklasse gewidmet war und in Hannover stattfand. Man kann noch nicht sagen, daß man hier jetzt einen absolut schlüssigen Überblick hat. Sie müssen bedenken, daß bei der Krebsentstehung hier eine Latenzzeit von Jahrzehnten vorzugeben ist, so daß also - hinzu kommt noch, daß die Krebsgenese auch nicht klar ist - die Frage zur Zeit einfach nicht beantwortbar ist.

Hier muß ich vielleicht auf die Ausführungen der Ärztin von vorhin zurückkommen. Der einzige nachgewiesene Zusammenhang zwischen Krebs und Noxe ist: Tabakrauch und Lungenkrebs. Aber mir ist keine schlüssige Studie bekannt, die das mit gleicher Wahrscheinlichkeit für Luftverunreinigungen nachweist. Das soll keineswegs eine Verniedlichung sein. Wir kennen effektiv Substanzen, die als kanzerogen zu bezeichnen sind und die als Luftverunreinigung auftreten. Aber die Frage der Dosis ist hier doch sehr ungesichert. Sie können kaum beispielsweise vom arbeitsmedizinischen Bereich zwei oder drei Zehnerpotenzen herunter in den Umweltbereich extrapolieren. Das ist wissenschaftlich nicht haltbar. Bei Polyzyklen handelt es sich um eine weite Verbindungsklasse; manche sind kanzerogen, manche wiederum nicht. Auch die Potenz der Kanzerogenität ist unterschiedlich. Hier können wir also eigentlich nur im Sinne der Vorsorge tätig werden. Im Sinne der Vorsorge ist auch vom Umweltbundesamt ein Immissionsgrenzwert für Benzoapyren, den wesentlichen Vertreter, hier vorgeschlagen worden, aber die konkrete Frage, wie es steht, kann man im Augenblick nur mit "ich weiß es nicht" beantworten.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Zusatzfrage hierzu, Kollege Schlappner!

(Zuruf: Die BBU war auch noch gefragt!)

Abg. Schlappner (SPD):

Ich möchte den Landrat fragen, ob er in seiner Eigenschaft als Chef des Kreisgesundheitsamtes über Erfahrungen hinsichtlich besonderer Belastungen der Atemwege und der Gesundheit durch ökologische Faktoren verfügt.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Blodt!

Blodt:

Vielen Dank, Herr Abg. Schlappner, daß es außer dem ärztlichen Dienst des Flughafens auch noch Gesundheitsämter in diesem Lande gibt. Ich muß das einmal sagen. Ich habe mich vorhin lange genug bemüht, auf diese Fragen eine Antwort zu geben, zumindest zu einer Beantwortung beizutragen.

Es ist richtig dargestellt worden, daß die Meldevorschriften, die zur Zeit existieren, es uns in der Tat sehr erschweren, bestimmte Entwicklungen auf dem Erkrankungssektor bis hin zu Todesfällen zu verfolgen und daraus unsere Schlüsse zu ziehen.

Aber es mehren sich gerade in den letzten Wochen und Monaten bestimmte Stimmen von praktischen Ärzten und auch Internisten sowohl im Kreis Groß-Gerau als auch im Nordkreis und auch aus dem Südkreis im Raume Gernsheim/Biebesheim. Für die, die die örtliche Lage nicht so gut kennen, sage ich: Dort gibt es eine Zusammenballung der chemischen Industrie und einiger anderer Industrien. Diese Stimmen weisen daraufhin, daß auf bestimmten Krankheitsgebieten wie Krebs, Leukämie usw. in zunehmendem Maße Erkrankungen festzustellen sind. Unser Gesundheitsamt ist seit einigen Wochen - auch im Benehmen mit dem Sozialministerium - dabei, hier Wege zu erkunden, wie man dies erfassen und weiter beobachten kann, um daraus auch für weitere Beratungen Schlüsse zu ziehen. Abschließende konkrete Ergebnisse sind aus unserer Sicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorzulegen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Haben Sie genauere Statistiken zu den vorliegenden Ergebnissen?

Blodt:

Nein. Ich sagte eben: Es gibt noch keine Statistiken, weil dies in der Krankheitsstatistik nicht vorgesehen ist und auch nicht registriert wird. Auch Erkrankungen auf diesem Gebiet, die zum Tode führen, werden trotz der bestehenden Vorschriften nicht in dem Umfange erfaßt.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Zusatzfrage dazu, Kollege Dr. Bartelt!

Abg. Dr. Bartelt (CDU):

Herr Landrat Blodt, ist Ihnen bekannt, daß zumindest hinsichtlich Krebs, meines Wissens auch hinsichtlich Leukämie - das Statistische Landesamt gerade kürzlich eine genaue Verteilung der Krankheitserscheinungshäufigkeit veröffentlicht hat, somit also zumindest einsehbares statistisches Material zu diesen Fragen vorliegt?

Blodt:

Das ist uns sicher bekannt. Das wird auch zur Zeit ausgewertet. Das ist angefordert worden, ist uns aber nicht in jedem Fall zugänglich gewesen. Wir sind jedoch dabei, diese Dinge auszuwerten und zu untersuchen.

Abg. Dr. Bartelt (CDU):

Herr Landrat, ist Ihnen bekannt, daß diese statistischen Zahlen in dem statistischen Monatsheft "Statistik und Wirtschaft" veröffentlicht worden sind?

Blodt:

Das ist bekannt. Aber Ihnen ist sicherlich auch bekannt, daß das dort - konkreter Fall: wenn mir Beschwerden vorgetragen werden, eine Häufigkeit von zwei Gemeinden - in den Berichten nicht in bezug auf die zwei Gemeinden ausgedrückt ist. Das wollte ich damit gesagt haben.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Weiter waren die Bürgerinitiativen gefragt. Herr Denk!

Prof. Dr. Denk:

Zunächst möchte ich die Ausführungen von Herrn Dr. Lahmann unterstreichen. Es ist natürlich nicht möglich, auf einzelne Schadstoffe, die nur in geringer Konzentration vorkommen, direkte Krankheiten zu beziehen.

Frau Kollegin Löwenthal möchte ich nur antworten, daß es selbstverständlich genügend Substanzen gibt, die Krebs auslösen, deren genaue Ursachen und deren genaue Dosisabhängigkeit wir kennen. Ich möchte das hier nicht ausführen. Es gehört nicht zum Thema.

Aber wir müssen doch bei der Beurteilung dieser Dinge berücksichtigen, daß das Rhein-Main-Gebiet mit Schadstoffen überlastet ist.

In Zeitungsberichten der letzten Tage stand zu lesen, daß im Rhein-Main-Gebiet die dritthäufigste Konzentration von Asbeststaub vorkommt. Auch Asbeststaub ist ein Kanzerogen. Wenn mehrere Kanzerogene zusammenkommen, wird die Wahrscheinlichkeit, an Krebs zu erkranken, häufiger. Wir haben gelesen, daß die Fische im Rhein mit HCB verunreinigt sind. Das ist ein weiteres krankheitmachendes Agens, das hinzu kommt. Gerade wegen dieser Schwierigkeiten hat ja im Statement von Herrn Prof. Schliepköter, das Herr Dr. Oeser vorgelesen hat, der Vorschlag gestanden, daß man den Anteil der ungesättigten polyzyklischen Kohlenwasserstoffe, die in verschiedener Konzentration für Krebserkrankungen notwendig sind, differenziert untersuchen muß, daß man das nicht gesammelt in einem Topf ansehen kann. Daraus ist eine Entscheidung noch nicht möglich.

Das soll jetzt nicht heißen, daß das alles vorhanden ist; aber man muß es prüfen. Wir müssen doch in bezug auf das, was auf uns zukommt, eine Prophylaxe treiben.

Entschuldigen Sie, wenn ich noch etwas sage: Wir sprechen, grob gesagt, über die Abgase, die durch den Flughafen auf uns zukommen. Wir sprechen aber nicht von dem, was der Flughafen verbraucht. Der Flughafen verbraucht am Tag etwa 31,7 t Sauerstoff. Das ist eine enorme Menge, die wir für unser Gebiet brauchten. Und wenn wir den Wald abholzen, holzen wir das ab, was Sauerstoff schafft. Auf der einen Seite vermehren wir die Abgase, auf der anderen Seite verbrauchen wir die O2-Anteile unserer Atemluft und reduzieren den Anteil unseres Geländes, auf dem Bäume stehen, die einzigen Sauerstoffspender auf der Erde. Wir reduzieren Laubbäume, die viel mehr Sauerstoff produzieren als Nadelbäume. Und womit forsten wir auf? Wir forsten auf mit Nadelbäumen. Auch da kriegen wir keinen Ersatz des Sauerstoffs oder nur einen Bruchteil. - Vielen Dank.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Sander für die 29er-Verbände.

Sander:

Ich möchte zunächst kurz auf das erwidern, was Herr Minister Schneider soeben hier noch einmal gesagt hat. Er sagte zum Beispiel, der Raumordnungsplan von Starkenburg sehe in erheblichem Umfang Vorrangflächen für Kiesentnahme vor. Ich möchte nur deutlich machen, daß die Regionalen Planungsgemeinschaften durch den Minister für Wirtschaft und Technik gehalten waren, die gesamten Rohstoffvorkommen als oberflächennahe Lagerstätten in diesen Regionalen Raumordnungsplänen darzustellen. Das war eine Weisung, die ist uns so gegeben worden.

Er hat vermißt, daß ich heute morgen etwas gesagt hätte, welche Entwicklung, soweit es die Region Untermain betrifft, weiterhin vorgesehen wird. Ich meinte, das gesagt zu haben. So hat beispielsweise die Region Untermain einen Besiedlungsteil bis zum Jahre 1990 in der Größenordnung von etwa 2.000 ha ausgewiesen. Das ist eine Summe, die nach unseren Erwartungen korrekt dem Siedlungsvolumen entspricht, das von der Bevölkerung als Bauwunsch zu erwarten ist. Das ist aber so ausgewiesen, wie es eben diese Lufthygienestudie sagt, nämlich in jenem Bereich des Südostraumes der Region, wo das noch am unschädlichsten ist. In den Teilen aber, die von schlechten luftklimatischen Bedingungen betroffen sind, ist das ausgespart worden.

Ich habe heute morgen gesagt, daß der Umlandverband Aufforstungsflächen in dem Vorentwurf zu seinem Flächennutzungsplan vorgesehen hat. Dort sind rund 200 ha ausgewiesen, in 50 verschiedenen Einzelflächen, kleineren und größeren, die als mögliche Ersatzaufforstungsflächen in Betracht kommen. Ich habe gleichzeitig hinzugefügt, daß die Aufforstungsverpflichtungen für die Inanspruchnahme von Wald größer sind, so daß damit überhaupt kein Äquivalent hergestellt wird. Soweit in dem Regionalplan weitere Inanspruchnahmen von Wald in der Region Untermain enthalten sind, handelt es sich ausschließlich um nachrichtliche Übernahmen von Planungen für Bundesverkehrswege und dergleichen Vorhaben. Hier hat also die Region keinen Waldeinschlag aus eigener politischer Entscheidung vorgesehen.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Frau Kollegin Wagner, Darmstadt.

Abg. Frau Ruth Wagner (F.D.P.):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Herr Sander hat gestern in einem Papier vorgetragen, daß der Waldverlust durch den Bau der Startbahn 18 West in Höhe von 200 ha zum Wendepunkt in der Waldbilanz des Rhein-Main-Gebietes werden könnte. Er hat an Hand von Karten über die Entwicklung von 1935 bis 1979 versucht, dies darzustellen. Aus Ihrem Papier, Herr Sander, bezüglich der noch zu erwartenden Waldverluste geht hervor, daß der

Gesamtverlust durch die Inanspruchnahme und Erweiterung von Mülldeponien 41 ha betragen würde. Dabei fehlt - das haben Sie vergessen - der Einschlag von Schonwald in der Mülldeponie West-Darmstadt - Deponien und Waldeinschläge, die gebraucht werden, weil die Grube Messel nicht zur Verfügung steht.

Zweitens gibt es einen Waldverlust durch die Erweiterung von Kiesgruben im Umfang von 75 ha. Zu diesem Thema möchte ich zunächst einmal kurz aus einem Urteil des Verwaltungsgerichts Darmstadt zitieren, wo die Stadt Mörfelden als Klägerin gegen Waldumwandlungsgenehmigungen für den Kiesbau vorgetragen hat:

"Die fraglichen Abteilungen des Mörfeldener Oberwaldes lägen zwar in einem Bereich, der in dem Entwurf des Regionalen Raumordnungsplans der zuständigen Regionalen Planungsgemeinschaft Starkenburg als regionaler Grünzug ausgewiesen sei, da aber das Gelände nach der Ausbeutung des Sand- und Kiesvorkommens wieder aufgefüllt und wieder aufgeforstet werden solle, sei nicht ersichtlich, daß diese Konzeption durch die vorübergehende Waldumwandlung vereitelt . . ."

Stellv. Vorsitzender Roth:

Frau Kollegin, an wen richtet sich Ihre Frage?

Abg. Frau Ruth Wagner (F.D.P.):

Das kommt, keine Angst!

". . . oder dadurch nur erheblich beeinträchtigt werden würde."

Ich frage jetzt die Landesregierung und die Kommunale Arbeitsgemeinschaft, wie sie die zu erwartenden Waldverluste durch die Erweiterung von Deponien im Umfang von 41 ha wegen der nicht vorhandenen Deponie Grube Messel und die Verluste, die durch die Erweiterung von Kiesgruben in Raunheim und Langen im Umfang von 75 ha erfolgen, beurteilen.

Meine zweite Frage betrifft den Waldverlust durch Besiedlung. Mir ist ein Papier der FAG vom 6. März 1961 bekannt, in dem die Städte und Gemeinden aus den Landkreisen Groß-Gerau, Frankfurt und Offenbach aufgefordert wurden, die FAG an den Bauleitplanungen gemäß § 2 Bundesbaugesetz zu beteiligen. Das ist auch geschehen. Die FAG hat dabei zum Beispiel - ich nenne nur ein einziges Beispiel - bei dem Bebauungsplan Steinweg Nord, Mörfelden, im Umfang von 74 ha Bedenken erhoben, vor allen Dingen deshalb, weil diese Bebauung innerhalb der erweiterten Lärmschutzzone war. Die Stadtverordnetenversammlung hat diese Bedenken 1969 und 1970 verworfen. Ich frage auch hier, anläßlich dieses Beispiels: Wie viele Waldflächen sind seit 1965 in den Landkreisen Groß-Gerau und Offenbach für Gewerbegebiete, Industriegebiete und Wohnbebauung umgewandelt worden, und wie viele Waldflächen sind dafür in genehmigten Flächen Nutzungs- und Bebauungsplänen noch vorgesehen? Wie beurteilen Landesregierung und Kommunale Arbeitsgemeinschaft diese Waldverluste? Wenn Sie das heute nicht exakt bringen können, wäre ich außerordentlich dankbar, wenn wir das schriftlich zu unseren Akten nehmen könnten.

Stellv. Vorsitzender Roth:

Herr Bürgermeister Brehl!

Brehl:

Frau Abgeordnete, Sie werden morgen früh bei Ihrer Post einen Brief finden - den haben alle Landtagsabgeordneten bekommen -, einen Brief an den Abg. Wilke, der diese Behauptung bezüglich der Kiesgewinnungsflächen aufgestellt hat. Dort ist diese Frage ausführlich behandelt. Es läuft ein Gerichtsverfahren, ausgehend von einem Vertrag, der 1953 abgeschlossen wurde, ein Fortsetzungsvertrag 1965. Sie können dies dort nachlesen. Morgen früh haben Sie es schriftlich.

Ich darf ergänzen, daß unser derzeit kurz vor Vollendung in der Aufstellung befindlicher Flächennutzungsplan weder ein neues Baugebiet vorsieht - obwohl Innenminister Gries uns ständig dazu auffordert, Baugebiete auszuweisen - noch irgendwelche Kiesgewinnungsflächen. Ein Beschluß der Stadtverordnetenversammlung dazu besteht.

Die Aussage zum Bebauungsplan Steinweg Nord ist in dieser Form falsch. Dieses Baugebiet wurde von 70 ha auf 24 ha verringert.

Die ursprüngliche Planung lautet tatsächlich 70 Hektar. Die Stadtverordneten haben im Laufe der Zeit dazugelernt und dieses Baugebiet auf 24 Hektar verringert. Dieses Baugebiet entspricht allen Feststellungen der Lärmschutzzonen. Es ist keinerlei Ausnahme von der Verordnung zu den Lärmschutzzonen III und V darin enthalten. Ich frage deshalb, was der Vorwurf in dieser Form soll. Dies ist nicht zutreffend.

Letzte Feststellung meinerseits: Fehler haben die Kommunen gemacht. Nur, nicht die Kommunen allein, und ich halte es einfach für eine falsche Gangart und eine falsche Begründung, daß Fehler der Vergangenheit, als Begründung für falsche Entscheidungen der Zukunft herangezogen werden.

(Beifall im Sitzungssaal und auf der Zuhörertribühne).

Vorsitzender Dr. Lang:

Ich glaube, es wurde schon mehrmals darauf hingewiesen, daß auf der Zuschauertribühne Beifallskundgebungen unterlassen werden sollen. Ich bitte, sich daran zu halten.

Herr Bürgermeister Brehl, Sie sagten, dieser Brief geht allen Abgeordneten zu; er sei die präzise Antwort auf die Frage der Frau Kollegin. Wir werden diesen Brief zu den Unterlagen nehmen. Sie haben noch eine Zusatzfrage, Frau Kollegin!

Abg. Frau Ruth Wagner (F.D.P.):

Ich hatte die Kommunale Arbeitsgemeinschaft gebeten, für die Landkreise Groß-Gerau und Offenbach zu sagen, was sie noch in den Bebauungsplänen und Flächennutzungsplänen an Waldverlusten haben. Ich möchte nicht nur die Vergangenheit wissen, sondern einen Ist-Bestand haben.

Brehl:

Sicherlich ist es richtig, daß Landrat Blodt anwortet. Nur weil Mörfelden-Walldorf zweimal konkret angesprochen wurde, habe ich gerne geantwortet.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Landrat Blodt!

Blodt:

Frau Abgeordnete, Sie haben sicherlich Verständnis dafür, daß die Antwort auf Ihre Frage nicht hier und heute gegeben werden kann. Es sind acht oder neun Kommunen aus zwei Landkreisen, die jeweils aus ihren Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen berichten müßten, was sie gern tun werden.

Ich darf ergänzend hinzufügen, um es deutlich zu machen, daß die Kommunen zumindest im Kreis Groß-Gerau - nur für sie kann ich jetzt sprechen, weil ich dazu die Sachverhalte etwas besser kenne - sich seit Jahren bemühen, ihren Teil zur Wiederaufforstung beizutragen. So wurde beispielsweise, Frau Abgeordnete, vor etwa drei Jahren - ich möchte mich nicht genau auf die Zeit festlegen - bei einer größeren Besprechung in unserem Hause mit der Bezirkspostdirektion festgelegt und gleichlautend ein Brief an den Umweltminister gerichtet, daß sie bitte eine Untersuchung anstellen sollten, um uns vorzuschlagen, wo und in welchem Umfang Flächen vorhanden sind, die zur Aufforstung geeignet sind, weil übereinstimmend festgestellt wurde: wenn überhaupt, dann können es eigentlich nur die, die in dem Fachbereich tätig sind. Das wurde damals aufgenommen. Der damlas amtierende Umweltminister, Herr Görlach, hat dies umgesetzt, und wenn ich recht im Bilde bin, nicht nur für den Kreis Groß-Gerau, sondern für einen größeren Bereich im südhessischen Raum.

Aber wir wissen, daß sich nicht alle Flächen dazu eignen, daß es recht schwierig ist. Aber der Wille ist erklärt, und das gemeinsame Bemühen und die Zusammenarbeit sind vorhanden. Deshalb würde ich sehr herzlich darum bitten - wir haben das gestern schon in anderem Zusammenhang erwähnt -, daß man in dem Zusammenhang wenigstens zu erkennen versucht, daß Bemühungen vorhanden sind.

Herr Vorsitzender, es steht noch eine Antwort von mir auf eine Frage von gestern offen im Zusammenhang mit der RWE-Trassierung. Wenn sie heute noch einmal aufgerufen wird, werde ich zu gegebener Zeit darauf antworten.

Vorsitzender Dr. Lang:

Das Wort hat die Landesregierung. Bitte schön, Herr Minister!

Schneider:

Ich darf an das anknüpfen, was Herr Sander heute mittag gesagt hat. Das ist wohl auch die Grundantwort, die die Landesregierung zu geben hat: daß die mehrfache Inanspruchnahme des vorhandenen Bodens das Problem ist, mit dem wir uns auseinanderzusetzen haben. Nach der Inanspruchnahme für Bau- und Gewerbegebiete und folgend für Ver- und Entsorgungseinrichtungen einschließlich Verkehr usw. habe ich diese Flächen nicht auch noch für die Wiederaufforstung zur Verfügung. Diese Feststellung kann ich nur wiederholen. Das ist das unbestrittene Ergebnis dessen, was sich seit Jahren nicht nur in Hessen vollzogen hat.

Die Frage, inwieweit das in der zukünftigen Entwicklung korrigiert oder gebremst werden kann, ist in der Tat eine Frage der Zusammenarbeit aller Beteiligten. Wenn es dabei um die Frage der Inanspruchnahme von Wald für Deponien, was hier angesprochen worden ist, oder für Kies- und Sandgewinnung geht, dann ist generell darauf zu antworten, daß das Problem darin liegt, daß andere Freiflächen aus unterschiedlichen Gründen in der Regel nicht zur Verfügung stehen und deshalb in den Wald, wenn ich es einmal so formulieren darf, ausgewichen wird. Es gibt bisweilen auch Alternativlösungen außerhalb des Waldes, auch bei Kies- und Sandgruben. In dem Urteil zur Gemarkung Mörfelden, das eben zitiert worden ist, ist darauf hingewiesen, daß es auch andere ausgewiesene Abbauflächen außerhalb von Waldflächen gibt.

Bei den Abfalldeponien ist es das gleiche. Es gibt andere Möglichkeiten in einigen Bereichen, nicht nur was die Grube

Messel anbelangt, Frau Kollegin Wagner. Aber das tangiert in der Regel die Interessen der in der Nähe wohnenden Bevölkerung, der Wohngebiete usw. Für die zukünftige Entwicklung, was Waldinanspruchnahme insgesamt anbelangt, kann ich im Augenblick keine exakte Zahl auf den Tisch legen. Ich bin aber gern bereit, das erfassen zu lassen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Zusatzfrage, Herr Kollege Schmidt!

Abg. Schmidt (F.D.P.):

Ich übernehme in meiner Zusatzfrage vier Behauptungen, die dem Papier "Umfang des Waldverlustes" zu entnehmen sind. Ich weiß nicht genau, wem ich das zuzuschreiben habe. Dazu gehören diese drei Karten. Ich möchte auf diese Behauptungen konkrete Auskünfte von der Landesregierung haben.

Erstens heißt es - ich zitiere -:

"Neben dem Waldverlust für den Flughafen haben die Straßen- und Energietrassen den zweithöchsten Anteil an der Gesamtbilanz. Die Ersatzaufforstungen fallen mit 249 Hektar kaum ins Gewicht."

Zweites Zitat:

"Es bleibt festzuhalten, daß der Inanspruchnahme von 628 Hektar eine Ersatzaufforstung von nur 78 Hektar, zählt man die Wiederaufforstung hinzu, von 168 Hektar gegenübersteht. Der Fehlbetrag beträgt 467 Hektar."

(Zuruf)

- Wenn das zur Klärung nützlich ist, bitte!

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Sander!

Sander:

Entschuldigung! Ich wollte schon heute morgen sagen, es ist Ihnen leider falsch dargestellt worden. In dem weiteren Umdruck sind diese Zahlen korrigiert worden. Statt 628 muß es 279 heißen, statt 78 28, statt 161 127 und statt 467 252. Auf der Seite 2 steht es richtig.

Abg. Schmidt (F.D.P.):

Danke. Ich darf trotzdem noch die beiden weiteren Behauptungen zitieren. Vieleicht gibt es da auch Korrekturen. Zitat:

"Des weiteren stehen folgende Maßnahmen für Waldrodungen im Rhein-Main-Gebiet von 552,26 Hektar entsprechend der anliegenden Liste an."

Die Liste ist dem Papier beigefügt und dort nachzulesen, und dann heißt es - ich zitiere -:

"So ist zum Beispiel erst nach Erstellung der Liste bekanntgeworden, daß eine Waldfläche von 14 Hektar für die Erweiterung des Flugplatzes Egelsbach gefordert wird, zu der bereits eine Zustimmung in Aussicht gestellt worden ist."

Zu diesen offenstehenden Fragen hätte ich gern eine Antwort.

Vorsitzender Dr. Lang:

Bitte schön, Herr Staatssekretär!

Dr. Brans:

Nachdem hier eine Korrektur der Zahlen vorgenommen worden ist, fällt es mir schwer, eine Auskunft zu geben, die eine Überprüfung voraussetzen würde. Ich kann nur aus den mir vorliegenden Unterlagen bestätigen, daß der Satz stimmt, daß die Inanspruchnahme für Straßen- und Energietrassen den zweitgrößten Anteil an dem Waldverlust hat. Ich darf einmal für die Region Untermain die Zahlen vorstellen, die uns für verschiedene Nutzungsarten vorliegen.

In der Region Untermain wurden von 1945 bis 1970 für Baugelände 603 Hektar verbraucht, für Industriegelände 305 Hektar Wald, für Verkehrswege, zu denen auch die Energietrassen zählen, 453 Hektar Wald, für Waldumwandlung im Interesse der Landwirtschaft 245 Hektar Wald, sonstige Flächen 828 Hektar. Die Gesamtsumme des Waldverlustes für die Region Untermain: 2.436 Hektar.

Wir haben dem Hessischen Landtag vor einiger Zeit eine Übersicht zukommen lassen, die nicht nach den verschiedenen Zwecken, wohl aber nach den Waldverlusten und den Wiederaufforstungsmaßnahmen in den einzelnen Landkreisen aufgegliedert ist. Ich verweise auf die entsprechende Drucksache, die dem Hessischen Landtag vorliegt.

Zu der Frage, die betreffend Egelsbach gestellt worden ist, kann ich nur sagen, daß es sich hier um eine Waldneuanlage von 14 ha handelt. Wir können heute noch nicht übersehen, ob wir tatsächlich die Aufforstungsgenehmigung dafür erhalten werden. Es gibt hier Widersprüche von seiten der Landwirtschaft.

Was die Waldinanspruchnahme durch den Flughafen angeht, nach der hier ebenfalls gefragt wurde, so möchte ich wiederholen, was ich dazu bereits gestern gesagt habe. Der Bruttowaldverlust - angefangen bei den Rodungen, die im Zusammenhang mit dem Frachtzentrum erforderlich waren, bis hin zu den Rodungen, die erforderlich würden, wenn die Startbahn 18 gebaut würde und die RWE-Trasse verlegt würde - beträgt 501 ha. Der Nettowaldverlust - teilweise muß ja im Blick auf alle genannten Projekte eine Wiederaufforstung erfolgen - beträgt 257 ha. Über die Ersatzaufforstungen habe ich mich bereits gestern geäußert.

Vorsitzender Dr. Lang:

Frau Kollegin Geschka!

Abg. Frau Geschka (CDU):

Ich habe zwei Fragen an Prof. Lahmann. Herr Prof. Lahmann, heute morgen habe ich hier im Rahmen der Diskussion über die Lärmeinwirkungen gefragt, welche Probleme auf den nördlichen Bereich Darmstadts durch den eventuellen Bau einer Startbahn 18 zukämen. Aus der Antwort ging eindeutig hervor, daß die Überflughöhe über Darmstadt sich zu einem großen Teil verringern und daß dies einen erhöhten Lärm mit sich bringen werde. Natürlich wurden mir keine genauen Zahlen genannt. Ich frage Sie: Inwieweit kann zum Beispiel bei einer Verringerung der Überflughöhe über dem nördlichen Teil Darmstadts - ich nenne jetzt einmal Zahlen - von etwa 1200 m auf 800 m auch von einer erhöhten Luftverschmutzung ausgegangen werden? Oder kann in diesem Bereich eine signifikante Erhöhung der Luftverschmutzung ausgeschlossen werden?

Zweitens hätte ich von Ihnen, Herr Prof. Lahmann, nachdem hier einiges zu dem Zusammenhang von Abholzung, Rodung des Waldes einerseits und Reduzierung des Sauerstoffgehalts andererseits gesagt wurde, auch zu diesem Thema gern eine Erläuterung gehört.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Prof. Lahmann!

Prof. Dr. Lahmann:

Zu der ersten Frage: Eine meßbare Erhöhung der Luftverunreinigung bei einer Überflughöhe von 800 m halte ich für ausgeschlossen. Dies leuchtet ein, wenn Sie sich vergegenwärtigen, daß wir mit unseren Meßgeräten in Bodennähe die Abgase der Flugzeuge praktisch nicht mehr erfassen können. Eine andere Frage, die von uns hier bei der gesundheitsbezogenen Betrachtung aber nicht behandelt werden konnte, ist, was mit den Abgasen oben in der Luft passiert. Eine Beeinträchtigung Darmstadts durch hoch fliegende Flugzeuge - wobei ich von mir aus auch eine Flughöhe von 800 m noch als hoch betrachte - halte ich für ausgeschlossen, zumal in diesen Höhen in der Regel auch die Windgeschwindigkeiten erheblich größer sind als in Bodennähe.

Zu der zweiten Frage betreffend den Sauerstoffgehalt muß ich dem Herrn Kollegen leider sagen: O, si tacuisses! Der Sauerstoff ist ein ganz falsches Argument. Die Funktion des Waldes ist für einen Menschen sicherlich sehr wichtig. Es stimmt auch, daß der Wald Sauerstoff produziert. Eine Veränderung des Sauerstoffgehaltes der atmosphärischen Luft kann man aber so gut wie völlig ausschließen. Bevor es dazu käme, wären wir an dem Mief, der ja an die Stelle des verschwundenen Sauerstoffes treten müßte - Kohlendioxyd, Kohlenmonoxyd, Schwefeldioxyd, Stickstoffoxyde - längst erstunken - lange bevor wir den Sauerstoffmangel bemerken würden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Jetzt hat Kollege Sturmowski das Wort.

Abg. Sturmowski (CDU):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich habe direkt im Zusammenhang hiermit eine Frage, die sich an Herrn Sander und andere, die sich angesprochen fühlen, richtet. Herr Sander hat hier in dankenswerter Weise die Waldverluste seit 1935 an Hand der Karten dargestellt. Ist jemandem hier im Raum bekannt, daß - zumindest im Blick auf einen überschaubaren Zeitraum - diese Waldverluste erfaßt und einer Veränderung des Klimas in diesem Gebiet gegenübergestellt wurden? Nur dann wären ja exakte Aussagen über die Klimaveränderung in unserem Gebiet zu machen. Nur dann könnte auch etwas über die Folgewirkung eines Waldverlustes von zirka 500 ha auf einen Schlag durch den Ausbau des Flughafens gesagt werden. Gibt es solche parallelen Beobachtungen beziehungsweise Messungen, und zu welchen Ergebnissen haben sie geführt? Daß es Veränderungen des Klimas - dies will ich noch nachschieben - im Flughafenbereich und in den besiedelten Zonen gibt, können wir ja fast täglich beim Wetterdienst nachhören. Für eine Beurteilung insgesamt wäre es aber sicher wichtig, Näheres über das zu wissen, wonach ich hier frage. Also nochmals: Gibt es eine Gegenüberstellung des Waldverlustes in dieser Gegend in den letzten 40 oder 45 Jahren und der Veränderung des durchschnittlichen Klimas im selben Gebiet?

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Sander gibt auf diese Frage eine Antwort.

Sander:

Ich möchte hier aus unserem Abschlußbericht über Lufthygieneuntersuchungen zitieren. In diesem Bericht haben die Meteorologen zur Sicherung von Grünzügen und Waldgebieten folgendes gesagt:

"Im Zusammenhang mit der Erwärmung großer Besiedlungsgebiete übernehmen Grünanlagen, insbesondere breite Grünzüge, die von Wasserflächen durchsetzt sein können, und Waldgebiete eine wesentliche Funktion. Unter Baumgruppen, die Schatten spenden, wird die Strahlungsenergie, abgesehen von der diffusen Himmelsstrahlung, an der Oberseite der Baumkronen abgefangen. Zudem verbrauchen die Blattoberflächen fühlbare Wärme zur Wasserverdunstung. Daraus ergibt sich eine Verminderung der Tages- und Jahresschwankung der Temperatur, insbesondere der Temperaturmaxima, dagegen eine Erhöhung der relativen Feuchte gegenüber der Umgebung. Da Grünzüge und Wälder insbesondere für Aerosole und feste Luftbeimengungen als Filter wirken, werden schädliche oder belastende Emissionen vermindert. Die Filterwirksamkeit von Baumbeständen für Gase wie SO2 und CO2 bleibt zwar gering, jedoch tragen solche Bestände zur vertikalen Durchmischung bei. Eine weitere Wirkung von Grünzügen und Waldgebieten, insbesondere durch Laubbäume, ist die Dämpfung von Verkehrs- und Industrielärm. Diesen Vorteil sollte man gerade in Verdichtungsräumen, wo die für die Lärmdämpfung erforderlichen Mindestabstände zu den Lärmquellen nicht eingehalten sind, ausnutzen."

Dies sind die wesentlichen Aussagen, die belegen, daß man jene Bereiche, um die es hier geht, tunlichst erhalten und vermehren sollte.

(Abg. Sturmowski: Gibt es exakte Messungen?)

- Das beruht auf siebenjährigen Messungen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr von Heusinger hat das Wort.

Abg. von Heusinger (CDU):

Ich habe eine Frage an die Landesregierung. Herr Dr. Brans, gestern sagten Sie, der Nettowaldverlust betrage 100 ha. Eben haben Sie 257 ha genannt. Letztere Zahl würde sich in etwa mit der von Herrn Sander genannten Zahl - 252 ha - decken. Vielleicht können Sie, Herr Dr. Brans, und auch Herr Sander dazu noch einmal Stellung nehmen.

Meine zweite Frage richtet sich an die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, die Landesregierung und den Deutschen Wetterdienst: Wie alt ist der Wald, der wegen der Startbahn 18 eventuell abgeschlagen werden muß? Heute wurden verschiedene Zahlen genannt; es hieß, der Wald sei 70 bis 120 Jahre alt. Wie lange dauert es, bis die dann neu aufgeforsteten Flächen wieder ihre alte Funktion für Klima, Grundwasserbildung und Schadstoffilterung erfüllen?

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Staatssekretär!

Dr. Brans:

Herr von Heusinger, es handelt sich - ich wiederhole es - um ein Mißverständnis, das ich leicht aufklären kann. Der Bruttowaldverlust beträgt 501 ha, der Nettowaldverlust nach Wiederaufforstung 257 ha. Gestern bin ich gefragt worden, welchen Umfang die Ersatzaufforstungen haben werden, die entweder bereits erfolgt sind oder von denen wir meinen, daß sie erfolgen könnten, weil wir sie für genehmigungsfähig halten, wobei ich offenlassen muß, ob die jeweils Betroffenen - in einem Fall zum Beispiel die Stadt Groß-Gerau - damit einverstanden sein werden. Den Umfang dieser Ersatzaufforstungen habe ich mit 100 ha beziffert. Für Ersatzaufforstungen ergibt sich ein Defizit, von dem wir heute nicht absehen können, ob und wann es gedeckt werden kann, von 100 ha. Unter der Voraussetzung, daß wir eine mögliche Aufforstung des Flugplatzes Eschborn hier nicht gegenrechnen können, sondern gegen das Munitionsdepot Friedrichsdorf gegenrechnen müssen, erhöht sich das Defizit auf 150 ha.

Abg. Kurth (SPD):

Ich habe zunächst eine Frage aus dem Komplex Naherholungsgebiet Mönchbruch, das mir bisher etwas zu kurz gekommen zu sein scheint. Es ist hier im Laufe der Anhörung wiederholt dargestellt worden, daß die Naherholungsfunktion dieses Gebietes in einem weiten Bereich zerstört wird durch die Verlärmung auch der umliegenden Wiesen und Erholungsflächen.

Ich frage deshalb die Landesregierung in diesem Zusammenhang: Gibt es Erkenntnisse über die bisherige Erholungsfunktion dieses Gebiets bzw. wurde untersucht, ob diese verlorengeht und welcher Teil der Bevölkerung davon betroffen ist? Vor allen Dingen: Gibt es eine mögliche Ersatzmaßnahme oder gibt es ersatzweise Naherholungsgebiete im Bereich

des Rhein-Main-Gebiets, die diese Funktion übernehmen könnten? Gibt es hierzu Gutachten bzw. Untersuchungen? Wie ist die Stellungnahme zu diesem Verlust eines wichtigen Naherholungsraumes?

Die zweite Frage bezieht sich auf die Ersatzaufforstungen. Es ist hier wiederholt - auch insbesondere von Herrn Sander - dargelegt worden, daß Ersatzaufforstungsmaßnahmen auch unwahrscheinlich problematisch sein können, indem nämlich zum Beispiel andere Freiflächen, Wiesenflächen, die ebenfalls wichtige klimatische Funktionen erfüllen, dann einfach mit Bäumen bepflanzt werden und dadurch ein weiteres, unter Umständen wichtiges klimatisches Wiesengebiet, das zur Abkühlung der Luft beiträgt, dann durch ein Waldgebiet ersetzt wird.

Meine Frage: Ist diese Frage der Ersatzaufforstung - also einer gar nicht so idealen Maßnahme in bestimmten Fällen - hinreichend untersucht worden? Wie beurteilen Sie die Frage der Ersatzaufforstung im Bereich Eschborn, wodurch unter Umständen diese Frischluftschneise nach Frankfurt verlorengeht?

Als Resümee: Gibt es realistischerweise - wenn man diese anderen wichtigen Funktionen von Wiesenflächen zugrunde legt - überhaupt die Möglichkeit, im Rhein-Main-Gebiet in einem derartigen Umfang Ihrer Ansicht nach ausreichende Ersatzaufforstungsflächen zu finden? Die Frage geht an die Landesregierung und an die Vertreter der Naturschutzverbände.

Schneider:

Zunächst kann ich das bestätigen, was Herr Sander dazu ausgeführt hat. Es sind keineswegs alle Flächen dazu geeignet, um Aufforstung zu betreiben. Diese Flächen werden sehr sorgfältig auf ihre Eignung untersucht, wenn es entsprechende Angebote gibt. Das versteht sich von selbst.

Das zweite Problem, das damit verbunden ist, ist die Verfügbarkeit des Bodens. Das heißt, ob man auf geeigneten Flächen dann so etwas machen kann, wenn der Eigentümer nicht damit einverstanden ist.

Das dritte Problem ist insbesondere im Zusammenhang mit den Aufforstungsverpflichtungen zu sehen, die wir grundsätzlich bei Kiesausbeute aussprechen. Ausnahmen sind nur dann gegeben, wenn diese Flächen im Rahmen der Naherholung für andere Zwecke vorgesehen sind. So will beispielsweise die RPU bei Langen eine Regattastrecke und ähnliches errichten.

Es geht darum, daß man die Aufforstungsmöglichkeiten besser kaum vollziehen kann, weil sich geeignetes Material, um vorher aufzufüllen, nicht in genügender Menge anbietet. Dazu braucht man nämlich Boden, der unproblematisch ist, damit es keine Wasserverunreinigungen gibt. Das ist also das dritte Problem, das sich darstellt.

Zu Eschborn kann ich folgendes sagen: Die Gesamtfläche eignet sich nicht nur nicht. Es ist auch gar nicht in Erwägung gezogen worden, die erworbene Gesamtfläche für Aufforstungsmöglichkeiten einzubeziehen. Herr Dr. Brans hat gestern darauf hingewiesen, um welche Flächen es sich insgesamt handelt und welche unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten erwogen werden. Dabei gehen wir bei den angesprochenen Flächen für eine mögliche Wiederaufforstung nicht von einer forstwirtschaftlichen Nutzung im klassischen Sinne aus und haben dies auch nicht in die Betrachtungen einbezogen, sondern wir wollen durchaus die Funktion des Grünlandzuges mit in die Betrachtungen einbeziehen, ob es also eine solche Nutzungsmöglichkeit gibt. Dazu wird zur Zeit ein entsprechender Plan erarbeitet, wie man eine solche Mehrfachnutzung dort durchführen kann.

Zu der Frage im Zusammenhang mit Naherholungsmöglichkeiten: Da gibt es nicht diese Untersuchungen, von denen Sie gesprochen haben, nach denen Sie gefragt haben. Es gibt allerdings auch dazu einige praktische Erfahrungen, die wir alle haben. Diese sehen leider so aus, daß der nächstgelegene Parkplatz, möglichst in der Nähe einer Gaststätte, am intensivsten besucht wird und daß man in etwas weiter abgelegenen Waldungen - wenn man dort spazieren geht - kaum auf Naherholungssuchende trifft.

Sander:

Auf diese von Herrn Abg. Kurth gestellte Frage ist zu sagen, daß nach unseren Recherchen in der Tat zunächst einmal der Fehlbetrag bei den jetzt anstehenden Maßnahmen beim Flughafen etwas anders beurteilt wird. Wir kommen auf diese 252 ha unter Einschluß aller Ersatzaufforstungen, die da anstehen.

Diese Einschläge haben wir gestern - wie bereits gesagt - noch einmal mit den Herren der Flughafen AG abgestimmt, um hier wirklich einen Konsens zu erzielen. Ich meine also, diese Position muß man schon als den eigentlichen Einschlag gegenüberhalten: 250 ha, die als Minus dastehen, die nicht ausgleichbar sind.

Auf der anderen Seite muß man auch berücksichtigen, daß die Maßnahmen, die wir hier in dieser Zusatzliste zusammengestellt haben, nämlich mit 550 ha, in aller nächster Zeit anstehen. Es mag sein, daß die eine oder andere Maßnahme davon noch zu verhindern sein wird. Aber mit größter Wahrscheinlichkeit wird doch auch dieser Betrag ganz zwangsläufig die Waldbilanz negativ beeinflussen. Insofern muß man das ja in einer Kombination sehen, so daß also in Wahrheit hier es um 800 ha geht. Wir müssen auch immer wieder darauf hinweisen, daß dieses Rhein-Main-Gebiet ganz zwangsläufig in der Entwicklung steht, die es sicherlich erforderlich machen wird, daß da und dort auch noch einmal weitere Kompromisse zu schließen sind, womit Wald geopfert werden muß.

Ich möchte noch auf einen Gesichtspunkt hinweisen. Ich sagte, es sind im Rahmen der Umlandverbandsplanung nach sorgfältiger Untersuchung durch Landschaftsarchitekten Flächen ausgewählt worden, die sich nach deren Auffassung für die Wiederaufforstung eignen. Die sind aber kleinere Flächen. Diese kleineren Flächen sind natürlich in ihrer Gesamtzusammensetzung keineswegs so zu bewerten wie ein geschlossenes Waldgebiet, um das es eben hier geht.

Dieser Mönchbruch ist ja ein großes zusammenhängendes Waldgebiet. Dies ist eben die wirklich problematische Frage. Es ist das letzte große Gebiet, das wir hier noch im Rhein-Main-Gebiet haben.

Abg. Welteke (SPD):

Ich möchte zunächst eine Lernfrage stellen. Wenn ich die Gutachten, die hier von den Bürgerinitiativen und auch von der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft vorgetragen worden sind, auf mich wirken lasse, auch das, was gestern von Herrn Prof. Meyfahrt gesagt worden ist, dann habe ich den Eindruck, daß unabhängig von dem Bau der Startbahn West dieser Raum längst keinen zusätzlichen Arbeitsplatz und keine Wohnung mehr verträgt. Die weitergehende Schlußfolgerung muß ja wohl die sein - wenn hier eine integrierte Betrachtung verlangt wird -, daß wir auch die Investitionsvorhaben der privaten Wirtschaft in diesem Raum auf Wirkungen, auf Arbeitsplätze und Wohnen mit in unsere Betrachtung einbeziehen müssen.

So gesehen, muß ich das, was ich früher schon einmal gesagt habe, hier wiederholen. Ich verstehe dann zum Beispiel den Protest der Opelarbeiter, die die Verlagerung von Arbeitsplätzen aus dem Bereich beklagen, der ja nun tatsächlich als Umweltverschmutzer gelten kann, nicht mehr so recht.

Ich möchte deshalb auch diejenigen, die diese Gutachten vertreten und vorgetragen haben, fragen, welche Hinweise Sie Regionalpolitikern und Landespolitikern geben können, wie die Arbeitsplatzstruktur in diesem Bereich doch sicherlich weg vom primären und sekundären Bereich in den tertitären Bereich vollzogen werden muß und welche Rolle dann dabei letztendlich wiederum der Flughafen spielt und was bei den Strukturveränderungen, die ja in diesem Raum notwendig sind, unter Umständen an zusätzlichen Umweltschäden auftritt.

Dies war nur eine Lernfrage, ob ich das alles so richtig verstanden habe, was von den Umweltverbänden vorgetragen worden ist. Diese Frage, Herr Bartelt, kann sicher mit ja oder nein beantwortet werden.

Zwei weitere Fragen. Herr Professor Denk, wenn das, was Herr Lahmann vorhin sehr dezidiert zum Sauerstoff gesagt hat, richtig ist, dann kann doch Ihre Behauptung in einem Nebensatz über den Sauerstoffverbrauch auf dem Frankfurter Flughafen nur geeignet sein, die Bevölkerung zu verunsichern und Ängste auszulösen. Oder sehe ich auch dieses falsch?

Wenn ich die Karten, die Sie, Herr Sander, vorgelegt haben, ansehe - Sie beziehen sich ausschließlich auf den Waldverlust in diesem Raum -, dann stelle ich auch fest, daß zwischen 1935 und heute erhebliche Freiflächen beseitigt worden sind, wenn ich einmal die Streuobstflächen mit in die Freiflächen einbeziehe.

Da möchte ich an die Frage von Herrn Sturmowski anknüpfen und würde gerne an den Deutschen Wetterdienst die Frage stellen, ob es Wetteruntersuchungen über den Zeitraum von 1935 bis heute gibt, die dann ergeben müßten, ob der Verlust des Waldes - das war die Frage von Herrn Sturmowski - seit 1935 auf das Klima in diesem Raum merkbaren Einfluß gehabt hat.

Wir brauchen uns wirklich nicht mehr um die zukünftigen Klimaveränderungen durch Waldverlust, der durch den möglichen Startbahnbau entsteht, unterhalten, wenn nachgewiesen werden kann, daß der Wald von 1935 bis heute keine wesentlichen Klimaveränderungen verursacht hat. Ich glaube, in dieser Frage sind wir uns ziemlich einig. Dann wird auch dieses Stück Waldverlust keine Klimaveränderung mehr hervorrufen, weil ja Herr Sander ziemlich nachgewiesen hat, um wievielmal größer der Waldverlust seit 1935 war.

Nun schließt sich die Frage an, wie sich die Beseitigung von Freiflächen und die Beseitigung von Obstbaumflächen auf das Klima in dieser Region unter Umständen auswirkt. Es stellt sich auch die Frage, wie sich die durch Flächennutzungsplanung und Bebauungspläne ausgewiesenen Flächen für Industrieansiedlung und für Wohnbaugebiete im Bereich des Umlandes des Frankfurter Flughafens auf das Klima auswirken. Wie sind also die Freiflächen für das Klima relevant?

Vorsitzender Dr. Lang:

Zur Beantwortung des ersten Teils der Frage, Herr Oeser.

Dr. Oeser:

Herr Abg. Welteke, die Frage, die der Deutsche Wetterdienst beantworten soll, kann ich Ihnen nicht beantworten. Aber ich kann Sie darauf hinweisen, daß bereits 1961 die medizinisch-meteorologische Außenstelle des Deutschen Wetterdienstes in Königstein die Meinung vertreten hat, angesichts der besonders schwierigen bioklimatischen Situation im Frankfurter Becken seien weitere Waldrodungen größeren Umfanges zu vermeiden.

Ich muß annehmen, daß das, was damals aus medizinisch-meteorologischer Sicht gesagt worden ist, für diesen so problematisch hochbelasteten Raum weiter gilt. Inzwischen haben aber die Waldverluste weiter zugenommen.

Hinsichtlich der Aussage von Herrn Professor Lahmann erlaube ich mir den Hinweis, daß bei der Anhörung, die die

Bundesregierung in Berlin zur Frage der Technischen Anleitung Luft veranstaltet hat, Professor Schlipköter und andere eine dezidierte Meinung vorgetragen haben, die deutlich von Herrn Professor Lahmann und dem, was er hier in Teilen vorgetragen hat, abweicht.

Man muß zur Kenntnis nehmen, daß es in diesen Fachbereichen heute offenbar die gleichen, in der Sache begründeten ernsthaften Diskussionen gibt, wie an anderer Stelle auch. Unter diesem Gesichtspunkt kann ich nur bedauern, daß hier nur Herr Professor Lahmann zur Sprache kommen konnte und Herr Professor Schlipköter nicht.

(Abg. Dr. Bartelt: Sie haben die Stellungnahme von Herrn Professor Schlipköter selbst vorgelesen!)

- Herr Abgeordneter, ich habe eine kurze Stellungnahme vorgelesen. Herr Schlipköter hätte hier genau wie Herr Lahmann auch auf die Fragen antworten können. Sie haben ja gemerkt, wie wichtig es ist, wenn man die Fachleute hier an Ort und Stelle befragen kann und wenn sie ihre Meinung, die er nur sehr kurz vorgetragen hat, auch eindeutig und gründlich belegen können.

Ich würde gerne nachher, wenn es möglich ist, noch zu der Frage Belärmung des Naturschutzgebietes Mönchbruch noch etwas sagen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Schließen Sie Ihre Ausführungen dazu bitte gleich an.

Dr. Oeser:

Ich antworte damit auf die Frage des Herrn Abg. Kurth. Dieser wichtige Erholungsbereich wird nicht nur von den Menschen aus der unmittelbaren Umgebung aufgesucht. Die sind Wochenende für Wochenende, an vielen Tagen, zu Hunderten, zu Tausenden, zu Fuß, mit dem Fahrrad in der Gegend. Manche kommen auch mit dem Auto, gerade ältere Menschen und Behinderte, für die der Weg zu weit ist.

(Zuruf: Frankfurt!)

- Das wollte ich noch sagen. Wenn man am Wochenende sich die Autokennzeichen ansieht, wird man feststellen, daß viele Bürger aus den Großstädten in diesen Raum kommen. Sie kommen zu allen Jahreszeiten. Es sind tausende von Menschen, die dort Erholung suchen.

Dieses Gebiet ist zum heutigen Tag bereits mit einem gewissen Fluglärm überzogen, unbestritten durch den Betrieb der vorhandenen Bahnen und durch die Maschinen, die diesen Raum abfliegen.

Aber das ist natürlich nicht zu vergleichen mit der Situation, die eintreten würde, wenn die Startbahn West gebaut würde, weil sie ja ins Zentrum dieses Bereiches hineinführt, weil die Maschinen dicht an das Zentrum dieses Gebietes heranstarten werden, weil die Maschinen dann größtenteils dieses Gebiet mit einem Lärmpegel überziehen würden, der heute nicht gegeben ist.

Das können Sie, Herr Abgeordneter, zum Beispiel aus den Hinweisen ersehen, die Herr Dr. Mattschat hier gegeben hat, als er von der signifikanten Fluglärmerhöhung im Bereich Mörfelden westlich der Bahn und im Bereich der Großgemeinde Büttelborn gesprochen hat. Da hat er die Linie angegeben, wo die deutlichen Fluglärmerhöhungen sein werden.

Westlich dieser zu befürchtenden Fluglärmerhöhungen liegt dieser große Naherholungsbereich. Heute kann man schon sagen, daß er weitgehend durch diesen außerordentlich starken Fluglärm in seinem Erholungswert eingegrenzt werden muß, viel stärker als durch den bereits aufgetretenen Fluglärm auf Grund des Betriebs der vorhandenen Bahnen. Die Erholung wird gemindert.

Vorsitzender Dr. Lang:

Deutscher Wetterdienst, bitte sehr!

Prof. Dr. Schirmer:

Ich will versuchen, mich sehr kurz zu fassen, obwohl das ein abendfüllendes Programm ist, der Einfluß des Menschen auf das Klima, ob nun durch Abholzung, durch Verstädterung oder durch die Bebauung dieses Raumes. Ich möchte mit dem Wald beginnen. Was macht der Wald? Der Wald hat ein ausgeglichenes Temperaturverhalten. Er ist also hinsichtlich der Strahlung am Tag gemäßigt und auch in der Nacht. Der Wald strahlt nicht ab. Er ist eine Einheit für sich. Durch seine Ausgeglichenheit ist er bioklimatisch für den Menschen und damit auch insbesondere als Naherholungsgebiet von großer Bedeutung.

Das sind die Ausführungen in dem eben zitierten Gutachten von Herrn Oeser. Das bezog sich auf das Bioklima des Raumes. Das hat sich nicht auf eine Auswirkung für die Landesplanung bezogen. Das muß man also klar sehen.

In dem Zusammenhang spielt der Wald im Ballungsgebiet eine Rolle. Er hat einen großen Vorteil. Er ist kein Wärmeemittent. Er ist kein Emittent von irgendwelchen Belastungen. Aus diesem Grunde ist er für diesen Raum positiv zu bewerten.

Eine weitaus höhere Bedeutung - damit komme ich auf den zweiten Teil der Frage - haben die Grünflächen, weil gerade die Grünflächen es sind, ohne Waldbestand, die es ermöglichen, daß in der Nacht die Frischluft,die sich im Gebirge bildet, durch die Täler oder durch alle Hohlformen bis in die Städte, insbesondere Frankfurt oder Wiesbaden vordringen kann.

In den Fällen ist der Wald schädlich, wenn er das Tal überquert und den Kaltluftfluß unterbindet. In dem Moment hat er keine positive, sondern eine negative Wirkung. Hier würde die Entwaldung positiv wirken, als ein Teil der Ökologie. Das ist nicht die gesamte Ökologie. Insgesamt dominiert die bessere Wirkung des Waldes. Das muß man dahingestellt sein lassen. Nur kommt es immer darauf an, wo der Wald hinsichtlich des Klimas steht. Das ist also ganz entscheidend, auch gerade hinsichtlich der Grünflächen.

Nun zur Frage, wie sich das Klima in unserem Raum verändert hat. Das ist mit Hilfe unserer Stationen, die nun teilweise 100 Jahre bestehen, durch die Stationsdichte von etwa 20, 30, 40 km gar nicht nachweisbar. Die anthropogenen Einflüsse sind schon sehr schwer in den Griff zu bekommen. Ich darf daran erinnern, daß derzeit Vorbereitungen der Bundesregierung laufen, ein Klimaforschungsprogramm zu initiieren, um zu sehen, wohin die anthropogenen Veränderungen unseres Klimas führen.

Da spielt der Wald in unserer Größenordnung keine Rolle. Da geht es um Wald von Nordbrasilien, vom Amazonasgebiet. Diese Wälder können durch eine Oberflächenveränderung ganz andere Dimensionen erreichen.

Wir müssen also bei dem bleiben, wo der Wald ist, hier in unserem Raum.

Selbstverständlich hat der Wald diese positive Wirkung, aber man darf das nicht im Zusammenhang mit einer Fernwirkung sehen. Er strahlt nichts aus, er produziert auch keine Kaltluft, er kann also zur Kaltlufterneuerung gar nichts beitragen. Er hat ja gemäßigte Verhältnisse, er unterbindet doch alles. Wir kennen den Wald als Schutzwald. Das bedeutet, er schützt vor Wind oder vor manchen anderen Elementen. Das ist die große Funktion.

Auf die Luftbeimengungen möchte ich nicht eingehen, weil Luftbeimengungen nicht zum Aufgabengebiet des Deutschen Wetterdienstes gehören. Ich möchte nur eines klarstellen: Klima hat mit Luftbeimengungen nichts zu tun. Die Elemente des Klimas sind Temperatur, Niederschlag, Strahlung, Wind und Bewölkung, um nur einige zu nennen. Luftbeimengung ist kein Teil des Klimas. Nur die Konzentration von Luftbeimengungen kann durch die örtlichen klimatischen Verhältnisse wesentlich verstärkt werden, aber das Klima wird dadurch nicht verändert. Das Klima könnte verändert werden, wenn die Zunahme der fossilen Verbrennungen bei den heutigen Kenntnissen der Wissenschaft, die auf dem Gebiet sehr vage sind, dazu führen würde, daß das Klima weltweit, voraussichtlich im nächsten Jahrhundert, verändert werden könnte. Das ist ein Ziel des Klimaforschungsprogramms, und das sind Thesen, die uns vom menschlichen Einfluß her wesentlich ernster stimmen, weil wir noch nicht wissen, ob diese ersten Modellberechnungen tatsächlich zutreffen. Das ist die Unsicherheit. Ich glaube, ich habe die Fragen damit soweit beantwortet.

Vorsitzender Dr. Lang:

Frau Kollegin Dr. Engel!

(Zuruf: Wir sind angesprochen worden von Herrn Welteke!)

Abg. Welteke:

Ist korrekt. Ich hatte keine Frage an Herrn Pfarrer Oeser gestellt, aber er hatte geantwortet. Ich hatte Herrn Denk und die Herren des Deutschen Wetterdienstes gefragt.

Vorsitzender Dr. Lang:

Bitte schön, Herr Prof. Denk!

Prof. Dr. Denk:

Es sind ja mehrere Fragen impliziert gewesen. Zunächst Ihre Frage nach der Beseitigung von Obstbäumen, auf die Ihnen niemand geantwortet hat. Dazu darf ich nur sagen, ich kann mich sehr gut erinnern, daß eine Prämie für das Abschlagen von Obstbäumen ausgesetzt war. Die Prämie ist nicht von den BBU-Verbänden ausgesetzt gewesen, sondern das hatte andere Gründe.

(Abg. Welteke: Von wem? - Zuruf: Ertl!)

Es tut mir leid, ich weiß es nicht. Das ist genauso wie mit dem Küheabschlachten gewesen.

Die zweite und Ihre wichtigste Frage war die nach dem Sauerstoff. Ich habe ja nicht gesagt, daß der Sauerstoff allein vernichtend für unsere Gegend hier sei. Ich habe mehrfach aufgezählt, daß wir Partialfaktoren zusammenzählen müssen.

Vorhin ist auch nur eine Antwort zum Sauerstoff gegeben worden. Wir müssen aber auch hier mehrere Dinge betrachten. Wir müssen auf der einen Seite auch den Verbrauch betrachten, auch wenn es nur ein kleiner Teil ist. Wir müssen auf der anderen Seite die nicht mehr stattfindende Produktion betrachten. Wir müssen ferner dabei bedenken, daß der

Sauerstoff ja im geschlossenen Erholungsgebiet im Wald sehr notwendig ist, sonst würden nicht bekannte Persönlichkeiten Frankfurt verlassen und in den Taunus ziehen, weil dort bessere Luft ist.

(Heiterkeit auf der Zuhörertribüne)

Wir müssen drittens berücksichtigen, daß wir hier im Rhein-Main-Gebiet häufig eine Immersionswetterlage haben und daß bei dieser Immersionswetterlage die entsprechenden Windbewegungen fehlen, daß das Klima durchmischt wird. Ich möchte mich jetzt nicht in die Vorstellungen des Wetterdienstes einmischen, aber immerhin ist zu bedenken, daß wir Kleinzonen haben, in denen wir eine Sauerstoffproduktion haben.

Eine weitere Aufgabe, die der Wald hat und die nur sehr wenig angesprochen ist und die der Wetterdienst eben ausschließlich ausgeschlossen hat, ist die Bindung von Staub. Auch hier haben wir niederfallende Stäube, niederfallende Schmutzpartikel, die entsprechende Schadstoffe enthalten und im Wald gebunden und dann wieder durch Regen abgewaschen, also nicht durch Luftverwirbelung weitertransportiert werden. Ich glaube, auch das ist eine wichtige Funktion des Waldes.

Lassen Sie mich noch eines zum Abschluß sagen. Wir finden für das Abholzen jeder Waldecke eine Begründung. Aber irgendwann müssen wir einmal lernen, einzusehen: Den Wald, den wir haben, müssen wir schonen. Hier geht es nicht um eine kleine Waldecke, hier geht es um eine sehr große Waldecke!

Vorsitzender Dr. Lang:

Bitte schön, hier war bei der Position 30 eine Wortmeldung von den Naturschützern. Bitte schön!

Diehl:

Es ist die Frage nach der Rodungsprämie gestellt worden. Das war eine Rodungsprämie der EG, die an alle Landwirte und Streuobstbesitzer gezahlt worden ist, wenn sie ihre Bäume umhackten.

(Abg. Frau Trautmann: Wann denn?)

Es war also eine staatlich geförderte Baumvernichtung. Diese Rodungsprämie ist 1973 hervorgerufen worden, in zwei Jahren sind 60 Millionen DM aufgewendet worden für die Beseitigung dieser Obstanlagen. Sie ist 1974 oder 1975 geschlossen worden. Sie hat aber sehr wesentlich zu der Beseitigung dieser Obstbaumbestände beigetragen, im ganzen Land Hessen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Kollege Welteke, ist damit Ihre Frage beantwortet? - Schön. Frau Kollegin Dr. Engel!

Abg. Frau Dr. Engel (F.D.P.):

Ich möchte noch einmal auf die Gesamtbelastung zu sprechen kommen. Ich halte es für sehr legitim und verständlich, daß sich die Menschen in diesem Raum gegen alles wehren, wovon sie glauben, daß ihre Lebensbedingungen sich dadurch verschlechtern könnten. Wir haben gehört, daß die statistischen Unterlagen über die Erkrankungen noch nicht genügen, die da vielleicht in gehäuftem Maße auftreten.

Mich würde es interessieren, ob es Untersuchungen gibt. Wir haben inzwischen gelernt, daß das Verschwinden von Arten oder Krankheitserscheinungen bei Tieren und Pflanzen Indikatoren sind. Gibt es da irgendwelche Untersuchungen über die Belastung von Tieren im Rhein-Main-Ballungsgebiet?

Dann wäre ich dankbar, wenn der Widerspruch aufgeklärt werden könnte, der hier im Hinblick auf die gleiche Schrift von der Landesanstalt für Bodenforschung meiner Ansicht nach noch offengeblieben ist, wo Herr Prof. Wolters uns gezeigt hat, daß das Wasser, das im Bereich des Flughafens ins Grundwasser gelangt, ich glaube, Glykole und Nitrite aufweist. Die FAG war der Meinung, daß die Grenze der Belastbarkeit, die Trinkwasserreinheit noch gewahrt sei. Ich glaube, es wäre wichtig, wenn wir das einmal aufklären könnten.

Dann würde mich noch interessieren: Woher soll denn der Kies kommen, der nachher nötig ist, um die Startbahn West aufzufüllen? Der darf doch nicht von zu weit herkommen. Da wären doch auch wieder größere Eingriffe im umliegenden Bereich wahrscheinlich nötig sein.

Vorsitzender Dr. Lang:

Frau Kollegin, wen haben Sie jetzt gefragt?

Abg. Frau Dr. Engel (F.D.P.):

Die FAG vielleicht. Ich weiß nicht, wer mir das beantworten kann.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Becker!

Becker:

Gnädige Frau, wegen der eventuellen Grundwasserverseuchungen ist die Haltung der FAG wie folgt: Wir werden sämtliche Auflagen, die in diesem Zusammenhang für uns bei der Ausführung des Baues anstehen, aufgreifen, befolgen und durchführen, auch wenn es darum geht - ich bin persönlich nicht der Meinung -, daß zusätzliche Entwässerungsstränge gelegt werden müßten. Das ist verbindlich für die FAG von mir hier ausgesagt.

Bezüglich Kiesauffüllung tut es mir leid, daß wir immer noch keine Probebohrungen aus den von mir genannten Gründen durchführen konnten. Ein Teil wird vielleicht im Gelände selbst zu gewinnen sein. Wenn die Ausschreibung heraus ist, ist es üblich, daß die Baufirmen, da sie ja wirtschaftlich arbeiten wollen, selbstverständlich mit den nächstliegenden Kiesgruben in Verhandlungen treten und, wenn dadurch der Bedarf nicht gedeckt wird, natürlich auch - was weiß ich - vielleicht im Umkreis von 60, 70 km auch Kies anfahren. Bei Großbaustellen ist es ja Usus, daß sogar von 100, 150 bis 200 km Entfernung Kiestransporte erfolgen. Ich hoffe, damit Ihre Frage beantwortet zu haben.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Prof. Wolters!

Prof. Dr. Wolters:

Zur Frage der Frau Abg. Engel: Die Schrift "Geologische Karte von Hessen - Erläuterungen Blatt Kelsterbach" sagt ganz eindeutig, daß im Bereich des Flughafens die Nitratwerte deutlich erhöht sind, und zwar auf das Doppelte bis Dreifache der für Trinkwasser in Zukunft geltenden Grenzwerte.

In diesem Bereich ist ursprünglich Harnstoff gestreut worden. Man hat, wie ich vom Flughafen gehört habe, Harnstoff nicht nachgewiesen. Das ist auch kein Wunder. Harnstoff wird innerhalb von ganz kurzer Zeit zunächst in Ammoniumkarbonat umgewandelt - das passiert überall, wo jemand Harnstoff abgibt -, dann wird das Ammoniumkarbonat bakteriell weiter bis zum Nitrat oxidiert. Sowohl Ammonium als auch Nitrat sind für das Trinkwasser gefährlich. Gerade der zulässige Nitratwert ist in letzter Zeit heruntergesetzt worden.

Diese Dinge dürfen nicht heruntergespielt werden. Sie müssen sorgfältig untersucht werden. Sie gehören mit zur Gesamtprüfung der Umweltverträglichkeit einer Startbahn und ihres Abwassers.

Die nächste Frage war die nach dem Perchloräthylen und dem Trichlorätyhlen. Beides sind Metallreinigungsmittel, die leider überall da, wo es fettige Rückstände zu beseitigen gilt, in großem Maße verwendet werden. Es gibt nach Angabe dieser Schrift, die ich eben zitiert habe, eine deutliche Trichloräthylen- und Perchloräthylenanreicherung im Bereich des westlichen Flughafens. Woher das kommt, weiß ich nicht. Es zeigt mit Sicherheit, daß die Überwachung an irgendeiner Stelle nicht funktioniert hat. Die Frage ist, inwieweit diese Gefahr durch die Startbahn West vergrößert wird. Ich kann es im Moment nicht sagen. Ich halte es aber für möglich.

Insgesamt haben wir dadurch, daß die Startbahn West den bisherigen Gefährdungsbereich nach Süden hin noch verlängert, und zwar quer zur Grundwasserfließrichtung, eine deutliche Vergrößerung des gefährdeten Grundwassergebietes.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Kollege Weiß.

Abg. Weiß (CDU):

Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich darf die Verlegung der Hochspannungstrasse noch einmal aufgreifen und der Landesregierung die Frage stellen, welche Verlegungsvarianten erörtert werden. Vielleicht könnte das hier heute an Hand einer Karte noch näher erläutert werden. Welche Flächen kommen, wenn nicht Waldflächen berührt sind, noch für die Verlegung dieser Hochspannungsleitung in Betracht? Das ist eine Frage, die auch der Herr Bürgermeister Brehl vorhin angesprochen hat. Sie verdient durchaus noch die Beantwortung in dieser Anhörung.

Wenn die Landesregierung dies dargelegt hat, darf ich Herrn Landrat Blodt bitten, für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft etwas zu dem Problem der Zusammenarbeit zwischen Landesregierung und den von dieser Maßnahme betroffenen Gebietskörperschaften zu sagen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Staatssekretär.

Dr. Brans:

Es gibt für die Lösung dieses Problems der RWE-Trasse vier Varianten. Die erste Variante besteht in einem verhältnismäßig weiten Bogen um das Ende der Startbahn im Süden. Auf diesen weiteren Bogen wird im Planfeststellungsbeschluß abgehoben.

Die zweite Variante besteht in einem sehr engen Bogen, der eine gewisse Veränderung in der Höhe, in der die einzelnen Leitungen geführt werden sollen, zur Folge hat.

Die dritte Variante ist die Verkabelung.

Die vierte Variante besteht in der Untertunnelung. Zu dem Problem der Untertunnelung habe ich mich gestern schon geäußert. Sie hätte in der Tat eine ganz erhebliche Grundwasserabsenkung zur Folge. Ich habe die Ausmaße des Tunnels, der dafür in Frage käme, gestern hier genannt.

Auch die Verkabelung ist untersucht und als technisch nur schwer realisierbare Lösung abgelehnt worden.

Der sogenannte enge Bogen um das Ende der Startbahn, der alles in allem nur 8 ha Wald in Anspruch nehmen würde, setzt allerdings voraus, daß sich die Beteiligten damit einverstanden erklären. Andernfalls müßte der Planfeststellungsbeschluß geändert werden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Landrat Blodt.

Blodt:

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Eine fast ähnliche Frage wurde mir gestern abend schon von dem Herrn Abg. Weghorn - wenn ich mich recht erinnere - gestellt - mit einem gewissen Unterton. Ich habe die Unterlagen heute mitgebracht. Wir werden die an uns gestellten Fragen Zug um Zug behandeln, beantworten.

Wir haben eine Einladung, unterschrieben von Herrn Staatssekretär Kirst, datiert vom 22.10., bei mir eingegangen am 24.10., zu einem Gespräch am 30.10., 9.00 Uhr, in dieser Frage erhalten. Diesem Erlaß war ein DIN-A-4-Blatt beigefügt, in dem die neuen Erkenntnisse deutlich gemacht wurden.

Ich habe dieses Schreiben, wie gestern hier schon vorgetragen, dahingehend beantwortet, daß wir uns nach unserer Auffassung noch in einem schwebenden Gerichtsverfahren befinden und ich von daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt dazu keine Stellung beziehen kann. Ich habe darüber hinaus ausgeführt - ich darf die beiden Passagen verlesen, damit kein Zweifel mehr im Raum bleibt -:

"Dennoch bin ich an Ihren Vorstellungen über die neuen Trassen für die Verlegung der RWE-Hochspannungsleitungen interessiert und wäre dankbar, wenn Sie nachprüfbares Material insbesondere zur Unterrichtung der Kreisgremien zur Verfügung stellen könnten. Aus begreiflichen Gründen möchte ich mich in der Öffentlichkeit nicht dem Vorwurf aussetzen, einer vom Planfeststellungsbeschluß abweichenden Trassenverlegung zugestimmt zu haben, ohne daß sie vorher in all ihren im Augenblick nicht überschaubaren Auswirkungen geprüft worden ist. Im übrigen zwingt schon der Planfeststellungsbeschluß selbst durch die darin geforderten Auflagen zur Beschränkung des Waldeinschlags auf das unabdingbar notwendige Maß, so daß schon aus dieser Sicht die zu behandelnden Belange für einen schonenden Waldeinschlag zu wahren sind."

Ich habe also in diesem Schreiben darum gebeten, uns entsprechendes Material zur Verfügung zu stellen. Das war am 24. Oktober. Das Schreiben war gerichtet an den Hessischen Minister für Wirtschaft und Technik.

Die Antwort erhielt ich, datiert mit dem 27. Januar 1981, am 29. Januar 1981 - wenn ich mich recht erinnere, war das am letzten Freitag, in den letzten zwei Stunden meiner Bürotätigkeit vor diesem Hearing. Mit diesem Erlaß wurden mir übermittelt: eine topographische Karte im Maßstab 1 : 25.000, ein Übersichtsplan gemäß Unterlage Nr. 6 zum Planfeststellungsbeschluß, Maßstab 1 : 5.000, ein Katasterplan, Maßstab 1 : 5.000. Des weiteren erfolgte folgender Hinweis:

"Der Landkreis Groß-Gerau ist zwar nicht grundstücksmäßig, wohl aber als Gebietskörperschaft betroffen. Ich halte deshalb die Zustimmung des Landkreises für erforderlich, wenn von den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses abgewichen und die Alternativtrasse weiterverfolgt werden soll. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn der Kreis im Interesse der Erhaltung des Waldes sein Einverständnis zu der von mir vorgeschlagenen Lösung erklären könnte.
Gezeichnet Kirst, Staatssekretär."

Ich führe das deshalb an, weil gestern, verbunden mit der Frage, offensichtlich der Eindruck vermittelt werden sollte, als würden wir uns gegen eine gute Absicht sträuben wollen. Meine Damen und Herren: Davon kann keine Rede sein. Wir wären am falschen Platze, würden wir uns gegen eine Maßnahme wenden, die dazu angetan ist, eine waldschonende Regelung zu finden. Nur zu dem Zeitpunkt, zu dem wir noch der Auffassung sind, daß der Bau der Startbahn West unnötig ist, können wir noch keine abschließende Erklärung geben. Das muß man zumindest zur Kenntnis nehmen. Ganz abgesehen davon fehlen uns Unterlagen.

Ich möchte hinzufügen: Auch diese drei Pläne werden nicht ganz ausreichen. Es bedarf vielmehr dazu einer Beschreibung. Um dies zu regeln, werden wir uns in Verbindung setzen.

Dieses Schreiben ging offensichtlich auch an die übrigen betroffenen Städte und Gemeinden. Zumindest Bürgermeister Brehl hat für die Stadt Mörfelden-Walldorf am Freitag das gleiche Schreiben erhalten.

Vorsitzender Dr. Lang:

Zur Beantwortung des zweiten Teils der Frage der Frau Kollegin Dr. Engel Herr Diehl.

Diehl:

Es ist nach der Indikatorrolle gefragt worden. Bei diesem Hearing war schon verschiedentlich davon die Rede - und das ist uns allen klar -, daß Tieren und Pflanzen eine Indikatorrolle zufällt. Das Verschwinden von Arten oder das Auftreten von Krankheiten zeigen an, daß sich die Lebensbedingungen nachteilig verändert haben beziehungsweise verändern.

Die feinfühligen pflanzlichen und tierischen Organismen reagieren auf diese Belastungen relativ früh. Sie sind damit gleichzeitig aber auch Gefahrenanzeiger für uns Menschen. Es liegt an uns, diese Gefahren zu erkennen und die Konsequenzen daraus zu ziehen.

Wir haben annähernd 300 Greifvogel- und Eulen-Totfunde untersuchen lassen. Die Untersuchungsergebnisse waren niederschmetternd. Die untersuchten Vögel wiesen fast ausnahmslos schwerwiegende innere Erkrankungen oder krankhafte Organveränderungen auf, die zum vorzeitigen und qualvollen Tod führten. Es wurden zum Beispiel festgestellt: Entartung des Herzmuskels, Dünndarmkatarrh, Lungenentzündung, Lungenblutung, Lungengeschwüre, Magenschleimhautentzündung, Nierenschwellung, Infektionen verschiedenster Art, Salmonellose, atypische Geflügelpest und eine erschreckende Vielzahl an Lebererkrankungen, parenchymatöse Leberdegeneration, Nikroseherde in der Leber, Leberentzündung, Leberinfarkt, Leberhyperämie. Ich betone, daß dies nur eine Reihe von Beispielen ist. Es ist nicht etwa so, daß ein Vogel dies oder jenes hat. Ich habe hier ein Beispiel der Untersuchung eines Mäusebussards von der Klinik für innere Krankheiten für Tiere an der Ludwig-Maximilians-Universität in München. Da heißt es:

Mäusebussard, männlich; klinisch: Ernährungszustand gut; pathologisch-anatomisch: Myodegeneratio cordis (das ist eine Entartung des Herzmuskels als Folge einer Entzündung des Herzmuskels oder von Ernährungsstörungen), Leber parenchymatös degeneriert (Entartung des Grundgewebes der Leberzellen); Milz klein und schlaff; Niere geschwollen; Lunge mit herdförmigen Gewebsverdichtungen; haemorrhagische Enteritis (mit Blutungen verbundener Dünndarmkatarrh); parasitologisch: negativ.

Diese Tiere und Pflanzen sind unausweichlich den Bedingungen ihres Lebensraumes und ihres Standortes ausgesetzt; sie können nicht ausweichen. Aber es muß uns klar sein: Das, was die Tiere und die Pflanzen trifft, trifft uns mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung ebenfalls. Es fällt auch auf uns Menschen. Es ist eigentlich so, daß allein unser Selbsterhaltungstrieb uns dazu bringen müßte, für den Schutz der Natur und für die konsequente Schonung der verbliebenen Reste einzutreten.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Kollege Pawlik!

Abg. Pawlik (SPD):

Ich möchte noch einmal auf den Komplex der Luftbelastungen zurückkommen. Meine Fragen dazu möchte ich richten an Herrn Oeser, Herrn Sander und an das hessische Umweltministerium.

Ich stelle meine Fragen wie folgt: Ist es richtig, die im Zusammenhang mit dem Flughafen Frankfurt ausgehenden Luftbelastungen als Gesamtkomplex des Gebietes Untermain zu sehen? Falls dies bejaht wird: Wird dann das auf Grund des Bundesimmissionsschutzgesetzes gegebene Instrumentarium der Luftreinhalteplanung bewertet? Ist damit bei konsequenter Anwendung durch die Landesregierung eine Möglichkeit gegeben, einen flächenbezogenen Immissionsschutz zu verwirklichen, der insgesamt die Luftbelastung in diesem Raum stoppen beziehungsweise zurückführen kann, was die am weitesten verbreiteten Stoffe angeht?

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Pfarrer Oeser, bitte!

Dr. Oeser:

Nach Meinung des Hessischen Beirats für Umwelt ist dies ein Gesamtkomplex. Das haben wir bereits vor 7 Jahren durch die Arbeitsgruppe dargetan, die sich damals darum bemüht hat, Ballungsräume als eine Einheit zu sehen und Probleme solcher Ballungsräume darzustellen. Ich habe gestern auf das Papier des Hessischen Umweltbeirats aus dieser Zeit hingewiesen.

Wir haben ferner in einer Arbeitsgruppe, die erst in der jetzigen Legislaturperiode gebildet worden ist, unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeitsprüfung diesen und andere Bereiche in ihrer Komplexität und zugleich in ihren Zusammenhängen behandelt. Ganz entscheidend aus diesem Grunde haben wir unsere Bitte ausgesprochen, daß eine übergreifende ökologische Untersuchung in Gang kommt, daß die Umweltverträglichkeitsprüfung in Gang gesetzt wird. Wir haben dazu Namen von fachkompetenten Wissenschaftlern vorgeschlagen. Wir sind der Meinung, daß in diesem Raume nichts geschehen darf, was zu einer Minderung der Lebensqualität führen kann.

Insofern, Herr Abgeordneter, glaube ich, liegen die von mir jetzt gegebenen Antworten auf der Linie der seit Jahren angestellten Bemühungen des Umweltbeirats. Im Zusammenhang der hier anstehenden konkreten Fragen können wir diesen Wunsch und diese Bitte nur noch einmal sehr deutlich aussprechen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Sander, bitte!

Sander:

Ich kann diese Frage nur eindeutig bejahen. Es besteht ein Gesamtzusammenhang aus all den Unterlagen und Erkenntnissen, die wir gewonnen haben. Ich kann immer nur wieder auf die Lufthygiene-Untersuchung verweisen. Wir alle sind ja schließlich Zeugen dessen, daß diese klimatischen Verhältnisse in unserer Region sich dramatisch verschlechtert haben. Das spüren wir doch alle. Das wird uns durch eine 7 Jahre dauernde Untersuchung wissenschaftlich genau attestiert. Es wird sehr genau gesagt, woher eigentlich diese Belastung kommt, aus der Besiedlung.

Auf die Frage des Herrn Abg. Welteke ist natürlich zu sagen, daß die Besiedlung selbst einen wesentlichen Teil dieser Luftbelastung ausmacht: der Hausbrand, die Kraftfahrzeuge. Aber wir wissen auch, daß der Wald eine regenerierende Wirkung hat. Deshalb sind alle unsere Planungen darauf hinausgelaufen, eben diese Waldsubstanz zu erhalten.

Ich darf zum Schluß noch einmal dieses Gutachten zitieren, das ja auch Ihnen allen vorliegt und das von der luftbiologischen Seite die Problematik erhärtet:

Vom medizinisch-meteorologischen Standpunkt aus wäre es ohne Zweifel nachteilig, wenn der Waldgürtel südlich des Maines bei Frankfurt weitere Einbuße erleiden würde. Eine Verkleinerung der Waldflächen wird mit Sicherheit die Eigenzirkulation und die damit verbundene Lufterneuerung beeinträchtigen.

Für die Gesundheit der Bevölkerung des Frankfurter Großraumes ist diese Frischluftzufuhr aber besonders wichtig, weil durch sie die nachteiligen bioklimatischen Faktoren wie Luftverschmutzung, Nebelbildung und Schwüle in der Main-Niederung spürbar verringert werden. Nachdem es als sicher gelten kann, daß durch das weiche Klima des Rhein-Main-Beckens die dort ansässige Bevölkerung im Vergleich mit anderen Gegenden krankheitsanfälliger ist, sollte alles vermieden werden, was das Bioklima noch ungünstiger gestaltet.

Deutlicher kann man es doch eigentlich nicht sagen.

Vorsitzender Dr. Lang:

Zusatzfrage, Herr Kollege!

Abg. Dr. Bartelt (CDU):

Herr Prof. Schirmer, habe ich Sie richtig verstanden, daß Sie mit diesen zusammengefaßten Ergebnissen des Gutachtens eigentlich in keinem Punkt übereinstimmen können?

Prof. Dr. Schirmer:

So kraß kann man das nicht feststellen. Ich habe vorhin darzulegen versucht, daß der Wald seine Bedeutung hat, daß er sie aber nicht überall an gleicher Stelle hat. Man kann solche pauschalierten Aussagen nicht dazu benutzen, daß man sagt, daß an keiner Stelle irgendwie eine Veränderung eintreten muß. Ich habe das Beispiel, so schmerzlich das ist, mit der Abholzung in Tälern angeführt. Da beginnt für alle, die ökologisch interessiert sind, die Entscheidungsfrage: Was ist wichtiger, die Frischluftversorgung der Bevölkerung unterhalb oder die Erhaltung des Waldes in diesem Talbereich? Das fordert eine politische Entscheidung heraus.

Man kann das auch nicht so pauschaliert sagen, daß der Wald überhaupt nicht angetastet werden sollte. Wesentliche Änderungen führen zweifelsohne zu einer Veränderung. Wir haben aus dem Grunde auch deutlich gesagt, daß das Bioklima dieser Wälder gerade für die Bevölkerung des Frankfurter Raumes von großer Bedeutung ist. Und das gilt nach wie vor. Es geht hier vielfach um die Fernwirkung des Waldes. Hier wird etwas durcheinandergebracht. Der Wald hat da seine Wirkung, wo er steht. Aber er verändert nicht das Klima der weiteren Umgebung. Das muß man auseinanderhalten. Ist damit Ihre Frage beantwortet? - Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Lang:

Herr Staatssekretär, bitte.

Dr. Brans:

Zur Frage des Herrn Abg. Pawlik: Ich kann nur bestätigen, daß allein eine großflächige Untersuchung uns weiterbringt, da die punktuelle Untersuchung am Flughafen, wie sie niedergelegt worden ist in der Untersuchung von Lahmann und Preschel "Luftverunreinigung in der Umgebung von Flughäfen", Schriftenreihe des Vereins für Wasser-, Boden- und Lufthygiene, Band 49, Gustav Fischer Verlag 1979, eindeutig zeigt, daß man, wenn man die Untersuchungen auf einen

solch kleinen Raum beschränkt, zu keinem greifbaren Ergebnis kommt. Das kann nicht heißen, daß die Einflüsse gleich Null sind. Aus diesem Grunde sind die Untersuchungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, nach dem 1 x 1 km-Raster, das wir auch in anderen Landesteilen bereits angelegt haben, dringend erforderlich. Nach Vorlage dieses Emissionskatasters müssen gezielte Überlegungen zur Luftreinhalteplanung, also mit dem Ziel der Verminderung von Immissionen, angestellt werden.

Vorsitzender Dr. Lang:

Meine Damen, meine Herren! Die Frageliste ist erschöpft. Wir sind am Ende der Anhörung angelangt.

Ich darf Ihnen allen im Namen der Abgeordneten des Hessischen Landtages recht herzlich Dank sagen, Dank sagen dafür, daß Sie uns umfangreiches Tatsachenmaterial zur Verfügung gestellt haben - es sind mittlerweile 72 Vorlagen -; Dank sagen dafür, daß Sie mit Sicherheit durch Ihre Beiträge mitgeholfen haben, den Kenntnisstand und damit den Wissenshorizont zu erweitern. Ich darf aber auch sehr herzlich allen Bediensteten dieses Landtages danken, die ein gerütteltes Maß an Arbeit hatten

(Beifall)

und die von der Vorbereitung bis zum am nächsten Tage den Abgeordneten vorliegenden Protokoll des Vortages über die normale Arbeitszeit hinaus Erhebliches geleistet haben. Ich darf auch Dank sagen den Vertretern der Medien, Presse, Funk und Fernsehen, die durch ihre Tätigkeit mitgeholfen haben, das, was hier stattgefunden hat, nach außen transparent zu machen.

Meine Damen, meine Herren, die Anhörung ist beendet.

(Schluß der Anhörung 19.33 Uhr)

Am dritten Tag der Anhörung (Mittwoch, 4. Februar 1981) und am vierten Tag der Anhörung (Donnerstag, 5. Februar 1981) sowie noch nachträglich zu Protokoll gegebene Stellungnahmen.

Zu Protokoll

Bernhard Brehl
BÜRGERMEISTER

Rathaus Mörfelden
Westendstraße 8
6082 Mörfelden-Walldorf
Telefon: 0 61 05/7 28 11-2

30. Januar 1981

FLUGHAFENANHÖRUNG IM HESSISCHEN LANDTAG

ARBEITSPLÄTZE / INFRASTRUKTUR

Die in der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafenerweiterung zusammengeschlossenen Städte und Gemeinden sowie der Kreis Groß-Gerau unterstützen alle ökonomisch sinnvollen und ökologisch vertretbaren Maßnahmen zur Erhaltung der Arbeitsplätze auf dem Flughafen Rhein-Main.

Bisher gibt es keine eigenständigen und einer Nachprüfung standhaltenden Untersuchungen und Analysen, speziell bezogen auf den Problempunkt der Arbeitsplatzsituation bei einem Bau oder Nicht-Bau der Startbahn 18 West. Die von der Flughafen AG selbst genannten Zahlen von 12.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen bei einem Bau der Startbahn 18 West bis zum Jahre 1990 - auch übernommen in der Vorlage Nummer 22 durch den Bundesminister für Verkehr - beruhen auf inzwischen nicht mehr haltbaren Prognosen des Wirtschaftswachstums, der Relation von Luftfrachtaufkommen und Passagieraufkommen im Verhältnis zu der Anzahl der Arbeitsplätze und einer im Auftrage der FAG selbst durchgeführten Umfrage unter Fluggesellschaften und sonstigen Wirtschaftsunternehmen. Diese nicht nachprüfbaren und unhaltbaren Aussagen über zusätzliche Arbeitsplätze oder den Wegfall von Arbeitsplätzen der FAG finden sich auch zum Teil leicht modifiziert in der Aussage des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr (Vorlage Nummer 2), in den Argumenten des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik (Vorlage Nummer 10), in den Aussagen der Gewerkschaften (Vorlagen Nummer 16, 17, 18, 24) und in den Stellungnahmen des Hessischen Handwerkstages (Vorlage Nummer 27) und der Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Industrie- und Handwerkskammern (Vorlage Nummer 51) wieder. Nach unserer Kenntnis haben auch nur 34 % der Befragten geantwortet. Eine methodisch vertretbare Analyse liegt diesen Aussagen nicht zugrunde.

Wir erheben die Forderung und bitten im Interesse der Arbeitnehmer auf dem Flughafen nachdrücklich darum, daß endlich eine unabhängige

Institution mit der Untersuchung der Arbeitsplatzsituation auf dem Flughafen beauftragt wird. Es ist unerträglich - politisch unverantwortlich -, wenn einerseits unrichtige Erwartungen hinsichtlich einer positiven Entwicklung zu den Arbeitsplätzen verbreitet werden und andererseits die Flughafen AG den Arbeitnehmern auf dem Flughafen mit falschen Zahlen und Fakten persönliche Arbeitsplatzangst einjagt.

Währenddem die mittlerweile vorgelegten Gutachten (Vorlagen Nummer 20 und 21 - Berger) und die Konzernperspektive der Lufthansa (Vorlage Nummer 19) noch von einem quantitativ starken Wirtschaftswachstum ausgehen und auch einer Bevölkerungszunahme in der Bundesrepublik, sich darauf auch die Arbeitsplatzprognosen aufbauen, lauten mittlerweile doch alle wissenschaftlichen Zukunftsperspektiven "Null-Wachstum". Im übrigen unterstelle ich, daß die anwesenden Sachverständigen dazu weitere Ausführungen machen.

Persönliche Gespräche mit in unserer Stadt und der Umgebung wohnhaften Mitarbeitern der Flughafen AG und auch der Lufthansa, die durchaus leitende Funktionen haben, aber wegen befürchteter arbeitsrechtlicher Konsequenzen ungenannt bleiben wollen, ergeben folgende zusammengefaßten Aussagen:

- Zusätzliche Arbeitsplätze wird es selbst bei einer Kapazitätsausweitung kaum oder nicht geben, da dies durch bereits laufende und starke Rationalisierungsmaßnahmen und die Automation abgefangen wird.

- Selbst wenn die Fluggastzahlen und Zahlen der Fracht ansteigen sollten, wird sich die Arbeitsplatzsituation nicht verbessern und die Flugbewegungszahlen werden nicht höher, wegen der laufenden Umschichtung beim Einsatz neuer Fluggeräte (größere Flugzeuge, Frachtbeiladung im Linienverkehr usw.).

- Die überproportionale Erhöhung der Betriebskosten einer Startbahn West verstärkt aus Kostengründen den Rationalisierungsdruck und gefährdet Arbeitsplätze.

- Bereits derzeit besteht in weiten Bereichen der FAG und der Lufthansa ein absoluter Einstellungsstopp.

- Neue Airlines bringen kaum oder überhaupt keine neuen Arbeitsplätze für den hiesigen Raum, da das Personal weitestgehend von den ausländischen Fluggesellschaften mitgebracht wird.

Wir wären dankbar, auf die o. a. Fragen eine sachbezogene und erschöpfende Antwort zu erhalten.

Eine strukturpolitisch wichtige Frage ist, ob es wegen der Sekundärwirkungen und Konsequenzen überhaupt angestrebt werden soll und vertretbar ist, zusätzliche Arbeitsplätze bei einem Bau der Startbahn 18 West zu schaffen, wenn diese neuen Arbeitnehmer

- bei bestehender Wohnungsnot keine Wohnung finden,
- sich die Lebensumwelt noch weiter verschlechtert,
- noch längere Verkehrswege zum Arbeitsplatz die Folge sind,
- das Defizit an Sozialinfrastruktur sich noch weiter vergrößert.

Aufgabe der politisch Verantwortlichen muß und soll es sein, dies gilt gleichermaßen mit dem gleichen Vorzeichen für den Flughafen wir für andere Wirtschaftsbereiche, daß Mittel und Wege gefunden werden, die Arbeitsplätze zu sichern, ohne den Lebensraum zur Regeneration für die Arbeitnehmer zu zerstören.

DER OBERBÜRGERMEISTER
DER STADT DARMSTADT

Ei 412 81
8

Darmstadt, den 29. Jan. 1981

An den
Vorsitzenden des Haushaltsausschusses des Hessischen Landtages
Herrn Dr. Lang
Schloßplatz 1

6200 Wiesbaden 1

Betr.: Anhörung Ausbau Flughafen Frankfurt am Main
Bezug: Ihr Schreiben K/f an den Magistrat der Stadt Darmstadt vom 20.1.1981

Sehr geehrter Herr Dr. Lang,

da der Anhörungsvorstand der Bitte des Magistrats, die Stadt Darmstadt in das Anhörungsverfahren einzubeziehen, nicht entsprochen hat, möchte ich Ihnen die Bedenken des Magistrats in kurzgefaßter Form schriftlich vortragen.

Der Magistrat ist beunruhigt über die zu erwartende Verstärkung der Lärmbelastungen, die sich durch die Starts auf der geplanten Startbahn West ergeben werden.

Da davon ausgegangen werden kann, daß die Flugroute über Darmstadt nach einem Bau der neuen Startbahn der derzeitigen Route - mit ihren immer wieder feststellbaren starken Abweichungen - entspricht, werden die Bewohner und Beschäftigten der Stadtteile Wixhausen, Arheilgen und Kranichstein sowie der nördlichen Kernstadt erhöhten Fluglärmbelastungen ausgesetzt sein.

Befürchtungen dieser Art sind in der Bevölkerung durch Presseberichte und Informationsmaterial von Startbahngegnern in letzter Zeit stark gestiegen und haben zur Bildung von Bürgerinitiativen geführt. Diese Befürchtungen konnten durch die der Stadt vorliegenden Informationen nicht entkräftet werden, zumal

da der äquivalente Dauerschallpegel, der in den veröffentlichten Lärmkurven angegeben wird, nicht als befriedigende Charakterisierung der Lärmbelastung angesehen wird. Es werden von der Bevölkerung vielmehr die Einzelschallereignisse, die tagtäglich sinnlich erfahrbar sind, als Beurteilungsmaßstab herangezogen und auf die nach dem Flughafenausbau zu erwartende Situation bezogen.

Es erscheint plausibel, daß durch eine Verlegung des Startpunktes nach Süden als Folge der Inbetriebnahme der geplanten Startbahn West bei einer gleichbleibenden Steigrate der Flugzeuge die Flughöhe über Darmstadt wesentlich geringer sein wird als heute und daß dementsprechend der Fluglärm gravierend zunehmen wird. Falls es außerdem noch - wie prognostiziert worden ist - zu einer Zunahme der Flugbewegungen kommen sollte, wird der Fluglärm ein Ausmaß annehmen, der die Wohnqualität in den nördlichen Stadtteilen Darmstadts entscheidend beeinträchtigen wird.

Der Magistrat teilt die in der Bevölkerung aufgekommenen Befürchtungen und erwartet von dem Anhörungsverfahren sowohl eine Klärung hinsichtlich des betrieblichen Nutzens der geplanten Startbahn für den Flugverkehr als auch verläßliche Informationen über die geplanten Flugrouten und Flughöhen, die Anzahl der vorgesehenen Flugbewegungen und deren Zeitpunkt im Tagesverlauf sowie über die zu erwartenden Lärmwerte.

Diese Informationen werden vom Magistrat als unerläßlich angesehen, um Kriterien für eine eigene Beurteilung der zukünftigen Situation zu erhalten. Eine solche Beurteilung sollte Darmstadt als einer von den Auswirkungen des eventuellen Flughafenausbaus betroffenen Stadt ermöglicht werden.

Hochachtungsvoll
i.V.

(Seffrin)
(Bürgermeister)

(Dr. Rösch)
Stadtbaurat

Ergänzungen zum Redebeitrag des BBU am 4.2.1981, 12,45Uhr

Im Rahmen dieses Vortrages wird es nicht möglich sein, auf alle Aspekte der Arbeitsplatzproblematik ausreichend einzugehen. Dazu bedürfte es bei weitem mehr Zeit.
Einige grundsätzliche Bemerkungen und Fragestellungen von unserer Seite sind:

1. Arbeitsplatzprognosen: In der Frage der Arbeitsplätze wurde jahrelang - und das muß klar gesagt werden - in der miesesten Art und Weise Schindluder getrieben mit der Angst der Flughafenbeschäftigten um ihren Arbeitsplatz. Daß diese Angst grundsätzlich berechtigt ist, beweist die Schlagzeilge der Frankfurter Rundschau vom 4.2.1981, nach der die Arbeitslosenzahl in der BRD auf nunmehr 1,3 Millionen angestiegen ist.
In unserem Wirtschaftssystem gibt es keine sicheren Arbeitsplätze! Dies zu unserer grundsätzlichen Position.
Grundlage der Argumentation der Gegenseite sind auch in der Frage der Arbeitsplätze Prognosen, die z.T. auf den Prognosen künftiger Kapazitätsentwicklungen aufbauen und von daher mit doppelter Vorsicht zu "genießen" sind. Die meisten Prognosen zeichnen sich dadurch aus, daß ihr Zustandekommen wie so oft völlig im Nebel bleibt.
Zusammenfassend ist dazu festzustellen, daß alle bislang erstellten Arbeitsplatzprognosen zumindest zweckoptimistisch, z. T. falsch, waren.
Beispiele: Für 1979 und 1980 rechnete der Flughafen mit jeweils rund 2.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen.(siehe FLUGHAFEN-NACHRICHTEN Nr. 2/79 S. 13). Tatsächlich wurden 1979 nurmehr 535 Arbeitsplätze neu geschaffen, in erster Linie bei der FAG (mit 405 Arbeitsplätzen. Die Entwicklung anderer Betriebe und Behörden am Flughafen stagnierte (Behörden - 3,6 %).
Für die 80er Jahre will man am Flughafen jährlich 1.000 neue "qualitativ hochwertige Arbeitsplätze" (Positionspapier, 21.8.1979). Die Antwort auf die Frage, wie und wo dies gewährleustet werden sollte, wurde bis heute nicht beantwortet. Die Schaffung von 12.000 Arbeitsplätze bis zum Jahre 1990 kann angesichts der derzeitigen weltwirtschaftlichen Entwicklung, technologischem Wandel, zunehmender Rationalisierungstendenzen gerade im tertiären Sektor, Arbeitsintensivierung usf. nur als Wunschdenken bzw. als durchsichtiges Köderungsmanöver in Richtung der Gewerkschaften bewertet werden.

Unseres Wissens, hierzu müßte sich die FAG endlich einmal definitiv äußern, basieren ihre Aussagen auf sogenannten Arbeitsstättenerhebung am Flughafen. Betriebe und Behörden werden aufgefordert, ihre zukünftige Entwicklung zu bewerten. Das Ergebnis dieser Arbeitsstättenerhebung dann in der Öffentlichkeit als gesichertes Datenmaterial verkaufen zu wollen, muß zumindest irritieren. Tatsache ist weiterhin, daß diese Arbeitsstättenerhebungen zum Teil unter erheblichem Desinteresse der befragten Firmen und Behörden litt. So lag die Beantwortungsquote für die Schätzung der Beschäftigten z. B. für das Jahr 1982 bei nur - unglaublich, aber wahr - 46,2 % (FAG: Ergebnisse der Arbeitsstättenerhebung und der Beschäftigtenerhebung 1979, veröffentlicht März 1980) Je näher man sich mit dem der Arbeitsplatzdiskussion von Seiten der FAG und des FAG-Betriebsrates beschäftigt, desto klarer wird, welchen - entschuldigen Sie bitte den Ausdruck - Stuss man hier in aller Ernsthaftigkeit vorlegt. Sehr häufig läuft die Diskussion der Arbeitsplatzproblematik letzlich über Gesamtkapazitätsprognosen. Weniger oder gleich viele Flugbewegungen ist gleich weniger oder gleich bestehende Arbeitsplätze. Dies ist schlichtweg falsch. Richtig ist, daß ein unleugenbarer Zusammenhang zwischen Personen oder Frachtaufkommen einerseits und den Beschäftigtenzahlen andereseits vorlegt. Passagier und Frachtaufkommen allerdings sind im Zuge der zunehmende Nutzung von Großfluggerät nicht an die Gesamtflugkapazität gebunden, sondern werden in Zukunft auf jeden Fall - unabhängig von der Frage der Kapazitätsteigerung Ja oder Nein - zunehmen. Von daher ist hier kein Arbeitsplatzeinbruch zu erwarten.

2. Tatsächliche Ursachen der Bedrohung der Arbeitsplätze:

Startbahnbefürworter tun oft so, als seien letztlich wir, die wir uns für eine konsequente Erhaltung unserer ökologischen Lebensgrundlagen einsetzen, die Arbeitsplätze am Flughafen bedrohen würden. Das ist absurd und bei weitem zu viel der Unehre. Nicht wir sind es, die Arbeitsplätze gefährden. Wirtschaftliche Dauerkrise Erwartetes Wirtschaftswachstum für 1981, Bundesregierung: - 1 %; Quelle: FR Wirtschaftsteil, 4. Ölschock, technologischer Wandel usf. sind die wirklichen Ursachen der Arbeitsplatzkrise.

Wirtschaftliche Entwicklungstendenzen wie z. B. Kapitalexport, d. h. letztlich EXPORT VON ARBEITSPLÄTZEN IN BILLIGLOHNLÄNDER, wir im Kreis Gross-Gerau haben hier mit Opel bittere Erfahrungen gemacht, Rationalisierung und noch einmal Rationalisierung, Arbeitsintensivierung usf. sind die echten aktuellen und

und strukturell angelegten Gefahren für die Arbeitsplätze, auch und vor allem im Tertiärsektor, auch und vor allem am Frankfurter Flughafen.
Seit Jahren wird am Flughafen rationalisiert, rangieren betriebswirtschaftliche Kalkulationen vor den Interessen der dort beschäftigten. Daß die wahre Arbeitsplatzentwicklung letztlich noch positiv gestaltet werden kann - mit klarer Abschwächungstendenz auch für das hinter uns liegende Jahr - ist nicht zuletzt dem Verdienst des in dieser Frage äußerst engagierten Betriebsrates der FAG zu danken, die über Jahre schon schleichenden Rationalisierung und offensichtlichen Rationalisierungsscjüben Paroli geboten hat.
Im Unternehmensplan der FAG für die Jahre 1976-1985, datiert vom 17.5.1976, wird Fraktur gesprochen. Dort heißt es u. a. auf Seite 8: „Während des übrigen Prognosezeitraums (gemeint ist 1977-1985) wurde für die Verwaltungsbereiche eine gleichbleibende Anzahl von Mitarbeitern unterstellt. In den Verkehrsbereichen hingegen wurde zur Abwicklung des zunehmende Verkehrsumfangs (merke: Personen, Fracht, Luftpost! Nicht Kapazität der Flugbewegungen!) ein geringer Personalzuwachs zugrunde gelegt."
Ein weiterer bislang kaum berücksichtigter Aspekt: die Investitionskosten für einen Bau der Startbahn 18 West würden nach heutigen Schätzungen bei weit über 300 Millionen DMmwahrscheinlich letztlich weit höher! - liegen. Dies müßte sich entsprechend auf die Preisgestaltung der verschiedenen angebotenen Dienstleistungen auswirken. Invesitionskosten müßen nun einmal innerhalb eines vertretbaren Zeitraums wieder „hereingeholt" werden. Dies, so befürchtet auch der Gesamtbetriebsrat des fliegenden Personals der Lufthansa (merke: die Position des FAG-Betriebsrat ist nicht für alle gewerkschaftliche Vertretungen am Flughafen Beschäftigter übertragbar), könne zu einem gewaltigen Rationalisierungsxhub, vielleicht sogar zum Abbau des Engagement ohnehin kriselnder Lines zur Folge, bei der FAG, vor allem aber auch bei allen Servicenehmern führeb.
Rätselhaft bleibt wie bei vielleicht nur 6 % Gesamtkapazitätssteigerung, und hier wird die Frage der Flugbewegungskapazität wirklich relevant, eine Amortisation der gewaltigen Invesitionskosten ohne Auswirkungen auf die Beschäftigtenstruktur möglich sein soll.

3. Arbeitsplatzzuwachs - wünschenwert?

Angesichts der FAG-Strategie „goldene Arbeitsplatzberge" zu versprechen, wird oftmals nicht reflektiert was eine relevante Steigerung der Beschäftigtenzahlen auf dem Flughafen - unterstellt, eine solche wäre realistisch - für den gesamten Großraum rein Main bedeuten wprde.
Die Frage muß endlich gestellt werden, ob es überhaupt wünschenwert sein kann, die FAG-Arbeitsplatzprognosen Wirklichkeit werden zu laßen?
Können wir uns das überhaupt strukturpolitisch leisten?
Was bedeuten 12.000 neue Arbeitsplätze konkret? Können diese 12.000 Arbeitnehmer aus dem unmittelbaren Flughafenumland kommen?

Wo werden diese Menschen wohnen, leben? Wo kommen diese Menschen überhaupt her? Welche volkswirtschaftliche Folgelasten bürden wir uns mit der zunehmende Konzentration und Zentralisierung der Arbeitsplatzstruktur in Ballungsräumen auf.
Die Frage sozialer Folgelasten ist auch und gerade für die Arbeitsplatzdiskussion relevant, desgleichen die Diskussion um aus der Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze in Ballungszentren resultierenden zusätzlichen infrastrukturmaßnahmen (Zusatzbedarf). Wollen wir die städtischen Großräume weiter mit Industrieansiedlungen und Gewerbe, Wohngebieten, Straßen und Versorgungsleitungen vollstopfen.
All diese Fragen müßen noch eingehend überprüft werden.
Zu all diesen Fragen schweigen FAG und FAG-Gewerkschaftsvertreter.
Dazu gehört auch, daß Arbeitnehmer ein Recht auf eine akzeptable, lebenswerte Umwelt haben. Der Mensch muß nicht nur arbeiten - er will auch leben!
Die Diskussion um zukünftige strukturpolitische Ansätze bezüglich städtischer vernetzter Systeme steht erst am Anfang.

4. Qualität der Arbeitsplätze

Desweiteren möchte ich noch die Frage nach der Qualität eventuell zu erwartender Arbeitsplätze stellen dürfen.
Tatsache ist z. B., daß 55 % der am Flughafen beschäftigten Menschen im Schicht und Wechselschchtdienst tätig sind.

Tatsache ist weit erhin, daß d e wöchentliche Arbeitszeit des Bodenpersonals am Flughafen (zu 93,1 % sowie die des Flugpersonals zu 30,6 % bei über 40 Arbeitsstunden liegt. Tatsache ist auch, daß viele Arbeiten am Flughafen durch überdurchschnittlichen Streß und z. T. regelrechte Arbeitshetze (bezüglich Stress denke man nur an die permanente Lärmbelästigung, allgemeine Hektik etc.) ausgezeichnet sind. Unsere Position ist hierzu, diese Fragen entlich zunehmend zu diskutieren.

Unserer Meinung nach, wurde die Frage nach der Qualität der Arbeitsplätze am Flughafen bislang völlig unzureichend berücksichtigt.

5. Zerstörung gewachsener gewerblicher Struktur:

Bezüglich mittelständisch-gewachsener Arbeitsplatzstruktur wirkt der MAGNET Flughafen (hoge Löhne) im unmittelbaren Umland aber auch weit darüber hinaus zerstörerisch. Fachkräfte werden Handel und Gewerbe entzogen und am Flughafen z. T. minderqualifiziert aber besser entlohnt eingestellt. Eine Monostruktur bildet sich aus, die gerade im Fall des Flughafens, der von weltwirtschaftlichen Entwicklungen unmittelbar abhängig ist, äußerst krisenanfällig wird. Gerade in der Peripherie der sich vehement ausd hnenden Ballungsräume wird si gewachsene Arbeitsplatzsubstanz gewaltsam z erstört. Auf der anderen Seite bringt der Steuerzahler jährlich zig Millionen dafür auf, strukturschwache Gebiete in Mittel und Osthessen, die längst im Sog des Rhein.Main Ballungsraumes liegen, künstlich ökonomisch über Wasser zu halten.

Herr Vetter von der DAG führte vorhin an, soziale Institutionen wie psychiatrische Kliniken und Krankenhäuser wollten alle benutzen aber niemand wolle sie in seiner Nähe haben. Gleiches gelte für den Flughafen. Wir weisen diesen Vergleich in aller Deutlichkeit zurück. Es ist vielmehr so, daß die Bevölkerung im Umland des Flughafens alles zu erdulden hat: Schwere Beeinträchtigungen durch Industrieansiedlungen, Lärm durch Verkehrsprojekte bewirken verstärkte Krankheitsanfälligkeit in psychischer und physischer Hinsicht.
Wir müssen uns verstärkt fragen, was wir wollen. Diese Frage kann nicht beantwortet werden ohne die Antwort derer, die hier betroffen sind und das ist im weitesten Sinne die Bevölkerung des gesamten Rhein-Main-Gebietes. Unzulässig ist die Gleichsetzung dieser Bevölkerung mit dem nebulösen Gesamtbegriff der oder unserer Wirtschaft. Es muß gefragt werden, wer den Nutzen und wer den Schaden hat.
Die Argumentation mit den Arbeitsplätzen bzw. dem Angst vor ihrem Verlust hat in diesem Zusammenhang eine unselige Funktion und Tradition in Deutschland. Von der Funktion her verpflichtet sie, kettet und fesselt sie Arbeitnehmer auf Gedeih und Verderb an die grundsätzlich den Unternehmern belassenen Entscheidungen über Investitionsumfang und Standortwahl. Die Mitbestimmung hat diesbezüglich häufiger zu einer Verschleierung der Ohnmacht der Arbeitnehmer als zum Abbau dieser Ohnmacht beigetragen. Von der Tradition her wurde die Arbeitsplatzangst immer wieder genutzt, um eine vernünftige Auseinandersetzung über Investitionsziele zu unterbinden. Die Arbeitsplätze für die Autobahnen der 30er Jahre dienten später zum Transport ihrer Erbauer, der Arbeiter, an die Front.
Der Vertreter des DGB hat vorhin von Zukunftsinvestitionen gesprochen und uns erneute Zahlenspiele vorgelegt, die sich lediglich in Varianten von denen der FAG unterscheiden.
Vergessen Sie aber nicht, daß es gerade die Arbeitnehmer im Flughafenumalnd sind, die sich gegen die 18 West aussprechen.
Und Sie sollten nicht vergessen, daß von ihnen und uns Zukunftsinvestitionen gefordert werden, die sich von der eingleisigen Denkweise des Landesvorsitzenden des DGB wie auch der Arbeitgeber und der Luftfahrtlobby abheben. Wir brauchen Zukunftsinvestitionen, die uns nicht in eine ständig fatalere Abhängigkeit von Außenhandel und enormen Energieimporten bringen.
Konzentration des Verkehrs auf Energieverschlingende Großverkehrseinheiten wie Flugzeuge macht uns verstärkt abhängig vom Öl. Wir

wenden uns dagegen, daß durch solche Gedanken- und Ideenlosigkeit zur Erhaltung einer festgefahrenen Wirtschaftsstruktur irgendwann wieder einmal aus welchem Anlaß auch immer, deutsches Militär zur Sicherung der Energieversorgung über die 18 West nach Süden fliegen müßte.

Es sei noch angefügt, daß die Frage nach einer VOLKSWIRTSCHAFTLICHEN KOSTEN-NUTZEN-RECHNUNG in keiner Weise beantwortet wurde. Wir möchten nur einige Fakten anführen, die den Nutzen der Startbahn (den möglichen oder eventuellen Nutzen wohlgemerkt!) auf wenige, ihren Schaden aber ihre Kosten auf die Mehrzahl der Bevölkerung verteilen würden:

NAHERHOLUNG: steht Mönchbruch nicht mehr zur Verfügung, muß in den Odenwald oder Taunus gefahren werden. Oder es wird nicht mehr in Erholung gefahren, was sich auswirkt auf die

GESUNDHEIT: die Kosten, die den Krankenkassen für solche Behandlungen entstehen, die auf Umweltschädigungen gerade in Flughafennähe zurückzuführen sind, steigen mit den Beiträgen.

FRÜHINVALIDITÄT: hier ist seit Jahren ein Ansteigen festzustellen, was sowohl auf erhöhte Arbeitsanforderungen als aber auch auf verringerte Erholungsmöglichkeiten zurückzuführen ist.

MIETKOSTEN: Durch die Urbanisierung und Verknappung des Wohnungsangebots steigen Bodenpreise wie Mieten.

SOZIALKOSTEN: die Vermutung, daß mit einer verstärkten Urbanisisierung dieses Raumes durch Zuzug oder Verfremdung alten Wohnraums Slums bzw. slumähnliche Elendsprobleme entstehen werden, ist nicht weithergeholt, sondern bereits überall zur Erfahrung geworden: Also müssen Sozialarbeiter, Familienberater, Drogenberatungsstellen usw. eingerichtet werden.

POLIZEI: Die Verstärkung polizeilicher Kräfte nicht nur zur Durchsetzung solcher Großprojekte, sondern auch zu ihrer Sicherung und als eine der Reaktionen auf Elendsprobleme im vorgenannten Sinne ist gewiß. Natürlich könnte man auch dies als arbeitsplatzsichernde Zukunftsinvestitionen verstehen.

PENDLER- und STRUKTURPROBLEME: Internationale bzw. extreme nationale Arbeitsteilung, wie sie von Stadtkämmerer Gerhard begrüßt wurden, können wir nur in aller Schärfe ablehnen. Dies mag für Einzelunternehmen kostengünstig sein. Für die Bevölkerung und die Gesamtwirtschaft schafft diese Arbeitsteilung Leid und Ungleichgewichtigkeiten sowie extreme außenpolitische Abhängigkeiten.

Wir fassen zusammen:

Die Startbahn West ist ungewiß in ihrem Kapazitätsnutzen, ungewiß hinsichtlich des Bedarfs, im volkswirtschaftlichen Sinne riskant, strukturell unerwünscht, hinsichtlich der zu erwartenden Arbeitsplätze aber ebenso vage wie zweckoptimistisch nutzbar.

Ergänzende Protokollnotiz Dipl-Ing. Billinger, 4.2.1981

Bei einer Frage des Abg. Weghorn (F.D.P.) am Schluß des zweiten Tages der Anhörung wurde deutlich, daß zumindest dieser Abgeordnete das integrierte Verkehrssystem Schiene-Luft falsch kennt. Mir unverständlich stellte weder der befragte Vertreter der Bundesbahn noch der Vertreter der Bundesregierung das falsche Bild richtig. Wegen der knappen Zeit bestand keine Gelegenheit mehr, dieses Bild an Stelle von Bahn und Regierung zu korrigieren. Ich muß dies deshalb durch diese Protokollnotiz nachholen.

Das integrierte Verkehrssystem Schiene-Luft verlangt nicht etwa, wie der Herr Abgeordnete angenommen hat, daß alle deutschen Verkehrsflughäfen in das IC-Netz der Bundesbahn einbezogen werden. Dies wäre auch kein Beitrag zur Lösung des Problems Startbahn West; denn es würde enorme Mittel und lange Realisierungsspannen erfordern.

Das integrierte System geht vielmehr davon aus, daß die Knotenpunktfunktion für den Luftverkehr beim Flughafen Frankfurt bleibt. Infolgedessen soll auch nur dieser in das IC-Netz einbezogen werden. Dazu ist der Bau von Verzweigungsbauwerken an beiden Randbereichen des Flughafenbahnhofs und eine Anpassung des Bahnhofs an die neue Funktion notwendig. Dies ist zu ergänzen durch einen Tarifverbund Schiene-Luft und eine durchgehende Gepäckbeförderung.

Ein Flugreisender z.B. von Stuttgart in ein fernes Land bevorzugt heute den Weg zum Flughafen Stuttgart, fliegt mit einem Zubringerflugzeug nach Frankfurt und steigt in den Langstreckenflug um. Mit dem integrierten Verkehrssystem Schiene-Luft aber wird ihm die Möglichkeit gegeben, sein Gepäck bei der Bahn aufzugeben, seinen Flugschein und seine Fahrkarte durchgehend zu kaufen und zu nutzen. Im IC kommt er von dem zu seiner Wohnung viel näher liegenden Hauptbahnhof Stuttgart unmittelbar zum Flughafen Frankfurt; Zeitaufwand rund drei Stunden gegenüber rund zweieinhalb Stunden beim Flug. Ähnliche Verhältnisse gelten für Düsseldorf, Hannover, Köln/Bonn, Nürnberg und Saarbrücken.

Dem gering höheren Zeitaufwand stehen als Vorteile gegenüber: geringere Kosten, geringerer Energiebedarf, Verbesserung für die Verkehrsunternehmen (Lufthansa-Kurzstreckenflug ist defizitär, IC-Verkehr Bundesbahn wirft Überschüsse ab), Abbau von Flugbewegungen, also Lärmschutz und Abgasminderung und nicht zuletzt durch den Abbau der Flugbewegungen Entlastung des Flughafens Frankfurt in der Größenordnung von 10 bis 20 % in der Spitzenstunde. Das ist diejenige Größenordnung, die auch für einen Kapazitätsgewinn durch die Startbahn West genannt wird (6 bis 14 % Ted Hooton, maximal 25 % FAG). - Das integrierte Verkehrssystem Schiene-Luft vermag also den gleichen Beitrag zur Kapazitätsfrage zu geben wie die Startbahn West. Wegen der besseren Verträglichkeit mit der Umwelt und der geringeren Anfälligkeit gegen Energie- und Wirtschaftskrisen sollte aber dem integrierten Verkehrssystem Schiene-Luft unbedingt der Vorzug vor der Startbahn West gegeben werden.

Zum Vorgang

Mörfelden

Herrn
Regierungspräsidenten
in Darmstadt
- Obere Wasserbehörde
Luisenplatz 2

6100 Darmstadt

Bürgermeister Brehl 204

811-2

I br/se

13. Januar 1981

Betr.: Flughafenausbau / Startbahn 18 West
- Wasserrechtliche Genehmigungs- bzw. Erlaubnisverfahren

Bezug: Planfeststellungsbeschluß des Hess. Ministers für Wirtschaft und Technik vom 23. März 1971

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach dem o. a. Planfeststellungsbeschluß zum Flughafenausbau ist gemäß Buchstaben C Ziffer 9 von der FAG zum Bau der Startbahn 18 West ein wasserrechtliches Genehmigungs- bzw. Erlaubnisverfahren zu beantragen.

Da gerade in letzter Zeit wegen der Oberflächenentwässerung und offenbar vorgesehener Grundwasserabsenkungsmaßnahmen Befürchtungen zu Grundwasserbeeinträchtigungen von Fachleuten geäußert wurden, bitte ich um Mitteilung, ob das im Planfeststellungsbeschluß Teil C Ziffer 9 zwingend vorgeschriebene Verfahren durchgeführt wurde. Sollte ein entsprechendes Verfahren durchgeführt worden sein, so bitte ich um Zustellung der Antragsunterlagen und des dazu ergangenen Bescheides.

Da diese Frage bei der Anfang Februar im Landtag vorgesehenen Anhörung eine wesentliche Rolle spielen wird, bitte ich, mein Schreiben baldigst zu beantworten. Für Ihre Bemühungen bedanke ich mich im voraus und verbleibe

mit freundlichen Grüßen
Ihr

Bernhard Brehl
Bürgermeister

In Durchschrift Herrn Landrat des Kreises Groß-Gerau, Untere Wasserbehörde, zur gefälligen Mitkenntnis. Ich bitte um Oberprüfung, ob bei Ihnen Unterlagen über das genannte Verfahren vorliegen.

60 - Herrn Hauser - zur Mitkenntnis.

Besuchszeiten: Montag bis Freitag 8.00-12.00 Uhr

Der Landrat

Konten der Kreiskasse:
Kreissparkasse Groß-Gerau 18 (BLZ 508 525 53)
Volksbank Groß-Gerau 431800 (BLZ 508 925 00)
Bank für Gemeinwirtschaft Rüsselsheim
101 979 70 (BLZ 500 130 12)
Postscheckkonto Ffm. 11543-607 (BLZ 500 100 60)

Der Landrat des Kreises Groß-Gerau Postfach 1464
6080 Groß-Gerau

des Kreises Groß-Gerau

Magistrat
der Stadt

6082 Mörfelden-Walldorf

Datum 21. Jan. 1981

Telefon (0 61 52) 12 316

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht

Mein Zeichen

III-mü/hn-

Flughafenausbau / Startbahn 18 West;
hier: Wasserrechtliche Genehmigungs- bzw. Erlaubnisverfahren

Ihr Schreiben vom 13.01.1981

Ich nehme Bezug auf Ihr o.a. Schreiben und darf Ihnen mitteilen, daß mir die Antragsunterlagen zu vorgenannter Frage nicht bekannt sind.

(Blodt)
Landrat

DER REGIERUNGSPRÄSIDENT IN DARMSTADT

V 14 a - 79 b 06/09 - 13/81 -

(Bei Antwort bitte angeben)

6100 DARMSTADT, den 29. Jan. 1981

TEL. 12 5134/St.

Luisenplatz 2 - Postfach 110 740
Bertiner Allee 5 - Postfach 110 740
Bleichstr. 19 - Postfach 110 740
Gagernstr. 6-8 - Postfach 110 740
Neckarstr. 4-6 - Postfach 110 740
Rheinstr. 22 - Postfach 110 740
Rheinstr. 40-42 - Postfach 110 740
Rheinstr. 62 - Postfach 110 740 X

Briefkasten für Fristsachen:
nur Luisenplatz 2

An den
Magistrat der Stadt
Mörfelden-Walldorf
Postfach 12 40

6082 Mörfelden-Walldorf

Stadtverwaltung Mörfelden-Walldorf
Eingang: 11/60

Zu Protokoll

Betr.: Flughafenausbau/Startbahn 18 West
- Wasserrechtliche Planfeststellungs-, Genehmigungs- bzw. Erlaubnisverfahren -

Bezug: Ihr Schreiben vom 13.1.1981 - Az.: I br/se

Es trifft zu, daß gemäß Ziffer C 9 des Planfeststellungsbeschlusses über den Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main - Startbahn 18 West - vom 23.3.1971, soweit erforderlich, ein wasserrechtliches Genehmigungs- oder Erlaubnisverfahren zu beantragen ist.

Die FAG hat bisher noch keinen derartigen Antrag bei mir gestellt.

Sollte ein entsprechender Antrag bei mir eingehen, so werde ich über die Beteiligung der Stadt Mörfelden-Walldorf im Rahmen des wasserrechtlichen Verfahrens entscheiden.

Der Gemeindevorstand
Büttelborn

zu Protokoll

Hess. Landtag
Schloßplatz 1
62oo Wiesbaden 1

6087 Büttelborn, den 21. Jan. 1981
Az.: Lg/de

Betr.: Anhörung zum geplanten Bau der Startbahn 18-West des Flughafens Frankfurt /Main
Bezug: Ihre Einladung vom 18.12.198o Az.: K/F
Unser Schreiben vom 8.1.1981

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wie Ihnen bereits mit Schreiben vom 8.1.1981 mitgeteilt, ist die Gemeinde Büttelborn langjähriges Mitglied der kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafenerweiterung. Diese Arbeitsgemeinschaft wird die von Ihnen gewünschte Stellungnahme zum Bau der Startbahn 18-West abgeben.

Wir sind der Überzeugung, daß die Damen und Herren Mitglieder des Hess. Landtags sich genügend Information über das Für und Wider zum Bau der Startbahn 18-West sammeln konnten und es nicht mehr notwendig ist, eine Stellungnahme darüber abzugeben, was als bekannt hingenommen werden kann.

Darüber hinaus wollen wir aber auch einige Tatsachen zur Kenntnis geben, die bisher im Rahmen des Klageverfahrens gegen den Bau der Startbahn 18-West nach unserer Auffassung nicht bzw. unzureichend gewürdigt worden sind.

Die Gemeinde Büttelborn liegt,insbesondere mit ihren Ortsteilen Worfelden und Klein-Gerau, direkt unter dem Bereich der Startbahn 18-West (ca. 7 km nach dem Rollbahnende). Bereits in den 6o-er Jahren haben sich die damals selbständigen Gemeinden Worfelden und Klein-Gerau in vielen Schreiben an die Politiker des Hess. Landtages mit der Bitte gewandt, den Bau der Startbahn 18-West zu verhindern.

Bankkonten der Gemeindekasse: Kreissparkasse Groß-Gerau 125
Volksbank Groß-Gerau 12 003 706
Telefon 0 61 52 / 50 04, 50 05, 50 06

So hat das damalige Mitglied des Hess. Landtages, Dr. Walter Köbel, mit Schreiben vom 8. Januar 1965 dem Bürgermeister von Worfelden, Philipp Petri, auf eine Frage zur Bauleitplanung wie folgt geantwortet:

> "...Allerdings wäre es das Beste, wenn die ganze Entwicklung des Flughafens überhaupt in andere Bahnen gelenkt werden könnte, wobei sie immer davon ausgehen müssen, daß von 96 Abgeordneten des Hess. Landtages höchstens 1o an dieser Frage interessiert sind und davon hauptsächlich Dr. Lang und ich. Sie werden erkennen, wie schwer unser Stand ist, wobei noch berücksichtigt werden muß, daß auch unsere eigenen Freunde im Kabinett dem Flughafen gegenüber einige Bindungen besitzen".

Wir gehen davon aus, daß die Mitglieder des Hess. Landtages, ihrem Auftrag entsprechend, eine Entscheidung in Sachen Startbahn 18-West herbeiführen werden, die sie mit ihrem Gewissen verantworten können und nicht von Bindungen dem Flughafen gegenüber abzuleiten sind.

<u>Planfeststellungsbeschluß vom 23. März 1971 betreffend Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main</u>

Spätestens zu diesem Zeitpunkt hätte die Hess. Landesregierung alles tun müssen, um im Bereich der künftigen Startbahn 18-West eine Wohnhausbebauung zu überdenken; und dies insbesondere, weil aufgrund des Bundesbaugesetzes die Planungshoheit den Gemeinden obliegt.

Auf keinen Fall kann davon ausgegangen werden, daß den Kommunalpolitikern zum damaligen Zeitpunkt - und auch später - die durch den Betrieb der Startbahn 18-West ausgehenden Gefahren für die Gesundheit der in diesem Raum lebenden Menschen hätte bekannt sein können.

Die 1971 verwendeten Flugzeuge verursachten eine weit größere Lärmbelästigung als die Flugzeuge, die heute auf dem Rhein-Main-Flughafen überwiegend zum Einsatz kommen. Es wäre somit bereits im Rahmen der Planfeststellung notwendig gewesen, Lärmschutzzonen auszuweisen, so wie dies <u>erst</u> im Kj. 1977 geschehen ist. (Veröffentlichung im Staatsanzeiger Nr. 21/77). Erst mit Ausweisung dieser Lärmschutzzonen hatte der Regierungspräsident in Darmstadt das Material zur Hand, um eine weitere Besiedelung dieses Raumes, der künftig durch Fluglärm und Abgase über Gebühr belastet wird, unter Würdigung der Interessen des Flughafens zu beurteilen.

Auch die FAG, als Träger öffentlicher Belange, hat bei der Anhörung im Rahmen der Genehmigungsverfahren von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen nicht mit Deutlichkeit auf die kommenden Gefahren hingewiesen und damit gleichzeitig dem Regierungspräsidenten Veranlassung gegeben, Flächennutzungs- und Bebauungspläne zu genehmigen.

So hat der Regierungspräsident nach dem Kj. 1971 folgende Gebiete für die Wohnhausbebauung freigegeben und die zugrunde liegenden Bebauungspläne genehmigt:

1. Flächennutzungsplan der Gemeinde Worfelden
   Genehmigung des Reg.Präsidenten Darmstadt
   vom 24.6.1975

2. Bebauungsplan "Auf dem Zehnthöbel" der Gemeinde Worfelden
   Genehmigung des Reg.Präsidenten Darmstadt
   vom 24.6.1975

3. Bebauungsplan "Heißgraben-Nord" der Gemeinde Worfelden
   Genehmigung des Reg.Präsidenten Darmstadt
   vom 8.5.1973

4. Bebauungsplan "Heißgraben-Süd" der Gemeinde Worfelden
   Genehmigung des Reg.Präsidenten Darmstadt
   vom 14.8.1973

5. Bebauungsplan "Am Sportplatz" der Gemeinde Klein-Gerau
   Genehmigung des Reg.Präsidenten Darmstadt
   vom 14.5.1975

Allein das Baugebiet "Am Sportplatz" weist 4oo Wohnhausbauplätze aus.

In diesen Baugebieten, die fast ausschließlich durch Zuzug von Neubürgern aus den umliegenden Städten und derzeitigen Lärmbelastungsbereichen des Flughafens bewohnt sind, wird nach Ausbau der Startbahn 18-West eine Lärmbelastung von mehr als 7o dB(A) vorherrschen. Es ist Ihnen bekannt, daß die Einzelschallereignisse sehr oft die Grenze des Erträglichen überschreiten.

Unsere Gemeinde, die bisher sich als landwirtschaftlich strukturierte Arbeiterwohngemeinde und Oase der Stille im Ballungsraum Rhein-Main bei Wohnungssuchenden großer Beliebtheit erfreuen konnte, würde mit dem Bau der Startbahn 18-West ihre Lebensqualität verlieren. Eine unbillige Härte würden insbesondere die Neubürger erleiden, die seit 1971 auf der Grundlage der vorstehend genannten und vom Reg.Präsidenten in Darmstadt genehmigten und damit rechtsgültigen Bebauungspläne zugezogen sind.

Die Genehmigung der Bebauungspläne für die vorgenannten Baugebiete in den Ortsteilen Worfelden und Klein-Gerau mußten jeden Kommunalpolitiker davon überzeugen, daß auch das Land Hessen - über den Regierungspräsidenten in Darmstadt - den Bau der Startbahn 18-West bis zum Zeitpunkt der Anordnung der sofortigen Vollziehung durch den Minister für Wirtschaft und Technik, Herrn Karry, im Sommer 1980 nur halbherzig betrieben hat.

Oder hatte man bereits damals, nicht der Öffentlichkeit bzw. den Gerichten zugängliche Gutachten und vergleichbare Unterlagen, die sich gegen den Bau der Startbahn 18-West aussprachen?

Für diese Entwicklung die Kommunalpolitiker verantwortlich zu machen, wäre jedoch unverantwortlich und provokativ.

Grundlage für die weitere Diskussion müssen daher Offenheit und Ehrlichkeit sein; vorhandenes Material (Studien, Gutachten, Arbeitspapiere ect.) müssen uneingeschränkt offenbart werden.

Zur Startbahn 18-West:

In vielen Besprechungen und in Schriftsätzen wurde immer wieder darauf hingewiesen, daß die Querlage der Startbahn 18-West zu den beiden Parallelbahnen nur eine Notlösung darstellt, die aus vielerlei Gründen auf keinen Fall die erwünschte hundertprozentige Kapazitätsausnutzung insbesondere aus der Sicht der Flugsicherung erbringt.

So wird z.B. die Startbahn 18-West in Fachkreisen und dies gilt zu betonen, als

.gengeschädigter Appendix
des Flughafens Frankfurt/Main

bezeichnet.

Ökologie:

Die Notwendigkeit, das einzige, noch zusammenhängende größte Waldgebiet im Ballungsraum Rhein-Main zu erhalten, bedarf wohl keiner besonderen Begründung; zumal durch Genehmigung der Wasserentnahme aus dem Hessischen Ried weitere große Waldverluste zu befürchten sind. Gleiche Trocknisschäden sind bei einer Grundwasserabsenkung von 2 - 5 m im Bereich der Startbahn 18-West zu befürchten.

Ökonomie:

Untersucht man die wirtschaftliche Bedeutung der Startbahn 18-West, stößt man auf folgende Grenzen:

Die wirtschaftliche Betrachtung eines solchen Projekts muß unter dem Gesichtspunkt der gesamtvolkswirtschaftlichen Nutzbarkeit erfolgen.

Die Interessen eines Bundeslandes haben bei der bundesweiten Bedeutung einer solchen Einrichtung keine vordergründige Berücksichtigung zu finden. Dies bestätigt auch Bundesverkehrsminister Hauff, der erklärt, daß für die Bundesrepublik Deutschland ein internationaler Großflughafen ausreichend ist.

Der Ausbau der Startbahn 18-West wird zu erheblichen Gebührenerhöhungen zu Lasten der Fluggesellschaften führen. Dies wird zum Ziel haben, daß kleinere oder "ärmere" Fluggesellschaften, insbesondere im Charterverkehr, auf andere Flughäfen ausweichen. Auch die Lufthansa hat bereits ihre Absicht bekundet, eine Teilflotte 1985 von Frankfurt nach München zu verlegen.

Sicherung der Arbeitsplätze:

Entsprechend der auf die Bundesrepublik zu beziehenden volkswirtschaftlichen Bedeutung ist die Sicherung der Arbeitsplätze ebenfalls nicht auf Regionen bzw. Bundesländer zu beschränken. Insoweit gehen keine Arbeitsplätze verloren. Die Notwendigkeit, neue Arbeitsplätze zu schaffen, ist überall in der Bundesrepublik Gebot der Stunde.

Kapazitätenerweiterung:

Alle sprechen von einer wirtschaftlichen Stagnation; nur die FAG spricht von Kapazitätenerweiterung, obwohl bereits seit Jahren die tatsächlichen Entwicklungen gegen diese Darstellung sprechen. So ist der Auslands-Urlauberverkehr rückläufig, die Luftfracht wird zum überwiegenden Teil durch die Großraumpassagierflugzeuge mitbefördert.

Sicherheitssystem KAT 2:

Wenn man will, daß auf dem Flughafen Frankfurt/Main das Parallelbahnsystem mit der Sicherheitsstufe KAT 2 ausgestattet wird, darf man die Baumaßnahmen dort nicht verzögern oder sogar stoppen, um dadurch den Ausbau der Startbahn 18-West zu erzwingen.

Weiß die FAG jetzt schon, daß bei Inbetriebnahme der Sicherheitsstufe KAT 2 bei der Nordbahn, die Kapazitäten völlig ausreichen? Oder weiß man vielleicht, daß die dann noch bestehende Spitze durch flexiblere Organisation und mit einem besseren Miteinander und Füreinander zwischen den bundesdeutschen Flughäfen abgebaut werden könnte? Bemüht man sich durch diese Maßnahmen vielleicht, künstlich eine Überkapazität vorzutäuschen?

Warum wurden die immer wieder im Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluß Teil B als dringend notwendigen geforderten Schnellabrollwege, die eine optimalere Nutzung des Parallelbahnsystems mit sich bringen, zwischenzeitlich noch nicht ausgebaut?

Sollte man nach Überdenkungen aller noch offenen Fragen doch zum Ergebnis kommen, daß auf dem Flughafen Frankfurt/Main eine dritte Startbahn benötigt wird, muß man auf der Grundlage einer exakten Prüfung ebenfalls zum Ergebnis kommen: aber so, wie im Planfeststellungsbeschluß vom 23.3.1971 in Teil A nicht! Eine dritte Rollbahn auf dem Flughafen Frankfurt/Main kann nur dann eine optimale Kapazitätserweiterung bringen, wenn diese parallel zu den beiden jetzigen Bahnen verläuft. Uns ist bekannt, daß der Ausbau einer solchen dritten Parallelbahn ebenfalls einen Waldeinschlag verursachen würde und darüber hinaus die teilweise Aussiedelung einer Gemeinde (Vergleich: Braunkohle-Bergbau, Erweiterung des Hamburger Hafens); ebenso wäre die Verlegung des Militärflughafens notwendig. Letzteres dürfte keine großen Schwierigkeiten bereiten deshalb, weil es völlig problemlos ist, ein Flugzeug, aus Amerika kommend, in Frankfurt, Köln oder München landen zu lassen. Dem Flughafen Köln würde dadurch die dingend notwendigen Kapazitäten zuteil.

Konkurrenz:

Konkurrenz ist gesund und belebt das Geschäft. Es erhebt sich jedoch die Frage, ob Konkurrenz auch dann noch geduldet werden kann, wenn der Steuerzahler die Folgen dieses Wettbewerbes zu tragen hat. Ist es richtig, wenn staatsgetragene Unternehmen, wie es die deutschen Flughäfen sind, sich gegenseitig eine solche Konkurrenz machen, daß einzelne Flughäfen auf Kosten des Steuerzahlers vegetieren, andere jedoch sich ständig um weiteren Ausbau bemühen.

Wir fordern:

1) Bevor im Bundesverkehrswegeplan eine Neuregelung und Koordinierung zwischen dem Luft- Straßen- und Schienenverkehr herbeigeführt wird, soll eine bessere Koordinierung im Flugverkehr innerhalb der Bundesrepublik angestrebt werden.

2) sämtliche Baumaßnahmen zu stoppen, die offen oder auch versteckt, zum Ziel haben, den Bau der Startbahn 18-West durchzuführen, bevor nicht der Bundesverkehrswegeplan vorliegt.

3) Die genehmigten Baumaßnahmen zur Verlängerung und Verschiebung des Parallelbahnsystems zügig durchzuführen, insbesondere der Bau der Schnellabrollwege, der kreuzungsfreien Zu- und Absollwege, der ausreichenden Positionsflächen.

4) Neue Erkenntnisse der wirtschaftlichen Entwicklung, der Flugtechnik und -sicherung sind bei der Planung zu berücksichtigen.

5) Auf keinen Fall darf der Bau der Startbahn 18-West Prestigeobjekt und Denkmal des Landes Hessen, seines Landesvaters oder des Vorsitzenden der FAG in Verkennung demokratischer Grundrechte bzw. der Aufgaben des Landes Hessen im Rahmen des förderalistischen Systems werden.

Hochachtungsvoll

- Imhof -
Bürgermeister

- Langendorf -
1. Beigeordneter

Zu Protokoll gegebene Stellungnahme

221 K

Anhörung Ausbau Flughafen Frankfurt am Main

Rainer Meyfahrt

Kassel
Januar 1981

Verkehrspolitische und regionlpolitische Probleme des Ausbaus des Flughafens Frankfurt am Main

Zusammenfassung

1. In diesem Papier soll dargestellt werden, daß verkehrspolitische Alternativen zum Ausbau der Startbahn West möglich sind, daß diese Alternativen raumordnungspolitisch erforderlich sind und arbeitsmarktpolitisch vertretbar sind.

2. Es kann hier nicht nachgewiesen werden, daß diese Alternativen umweltpolitisch vertretbar sind, mit Sicherheit sind jedoch ihre negativen Auswirkungen weniger drastisch. Die Alternativen beschränken sich auf das derzeit politisch Machbare.

3. Dem Planfeststellungsbeschluß ging keine ausreichende Abwägung verkehrspolitischer und regionalpolitischer Belange voraus.

4. Der Ausbau widerspricht in der vorgelegten Begründung den Intentionen der Bundesverkehrswegeplanung, er schafft volkswirtschaftlich bedenkliche Überkapazitäten und zwingt zur Subventionierung zweier konkurrierender Verkehrssysteme.

5. Der Ausbau widerspricht dem Ziel, gleichwertige Lebensbedingungen in allen Landesteilen zu erreichen, insbesonders
- durch Verschlechterung der Verkehrsbedienung von Oberzentren ohne Verkehrsflughäfen
- durch weitere Konzentration im Rhein-Main Gebiet und damit verbundene Entleerung im ländlichen Raum.

6. Der Ausbau verschlechtert die Lebensbedingungen im Rhein-Main Gebiet, insbesonders

- durch notwendige Folgemaßnahmen und weitere Verdichtung
- weil die Nahverkehrssysteme Schiene und Straße schon heute überlastet sind und dies in absehbarer Zeit auch bleiben.

7. Die Substitution des innerdeutschen Luftverkehrs auf Kurzstrecken bis 300 km durch den Schienenverkehr ist bereits heute möglich und vertetbar. Nutzen und Kosten werden günstiger als beim Parallelbetrieb Luft - Schiene; technische, betriebliche und wettbewerbspolitische Probleme sind so lösbar, daß weder der Standort Frankfurt, noch die FAG oder die Lufthansa geschädigt werden.

8. Der Nichtausbau gefährdet die internationale Rolle des Flughafens Frankfurt nicht, da durch den Abbau des innerdeutschen Luftverkehrs größere Kapazitätsreserven für den internationalen Verkehr geschaffen werden als durch den Ausbau der Startbahn West. Das relative und absolute Gewicht des internationalen Verkehrs würde steigen.

1. Verkehrsmittelwahl und Prognosen

1.1 Der Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels als 1. Prämisse aller Prognosen

"Dirigistische Eingriffe mit dem Ziel einer Verkehrslenkung stehen im Widerspruch zu dem Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels" (Argumente zur Startbahn 18-West; Der Hessische Minister für Wirtschaft und Technik)

In der seit dem Kriegsende andauernden Diskussion um eine Liberalisierung der Verkehrswirtschaft, die in einer sozialen Marktwirtschaft die einzige systemadäquate Verkehrspolitik sein müsse, nimmt dieses Postulat eine zentrale Stelle ein. Diese marktwirtschaftliche Orientierung der Verkehrswirtschaft wendet sich gegen jeden Einsatz verkehrspolitischer und verkehrsplanerischer Instrumente, die eine aktive Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zum Ziel haben. Das Prinzip der Nachfragesouveränität ist danach am besten durch den Wettbewerb verschiedener Verkehrsträger gewährleistet.

DieEingängigkeit dieser Forderung - "Freie Wahl des Verkehrsmittels wird grundsätzlich gewährleistet" (BMV 1973)- verallgemeinert zu dem Slogan "Freie Bürger brauchen freie Fahrt" führt zu einer massiven Verschleierung dreier wesentlicher Tatbestände:

1. Die Verkehrswirtschaft ist ein Bereich, in dem gerade in einer sozialen Marktwirtschaft staatliche Eingriffe besonders ausgeprägt, von einem breiten Konsens getragen und für das gesamte gesellschaftliche System konstituierend sind. Die Kritik entzündet sich eher an konkreten wettbewerbspolitischen Eingriffen, die bestimmte Gruppen verschieden treffen. Über die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur- besonders der Verkehrswege - und die Bereitstellung von Transportkapazitäten schafft der Staat autonom die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, ein Rückzug des Staates aus der Verkehrspolitik ist undenkbar.

2. Die freie Wahl des Verkehrsmittels für jeden Bürger ist als Ziel unerreichbar. Die Standortgebundenheit von Woh-

nungen und Arbeitsstätten einerseits und Verkehrsanlagen andererseits zwingt zu einer Auswahl der unter sozialen, ökologischen, technischen und wirtschaftlichen Bedingungen sinnvollerweise bereitstellbaren Verkehrsanlagen. Es läßt sich nicht vermeiden, daß Fluggäste auf ihrem Weg zum Ziel das Flugzeug verlassen müssen und zu Umsteigern auf andere Verkehrssysteme werden. An welcher Stelle der Transportkette "dirigistisch" so eingegriffen wird, daß ein Weiterflug nicht möglich ist, ist technisch unerheblich - es muß eingegriffen werden.

In diesem Zusammenhang kann auch auf die Diskussion im ÖPNV - zum Beispiel in Frankfurt - hingewiesen werden: Für die staatlichen Verkehrsträger ist es keine Frage, daß Umsteigevorgänge U-Bahn - Bus dirigistisch vorgeplant, d.h. daß die Verkehrsteilung zwischen diesen beiden Syste- vorgegeben wird.

3. Ein staatlicher Eingriff in den Wettbewerb der Verkehrs träger erfolgt in jedem Fall, auch ohne bewußt wettbewerbspolitische Ziele. Bereits die Bereitstellung oder Nichtbereitstellung von Verkehrswegen determiniert den Wettbewerb ebenso wie die Formulierung von Sicherheitsstandards für die Benutzung der Verkehrswege. Die bisher weitgehend betriebene Anpassungsplanung stärkt jeweils den aktuell stärksten Wettbewerber auf dem Verkehrsmarkt, z.B. das Auto und das Flugzeug gegenüber dem Fahrrad und der Bundesbahn ohne Rücksicht auf die in einer sozialen Marktwirtschaft zu beachtenden Belange.

Jede Verkehrsplanung von Bund, Ländern und Gemeinden führt zu dirigistischen Eingriffen mit dem - ausgesprochenen und unausgesprochenen - Ziel der Verkehrslenkung. Wenn, wie in der Vergangenheit, der Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels als Prämisse in der Verkehrsprognosen eingeht, wird damit zugleich ihre Unhaltbarkeit belegt.

Jeder Verkehrsteilnehmer hat nur beschränkten Zugang zu

den konkurrierenden Verkehrsnetzen; Voraussetzung ist jeweils die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur. Lediglich die Straße und der auf ihr abgewickelte Individualverkehr vermittelt den Anschein unbeschränkter Verfügbarkeit und ist auch zumindest theoretisch für jedermann verfügbar.

Die Prämisse der Wahlfreiheit hat in der Praxis nur zu einer Fortschreibung des Status Quo geführt, da, wo eine Nachfrage festgestellt werden konnte, konnte diese auch in die Zukunft verlängert werden.

1.2 Die Nachfrageorientierung als 2. Prämisse aller Prognosen

"In einer marktwirtschaftlich ausgerichteten Wirtschaftsordnung müssen sich die angebotenen Verkehrsleistungen nach der Nachfrage richten." (a.a.O)

In einer sozialen Marktwirtschaft bedarf diese Prämisse der Konkretisierung: Nachfrage ist nicht nur die zahlungsfähige Nachfrage, sondern auch die zu einer angemessenen Befriedigung der Bedürfnisse jedes einzelnen erforderliche Mobilität. Es muß also nach der bisher nicht wirksamen Nachfrage ebenso gefragt werden wie nach der sozialen Verträglichkeit der bisher wirksam gewordenen Nachfrage. Es dürfen also weder latente Mobilitätsbedürfnisse unterschlagen werden noch die erreichte Mobilität als zu steigernder Selbstzweck interpretiert werden.

Die Nachfrageorientierung nahezu aller bisherigen Prognosen führt zu zwei gegensätzlichen Konsequenzen:

1. Das Mobilitätsbedürfnis weiter Teile der Bevölkerung bleibt unbefriedigt, da es bisher nicht nachfragewirksam werden konnte. Dies betrifft besonders Kinder und Jugendliche, Alte und sozial Schwache und Bewohner ländlicher Räume.

2. Die unbeschränkte Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die aufgetretene Nachfrage begünstigt die bisherigen Nachfrager und schädigt alle durch Erhöhung der gesell-

schaftlichen Kosten der Aufrechterhaltung der Verkehrssysteme, insbesondere aber diejenigen, die dieses System nicht nutzen können. Die Prämisse, der Verkehr könne unbeschränkt expandieren, gerät damit in zunehmenden Widerspruch zu natürlichen und gesellschaftlichen Voraussetzungen.

Methodisch sauber funktioniert die nachfrageorientierte Verkehrsprognose ohnehin nur im individuellen Straßenverkehr unter der Bedingung der unbeschränkten Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen für die potentiellen Verkehrsteilnehmer. Daher arbeiten auch die neueren Prognosen offen mit der Formel: Öffentlicher Verkehr = Gesamtverkehr - Individualverkehr und gewinnen ihre Daten aus der Prognose der Verfügbarkeit von individuellen Verkehrsmitteln.
Der Luftverkehr nimmt hier insoweit eine Sonderstellung ein, als er im wichtigen interkontinentalen Bereich nicht durch das Auto substituierbar ist und daher eigenständig prognostiziert werden muß.
Die separate Prognose der Nachfrage für verschiedene Verkehrsträger als einfache und schlichte Umgehung aller Schwierigkeiten führt dann auch folgerichtig zu den höchsten Schätzungen und - bei ihrer Realisierung - zur scheinbaren Bestätigung des Wettbewerbspostulats durch Konkurrenz um Nachfrager auf überdimensionierten, separaten Verkehrsnetzen.

1.3. Die Annahme, die Verkehrspolitik ändere sich nicht, als 3. Prämisse aller Prognosen

Die unterstellte Stabilität der Verkehrsentwicklung im Luftverkehr und der verkehrspolitischen Zielsetzungen von Bund, Land und Gemeinden führt zu statischen Betrachtungsweisen, die alle außerverkehrlichen Einflüsse nahezu ausblenden.

Wenn-dann-Prognosen, die die Auswirkungen unterschiedlicher Entscheidungen untersuchen und damit wesentliche Änderungen der Verkehrspolitik einleiten könnten, werden

nicht erstellt. In kaum einem Wirtschaftszweig wird eine solche langfristige Stabilität unterstellt wie in den Verkehrsprognosen für die Verkehrswirtschaft.

1.4 Einzelwirtschaftliche Interessen

Ein großer Teil der vorliegenden Prognosen zur Luftverkehrsentwicklung ist von legitimen einzelwirtschaftlichen Interessen zum Umfang und zur Aufteilung des Verkehrsbedarfs bestimmt.

Für die FAG ist eine volle Auslastung ihrer Kapazitäten ein höherwertiges Interesse als eine volkswirtschaftlich sinnvolle Verteilung des Aufkommens auf alle Flughäfen. Beide Intentionen können nur zufällig zusammenfallen.

Für die FAG und die ADV ist ein hoher Anteil des Luftverkehrs am Fernverkehrsaufkommen in der Bundesrepublik wichtiger als die Auslastung der Bundesbahn.
Für die ADV ist die gute Auslastung aller Mitgliedsflughäfen vorrangig vor der Förderung der Zentralität Frankfurts.
Für die Lufthansa sind optimale Betriebsbedingungen durch freie Kapazitäten ebenso wichtig wie niedrige Gebühren durch hohe Auslastung.

Alle diese legitimen Interessen führen zu nachfragesteigernden Prognosen; es kann nicht verlangt werden, daß diese Verkehrsträger ihre wirtschaftlichen Interessen hintan stellen, um eine volkswirtschaftlich und sozialpolitisch optimale Prognose zu erstellen.

Es ist daher Aufgabe staatlicher Verkehrspolitik, eigenständige Aussagen zur Verkehrsentwicklung zu machen, wenn der Wettbewerb der Verkehrsträger auf die Intentionen sozialer Marktwirtschaft verpflichtet werden soll.

Der Planfeststellungsbeschluß läßt eine solche Überprüfung der Einordnung einzelwirtschaftlicher Interessen in die staatliche Verkehrspolitik nicht erkennen.

2. Verkehrspolitische Probleme

2.1. Luftverkehr als länderübergreifender Verkehr

Mehr noch als Bundesfernstraßen und Schienenwege der Bundesbahn dienen die standortgebundenen Anlagen des Luftverkehrs dem Verkehr über weite Strecken. Die beschränkte Zahl von Flughäfen verdeutlicht ohne weiteres, daß beim Ausbau von Flughäfen Interessen angesprochen sind, die immer auch die Belange anderer Bundesländer und des Bundes betreffen.

In der Begründung zum Planfeststellungsbeschluß und im Anhörungsverfahren ist jedoch auf diese Bezüge weder verwiesen noch wird deutlich, ob sie bei der Abwägung der privaten und öffentlichen Belange überhaupt eine Rolle gespielt haben. Dies erstaunt umso mehr, als selbst kleinere Maßnahmen des Bundesfernstraßenbaus oder des ÖPNV im Rahmen des GVFG ausführlich auf ihre Übereinstimmung mit der Bundesverkehrswegeplanung geprüft werden. Im Planfeststellungsbeschluß wird jedoch die mit dem Ausbau beeinflußte Verkehrsteilung mit anderen deutschen Verkehrsflughäfen sowie mit Schiene und Straße gar nicht angesprochen. Im folgenden sollen daher einige Aspekte dieser nachzuholenden Abwägung angesprochen werden.

2.2. Prognosen und Projektionen zum Fernverkehr

Vorhandene Prognosen und Projektionen zum Fernverkehr sind nachfrageorientiert, sie behandeln Fragen der Verkehrsteilung (modal-split) immer unter der Maßgabe, daß der souveräne Konsument unter verschiedenen Angeboten frei wählt und das günstigste Angebot - in der Regel nach Zeitaufwand und Preis bewertet - auswählt. Darauf wird im folgenden nicht mehr hingewiesen. Die Prognosen werden zunehmend nach Fahrtzwecken differenziert, um die sehr unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und Möglichkeiten zu ihrer Befriedigung berücksichtigen zu können. Die im Personen-Fernverkehr wesentlichen Fahrtzwecke sind der Geschäfts- und Dienstreiseverkehr sowie der Urlaubsverkehr.

Alle neueren Versuche zur Vorausschätzung des Verkehrsaufkommens im Personen-Fernverkehr und zu seiner Aufteilung auf die Verkehrssysteme kommen im Grunde zu ähnlichen Ergebnissen:

- Das Verkehrssystem Straße bleibt dominierend, auch bei der Verteilung künftigen Wachstums
- Das Wachstum im Geschäfts- und Dienstreisefernverkehr ist gering; eine Sättigung zeichnet sich ab
- Der Urlaubsverkehr wächst sehr stark, sowohl vom Umfang als auch von den Reiseweiten
- Im Geschäfts- und Dienstreiseverkehr bis zu 300 km, abgeschwächt bis zu 800 km, steigt die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber Luftverkehr und Straße
- Bei Reiseweiten bis zu 300 km findet eine allgemeine Substitutionskonkurrenz zwischen Luftverkehr und Bahn statt.

Ein 1970 untern ommener Versuch, diese Bedingungen in Nutzen-Kosten-Relationen zu bewerten (Battelle Institut u.a. im Auftrag des BMV) kam zu der eindeutigen Aussage, daß sich "...durch Investitionen im Schienenverkehr wesentliche Einsparungen gegenüber dem heutigen Zustand erzielen lassen. Investitionen im Luftverkehr führen dagegen zu erheblichen Mehrkosten".

Neuere Untersuchungen über die Verkehrsteilung <u>nach</u> alternativem Mitteleinsatz liegen nicht vor.
Für die Verteilung des Luftverkehrs auf die deutschen Flughäfen ist das prognostizierte Wachstum überwiegend im Urlaubsverkehr bestimmend. Das Aufkommen im Urlaubsverkehr ist gegenüber dem Geschäftsverkehr viel gleichmäßiger über die Fläche verteilt, daher würden von diesem Wachstum mit Sicherheit die anderen Flughäfen stärker profitieren als Frankfurt.

2.3 Bundesverkehrswegeplanung

Zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses war die Bundesverkehrswegeplanung verkehrsträgerbezogen, nicht integriert und nicht koordiniert, sie war ausschließlich reaktive Anpassungsplanung. Diese verkehrspolitische Haltung wird auch in der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses selbst deutlich: "... In jedem Falle entspricht die Errichtung und der Betrieb der Verkehrseinrichtung einem unabweisbaren Bedürfnis der Allgemeinheit... Er (der Flugverkehr) gewinnt infolge seiner natürlichen Vorteile ständig an Bedeutung."

Bundesbahn oder Flughäfen, bei denen "die volle oder teilweise Deckung der Aufwendungen durch Einnahmen möglich ist" (a.a.O) blieben bei der Bundesverkehrswegeplanung völlig außer Betracht.
Zwischen 197o und 198o hat sich jedoch ein Wandel in der Bundesverkehrswegeplanung vollzogen, der seinen Ausgangspunkt in der Erkenntnis hatte, daß es auf absehbare Zeit nicht möglich sein würde, alle auftretenden oder denkbaren Verkehrsbedürfnisse mit den vorhandenen knappen Mitteln zu befriedigen. Im Bereich der Bundesfernstraßenplanung wurde ein Instrumentarium zur Koordination und Integration erarbeitet, so daß für das Teilverkehrssystem Straße die reine Anpassungsplanung überwunden zu sein scheint. Dieser Planungsvorsprung hat jedoch unter anderem zu einem so großen Übergewicht des Teilsystems Straße geführt, daß alle anderen Bundesverkehrswege (vielleicht ausgenommen die Binnenwasserstraßen) demgegenüber vernachlässigt wurden und eine volkswirtschaftlich optimale Verkehrsteilung nicht erreicht werden konnte. Die im Planungssystem Straße üblichen Kosten-Wirksamkeits-Analysen berücksichtigen Auswirkungen auf andere Verkehrssysteme praktisch noch nicht.

Im "Koordinierten Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985" (1977) und im "Bundesverkehrswegeplan '8o" werden erstmals unter Einbeziehung des Luftverkehrs koordinierte Planungen in einem inte-

grierten Verkehrskonzept sowie eine Prüfung der erforderlichen Investitionen nach Nutzen-Kosten-Analysen gefordert.

Diesen Anforderungen entspricht der 1o Jahre alte Planfeststellungsbeschluß in keiner Weise. Es sind auch keine Untersuchungen bekannt, die nachträglich die Einbindung in ein koordiniertes und integriertes Verkehrssystem belegen würden und damit die Sicherheit böten, daß sich volkswirtschaftliche Nutzen und Kosten von Investition und Betrieb ausgleichen ließen.

Die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (1975), aufgrund des Konkurrenzschutzbedürfnisses der Bundesbahn Eingriffe in den gewerblichen Straßengüterverkehr für verfassungsgemäß zu erklären sowie der Bundesverkehrswegeplan 8o belegen Rechtmäßigkeit und Erforderlichkeit des staatlichen Eingriffs auch in die Fernverkehrsmärkte.

Ähnlich wie im Nahverkehr, in dem die allgemein akzeptierte Formel "Vorrrang für den öffentlichen Personennahverkehr" weder zu relativen Verbesserungen geführt hat noch in absehbarer Zeit führen wird (so auch die DIW-Studie), zeigt sich auch im Fernverkehr eine große Diskrepanz zwischen bekanntgegebenen Zielen und der tatsächlichen Entwicklung. So ist der vor 1o Jahren verkündete Ausbau der Bundesbahnstrecken kaum vorangekommen, allein das Teilsystem Straße hat seine Position verbessert.

Wie wenig die Integration der Verkehrspolitik in allgemeine politische Ziele vorangekommen ist, zeigt das in der Beratung befindliche Subventionsabbaugesetz: Während der Schienenverkehr durch Abbau der Gasölsubventionen verteuert wird, wird der Linienverkehr in der Luftfahrt als energieaufwendigstes Verkehrssystem weiter von der Mineralölsteuer entlastet.

Damit läßt sich sicher noch etwas verschleiern, daß der innerdeutsche Luftverkehr nicht kostendeckend betrieben werden kann, bzw. nur dann ausgeweitet werden kann,

wenn er durch staatliche Subventionen gestützt wird. Es gibt erste Indizien, daß "versteckte" und offene Subventionen erheblich wachsen werden: so zum Beispiel die Subventionierung der defizitären Linie Saarbrücken-Frankfurt durch das Saarland oder die Genehmigung des "flieg und spar"-Tarifes der Bundesbahn zu Lasten der Konkurrenzfähigkeit der Bundesbahn. Perspektiven dieser Politik sind subventionierte Parallelverkehre, deren Abbau - wie der öffentliche Personennahverkehr zeigt - unendliche Schwierigkeiten macht.

2.4 Perspektiven einer Verkehrsteilung Luftverkehr - Bahnverkehr

Die Diskussion über ein "integriertes nationales Verkehrssystem Luft-Straße-Schiene" wird neben den dargestellten Positionen zur freien Wahl des Verkehrsmittels davon bestimmt, daß ein statisches Festhalten an derzeitigen technischen Bedingungen der Verkehrsbedienung vorherrscht. Es dürfte ohne weiteres einsichtig sein, daß nach einer Entscheidung für ein solches System Anpassungsinvestitionen im Bahnnetz und an den Verknüpfungspunkten erforderlich werden. Diese erforderlichen Anpassungsinvestitionen haben nichts mit den Neubaustrecken der DB zu tun, die grundsätzliche Konkurrenzfähigkeit der DB besteht bereits auf dem heutigen Netz.

Unstrittig bleibt die Rolle des Flugverkehrs im internationalen und interkontinentalen Verkehr, im innerdeutschen Verkehr kann jedoch ein Verkehrssystem voll zur Disposition stehen. Für den Flughafen Frankfurt betrifft das ein Potential von 34 % der Flugbewegungen und 30 % der Fluggäste. Eine schrittweise Verlagerung des innerdeutschen Luftverkehrs auf die Schiene schafft damit Kapazitäten, die deutlich über den durch die neue Startbahn gewonnenen Kapazitäten liegen.

Im folgenden sind notwendige Schritte noch einmal zusammengefaßt:

- Abbau der Vergünstigungen für den inländischen Fluglinienverkehr durch volle Besteuerung des Flugbenzins

- Tarife, die der Abwerbung von Passagieren von der Schiene weg dienen, werden nicht mehr genehmigt.

Diese Maßnahmen dienen zugleich energiepolitischen und haushaltspolitischen Zielen und verbessern die Auslastung der Bundesbahn.

- Anschluß des Flughafens an das Fernverkehrsnetz der Bundesbahn

Diese Maßnahme dient ausschließlich der Bequemlichkeit der Reisenden, alle Fluggäste aus Regionen ohne vertretbare Flugverbindung (ca. 30 % des Aufkommens) nach Frankfurt müssen mit den bestehenden Verhältnissen - zusätzliches Umsteigen im Hbf - schon heute auskommen. Der Anschluß ist technisch machbar ohne die NBS-Strecke Köln - Groß Gerau, er erfordert erhebliche Investitionen.
Eine Beschränkung der Diskussion auf den IC-Verkehr ist nicht sachgerecht. Ebenso wäre es möglich, die 4 Flüge von Frankfurt nach Stuttgart durch 4 Züge zu ersetzen, die direkt zum Flughafen fahren. Die Wirtschaftlichkeit einer solchen Maßnahme wäre sicher geringer.

- Entwicklung eines Tarif- Fahrplan- und Dienstleistungsverbundes Lufthansa - Deutsche Bundesbahn.

Diese Maßnahme dient der Attraktivität des Systems ebenso wie der Wirtschaftlichkeit sowie der Sicherung des Wettbewerbsvorsprunges der Lufthansa gegenüber ausländischen Luftverkehrsgesellschaften im innerdeutschen Anschlußverkehr

- Schrittweise Einstellung des innerdeutschen Luftverkehrs auf den Kurzstrecken, die durch die Verbesserungen besonders profitieren.

Durch die schrittweise Anpassung kann sowohl dem nur langsam wachsenden internationalen Flugverkehr der nötige kapazitäre Spielraum eingeräumt werden, als auch die notwendige betriebliche Umstrukturierung bei der Lufthansa von Kurz- zu Langstreckenverkehr erleichtert werden. Die bereits heute negativen Betriebsergebnisse des innerdeutschen Luftverkehrs erleichtern eine solche Politik.

Es muß jedoch noch einmal betont werden, daß es sich hier um verkehrspolitische Perspektiven handelt, die politische Entscheidungen erfordern. Das Postulat der Nachfragesouveränität wird nicht zu solchen Ergebnissen führen.

Die Bedeutung de Frankfurter Flughafens würde durch eine solche Politik gestärkt. Der Anteil des internationalen Verkehrs kann stärker steigen als bei Beibehaltung des Kurzstreckenverkehrs und Bau der Startbahn West. Der Ersatz von Flugbewegungen mit kleinem Gerät mit schlechter Auslastung durch solche mit großem Gerät (Langstrecken) und besserer Auslastung steigert das Passagieraufkommen; die Arbeitsplätze in Frankfurt würden in keiner Weise gefährdet. Die bisher künstliche Bündelung von Flügen über Frankfurt würde an Bedeutung verlieren, internationale Direktverbindungen zu den anderen Flughäfen erleichtert. Der Standort Frankfurt würde nicht geschädigt, da die Verlegung der Kurzstreckenverbindungen auf die Bahn standortpolitisch neutral wirkt.

3. Regionalpolitische Probleme

3.1 Berücksichtigung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung im bisherigen Verfahren

In der Begründung zum Planfeststellungsbeschluß wird die Bedeutung des Flughafens als Standortfaktor hervorgehoben. Eine über das Rhein-Main-Gebiet hinausgehende Abwägung und Überprüfung regionalwortschaftlicher Auswirkungen ist nicht erkennbar. In den "Argumenten ..." (a.a.O) wird behauptet, "der Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main wird sich auf die Arbeitsplatzsituation in Hessen positiv auswirken". Belege für diese Behauptung werden ebenso wenig geliefert wie für die Befürchtung, daß sich bei Verlust der Knotenpunktfunktion ..."die zunächst rein regionalwirtschaftliche Negativentwicklung auch überregional auswirkt".
Abgesehen von dieser Befürchtung steht bei allen Argumentationen der Raum Frankfurt und dessen Förderung im Mittelpunkt.

Die im Raumordnungsgesetz und Bundesraumordnungsprogramm sowie im Hessischen Landesplanungsgesetz und Landesraumordnungsprogramm Hessen formulierten Ziele problematisieren jedoch ausdrücklich die weitere Expansion der Ballungsgebiete zu Lasten des ländlichen Raumes.
So soll einem Wachstumsdruck in Räumen hoher Verdichtung dadurch entgegengewirkt werden, daß ländliche und zurückgebliebene Gebiete gefördert werden unter dem übergeordneten Entwicklungsaspekt des Abbaus großräumiger Disparitäten. In den Verdichtungsräumen soll die Leistungsfähigkeit des Naturpotentials und die Sicherung der Erholungsanlagen Vorrang haben, in ländlichen Gebieten sollen Verkehrsverbindungen verbessert werden. Das Ziel gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Landesteilen soll unter anderem durch die Bereitstellung öffentlicher Infrastrukturleistungen in zumutbarer Entfernung gewährleistet werden.

Die Ziele der Landesplanung in Hessen fordern den Ausgleich wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Gefälles leistungsstarker und leistungsschwacher Landesteile; Nachteile der Verdichtung sollen beseitigt werden, ohne die Wirtschaftskraft wesentlich zu schwächen.

Verkehrsmaßnahmen sind in eine umfassende Gesamtplanung einzugliedern und soweit erforderlich mit dem Bund abzustimmen. Die verkehrspolitischen Grundsätze fordern eine verkehrsgerechte Einordnung in Verkehrsnetze mit günstiger Anbindung strukturschwacher Gebiete und eine Verbesserung des Verkehrsangebotes in ländlichen Räumen. Verkehrsflughäfen sind an das Schienennetz anzuschließen.

Bei einem ohne Zweifel raumordnungspolitisch bedeutsamen Vorhaben wie dem Ausbau des Flughafens Frankfurt hätten diese Belange konkret abgewogen werden müssen, die Darstellung des Anhörungsverfahrens im Planfeststellungsbeschluß läßt noch nicht einmal die Beteiligung der Träger der Regionalplanung erkennen. Auch dies ist jedoch weniger eine Verfahrensfrage als ein politische Frage; eine ausführliche Abwägung der Belange der Raumordnung und Landesplanung kann nur dann zu einem Ergebnis führen, wenn die erforderlichen verkehrspolitischen Entscheidungen auch getroffen und umgesetzt werden.

3.2 Raumerschließung durch Luftverkehr oder Schienenverkehr

Geht man von der weitgehend bereits erstellten Straßeninfrastruktur als gegeben aus, so stellt sich verschärft die Frage nach unterschiedlichen Raumwirksamkeiten von Infrastrukturleistungen im Luft- oder Schienenverkehr.

Schienen- und Luftverkehr sind - vereinfacht - Punkt zu Punkt Verkehre. Ein Ausbau dieser Verkehrssysteme stärkt damit die Haltepunkte bzw. Landeplätze unmittelbar, deren Einzugsbereiche mittelbar. Demgegenüber erschließt die Straße die Fläche. Der Einfluß dieser unterschiedlichen Fernverkehrsinfrastrukturen auf das Standortverhalten

von Unternehmen und Arbeitskräften wird zunehmend relativiert. Die Verkehrsnetze sind in der Bundesrepublik so dicht, daß die Nachweisbarkeit des Einflusses von Veränderungen immer schwieriger wird.
Betrachtet man jedoch die großen Ballungsgebiete - alle mit Verkehrsflughäfen - mit den sonstigen Oberzentren und mit dem ländlichen Raum, so zeigen sich erhebliche Konsequenzen alternativer Verkehrsteilungen.
Eine Förderung des innerdeutschen Luftverkehrs fördert die Ballungsgebiete und Oberzentren, die über einen Verkehrsflughafen verfügen. Eine Ausdehnung der Zahl der gegenwärtig 11 Verkehrsflughäfen wird unter den gegenwärtigen und absehbaren Rahmenbedingungen nicht für möglich gehalten.

Eine Förderung des Eisenbahnfernverkehrs fördert neben den Ballungsgebieten die Oberzentren, die als Haltepunkte auf den Verbindungsstrecken liegen; dies ist der allergrößte Teil aller Oberzentren.

Die Veränderung der Verkehrsteilung zwischen Luft und Schiene hat damit Auswirkungen auf die Qualität der Verkehrsbedienung der nicht mit Flughäfen ausgestatteten Landesteile. Eine gleichmäßige, breit gestreute und dichte Bedienung der Haltepunkte des Fernverkehrs der Bundesbahn erfordert ein hohes Potential der Nachfrage, das durch den Luftverkehr gerade und ausschließlich auf den betriebswirtschaftlich attraktiven Routen geschmälert wird. Der Beitrag der Bundesbahn zu einer Verbesserung der Anbindung strukturschwacher Räume ist damit von einer Verbesserung der Verkehrsteilung Luft - Schiene zu ihren Gunsten abhängig.

Eine stärkere Veränderung der Verkehrsteilung Schiene - Straße scheint aufgrund der hohen getätigten Investitionen im Straßennetz vorläufig unrealistisch, obwohl auch hier eine relative Stärkung der Nichtballungsgebiete möglich gewesen wäre. Bahnverbindungen sind durch ihre Punkt zu Punktverbindungen weniger zur flächenhaften Aussaugung

des weiträumigen Umlandes von Ballungsgebieten (durch Erhöhung der Pendelentfernungen) geeignet als die Straße.

Die Entwicklung neuer Verkehrssysteme (Hochleistungsschnellbahn) oder der Ausbau von Neubaustrecken als Direktverbindungen großer Ballungsgebiete hat ähnliche raumordnungspolitische Auswirkungen wie der Ausbau des Luftverkehrs. So wir die NBS Stuttgart - Mannheim die Anbindung des Oberzentrums Heidelberg und würde die NBS Köln - Groß Gerau die Anbindung des Oberzentrums Koblenz verschlechtern.

Damit schafft eine verkehrspolitische Entscheidung gegen den innerdeutschen Flugverkehr auf Kurzstrecken den Spielraum,die verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung umzusetzen.

3.3 Raumordnung im Land Hessen

Die Schwierigkeiten, im Land Hessen das bestehende Nord-Süd-Gefälle und das ungleichgewichtige Wachstum der verschiedenen Landesteile abzubauen, bedürfen hier keiner weiteren Darlegung.
Positive Auswirkungen des Ausbaus für das Land Hessen können nur global verstanden werden. Positive Auswirkungen für Mittel- oder gar Nordhessen sind mit Sicherheit nicht nachzuweisen; eher wären noch Rheinland-Pfalz,der Rhein-Neckar-Raum und Nordbayern begünstigt.

Im Verkehrsbedarfsplan II (1972) des Landesentwicklungsplans Hessen werden diese Probleme durchaus gesehen. Auf der Grundlage der damaligen Wachstumserwartungen wurde eine gleichgewichtige Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturleistungen durch Ausbau der NBS Hannover - Kassel - Fulda bis 1980 und durch Ausbau des Regionalflugverkehrs auf dem "Flughafen" Kassel unterstellt. Beide Pläne sind gescheitert: Ein "Regionalflughafen" Kassel existiert nicht mehr, die NBS ist über Vorplanungen und

z.T. abgeschlossene Raumordnungsverfahren nicht hinausgekommen. Die Anbindung von Mittel- und Nordhessen an der Fernstrecken der Bundesbahn ist durch die Einführung des IC-Einstunden-Taktes an deren Oberzentren vorbei erheblich verschlechtert worden.

Damit sind die Grundlagen der Abwägung gegenüber dem Planfeststellungsbeschluß 1971 nicht mehr gültig, es liegen keine raumordnungspolitisch vertretbaren Annahmen mehr vor. Der Ausbau der Knotenpunktfunktion des Flughafens Frankfurt im innerdeutschen Luftverkehr ist daher keine Maßnahme, die alle Landesteile Hessens gleichermaßen betrifft, sie dient der Förderung der leistungsstarken Landesteile.
Diese Abwägung kann sich jedoch nicht auf die Funktion des Flughafens im internationalen und interkontinentalen Luftverkehr beziehen, hier sind hessische Belange gegenüber den Belangen der Bundesrepublik nachrangig zu behandeln.

Aus diesem Grunde spielen die arbeitsmarktpolitischen Folgen des Ausbaus in dieser Argumentation eine untergeordnete Rolle. Es liegen keine Daten über die Aufteilung der Arbeitsplätze im nationalen und internationalen Verkehr vor, die Prognosen über die Arbeitsplatzentwicklung sind weitgehend Trendfortschreibungen und Wunschvorstellungen der FAG. Eine Stärkung des Flughafens im internationalen Verkehr wird wahrscheinlich nicht weniger Arbeitsplätze als im innerdeutschen Verkehr erfordern, so daß eine - regionalwirtschaftlich unerwünschte - Stärkung des Ballungsraumes auch ohne Ausbau der absoluten Kapazität des Flughafens möglich wäre. Zusätzliche Arbeitsplätze in Frankfurt verschärfen in jedem Fall die Disparitäten in Hessen.

3.4 Belastung des Rhein - Main -Gebiets

"Nachteile der Verdichtung ... sollen beseitigt werden, ohne die Wirtschaftskraft wesentlich zu schwächen" (Landesraumordnungsprogramm Hessen). Die mit einer Verlagerung

des innerdeutschen Kurzstrecken-Luftverkehrs auf die Schiene mittelfristig verbundene Abschwächung der Wachstumsrate oder Stagnation der Beschäftigten auf dem Flughafen ist mit Sicherheit eine unwesentliche Schwächung der Wirtschaftskraft. Da der Ziel- und Quellverkehr weiterhin und der bisherige Umsteigeverkehr auf dem Flughafen überwiegend weiter über Frankfurt laufen, wäre analog mit neuen Arbeitsplätzen im Bereich des Schienenverkehrs zu rechnen.

Die aus der weiteren Verdichtung von Arbeitsstätten erwachsenden Nachteile der Verdichtung würden beim Ausbau der Kapazität noch gravierender, da damit die Zentralität Frankfurts im innerdeutschen und internationalen Flugverkehr zunähme. Im folgenden seien nur einige der Nachteile genannt, die beim Ausbau der Startbahn sicher auftreten:

- der Verdichtung der Arbeitsstätten müssen Verdichtungen der Wohnstätten oder größere Fahrtweiten im Berufsverkehr folgen. Beide Lösungen führen zu erhöhtem Flächenbedarf, der die Leistungsfähigkeit des Naturpotentials und die Nutzbarkeit von Erholungsflächen vermindert
- das unmittelbare Flughafenumfeld wird besonders durch das Wachstum des Individualverkehrs (Personen- und Güterverkehr) bedroht, der ÖPNV kann hier aus strukturellen Gründen kaum Entlastung bringen (Schichtdienst, eindimensionale Anbindung an Frankfurt). Der Ausbau der Zubringerstraßen und Parkplätze (Waldparkplätze) wäre mit Sicherheit noch nicht beendet.
- das im Verkehrsentwicklungsplan Rhein-Main (VURM) entwickelte Verkehrsnetz ist und bleibt überlastet. Insbesondere ist das Netz des ÖPNV durch die begrenzte Aufnahmefähigkeit des S-Bahn Stammtunnels so überlastet, daß eine weitere Abwanderung zur Straße und damit weiterer Straßenbau erforderlich werden.
- die volkswirtschaftlichen Kosten der Über-Agglo-

meration werden so hoch, daß die Förderung der zurückgebliebenen Regionen in Mittel- und Nordhessen immer weniger möglich wird. Die Gefahr von Fehlinvestitionen steigt.

BBU PRESSEDIENST

Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz e.V.

5.2.1981

Schlußbemerkung
zum Hearing

Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz · Hellbergstraße 6 · 7500 Karlsruhe · Telefon (0721) 574248

Heinz Suhr

Bundesverband Bürgerinitiativen
Umweltschütz

Ich möchte zwei Bemerkungen vorausschicken:

Zum einen unterblieb gestern leider unsere Stellungnahme zum Arbeitsmarktproblematik. Wir haben es zum Protokoll des gestrigen Tages nachgereicht.

Zum andern protestieren wir gegen die gestern unter massivem Polizeieinsatz erfolgte Räumung des Giftmüllplatzes in Mainflingen/Mainhausen und gegen die Beeinträchtigung des Hessischen Fernsehens bei den Filmaufnahmen. Unter Ausschluß der Öffentlichkeit auf wehrlose Demonstranten einzuprügeln, findet unsere Mißbilligung und ist eines Rechtsstaates unwürdig.

Zur Sache: Wir unterstellen der Flughafen AG einmal, daß sie trotz der Ausführungen von Herrn Vester noch immer an der Startbahn West festhält. Wir nehmen auch an, daß die Zweifel am immerwährenden Wachstum unserer Wirtschaft und an der ständigen Zunahme des Luftverkehrs nicht unbedingt gewachsen sind über nacht. Wir haben ausreichend Gelegenheit gehabt, uns etwas über die internationale Verknüpfung der Luftverkehrsströme anzuhören. Wir haben uns eine Vorstellung machen können über die grenzenlosen Bedürfnisse einer kleinen Anzahl von Geschwindigkeitskapitalisten.

Wir haben bislang kaum etwas davon gehört, aus welchem Grund tausende von Menschen aus dem Flughafenumland gegen dieses Projekt protestieren. Wir haben nichts davon gehört, warum viele hundert Alte und Junge, Frauen, Männer und Kinder nachts um drei Uhr in dieses Waldgebiet eilen, um es körperlich vor der rücksichtslosen und nicht wiedergutzumachenden Vernichtung zu bewahren. Die Menschen um den Flughafen, ja bald des ganzen Rhein-Main-Gebiets - kämpfen sicher nicht deshalb um den Wald - und das kann ich der Hessischen Landesregierung versichern - um im Scheinwerferlicht die zügig ausgebaute Bereitschaftspolizei zu bewundern.

Nein - es ist der Verdienst - und wie ich meine, der historische Verdienst der Bevölkerung aus dem Flughafenumland, die Grenzen des Wachstums in einem Ballungsgebiet deutlich ins öffentliche Bewußtsein gerufen zu haben. Gäbe es diesen Widerstand nicht, wären die Menschen nicht zu tausenden aufgestanden und hätten gegen die Zerstörung ihrer Heimat und gegen die Zerstörung ihres schönsten Naherholungsgebietes protestiert, säßen wir heute nicht zu diesem Hearing zusammen, bei dem eine ganze Reihe ökologischer Fakten erstmals an die Öffentlichkeit gelangt. Eine Bemerkung noch zu der gestern diskutierten Ersatzaufforstung: Bis ein neu angepflanzter Wald wieder diesen Namen verdient, vergehen rund hundert Jahre. Nur ist da die derzeitige Landesregierung wahrscheinlich nicht mehr im Amt und auch die Manager der FAG werden woanders fliegen.

Es kann doch von niemandem ernsthaft behauptet werden, daß diese eine Nur-Startbahn mit ihren sechs, neun 14 oder 23 Prozent Kapazitätserweiterung über das Wohl und Wehe der Wirtschaft im Rhein-Main-Gebiet entscheidet - solche Aussagen betrachte ich als eine "Emotionalisierung" der Debatte, die nichts bringt.

Lassen Sie mich nun einige Bemerkungen zu unserem begrenzten Planeten Erde machen. Ein altes Indianersprichwort lautet: "Die Erde ist unsere Mutter. Und seine Mutter bringt man nicht um."

In einem von dem letzten amerikanischen Präsidenten Jimmy Carter angeforderten Bericht versuchten 400 hochqualifizierte Wissenschaftler das Ausmaß der weltweiten Umweltzerstörung festzustellen. In der Studie Global 2000 werden die voraussichtlichen Veränderungen der Bevölkerung, der natürlichen Ressourcen und der Umwelt auf der Erde in den nächsten 20 Jahren beschrieben, wenn sich an unserer Politik des grenzenlosen Wachstums nichts ändert. Hier geht es um mehr als ein paar zusätzliche Flüge, hier geht es um die Notwendigkeit eines Umdenkens, wenn die Menschheit eine Überlebenschance haben will. Dieses Umdenken kann nur dort eingeleitet werden, wo sich die Menschen der Begrenztheit ihrer Umwelt schon bewußt sind, wie hier rund um die Startbahn West. Deswegen kommt der Entscheidung, ob diese Startbahn gebaut wird oder nicht, eine so große Bedeutung zu. Auch die Menschen im Flughafenumland haben erst in den letzten Jahren gespürt, daß es hier an ihre Überlebenssubstanz geht. Diesen Lernprozeß wünschen wir auch den verantwortlichen Politikern.

Wie notwendig dieses Umdenken ist, mögen einige Zahlen aus dem bereits erwähnten Bericht an den amerikanischen Expräsidenten belegen: Bis zum Jahr 2000 werden, wenn sich nichts ändert, 47 Prozent der Waldbestände der Erde vernichtet sein. Für den Zeitraum von 1975 bis zum Jahr 2000 wird weltweit eine Steigerung des Wasserverbrauchs um 200 bis 300 Prozent erwartet. Regionale Wasserknappheit und eine Verschlechterung der Wasserqualität werden sich bis zum Jahr 2000 verstärken. Ich erinnere an die Grundwasserabsenkung im Hessischen Reid und an die hochgradige Verschmutzung des Mains.

Noch eine - und wie ich meine sehr erschreckende Zahl aus Global 2000: Danach werden zwischen fünfhunderttausend und zwei Millionen Tier- und Pflanzenarten in den nächsten zwanzig Jahren ausgerottet. Wer weiß, daß die Frankfurter Biologiestudenten zu ihren Exkursionen in den Mönchbruch gehen, um dort Tiere und Pflanzen zu beobachten, die sonst nur noch in Südfrankreich oder in Jugoslawien zu finden sind, der weiß auch um die Einmaligkeit dieses Gebiets.

Ein letztes: Die Bundesstraße von Mörfelden nach Rüsselsheim ist die einzige Straße, im ganzen Kreis Groß Gerau, die als landschaftlich ausnehmend schön gekennzeichnet ist, wie sie auf der Generalkarte des Kreises feststellen können. . Ein Gebiet, für dassen Ausweisung als Naturschutzgebiet jahrelang gekämpft wurde. Und genau in diesem einmalige Naturschönheit soll diese Startbahn reichen. In das Wanderziel vieler tausend Erholungssuchender und Erholungsbedürftiger, viele Schicht- und Schwerarbeiter unter ihnen. Wenn Sie sich von diesem Hearing erholen wollen, gehen Sie am besten einmal dort spazieren und schauen bei dieser Gelegenheit auch einmal im Hüttendorf vorbei oder besuchen einen Gottesdienst im Wald. Drei Kinder wurden übrigens mittlerweile dort schon getauft -

- ein Beweis für die im wahrsten Sinne des Wortes lebendige Anteilnahme der Bevölkerung. Daß sich die Menschen dort ihren Lebensraum nicht ohne Widerstand nehmen lassen und alles daran setzen werden, um diese fragwürdige Startbahn zu verhindern, darauf können Sie sicher rechnen.

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete!
Prompte und mutige Wandlungen in der Politik auf der ganzen Welt, aber auch hier im Hessischen Landtag sind erforderlich, um die Probleme der globalen Umweltzerstörung zu umgehen oder zu reduzieren, bevor sie sich nicht mehr bewältigen lassen.
Viele unter Ihnen, verehrte Abgeordnete, geben in Einzelgesprächen zu verstehen,, daß sie den Bau der Startbahn für eine sehr schlimme Sache halten, aber daß man jetzt nicht mehr zurückkönne. Es wird sicher sehr schwer werden, aber wir glauben, daß sie das Blatt noch wenden können. Wir appellieren an Sie: Beweisen Sie Rückgrat und verhindern Sie diese Startbahn. Ich danke Ihnen.

Henner Gönnermann
Naturschutzverbände

Februar 1981

Vorlage zum Landtagshearing

Erhöhte Wirtschaftlichkeitsnutzung durch intensive Ausnutzung des ausgebauten Bahnsystems.

Unter dem Gesichtspunkt Wirtschaftlichkeit ist an dieser Stelle ein Aspekt nicht gewürdigt worden. Es sind einige Fragen nicht genügend verdeutlicht worden. Wenn es so ist, daß die beiden Paralellbahnen nicht unabhängig voneinander betrieben werden können, unter bestimmten Wetterbedingungen, und dieses Manko heute schon besteht, stellt sich doch sofort die Frage, wie konnte dann dieses Bahnsystem bis heute das enorme Verkehrsaufkommen verkraften, das ja auch heute schon etwa 7o% des prognostizierten Verkehrsaufkommens bis zum Jahr 2ooo ausmacht. Alle Fachleute dieses Hearings haben bestätigt, daß die durchschnittliche Verzögerung nach Maßstäben der Luftfahrtgesellschaften sich derzeit in zumutbaren Grenzen (4 Minuten) hält. Hier wird klar, daß bei den Kapazitätsaussagen ein Faktor zwar geschildert aber in seiner wirtschaftlichen Bedeutung nicht gewertet wurde: Die Wetterbedingungen wie sie meistens d.h. zu 9o% der Jahresbetriebszeit am Flughafen herrschen. Während dieser Zeit herrschen durchaus nicht immer sog. Sichtflugwetterbedingungen und trotzdem "läuft alles normal". Hier muß also sofort gefragt werden wie ist das möglich, werden hier dauernd Sicherheitsbestimmungen außer acht gelassen, oder gibt es auch noch während der sog. Instrumentenflugregeln Möglichkeiten dieses Paralellbahnsystems unabhängig voneinander zu betreiben: Wenn das so ist, warum haben weder die BFS noch der Verband Deutscher Flugleiter das so deutlich gesagt. AmEnde jeder Aussage der BFS und des VDF werden jene sich fragen lassen müssen: Wenn die Kapazität des Flughafens durch den Ausbau des Paralellbahnsystems so erheblich gesteigert werden kann, wie hoch werden sie dann den Eckwert ansetzen, den FPK-Richtwert;und eine Aussage dazu würde für den einzelnen Fluglotsen immer auch eine Festschreibung von Arbeitsleistung beinhalten; verständlich wohl, daß beide die Bundesbehörde und der Fachverband hier äußerst zurückhaltend sind.

Jene sog. Einhundertdreiergruppe aber die ja aus einer ganz anderen Erkenntnis und Motivationslage heraus im vorigen Jahr mit ihrer Stellungnahme an die Öffentlichkeit getreten ist, wollte einfach den Alltagsbetrieb in die Wertung - hier Ausbau des Paralellbahnsystems dort Neubau der 18 - mit einbringen. Im Kollegenkreis jener Fluglotsen in Frankfurt entstand aufgrund von Veröffentlichungen der FAG im vorigen Jahr der Eindruck, daß die Vorteile der Startbahn 18 gegenüber den Vorteilen durch den Ausbau des Paralellbahnsystems überdimensioniert dargestellt wurden. Allein aus dieser Erkenntnis erarbeitete eine Gruppe von Lotser der Anflugkontrolle und des Kontrollturms jene vielzitierte Stellungnahme, die im Kern besagt, wenn nach dem Paralellbahnausbau - und das ist das entscheidende Kriterium - die Bahnbelegungszeiten durch landende Flugzeuge so verkürzt werden können, und das wird möglich sein, daß nur noch die Staffelungskriterien für die Flugsicherung den Anflugrhytmus bestimmen, werden in Zukunft alle Landungen auf einer Bahn abgewickelt werden können. Das bedeutet, auch während der Anflugspitzenzeiten wird dann die zweite Bahn für Abflüge zur Verfügung stehen. Die Basis für diese Aussage ergibt sich aus der von den Fluglotsen erwarteten Änderung ihres Konzeptes den Verkehr auf dem Flughafen Frankfurt abzuwickeln. In Stichworten stellt sihh das so dar:

Während der Anflugspitzen alle Landungen auf die Nordbahn; schnell Abrollwege garantieren unter allen Umständen rechtzeitiges Verlassen der Bahn. Durchschnittlich 34 Landungen pro Stunde als Kapazität. Selbst bei Zusammenrutschen der Endanflugstaffelung auf mimimum und Sichtstaffelung hintereinander besteht kein erhöhtes Risiko, daß Durchstartmanöver angeordnet werden müssen. Auch heute wird unter alltäglichen Betriebsbedingungen bei gleichzeitiger Landung auf einer und Start auf der anderen Bahn zunächst eine Möglichkeit zur Sichtstaffelung vorgehalten. (Aber auch IFR - Staffelung läßt sich bei Bedarf herstellen) Es wird jedoch nicht so sein, daß die Fluglotsen bei durchschnittlichen Wetterbedingungen auch nach dem Ausbau des Paralellbahnsystems zwecks Beschickung beider Bahnen mit Landungen von vornherein ein mögliches Unterschreiten von

Radarstaffelung und Ersatz durch Sichtstaffelung einplanen, (denn nur diese Arbeitsweise könnte einen über die Flugsicherungsstaffelungskriterien hinaus intensivierten Anflugrhytmus bewirken). Abflüge weitestgehend von der Südbahn (Voraussetzung Ausbau sowohl der Umrollmöglichkeiten der Startbahnköpfe der Nordbahn und der Kreuzungsmöglichkeiten der Nordbahn an mehreren Punkten gleichzeitig; Verbreiterung der Rollbahnen zur Südbahn zwecks Vorsortierung). Mit Hilfe des heute schon zur Verfügung stehenden Rollotsen kreuzen abflugbereiter Flugzeuge über die Nordbahn und Vorsortierung an der Südbahn.

Erst bei Abflugspitzen ohne gleichzeitige Anflugspitzen umstellen der Nordbahn zur Startbahn und Südbahn zur Landebahn; aber weiterhin Möglichkeit Abflüge nach Süden von der Südbahn starten zu lassen. (Diese Möglichkeit wird wegen der fehlenden Möglichkeiten zum schnellen und intensiven Kreuzen der Nordbahn und Überholen an den Rollhaltepunkten der Südbahn kaum genutzt).

Diese Fluglotsen halten es also für durchaus realistisch, den Richtwert für den Flugplankoordinator schon nach Optimierung des Paralellbahnsystems auf bis zu 64 pro Stunde heraufzusetzen.

Das ergibt unter dem Aspekt des möglichen wirtschaftlichen Nutzen der Startbahn West ein wesentlich verändertes Verhältnis zwischen Kapazitätserweiterung durch Ausbau des Paralellbahnsystems und Neubau der Startbahn West.

Februar 1981

Henner Gonnermann
Naturschutzverbände

Vorlage zum Landtagshearing Startbahn West

Welchen Beitrag kann die Deutsche Bundesbahn zur Entlastung des Flughafens Rhein-Main liefern

Im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der Startbahn West ist immer wieder die Forderung nach einem integrierten Verkehrskonzept erhoben worden. Diese Forderung wird zu Recht gestellt. Sie basiert u.a. auf folgenden Tatsachen:

1. Es gibt kein abgestimmtes Verkehrskonzept zwischen den deutschen Flughäfen, geschweige in Westeuropa. Vielmehr vollziehen sich die Ausbauwünsche der Bundesländer nach dem mittelalterlichen Modell: Jedem Landesfürsten einen europäischen Großflughafen.
2. Es gibt keinen ernsthaften Versuch zur Integration zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern in der BRD, insbesondere nicht zwischen Luft und Schiene. Auch im Rahmen des Hearings ist keine differenzierte Diskussion dazu eingeleitet worden.
3. Für den Flughafen Ffm gibt es bislang keinen ernstzunehmenden Versuch, seine Verkehrsstruktur einer kritischen Hinterfragung zu unterziehen. Es bleibt der Geschäftstüchtigkeit der FAG überlassen, soviel Flugverkehr wie irgend möglich über Frankfurt abzuwickeln, sei er verkehrs- und volkswirtschaftlich auch noch so fragwürdig. Entsprechendes Zitat aus dem Lufthansa Vorstandsinfo vom 8.9.198o: "Die Flughafen AG verfolgt in einer für ein öffentliches Unternehmen extremen Form eine Gewinnmaximierungspolitik". Dringend erforderlich ist daher eine Überprüfung der Verkehrsstruktur in Frankfurt mit dem Ziel, dem Flughafen nur das an Verkehrsleistung zuzuordnen, was im Sinne seiner Drehscheibenfunktion über ihn abgewickelt werden muß, was also seiner zentralen Funktion entspricht.

Einen wichtigen Beitrag zur volkswirtschaftlichen sinnvollen Umverteilung von innerdeutscher Verkehrsdienstleistung kann das Streckennetz der Deutschen Bundesbahn in entsprechend verbessertem Zustand erbringen. Bei Betrachtung der Zukunftsperspektive verschiebt sich das Bild dabei noch zunehmend zugunsten der Bahn, u.a. aus 2 Gründen:

1. Durch den wesentlich niedrigeren Energieverbrauch der Bahn je Transporteinheit steigt die relative Wirtschaftlichkeit der Bahnbeförderung mit jeder Ölpreissteigerung, kann die Bahn einen zunehmenden Beitrag zur Verbesserung der Energiebilanz leisten.

2. Das IC-Streckennetz der DBB wird auf wesentlich höhere Geschwindigkeiten ausgebaut, damit verändern sich die kritischen Entfernungsbereiche zunehmend zu Gunsten der Bahn. So sind auf der Ausbaustrecke Hannover - Würzburg in verschiedenen Abschnitten die Planfeststellungsverfahren bereits abgeschlossen.

Wir fordern von den Politikern, daß sie sich nicht mit dem Hinweis der FAG begnügen, die Kapazität sei erschöpft und die Startbahn müsse gebaut werden, koste es was es wolle. Wir fordern, daß mit äußerster Intensität die Umverteilung von Verkehrsleistung zugunsten der Bundesbahn betrieben wird. Wir widersprechen den Behauptungen, daß mit einer solchen Politik kein Beitrag zur Entlastung des Frankfurter Flughafens möglich ist. Was bislang fehlt, ist der ernsthafte Wille, etwas zu verändern.

Lt. Geschäftsbericht der FAG 1979 hat der Inlandsverkehr in Frankfurt einen ANteil an den Flugbewegungen in Höhe von 34% ! Auf der anderen Seite ist es kein Geheimnis, daß die Lufthansa, die den größten Anteil dabei hat, das innerdeutsche Netz z.Zt. ausschließlich mit Verlust bedient. Die Verluste sind umso höher, je kürzer die Flugstrecken sind wegen des überpropotional ansteigenden Treibstoffverbrauchs. Nachstehende Übersicht zeigt den innerdeutschen Linienverkehr. Sie wurde auf der Grundlage des FAG-Flugplanes November 198o erstellt. Bei Hamburg und München wurden die reinen innerdeutschen Flüge gesondert ausgewiesen.

Frankfurt nach u. umgekehrt	Flüge ab+von	davon 4o% Erm.	deshalb streichen	Zeit bei Flug Minuten	Zeit bei Bahn Minuten	Preis bei Flug	Preis bei Bahn 1.Kl. Intercity
Düsseldorf	14	8	14	13o	15o	15o,-	67,-
Köln/Bonn	8	2	8	125	14o	122,-	6o,-
Stuttgart	8	6	8	13o	13o	12o,-	55.-
Nürnberg	8	4	8	125	14o	13o,-	6o,-
Saarbrücken	8	2	8	125	2oo	14o,-	55,-
-	-	-	-				
Zwischensumme I	46	22	46				

Frankfurt nach u. umgekehrt	Flüge ab+von	davon 4o%Erm.	deshalb streichen	Zeit bei Flug Minuten	Zeit bei Bahn Minuten	Preis bei Flug	Preis bei Bahn 1.Kl. Intercity
Bremen	12	6	6	14o			
Hamburg innerdeutsch	24	8	8				
Hamburg interkont.	12			14o	29o	212,-	123,-
Hannover	1o	6	6	135	2oo	162,-	85,-
Hof	6	-					
München innerd.	22	6	6				
München interkont.	14			14o	25o	174,-	99,-
Münster/ Osnab.	8	-					
Paderborn	4	-					
	-	-	-				
	112	26	26				
Gesamt	158	48	72				
via Egels-bach			18				
oder streichen			-				

mithin weniger in Frankfurt Sa: 9o = 57% der aufgelisteten Inlandsflüge (außer Berlin)

Bei der obigen Flugdauer sind berücksichtigt jeweilige reine Flugzeit

plus Anfahrt zum Flughafen	25 Minuten
Abfahrt vom Flughafen	25 "
Eintreffen vor Abflug (evtl.mit Gepäckaufg)	3o "
	8o Minuten

(plus evtl.Gepäckausgabe mit weiteren 15 Min.)

Spalte 1 enthält die Summe der Flugbewegungen. In Spalte 2 sind die Flüge ausgeworfen, auf die die Lufthansa einen Rabatt von 4o% gewährt.

Wir fordern:

-4-

1. Streichung sämtlicher Linienflüge auf den Strecken von Frankfurt nach Düsseldorf, Köln/Bonn, Stuttgart, Nürnberg und Saarbrücken. Der Einsatz von Flugzeugen auf diesen Kurzstrecken ist bei Einrechnung sämtlicher An- und Abfahrzeiten ohne wesentlichen Zeitvorteil. Die Bahnfahrt IC 1.Klasse kostet die Hälfte des normalen Flugtarifes. Die Flüge werden in teilweise skandalösem Umfang subventioniert (Fluglinie Frankfurt - Saarbrücken 4 Mio DM jährliche Subvention durch das Saarland).
   Bereits die Streichung dieser 46 Flugbewegungen setzt die gleiche Kapazität frei, wie Hooton der Startbahn West als Kapazitätsgewinn zubilligt unter heutigen Prämissen des Anflug-Abflugverhältnisses.

2. Streichung der Flüge nach Bremen, Hamburg, Hannover, München, soweit diese Flüge mit 4o% Rabatt angeboten werden. Dies ergibt weitere 26 Bewegungen. Die Berlin-Flüge bleiben unangetastet.

3. Streichung der Flugstrecken Frankfurt, Hof, Münster/Osnabrück und Paderborn, notfalls deren Verlagerung nach Egelsbach, insgesamt weitere 18 Bewegungen.

Per Saldo können in diesem Modell somit rd. 9o Flugbewegungen täglich durch die Bahn ersetzt werden, ohne daß die Funktion von Frankfurt als internationale Drehscheibe in irgendeiner Weise tangiert würde. Dies ist das doppelte des Kapazitätsgewinns, den Hooton für die Startbahn West errechnet hat. Für die weitere Diskussion ist jedoch noch äußerst wichtig, die Verteilung dieser Bewegungen zu betrachten, um die Wirksamkeit einer solchen Umverteilung deutlich werden zu lassen.

Eine besondere Auswertung zeigt nämlich eindeutig, daß die innerdeutschen Zubringerflüge nicht in den Verkehrstälern, sondern den Verkehrsspitzen liegen, ja, sie verursachen geradezu die Spitzenbelastung in den Verkehrsknotenzeiten (Landespitzen, Startspitzen). Dies zeigt ganz eindeutig die folgende Auswertung. Die Abb. 1 und 2 enthält auf der Grundlage des Flugplanes November 198o die Linienflugbewegungen über den Tagesverlauf. Dabei sind getrennt aufgetragen die Lande- und Startbewegungen pro halbe Stunde.

Von den erläuterten 9o Flugbewegungen, die ohne Beeinträchtigung der Bedienungsfunktion des Flughafens als internationalem Airport allein aus dem innerdeutschen Linienverkehr gestrichen werden können, sind die Landungen von besonderem Interesse. Es zeigt sich: Gerade in den

Anflugspitzen, also den Phasen, die die absolute Schwachstelle des Flughafens schon heute sind, wird der Ersatz von innerdeutschem Flugverkehr besonders wirksam. Dies ist somit eine der Drehscheibenfunktion des Flughafens besonders konforme Maßnahme. Demgegenüber ist die Startbahn West eine Betonpiste, die nur gegen die gewünschte Drehscheibenfunktion und damit die Interessen der Fluggesellschaften zu einer über 6% hinausgehenden Kapazitätssteigerung führen kann.

Während die SBW nach Aussage Hootons zu den Zeiten der Anflugspitzen im Vergleich zum Zweibahnsystem eine kapazitätssteigernde Wirkung von Null hat, bewirkt der begrenzte Ersatz von innerdeutschem Flugverkehr durch die Bahn eine Freisetzung von Kapazität in der Größenordnung von gut 15% bis zu 2o%, nämlich je 8 - 1o Landungen bzw.Starts in der Lande- bzw. Startspitze, bezogen auf den Koordinationswert von 55 Bewegungen pro Stunde.

Hier ist noch ein weiterer Effekt zu berücksichtigen, der mit Ersatz von innerdeutschem Flugverkehr durch Interkontinentalverkehr eintritt: Es tritt eine Verschiebung in den Anteilen der Größenklassen dahingehend ein, daß kleineres durch größeres Fluggerät ersetzt wird. Damit steigt ohne Erhöhung der Flugbewegungen die Transportkapazität. In diesem Zusammenhang wird verwiesen auf das Bild 11.4 der Dornier-Studie, S. 121. Danach liegt die Transportkapazität der Interkontinentalmaschinen in 199o um etwa 6o - 7o% über der des im innerdeutschen Flugverkehr eingesetzten Fluggerätes.

Wir fordern daher die umgehende Realisierung dieser Verkehrsverlagerungen von der Luft auf die Schiene. Hierdurch wird erreicht:

1. Die Lufthansa gibt die stark defizitären innerdeutschen Flugstrecken teilweise auf und entlastet sich damit von Verlusten.
2. Die Bundesbahn übernimmt die entsprechenden Transportleistungen und verringert damit ihr Defizit nicht zuletzt zugunsten des Steuerzahlers, der die Bahndefizite zu t-agen hat.
3. Es wird ein wirksamer Beitrag zur rationelleren Energienutzung und Energieeinsparung geleistet mit dem Ergebnis der Verbesserung der Energiebilanz.

4. Die eingesparten Millionenbeträge können sinnvoll für Investitionen verwendet werden zur Verbesserung der integrierten Verkehrsstruktur.

5. Die Startbahn West braucht nicht gebaut zu werden. Für Hunderttausende von Menschen bleibt ein unersetzbarer Lebensraum erhalten.

Es muß abschließend darauf verwiesen werden, daß die aufgezeigten Entlastungsmöglichkeiten nur einen Teilausschnitt dessen beinhalten, was möglich ist. Nicht angesprochen sind die Bereiche Charterverkehr, Frachtverkehr, Verlagerungsabsichten der Lufthansa im Direktverkehr sowie im Zusammenhang mit München II.

Gegen die hier gemachten Vorschläge wird von den Startbahnbefürwortern eingewendet werden, das Umsteigen auf der Bahn koste Zeitaufwand, es ergeben sich Schwierigkeiten mit der direkten Gepäckbeförderung usw. Dazu stellen wir allerdings Fragen:

1. Wo liegt die ANgemessenheit eines u.U. geringen Umsteigeaufwandes von 1o - 15 Minuten bei einer z.B. 2o stündigen Gesamtreisezeit ?

2. Wo liegt die Zumutung für den Reisenden gegenüber dem, was der Bevölkerung mit der Startbahn West zugemutet wird.

3. Die kommunale Gebietsreform hat dazu geführt, daß nicht motorisierte Bürger in dünn besiedelten Landesteilen zur Durchführung von Behördengängen bis zu 1 Tag unterwegs sind. Wo bleibt da die Angemessenheit in der Relation ?

4. Das Problem der Gepäckbeförderung mit dem Reisenden ist gelöst, wie das Beispiel Zürich zeigt. Eine entsprechende Verbesserung der Angebotsqualität ist lediglich eine Frage des konsequenten Wollens.

5. Die im Verlauf des Hearings vorgebrachten Einwände halten wir z.T. für grotesk. Hierbei denke ich insbesondere an die Aussicht, daß das innerdeutsche integrierte Verkehrssystem Luft - Schiene in einem Tunnel irgendwo kurz vor Frankfurt stecken bleibt.

Sa. Linienverkehr incl.
tw. Wegfall innerdeutscher Verkehr
Landungen je ½ Std.
23
22
21
20
19
18
17
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
8
10
12
14
16
18
20
22

Sa. Linienverkehr incl.
tw. Wegfall innerdeutscher Verkehr
Starts je ½ Stunde
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
8
10
12
14
16
18
20
22

Februar 1981

Henner Gonnermann

Naturschutzverbände

Zuwachs an Verkehrsleistung und Arbeitsplätzen auf dem Rhein-Main Flughafen ohne Bau der Startbahn West.

Von den Befürwortern der Startbahn 18 West wird behauptet, daß ohne den Bau ein Zuwachs an Verkehrsleistung und Arbeitsplätzen nicht möglich sei. Diese Behauptung ist falsch, wie sich aus offiziellem Datenmaterial nachweisen läßt.

Benutzte Quellen:

1. Flughafenpositionspapier einer Expertengruppe des Bundesverkehrsministeriums vom 21. August 1979.
2. Dornier- Studie
3. Untersuchungen von Roland Berger & Partner GmbH zum Flughafen Rhein- Main. (Diese ausführliche Fassung stand im Hearing nicht zur Verfügung)
4. Ted Hooton- Papier zum Hearing

Die nachstehende Beweisführung basiert auf der Prognose, daß zukünftig der Anteil der Großraumflugzeuge weiter steigen wird. FAG-Vorstandsvorsitzender Erich Becker und andere haben die Fortsetzung dieses Trend prononciert bestätigt. Auf diese Weise ist ist eine Steigerung der Transportleistung möglich ohne Steigerung der Flugbewegungen. Diese Voraussetzung der Steigerung des Anteils an Großraumfluggerät dürfte zwar nur eintreffen, wenn die Nachfrage auf Transportleistungen entsprechend steigt. Tritt dies nicht ein, so wird der Bau der Startbahn ohnehin überflüssig, weil kein entsprechender Bedarf besteht.

Aus dem genannten Positionspapier v. August 1979 sind folgende Ist- bzw. Prognosedaten zu entnehmen:

	1978	1990
Passagiere	15,9 Mio	35,1 Mio
Luftfracht (to)	605493	1 760000
Luftpost (to)	69103	104900
Flugbewegungen Sa.	231749	294700
Passagiere je Flugbew.	70	119

Aus den Daten für 1990 ergibt sich, daß mit Berücksichtigung der Frachttransporte je Maschine 119 Fluggäste im Durchschnitt transportiert werden können als Folge des durchschnittlich größeren Fluggerätes.

Wird die Startbahn nicht gebaut, hat nach Aussage Hootons der Flughafen im Jahr 1990 eine Kapazität von etwa 235000 Flugbewegungen/Jahr. Damit wäre eine Personentransportkapazität von

235000 x 119 = 28,0 Mio Fluggästen

möglich unter Einrechnung sämtlicher Frachttransporte. Das sind rd. 12 Mio. Fluggäste mehr als 1978 mit 16 Mio, mithin ein Zuwachs in der Transportleistung um 75 %, ohne daß die

Startbahn West gebaut werden muß.

Ein anderes Szenario, das auf Daten von Roland Berger aufbaut, kommt zu noch extremeren Ergebnissen. Berger rechnet für das Jahr 1990 mit einer durchschnittlichen Transportleistung von 130 Passagieren je Maschine. Gehen wir wieder von Hootons Kapazität für das Zweibahnsystem in 1990 aus, so folgt:

235000 x 130 ≐ 30,5 Mio Passagiere

in 1990 möglich ohne Bau der Startbahn West! Dies wäre eine Steigerung der Passagiertransportleistung incl. Fracht um 90 % gegenüber 1978, ohne daß die größte zusammenhängende Waldfläche des Rhein-Main Gebietes angetastet werden müßte. Die Dornier- Studie weist im Szenario C (2% Steigerung BIP/Jahr) demgegenüber nur eine Zunahme des Passagieraufkommens in Höhe von 61% auf, im Szenario B eine von 73 %.(S. 103).

Gegen diese Ergebnisse wird das sattsam bekannte Schreckgespenst gebracht werden, Frankfurt würde durch Abwanderung zum Provinzflughafen degradiert, wenn die Startbahn West nicht gebaut würde. Diese Entwicklung würde dann einsetzen, wenn Gesellschaften keine geeigneten Flugzeiten mehr zugewiesen würden. Die Tatsachen zeigen, daß diese Behauptung durch nichts gestützt werden kann, ganz im Gegenteil. Der Flugplankoordinator spricht schon seit 1978 von einer hohen Dunkelziffer von Flügen, die abgewiesen werden müßten bzw. denen keine geeigneten Flugzeiten zugewiesen werden könnten. Von daher müßte der Abwanderungsprozeß von Fluggesellschaften schon eingesetzt haben. Es wurde durch Herrn Prof. Billinger bereits nachgewiesen, daß dies nicht der Fall ist, vielmehr hat eine weitere Konzentration stattgefunden zu Lasten der anderen deutschen Flughäfen.

Das Fazit hieraus ist folgendes: Auch ohne Bau der Startbahn West kann ein sehr starker Zuwachs an Verkehrsleistung vom Flughafen abgewickelt werden bei Unterstellung von Prämissen, die die Expertengruppe des BVM sowie das Büro Roland Berger für die Flughafen AG entwickelt haben. Sie liegen im Bereich einer Steigerung von 16 Mio Passagieren/Jahr in 1978 auf 28 - 30,5 Mio Passagieren in 1990.

Mit einer solchen, ohne Zuwachs an Flugbewegungen möglichen Steigerung des Passagieraufkommens wäre die Kapazität des Terminals erschöpft.

In gleicher Weise lassen sich <u>ohne</u> Bau der Bahn auf der Prognosebasis der Berger- Studie sehr viele Arbeitsplätze schaffen, da hier in erster Linie ein Zusammenhang hergestellt wird zwischen Arbeitskräftebedarf und Passagieraufkommen.

In den Jahren 1970 bis 1978 lag die Relation bei 1 Beschäftigten je 500 bis 550 Pssagiere. Als Folge von Rationalisierungen und als Folge des Großraumflugzeuges steigt dieses Verhältnis auf etwa 850 Passagiere je 1 Beschäftigter. Dies ergibt bei einer Zunahme des Passagieraufkommens von 14 Mio zwischen 1978 bis 1990 eine mögliche Zahl an zusätzlichen Arbeitsplätzen in der Größenordnung von 16500.
Im Gegensatz zu der Behauptung, daß die Startbahn gebaut werden muß, um 12 000 neue Arbeitsplätze neu zu schaffen kann ohne diese Bahn offensichtlich ein Arbeitsplatzangebot bereitgestellt werden, das noch darüber hinausgeht.

Kennzeichnend ist eine Passage auf S. 175 der Berger- Untersuchung, wo es heißt:" Die Hauptschwierigkeit wird in Zukunft darin liegen, diesen Bedarf an Arbeitsplätzen überhaupt mit geeigneten Arbeitskräften aufzufüllen. Dazu wird ohne Zweifel eine überregionale Beschaffung insbesondere bei dem Personal für die Luftverkehrsgesellschaften erforderlich sein. Dies bedeutet aber auch, daß die Folgewirkungen aus der Zuwanderung von Arbeitskräften und deren Familien gewährleistet werden müssen, wie zum Beispiel zusätzlicher Wohnungsbau und Schaffung ausreichender Infrastruktureinrichtu ngen der vielfältigsten Art.

Diese Zusammenhänge zeigen, in welch schamloser Art und Weise Schindluder getrieben wird mit dem Argument Arbeitsplätze. Zwei Aspekte seien besonders herausgehoben:

1. Es wird die Drohung ausgestoßen, nur mit dem Bau der Startbahn könnten 12000 neue Arbeitsplätze geschaffen bzw. die vorhandenen Arbeitsplätze gesichert werden. Im Gegenteil dazu können in der Größenordnung von 16000 Arbeitsplätzen ohne die Bahn bereitgestellt werden.

2. Es wurde von Politikern und FAG vielfach gewinkt mit der Behauptung, mit der Startbahn West könnten gefährdete Arbeitsplätze bei der Firma Opel aufgefangen werden. Die Berger-Studie weist dagegen aus, daß im wesentlichen Arbeitskräfeiner Qualifikationsstruktur benötigt werden, die bei größeren Entlassungen bei Opel überhaupt nicht freigesetzt werden.

Als Anlage werden Kopien der Seiten 172 und 175 beigefügt.

ABSCHÄTZUNG DER ENTWICKLUNG DER BESCHÄFTIGTEN AUF DEM FLUGHAFEN FRANKFURT/MAIN

Die Entwicklung der Beschäftigtenzahl am Flughafen direkt wird sich auch in Zukunft wie bereits in der Vergangenheit an dem gesamten Luftverkehrsaufkommen orientieren, und zwar

- in erster Linie an dem Passagieraufkommen sowie
- der Zahl der Flugzeugbewegungen.

In der folgenden Tabelle wird eine unmittelbare Abhängigkeit dieser drei Faktoren nachgewiesen. Dabei verfeinert die Zahl der Flugzeugbewegungen den Index aus dem Zusammenwirken von Passagieraufkommen und Beschäftigtenzahl: Im Durchschnitt ist in den Jahren von 1970 bis 1978

- für ca. 500 bis 550 Passagiere
- bzw. für ca. 70-80 beförderte Tonnen (Passagiere incl. Gepäck, Fracht und Post)

jeweils ein Beschäftigter am Flughafen erforderlich gewesen.

Die noch recht beträchtlichen Schwankungsbreiten in den einzelnen Jahren sind einerseits bedingt durch jährliche Sondereinflüsse, andererseits können sie durch Einbeziehung der Flugzeugbewegungen als zusätzliche Rechengröße vermindert werden.

> Je nach der Zahl der Fluggäste pro Flugzeugbewegung sind am Flughafen Frankfurt durchschnittlich 407 Beschäftigte erforderlich.

Dieser Wert gilt jedoch n u r für den Flughafen Frankfurt/Main und dessen gegenwärtige Entwicklungsbedingungen und kann n i c h t auf andere Flughäfen übertragen werden.

Rechnet man mit diesem Wert auch in den kommenden Jahren unter Berücksichtigung der FAG-Verkehrsprognosen weiter, so ergeben sich als zu erwartende Beschäftigtenzahlen auf dem Flughafen Frankfurt:

- für 1980:
  .. 17,7 Mio Passagiere
  .. 225.000 Flugzeugbewegungen
  .. ca. 80 Passagiere pro Bewegung
  .. = 32.000 Beschäftigte

- für 1985:
  .. 24,4 Mio Passagiere
  .. 249.400 Flugzeugbewegungen
  .. ca. 100 Passagiere pro Bewegung
  .. = 39.800 Beschäftigte

- für 1990:
  .. 34,9 Mio Passagiere
  .. 273.500 Flugzeugbewegungen
  .. ca. 130 Passagiere pro Bewegung
  .. = 51.900 Beschäftigte

- für 1995:
  .. 43,9 Mio Passagiere
  .. ca. 297.000 Flugzeugbewegungen
  .. ca. 150 Passagiere pro Bewegung
  .. = 60.200 Beschäftigte

Betrachtet man diese Werte als "optimistisch-realistische" Variante und setzt für die zukünftige Entwicklung lediglich die Status-quo-Bedingungen (als den Durchschnitt der Entwicklungsraten der Flugzeugbewegungen und des Passagieraufkommens der Jahre 1970-1978) ein, so ergeben sich folgende Projektionswerte:

Nr. 59

An den
Hessischen Landtag
z.Hd. von Herrn Kempf

62 Wiesbaden

Br/Et 30.1.1981

Betr.: Anhörung des Hessischen Landtags zum Flughafenausbau

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei überreichen wir Ihnen die uns jetzt zur Verfügung stehenden Ergebnisse einer EDV-Simulation des Betriebs unseres Flughafens in 150 Exemplaren. Es handelt sich dabei um erste Erkenntnisse, die in Einzelheiten noch der Abstimmung z.B. mit der BFS bedürfen.

Wir unterbreiten diese Unterlagen in dem Bestreben, der Öffentlichkeit auch die neuesten Erkenntnisse zur Verfügung zu stellen. Beigefügt haben wir weiterhin ein Schreiben des Department of Transportation, Federal Aviation Administration (FAA) Technical Center vom 14.Januar 1981, mit dem die FAA die Richtigkeit der Anwendung ihres Computer-Simulationsmodells bestätigt.

Wir bitten, diese Unterlagen allen Teilnehmern der Anhörung zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

Becker Rücke

Anlagen

BRIEF v. 14.1.81 - Deutsche Übersetzung

VON

Department of Transportation

Federal Aviation Administration

Techn.Center

To whom it may concern:

Zu Beginn des Frühjahrs 1980 wurde eine aktualisierte Fassung des von der FAA entwickelten Flughafen-Simulationsmodells der Flughafen Frankfurt Main AG übergeben. Dieses Modell ist das gleiche, das das FAA-Techn.-Center sehr effektiv in zahlreichen Flughafenstudien verwendet hat, die in den USA seit 1978 durchgeführt wurden; eingeschlossen waren Denver, St.Louis, Los Angeles, Miami, etc..
Im März 1980 reisten die Herren J.VanderVeer und R.Holladay nach Frankfurt , um das Modell zu erklären und mit der Gesellschaft zusammenzuarbeiten beim außerordentlich langwierigen Computer-Eingabeprozeß, der Durchführung der Simulation und der Analyse der Modell-Ausgabedaten.

Sie diskutierten auch das Verfahren, das die FAA gerade mit einer Sondergruppe durchführt, bei den Untersuchungen zur Verbesserung eines typischen Flugplatzes und die Art des iterativen Verfahrens, das angewandt wird,um alternative Verbesserungskonzepte, die von der Sondergruppe unterhalten werden, zu überprüfen.

Nach diesem Besuch reiste R.Holladay wieder nach Frankfurt, um die verschiedenen Modellverbesserungen zu überprüfen, die das Eingabeverfahren und die Durchführung der Tests für die speziellen Flughafenverbesserungen betrafen. Dies führte zu mehreren Simulationsläufen, die vom Personal des Frankfurter Flughafens durchgeführt wurden.

Im späten Frühjahr 1980 kam Personal vom Frankfurter Flughafen für eine Woche zum FAA-Technical-Center, mit vorläufigen Ergebnissen, die sie durch Anwendung des Verspätungs-Simulationsmodells erhalten hatten. Unser Personal überprüfte mit Ihnen gemeinsam das Material und stellte fest, daß sie das Simulationsmodell augenscheinlich korrekt eingesetzt und durchgeführt haben.

M.f.G.

gez.

Joseph M.Del Balzo
Director

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION
TECHNICAL CENTER
ATLANTIC CITY AIRPORT, NEW JERSEY 08405

January 14, 1981

To Whom It May Concern:

In early Spring of 1980 an updated version of the FAA-developed airport simulation model was provided to the Frankfurt Airport Authority. This model is the same one the FAA Technical Center has effectively utilized in numerous airport test studies conducted in the U.S. since 1978, including Denver, St. Louis, Los Angeles, Miami, etc. In March 1980, Mr. J. VanderVeer and R. Holladay traveled to Frankfurt to explain the model, work with the Authority on the lengthy input processing requirements, execution of the simulation process, and analysis of the model output. They also discussed the process FAA goes through with a task force on a typical airfield improvement study and the nature of the iterative process used to look at alternative improvement concepts being entertained by a task force.

Following this visit, R. Holladay again traveled to Frankfurt to go over several model improvements, model input processing and model execution for the particular airport improvements they were considering. This led to several simulation runs by the Frankfurt Airport personnel.

In the late Spring, Frankfurt personnel came to the FAA Technical Center for a week with preliminary results they had obtained by using the simulation delay model. Our personnel went over their material with them and determined that they were probably implementing and using the simulation model in a correct manner.

Sincerely,

Joseph M. Del Balzo
Director

Das FAA-Simulationsmodell

Das FAA-Simulationsmodell ist ein Rechnerprogramm zur Analyse der Bewegung von Flugzeugen durch einen Flughafen. Es stellt eine Methode zur simultanen Analyse des gesamten Flugfeldes (S/L-Bahnen, Vorfeld, Abfertigungspositionen) einschließlich des An- und Abflugbereiches zur Verfügung. Eine kurze Beschreibung der Modell-Logik und der Eingangsdaten ist in Anlage 1 gegeben. Die Eingangsdaten wurden mit der Bundesanstalt für Flugsicherung, der Deutschen Lufthansa und dem Flugplankoordinator der Bundesrepublik Deutschland abgestimmt. An der Abstimmung waren sowohl Fluglotsen als auch Flugkapitäne beteiligt, die die Praxisnähe der Eingangsdaten bestätigten. Die Ergebnisse der Simulation umfassen detaillierte Angaben über aufgetretene Verzögerungen, Rollzeiten und Flugzeug-Bewegungsraten. Rückschlüsse auf S/L-Bahnkapazitäten sind möglich.

I. Simulationsdurchführung

Folgende S/L-Bahnbenutzungsstrategien wurden für die Betriebsrichtung 25 und für die Betriebsrichtung 07 bei Sichtflugwetterbedingungen (VMC) simuliert für

a) Parallelbahnsystem und b) Dreibahnsystem

1. Gestaffeltes Landen mit Hauptlandebahn Nordbahn und Hauptstartbahn Südbahn ohne S/L-Bahnkreuzungen

2. Gestaffeltes Landen mit Hauptlandebahn Südbahn und Hauptlandebahn Nordbahn ohne S/L-Bahnkreuzungen

3. Gestaffeltes Landen mit Hauptlandebahn Nordbahn und Hauptstartbahn Südbahn und mit S/L-Bahnkreuzungen

4. Gestaffeltes Landen mit Hauptlandebahn Südbahn und Hauptstartbahn Nordbahn und mit S/L-Bahnkreuzungen

5. Landungen auf der Nordbahn, Starts auf der Südbahn ohne S/L-Bahnkreuzungen

6. Landungen auf der Südbahn, Starts auf der Nordbahn ohne S/L-Bahnkreuzungen

7. Landungen auf der Südbahn, Starts auf der Nordbahn mit S/L-Bahnkreuzungen

8. Entfällt, da identisch mit 5.

Die Simulationsläufe wurden mit Flugplänen von 955 täglichen Flugbewegungen und 835 täglichen Flugbewegungen durchgeführt.

II. Simulationsergebnisse

Die Ergebnisse des Simulationsmodells umfassen die Verkehrsfluß-Raten, die Rollzeiten der Flugzeuge auf dem Flughafen und die auftretenden Verzögerungen, die auf Flugfeld-Stauungen und Stauungen im An- und Abflugbereich des Flughafens zurückzuführen sind.

Um von diesen Ergebnissen Rückschlüsse auf die Kapazität des S/L-Bahnsystems bzw. auf die Kapazitätserhöhung durch die Startbahn 18 West ziehen zu können, müssen zumutbare Verzögerungen und Rollzeiten festgelegt werden.

International ist festgelegt worden, daß die Kapazität eines S/L-Bahnsystems dann erreicht ist, wenn eine durchschnittliche Verzögerung von 4 Minuten pro Bewegung unter bestimmten Wetterbedingungen festgestellt wird. Dieses Kriterium erscheint jedoch bei der Ermittlung des Kapazitätsgewinnes der Startbahn 18 West nicht ausreichend zu sein, da hier der Reduzierung der Startverzögerungen eine Erhöhung der Rollzeiten zur Startbahn 18 West gegenübersteht.

Daher wurden bei der Auswertung der Simulationsläufe nicht nur Anflug-, Abflug- und Rollverzögerungen, sondern auch die Inbound- und Outbound-Rollzeiten berücksichtigt. Als Norm-Inbound-Rollzeit wurde ein Wert von 8 Minuten angesetzt. Dieser Wert entspricht dem Planungswert der Deutschen Lufthansa für die Nicht-Großraum-Flotte (10 Minuten für die Großraum-Flotte).

Als Norm-Outbound-Wert wurde ein Wert von 10 Minuten angesetzt. Dieser Wert entspricht dem Planungswert des Flugplankoordinators und dem Planungswert der Deutschen Lufthansa für die Nicht-Großraum-Flotte (12 Minuten für Großraum-Flotte). Somit ergeben sich folgende zumutbare Verzögerungen und Rollzeiten:

Inbound 12 Minuten

Outbound 14 Minuten

Gesamt 26 Minuten.

Die Auswertung aller Simulationsabläufe nach diesen Kriterien zeigt, daß diese Grenzwerte für den Flugplan mit 955 täglichen Bewegungen bei Betrieb des Parallelbahnsystems über große Zeiträume bei weitem überschritten werden. Das heißt, daß ein Flugplan mit 955 Bewegungen pro Tag vom Parallelbahnsystem nicht mehr abgewickelt werden kann. Rollzeiten und kapazitätsbedingte Verzögerungszeiten von 40 - 60 Minuten in der Hauptbetriebszeit bei günstigster Bahnbenutzungsstrategie sind für die Airlines unzumutbar und können nicht toleriert werden. Die Kapazität des Parallelbahnsystems ist bei 955 Bewegungen pro Tag deutlich überschritten (Diagramm 1 - 6).

Bei Betrieb des 3-Bahnsystems wird der Wert von 26 Minuten während der gesamten Betriebszeit fast ständig annähernd erreicht bzw. geringfügig über- oder unterschritten. Dies gilt für verschiedene S/L-Bahn-Benutzungsstrategien. Daraus kann geschlossen werden, daß die Kapazität des 3-Bahnsystems mit 955 Bewegungen pro Tag annähernd erreicht ist (Diagramm 7). Dies bedeutet umgerechnet eine Jahreskapazität von 303000 Bewegungen/Jahr.

Die stündliche Kapazität des 3-Bahnsystems schwankt mit dem Ratio(Verhältnis zwischen Anflügen und Abflügen 0,5 - 1,2) zwischen 60 und 70 Bewegungen/h (siehe Diagramm 8). Die aufrechterhaltbare Kapazität kann mit mindestens 64 Bewegungen/h angesetzt werden.

Aus den Verkehrsflußraten pro Stunde kann in Verbindung mit den An- und Abflugverzögerungen auf die stündliche Kapazität geschlossen werden. Die Auswertung der Simulationsergebnisse hat ergeben, daß eine Landenachfrage von bis zu 35 Landungen pro Stunde mit einer Anflugsverzögerung von bis zu 4 Minuten befriedigt werden kann, wenn in der darauffolgenden Stunde eine geringere Nachfrage vorliegt. Die aufrechterhaltbare Anflugskapazität kann mit 32 Landungen/h angesetzt werden.

Die maximale Abflugskapazität läßt sich aus den Simulationsergebnissen nicht unmittelbar ableiten, da sich während der Simulationsläufe nur maximale Nachfragewerte von 38 - 44 Starts einstellen, wobei sich abhängig von der gleichzeitigen Landenachfrage stark schwankende Verzögerungen ergeben.
Die den jeweiligen Verkehrsverhältnissen entsprechende Abflugskapazität kann jedoch als Differenz zwischen der Bewegungskapazität und der Anflugsnachfrage errechnet werden. Daraus kann geschlossen werden, daß eine höhere Nachfrage als 44 Starts pro Stunde beim 3-Bahnensystem befriedigt werden kann.

Bei Betrieb des ausgebauten Parallelbahnsystems wird der Wert von 26 Minuten bereits bei einem Flugplan mit 835 täglichen Bewegungen während der gesamten Betriebszeit fast ständig überschritten bzw. geringfügig unterschritten. Das gilt für die günstigste S/L-Bahn-Benutzungsstrategie, bei allen anderen Strategien wird der Wert über längere Zeiträume überschritten. Daraus kann geschlossen werden, daß die Kapazität des Parallelbahnsystems mit 835 Bewegungen pro Tag ausgeschöpft ist. Umgerechnet auf das Jahr bedeutet dies eine Jahreskapazität von 240000 - 260000 Bewegungen/Jahr.

Die stündliche Kapazität des Parallelbahnsystems schwankt mit dem Ratio (0,5 - 1,5) zwischen 45 und 58 Bewegungen/h (siehe Diagramm 9). Die aufrechterhaltbare Kapazität kann mit 51 - 52 Bewegungen/h angesetzt werden.

Dieser Wert entspricht dem bereits heute für das Parallelbahnsystem gültigen Koordinationsgrenzwert von 102 Bewegungen pro 120 Minuten. Daraus kann geschlossen werden, daß bei Beibehaltung der heute gültigen Koordinationsgrenzwerte die international noch als akzeptabel angesehene durchschnittlichen Verzögerungswerte von 4 Minuten pro Bewegung bei VMC-Bedingungen nach dem vollständigen Ausbau des Parallelbahnsystems nicht mehr wesentlich überschritten werden.

Zusammenfassend können folgende Kapazitätswerte (VMC) aus den Ergebnissen der FAA-Simulation abgeleitet werden:

Simulationsauswertung	Max. Kap./h [x]	Aufrechterhaltbare Kap./h	Jahreskap.
2 - Bahnsystem	57-58 Bewegungen/h[xx] davon: max. 35 Landungen/h	51-52 Bewegungen/h 25-26 Landungen/h 25-26 Starts/h	240000-260000 Bewegungen/Jahr
3 - Bahnsystem	68-70 Bewegungen/h davon: max. 35 Landungen/h	64 Bewegungen/h 32 Landungen/h 32 Starts/h	303000 Bewegungen/Jahr
Steigerung	ca.20 %	ca. 23 -25 %	ca. 16 - 25 %

x siehe auch Diagramme 8, 9, 10

xx Koordinationsgrenzwert zur Zeit 55 Bewegungen/h

Anm.: Die Genauigkeit des Simulationsmodells beträgt ± 2 Bewegungen/h

Anlage 1

A. Modell-Logik

Das Rechnermodell simuliert die Bewegung ankommender Flugzeuge vom Anflugbereich über das Voreinflugzeichen, die Landebahn und das Rollbahnsystem bis zu den Abfertigungspositionen und abfliegende Flugzeuge vom Gate bis zur Startbahn und zurück in den Luftraum. Die Luftverkehrskontroll-Regeln der Bundesanstalt für Flugsicherung wirken sich dabei sowohl auf den an- und abfliegenden, als auch auf den rollenden Verkehr aus, der die Runway kreuzt.

Ankommenden Flugzeugen wird eine bestimmte Landebahn zugewiesen. Dies geschieht durch Anwendung bestimmter von der BFS vorgegebener S/L-Bahn-Benutzungsstrategien. Jedem ankommenden Flugzeug wird aufgrund einer empirischen Verteilung eine Anfluggeschwindigkeit zugeteilt. Für jedes Ankunftspaar werden Ankunft-Ankunft-Staffelungen, Anfluggeschwindigkeiten und Bahnbelegungszeiten geprüft, so daß eine ausreichende Staffelung auf dem gemeinsamen Anflugweg eingehalten wird. Wenn diese Staffelung nicht verfügbar ist, wird die Ankunft verzögert, bis die spezifizierte Staffelung erreicht werden kann. Dies ergibt eine Änderung der flugplanmäßigen Ankunftszeit und eine akkumulierte Verzögerung.

Anflüge haben die erste Priorität bei der Benutzung der Runways. Ehe ein ankommendes Flugzeug die Landeerlaubnis erhält, wird seine Runway geprüft, um sicherzustellen, daß keine frühere Ankunft die Runway belegt hält, und daß die spezifizierte Staffelung von der vorhergehenden Ankunft auf dieser Runway eingehalten wird. Das Modell stellt ebenfalls sicher, daß die spezifizierte Staffelung auch auf abhängigen Runways (d.h. parallel, kreuzend, etc.) eingehalten wird.

Wenn ein landendes Flugzeug über die Schwelle kommt, wird durch eine empirische Wahrscheinlichkeits-Verteilung ein Abrollweg gewählt. Die Runway-Belegungszeit ist eine Funktion des Abstandes des gewählten Ausganges von der Schwelle und der Flugzeugklasse.

Die Rollstrecke eines Flugzeuges zum Gate wird festgelegt, wenn ein entsprechendes Gate verfügbar ist. Die Streckenführung des Flugzeuges zum Gate wird aus den Rollrouten-Daten bestimmt, die auf dem Abrollweg und der Gate-Lage basieren. Wenn einmal die Route eines Flugzeuges zum Gate oder Bodenbereich festgelegt ist, wird das Flugzeug entlang seiner Route von Link zu Link auf dem Flugfeld-Netz bewegt.
Ist das nächste Link durch ein anderes Flugzeug belegt, so wird es verzögert, bis das Link wieder frei ist. Die Verzögerung wird registriert.

Wenn das Flugzeug sein Gate erreicht, wird eine Gate-Belegungszeit zugeteilt und der Gate-Ankunftszeit hinzugefügt. Diese Information bestimmt den frühesten Zeitpunkt, an dem das Flugzeug das Gate verlassen könnte. Die tatsächliche Off-Block-Zeit ergibt sich hier aus dem Maximum zwischen

planmäßiger Abflugszeit und der On-Block-Zeit plus der Minimumumkehrzeit , die für jeden Flug definiert ist.

Die Push-Back-Operation ist das erste Ereignis beim Verlassen des Gates. Ehe ein Push-Back begonnen wird, wird geprüft, ob die zum Hinausrollen erforderlichen Flugbetriebsflächen frei sind. Ist dies nicht der Fall, wird das Push-Back verzögert, bis das ankommende Flugzeug sein Gate erreicht oder das Push-Back-Link passiert hat. Die Flugbetriebsflächen werden dann nochmals auf die Belegung durch ein ankommendes Flugzeug geprüft, bevor der Ausrollvorgang durchgeführt wird.

Die Rollroute zur Startbahn wird bestimmt durch die Gate-Position und der Startbahn, die jedem Flugzeug zugewiesen wird.

Die Abflugkapazität eines Flughafens ist in starkem Maße abhängig von der Nachfrage startbereiter Flugzeuge. Eine Kapazitätsreduzierung ist insbesondere dann nicht zu vermeiden, wenn sich eine Warteschlange mit einer ungünstigen Reihenfolge wartender Flugzeuge bildet.

Eine Verminderung dieser negativen Auswirkungen auf die Abflugkapazität wird erzielt, wenn von den Fluglotsen durch Überholvorgänge vor dem Start eine günstigere Reihenfolge in der Abflugwarteschlange hergestellt wird. Das Simulationsmodell stellt jeweils aus den ersten vier startbereiten Flugzeugen die optimale Reihenfolge her.

Wenn das nächste abfliegende Flugzeug die Startbahn erreicht, wird die Erfüllung der Luftverkehrskontroll-Regeln geprüft, und bestätigt, ehe dem Flugzeug die Erlaubnis zum Start gegeben wird. Abflüge haben die zweite Priorität für die Benutzung der Runways. Ehe eine abfliegende Maschine die Runway belegen und starten darf, werden die folgenden Prüfungen durchgeführt:

a) Die Bahn wird nicht mehr durch eine Landung, einen vorherigen Abflug oder einen Kreuzungsvorgang belegt.

b) Die Mindest-Staffelung zwischen dem Abflug und der nächsten Ankunft wird nicht unterschritten.

c) Die Mindest-Staffelung zwischen dem Abflug und dem vorherigen Abflug wird nicht unterschritten.

Wenn alle diese Prüfungen positiv verlaufen, wird dem Flugzeug die Erlaubnis zum Start erteilt.

Wenn das abfliegende Flugzeug nicht alle Luftverkehrskontrollregeln erfüllen kann, wird es verzögert, bis günstigere Bedingungen bestehen.

Bei der Simulation von S/L-Bahnkreuzungen werden für jeden Kreuzungspunkt Mindest-Staffelungsabstände

a) zur letzten Landung
b) zur nächsten Landung
c) zum letzten Start

eingehalten.

Der auf den Rollwegen B und W die Anflug/Anflug-Grundlinien kreuzende Rollverkehr ist vom Verkehr auf den Parallelbahnen abhängig. Diese Abhängigkeiten werden vom Simulationsmodell berücksichtigt.

Zur realitätsbezogenen Simulation des geplanten 3-Bahn-Systems am Flughafen Frankfurt Main wurden die von der BFS vorgesehenen Abhängigkeiten zwischen den Flugzeugbewegungen auf dem Parallelbahnsystem und den Starts auf der Startbahn 18 West berücksichtigt.

Aus Flugsicherungsgründen wird den abfliegenden Luftfahrzeugen bei Betrieb des 3-Bahn-Systems die zu benutzende Startbahn aufgrund ihrer Abflugroute zugewiesen.

B. Eingangsdaten

Die Eingangsdaten für das Modell werden individuell für jeden Flughafen eingegeben, wobei die Parameter für die An- und Abflugstaffelungen, Bahnbelegungszeiten, Geschwindigkeiten usw. - gemäß empirischer Verteilungen, per Zufallgenerator variiert werden.

Die wichtigsten Eingangsgrößen für das Simulationsmodell sind:

a) Flughafen-Geometrie (Lageplan, Link-Knoten-Plan)

Grundlage für die Simulation ist die Aufteilung des gesamten Rollbahnnetzes in sog. Links, die die Bewegung der Flugzeuge beschreiben und vom Modell nacheinander abgearbeitet werden.

b) Luftverkehrskontrolldaten

An- und Abflugstaffelungen und ihre empirischen Abweichungen
Streckendaten

c) Flugzeug-Parameter

Anfluggeschwindigkeiten und ihre empirischen Abweichungen
Rollgeschwindigkeiten
S/L-Bahn-Belegungszeiten und ihre empirischen Abweichungen
Bremswege
Umkehrzeiten

d) Flugplandaten

Ankunftszeit
Abflugzeit
Flugzeugtyp
Flugzeugart
bevorzugte Abfertigungsposition
Zielort
Herkunftsort
empirische Flugplanabweichungen

e) S/L-Bahnbenutzungsstrategie

Die S/L-Bahn-Benutzungsstrategie bestimmt die Art und Weise, wie die vorhandenen Flugbetriebsflächen benutzt werden.

Durchschnittliche Rollzeiten + kapazitätsbedingte Verzögerungszeiten pro Start und Landung auf dem Zweibahnsystem, 955 Beweg. / Tag

Betriebsrichtung 25, VMC (nach Instrumentenflugregeln) Kreuzung der Nordbahn

Diagramm 1

Durchschnittliche Rollzeiten + kapazitätsbedingte Verzögerungszeiten pro Start und Landung auf dem Zweibahnsystem, 955 Beweg. / Tag

Betriebsrichtung 25, VMC (nach Instrumentenflugregeln) keine Kreuzung der Nordbahn

Diagramm 2

Durchschnittliche Rollzeiten + kapazitätsbedingte Verzögerungszeiten pro Start und Landung auf dem Zweibahnsystem, 955 Beweg. / Tag

Betriebsrichtung 07, VMC (nach Instrumentenflugregeln) Kreuzung der Nordbahn

Diagramm 3

Durchschnittliche Rollzeiten + kapazitätsbedingte Verzögerungszeiten pro Start und Landung auf dem Zweibahnsystem, 955 Beweg. / Tag

Betriebsrichtung 07, VMC (nach Instrumentenflugregeln) keine Kreuzung der Nordbahn

Diagramm 4

Durchschnittliche Verzögerungen + Rollzeiten pro Start und Landung auf dem Zweibahnsystem, 955 Beweg. pro Tag

Betriebsrichtung 25, VMC (nach Instrumentenflugregeln)

Diagramm 5

Durchschnittliche Verzögerungen + Rollzeiten pro Start und Landung auf dem Zweibahnsystem, 955 Beweg. pro Tag

Betriebsrichtung 07 , VMC (nach Instrumentenflugregeln)

Diagramm 6

Durchschnittliche Verzögerungen + Rollzeiten pro Start-und Landung auf dem Dreibahnsystem, 955 Beweg. pro Tag

Betriebsrichtung 07 , VMC (nach Instrumentenflugregeln)

Diagramm 7

Kapazität des 3-Bahnsystems
Kapazität [Bew/h]
Mittelwerte
Ankunftspitze: 60-64 Bew/h , 63
Abflugspitze 25: 65-70 Bew/h , 69,5
07: 64-68 Bew/h , 65,5
Übergangsphase 25: 64-69 Bew/h , 67
07: 64-68 Bew/h , 67
Aufrechterhaltbare Kapazität:
64 Bewegungen/h
5
70
69,5
67
65,5
5
63
60
5
50
25
07
ABFLUGSPITZE
ÜBERGANGSPHASE
ANKUNFTSPITZE
Ratio
0,4 0,5 0,6 0,7 0,8 0,9 1,0 1,1 1,2 1,3 1,4 1,5 1,6 1,7 1,8 1,9

Diagramm 8

Kapazität des 2-Bahnsystems

Diagramm 9

Kapazitätserhöhung durch die
Startbahn 18 West
Kapazität
[Bew./h]
5
70
5
60
5
50
25
07
3-Bahnsystem
25
07
Parallelbahnsystem
Ratio
0,4
0,5
0,6
0,7
0,8
0,9
1,0
1,1
1,2
1,3
1,4
1,5
1,6
1,7
1,8
1,9

Diagramm 10

Lufthansa

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft
D-6000 Frankfurt/M. 75, Flughafen-Bereich West

Anhörung Ausbau
Flughafen Frankfurt am Main
Vorlage 60

Mitglied der IATA

Durch Eilboten

Hessischer Landtag
z. Hdn. Herrn Dr. Lang
Schloßplatz 1

6200 Wiesbaden 1

Ej 2/2/81

Betriebsrat Frankfurt
Telefon (0611) 696 2305
Vermittlung (0611) 6961
Telex 0411763
Telegramme Lufthansa Frankfurt/M.

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Datum
		FRA YX mal	30. Jan. 1981

Anhörung Landtag "Startbahn 18"

Sehr geehrter Herr Dr. Lang,

wie bereits in unserem Schreiben v. 16. d.M. angekündigt, hat sich der Betriebsrat am 28. d.M. durch die Geschäftsleitung der DLH über deren endgültigen Entscheid zu der Frage der "Startbahn 18" informieren lassen.

Diese erneute Informations-Veranstaltung war deswegen erforderlich, weil einerseits durch das Bekanntwerden einer Teilstudie einer Arbeitsgruppe der DLH die ursprüngliche Meinung der Geschäftsleitung infrage gestellt worden war, andererseits ermittelt werden sollte, ob neue Erkenntnisse, die Weltwirtschaftslage oder die Entwicklung des Weltluftverkehrs die Voraussetzungen für die Beurteilung der Frage "Startbahn 18" geändert haben.

Die Ausführungen und die anschließende Diskussion zeigten, daß die DLH den Bau der"Startbahn 18" in voller Länge nach wie vor befürwortet. Selbst bei den jetzt allgemein angenommenen geringen zu erwartenden Zuwachsraten der Flugbewegungen, die der Bau der neuen Startbahn ermöglichen würde, sieht die Lufthansa Verbesserungen der Verkehrsabläufe, die notwendig sind, um die Erwartungen für die nächsten 10 Jahre erfüllen zu können. Es würde zu weit führen die Prognosen hier im Detail wiederzugeben.

Wie ebenfalls in unserem Schreiben angekündigt, hat sich der Betriebsrat am 29. d.M. in einer Sondersitzung mit dem Problem und mit der Stellungnahme der Geschäftsleitung kritisch auseinandergesetzt. Dabei wurden auch die Meinungen und Gutachten von Startbahngegnern und Befürwortern diskutiert.

Wenn auch der Betriebsrat den unternehmerischen Optimismus nicht gänzlich teilen kann, so entstand beim Betriebsrat doch der Eindruck, daß die derzeitige Ausstattung des Flughafens Frankfurt mit nur zwei und noch dazu nur eingeschränkt brauchbaren Start- und Landebahnen soweit hinter dem Standard eines normalen Weltflughafens liegt, daß auf die Dauer nicht nur mit einer Stagnation, sondern unter Umständen auch mit einem Rückgang der Bedeutung dieses Flughafens gerechnet werden müßte.

Sitz der Gesellschaft: Köln. Registereintragung: Amtsgericht Köln, HR B 2168. Vorsitzender des Aufsichtsrates: Dr. Walter Hesselbach.
Vorstand: Dr. Herbert Culmann (Vorsitzender), Dipl.-Ing. Reinhardt Abraham, Prof. Dipl. rer. pol. Günter O. Eser, Gerhard Frühe, Flugkapitän Werner Utter.
Form 6783-74 (CGN KC 4) Printed in Germany

Sicherlich läßt sich hier keine exakte Voraussage treffen, doch sieht sich dieser Betriebsrat verpflichtet, die Wege gutzuheißen, die, wenn auch nur mit geringster Aussicht auf Erfolg, eine Sicherung der Arbeitsplätze versprechen.

Wenn man alle jetzt vorliegenden Meinungen zusammenfaßt, ergibt sich folgendes Bild. Bei Beibehaltung des jetzigen Zustandes liegt der Bereich der Möglichkeiten zwischen Stagnation bis Verlust von Arbeitsplätzen. Bei Bau der "Startbahn 18" liegt der Bereich zwischen Stagnation und Zuwachs der Arbeitsplätze.

Vor die Wahl zwischen diesen Alternativen gestellt, hat dieser Betriebsrat sich mit großer Mehrheit wie folgt entschieden:

"Aus Sorge vor einem Risiko für die Arbeitsplätze, hält der Betriebsrat an seinem Beschluß von 1979, für den Ausbau des Flughafens, fest.

Nach eingehender - auch kontroverser - Diskussion und Würdigung aller dem Betriebsrat bekannten Aspekte ist dieser der Meinung, daß der Bau der "Startbahn 18" zur Sicherung der Arbeitsplätze beitragen kann."

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft
Betriebsrat, Frankfurt

(Macht)
Vorsitzender

Verband Deutscher Flugleiter 31.01.1981

Kapazitätsprobleme des Flughafens Rhein-Main im Zusammenhang mit den Planungen für den Bau einer Startbahn 18

A Allgemeines

Die hiermit vorgelegte Stellungnahme ist die erste Stellungnahme des VDF zu diesem Thema. Sie berücksichtigt die Ergebnisse der Diskussionen in der Untergruppe Frankfurt sowie bekanntgewordene Äußerungen von Fluglotsen.

Gegenstand dieser Stellungnahme sind ausschließlich Gesichtspunkte der Flugverkehrskontrolle. Die Einordnung und Wertung dieser Gesichtspunkte im Zusammenhang mit den anderen, für die Entscheidung über den Startbahnbau wesentlichen, Problemkreisen ist nicht Aufgabe des VDF .

B Unsicherheiten bei der Festlegung von Flughafenkapazitäten aufgrund wechselnder Einflüsse unter realen Betriebsbedingungen

Die Kapazität jedes Start- und Landebahnsystems ist keine konstante Größe sondern unterliegt unterschiedlichen Einflüssen unter realen Betriebsbedingungen. Diese führen über kürzere oder auch längere Zeiträume zur Verminderung, unter günstigen Umständen auch zur Erhöhung, der in dieser Stellungnahme angegebenen Richtwerte. Diese Einflüsse sind im wesentlichen:

- Unterschiedliche Wetterlagen und Wetterbedingungen (Abweichungen von statistischen Häufigkeiten)
- Nutzbarkeit des Start-/Landebahn-/Rollbahnsystems und Abweichungen von langjährigen Mittelwerten (Nässe, Schnee, Eis, Bauarbeiten, Reparaturen, Überprüfungen, Notfälle, Rollverfahren, Wechsel der Landerichtung, Fehlanflüge, Startabbrüche etc.)
- Verkehrsstrukturen am Flughafen, Abweichungen von den Anteilen der unterschiedlichen Luftfahrzeuggewichtsklassen an An- und Abflugfolgen

...

- Verteilung des Verkehrs nach Zielgebieten, unterschiedliche Nutzung der An- und Abflugstrecken
- Anordnung der Rollbahnen und deren Verfügbarkeit
- Flugsicherungsverfahren (z. B. Staffelungswerte/Änderung der An-, Abflug- oder Streckensysteme)
- Lärmminderungsverfahren
- Einschränkungen durch Maßnahmen aufgrund begrenzten Luftraums im Fern- oder Nahbereich (z. B. Verkehrsflußsteuerung)
- Die flugsicherungstechnische Ausrüstung und deren Verfügbarkeit
- Qualifikation des Flugsicherungspersonals
- Motivation des Flugsicherungspersonals
- Vorfeld-/Flugsteigkapazitäten
- Zusätzliche Beschränkungen im Luftverkehr

Alle vorausschauenden Kapazitätsberechnungen können durch diese Faktoren völlig verändert werden. Die in dieser Stellungnahme angegebenen Zahlenwerte stützen sich auf langjährige Erfahrungen und beschränken sich auf Richtwerte für die Flugplankoordination. Dies stellt den Bezug zur Betriebspraxis her, ermöglicht den direkten Vergleich und entsprechende Verwendung.

C <u>Vergleich des</u> I) gegenwärtigen 2-Bahnsystems
II) des ausgebauten 2-Bahnsystems und
III) des 3-Bahnsystems (ausgebautes 2-Bahnsystem und Startbahn 18 W)

I <u>Das gegenwärtige 2-Bahnsystem</u>

1. Die beiden S/L-Bahnen des Parallelbahnsystems können flugsicherungsseitig nicht unabhängig voneinander benutzt werden. Anflüge nach Instrumentenflugregeln müssen im Endanflug voneinander gestaffelt werden, auch wenn sie abwechselnd auf beiden Bahnen landen. Dies ist der entscheidende Engpaß für Anflüge und reduziert die Kapazität im Vergleich zu Flughäfen mit voneinander unabhängig benutzbaren Instrumenten-Landebahnen.

...

2. Das vorhandene System der Rollbahnen verhindert, daß gelandete Luftfahrzeuge die Landebahnen umgehend verlassen und für nachfolgende Luftfahrzeuge freimachen können.

3. Der Flugplankoordinator für den Flughafen Rhein-Main koordiniert gegenwärtig 55 Flugbewegungen pro Stunde (maximal 32 Landungen oder 38 Abflüge) bei einem Höchstwert von 102 Flugbewegungen in zwei aufeinanderfolgenden Stunden.

4. Es sind aufgrund der oben unter 1. dargelegten flugsicherungsmäßigen Begrenzung der Anflüge beim vorhandenen Parallelbahnsystem im gleichen Zeitraum bei entsprechendem Angebot mehr Abflüge als Anflüge möglich.

   Der gegenwärtige Richtwert des Flugplankoordinators ist ein empirischer Wert. Er hat sich als realistisch erwiesen und kann unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht erhöht werden, ohne erhebliche Verzögerungen zu verursachen. Er ist ein statistischer Richtwert und bedeutet nicht, daß jederzeit diese vorgesehene Anzahl von Flugbewegungen durchgeführt werden kann. Günstige Bedingungen (Wetterbedingungen, Zustand der Landebahnen, Verkehrsangebot, Zusammensetzung des Verkehrsangebots, besonderer Einsatz des Kontrollpersonals etc.) können dazu führen, daß zeitweilig tatsächlich mehr Flugbewegungen erfolgen. Ungünstige Bedingungen führen dazu, daß zeitweilig tatsächlich weitaus weniger Flugbewegungen durchgeführt werden können.

5. Das gegenwärtige Verkehrsangebot in den Hauptbetriebsstunden des Flughafens (06.00 bis 23.00 Uhr Ortszeit) überschreitet diesen FPK Richtwert zeitweilig ebenso, wie dieser Richtwert zeitweilig größer ist als das Verkehrsangebot. Die Frankfurter Fluglotsen erfahren ständig, daß es auch am Tage noch Verkehrstäler gibt. Es entzieht sich jedoch unserer Kenntnis, ob der Verkehrsbedarf die Auffüllung ermöglicht.

...

II Das ausgebaute 2-Bahnsystem

1. Die durch die Staffelung im Endanflug begrenzte Landekapazität (siehe C. I. 1. dieser Stellungnahme) wird gegenwärtig zusätzlich verringert, weil das Rollbahnsystem mangelhaft ist. Dadurch können gelandete Luftfahrzeuge die Landebahn nicht umgehend für nachfolgende Landungen freimachen. Durch den Ausbau der Abrollbahnen sollen diese Bahnbelegungszeiten so verkürzt werden, daß die flugsicherungsmäßige/Wirbelschleppen-Staffelung im Endanflug das entscheidende Kriterium für die Anflugkapazität darstellt.

2. Dieser Ausbau erfordert
   - zusätzliche Schnellabrollbahnen von beiden S/L-Bahnen nach Süden
   - eine zusätzliche Verbreiterung vorhandener Abrollbahnen und deren Umwandlung zu echten Schnellabrollwegen mit der Möglichkeit zum Verlassen der Bahn bei hohen Geschwindigkeiten und Ausrollmöglichkeiten auf der Abrollbahn)
   - Überholmöglichkeiten an den Rollhalteorten
   - Möglichkeiten zum unbehinderten Umrollen der Nordbahn
   - Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit der Abrollwege (z. B. Rollbahnmittellinienbefeuerungen die von der Landebahnmittellinie abzweigen).

3. Der Ausbau des Parallelbahnsystems führt zu geringeren Bahnbelegungszeiten und steigert die Anflugkapazität.

4. Es erscheint möglich, den FPK Eckwert im ausgebauten Zwei-Bahnsystem auf
   - 57 Bewegungen pro Stunde (maximal 34 Landungen oder 39 Abflüge) bei einem Höchstwert von
   - 107 Bewegungen in zwei aufeinanderfolgenden Stunden anzugeben.

5. Jede Vergrößerung dieses FPK-Wertes bedarf betrieblicher Erfahrungen und ist vorher nicht als gewährleistet anzusehen.

III Das 3-Bahnsystem (ausgebautes 2-Parallelbahnsystem plus Startbahn 18 W)

1. Die Startbahn 18 ist grundsätzlich nicht unabhängig vom Parallelbahnsystem zu betreiben. Sie entlastet dieses und macht es im erhöhten Maße für Anflüge verfügbar. Anflüge nach Instrumentenflugregeln müssen im Endanflug jedoch weiterhin voneinander gestaffelt werden, auch wenn sie abwechselnd auf beiden Parallelbahnen landen. Deshalb kann der FPK-Wert für Anflüge nicht erhöht werden.

2. Beim Ausfall einer der z. Zt. vorhandenen S/L-Bahnen verringert oder verhindert die Startbahn 18 Verzögerungen. Beim Ausfall beider vorhandenen Bahnen kann sie weiterhin Abflüge ermöglichen.

3. Nach dem derzeitigen Tagesflugplan können ca. 65 % der Abflüge (Starts nach Westen, Süden, Südosten), das sind ca. 33 % des Gesamtverkehrs, von der Bahn 18 starten. Dies entlastet das Parallelbahnsystem. Dabei ist folgendes zu beachten:

   - Die Aufteilung der Kontrollzuständigkeit in der Flugplatzkontrolle ist erforderlich, ein zusätzlicher Kontrollarbeitsplatz muß eingerichtet werden.
   - Es ist z. Zt. nicht verbindlich entschieden, alle Abflüge nach Westen, Süden, Südosten ausschließlich von der Bahn 18 starten zu lassen. Sollte dies juristisch oder betrieblich nicht möglich sein, wären die Kontrollverfahren für die Platzkontrolle komplizierter und enthielten zusätzliche Konfliktpunkte.
   - Die verbindliche Festlegung, alle Starts nach Westen, Süden und Südosten ausschließlich von der Startbahn 18 durchzuführen, bringt für die östlich der Lufthansawerft abgestellten Luftfahrzeuge längere Rollwege.
   - Die Startbahn 18 ist zu ca. 15 % der Betriebszeiten aufgrund widriger Windverhältnisse nicht zu benutzen.

..

4. Bei hohem Anflugverkehrsaufkommen sind mit der Startbahn 18 mehr Abflüge möglich. Alle Angaben für den Einzelfall unterliegen den Unsicherheiten nach B dieser Stellungnahme. Hier ist, wie bei der Festlegung des FPK-Eckwertes, ein empirisches Vorgehen erforderlich. Aufgrund der umfassenden Diskussion der bisherigen Erfahrungen der Flugverkehrslotsen in Frankfurt unter Berücksichtigung neuer Berechnungen und Prognosen erscheint es möglich, den FPK Eckwert beim ausgebauten Parallelbahnsystem mit Startbahn 18 auf
   - 68 Bewegungen pro Stunde (maximal 34 Landungen/48 Abflüge) bei einem Höchstwert von
   - 120 Bewegungen in zwei aufeinanderfolgenden Stunden anzuheben.

   Jede Vergrößerung dieses FPK-Wertes bedarf vorheriger betrieblicher Erfahrungen und ist vorher nicht als gewährleistet anzusehen.

Verband Deutscher Flugleiter

Vorstand und Untergruppe Frankfurt 31.01.1981

Verzeichnis der Abkürzungen:
FPK = Flugplankoordinator
FPK-Eckwert = Richtwert für den Flugplankoordinator
S/L-Bahn = Start-/Landebahn
VDF = Verband Deutscher Flugleiter

Anhörung Ausbau
Flughafen Frankfurt am Main
Vorlage 62

Fragenkatalog der Bürgerinitiativen für das Landtagshearing zur Start=bahn West (entsprechend Beschluß des Bi Plenums vom 15.1.81)

1. Wo sind in der Rhein-Main Region die Grenzen von Wachstum und Verdichtung mit industriell-technologischen und sonstigen flächen=beanspruchenden Großanlagen unter folgenden ökologischen Kriterien:

   - der Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen und der Lebensqualität
   - der Störung des Gleichgewichts des Naturhaushalts durch laufenden Freiflächenverlust
   - der Auswirkung auf die Tier-und Pflanzenwelt
   - der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes
   - der Beeinträchtigung der Umwelt durch Lärm-und Schadstoffimmissione
   - der Auswirkung auf das örtliche Klima
   - der Auswirkung auf das Grund-und Oberflächenwasser
   - der Entzug von Naherholungsmöglichkeiten?

2. Wie sind unter Beachtung der Grenzen von Wachstum und Verdichtung (Frage 1) folgende Feststellungen und Bewertungen der Landschafts=planer und Landschaftsökologen Prof. Reinhard Grebe und Dr. Jürgen Schuster über die Startbahn West

   "Grundsätzlich muß sich in einem Raum, in dem weiteres "Wachs=tum" über kurz oder lang an sich selbst ersticken wird, auch der Luftverkehr den landschaftlichen und humanökologischen Prioritäten unterordnen."

   "So stellt sich mit der Frage nach der Startbahn West zugleich die Frage nach der noch möglichen weiteren Belastung eines heute bereits über die Grenzen belasteten Raumes, das umso mehr, als von dieser Startbahn ja gerade auch weitere wirtschaftliche Impulse erwartet werden, für den weiteren Ausbau von Folgeein=richtungen, Zufahrtsstraßen und Arbeitsplätzen.

   Hier schließt sich mit der fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfung wieder der Fragenkreis an den Betreiber des Flugplatzes, die Bundesrepublik Deutschland und das Land Hessen:

Wieviel kann diesem Raum noch zugemutet werden, einem Raum, dessen Menschen in einer bisher nicht erlebten Einmütigkeit und Ein= dringlichkeit sich gegen die weitere Belastung wehren?

Wenn man die Frage nach der möglichen Belastbarkeit des Raumes mit der Frage der möglichen Zumutbarkeit der Menschen verbindet, so sind die Antworten im Rhein-Main-Raum schon lange gegeben."

zu beurteilen?

Falls diese Feststellungen und Bewertungen als im Kern zutreffend zu beurteilen sind: Welche Konsequenzen sind aus ihnen gegenüber der Entscheidung, die Startbahn West zu bauen, zu ziehen?

3. Wie hoch sind exakt die Brutto-Verluste an Wald und sonstigen Frei= flächen

   a. durch die Parallelverschiebungen der Start-und Landebahnen Nord und Süd nach Westen

   b. durch die Startbahn West

   c. durch die Verlegung der Hochspannungsleitungen der RWE?

   Warum wurden in den Entscheidungsgründen zum Planfeststellungsbe= schluß vom 23.3.71 (daselbst Nr.4 zu C) keine exakten Angaben zum Gesamtverlust an Wald und sonstigen Freiflächen durch die Flughafen = erweiterung gemacht?

4. In welchem flächenmäßigen Umfang und an welcher Stelle sind Neuauf= forstungen infolge der Parallelverschiebungen der Start=und Lande= bahnen und infolge der Startbahn West vorgenommen worden und werden noch vorgenommen? Wie werden diese Ersatzflächen vor Beginn der Neuanfforstung genutzt und wie sind sie ökologisch beschaffen?

5. Wie sind die Beeinträchtigungen der Naherholungsmöglichkeiten durch den Bau der Startbahn West, hervorgerufen durch

   a. die hermetische Abriegelung eines Gebietes in 5000 m Länge und 600 m Breite mitten im Mönchbruchwald

   b. die Lärmbelästigung durch die startenden Flugzeuge im übrigen Wald

   zu beurteilen?

Wieviel Menschen rund um den Frankfurter Flughafen sind von dieser Beeinträchtigung betroffen?

Wie stark (ausgedrückt in Dezibel A) und in welchem flächenmäßigen Umfang wird eine Lärmbelästigung beim Betrieb der Startbahn West im Mönchbruchwald hervorgerufen? In welchen Teilen dieses Waldes wird dort wegen der Lärmbelästigung eine "Erholung" überhaupt ausge= schlossen sein?

Wie sind die vorgenannten Beeinträchtigungen der Naherholung mit folgenden unmittelbar geltenden "Grundsätzen des Naturschutzes und der Landschaftspflege" nach §2 Abs.1 des Bundesnaturschutzgesetz:

Nr.11: Für Naherholung, Ferienerholung und sonstige Freizeit= gestaltung sind in ausreichendem Maße nach ihrer natürlichen Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen zu erschließen, zweckentsprechend zu gestalten und zu erhalten.

Nr.12: Der Zugang zu Landschaftsteilen, die sich nach ihrer Beschaffenheit für die Erholung der Bevölkerung besonders eignen, ist zu erleichtern."

zu vereinbaren?

6. Wie tief wird die Decke der Startbahn West in den Erdboden einbeto= niert?

Wie tief wird die Grundwasserabsenkung durch den Bau der Startbahn West vorgenommen werden?

Ist eine Dauerdrainage vorgesehen?

Wie und wohin erfolgt die Entwässerung der Startbahn West? Wie ist sichergestellt, daß kein verunreinigtes Wasser von der Oberfläche der Startbahn West in den Erdboden gelangt?

7. Welche Auswirkungen wird die Grundwasserabsenkung durch den Bau der Startbahn West

a. auf den umgebenden Wald

b. auf die Mönchbruchwiesen

haben?

Ist die Beurteilung der Folgewirkung der Startbahn durch die Land= schaftsplaner und Landschaftsökologen Prof. Reinhard Grebe und Dr. Jürgen Schuster:

"Schwere Beeinträchtigung bis Vernichtung des einzigartig wertvollen Feuchtgebietes Mönchbruch und zugleich des bis= her noch geschlossenen Schutzwaldgürtels zwischen den Sied= lungsschwerpunkten Walldorf-Mörfelden und dem besonders stark belasteten Untermaintal"

zutreffend?

8. Ist ferner die Feststellung der Gutachter Prof Grebe und Dr. Schuster über die "gefährdete Tierwelt" im Mönchbruchgebiet durch den Bau der Startbahn West, insbesondere auch über Vögel "in großer Arten= zahl" zutreffend?

9. Welche Vorkehrungen gegen den sogenannten "Vogelschlag" sind zur Gewährleistung der Startsicherheit auf der Startbahn West erforderlich?

   Müssen insbesondere:

   a. Feuchtbiotope trocken gelegt werden, um für den Flugbetrieb gefährliche Vogelgemeinschaften zu vertreiben?

   b. für den Flugbetrieb gefährliche Vogelgemeinschaften ausgerottet oder dezimiert werden?

10. Wie ist im Hinblick auf die in Fragen 6 bis 9 aufgeführten Umstände der Bau der Startbahn West mit folgendem "Grundsatz zur Verwirk= lichung des Naturschutzes und der Landschaftspflege" nach §1 Abs.1 des Hessischen Naturschutzgesetzes:

    "Nr. 2. Feuchtgebiete, insbesondere sumpfige und moorige Flächen, Verlandungszonen, Altarme von Gewässern, Teiche und Tümpel sowie Trockenstandorte sind als Zufluchtstätten bedrohter Lebensgemeinschaften zu schützen, zu erhalten und, soweit wie möglich, neu zu schaffen."

    zu vereinbaren?

11. Sind die Aussagen im Klimagutachten des Deutschen Wetterdienstes vom Okt.65 und des Zusatzgutachtens vom Nov.1967 unter heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen noch haltbar? Welche wissen= schaftlichen Einwendungen bestehen gegen diese Gutachten?

Wie ist unter heutigen wissenschaftlicher Erkenntnis die Aus= wirkung der für die Flughafenerweiterung erforderliche Rodung von ca. 300 ha Wald und die Umwandlung dieser Fläche in eine Beton= und Grasfläche auf das örtliche Klima, insbesondere im Raume Kelsterbach, zu beurteilen?

Wie hoch sind im Hinblick auf folgende Aussage im oben genannten Klimagutadhten von 1965

> "Vorstehende Folgerungen sind nur gültig, solange nach der geplanten Erweiterung des Flughafens der umgebende Waldgürtel nicht von anderer Seite zusätzlich geschmälert wird. Ein ausreichender Waldgürtel - dies muß betont werden - ist wesentlich"

abgesehen von der im Zusatzgutachten genannten zusätzlichen 120 ha Wald die anderweitigen Waldverluste seit Oktober 1965 in einem Umkreis von 6000 m vom Flughafenterminal?

12. Wird durch den Bau der Startbahn West folgender "Grundsatz des Naturschutzes und der Landschaftspflege" nach §2 Abs.1 des Bundesnaturschutzgesetzes

> "Nr.8: Beeinträchtigungen des Klimas, insbesondere des örtlichen Klimas, sind zu vermeiden, unvermeidbare Beeinträchtigungen sind auch durch landsachtspfle= gerische Maßnahmen auszugleichen oder zu mindern."

beachtet?

13. Wie sind folgende sich widersprechende Feststellungen im Plan= feststellungsbeschluß vom 23.März 1971 und im Urteil des Bundes= verwaltungsgerichts vom 7.Juli 1978

- einerseits: die Startbahn West werde unter Instrumentalflug= bedingungen eine Erhöhung der Flughafenkapazität von 40 auf 70 Flugbewegungen in der Stunde (d.i. eine Kapazitätssteigerung von 75%) erbringen
- andererseits: "Insgesamt gesehen ergibt der Ausbau des Flug= hafens eine Verbesserung der Lärmsituation"

mit Denk-gesetzen zu vereinbaren?

Sind die Feststellungen in den drei Lärmgutachten (Göttinger Lärmgutachten von 1965, Gutachten Matschat u.a. von 1968 und medizinisches Gutachten von 1968/69), die Grundlage des Plan= feststellungsbeschlusses und aller Gerichtsurteile waren,

unter heutigen wissenschaftlichen und tatsächlichen Erkenntnissen noch haltbar?

Wie ist unter heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen die Lärmgesamtbelastung durch Landungen und Starts auf dem Flug= hafen nach der Betriebseröffnung der Startbahn West zu beur= teilen? Wie ist diese Lärmbelästigung nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, insbesondere der durch dieses Gesetz vorgesehenen Änderungen des Luftverkehrsgesetzes, zu beurteilen?

14. Welche Auswirkungen wird der Bau und der Betrieb der Startbahn West auf die Luftbelastung mit Schadstoffen unter Berücksicht= igung folgender Faktoren

- Umwandlung eines ca. 300 ha feuchten Waldgürtels in eine Beton= und Grasfläche und damit Reduzierung des Waldes als Stabilisierungsfaktor (Absorbierung von Schadstoffen)
- zusätzliche Schadstoffbelastung durch Erweiterung der Start= und Landekapazitäten
- die Nähe von anderen starken Luftverunreinigern, wie die Raffinierie in Rauheim und die Höchst AG

haben?

15. Wie ist im Hinblick auf die Beantwortung der Fragen 13 und 14 die Zulässigkeit der Startbahn West unter dem Gesichtspunkt folgenden"Grundsatzes des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§2 Abs.1 des Bundesnaturschutzgesetz):

"Nr. 7: Luftverunreinigungen und Lärmeinwirkungen sind auch durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschafts= pflege gering zu halten."

zu beurteilen?

16. Wie ist im Hinblick auf die vorstehend aufgeworfenen Fragen zu 3 bis 14 der Bau der Startbahn West mit folgenden"Grund= sätzen des Naturschutzes und der Landschaftspflege"

nach §2 Abs.1 Bundesnaturschutzgesetz

"Nr.1 Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts ist zu er= halten und zu verbessern; Beeinträchtigungen sind zu unterlassen oder auszugleichen.

Nr.2 Unbebaute Bereiche sind als Voraussetzung für die Leist= ungsfähigkeit des Naturhaushalts, die Nutzung der Natur= güter und für die Erholung in Natur und Landschaft ins= gesamt und auch im einzelnen in für ihre Funktionsfähig= keit genügender Größe zu erhalten. In besiedelten Bereichen sind Teile von Natur und Landschaft, auch begrünte Flächen und deren Bestände, in besonderem Maße zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln.

Nr.9 Die Vegetation ist im Rahmen einer ordnungsgemäßen Nutz= ung zu sichern, dies gilt insbesondere für Wald, sonstige geschlossene Pflanzendecken und die Ufervegetation; unbebaute Flächen, deren Pflanzendecke beseitigt worden ist, sind wieder standortgerecht zu begrünen.

Nr.10 Wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere sind als Teil des Naturhaushalts zu schützen und zu pflegen."

zu vereinbaren?

17. Wie ist im Hinblick auf den Umstand, daß im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesnaturschutzgesetzes zum 24.Dez.1976 der Planfeststellungsbescheid vom 23.März 1971 noch kein "verbindlicher Plan" im Sinne des §38 des Bundesnaturschutz= gesetzes darstellte, die Anwendbarkeit der unmittelbar gelten= den Vorschriften dieses Gesetzes (§4 Satz 3) auf die Startbahn West zu beurteilen?

18. Wie ist im Hinblick auf §46 des Hessischen Naturschutzgesetzes unter Berücksichtigung des Umstandes, daß in Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes zum 1.Jan.1981 mit dem Bau der Startbahn West noch nicht begonnen worden ist sowie ferner im Hinblick auf den Umstand, daß auch jetzt noch nicht der Planfeststellungsbeschluß rechtsbeständig geworden ist, die Anwendbarkeit des Hessischen Naturschutzgesetzes auf die Startbahn West zu beurteilen? Ist deshalb der Bau der Startbahn West nach §§6,7 des Hess.Naturschutzgesetz durch den Hessischen Minister für Landesentwicklung, Umwelt, Landwirtschaft und Forsten g e n e h m i g u n g s p f l i c t i g ?

Wie ist - unbeschadet der Beantwortung der vorstehenden Fragen - die Zulässigkeit des Baus der Startbahn West unter dem Gesichtspunkt des "Eingriffs in Natur und Landschaft" nach §§5,6 des Hessischen Naturschutzgesetz zu beurteilen? Ist insbesondere der Bau der Startbahn West als ein "Einzel= fall" anzusehen, bei dem aus Gründen des Gemeinwohls die luftverkehrlichen Anforderungen an Natur und Landschaft den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege überzuordnen sind (§6 Abs.2 Satz 2 des Hessischen Naturschutzgesetzes)?

19. Worauf ist es zurückzuführen, daß die ökologischen Fragen zur Startbahn West (Frage 1 bis Frage 18) sowohl im Planfeststell= ungsbeschluß vom 23.März 1971 als auch in dem nachfolgenden Gerichtsverfahren durch sechs Instanzen größtenteils überhaupt keine, zu einem geringen Teil nur eine untergeordnete Berück= sichtigung gefunden haben?

20. Welche Beweise gibt es für die Behauptungen

- das Unterlassen des Baus der Startbahn West werde vorhandene Arbeitsplätze auf oder rund um den Frankfurter Verkehrsflug= hafen gefährden?
- der Bau der Startbahn West werde zusätzliche Arbeitsplätze auf oder rund um dem Frankfurter Verkehrsflughafen schaffen? Bejahendenfalls: wie hoch ist die nachweisbare Anzahl der zusätzlichen Arbeitsplätze?

Wer übernimmt die Gewähr dafür, daß die durch die Flughafen= erweiterung geschaffenen zusätzlichen Flugkapazitäten nicht auch einen Anreiz zu arbeitsplatzsparenden Investitionen (sog. "Wegrationalisieren von Arbeitsplätzen") schaffen?

Beschlossen auf der BI Delegierten Konferenz am 26. Jan. 81

Entwurf: Alexander Schubart, 19.Jan.1981

Delegierte der BI für das Landtagshearing sind:
Alexander Schubart, Fhm, Heinz König, Rüsselsheim,
Leo Spahn, Kelsterbach, Dirk Treber, Mörfelden,
Jo Leinen, BBU, Heinz Suhr BBU, Herbert Debus, Mörf.
Jürgen Martin, Groß Gerau. Experten der BI sind:
Prof. Denk, Rüsselsheim, RA Koch, Fhm, Prof. Binswanger, St. Gallen

Beschluß des Bi Plenums vom 15.1.81

Die Bi ist bereit, die ihr vom BBU angebotene Redezeit während der Anhörung zu nutzen.

Die Bi gibt im Rahmen ihrer Redezeit ihre Einschätzung der Anhörung zu Protokoll und wertet aus ihrer Sicht die Politik der HL in Sachen Startbahn West. Die Bi erstellt einen Fragenkatalog an die gela= denen Experten. Werden diese Fragen nicht zugelassen, verläßt die Bi die Anhörung

BOARD OF AIRLINE REPRESENTATIVES IN GERMANY

B. A. R. I. G.

BARIG, 6000 Frankfurt/Main, Lyoner Straße 20

Anhörung Ausbau Flughafen Frankfurt am Main
Vorlage 63

6000 FRANKFURT/MAIN-71
Lyoner Straße 20
Telefon (06 11) 66 33 66

Eg 312/11
8

An den
Vorsitzenden des Haushaltsausschusses
Herrn Dr. Erwin Lang
Hessischer Landtag
Schloßplatz 1

6200 Wiesbaden 1

Frankfurt/M.
26. Januar 1981

Betr.: Anhörung Ausbau Flughafen Frankfurt/Main

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

wir bestätigen den Eingang Ihrer Einladungsschreiben vom 18. Dezember 1980 und vom 12. Januar 1981 zu o.a. Anhörung. Unsere Teilnahme an dem Verfahren sagen wir gerne zu.

Der Zusammenschluß der internationalen Linien-Luftverkehrsgesellschaften in Deutschland - BARIG - befaßt sich seit langem mit der Problematik des Ausbaues des Flughafens Frankfurt. Dazu zwang, daß aufgrund der mangelnden Kapazität des heutigen Start- und Landebahnsystems Verspätungen von Flügen sich in einem nicht mehr tragbaren Maße kumulieren. Es ist heute kaum mehr möglich, eine ordnungsgemäße Personalplanung und Flugzeugumlaufplanung zu betreiben. Dies führt nicht nur zu unvertretbaren Kosten auf seiten der Luftverkehrsgesellschaften, es bringt auch unzumutbare Belastungen für die Passagiere und das Flugpersonal mit sich. Da die Regelmäßigkeit des Luftverkehrs in Frankfurt nicht mehr garantiert ist, entstehen für die Passagiere nicht zumutbare Wartezeiten und Unsicherheiten darüber, ob Anschlußflüge erreicht werden können. Zusammenfassend ist also festzustellen, daß eine ordnungsgemäße und wirtschaftlich sinnvolle Abwicklung des Luftverkehrs in Frankfurt schon jetzt kaum mehr möglich ist

.....2

BOARD OF AIRLINE REPRESENTATIVES IN GERMANY

B. A. R. I. G.

6000 FRANKFURT/MAIN-71
Lyoner Straße 20
Telefon (06 11) 66 33 66

und in Zukunft ohne Ausbau des Start- und Landebahnsystems des Flughafens Frankfurt erst recht nicht mehr möglich ist.

In den vergangenen Jahren haben die Luftverkehrsgesellschaften versucht, die Engpässe des Frankfurter Flughafens im Rahmen ihrer Flugplangestaltung aufzufangen. Schon in der Vergangenheit ist dies nur teilweise gelungen, für die Zukunft steht jedoch fest, daß ein Ausgleich ohne den baldingen Ausbau des Flughafens nicht mehr möglich ist. Es sind keine Verkehrstäler oder freie Randzeiten mehr vorhanden, in die noch ausgewichen werden könnte. Die zukünftige Entwicklung des Luftverkehres wird nach den Ermittlungen der Luftverkehrsgesellschaften durch weitere, wenn auch gegenüber früheren Jahren geringere Zuwachsraten gekennzeichnet sein. Gleichzeitig wird sich der Trend zum verstärkten Einsatz von Großraumflugzeugen aufgrund der erheblichen Kostensteigerungen auf allen Gebieten, insbesondere bei den Treibstoffen, fortsetzen. Diese Entwicklung zwingt in besonderem Maße zur Konzentration des Luftverkehres auf Flughäfen mit Knotenpunktfunktion.

Sollte es dem Flughafen Frankfurt nicht gelingen, den bestehenden Engpaß bei seinem Start- und Landebahnsystem zu beseitigen, wird dieser Flughafen die notwendige Knotenpunktfunktion nicht mehr aufrecht erhalten können. Die im BARIG zusammengeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften wären dann gezwungen, ernsthafte Überlegungen zur Verlagerung von Flügen und sogar von Flugnetzen auf andere, ausländische Flughäfen anzustellen, die heute und in Zukunft in der Lage sind, diese Knotenpunktfunktion zu erfüllen. Bereits heute ist festzustellen, daß eine Reihe von Luftverkehrsgesellschaften Flüge nach

6000 FRANKFURT/MAIN-71
Lyoner Straße 20
Telefon (06 11) 66 33 66

Frankfurt zwar gerne eröffnet hätten, jedoch auf die Durchführung solcher Flüge wegen der bekannten Engpässe in der Kapazität des Frankfurter Flughafens verzichtet haben.

Wegen der bereits heute bestehenden Schwierigkeiten, für die den Frankfurter Flughafen anfliegenden Luftverkehrsgesellschaften, erscheint uns ein rascher Ausbau des Flughafens Frankfurt notwendig. Im Vertrauen darauf, daß dies geschieht, wurden von den Luftverkehrsgesellschaften bislang noch keine Abwanderungsbeschlüsse gefaßt. Nimmt man den Luftverkehrsgesellschaften jedoch das Vertrauen, daß das Notwendige schnell realisiert wird, wären derartige Beschlüsse unausweichlich und könnten dann, wenn auf anderen europäischen Flughäfen erst Organisationen aufgebaut wurden, kaum mehr rückgängig gemacht werden.

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, daß andere deutsche Verkehrsflughäfen die Funktion des Frankfurter Flughafens nach unserer Auffassung nicht übernehmen könnten und eine Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene deutsche Flughäfen wegen des damit zwangsläufig verbundenen Wegfalls einer Knotenpunktfunktion nicht möglich ist. Die im BARIG zusammengeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften sind mit dem Bundesminister für Verkehr der Überzeugung, daß es einen zentralen deutschen Verkehrsflughafen geben muß. Dies ist der Flughafen Frankfurt/Main, er bietet schon aufgrund seiner zentralen geographischen Lage die besten Voraussetzungen. Es gilt, diese Funktion des Flughafens Frankfurt auch für die Zukunft zu sichern.

Die notwendige Kapazitätserweiterung für den Flughafen Frankfurt kann nach Auffassung des BARIG nur durch den Bau einer weiteren

....4

BOARD OF AIRLINE REPRESENTATIVES IN GERMANY

B. A. R. I. G.

6000 FRANKFURT/MAIN-71
Lyoner Straße 20
Telefon (06 11) 66 33 66

Bahn erreicht werden. Weder bringt die Einführung der Cat. II einen Kapazitätszuwachs, noch besteht die Möglichkeit der Verteilung von Verkehr in Täler oder Randzeiten. Die geplante Startbahn 18 West wird nach Auffassung der im BARIG zusammengeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften die notwendige Kapazitätsausweitung für den Flughafen Frankfurt bringen, wenn sie auch nicht gegenüber einer weiteren, unabhängig zu betreibenden Parallelbahn ein Optimum darstellt. Die Länge der Startbahn 18 West sollte wie geplant 4000 m betragen, um diese Bahnumfiguration nicht mit weiteren Einschränkungen der Nutzbarkeit zu belasten.

Das BARIG appelliert an den Hessischen Landtag, schnell und in positivem Sinne Klarheit über den Ausbau des Flughafens Frankfurt zu schaffen, um den in ihm zusammengeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften sichere Entscheidungsgrundlagen für ihr weiteres Verhalten zu geben.

Mit vorzüglicher Hochachtung

W. Merz

Werner Merz
Generalsekretär
B. A. R. I. G.

Magistrats-Beschluß

Nr. 219

Anhörung Ausbau Flughafen Frankfurt am Main Vorlage 64

Frankfurt a. M., den 23. Januar 1981

1

Betrifft: Anhörung des Hessischen Landtags zum Ausbau des Flughafens Frankfurt

Vorgang: a) Siehe Zusammenstellung auf besonderer Anlage
b) Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 21.01.1981 -20.210 Ko/St-
c) Stellungnahme des Hauptamtes v.23.01.1981 -10.29 M/Ha -

- Mündlicher Vortrag -

I. 1. Dem von den Anteilseignern in der Flughafen Frankfurt/Main AG (Land Hessen, Stadt Frankfurt am Main und Bundesrepublik Deutschland und im Planfeststellungsverfahren der Landesregierung Hessen vorgesehenen Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main wird zugestimmt.

2. Herr Stadtkämmerer Gerhardt wird beauftragt, die Stadt Frankfurt am Main bei der Anhörung des Hessischen Landtags zum Ausbau des Flughafens Frankfurt zu vertreten.

Herr Magistratsrat Richter wird beauftragt, Herrn Stadtkämmerer Gerhardt zu begleiten und ihn ggf. zu vertreten.

3. Eine Ausfertigung dieses Magistratsbeschlusses einschließlich Begründung ist dem Hessischen Landtag als offizielle Stellungnahme des Magistrats der Stadt Frankfurt am Main zuzuleiten.

II. In Abdruck

a) dem Dezernat III / 88 - m. Anl. -
b) dem Dezernat III / 20
c) dem Dezernat IV
d) dem Dezernat XII
e) dem Revisionsamt
f) dem Dezernat I (10.5/10.15)

B e g l a u b i g t :

(M e n z e r)

Begründung:

1. Positionspapier der FAG

Die Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG) hat ein Positionspapier vom 21.08.1979 herausgegeben, das als Anlage beigefügt ist und das die Notwendigkeit des Baues der Startbahn 18 West untersucht und begründet. Das Positionspapier wurde im Auftrag des Bundesministers für Verkehr von einer Expertengruppe erstellt, die sich zusammensetzte aus Vertretern

- des Bundesministers für Verkehr,
- der Deutschen Lufthansa,
- der Bundesanstalt für Flugsicherung,
- des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik,
- des Flugplankoordinators und
- der Flughafen Frankfurt/Main AG.

Insoweit darf auf die darin enthaltenen Aussagen hingewiesen werden.

2. Prozeßsituation

2.1 Ausbauplanung

Der Planfeststellungsbeschluß des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik vom 23.03.1971 gliedert sich in:

Teil A Errichtung einer 4.000 m langen Startbahn (Startbahn 18 West) in nord-südlicher Richtung,

Teil B Verschiebung des bestehenden Parallelbahnsystems um ca. 590 bzw. 670 m nach Westen unter gleichzeitiger Verlängerung der Bahnen um 688 bzw. 915 m.

Der Bau der Startbahn 18 West (Teil A) dient vornehmlich der Kapazitätserweiterung.

Die Verschiebung und Verlängerung des Parallelbahnsystems (Teil B) ermöglicht die Einführung der Betriebsstufe Cat II bzw. III a (Flugbetrieb unter Schlechtwetterbedingungen); ferner wird die aus Sicherheitsgründen erforderliche Erhöhung der Überflughöhe über die BAB Kassel-Mannheim erreicht.

2.2 Prozeßstand

Durch Urteil vom 07.07.1978 hat das Bundesverwaltungsgericht in Berlin die Verschiebung des Parallelbahnsystems ermöglicht.

Hinsichtlich der Startbahn 18 West wurde das Streitverfahren nur deshalb an den Verwaltungsgerichtshof in Kassel zurückverwiesen, um dort nachprüfen zu

lassen, ob die seinerzeit erstellten Prognosen aus damaliger Sicht ordnungsgemäß und einleuchtend die Planung rechtfertigen.
Der vom Verwaltungsgerichtshof in Kassel bestellte neutrale Gutachter hat die ordnungsgemäße Erstellung der damaligen Prognose bestätigt und festgestellt, daß die notwendige Ausweitung der Kapazitäten mit den derzeitigen Flughafen-Anlagen allein nicht möglich ist.

Daraufhin hielt es der Hessische Minister für Wirtschaft und Technik am 22.o7.198o im Interesse des Landes Hessen und der Bundesrepublik Deutschland für geboten, die sofortige Vollziehung des Baues der Startbahn 18 West zu verfügen.

In den 11 Eilverfahren gegen die angeordnete sofortige Vollziehung des Teiles A des Planfeststellungsbeschlusses hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel die Anträge der Kläger auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihrer Anfechtungsklagen durch Beschlüsse vom o8. und 21.1o.198o abgelehnt.
Das Gericht hat in der ausführlichen Begründung der Beschlüsse das Ergebnis der schriftlichen und mündlichen Darlegungen der Sachverständigen Prof. Dr. Heimerl und Dr. Weber sowie des sachverständigen Zeugen Gering (Flugplankoordinator für die Bundesrepublik Deutschland) umfassend gewürdigt und den Vortrag des beklagten Landes Hessen und der FAG bestätigt, daß die Anfechtungsklagen keinen Erfolg mehr haben können und die Eilbedürftigkeit der Baumaßnahme gegeben ist, weil durch den ständig an der Kapazitätsgrenze ablaufenden Flugverkehr mit einer zum Teil erheblich über diese Grenze hinausgehenden Anzahl von Flugbewegungen, die nur unter Sichtflugbedingungen durchgeführt werden können, eine Abwicklung des Luftverkehrs nur durch Inkaufnahme erheblicher Verspätungen möglich ist.
Weiter hat das Gericht ausgeführt, der Flughafen Frankfurt könne in seinem gegenwärtigen Ausbauzustand das bestehende Verkehrsaufkommen nur unzureichend bewältigen. Dieser Umstand sei geeignet, die nationale und internationale Bedeutung des Flughafens zu beeinträchtigen. Der Ausbau durch die Errichtung der Startbahn 18 West sei daher dringend erforderlich und dulde keinen weiteren Aufschub.
Ein Rechtsmittel gegen diese Beschlüsse ist nicht zulässig.

3. Bedeutung des Verkehrsflughafens Frankfurt für die Wirtschaftsmetropole Frankfurt am Main

3.1 Allgemeine Bedeutung

Der Flughafen Frankfurt ist einer der bedeutendsten auf dem europäischen Kontinent. Seine Verkehrsleistungen stehen sowohl bei der Zahl der Starts und Landungen als auch beim Fluggast-, Luftfracht- und Luftpostaufkommen mit an der Spitze: Bei den Flugzeugbewegungen (Starts und Landungen) sowie beim Fluggastverkehr rangiert er nach London-Heathrow auf Platz 2, im Luftfrachtverkehr nimmt Frankfurt sogar den ersten Platz ein.

In der Weltrangliste liegt der Frankfurter Flughafen im Güterverkehr an vierter, bei der Zahl der Fluggäste an dreizehnter Stelle.

Von dem Verkehrsaufkommen der elf deutschen Verkehrsflughäfen insgesamt entfällt nach den letzten vorliegenden Informationen jeweils der weitaus größte Anteil auf Frankfurt, und zwar bei den Fluggästen 36 %, bei der Luftfracht 72 % und bei der Luftpost 58 %.

Die jährlich abgefertigte Luftfracht repräsentiert einen Gesamtwert von rund 5o Mrd. DM. Wöchentlich werden im Passagier- und Frachtlinienverkehr (Starts) 2.29o Verbindungen nach 188 Städten in 87 Ländern geboten. Mit 73 Gesellschaften bedienen fast alle in der Bundesrepublik operierenden Luftverkehrsunternehmen den Frankfurter Flughafen regelmäßig. Darüber hinaus wird er von mehr als 25o Unternehmen im Bedarfsverkehr angeflogen.

Der Flughafen Frankfurt hat damit eine weit über die regionale Bedeutung hinausreichende Funktion. Er ist eine Verkehrsinfrastruktureinrichtung mit Metropolfunktion. Dies trägt wesentlich dazu bei, die Region Rhein-Main und insbesondere die Stadt Frankfurt am Main zum Standort höchster Zentralität in der Bundesrepublik Deutschland und Europa zu machen.

3.2 Standortfaktor

Der Flughafen ist somit unbestritten ein bedeutender Standortfaktor für viele hier ansässige nationale und internationale Unternehmen.

Die Umsatzstatistik für Industriebetriebe in Frankfurt am Main ergibt für 198o einen voraussichtlichen Gesamtumsatz von 15,6 Mrd. DM. Hiervon entfallen rund 6,6 Mrd. DM oder 42 % auf den Auslandsumsatz.

Im tertiären Wirtschaftssektor, insbesondere im Bereich des Banken- und Börsenwesens, spielen der Zeitfaktor und die Schnelligkeit der Dispositionen eine überdurchschnittlich große Rolle. Der unmittelbare Anschluß an den Weltluftverkehr ermöglicht eine direkte Anbindung an die bedeutendsten Wirtschaftszentren des In- und Auslandes und ist insofern entscheidend für ein erfolgreiches wirtschaftliches Handeln.

Von 341 in Frankfurt am Main ansässigen Kreditinstituten sind 186 Filialen und Repräsentanzen ausländischer Institute, wobei 1o zu den größten internationalen Banken der Welt zählen.
Fünf deutsche Großbanken haben ihren Hauptgeschäftssitz in Frankfurt am Main.

Von 142 Versicherungen in Frankfurt am Main sind 32 in ausländischem Besitz, wovon 15 mit der alleinigen Deutschlandrepräsentanz beauftragt sind.

Frankfurt am Main gehört zu den führenden Standorten des Großhandels, des Einzelhandels und der Handelsvermittlung in der Bundesrepublik. Von 22 großen Einzelhandelskonzernen Europas haben drei ihren Hauptgeschäftssitz in Frankfurt am Main.
Von den rund 3.2oo Großhandelsunternehmen zählen rund ein Viertel zum Export- und Importsektor.

Ca. 2oo Werbeagenturen mit über 1o.ooo Beschäftigten sind in Frankfurt am Main ansässig. In der Liste der "Top-Fifty-Agenturen" der Welt haben 19 entweder ihren Hauptsitz oder ihre Deutschlandzentrale in Frankfurt am Main. In dieser Rangordnung belegen 12 Frankfurter Agenturen Plätze unter den ersten zwanzig.

Frankfurt am Main ist ferner Sitz führender, international arbeitender Großbaufirmen sowie Ingenieur- und Beratungsunternehmen.

14o Luftverkehrsgesellschaften unterhalten Stadtbüros in Frankfurt am Main, von denen ein Teil als Europa- bzw. Deutschlandleitung arbeitet.

Zur Zeit gibt es in Frankfurt am Main rund 53 Konsulate bzw. Generalkonsulate und 27 ausländische Handelsvertretungen.

Das hohe Fluggastaufkommen auf Rhein-Main führt der Stadt Frankfurt am Main in besonderem Maße Gäste aus allen Teilen der Welt zu, die auf das Wirtschaftsleben in vielfältiger Form Einfluß nehmen.
In erster Linie ist hiervon das Hotel- und Gaststättengewerbe betroffen. In 197 Beherbergungsbetrieben steht in Frankfurt am Main eine Kapazität von 16.o12 Betten zur Verfügung. Im Jahre 198o wurden 1,6 Mio Gäste beherbergt, von denen 55 % aus dem Ausland kamen.

Die Frankfurter Messen sind sehr stark international geprägt. Beispielsweise kamen bei den Frankfurter Frühjahrs- und Herbstmessen von rund 2.9oo Ausstellern 28 % aus dem Ausland. Bei einzelnen Fachmessen ist der Anteil der ausländischen Aussteller noch höher. Ähnliche Relationen gelten auch bei den Messebesuchern.

3.3 Bruttoinlandsprodukt

Die Betriebe am Flughafen mit ihrem Umsatz von knapp 5 Mrd. DM sowie dem jährlichen Investitionsvolumen von rund 3oo Mio DM leisten neben der Bruttolohn- und -gehaltssumme von rund 1,3 Mrd. DM einen wesentlichen Beitrag zum Bruttoinlands- bzw. -regionalprodukt. Von Fachleuten wird geschätzt. daß das Bruttoinlandsprodukt einer Region ohne einen internationalen Flughafen um 15 bis 2o % niedriger wäre.

3.4 Arbeitsmarktsituation

Die große Bedeutung des Flughafens als Wirtschaftsfaktor ergibt sich auch aus folgenden Zahlen:

Ende 198o waren auf dem Flughafen rund 32.ooo Personen beschäftigt, von denen knapp ein Drittel in der Stadt Frankfurt am Main wohnen.
Seit 1972 ist die Zahl der auf Rhein-Main Beschäftigten um rund 11.ooo gewachsen. Der Flughafen bildet damit derzeit die Existenzgrundlage für ca. 79.ooo Menschen in Frankfurt am Main und in der Region.

Unter der Voraussetzung, daß die Entwicklung des Flughafens durch die geplanten Ausbaumaßnahmen ungestört möglich ist, werden bis zum Jahre 199o jährlich 1.ooo neue Arbeitsplätze auf dem Flughafen geschaffen werden. Ein Faktor, der in Anbetracht der Prognosen über die Arbeitsmarktsituation Mitte der 8oer Jahre von besonderer Bedeutung ist.

Nach einer Untersuchung des Statistischen Amtes der Stadt Frankfurt am Main nahm die Zahl der Beschäftigten in den Jahren 197o - 1977 in Frankfurt am Main um 4o.ooo - das entspricht einem Prozentsatz von 7,2 % - ab. Diese rückläufige Entwicklung ist allerdings inzwischen zum Stillstand gekommen, die Beschäftigtenzahlen haben sich wieder ein wenig erhöht.
Auf dem Flughafen war in der gleichen Zeit ein Zuwachs von 8.5oo Arbeitsplätzen zu verzeichnen; ein Anstieg von rund 45 %. Dies stimmt mit der allgemeinen Beobachtung überein, daß es sich bei der Sparte Luftverkehr um einen weitgehend krisensicheren und weiterhin expandierenden Bereich handelt.

Von je 1oo,-- DM in Hessen werden am Flughafen 1,6o DM (Umlandverband ohne Frankfurt am Main 3,5o DM; Stadt Frankfurt am Main 28,-- DM) als Lohn oder Gehalt unmittelbar verdient.

3.5 Steueraufkommen

Der Flughafen besitzt nicht zuletzt auch einen erheblichen Stellenwert für die Haushaltsrechnungen der Gemeinden im Wirtschaftsraum Frankfurt am Main. Geht man von einem Erfahrungssatz von 2.o57,-- DM unmittelbare Steuereinnahmen je Arbeitsplatz aus, so dürften sich allein die Einnahmen der Stadt Frankfurt am Main im Jahre 1981 aus der Gewerbesteuer, die dem gesamten Flughafenbereich entstammen, auf rund 61,7 Mio DM belaufen. Hiervon sind allerdings 2o % Gewerbesteuerumlage je zur Hälfte an Bund und Land abzuführen.

Nach dem Wirtschaftsplan 1981 der FAG wird allein die FAG ca. 24 Mio DM Gewerbesteuer und ca. 3,5 Mio DM Grundsteuer aufbringen. Von einer Gesamtlohnsumme der FAG von ca. 285 Mio DM werden rund 9o Mio DM an Beschäftigte mit Wohnort Frankfurt am Main fließen.
Bei einem Steueranteil der Gemeinden von 15 % werden etwa 22 Mio DM aus der Lohn- und Einkommensteuer der Gesamtbeschäftigten am Flughafen an die Stadt Frankfurt am Main und die übrigen Anliegergemeinden insgesamt gezahlt.

Nicht quantifizierbar sind die erheblichen indirekten Einnahmen der Stadt Frankfurt am Main, die auf den Flughafen zurückzuführen sind.

4. Absehbare Folgen für die Wirtschaftsmetropole Frankfurt am Main, falls die Startbahn 18 West nicht gebaut wird:

4.1 Bereits im Planfeststellungsbeschluß des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik vom 23.o3.1971 ist in den Entscheidungsgründen zu A unter 1. folgendes ausgeführt:

> "Das Unterbleiben des notwendigen Ausbaues (hätte) nicht wieder gutzumachende Folgen. Würde auf die Anpassung der Flughafenanlagen an die zu erwartenden Bedürfnisse verzichtet, ginge die relative Stellung Frankfurts unter den deutschen und Weltflughäfen verloren. Abwanderungen bestimmter Verkehrsleistungen wären dann zu erwarten. Eine Neu- bzw. Umorientierung der nationalen und internationalen Luftverkehrsströme

würde außerdem schwerwiegende Folgen für die gesamte Wirtschaft dieses Raumes und darüber hinaus der gesamten Bundesrepublik Deutschland haben. Es könnte zu Betriebsverlagerungen im produzierenden und tertiären Bereichen kommen. ... Der Flughafen wird nach dem Ausbau auf Jahre hinaus Beschäftigung und Einkommen der gesamten Region nachhaltig beeinflussen. Frankfurt am Main wird seine internationale Stellung als Verkehrsknotenpunkt nicht nur halten, sondern den Prognosen entsprechend festigen können. Eine mögliche Kapazitätsgrenze wäre zeitlich weit hinausgeschoben. Die Unterlassung des Ausbaues würde auch eine Verletzung der sich aus § 45 Abs. 1 Luftverkehrszulassungsordnung ergebenden Betriebspflicht darstellen."

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat diese Aussagen im wesentlichen in seinen Beschlüssen vom o8. und 21.1o.198o bestätigt (s. Ausführungen unter Ziffer 2.2 dieser Begründung).

4.2 Die in Angriff genommene und voraussichtlich bis 1982 abzuschließende Verschiebung und Verlängerung des Parallelbahnsystems (Teil B des Planfeststellungsbeschlusses) bewirkt keine Erhöhung der bisherigen Start-/Landebahnkapazität.
Durch die Verschiebung und Verlängerung des Parallelbahnsystems wird die Sicherheit für den Verkehr auf der nahegelegenen BAB Basel-Kassel vergrößert und wird die Regelmäßigkeit des Flugbetriebes auch bei Schlechtwetterlagen gewährleistet.

4.3 Die Kapazität des bestehenden Bahnsystems des Flughafens Frankfurt ist seit geraumer Zeit erschöpft. Bezüglich der Zuwachsraten der Flugzeugbewegungen für den Zeitraum von 197o bis 1978 liegt Frankfurt deshalb im Vergleich mit London, Zürich, Paris und Amsterdam mit nur rund 1o % an letzter Stelle.
Auf der anderen Seite hielt Frankfurt die Spitzenstellung im Vergleich zu Amsterdam, Paris und London bezüglich des Anteils von Großraumflugzeugen am Gesamtverkehrsaufkommen bereits im Jahre 1977 mit 16,2 %. In den letzten drei Jahren ist der Anteil von Großraumflugzeugen am Gesamtverkehrsaufkommen in Frankfurt noch weiter gestiegen auf ca. 21 %.

Diese beiden Vergleiche zeigen deutlich, daß die Kapazität des Flughafens Frankfurt tatsächlich erschöpft ist. Die Fluggesellschaften konnten eine Steigerung des Passagier- und Frachtaufkommens in Frankfurt nur noch durch den vermehrten Einsatz von Großraumflugzeugen abfangen.

4.4 Die interkontinentale Drehscheibenfunktion und gleichzeitige innerdeutsche Knotenpunktfunktion des Verkehrsflughafens Frankfurt kann nur gewährleistet werden, wenn die Kapazität des Flughafens angemessene Steigerungen des Verkehrsaufkommens zuläßt.

4.5 Wenn ein solches angemessenes Wachstum nicht gewährleistet werden kann, weil die Startbahn 18 West nicht gebaut wird, werden sich die Luftverkehrsgesellschaften aus tatsächlichen und wirtschaftlichen Erwägungen von Frankfurt weg orientieren müssen. Neben der Tatsache, daß zusätzliche Starts und Landungen nicht mehr möglich sind, können bei eingeschränkter Kapazität eines Flughafens die Flottenumlaufpläne der Luftverkehrsgesellschaften nicht mehr optimiert und darüber hinaus durch Verspätungen nicht eingehalten werden. Für die Luftverkehrsgesellschaften stellt sich dann die Alternative, vermehrt teures Fluggerät anzuschaffen oder den Flughafen Frankfurt nicht mehr bzw. nur noch eingeschränkt anzufliegen. Im interkontinentalen Verkehr würde eine Abwanderung nicht anderen deutschen Verkehrsflughäfen zugute kommen. Eine solche Abwanderung würde vielmehr sich in Richtung Zürich, Amsterdam oder Paris vollziehen.

4.6 Im Gefolge einer sinkenden Attraktivität des Flughafens Frankfurt im interkontinentalen Direktverkehr würde auch die innerdeutsche Knotenfunktion von Frankfurt eine Einschränkung erfahren.

4.7 Nach allen vorliegenden Erkenntnissen lebt die Wirtschaftsmetropole Frankfurt am Main aber von der verkehrlichen Zentralität, welche nicht zuletzt durch das Luftkreuz Rhein-Main gewährleistet wird. Insbesondere als Banken- und Börsenplatz von internationalem Rang wäre die Stadt Frankfurt am Main gefährdet, wenn sie nicht mehr zugleich Verkehrsmetropole der Bundesrepublik Deutschland wäre. Die Zahl der internationalen Direkt-Flugverbindungen zum Flughafen Frankfurt geht einher mit der Attraktivität Frankfurts als europäischer Stammsitz internationaler Konzerne.

5. Schlußbemerkungen

5.1 Generell ist festzustellen, daß zwischen der Entwicklung des Luftverkehrs auf dem Frankfurter Flughafen und der wirtschaftlichen Entwicklung in Frankfurt am Main in dem dazugehörigen Wirtschaftsraum engste Wechselbeziehungen bestehen, obgleich sich diese Wirkungen nicht immer zahlenmäßig oder wertmäßig belegen lassen.
Die Struktur der Wirtschaft dieses Raumes ist weitmehr als bei anderen Städten ähnlicher Größenordnungen auf den Luftverkehr angelegt. Die Entwicklung des Luftverkehrs hat andererseits die wirtschaftliche Entwicklung in diesem Raum stark gefördert. Zahlreiche "flughafenbezogene" Spezialbetriebe (Speditionen, Serviceunternehmen usw.) haben sich in den letzten Jahren neu angesiedelt bzw. wesentlich erweitert; ihre wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten sind ebenso vom Luftverkehr abhängig wie die vieler anderer Branchen.

Die Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Flughafens Frankfurt ist im Hinblick auf die vielfältigen Metropol-Funktionen der Stadt Frankfurt am Main, z.B. als Banken- und Börsenplatz von internationalem Rang, als internationales Messezentrum, als Zentrum der deutschen Außenwirtschaft - um nur einige zu nennen - , unabdingbar. Sie ist weiterhin angesichts der wachsenden internationalen Arbeitsteilung und der wachsenden Konkurrenz anderer Wirtschaftsräume eine unerläßliche Vorbedingung zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit und zur Gewährleistung eines angemessenen Wirtschaftswachstums (einschließlich der Sicherung der Arbeitsplätze) in Frankfurt am Main und der gesamten Region.
Ohne ausreichendes wirtschaftliches Wachstum sind aber die großen Zukunftsaufgaben (z.B. strukturelle Anpassung der Wirtschaft an die veränderten weltwirtschaftlichen Bedingungen, Vermeidung von Arbeitslosigkeit, Verbesserung der Umweltbedingungen) nicht zu bewältigen.

Seiner Funktion kann der Flughafen Frankfurt zukünftig jedoch nur nachkommen, wenn durch vernünftige Erweiterung der Kapazität (Bau der Startbahn 18 West) die angemessene Abwicklung des steigenden Luftverkehrsaufkommens gewährleistet bleibt.
Anderenfalls würde die nationale und internationale Bedeutung des Verkehrsflughafens Frankfurt sinken. Es wäre nicht nur ein weiterer Ausbau der Arbeitsplätze und damit des Steueraufkommens ausgeschlossen, sondern auch der status quo wäre gefährdet. Einhergehend damit wäre die Stellung Frankfurts als Hauptstadt des Verkehrs am Luftkreuz Rhein-Main in Gefahr. Für internationale Konzerne wäre Frankfurt am Main nicht länger europäische Metropole.

5.2 Hinsichtlich der mit dem Bau der Startbahn 18 West verbundenen unvermeidlichen Umweltbeeinträchtigungen kann mit Sicherheit erwartet werden, daß die FAG alles unternehmen wird, diese Belastungen so gering wie nur irgend möglich zu halten.
Die bisherigen Bemühungen der FAG zur Eindämmung der Lärmsituation und die bereits in Angriff genommenen und weiterhin geplanten umfangreichen Wiederaufforstungsmaßnahmen bestätigen diese Erwartungen.

5.3 Schließlich ist davon auszugehen, daß alle noch offenen Fragen im Zusammenhang mit dem Bau der Startbahn 18 West in der Anhörung des Hessischen Landtags geklärt werden können.

Prof. Dr. rer. nat. N. Wolters
Institut für Wasserversorgung, Abwasserbeseitigung und Raumplanung

6100 Darmstadt, Petersenstr. 13
Telefon (06151) 16 35 48 / 16 21 48

Technische Hochschule Darmstadt

3.2.1981
W/sk

Anhörung Ausbau
Flughafen Frankfurt am Main
Vorlage 65

Stellungnahme zur Auswirkung der Erweiterung des Flughafens Frankfurt am Main auf den Grundwasserhaushalt

1. Senkung des Grundwasserspiegels durch den Bau der Startbahn 18

Nach den vorliegenden Plänen ist vorgesehen, die Startbahn 18 in ihrem nördlichen und mittleren Bereich auf grundwasserfernem Gelände zu errichten. Im Südbereich dagegen werden Startbahn und begleitende Rollbahn in einem anmoorigen bewaldeten Gelände errichtet, dessen Grundwasserspiegel zum Teil nur einen Oberflächenabstand von 0,4 m hat. Hier ist ein stellenweiser Austausch des anstehenden Bodens und eine Dauerdrainage erforderlich. (Abbildung 1).

"Die Notwendigkeit der Untergrundentwässerung kann sich bei zu hohem Grundwasserstand, insbesondere unter befestigten Flächen, ergeben. Durch die hohen Flugzeugradlasten wird der Untergrund bis in größere Tiefen beansprucht als bei Straßen. Grundwasser kann damit in weit stärkerem Maße die Tragfähigkeit des Unterbaus und die Haltbarkeit der Decken beeinflussen. Voraussetzung für die Beurteilung der Notwendigkeit und für die Aufstellung des Entwurfs von Untergrundentwässerungen sind Vorerhebungen über Bodenbeschaffenheit, Grundwasserverhältnisse und Vorfluter." (Merkblatt für die Entwässerung von Flughäfen, Ausgabe 1971, Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen).

Solche Vorerhebungen sind offensichtlich von der Flughafen AG und vom Landesminister für Verkehr und Wirtschaft nicht angestellt worden. Anderenfalls wäre nicht erklärlich, weshalb der Staatssekretär im Wirtschaftsministerium noch mit Schreiben vom 27.1.1981 der Gemeinde Mörfelden-Walldorf mitteilt, eine Absenkung des Grundwasserspiegels sei nicht erforderlich.

Meines Erachtens ist insbesondere mit Rücksicht auf die am Südende niedriger liegende Rollbahn eine Dauerabsenkung des Grundwassers von 1,30 m notwendig. Auch MOCK sieht in seiner Abbildung 5 Drainrohre in einer Tiefe von 1 - 2 m vor. Bei einem Durchlässigkeitsbeiwert k_f von $3 \cdot 10^{-4}$ m/s und einer mittleren Aquifermächtigkeit von 40 m sowie einem Abstand zum Gundbach von 1250 m ergibt sich eine zu fördernde Wassermenge von 31 l/s = 1 Mio m^3/a. Die daraus resultierende Absenkung ist in Abbildung 1 und 2 dargestellt.

Im Süden des Flughafens ist also, bezogen auf die Grundwasserstände von April 1979, eine durchschnittliche Grundwasserentziehung von 1 Mio m^3/a erforderlich. Ein wasserrechtliches Verfahren für diese Maßnahme, obwohl im Planfeststellungsbeschluß ausdrücklich gefordert, ist meines Wissens bisher nicht eingeleitet.

Laut Planfeststellungsbeschluß muß der Tunnel Okriftler Straße die Startbahn 18 bei km 2,7 (gerechnet vom Nordende) kreuzen. Eine Zeichnung der FAG vom Jahre 1975 sieht für die Tunneleinfahrten offene Erdböschungen vor. Bei dieser Bauweise hätte der Grundwasserspiegel an dieser Stelle um etwa 10 m auf Dauer abgesenkt werden müssen. Dazu wäre eine Grundwasserentnahme von ca. 7 Mio m^3/a notwendig gewesen.

In den neueren Plänen der FAG (ab 1979) ist der Tunnel nach Norden verschoben und soll, einem Vorbericht des Erdbaulaboratoriums GIESE zufolge, in trockener Baugrube errichtet und gegen den anschließenden Wiederanstieg des Grundwassers abgedichtet werden. Der Vorbericht ermittelt eine Baugrubenentwässerung von 45 - 90 l/s. Das entspricht dem 1,5- bis 3-fachen der oben genannten Drainage im Südbereich. Dennoch scheint auch dieser Wert zu gering, da GIESE mit einer

Durchlässigkeit von 10^{-4} m/s rechnet, während in diesem Bereich wahrscheinlich die Durchlässigkeit dreimal so hoch ist. Dementsprechend ist die zur Bauwasserhaltung notwendige Förderung erheblich höher. Geschätzt werden 150 - 200 l/s, was bei einjähriger Bauzeit einem Wasserentzug von 5 - 6 Mio m^3 entsprechen würde.

Die Re-Infiltration entzogenen Grundwassers sollte heute eine Selbstverständlichkeit sein. Im Lande Baden-Württemberg wird sie in großem Maße praktiziert. Eine Versickerung dieses Wassers mittels Oberflächenberegnung halte ich jedoch aus quantitativen Gründen (hoher Verdunstungsverlust) und aus qualitativen Gründen für ungeeignet.

2. Erhöhung der Grundwasserneubildung durch Umwandlung von Mischwald in extensiv genutztes Grasland

Die Auswirkung dieser Maßnahme auf die Grundwasserneubildung ist umstritten. Während BRECHTEL und von HOYNINGEN-HUENE (1978) im Frankfurter Stadtwald auf Grasland erheblich höhere Grundwasserneubildungsraten ermittelten als bei Mischwald, stellen die meisten anderen Autoren eine so auffallende Differenz nicht fest (z.B. LIPPERT, 1976; RENGER und STREBEL, 1980). GOLWER (1980, S. 95) schreibt dazu: "Aufgrund der genannten Untersuchungsergebnisse müßte die Grundwasserneubildungsrate auf den insgesamt rd. 4 km^2 großen Grasflächen des Flughafens Frankfurt/Main um 150 % höher sein als in dem umgebenden Waldgebieten und zu einer örtlichen Erhöhung der Grundwasseroberfläche führen. Aus dem Vergleich der Ganglinien von Grundwasserstandsmeßstellen, die im Waldgebiet und im Flughafengelände stehen, ergeben sich aber keine Hinweise für nennenswerte Unterschiede der Grundewasserneubildungsraten. Die für den Frankfurter Stadtwald angegebene Grundwasserneubildungsrate von 2,2 $l/s \cdot km^2$ ist daher als Mittelwert zu gering.

Wenn man die von MOCK angegebenen Brunnenganglinien (Abb. 2) heranzieht, erhärtet sich dieses Bild. Die Grundwasserneubildung ist bei den beiden nördlichen Brunnen (in der Nähe des abgeholzten Flughafengeländes)geringer als bei den beiden südlichen Brunnen, die mitten im Walde liegen. TOUSSAINT (1980, S. 221) formuliert hierzu:
"Die Untersuchungen zeigen weiterhin, daß der Einfluß des Waldes auf die Höhe der Grundwasserneubildung offenbar nicht so groß ist, wie allgemein angenommen wird. Abgesehen von der Niederschlagshöhe haben allem Anschein nach Bodenart und Lagerung der Deckschichten eine vorrangige Bedeutung, die Vegetation folgt mit Abstand. Diese Aussage stimmt mit Erkenntnissen anderer Autoren überein (u.a. LIEBSCHER, 1970: 170, SCHUBACH 1973: 45)."

Im Gegensatz dazu nimmt MOCK (1981) beim Ersatz von Mischwald (Grundwasserneubildung 130 mm/a) durch Grasland einen Anstieg auf 200 mm/a, durch höhenbegrenzte Wiederaufforstung auf 170 mm/a an. Daraus errechnet er eine zusätzliche Grundwasserneubildung in der Größenordnung von 0,3 - 0,35 Mio m^3/a. Selbst wenn sie in dieser Höhe aufträte, so würde sie durch die Versiegelung im Bereich des Frachtzentrums Nord (ca. 100 ha befestigte, über Regenwasserkanäle zu entwässernde Flächen) und durch die zusätzliche Verdunstung bei der von MOCK vorgesehene Beregnung weitgehend kompensiert. Es ist daher nicht zu erwarten, daß insgesamt mehr Grundwasser anfällt als bisher. Zu erwarten ist dagegen bei Durchführung der seitens der FAG beabsichtigten Maßnahme, daß während der Bauzeit des Tunnels der Grundwasserspiegel örtlich stark fallen wird. Im gesamten Südbereich der Startbahn wird dagegen eine dauernde Grundwasserabsenkung stattfinden.

Wo die im Rahmen des Vorhabens der FAG vorzusehenden Versickerungsflächen sind, scheint offensichtlich bisher nicht festgelegt worden zu sein. Der Grundwasseranstieg, durch den die Grundwasserabsenkung im Süden und im Tunnelbereich kompensiert werden sollen, läßt sich daher nicht berechnen.

3. Einzugsgebiet von Wasserwerken

Wie Abb.3 zeigt, liegt das für die Schwellenverlegung der Parallelbahn benötigte Gelände im Einzugsbereich des kommunalen Wasserwerks Hattersheim, die vorgesehene Startbahn West dagegen im Einzugsbereich zweier gewerblicher Wasserwerke, des Wasserwerks Schönauer Hof und des Gundbaches. Der Gundbach ist im hier dargestellten Bereich durch Meliorationsmaßnahmen der dreißiger Jahre eingetieft worden. Das moorig-anmoorige Gelände der Bachaue wurde dadurch soweit ausgetrocknet, daß die Nutzung als Mähweide möglich wurde. Gleichzeitig ist er durch die Tieferlegung zu einem Vorfluter für das Grundwasser geworden. Der Grundwasserentzug im hier dargestellten Bereich liegt in der Größenordnung von 3 Mio m^3/a.

Der Wasserwirtschaftsverwaltung gegenüber habe ich schon vor einigen Jahren vorgeschlagen, durch den Einbau von Sohlschwellen oder besser noch von Steinschüttungen den Niederigwasserspiegel des Gundbaches um etwa 40 cm aufzuhöhen. Damit würde nicht nur die Selbstreinigung dieses sehr hoch belasteten Baches vergrößert, sondern auch der Grundwasserentzug auf im Durchschnitt ein Drittel zurückgehen. Die dadurch zusätzlich gespeicherte Menge von 2 Mio m^3 Grundwasser pro Jahr würde zu gleichen Teilen den umliegenden Wasserwerken zu Gute kommen.

Durch den Bau der Startbahn West und die damit notwendig werdende Drainage im Südbereich würde eine solche Aufhöhung des Gundbaches jedoch unmöglich gemacht. Mittelbar ist daher der Bau der Startbahn West die Ursache, daß ein in den dreißiger Jahren begangener Meliorationsfehler nicht rückgängig gemacht werden kann.

4. Wasserqualitätsfragen

Das Regenwasser von Flughäfen ist keineswegs als unverschmutzt anzusehen. Zwar ist es wegen des ungleichmäßigen Anfalles sehr schwer, exakte Verschmutzungsbilanzen aufzustellen. Die Darstellung der Abb. 4 zeigt jedoch, wie stark einzelne Parameter schwanken können. Aufgrund der unvollständigen Verbrennung beim Start ist im Bereich von Flughäfen immer mit erhöhten Werten an polycyclischen Kohlenwasserstoffen zu rechnen. Sie schlagen sich auf der Vegetation nieder und werden durch Niederschläge in den Untergrund transportiert. Normalerweise und das gilt auch für Straßenränder sind polycyclische Kohlenwasserstoffe im Untergrund sehr wenig mobil. In dem Maße, in dem aber die Versickerungsrate in unmittelbarer Nähe von Startbahnen künftig erhöht wird, z.B. infolge Beregnung der Oberfläche, wird ihr Einschleppen in den Untergrund begünstigt. Gerade bei Flughäfen ist die Gefahr besonders groß, da hier häufig organische Frostschutzmittel (Alkylenglycole) verwendet werden, die als Lösungsvermittler für Kohlenwasserstoffe dienen können und deren Einschleppen in das Grundwasser begünstigen. An Landstraßen und Autobahnen werden solche Mittel nicht gebraucht.

Eine weitere Gefahr ist das Einschleppen von hohen Stickstoffgaben. Hierzu schreibt GOLWER (1980):
"Auffallend hohe Nitrat-Werte treten im Gebiet des Flughafens Frankfurt/Main auf. Dort sind im oberen Grundwasserleiter die Nitrat-Gehalte von 30 - 50 mg/l (1970-1971) flächenhaft

auf 100 - 150 mg/l (1979) angestiegen. Dieser Anstieg ist vorwiegend auf den zeitweise erhöhten Einsatz von stickstoffhaltigen Enteisungsmitteln im Flughafenbereich zurückzuführen."

Hinzuzufügen ist,daß der Trinkwassergrenzwert für Nitrat durch den Rat der Europäischen Gemeinschaft kürzlich von 90 mg/l auf 50 mg/l gesenkt worden ist.

Durch den Bau einer zusätzlichen Startbahn in einem bisher unberührten Waldgelände ist also mit Sicherheit eine qualitative Verschlechterung des Grundwassers zu erwarten. Auch wenn ein Teil des in dem hier angesprochenen Bereich vorhandenen Grundwassers derzeit der Industriewasserversorgung dient und deshalb vielleicht nicht so hohen Qualitätsstandards genügen muß,verringert sich durch den Bau der Startbahn die umweltpolitisch erstrebenswerte Reservierung des Grundwassers für die öffentliche Trinkwasserversorgung in dem Maße, in dem die Vorkommen verschmutzt werden.

Literatur

Brechtel, H.M. und v. Hoyningen-Huene, J. (1979):

"Einfluß der Verdunstung verschiedener Vegetationsdecken auf den Gebietswasserhaushalt."
Schr.-R. dt. Verb.Wasserw. u.Kulturbau, 40, S. 172-223.

Golwer, A. (1980):

"Erläuterungen zur geol. Karte von Hessen, Bl. Nr. 5917 Kelsterbach, Hydrogeologie."
Wiesbaden

Liebscher, K.H. (1978):

"Grundwasserneubildung und Verdunstung unter verschiedenen Niederschlags-, Boden- und Bewuchsverhältnissen".
Wasserwirtschaft, 60; 8 Abb., 4 Tab., Stuttgart, S. 168-173.

Lippert, M. (1976):

"Der Einfluß des Bodenbewuchses auf die Grundwasserneubildung."
Wasser und Boden, S. 7-9

Mock, F.J. (1981):

"Stellungnahme Grundwasser und Wasserbilanz im Bereich der geplanten Startbahn West, Flughafen Frankfurt."
unveröffentlicht

Renger, M. und Strebel, O. (1980):

Jährliche Grundwasserneubildung in Abhängigkeit von Bodennutzung und Bodeneigenschaften."
Wasser und Boden, S. 362-364.

Schubach, H.D. (1970):

"Abhängigkeit der Sickerung von Bodenart, Bodenzustand und meteorologischen Faktoren nach langjährigen lysimetrischen Beobachtungen."
Dt. gewässerkdl. Mitt. 17, S. 44-71, 1 Abb., 6 Tab., Koblenz

Toussaint, B. (1980):

"Die Auswirkungen der Starkregen im Mai 1978 auf die Grundwasserstände der hessischen Oberrheinebene."
Geol. Jb. Hessen 108, S. 203-222.

Abb. 1: Nord Süd Schnitt
m ü NN
102
101
100
99
98
97
96
95
94
93
92
91
90
89
Gelände
SB 18
Rollbahn
Gelände
SB 18
Ausrollstrecke
Gundbach
GWSp. 2.4.1979
GWSp. bei
31 l/s Drainage
Tunnel Okrifteler Straße
1980
1971
N
S
Abstand vom Nordende SB 18
- 1
0
1
2
3
4
5
km

Abb. 2:

Grundwasserabsenkung bei Drainage von 31 l/s = 1 Million m^3/a am Südende der Startbahn 18

Abb. 3:
Grundwasserein-
zugsgebiete der
öffentlichen
Wasserwerke
nichtöffentl.
Wasserwerke
Flüsse
HATTERSHEIM
HOCHHEIM
FLÖRSHEIM
HÜNSTETTEN
WALLDORF
Schwalbach
MÖRFELDEN
HÜSSELSHEIM
Zeppelinheim

Abb 4: Wasseruntersuchungen des Regenwasserhauptkanals der Flughafen AG

Bund für Umwelt- und Naturschutz
Deutschland (BUND), Landesverband
Hessen e.V.

UMFANG DES WALDVERLUSTES

Anhörung Ausbau
Flughafen Frankfurt am Main
Vorlage 66

Siehe hierzu Karten für das Rhein-Main-Gebiet aus den Jahren 1935 und 1979; außerdem eine Karte WALDVERLUST FLUGHAFEN.

I. Waldbilanz für das Rhein-Main-Gebiet

Die nachstehend aufgeführten Ermittlungen wurden nach sehr sorgfältigen Erhebungen bei allen Forstämtern des Rhein-Main-Gebietes vorgenommen, und zwar für den Bereich südlich des Mains, außerdem f r den Hanauer Raum. Damit wird das ganze Rhein-Main-Gebiet mit seinem Waldbestand ohne den Vortaunus abgedeckt. Folgende Forstamtsbezirke sind erfaßt: Frankfurt(M), Groß-Gerau, Langen, Mörfelden, Neu-Isenburg, Nidderau, Seligenstadt und Wolfgang. Die Angaben sind mit einigen Ungenauigkeiten behaftet, weil die Forstamtsbezirke geändert und genaue Aufstellungen aus der zurückliegenden Zeit nicht überall zu rekonstruieren sind. Danach ergeben sich folgende Zahlen für eine Gesamtwaldbilanz (Waldrodungen abzüglich Ersatzaufforstungen) für das Rhein-Main-Gebiet:

1900 bis 1945 Waldrodungen	=	572 ha
./.Ersatzaufforstungen (nicht feststellbar)	=	-
		572 ha
1945 bis 1980 Waldrodungen	=	3.976 ha
./. Ersatzaufforstungen	=	249 ha
		3.727 ha
Gesamtverlust 1900 bis 1980	=	4.299 ha

Der bedeutende Gasamtverlust von 4.299 ha ist noch alarmierender, wenn man berücksichtigt, daß in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts der Verlust 572 ha betragen, aber erst in der Nachkriegszeit die große Waldzerstörung mit 3.727 ha oder eine Steigerung um 650 % eingesetzt hat. Es ist der ungeheure Beschleunigungseffekt, wie er auch gerade aus den Waldeinschlägen der jüngsten Jahre deutlich wird, der uns alle auf das tiefste beunruhigen muß.

Die Waldumwandlung erfolgte für folgende Nutzungszwecke (diese Aufstellung kann nur für die Zeit von 1945 bis 1980 geliefert werden):

Siedlung und Gewerbe	= 789 ha	
Verkehr und Versorgung	= 1.159 ha	
Bodenentnahmen und Deponien	= 560 ha	
Flughafen Frankfurt(M)	= 1.114 ha	(bis 1945 = 244 ha)
Sonstige	= 354 ha	
	3.976 ha	
./. Ersatzaufforstungen	= 249 ha	
	3.727 ha	

Neben dem Waldverlust für den Flughafen haben die Straßen und Energietrassen den zweithöchsten Anteil an der Gesamtbilanz. Die Ersatzaufforstungen fallen mit 249 ha kaum ins Gewicht.

II. Umfang des Waldverlustes durch den Flughafen

1. Für den Flughafen Frankfurt(M) wurden vor 1945 gerodet: 244 ha
   nach " " : 1.114 ha
   (Stand 1980 zusammen) : 1.358 ha

   Dem steht bislang als einzige Ersatzaufforstungsfläche ein Gebiet in Maintal gegenüber (das erst teilweise aufgeforstet ist) von 40 ha.

2. Durch den jetzt anstehenden Flughafenausbau sind folgende Waldflächenverluste zu erwarten:

	Rodungen ha	Wiederaufforstung bzw. Ersatzaufforstungen ha	Fehlbetrag ha
Parallelbahnverschiebung	129	49 +)	80
Startbahn 18 West	200	78 ++)	122
RWE-Trasse	50	-	50
	379 ha	127 ha	252 ha

+) Bei der geplanten Wiederaufforstung handelt es sich um eine höhenbeschränkte Ersatzaufforstung, die nicht als vollwertiger Wald betrachtet werden kann. Für die Parallelbahnverschiebung sind zunächst 64 ha zur Wiederaufforstung vorgesehen; davon müssen aber 15 ha bei Realisierung der Startbahn 18 West wiederum fallen, so daß hier nur 49 ha eingesetzt werden konnten.

++) In der Summe von 78 ha ist eine Wiederaufforstungsfläche von 50 ha erfaßt, die nicht als vollgültiger Wald betrachtet werden kann. Die restlichen 28 ha gliedern sich in Ersaztaufforstungsflächen für Kelsterbach 2 ha, Neu-Isenburg 2 ha, Schönauer Hof 24 ha.

Es kommt das Frachtzentrum hinzu, für das insgesamt 120 ha Wald in Anspruch genommen werden sollen. Sie sind erst teilweise gerodet. Dafür ist eine Ersatzaufforstung von 30 ha in Maintal erfolgt. Weitere Ersatzaufforstungen stehen nach unseren Ermittlungen nicht zur Verfügung. Die Stadt Groß-Gerau hat ihre Bereitschaft für eine Aufforstungsfläche zurückgezogen. Eine Ersatzaufforstung in Eschborn ist -abgesehen davon, daß sie aus Gründen des freien Abflusses der Kaltluftströme nicht erfolgen sollte-, bereits als Ersatz für das US-Lager in Köppern vorgesehen. Ebenso andere Vorschläge, wie sie im Entwurf zum FNP des Umlandverbandes Ffm. enthalten sind.

Es bleibt festzuhalten, daß der Inanspruchnahme von ~~620~~ 379 ha eine Ersatzaufforstung von nur 18 ha, zählt man die Wiederaufforstung hinzu, von ~~167~~ 127 ha gegenübersteht. Der Fehlbetrag beträgt ~~467~~ 252 ha. Zu berücksichtigen ist ferner, daß viele kleine Einzelersatzforstmaßnahmen keinen Ausgleich für ein geschlossenes Waldgebiet darstellen können. Eine auch nur annähernd flächengleiche Ersatzaufforstung für die j e t z t anstehenden Maßnahmen auf dem Flughafen ist also nicht möglich, ganz zu schweigen davon, daß die Waldbilanz jemals positiv ausfallen könnte, wie die FAG in ihrer Anzeigenkampagne behauptet hat. Die 1.358 ha an Wald, die für den Flughafen geopfert wurden bis jetzt, sind niemals auszugleichen.

III. Zu erwartende zusätzliche Waldverluste

Des weiteren stehen folgende Maßnahmen für Waldrodungen im Rhein-Main-Gebiet im Gesamtbetrag von 552,26 ha entsprechend der anliegenden Liste an.
In dieser Aufstellung sind nur die größeren bekannt gewordenen Projekte erfaßt, und zwar mit der Untergrenze des voraussichtlich zu erwartenden Waldverbrauchs. Ob und inwieweit einzelne Maßnahmen - die allesamt in den nächsten Jahren anstehen - noch verhindert werden können, erscheint sehr zweifelhaft, weil für die allermeisten Maßnahmen bereits grundsätzliche Zustimmung der einschlägigen Behörden vorliegen.

Ständig kommen neue Ansprüche dazu: So ist z.B. erst nach Erstellung der Liste bekannt geworden, daß eine Waldfläche von 14 ha für die Erweiterung des Flugplatzes Egelsbach gefordert wird, zu der bereits eine Zustimmung in Aussicht gestellt worden sein soll.

IV. Schlußfolgerung

Der Raubbau an Wald im Rhein-Main-Gebiet ist alarmierend. Die Sorge gewinnt an Dramatik, wenn man weiß, daß der Wald für unseren Raum aus Gründen der Klimaverbesserung, der Naherholung und der Wasserhaltung gleichermaßen existenzielle Bedeutung hat. Bekanntlich leidet das Rhein-Main-Gebiet durch seine geographische Lage an häufigen Inversionswetterlagen, die sogar an 40 % Tagen im Jahresmittel vorherrschen. Trotzdem wurde unser Raum noch um die Jahrhundertwende wegen seiner günstigen klimatischen Bedingungen allseits gerühmt. Heute ist er das in der ganzen Bundesrepublik bekannte Negativ-Beispiel für miserable Luftbedingungen und wir haben schon wiederholt vor der Sorge eines Smog-Alarms gestanden. Innerhalb weniger Jahrzehnte haben wir es dahin gebracht, daß sich die Luftbelastung durch Industrialisierung, Motorisierung und ein Übermaß an Besiedelung katastrophal verschlechtert hat. Die Bevölkerung hat sich allein nach dem letzten Krieg verdoppelt, die Besiedlung mit dem für die Luftbelastung schädlichen Hausbrand sogar verdreifacht; und der Pendlerverkehr hat mit der Motorisierung

/-4-

erst in den letzten beiden Jahrzehnten richtig eingesetzt. Allein in Frankfurt am Main stieg der Pendlerverkehr von 1960 bis 1970 von 134 000 auf 207 000; dabei der Individualverkehr von 33 000 auf 108 000, d.h., von 24,6 % auf 52,1 %. Das Verhältnis ist jetzt sicher noch ungünstiger, genaue Zahlen liegen darüber nicht vor. Alle Parameter deuten darauf hin, daß sich die Situation weiterhin verschlechtert.

Wir sind deshalb der Meinung, daß angesichts der bereits eingetretenen enormen Waldverluste im Rhein-Main-Gebiet und der permanent unter Berufung auf angeblich zwingende wirtschaftliche Notwendigkeiten weiterhin zu erwartenden Waldverluste, die trotz aller Unterschutzstellungen nach Forstgesetz, Naturschutzgesetz und Festsetzung als Regionaler Grünzug rigoros durchgesetzt werden, die Vernichtung des letzten großen zusammenhängenden Waldgebietes absolut unvertretbar ist.

LISTE DER BEKANNT GEWORDENEN ANSPRÜCHE AUF WEITERE WALDRODUNGEN IM RHEIN-MAIN-GEBIET (in ha)

	ha:
I. Straßenbaumaßnahmen	
1. B 8 Umgehung Königstein	70,oo
2. B 8 " Glashütten	24,oo
3. B 486 Nordumgehung Langen	16,oo
4. Neubau L 3262 Buchschlag (Südumgehung)	7,oo
5. Neubau B 46 zwischen A 661 und B 486	3,2o
6. Autobahnmeisterei Offenbach	2,2o
7. B 455 Umgehung Oberursel, Oberstedten	5,5o
8. B 455 Autobahnanschluß Friedberg	4,oo
9. B 26 von Dieburg über Umgehung Babenhausen-Stockstadt	47,7o
10. B 45 (BAB) Hanau-Dieburg, Rödermark-Münster	18,4o
11. Verbreiterung der L 2310, Seligenstadt	-,8o
12. B 448/A 683 Knoten Tannenmühle, Weiskirchen	1,oo
13. B 448/L 3064 Knoten Tannenmühle, Weiskirchen	-,8o
14. B 448 Umgehung Froschhausen-Seligenstadt	1,8o
15. Ausbau L 3112 Gernsheim	-,2o
16. K 167 Südumgehung Erzhausen	1,3o
17. B 54 Ausbau Wiesbaden, Dotzheim, Hahn	4,oo
18. B 417 Neubau Sdlg. Platte Umgehung Neuhof	4,oo
	211,90
II. Flughafen	
19. FAG-Ausbaustufe 1 und 2:	
Geplanter Parkplatz - Anschlußstelle Flughafen nördl. der BAB	13,5o
20. Geplanter Parkplatz nördl. der Tiefgarage, nordl. BAB	8,oo
21. Befestigte Fläche westl. des Frachtzentrums	12,50
22. Befestigte Fläche am Standort Tower-Süd	6,oo
23. FAG-Ausbaustufe 3:	
Befestigte Fläche südl. der Flugzeughallen 8 und 9	7,8o
24. Fläche der Baustelleneinrichtung im Süd-Westen (trotz Aufforstungsverpflichtung im Generalausbauplan als dauernd befestigte Fläche dargestellt)	4,8o
25. Herstellung der Hindernisfreiheit-West	24,oo
	76,6o

III. Deponien, Kiesentnahme und Sonstige	ha:
26. Mülldeponie der Stadt Frankfurt(M), Dreieich, Buchschlag	11,46
27. Mülldeponie Aßlar	18,00
28. Mülldeponie Heusenstamm	1,80
29. Kreismülldeponie Brandholz, Neu-Anspach	11,00
30. Fa. Ticona (Farbwerke Höchst), Kelsterbach	80,00
31. Erweiterung der Opel-Versuchsstrecke Rodgau	4,00
32. Tongrube der Kasseler Basalt AG, Mainflingen	30,00
33. Erweiterung der Kiesgrube Fa. Mitteldorf, Kelsterbach/Raunheim	40,00
34. Erweiterung der Kiesgrube Fa. Sehring, Langen	35,00
35. Kalkwerke Crix	2,50
36. Hovestadt -KG, Rodgauer Kalksandsteinwerke	30,00
	263,76

Summe I:	211,90 ha
" II:	76,60 "
" III:	263,76 "
Insgesamt:	552,26 ha

Eg 4/2/81

STADT FLÖRSHEIM AM MAIN

DER MAGISTRAT

Anhörung Ausbau
Flughafen Frankfurt am Main
Vorlage 67

An den
Vorsitzenden des
Haushaltsausschusses
des Hessischen Landtags
Herrn Dr. Erwin L a n g
Schloßplatz 1

6200 Wiesbaden

6093 Flörsheim am Main, den 1.02.1981
I - Wo/Hk

Anhörung Ausbau Flughafen Frankfurt am Main

Sehr geehrter Herr Dr. Lang,

die Stadt Flörsheim am Main wurde von Ihnen aufgefordert, an der Anhörung um den Ausbau des Frankfurter Flughafens teilzunehmen. Nachstehend geben wir folgende Stellungnahme ab:

1. Unsere Stadt gehört unbestritten zu den Gemeinden in der unmittelbaren Nähe des Frankfurter Flughafens, die vom Fluglärm am stärksten betroffen sind. Bei Ostwetterlage überfliegen alle auf dem Flughafen landenden Flugzeuge unser Stadtgebiet. Bei Westwetterlage, die überwiegend vorherrscht, überfliegt ein erheblicher Teil der startenden Flugzeuge ebenfalls unser Stadtgebiet und verursacht erhebliche Lärmeinwirkungen.

   Die an den Meßstellen gemessenen Lärmwerte beweisen eindeutig, daß die Lärmbelästigungen in der letzten Zeit nicht geringer worden sind, sondern im Gegenteil zunehmen.

   Wir müssen befürchten, daß bei der durch den Bau der Startbahn West beabsichtigten Erweiterung der Kapazität die Beeinträchtigung unserer Bürger weiter zunehmen wird.

2. Der Flörsheimer Wald in einer Größe von 385 ha, gelegen in den Gemarkungen Raunheim, Rüsselsheim und Walldorf-Mörfelden, wird durch den Bau der Startbahn in zwei etwa gleich große Teile zerschnitten. Dabei werden 34 ha wertvollen Waldes für den Startbahnbau beansprucht und damit vernichtet.

3. Die Stadt Flörsheim gehört von Anfang an zu den Gegnern der Erweiterungsabsichten des Frankfurter Flughafens. Dies gilt für die Verlängerung der beiden Parallelbahnen ebenso wie für die Startbahn West.

   Wir haben alle uns möglichen gerichtlichen Schritte bis hin zum Bundesverwaltungsgericht unternommen, um diese Erweiterungsabsichten auf dem Rechtswege zu verhindern. Unsere Klage betreffend die Startbahn West wurde 1978 endgültig abgewiesen. Im Verfahren wegen der Verlängerung der beiden Parallelbahnen sind wir nur noch insoweit beteiligt, als geprüft werden muß, ob die Flughafenbetreiberin verpflichtet ist, Lärmschutzmaßnahmen an städtischen Gebäuden zu übernehmen.

   Trotz dieser eindeutigen Rechtslage haben wir durch unsere Mitgliedschaft in der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafenerweiterung unser Interesse deutlich gemacht, auch weiterhin alle denkbaren Schritte zu unternehmen, um den Bau der Startbahn West nicht Wirklichkeit werden zu lassen. Daran hat auch der mit der FAG geschlossene Vertrag nichts geändert. Das Vertragswerk, zu dem wir uns durch das eingeleitete und nicht unterbrochene Enteignungsverfahren veranlaßt sahen, macht in der Präambel unsere negative Haltung zu den Erweiterungsabsichten eindeutig klar und enthält im übrigen im Falle des Nichtsbaus der Startbahn die Pflicht für die FAG, alle übereigneten Waldflächen der Stadt Flörsheim wieder rückzuübertragen.

   Wir haben nicht verstanden, daß der Hessische Landtag einerseits ein Anhörungsverfahren durchführt, das klären soll, ob der Bau der Startbahn West nötig ist, andererseits aber die Anteilseigner, zu denen auch das Land Hessen gehört, sich nicht bereiterklärt haben, dieses Enteignungsverfahren zu unterbrechen.

4. Die zahllosen Verlautbarungen der unterschiedlichsten Gruppierungen - gerade nach der Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs über den sofortigen Vollzug des Baus der Startbahn West - sind so unterschiedlich und widersprüchlich, daß unsere Bürger nicht mehr in der Lage sind, sich ein eindeutiges Urteil zu bilden. Wir hoffen sehr, daß die anberaumte Anhörung vor dem Hessischen Landtag nun endlich Klarheit und - was ebenso wichtig ist - eine Entscheidung bringt. Diese Entscheidung kann aus unserem Interesse heraus nur lauten, daß die Startbahn West nicht gebaut wird.

5. Zu den von Ihnen angeschnittenen zahlreichen und sehr komplizierten Sachfragen werden auch in unserem Auftrag die von der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafenerweiterung genannten Fachleute Stellung nehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

(W o l f)
Bürgermeister

Zu Protokoll gegebene
Stellungnahme

Dr. Kurt O e s e r

6082 Mörfelden-Walldorf 1
Westendstraße 26
2. Februar 1981

Anhörung Ausbau
Flughafen Frankfurt am Main
Vorlage 68

Verkehrspolitische und ökonomische Fragen anläßlich der Anhörung im Hessischen Landtag vom 2. bis 5. Februar 1981 zum Ausbau der Startbahn 18 West des Frankfurter Flughafens

1. Zur Bundesverkehrswegeplanung:

Im "Koordiniertes Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985" (KIP) aus dem Jahr 1977 wird das Z i e l der Verkehrsinvestitionspolitik des Bundes im Bereich der Flughafeninfrastruktur genannt:

> "Investitionen der Flughäfen sollen betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftlich sinnvoll sein. Dabei sind die Erfordernisse des Umweltschutzes und der Sicherheit des Luftverkehrs zu berücksichtigen. Die Planung der Verkehrsflughäfen soll stärker koordiniert werden mit dem Ziel, eine volkswirtschaftlich optimale Aufgabenteilung der Flughäfen untereinander sowie zwischen Luftfahrt und Bodenverkehrsmitteln zu erreichen. Für die Verkehrsflughäfen wird eine Orientierungshilfe für Investitionsplanungen erstellt werden" (S. 9).

Zur Flugsicherung wird ausgeführt:

> "Der Ausbau der Flugsicherung muß mit der Entwicklung des gewerblichen und militärischen Luftverkehrs in Einklang stehen. Flugsicherungs- und Flughafenplanung müssen aufeinander abgestimmt von einheitlichen Nachfrageprognosen sowie angepaßten Kapazitäts- und Auslastungsermittlungen ausgehen.
>
> Beim Ausbau der Flugsicherung haben Gesichtspunkte der Rationalisierung und der internationalen Vereinheitlichung Vorrang" (S. 9).

Als wesentliche Entscheidungskriterien für die Verkehrswegeinvestitionen werden im KIP gesamtwirtschaftliche Kosten und Nutzen herangezogen.

> "Innerhalb des gesamtwirtschaftlichen Rahmens kommt unter haushaltspolitischen Gesichtspunkten den betriebswirtschaftlichen Wirkungen und Erfolgen der investiven Maßnahmen ein besonderes Gewicht zu" (KIP, S. 2).

Der Bereich Flugsicherung wurde im KIP noch nicht in die Bewertung nach Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten einbezogen:

> "Eine Bewertung der Flugsicherungsinvestitionen nach Nutzen-Kosten-Kriterien konnte noch nicht erfolgen. Es ist notwendig, sobald wie möglich die Voraussetzungen für eine gesamtwirtschaftlich fundierte Beurteilung der Flugsicherungsinvestitionen zu schaffen, damit dieser Bereich in die verkehrszweigübergreifende Bewertung einbezogen werden kann. Eine erste Untersuchung zur Klärung der speziellen Probleme für die Anwendung von Nutzen-Kosten-Analysen liegt vor" (KIP, S. 40).

Das gleiche gilt für die Verkehrsflughäfen:

> "Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung wurden Flughafeninvestitionen bisher nicht nach Nutzen-Kosten-Analysen bewertet. Dies erklärt sich vor allem daraus, daß die Investitionsentscheidungen vom Bund nicht alleine getroffen werden. Entsprechend den Zielvorgaben werden bei künftigen Investitionen, bei denen der Bund beteiligt ist, Orientierungshilfen nach Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten erstellt" (s. 40).

Diese Absichtserklärungen werden im fortgeschriebenen "Bundesverkehrswegeplan '80" der im November 1979 vom Bundeskabinett gebilligt wurde, wiederholt (s. dort, S. 6). Ergebnisse sind offensichtlich noch nicht vorhanden.

Trotzdem wird im "Bundesverkehrswegeplan '80" ('80) die Bundesbeteiligung für den Flughafen München II bereitgestellt. Zum beabsichtigten Ausbau des Flughafens Frankfurt wird erklärt, daß dafür keine zusätzlichen Bundesmittel erforderlich sind (s. '80, S. 21).

/ 3

Es ist zu fragen:

1) Warum wurden für den Ausbau des Frankfurter Flughafens keine zusätzlichen Bundesmittel vom Land Hessen angefordert? Wollte man dadurch dem zuständigen Bundesministerium die "Mühe ersparen", die Investitionen für den Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main an den von der Bundesregierung formulierten Zielen zu messen, denen auch der Deutsche Bundestag zugestimmt hat?

2) Auf welche Grundlagen stützt die Bundesregierung ihre Entscheidungen hinsichtlich der Flughafeninvestitionen im Bundesverkehrswegeplan '80, da bisher Orientierungshilfen nach Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten noch nicht erstellt worden sind?

3) Als betriebswirtschaftliche Wirkung des Baues der Startbahn 18 West ist von der Deutschen Lufthansa eine Belastung der Kostenstelle "Start- und Landebahnsystem" von zusätzlich 40 Mio DM jährlich geschätzt worden (Vorstandsinfo DO 19/80, S. 3). Inwieweit wurden von Bund und Land Hessen die daraus folgenden Wirkungen auf die Fluggesellschaften - höhere Start- und Landegebühren - bei der Entscheidung für den Ausbau berücksichtigt?

4) Wenn es wegen der wesentlich erhöhten Landegebühren zu einer Verlegung von Lufthansaflügen kommen würde, hätte dies Auswirkungen auf Arbeitsplätze auf dem Frankfurter Flughafen. Gibt es dazu Vorstellungen bzw. Unterlagen? Gäbe es dann ähnliche Probleme wie bei der Konzentration der Hapag-Lloyd Flugtechnik auf Hannover (siehe Frankfurter Rundschau vom 14. Januar 1981, S. 14)?

2. Zur Struktur des Verkehrsangebotes in Frankfurt

In Frankfurt sind etwa 40 % der Fluggäste Umsteiger. Das Originäraufkommen an Fluggästen beträgt somit nur rd. 60 % des gesamten Fluggastaufkommens. Zu dieser Konzentration des Luftverkehrs auf Frankfurt hat die bisherige Politik des Bundesverkehrsministers bei der Vergabe von Streckenrechten zweifellos beigetragen.

Notwendig wäre eine Überprüfung, inwieweit eine nachfragegerechte Bedienung in den tatsächlichen Aufkommensgebieten, d. h. mehr Direktverbindungen von den anderen deutschen Verkehrsflughäfen, zur Entlastung des Rhein-Main-Flughafens beitragen könnte. Diese Forderung wurde erst kürzlich in "Luftverkehr", den Nachrichten vom Flughafen Hannover erhoben. Dort heißt es auf Seite 3:

> "Die auf der Hand liegende Gegenfrage, inwieweit andere Regionen der Bundesrepublik bisher schon durch die Konzentration auf Frankfurt benachteiligt wurden, ist bisher in der Öffentlichkeit kaum erörtert worden. Das Grundgesetz verpflichtet die Bundesregierung, Vorsorge für ein gleichmäßiges Wohlergehen aller Bundesbürger zu treffen. Das setzt eine ausgewogene Strukturpolitik auch auf dem Gebiet des Luftverkehrs voraus. Tatsächlich bestehen jedoch krasseste Mißverhältnisse. Der neue Bundesverkehrsminister könnte mit einem verkehrspolitischen Kurswechsel Abhilfe schaffen, ohne in dieser Zeit des eisernen Sparens eine Mark mehr ausgeben zu müssen".

<u>Es ist daher zu fragen:</u>

Inwieweit ist der Bundesverkehrsminister gewillt, von dem verkehrsrechtlichen Instrumentarium, über das er verfügt, Gebrauch zu machen, um den Flughafen Frankfurt am Main durch ein Verlegen von Liniendiensten zu entlasten und damit eine ausgewogene Strukturpolitik zu fördern, die der Intention des Grundgesetzes entspricht, Vorsorge für ein möglichst gleichwertiges Verkehrsangebot für die Bürger in allen Regionen der Bundesrepublik Deutschland zu treffen?

3. <u>Zur Aufgabenteilung zwischen Luftfahrt und Bodenverkehr</u>

Die deutsche Lufthansa hat mit dem Winterflugplan 80/81 den "flieg und spar"-Tarif für die Economy-Klasse eingeführt. Es bringt auf innerdeutschen Strecken - dabei auch Kurzstrecken mit Entfernungen kleiner als 300 km wie Düsseldorf-Frankfurt, Köln/Bonn-Frankfurt, Nürnberg-Frankfurt, Stuttgart-Frankfurt - eine Preisersparnis von fast 40 %.

Damit liegt der Flugpreis in diesen Entfernungen nur noch rd. 35 % über dem 1. Klasse IC-Fahrpreis der DB. Als Wettbewerbsentfernung mit der Eisenbahn sind etwa 250 bis 350 km anzusehen. Hinsichtlich der Kosten - insbesondere auch der Energiekosten - ist die Eisenbahn auf diesen Entfernungen dem Luftverkehr und dem PKW-Verkehr weit überlegen.

Trotz der Einschränkung, daß bei Anwendung der "flieg und spar"-Tarife zwischen Hin- und Rückflug ein Sonntag liegen muß, zeigt die Erfahrung doch, das "Vielreisende" auf den genannten Strecken den Billigtarif nutzen können, so daß mit einem "Umsteigen" von Bahnreisenden auf das Flugzeug zu rechnen ist. Ebenfalls werden Privatreisende, die bisher Intercityzüge benutzt haben, den Billigtarif der Lufthansa nutzen.

Dies widerspricht dem vom Bund postulierten Ziel, eine "optimale Aufgabenteilung .... zwischen Luftfahrt- und Bodenverkehrsmitteln zu erreichen" (KIP, S. 9), und trägt zur Verschärfung der Engpaßsituation in Frankfurt bei.

<u>Es ist zu fragen:</u>

> Warum wurden bei der Genehmigung dieses Tarifs durch den Bundesverkehrsminister die o. a. Ziele des Bundesverkehrswegeplans nicht beachtet, sondern diese im Gegenteil grob mißachtet?

Eine optimale Aufgabenteilung zwischen Luftfahrt und Bodenverkehrsmitteln erfordert - über die vorhandene Eisenbahnanbindung des Flughafens Frankfurt hinaus

- Tarif- bzw. Fahrplanabstimmungen zwischen Luftfahrt und Eisenbahn,
- Gepäckabfertigung im Zuge bei Übergang zum Flugzeug (Umsteiger)
- Parkplätze für Luftreisende an wichtigen Bahnhöfen u. a.

Diese Maßnahmen könnten langfristig zu einer Entlastung Frankfurts führen.

/ 6

Daraus ergibt sich die Frage:

> Welche Vorstellungen über einen künftigen Verkehrsverbund Luft-Boden haben Bund und Land Hessen in ihre Entscheidung für den Ausbau des Flughafens Frankfurt einfließen lassen?

Im Rahmen dieses Fragenkomplexes soll noch ein kurzer Hinweis auf den Energieverbrauch erfolgen: Um einen Passagier 1 km weit zu befördern, benötigt man auf elektrifizierten Bundesbahnstrecken einen Energieteil. Ein Auto verbraucht dagegen doppelt so viel, ein Flugzeug sogar das Vierfache. Bis zu Entfernungen von 350 km sind die schnellen Züge der Bundesbahn nicht nur zeit- und preismäßig dem Luftverkehr überlegen, sondern auch deutlich energiesparender.

Es ist deshalb zu fragen:

Nehmen die Verkehrspolitik und speziell die Luftverkehrspolitik eine Sonderstellung ein oder hat sie sich in den Rahmen einer auf Rationalität, Effektivität und Sparsamkeit* einzufügen? Kann die Verkehrspolitik und hier wieder speziell die Luftverkehrspolitik weiterhin im krassen Gegensatz zur Umwelt- und Energiepolitik sich vollziehen? Wie will man den Bürger dazu bringen, sich umwelt- und energiebewußt zu verhalten, wenn die Verantwortlichen in Bund und Land Hessen entweder nicht bereit oder nicht fähig sind, von der Entwicklung überholte Vorstellungen, Ziele, Pläne und Maßnahmen grundlegend zu prüfen und eventuell zu revidieren.

4. Zur Flugsicherung

Die amerikanische Federal Aviation Administration hat kürzlich ihre Vorstellungen über die künftige Gestalt des Flugsicherungssystems berichtet (Airport Forum "af", Heft 6/1980, S. 31 ff):

> "Die Basis für die Luftraumbeobachtung der Zukunft wird das Discrete Address Beacon System (DABS) abgeben. Unabhängig von anderen automatisierten Systemen soll das System DABS/ATARS (Automatic Traffic Advisory and

* ausgerichteten umfassenden politischen Konzeption

Resolution Service) sowohl den Flugzeugbesatzungen als auch den Fluglotsen seine Informationen zur Verfügung stellen. Das Vertrauen in die Automation soll durch Luftlagedarstellungen in den Cockpits weiter gestärkt werden, die von DABS und/oder einem abhängig davon arbeitenden Kollisions-Verhütungssystems (BCAS-Beacon Collision Avoidance) gespeist werden. In weniger dicht beflogenen Lufträumen mit gemischtem Instrumenten- und Sichtflugverkehr soll die Automatik den Fluglotsen bei der Abstandbestimmung, der Staffelung der Luftfahrzeuge, der Konfliktwarnung und der Lösung drohender Konflikte unterstützen.

Weil immer mehr Großflughäfen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen werden, geht die FAA davon aus, daß zunehmend mehr Verkehr auf Entlastungsflughäfen verlagert wird und auf stadtnahen Plätzen Hubschrauber und Kurzstartflugzeuge verkehren werden. Zu den entsprechenden Anpassungsmaßnahmen müsse gehören, daß man jederzeit über die aktuell verfügbare Flughafenkapazität Bescheid wisse. Den Lotsen müssen dann automatisch arbeitende Runway-Management-Systeme für die Zuordnung einzelner Flugbewegungen zu den verschiedenen Bahnen zur Verfügung stehen. Die Abstände zwischen startenden und landenden Flugzeugen lassen sich möglicherweise dann verringern, wenn entsprechende Geräte jeweils die Luftverwirbelung hinter den Maschinen feststellen. Ein leistungsfähiges Bodenradar in Verbindung mit Flächennavigationscomputern, einem Mikrowellen-Landesystem und einer Luftlagedarstellung im Cockpit könnte die unabhängige Benutzung paralleler Pisten selbst dann noch gestatten, wenn diese nur 600 m voneinander entfernt sind.

Ein Verkehrsfluß-Management-System, das bis in den Streckenverkehr hineingreift, wäre hervorragend geeignet, die Flughafenkapazität optimal zu nutzen. Dann seien auch die vom Kraftstoffverbrauch her günstigen Routen fliegbar. Automatisierte Systeme könnten eine echte drei- und vierdimensionale Navigation gestatten. Das flughafenbezogene Management-System müsse als integrierter Bestandteil der landesweiten Verkehrsflußsteuerung angesehen werden" (Kurzfassung, af, 6/80).

Verschiedene Rechnungen ergeben eine Kapazitätszuwachs durch die Startbahn 18 West von 4 bis 7 Flugbewegungen je Stunde. Die dafür notwendigen Investitionen betragen laut Vorstandsinfo DO 19/80 der Deutschen Lufthansa auf der Preisbasis 1980 rd. 300 bis 350 Mio DM. Wesentlich höhere Kapazitätsgewinne sind jedoch durch Maßnahmen auf dem Gebiet der Flugsicherung zu erzielen. Dazu kommt noch eine Optimierung des Start- und Landebetriebs auf dem Flughafen Frankfurt am Main durch eine Verbes-

serung des Systems der Abrollwege und der Warte- bzw. Parksituation (siehe dazu auch Aussagen von Fluglotsen, Frankfurter Rundschau vom 4. Oktober 1980).

Es ergibt sich daraus die Frage:

Haben diejenigen, die die Startbahn 18 West fordern bzw. befürworten, diese Möglichkeiten bisher überhaupt in ihre Entscheidungen einfließen lassen, und wenn ja, in welchem Umfange? Liegen dazu seitens der FAG oder des Ministeriums für Wirtschaft und Technik Unterlagen vor, und wenn ja, warum werden sie nicht für eine kritische Uberprüfung der Ausbaukonzeption zur Verfügung gestellt.

VEREINIGUNG HESSISCHER ARBEITGEBER- UND WIRTSCHAFTSVERBÄNDE E. V.

Anhörung Ausbau Flughafen Frankfurt am Main
Vorlage 69

Wolf-Dieter Reutlinger:

Stellungnahme der produzierenden und exportierenden gewerblichen Wirtschaft zum Ausbau des Flughafens Frankfurt

Die produzierende und insbesondere die exportierende Wirtschaft spricht sich mit aller Entschiedenheit für den weiteren dem wachsenden Bedarf Rechnung tragenden Ausbau des Flughafens Frankfurt aus.

Für die deutsche und insbesondere die hessische Wirtschaft ist entscheidend, daß die Rahmenbedingungen wirtschaftlichen Handelns so gestaltet werden, daß eine weitere wirtschaftliche Entwicklung in den nächsten Jahrzehnten möglich bleibt.
Zu diesen Rahmenbedingungen zählt - nicht zuletzt wegen der wachsenden wirtschaftlichen Verflechtungen innerhalb der EG, aber auch zu überseeischen Ländern - die dieser Entwicklung angepaßte Verkehrsinfrastruktur, mithin also auch der Flughafenausbau.

Es fehlt nun nicht an Stimmen, die sich generell gegen ein weiteres wirtschaftliches Wachstum aussprechen, die einer Erhaltung des Status quo das Wort reden. - Nur erhebt sich dann die Frage, wie wir unsere bereits aus dem Gleichgewicht geratene Außenhandelsbilanz bei mit Sicherheit weiterhin steigenden Ölpreisen in Ordnung bringen und dann in Ordnung halten sollen. Es erhebt sich weiter die Frage, welche Arbeitsplätze wir in der näheren Zukunft den in den Beruf drängenden geburtenstarken Jahrgängen zur Verfügung stellen sollen, und es stellt sich darüber hinaus die Frage, wie wir bei anwachsendem Durchschnittsalter und einer relativen Zunahme der aus dem Berufsleben Ausscheidenden die weiterhin steigenden finanziellen Ansprüche zur Absicherung unseres sozialen Netzes erfüllen sollen. Schließlich erfordert auch der Umweltschutz, den wir nachdrücklich bejahen, den Einsatz erheblicher Mittel.

D. h.: Wir sind - sozusagen - zu weiterem wirtschaftlichem Wachstum gezwungen, mit der klaren Zielsetzung einer notwendigen systematischen Exportsteigerung.

Eine solche Exportsteigerung besteht in einer Umstrukturierung dergestalt, daß wir qualitativ höherwertige Produkte fertigen und vertreiben müssen, denn einfachere Produkte beziehen wir heute günstiger aus von uns durch Entwicklungshilfeleistungen

geförderten Schwellenländern. Im Bezug auf Investitionsgüter - und hier liegt der größte Devisenbringer für die Bundesrepublik Deutschland - bedeutet dies eine Konzentration auf sogenannte intelligente und damit erklärungsbedürftige Waren. D. h. wir müssen - auch in Zukunft - nicht nur industrielle Güter mit einem gewissen sich steigernden Kompliziertheitsgrad exportieren, sondern auch in recht umfangreichem Maße das zu ihrem Einsatz erforderliche Know-how.

Damit zwangsläufig verbunden aber ist eine sich stark intensivierende Reisetätigkeit unserer Ingenieure, Techniker und Kaufleute bereits im Rahmen der Problem- und Angebotsabklärung. Dann aber - sofern wir den Auftrag erhalten haben - erfordert die Auftragsabwicklung und Inbetriebnahme zahlreiche Reisen. Auch in umgekehrter Richtung aber steigt die Frequenz durch Kundenbesuche, zunächst während der Zeit der Auftragsabwicklung und dann insbesondere, bei der Abnahme solch komplizierter Güter im Herstellerwerk. Aus dem eigenen Unternehmensbereich - Maschinenbau mit 55 % Exportanteil - weiß ich, daß sich als Folge dieser strukturellen Anpassung die Auslandsreisetätigkeit von 1970 bis 1979 rund verdreieinhalbfacht hat, wobei Auslandsreisen zu 85 % per Flugzeug erfolgen.

Aus meiner Kenntnis einer Vielzahl hessischer Maschinenbau-Unternehmen und von Unternehmen der Elektroindustrie mit nennenswertem Exportanteil ist mir bekannt, daß dies eine zu generalisierende Erscheinung ist, d.h. der Bedarf an Flugreisen in der Exportwirtschaft ist durchweg überproportional angestiegen und wird noch weiter wachsen. - Lassen Sie mich an dieser Stelle einflechten, daß in Hessen der Maschinenbau - gemessen nach der Beschäftigenzahl und der Produktion - die zweitgrößte, die Elektrotechnik - nach Rückgang im Straßenfahrzeugbau - die drittgrößte der hessischen Industrien sind.

Diese strukturelle Entwicklung findet zwangläufig auch ihren Niederschlag im Bedarf an Luftfracht, insbesondere nach überseeischen Ländern, bei denen - wenigstens für kleine und mittlere Gewichtseinheiten - die Luftfracht kostengünstiger oder - im Einzelfall - kostengleich mit der Seefracht ist, aber den wesentlichen Vorteil schnellerer und vielfach auch schonenderer Abwicklung zeigt. Ganz besondere Bedeutung kommt aus dieser Perspektive dem schnellen Versand von Ersatzteilen zu, denn abgesehen von alltäglichen Verschleißteilen für gelieferte Anlagen ist eine Vorratshaltung von Sondermaschinenteilen bei dem überseeischen Kunden gar nicht möglich. Und guter und schneller Kundendienst ist ein wesentlicher Faktor im Wettbewerb mit ausländischen Anbietern.

Auch die hessische Bauindustrie ist - um einen weiteren Industriezweig zu benennen - am weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens in 2-facher Hinsicht interessiert:

Zunächst ist anzumerken, daß die Flughafen Frankfurt Main AG seit Jahren der bedeutendste Auftraggeber Hessens im Bereich des Wirtschaftsbaus ist. Damit in engem Zusammenhang stehen Bauten und Ausbauten des Flughafenumfeldes. Diese Ausbauvorhaben tragen zu einer Stabilisierung in der an sich schlechten Beschäftigungslage der Bauwirtschaft wesentlich bei.

Besonders bemerkenswert jedoch ist es, daß gut 50 % des Auslandsumsatzes der gesamten deutschen Bauindustrie von Firmen mit Sitz in Frankfurt sowie von hier angesiedelten Zweigniederlassungen von Betrieben, die ihren Sitz in anderen Bundesländern haben, abgewickelt wird. Diese Konzentration von Auslandsbaufirmen im Raume Frankfurt hat ihren entscheidenden Grund in den optimalen Verkehrsverhältnissen und hierunter in besonderem Maße in der Möglichkeit, die meisten für den Auslandsbau interessierenden Länder mit Direktflügen erreichen zu können. Hier nur ein Beispiel für diesen Standortvorteil: Die drittgrößte deutsche Baugesellschaft Bilfinger + Berger Bau AG hat zwar ihren juristischen Sitz in Mannheim, ihr Gesamtauslandsgeschäft jedoch hat sich in Wiesbaden konzentriert.

Auch die in unserem Raum konzentrierten großen Planungsfirmen für schlüsselfertige Großanlagen der chemischen und petrochemischen Industrie, zum Beispiel Lurgi, Uhde und Zimmer, sind zu fast 100 % auf die schnellen Verkehrsanbindungen des Flughafens Frankfurt angewiesen.

Aus diesen kurzen Sätzen wollen Sie bitte entnehmen, daß für die Exportwirtschaft sowohl der Standort des Flughafens Frankfurt als auch dessen reibungsloses Funktionieren von essentieller Wichtigkeit ist. Welche Bedeutung gerade der Standort Frankfurt für unsere hessische Wirtschaft besitzt, wird im übrigen dadurch unterstrichen, daß ca. 60 % der Auslandspassagiere nicht Umsteiger sind, sondern ihre Flugreise in Frankfurt beenden. - Ich bedauere, Herrn Dr. Vester insoweit auf eine Informationslücke aufmerksam machen zu müssen.

Kurz zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung:

In ihrer Studie 'interfutures' hat die OECD die möglichen Globalentwicklungen bis zum Jahre 2000 in Form verschiedener Scenarien beschrieben. Das von der OECD geschätzte Anwachsen des Brutto-Inlands-Produktes beträgt unter der Annahme günstiger Voraussetzungen 3,7 % per anno, unter ungünstigen Voraussetzungen noch

immer 1,5 %. Wird das Wachstum des Brutto-Inlandsproduktes nur bis zum Jahre 1990 geschätzt, so ergeben sich sogar um 1 - 1,5 % höhere Werte.

Zu ähnlichen Ergebnissen kommt auch eine Studie der Dresdner Bank vom März/April 1980 und schließlich auch eine Ausarbeitung, die in der Zeitschrift 'The Economist' im Mai 1980 veröffentlicht wurde.

Lassen Sie mich an dieser Stelle auch auf die ganz hervorragende und in ihrer Realitätsbezogenheit besonders aussagefähige Studie 'Prognose 84' der Westdeutschen Landesbank verweisen, die ebenfalls ein weiteres angemessenes Wirtschaftswachstum prognostiziert.

Ich darf hierbei betont unterstreichen, daß alle diese vorgenannten Studien erarbeitet wurden ohne den geringsten Bezug zu der hier diskutierten Frage einer weiteren Startbahn in Frankfurt, also nicht Partei sind.

All dies bestätigt im übrigen das Dornier-Gutachten - Scenario B.

Auch wir wissen um die Bedingtheit von Prognosen (aber auch der Ermittlungen von Systemanalytikern, selbst wenn sie sich

systemtheoretischer Methoden bedienen) hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Dies kann jedoch nicht zur Konzequenz haben, auf entsprechende Aussagen zu verzichten. Bei hinreichender Begründung - und dies nehmen wir in Anspruch - sind dies annehmbare Entscheidungshilfen. Dies unterstreicht die ebenso dringende wie fundierte Forderung der produzierenden Wirtschaft nach einer adequaten Anpassung der Flughafen-Kapazität in Frankfurt, wenn wir uns den Weg in die Zukunft nicht selbst verbauen wollen.

Lassen Sie mich zum Schluß kommen.

Die seit 1966, also seit 15 Jahren um den Ausbau der Startbahn 18 - West laufende kontroverse Diskussion läßt erwarten, daß bei einem eventuellen Nein zu dieser Startbahn eine Korrektur dieser Entscheidung in den folgenden beiden Jahrzehnten nicht mehr erfolgen wird. Damit würde für diesen Zeitraum von vornherein klargelegt, daß ein korrespondierendes Anpassen der Luftverkehrsleistungen des Flughafens dem weiteren wirtschaftlichen Wachstum und wachsender außenwirtschaftlicher Verflechtung nicht Rechnung tragen kann. - Diesem Faktum müssen wir grundsätzliche Bedeutung beimessen: die Standortentscheidung ansiedlungswilliger und die weiteren Ausbaupläne angesiedelter Unternehmen würden hiervon nachhaltig negativ beeinflußt werden.

Um Negativentschließungen seitens der Wirtschaft zu vermeiden, ist es darüber hinaus dringend notwendig, die endgültigen Entscheidungen für den Flughafenausbau nach rund 15 Jahrèn Diskussionen nunmehr kurzfristig zu fällen. Sofern dieses Anhörungsverfahren nicht wirklich gravierende und untersuchungswürdige neue Erkenntnisse zutage fördert, kann ein erneutes Eintreten in bereits durchgeführte und hinreichend ausdiskutierte Einzelfragen aus Sicht der Wirtschaft nur nachteilige und unter Umständen irreparable Auswirkungen haben.

04-02-81

Stellungnahme der Vereinigung hessischer Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände e.V. anläßlich der Anhörung im Hessischen Landtag vom 2. - 5. Februar 1981 für den

DIENSTLEISTUNGSBEREICH

Die VhAW stellt zum Ausbau des Frankfurter Rhein-Main-Flughafens folgendes fest:

Die Bedeutung dieses Flughafens geht weit über die regionalen Grenzen hinaus. Er hat weitreichende nationale Funktionen, insbesondere für die Region Rhein-Main als Standort höchster Zentralität in der Bundesrepublik Deutschland. Der Flughafen bietet Luftverkehrsleistungen nach allen Ländern Europas und nach allen Kontinenten an. Insofern stellt der Flughafen Rhein-Main mit seiner einmaligen zentralen Lage für die gesamte Bundesrepublik Deutschland einen wesentlichen Standort für alle Unternehmen dar, die auf Luftverkehrsleistungen angewiesen sind. Hierzu gehört auch das Hotel- und Gaststättengewerbe als klassischste und bedeutendste Dienstleistungsbranche.

Der Standort Frankfurt wird von allen Wirtschaftsunternehmen, die ihren Sitz und ihre Geschäftstätigkeit hier ausüben besonders positiv bewertet. Hierdurch bedingt ist das Dienstleistungsgewerbe aufgrund der stark gestreuten internationalen Wirtschaftsbeziehungen der Metropole Frankfurt sowie des Rhein-Main-Gebietes und den hiermit verbundenen erheblichen Geschäftsreiseverkehr - nicht zuletzt auch aufgrund der guten Direktverbindungen, die dieser Flughafen bietet - betroffen und abhängig. Dies trifft auch für den Charter/Passagebereich zu, der Frankfurt als An- und Abflugsort für den Interkontinentalverkehr bevorzugt. Neben Geschäftsflugreisen, Tourismus, Kongress- und Seminartourismus ist auch die Zahl der Privatreisen, die aus unterschiedlichen Reisemotiven (Vereine, Gruppen, Einzelreisende)

unternommen werden, von großer Bedeutung. Dies gilt insbesondere für den Bereich des Privatreiseverkehrs, der zukünftig aufgrund steigender Freizeitangebote sowie entsprechender Nachfrage starke Zuwächse zu verzeichnen haben wird. Für den Ferientourismustrend wird mit jährlichen Zuwachsraten von 7% in den europäischen Ländern gerechnet. Der Kongreßtourismus läßt erkennen, daß immer mehr internationale Veranstalter mit ihrem Kongreß in die Bundesrepublik Deutschland kommen. Bereits über 3.000 deutsche Organisationen führen heute eigene Kongresse durch. Im übrigen können die langfristigen Prognosen zur künftigen wirtschaftlichen Entwicklung - wie vom Vorredner bereits dargelegt - herangezogen und für den Dienstleistungsbereich voll unterstrichen werden. Betroffen von der weiteren Entwicklung des Flughafens ist die Dienstleistungsbranche auch durch Fluggäste, Besucher und Beschäftigte des Flughafens als Kunden. Als Besuchermagnet zieht der zweitgrößte Passagierflughafen Europas täglich bis zu 20.000 Besucher an, die neben den technischen Einrichtungen auch die über 100 Geschäfte und zahlreichen gastronomischen Einrichtungen aufsuchen.

Der Rhein-Main-Flughafen wird als Eingangstor für den ausländischen Tourismus und den gesamten Incoming-Verkehr bevorzugt benutzt. Über die Hälfte aller auf diesem Flughafen ankommenden Auslandspassagiere beenden ihre Flugreise in Frankfurt a.M. Es handelt sich hierbei also nicht um Umsteiger. Somit wird die essentielle Bedeutung dieses Flughafens und seiner Funktionen und des hieraus resultierenden Multiplikatoreffektes für den Dienstleistungssektor deutlich. Betroffen hiervon ist insbesondere die Hotellerie des Rhein-Main-Gebietes mit den Städten Frankfurt, Darmstadt, Offenbach, Wiesbaden und Mainz sowie den Kreisen Main-Taunus, Offenbach und Darmstadt-Dieburg. Die Wirtschaftskraft des Hotel- und Gaststättengewerbes zeigt sich alleine daran, daß in den zuvor genannten Städten über 30.000 Hotelbetten zur Verfügung gehalten werden und diese Unternehmen im Kalenderjahr 1979 5,3 Millionen Übernachtungen zu verzeichnen hatten. Hieran beträgt der Anteil der in der Frankfurter Hotellerie übernachtenden Gäste, die über den Flugverkehr einreisen, annähernd 40%. Der Anteil der Geschäftsflug-

reisenden ist überproportional, nicht zuletzt aufgrund der Frankfurter internationalen Messen, die an wenigstens 80 Tagen im Jahr ca. 900.000 Besucher anziehen, von denen einer Erhebung zufolge fast 40$ mit dem Flugzeug anreisen.

Eine bedeutende Rolle spielt der Rhein-Main-Flughafen für Frankfurt auch als Bankplatz und internationales Finanzzentrum mit 521 Bankstellen, wovon 44 Niederlassungen ausländischer Banken sind. Hinzu kommen 132 Repräsentanzen ausländischer Banken. Hieraus läßt sich erkennen, daß in der Bundesrepublik Deutschland die Stadt Frankfurt a.M. gegenüber anderen Städten eine erhebliche Konzentration, nicht nur im Bereich der Hotellerie sondern auch im Kreditwesen, aufzuweisen hat. Mit der Deutschen Bundesbank als Notenbank der Bundesrepublik Deutschland und den Zentralen fast aller großen privaten und öffentlichen Kreditinstitute werden in Frankfurt finanzielle Verbindungen in die ganze Welt unterhalten, die naturgemäß einen regen geschäftlichen Reiseverkehr von und nach Frankfurt erfordern. Ein solcher Finanzplatz wie Frankfurt bedingt in seiner unmittelbaren Nähe einen Flughafen, der mit seiner Kapazität diesen Anforderungen gerecht wird. Ein Stagnieren oder eine Einschränkung des Flugverkehrs beim Rhein-Main-Flughafen würde auch die Entwicklung des Bank- und Finanzplatzes am Main empfindlich treffen.

Da der Flughafen seit Jahren an seiner maximalen Leistungsgrenze arbeitet, ist bei einem Nichtausbau mit dem Eintreten einer erheblichen wirtschaftlichen Negativentweicklung zu rechnen. Durch den Verlust der Knotenpunktsfunktion und dem zwangsläufig hiermit verbundenen geringeren Verkehrsaufkommen würden die vorhandenen Arbeitsplätze im gesamten Dienstleistungsbereich, zu dem Gastronomie und Hotellerie, Handel, Banken und Versicherungen, Einzelhandel und Verkehrsgewerbe gehören, gefährdet.

Der Zahl der gegenwärtig 30.000 unmittelbar auf dem Flughafen Beschäftigten steht mindestens die doppelte Anzahl an Arbeitsplätzen im Rhein-Main-Gebiet

im Hotel- und Gaststättengewerbe mit den ihm unmittelbar verbundenen Wirtschaftszweigen gegenüber. Die Chance dieser Region, ihren Bewohnern so weit wie möglich Arbeitsplätze nicht nur zu sichern sondern auch zukünftig verstärkt anbieten zu können, würde sich mit der Abnahme der Bedeutung des Flughafens verschlechtern, so daß nicht nur mit einer Stagnation sondern mit einem Rückgang der Arbeitsplätze gerechnet werden muß. Hierbei würde das nach wie vor offene Arbeitsplatzangebot innerhalb der Dienstleistungsbranche mit seiner stabilisierenden Wirkung auf den Arbeitsmarkt sich umkehren und zu einer Verstärkerfunktion führen. Das kann aber im allseitigen Interesse nicht wünschenswert sein.

Die Unternehmen haben sich mit ihrer Unternehmensorganisation auf den Flughafen Rhein-Main eingestellt, wobei eine Verschlechterung des Leistungsangebotes diese Betriebe ihre Unternehmensstruktur nicht mehr aufrecht erhalten können, so daß mit einem wirtschaftlichen Rückgang in dieser Region gerechnet werden muß, der dann auch im Dienstleistungsgewerbe voll zum Tragen käme.

Der Dienstleistungsbereich spricht sich daher mit Entschiedenheit für den weiteren umgehenden Ausbau des Flughafens Frankfurt a.M. aus.

Für die Vereinigung Hessischer Arbeitgeber und Wirtschaftsverbände e.V. nehme ich weiter Stellung zu einem Teilbereich des Gesamtproblems Frankfurter Flughafenausbau, nämlich einem verkehrswirtschaftlichen Aspekt. Bei diesen verkehrswirtschaftlichen Betrachtungen kann ich ausklammern all jene Fragen, die im Zusammenhang stehen mit Rhein Main Frankfurt als Anfangs- und/oder Zielpunkt einer Flugreise. Die daraus resultierende wirtschaftliche Bedeutung für den südhessischen Ballungsraum, was Industrie, Handel, Fremdenverkehr und Dienstleistungsbereich anbelangt, ist oder wird von berufener Seite ausreichend dargelegt. Dies gilt auch für den Zusammenhang Flughafen / Wirtschaftskraft dieser Region und der Arbeitsplätze im Primär-, Sekundär- und Tertiärbereich, die geschaffen oder erhalten werden.

Das verkehrswirtschaftliche Anliegen, auf das ich gerne etwas breiter eingehen möchte, betrifft den Frankfurter Flughafen und seine Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt im innerdeutschen, europäischen und interkontinentalen Luftverkehr. Dieser Verkehrsknotenpunkt muß neben dem Quell- und Zielaufkommen die Umsteigemöglichkeiten optimal gestalten, um somit auch im internationalen Wettbewerb anderer europäischer 'gateways' zu bestehen.

Verkehrsknotenpunkte, im angelsächsischen und damit der internationalen Verkehrssprache 'gateways' genannt, haben die Aufgabe, viele kleine Verkehrsströme zu bündeln, mit ökonomischer Auslastung von Großraumflugzeugen zum nächsten interkontinentalen 'gateway' zu fliegen und dort wieder in

kleineren Verkehrsströmen nach sekundären Destinationen abfließen zu lassen. Mit diesem Prinzip wird auch ein wesentlicher Beitrag zur Rentabilität von Luftverkehrsgesell schaften geleistet, die sich in verhältnismäßig niedrigen Flugpreisen für den Verbraucher niederschlägt.

Eine gateway-Funktion kann nur dann ausreichend wahrgenommen werden, wenn die verkehrsreichen europäischen und interkontinentalen Strecken als Abflugs- und Ankunftszeiten im Verlaufe des Tages in Blöcken zusammengefaßt werden. Nur so kann erreicht werden, daß die Umsteigezeiten und zwar hinsichtlich des Abfluges und der Ankunft für den Passagier erträglich sind. Daraus resultieren die sogenannte Spitzenzeiten, weil eine Vielzahl von Destinationen im nationalen und internationalen Bereich eben zu diesen Zeiten bedient werden muß. Wenn man davon ausgeht, daß diese Blöcke aus verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten etwa viermal am Tage zu berücksichtigen sind, so kann die Funktion des Verkehrsknotenpunktes nur dann wahrgenommen werden, wenn die Kapazität an Lande- und Startmöglichkeiten ausreicht. Um diese Spitzenzeiten geht es in erster Linie. Hierzu muß der Flugplankoordinator der Bundesregierung sachverständige Aussagen machen, und zwar für die Gegenwart und anhand von Prognosen für die Zukunft. Will der Flughafen Frankfurt am Main seine europäische Spitzenfunktion erhalten, so muß er, dieses Problem ausreichender Start- und Landemöglichkeiten zu Spitzenzeiten - lösen. Vergessen werden darf dabei nicht die Interdependenz zwischen der Bedeutung des Flughafens für den Transitverkehr und den Quell- und Zielverkehr und der damit in Zusammenhang stehenden Frequenzen.

Mit anderen Worten: verleirt der Frankfurter Flughafen in seiner 'gateway'-Funktion, so werden auf Dauer auch Rückgänge sowohl bei den Frequenzen im innerdeutschen und europäischen Verkehr als auch das Verschwinden manchen Flug-Angebotes von und nach Frankfurt zu verzeichnen sein.

Die Vereinigung spricht sich unter wirtschaftlichen Aspekten insgesamt mit Entschiedenheit für den weiteren Ausbau des Flughafens aus.

Dipl.-Psych. Dr. B. ROHRMANN (Universität Mannheim, SFB 24) 3.2.81

SOZIALWISSENSCHAFTLICHE STELLUNGNAHME ZU FRAGEN DER LÄRMBELASTUNG IM RAHMEN DER ANHÖRUNG DES HESSISCHEN LANDTAGS ZUM AUSBAU DES FLUGHAFENS FRANKFURT.

Anhörung Ausbau Flughafen Frankfurt am Main
Vorlage 70

Soweit es um die Auswirkungen von Fluglärm auf die betroffene Bevölkerung geht, liegen im wesentlichen nur medizinische Stellungnahmen vor. Deswegen sollen hier Gesichtspunkte aus sozialwissenschaftlicher Sicht dargestellt werden.

(1) Im Sinne psychologischer und soziologischer Kriterien muß geprüft werden, ob eine Fluglärmbelastung das psychische und soziale Wohlbefinden beeinträchtigt und ob das individuelle Verhalten und menschliches Zusammenleben behindert sind. Dies ist im Einklang mit dem Gesundheitsbegriff der WHO und damit, daß die sog. "Belästigungen" ein eigenständiges Rechtsgut im Immissionsschutzrecht darstellen.

(2) Aus der sozialwissenschaftlichen Lärmforschung ergeben sich folgende Hauptwirkungen von Fluglärm:
- Behinderung der Kommunikation,
- Beeinträchtigung der Erholung und des Schlafs,
- Minderung des psychischen Befindens,
- Beschränkung des Wohnverhaltens.

Folgewirkungen betreffen z.B. das Leistungsverhalten, den Spracherwerb, psychovegetative Funktionen, das Sozialverhalten, u.a.m.
Zeitlich gesehen sind die Störungen am Abend (d.h. etwa 18-22 Uhr) am größten, also in der Zeit, in der Feierabendruhe und Erholung besonders gewünscht werden.
Bestimmte Gruppen, wie Säuglinge und Kinder, Kranke oder Genesende und gesundheitlich vorbelastete Personen, sind stärker betroffen.

(3) Die Behinderung der Kommunikation ist eine besonders zentrale Beeinträchtigung; betroffen sind Unterhaltung und Telefonieren als aktive Kommunikation und Radiohören, Fernsehen, sowie Musikhören als passive Kommunikation.
Geht man davon aus, daß die Beeinträchtigung bei einem Störpegel von 50 dB(A) beginnt und bei Pegeln ab etwa 75 dB(A) keine

eindeutige Satzverständlichkeit mehr gegeben ist, dann bedeutet jeder laute Überflug eine Behinderung der Kommunikation. (Dies ist umso ärgerlicher, je weniger man - wie etwa beim Radio oder Fernsehen - um Wiederholung des Gesprochenen bitten kann.)
In Befragungen geben bei äquivalenten Dauerschallpegeln von 75 dB(A) etwa 80% der Anwohner an, in ihrer Kommunikation gestört zu sein; bei 67 dB(A) sind es etwa 60%, bei 60 dB(A) etwa 30%.
Da sprachliche Kommunikation das entscheidende Mittel des Menschen zum Kontakt mit seiner Umwelt ist, muß ihre Behinderung unter anthropologischen Gesichtspunkten besonders negativ bewertet werden. Daß darüber hinaus durch Lärm schon Erlernen und Beherrschen der Sprache bei Kindern verzögert und erschwert sind und sich daraus schlechtere schulische Leistungen ergeben, kann diese Beurteilung nur verschärfen.

(4) Die Beeinträchtigung des psychischen Befindens entsteht in der unmittelbaren Lärmsituation durch Unbehaglichkeitsempfindungen, Ärger, Nervosität und teils aus Erschrecken und Furcht-Assoziationen. Daraus und aus der Bewertung von Störwirkungen resultiert eine generelle negative Reaktion auf Lärm, die langfristig erhalten bleibt; d.h.: mit abnehmender Reaktionsstärke kann nicht gerechnet werden.
Das Ausmaß der Belästigung verdeutlichen folgende Zahlen aus einer Zusammenfassung von 11 europäischen und amerikanischen Untersuchungen: Bei äquivalentem Dauerschallpegel von 70 dB(A) sind 40-60%, bei Belastungen von 60 dB(A) etwa 20-40% aller Anwohner gestört und verärgert.
Das heißt, daß auch außerhalb der Grenzwerte, wie sie etwa das Fluglärmschutzgesetz definiert, ganz erhebliche Anteile der Bevölkerung durch Lärm beeinträchtigt sind.
In diesem Zusammenhang ist wesentlich, daß psychische Belästigungsreaktionen ihrerseits körperliche Folgewirkungen haben können. Eine Reihe vegetativer Lärmfolgen scheinen nicht direkt durch die Schallbelastung, wohl aber durch die Gestörtheit und Verärgerung über Lärm verursacht zu sein, insbesondere Wirkungen auf den Blutdruck und den Magen-Darm-Bereich. Stark belästigte Personen sind damit einem erhöhten Gesundheitsrisiko ausgesetzt, bzw.: langfristige Belästigungen sind pathogen.

(5) Bei der Beurteilung von Fluglärmproblemen ist auch der Zusammenhang von Lärmverteilung und Bevölkerungsverteilung zu berücksichtigen. Geringere Geräuschbelastungen in dicht besiedelten Regionen führen zu größeren absoluten Zahlen beeinträchtigter Bürger als hohe Belastungen in wenig bevölkerten Gebieten. (Beispiel: 20% Gestörte von 100000 Bewohnern sind mehr als 80% Gestörte von 10000 Bewohnern).

(6) Solche Zusammenhänge sind ebenso bei der Beurteilung von Umbelastungen durch Veränderung der Bahnen- und Flugrouten-Systeme zu bedenken. Dazu bedarf es sozialwissenschaftlicher Modellrechnungen, in denen Daten zur Störwirkung mit Bevölkerungszahlen verrechnet werden. Solche Analysen für die verschiedenen Zwei- und Dreibahnen-Fälle scheinen nicht vorzuliegen. Dabei müßten Effekte der Umbelastung von Effekten der Mehrbelastung durch die geplante Kapazitätsausweitung getrennt werden.

(7) Für Neubelastungen gilt, daß das Ausmaß der Gestörtheit und Verärgerung nicht einfach aus vorhandenen Erkenntnissen hochgerechnet werden kann. Es ist zu erwarten, daß bei jetzt neu eintretenden Lärmsituationen in zuvor unbelasteten Wohngebieten relativ stärkere Reaktionen auftreten als bei gleichen Schallpegeln in 'alten' Lärmsituationen.
Zudem können die Folgewirkungen von Belästigungen dann einen besonderen Stellenwert erhalten.

(8) Zur Minderung von Beeinträchtigungen durch Fluglärm ist derzeit vorrangig der Einbau von Schallschutzfenstern vorgesehen. Aus sozialwissenschaftlicher Sicht kann dies keine zureichende Lösung des Fluglärmproblems sein, weil damit nur der innere Wohnbereich, nicht aber Außenwohnflächen, wie Balkon, Terrasse, Garten, und öffentliche Erholungsgebiete überhaupt nicht geschützt werden können; außerdem sind raumklimatische und psychologische Nachteile (im Extrem bis zum sog. Bunkereffekt) zu bedenken.
Soweit Untersuchungen vorliegen, scheint die subjektive Zufriedenheit mit solchen Maßnahmen begrenzt zu sein und der objektiven Wirksamkeit nicht immer zu entsprechen.

(9) Für die Bewohner hochindustrialisierter und verdichteter Regionen stellt Lärm in der Regel nicht den einzigen Belastungsfaktor dar. Vielmehr muß Fluglärm im Zusammenhang mit anderen Stressoren, d.h. sowohl weiteren Lärmbelastungen, wie auch Luftverschmutzung oder Geruchsbelastung und ihren Folgewirkungen, gesehen werden. Eine Fluglärmbelastung, die für sich genommen noch für zumutbar erklärt werden mag, kann im Zusammenhang mit anderen Belastungen gesundheitsschädlichen Charakter gewinnen.
Dies spricht gegen jede weitere Vermehrung von nachteiligen Umwelteinwirkungen auf die Bevölkerung.

Zusammenfassend sei folgendes festgehalten:

- Eine rein medizinische Betrachtung von Lärmwirkungen ist eine zu enge und darum unangemessene Beurteilung.
- Psychologische und soziologische Kriterien der Belästigung, insbesondere von Kommunikationsstörungen, führen zu größeren schutzwürdigen Bereichen als physiologische Kriterien.
- Auch außerhalb von gesetzlich vorgesehenen Schutzzonen sind erhebliche Anteile der Bewohner durch Fluglärm beeinträchtigt.
- Es fehlen gesicherte Aussagen darüber, wie sich Neubelastungen durch Kapazitätsvermehrung und Umbelastungen durch Kapazitätsverlagerung auf die Beeinträchtigung durch Fluglärm auswirken.
- Besonders in hochbelasteten Regionen stellt eine Vermehrung der Gesamtbelastung durch weiteren Fluglärm ein zusätzliches Risiko für Gesundheit und Wohlbefinden der Bevölkerung dar.

Diese Stellungnahme beruht auf eigenen Untersuchungen und einer Auswertung der Literatur. Eine ausführliche Darstellung ist:

ROHRMANN, B., FINKE, H.O., GUSKI, R., SCHÖMER, R. & SCHÖMER-KOHRS, A.:

Fluglärm und seine Wirkung auf den Menschen. Methoden und Ergebnisse interdisziplinärer Forschung, Konsequenzen für den Umweltschutz.

Bern/Stuttgart/Wien: Huber, 1978.

Anhörung Ausbau
Flughafen Frankfurt am Main
Vorlage 71

Der hiermit zu Protokoll gegebene Schriftsatz nebst Anlage ist durch einige Streichungen und Weglassungen aus einem Schriftsatz hervorgegangen, der der Staatsanwaltschaft zur strafrechtlichen Würdigung des vorgetragenen Sachverhalts übergeben wurde.

Ein A vor Seitenzahlen im Anhang verweist auf eine entsprechende Belegstelle im Anhang.

Je 1 Exemplar des Anhangs ist den drei Fraktionen des Hessischen Landtages übergeben worden.

Wiesbaden, den 5. Februar 1981

Dr. Kl. v. Haselberg
Offenbach, Eichwaldweg 9

In diesem Schriftsatz wird dargelegt, daß der Verfasser des medizinischen Gutachtens zum Ausbau des Rhein-Main-Flughafens,

Prof. Dr.med. Dr.phil. Gerd Jansen,

zuletzt anscheinend am Institut f. Arbeitsphysiologie der Universität Düsseldorf,

zum Schaden der Bevölkerung des Rhein-Main-Gebietes, insbesondere der Einwohner des südlichen Offenbach, der Städte Neu-Isenburg, Zeppelinheim und wahrscheinlich auch Mühlheim sowie zum Schaden zahlloser Industriearbeiter,

zum Nutzen der Flughafen-AG und ihres Aktionärs, des Landes Hessen, der zugleich sein Auftraggeber ist, sowie sonstiger industrieller Auftraggeber

durch Manipulationen an seinen wissenschaftlichen Grundlagen sowie durch Vortäuschen nicht vorhandener Grundlagen seine gutachtlichen Aussagen verfälscht hat

und dadurch den Minister bei der Planfeststellung über die tatsächliche Belastung der Bevölkerung und die zu erwartende zusätzliche Belastung so getäuscht hat, daß dieser sein Ermessen zum Schaden der Volksgesundheit ausübte.

Um seine Manipulationen und Täuschungen zu verteidigen bezw. aufrechtzuerhalten, hat Prof. Jansen

- o entgegenstehende Erkenntnisse aus seinen wissenschaftlichen Arbeiten unterdrückt,
- o falsche uneidliche Aussagen vor Gericht und vor Anhörungsgremien gemacht.

Einleitend seien einige Bemerkungen gestattet, die zeigen, daß die Vorwürfe gegen Prof. Jansen ihre Vorgeschichte haben.

o Nach Mitteilung von Prof. Müller-Limmroth, München, verließen bei der Verleihung des Professortitels an Privatdozent Gerd Jansen mehrere namhafte Fachgelehrte unter Protest die Veranstaltung.

o Ein medizinisches Gutachten von Prof. Jansen zur Errichtung des Flughafens München II (Erding) wurde aus dem Planfeststellungsverfahren zurückgezogen und ein anderer Gutachter beauftragt.

o Ein medizinisches Gutachten zur Errichtung des Flughafens Hamburg II (Kaltenkirchen) wurde von Prof. Dr. Dr. Scherf, Hamburg, einer "Kritischen Analyse" unterzogen (ist im Besitz des Verf.). Fazit: "Dr. Jansens Gutachten, fußend auf seinen veröffentlichten "Untersuchungen zur nervösen Belastung durch Lärm", kann nach meinem Urteil nicht als eine den Regeln wissenschaftlichen Arbeitens entsprechende Studie gelten".

o Die Verhandlungen zum Frankfurter Flughafenprozeß vor dem IV. Senat des VGH Kassel führten unter Mitwirkung eines naturwissenschaftlich gebildeten Richters (Haensel) dazu, daß das Gutachten Jansen als mangelhaft, teilweise als grob fehlerhaft abqualifiziert wurde.

o Bei Anhörungen im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens zur Erweiterung des Flughafens Düsseldorf wurde Prof. Jansen ins Kreuzverhör genommen. Er schnitt dabei sehr schlecht ab, lehnte schließlich die Beantwortung weiterer Fragen ab und weigerte sich, überhaupt noch an den Terminen teilzunehmen. Es wurde Wortprotokoll für die Anhörung beantragt, das aber bis heute nicht vorliegt.

Begründung meiner Behauptungen.

Vorbemerkung. Aus der Begründung wird jede Meinungsverschiedenheit innerhalb der Fachwelt herausgehalten. Es wird nur aus den Arbeiten von Prof. Jansen heraus argumentiert. Schwierig wird die Beweisführung dadurch,

daß Prof. Jansens Ausführungen -soweit sie hier angezogen werden- häufig unklar -bis zur Sinnlosigkeit-, un-schlüssig, lückenhaft, ja irreführend und widersprüchlich sind, widersprüchlich vor allem, wenn Ausführungen in anderen Schriften sowie protokollierte Aussagen Jansens herangezogen werden (Labyrinthcharakter),

daß Prof. Jansen in seinen Ausführungen neben seinem Fach Arbeitsphysiologie mehrere wissenschaftliche Hilfsdisziplinen heranzieht: Kurvendiskussion, Statistik und Akustik (interdisziplinärer Charakter).

Es besteht nicht die Gefahr, daß wissenschaftliche Streitfragen in der Begründung eine Rolle spielen, da alle Hilfswissenschaften auf unterstem Niveau bemüht werden. Jedoch ist es erfahrungsgemäß schwierig, einen Fachmann zu finden, der mit allen angezogenen Disziplinen vertraut ist. Es wird daher notwendig sein, die vorgetragenen Behauptungen in mehrere unabhängige Themen zu zerlegen, die getrennt begutachtet werden können.

Nach diesen Vorbemerkungen trete ich in die Begründung ein. Diese erfordert zunächst eine Darstellung der Grundlagen und Ziele der Jansen'schen Begutachtung. Diese kann äußerst kurz ausfallen, da jede fachliche Erörterung nach Möglichkeit ausgeklammert wird.

Wissenschaftliche Grundlage der Jansen'schen Gutachten.

Jansen ist der Ansicht, der Bürger müsse hinsichtlich des Fluglärms lediglich vor Gesundheitsschäden geschützt werden, es gäbe aber keine Krankheiten, die nachweislich durch Fluglärm verursacht würden. Es genüge daher, ihn prophylaktisch vor zu hohen Schallpegeln zu schützen. Als einziges Gefahrenmoment sieht Prof. Jansen die Reaktion des vegetativen Nervensystems (VN), die er studiert und in der er nach Warnzeichen für mögliche Gefährdung sucht. Über seine Forschungen berichtet er in seiner Habilitationsschrift NBdL*). Als charakteristische Größe für die Reaktion des VN auf Lärm und Schall i.e. sieht er eine Größe R, die -in % gemessen- von 0 bis etwas über 100 variieren kann und die die "relative Fingerpulsamplitudenverminderung" darstellt (A 6 ff.).

---

*) Nervöse Belastung durch Lärm. Dr. Dietrich Steinkopf-Verlag, Darmstadt. Beiheft z. Zbl. f. Arbeitsmed. und Arbeitsschutz, 1957, H. [illegible] 9.

Schon früh (A 2, Abb. 7) präsentiert Jansen in seiner MBdL die Ergebnisse einer Meßreihe, in der er die Abhängigkeit der Reaktion R (senkrechte Skala) vom Schallpegel L in dB (waagerechte Skala) im Falle weißen Rauschens -was immer das bedeuten mag- darstellt. Eine erste grobe Analyse seiner Daten scheint die dünne durchgehende Linie von links unten nach rechts oben ergeben zu haben. Sie besagt, daß die Reaktion R mit wachsendem Schallpegel L im Beobachtungsintervall ständig linear zunimmt.

Abb. 7. Prozentuale Erniedrigung der Fingerpulsamplitude in Abhängigkeit von der Intensität eines Breitbandgeräusches

Eine verfeinerte Analyse hat offenbar den stark ausgezogenen gebrochenen Linienzug ergeben, dem ein gestrichelter Anfangsteil vorausgeht. Wenn man vom Anfangs- und Endteil absieht, kann man sagen, daß der Linienzug bei mittleren Schallpegeln ziemlich flach verläuft, davor und dahinter aber steiler. Die Steigung des Linienzuges, gemessen als Reaktionszunahme pro dB, kann man als Empfindlichkeit der Reaktion R bezeichnen. Man kann die Abb. 7 im Sinne Jansens so beschreiben: Die Empfindlichkeit des Vegetativums ist im mittleren Abschnitt kleiner als im vorangehenden und folgenden.

Eine noch feinere Analyse hat Jansen einer anderen Versuchsreihe mit schmalbandigem Lärm -was immer das heißen mag- angedeihen lassen. Sie ergab die Kurven der Abb. 30 (A 13). Auch hier senkrechte Skala - Reaktion R, waagerechte Skala - Schallpegel L in dB. Die Angaben 2500 Hz etc. beziehen sich auf jeweils eine ganze Kurve. Die Kurven zeigen das gleiche Verhalten wie die feinere Version der Abb. 7: Eingangs hohe Empfindlichkeit der Reaktion R, die -hier stetig- abnimmt, um später wieder zuzunehmen. Irgendwo in der Mitte liegt, rechnerisch genau bestimmbar, ein Minimum der Empfindlichkeit, zu dem ein Pegel minimaler Empfindlichkeit gehört.

Das Auftreten eines ausgezeichneten Pegels hat Jansen zu der Vermutung angeregt, daß es von diesem Schallpegel an für das Vegetativum "kritisch" werde, daß es vielleicht "übersteuert" werde. Das ist seine Hypothese. Aufgrund dieser Hypothese bezeichnet er den Schallpegel, der in einem (R, L)-Diagramm zum Minimum der Empfindlichkeit gehört, als "kritischen Schallpegel".

Aufgrund dieser Hypothese tritt Jansen als Gutachter an. Er will als "prophylaktisch denkender Arzt" die Menschen, über die er gutachtet, vor möglichen Gesundheitsschäden bewahren. Da er nichts hat als seine Hypothese, will er bis zum Beweis des Gegenteils dafür sorgen, daß Menschen vor "überkritischen" Schallpegeln geschützt werden. Das erfordert auch, daß er die Bedeutung des Einzelschallpegels für die medizinische Beurteilung hervorhebt und gegen die Verfechter des "äquivalenten Dauerschallpegels" als alleinige Planungsgröße für das Flughafenumland vertritt.

Erst spät tritt Jansen in NBdL in die Besprechung der A 2, Abb. 7 präsentierten Meßergebnisse ein. A 16 unten: "Die experimentell ermittelte Intensitätsabhängigkeit vegetativer Reaktionen aus Versuchen mit Breitbandgeräuschen (Abb. 7) zeigt eine lineare Beziehung zwischen Intensität und Reaktionsgröße; ..." Dies scheint sich auf die Roh-Version der Abb. 7 zu beziehen (durchgehende dünne Gerade), denn der gebrochene Linienzug beschreibt keine lineare Beziehung nach gängigem Sprachgebrauch. "...; doch hat die Kurve der Originalwerte einen Knick bei 88 dB, d.h., daß bei 88 dB die kritische Grenze der Breitbandgeräusche erreicht ist." Dies bezieht sich nun auf den gebrochenen Linienzug. Ich komme darauf zurück, sowie auf den nächsten Satz, den ich zunächst überspringe. "Diese Befunde berechtigen uns zu der Aussage, daß alle Geräusche, die <u>oberhalb von 88 dB</u> gelegen sind, als <u>unzumutbar</u> anzusehen sind."

Damit hat Jansen eine eindeutige Aussage über die Grenze der Zumutbarkeit gemacht. Auf diese nimmt er in seinem Gutachten Bezug. Dort nimmt er außerdem Bezug auf eine "Grenzlinie 3" (A 20) sowie auf "experimentell ermittelte Grenzwerte für die vegetative Belastbarkeit des Menschen" (A 22, A 23).

Die "Grenzlinie 3" wird von Jansen zum ersten Mal in NBdL, A 17 oben, Satz 2, erwähnt, im nächsten Satz zum zweiten Mal und dann nie wieder in NBdL. Man kann zwar aus dem Text entnehmen, wie sie verläuft, kann sie auch betrachten in Abb. 32 (A 15), erfährt jedoch nicht, wie die Versuche angelegt waren, aus denen diese Linie hervorgeht, noch wie sie anzuwenden ist, geschweige denn, wie diese nicht beschriebene Anwendungsvorschrift durch die nicht beschriebenen Versuche begründet ist.

Abb. 32. Grenzwerte zur Beurteilung lärmbedingter vegetativer Reaktionen

Anmerkung: Die Begriffe „Schädigung" und „Gefährdung" werden hier im Sinne unserer Arbeitshypothese verstanden, die davon ausgeht, daß die prophylaktische Medizin — bis zum Beweis des Gegenteils — annehmen muß, daß häufige und lang dauernde „überschwellige" Schallexpositionen auf die Dauer pathogen wirken können.

Der Leser erfährt lediglich, A 17 oben: "..., ist bei einem breitverteilten, mehrgipfeligen Frequenzspektrum die Grenzlinie 3 als kritischer Wert anzusehen. Die Grenzlinie 3 verläuft bei 1000 Hz durch 88 dB und hat den Abfall 1 dB/Oktave."

Was Jansen mit den "experimentell ermittelten Grenzwerten ..." meint, wird erst durch eine von Jansen an den VGH in Kassel nachgelieferte Sammlung von Berechnungen klar. Sie sind weder in NBdL noch im Gutachten enthalten. Ich komme darauf zurück.

<u>Anwendung der Hypothese vom "kritischen Pegel" im Frankfurter Gutachten.</u>

Im Gutachten referiert Jansen seine Feststellungen aus NBdL (A 16/17): "Bei Versuchen mit weißem Rauschen ergab sich als kritischer Wert der geringsten vegetativen Reaktionszunahme 88 dB."

Dieses Zitat aus NBdL ist durch eine A b ä n d e r u n g und eine W e g l a s s u n g v e r f ä l s c h t.

1. 88 dB ergab sich nicht "als kritischer Wert der geringsten vegetativen Reaktionszunahme", sondern"hat die Kurve der Originalwerte einen K n i c k bei 88 dB." (A b ä n d e r u n g)

2. Jansen u n t e r d r ü c k t seine Aussage von A 17 oben, daß der gefundene Schallpegel eine Grenze der Zumutbarkeit darstellt. (W e g - l a s s u n g)

Korrektur v. Haselberg.

Der abgeänderte Text ist richtiger als der MBdL-Text. Denn im Sinne der Jansen'schen Hypothese ist der kritische Pegel mit dem Minimum der Reaktionszunahme verknüpft und nicht, wie in MBdL, A 16 unten steht, mit einem Knick in dem Linienzug, für den sich Jansen mehr zufällig unter verschiedenen Möglichkeiten der Datenanalyse entschieden hat (s. dazu A 46). Die Abänderung führt aber auch dazu, daß im richtigen Text nun der falsche Wert 88 dB steht, der wirklich zu dem von Jansen beobachteten Knick gehört. Die Lage des Minimums der Empfindlichkeit kommt in der Darstellung nicht zum Ausdruck, da ja die Empfindlichkeit für alle Pegel von 74 dB bis 88 dB die gleiche ist. Erst eine weiter verfeinerte Analyse, wie Jansen sie mit dem Datenmaterial der Abb. 30 vorgenommen hat, wird zu einer Kurve mit stetiger Richtungsänderung führen, an der man rechnerisch -oder nach Augenmaß- den Punkt minimaler Empfindlichkeit eindeutig bestimmen kann.

Jansen hat abgelehnt, seine Daten für diese Analyse herzugeben. In seinem Brief vom 15.02.73 (A 24/25) verweist er auf die Abb. 7 statt einer Auskunft, was die Frage nicht beantwortet. Daher muß ich diese Analyse nachholen, so gut das mit der Abb. 7 als Grundlage möglich ist. Ich suche daher eine Kurve der Art, wie in Abb. 30 -N.B. eine kubische Parabel- , die sich den drei mittleren Stücken des Linienzuges -d.i. von 74 dB bis ca. 94.5 dB- möglichst gut anpaßt (s. A 26/27). Über die sachgemäße Durchführung mag sich ein Sachverständiger äußern. Jedenfalls zeigt schon der Augenschein, daß der geknickte Linienzug sehr gut angenähert wird durch die stetig gekrümmte Linie - worauf es letztlich ankommt. An dieser Linie läßt sich rechnerisch ermitteln, daß der Punkt minimaler Empfindlichkeit gegeben ist durch

$$L_{krit} = 79.8 \text{ dB} .$$

Probeweise führe ich noch eine wesentlich schlechtere Approximation durch, indem ich eine kubische Parabel bestimme, die durch die 4 Knicke des gebrochenen Linienzuges geht. Das Ergebnis für L_{krit} ist fast das gleiche - 79.6 dB. Dies zeigt, daß der oben berechnete Wert für L_{krit} sehr genau ist und sich nicht etwa durch kleine Fehler bei der Ablesung der Daten aus Abb. 7 oder mit besserer Anpassung der Kurve erheblich ändern kann.

Der Schallpegel L_{krit} = 79.8 dB ist gemäß Jansens Hypothese der "kritische Pegel" und gemäß seiner Aussage MBdL, A 17 oben, ist jeder Einzelschallpegel oberhalb 79.8 dB unzumutbar. Die Anwendung auf Fluglärm ist durch Jansens eigene Ausführungen auf A 20, Abs. 2 des Gutachtens ausdrücklich sichergestellt.

Wir können daher in der beigegebenen Tabelle A 33, einem Computerausdruck, der nach Angaben des technischen Gutachtens, A 29, erstellt wurde, nachsehen, in welcher Entfernung von der Start- bezw. Landebahn der Pegel L_{krit} unterschritten wird. Alles Nähergelegene ist dann Gefährdungsbereich.

Man wird zweckmäßig Starts und Landungen unterscheiden, da z.B. auf der Startbahn West nur Starts zulässig sind. Man entnimmt dem technischen Gutachten, daß die Flugzeugklassen 1 - 4 startende Flugzeuge darstellen, die Klassen 5 - 7 landende. Die Klassen 4 und 7 kann man ignorieren, da sie SST-Flugzeuge (Überschallflugzeuge, im Unterschallbereich fliegend) darstellen.

Blatt 6 der Tabellen gibt für die Flughöhen (m) 50, 100, 200 ... für jede Flugzeugklasse die zugehörigen Schallpegel in dB. Ich ermittle zunächst für Startbewegungen. Der Pegel 79.8 steht zufällig selbst in der Tabelle, sowohl unter 2 wie unter 3; man kommt ohne Interpolation aus. Die zugehörige Höhe ist 2900 m. Die Weglängen sind aber für 2 und 3 verschieden. Tabelle 2 und 3 zeigen, daß Klasse 2 in 21,1 km nach dem Abrollen 2900 m hoch ist, Klasse 3 dagegen erst nach 34.8 km 2900 m Höhe erreicht. Jansen hätte in seinem Gutachten demgemäß ein Gefährdungsgebiet ausweisen müssen von

34.8 km Länge.

Ähnlich -es muß jetzt in der Tabelle 6 interpoliert werden, da 79.8 bei den Klassen 5 und 6 nicht vorkommt- errechnet man, daß für Landungen das Gefährdungsgebiet durch die Klasse 5 bestimmt wird, bei der zu 79.8 dB eine Entfernung von 17.7 km gehört - nun ab Landeschwelle gemessen.

Jansen hätte demgemäß in seinem Gutachten für Landebewegungen -z.B. in Richtung 27 (Offenbach)- ein G e f ä h r d u n g s g e b i e t von 17.7 km ausweisen müssen, was ab Landeschwelle angetragen bis in den Südosten Offenbachs reicht.

In Karte 14, Landungen der Klasse 6 in Richtung 25, stellt man durch Messung fest: Länge des Gefährdungsgebietes für Landungen nach Jansen

ca. 4000 m,

d. i. ca. 25% des Soll-Wertes. Die Ergebnisse dieser Auswertung n sind in der Tabelle ~~A 65~~ unter "Kriterium IIa" und "Resultat Jansen" eingetragen.

2, S. 20

Weitere Grundlagen der Jansen'schen Gutachten.

Hier muß erläutert werden, was Jansen in NBdL, Gutachten, Prozeßakten u.a. als wissenschaftlichen Begleittext zu seinen Resultaten anbietet.

Die Resultate werden als gezeichnete Zonen angeboten in Kartenausschnitten, die quantitative Angaben nicht ohne weiteres hergeben. Zahlenangaben zur Größe der Gefährdungs- (und Schutz-)zonen fehlen fast ganz. Berechnungshinweise (A 21 - 23) sind teils lückenhaft, teils falsch, teils verweisen sie auf frühere Erläuterungen, die es aber nicht gibt.

Dies sei im einzelnen erläutert; A 21: "so daß die Grenzkurve 3 ... zu verwenden ist, ...". Erst vor Gericht und in einem Brief an Prof. Pirlet gibt Jansen einen Kommentar zur Verwendung der Grenzlinie 3, den man vergeblich dort sucht, wo er hingehört, nämlich in NBdL oder im Gutachten. A 21: "... wurden Gesamtpegel in dB(lin)+) errechnet und dann nach der Frequenzkennlinie A in den zugehörigen dB(A)-Wert umgewandelt." Das erste geht, das zweite geht nicht und wird auch gar nicht gebraucht! A 21, Abs. 2: Die Angaben stimmen nicht und sind für das Resultat auch unerheblich, da die Flugzeugklasse 3 das Gefährdnungsgebiet bestimmt und nicht Klasse 1. All das kann der normale Bürger aber nicht prüfen, da Jansen versäumt, Zahlentabellen beizugeben nach Art meiner Tabellen A 34 - 36.

Auf A 22 und 23 wird auf Grenzwerte der experimentellen Lärmforschung verwiesen, die zuvor niemals bei Jansen erwähnt wurden.

Das Vorgehen Jansens läßt sich erst an Hand der Prozeßakten und anderer Flughafengutachten von ihm entschlüsseln und ist nach meiner Ansicht ein einziges Täuschungs- und Betrugsmanöver. Dies belege ich im einzelnen.

Jansens Grenzlinie 3.

Diese ist in NBdL, Abb. 32 (A 15) dargestellt und gibt zu jeder Frequenz (Abszisse) einen Pegel in dB (Ordinate). Sie geht nach den Ausführungen A 17 oben bei 1000 Hz durch 88 dB und fällt pro Oktave, d.i. pro Verdopplung der Frequenz, um 1 dB.

Kriterium.

Die Grenzlinie 3 soll nach diesen Ausführungen für Geräusche mit breitbandigem, mehrgipfeligem Spektrum "gelten", d.i. entscheiden, ob ein solches Geräusch

+) dB(lin) = andere Schreibung für dB: Unbewerteter Schallpegel.

über- oder unterkritisch ist. Erst vor dem VGH teilte Prof. Jansen mit, in welcher Weise diese Entscheidung zu treffen ist. Er sagte darüber in der Verhandlung am 27.02.76 (S. 4 der Niederschrift, A 39, Abs. 10): "Es ist entscheidend, ob die Kennlinie 3 in irgendeinem Bereich durch ein breitbandiges Geräusch überschritten wird. Wenn sich das nur in einem Oktavband feststellen läßt, dann können die eingangs erwähnten Gefahren nicht ausgeschlossen werden." D.h., dann ist das Geräusch nach Jansen überkritisch. Ähnlich hat sich Jansen in einem Brief an Prof. Pirlet ausgedrückt (A 37/37a).

Um eine Vorstellung des von Jansen Angedeuteten zu geben, füge ich 4 Abbildungen an: Ein unterkritisches Spektrum, ein kritisches, ein überkritisches und das Spektrum des lautesten kritischen Geräusches, das noch eine Rolle spielen wird.

Grenzlinie 3 als Lärmkriterium
Lärmspektren

Abb. 3: unterkritisch

Abb. 4: kritisch

Abb. 5: überkritisch

Abb. 6: lautester kritischer Lärm

Einführung. Diese erfolgt NBdL, A 16/17.

Hier versucht Jansen, Grenzlinie 3 als eine Analogie zu Grenzlinie 4 einzuführen. Nachdem die Grenzlinie 4 eingehend erläutert wurde, würde dies die Annahme der Grenzlinie 3 durch den Leser ohne allzu wache Kritik erleichtern. Es kann nur im allgemeinen gesagt werden, daß Linie 4 Auskunft gibt, ob ein Terzbandgeräusch -das durch Mittenfrequenz und Pegel bestimmt ist- über- oder unterkritisch ist, während Linie 3 Auskunft über Breitbandgeräusche geben soll, die erst durch eine Vielzahl von Zahlen -das sog. Spektrum- bestimmt sind. Eine Analogie liegt also nicht vor.

Diese Einschläferung der Kritik ist für Jansen dringend erforderlich. Denn sonst würde sein Satz 2, A 17 oben nicht hingenommen: "Während somit die Linie 4 ..., ist bei einem breitverteilten, mehrgipfeligen Frequenzspektrum die Grenzlinie 3 als kritischer Wert anzusehen."

"Somit" zeigt im Deutschen an, daß die Aufzählung der Prämissen beendet ist und nunmehr der Schluß gezogen wird. Nun müssen die Prämissen die gleichen Begriffe enthalten wie der Schluß, evtl. Synonyme davon. "Grenzlinie 3" erscheint aber in diesem Satz zum ersten Mal und im nächsten zum letzten Mal. Auch "breitverteiltes mehrgipfeliges Frequenzspektrum" oder Synonyme davon sucht man in den letzten Zeilen -und Seiten- vergebens. Es bliebe noch die Möglichkeit, daß es sich um einen "schlampigen Schluß" handelt, in den ungenannte Voraussetzungen aus den letzten 35 Seiten "einfließen" (wie Prof. Jansen sich gerne ausdrückt), ohne ausdrücklich genannt zu werden. Das "Somit" findet sich jedoch auch im Gutachten, A 20, Z. 9, wo mit etwas anderen Wendungen als in NBdL die Grenzlinie 3 plötzlich als angebliche Folgerung vorgestellt wird, ohne daß selbst der hartnäckige kritische Leser erkennen könnte, wo sie herkommt und was sie bedeuten soll, genauer, wie sie anzuwenden ist. Die erklärenden Sätze haben obendrein keinen angebbaren Sinn, da "die Grenzlinie 3 als kritischer Wert anzusehen ist" bezw. "... Wert ... in Form der Grenzlinie 3 ... eingezeichnet ...", was nicht geht.

Dem Leser wird die E x i s t e n z d e r G r e n z l i n i e 3 v o r g e t ä u s c h t , ohne daß ihm die geringsten Belege für ihre Herkunft, Bedeutung und Anwendung gegeben werden.

Nach meiner festen Überzeugung hat Jansen diese Linie einfach als Parallele zu der ebenfalls schwach fundierten Linie 4 durch den Punkt (88 dB, 1000 Hz) gezogen, ohne daß irgendwelche Experimente existieren, die diese Linie zum Ergebnis hätten. Dies werde ich jetzt weiter erhärten.

Es gibt mehrere Argumente gegen Jansens Behauptung, die Linie 3 sei aufgrund von Experimenten konstruiert worden:

1. Jansen hat sich im Verlauf des Flughafenprozesses schon bei der Erläuterung der Linie 3 in ungelöste Widersprüche verwickelt.
2. Es gibt mehrere Versionen der Linie 3, d.i. mehrere einander widersprechende Kriterien:
   a) Jansen hat die Linie 3 nach rechts und links erweitert auf den Umfang der Spektren im technischen Gutachten, die 9 Oktaven umfassen (A 30).
   b) Jansen hat, A 21, die Linie 3 um 5 dB angehoben.

   Das gibt insgesamt 4 Versionen -in leicht verständlicher Bezeichnung: 3, 3a, 3b, 3ab-, die alle verschiedene Auskunft darüber geben können, ob ein Geräusch überkritisch ist. Erst die Auflösung der Widersprüche unter 1. kann klären, ob überhaupt eine der Versionen gültig ist, und wenn ja, welche.
3. Keine der Versionen ist mit der Linie 4 verträglich. Keine der Versionen ist mit dem 30 dB-Kriterium verträglich (Kriterium II b in ~~A 35~~ S. 20).

Hierzu folgende Einzelheiten:

1. Jansen sagt im Frankfurter Gutachten A 21, Z. 12, und im Kaltenkirchener Gutachten A 45, Z. 18: "... Grenzkurve 3 (die auf Untersuchungen mit Terzbandgeräuschen beruht)...". Die gleiche Aussage erhält man in NBdL, A 17, letzter Satz, wenn man dort "Linie 4" in "Linie 3" verbessert, wodurch der Satz erst eine Funktion im Text erhält.

Nun ist bereits die Linie 4 aus Untersuchungen mit Terzbandgeräuschen hervorgegangen, s. z.B. NBdL A 6, 3.2 Methode. Daher drängt sich die Frage auf, was bei den beiden Untersuchungen das unterschiedliche Ergebnis bedingt.

Schon im schriftlichen Gerichtsverfahren wurde Jansen auffällig, als ich in dieser Richtung fragte (Blätter A 46 - 48). Daß Jansen diese Frage nicht beantworten kann, hat er später dadurch gezeigt, daß er nun vor Gericht (A 30 oben) behauptete, die Grenzlinie 3 beruhe auf Untersuchungen mit O k t a v b a n d - geräuschen, und im Gutachten (A 21) sei ihm ein Schreibfehler unterlaufen; es müsse dort, Z. 12, "Grenzlinie 4" heißen statt "Grenzlinie 3". (Er hat diese Aussage in der nächsten Verhandlung noch einmal bekräftigt.)

Dies war ein verzweifelter Schritt von Jansen. Denn

a) hat der verbesserte Satz keinen Sinn mehr,
b) ist Jansens Berechnungsgrundlage weggefallen. Die Anhebung um 5 dB (A 21) verliert ihre Begründung durch die neue Behauptung;
c) sind die Terzbandgeräusche durch 1-2 weitere Textstellen mit belegt.

Diesen Schritt tut nur jemand, der wenigstens für den Augenblick um eine entlarvende Antwort herumkommen will.

2. Ich zeige nun, daß jede der 4 Versionen der Linie 3 zu einem anderen kritischen Pegel führt, wenn man sie auf weißes Rauschen anwendet. Das Spektrum des weißen Rauschens besteht aus lauter gleichen Pegeln. Es ist somit breitbandig, mehrgipfelig und damit ein Geräusch, für das nach Jansen Linie 3 gilt. Ich gebe die Ergebnisse als Tabelle. Berechnungshinweise unter ~~A 66.~~ S. 19

Tabelle 1. Kritischer Pegel für weißes Rauschen.

Linie 3 Version	Kr. Pegel	Pegel der höchsten Oktave	rechte Eckfrequenz der höchsten Oktave	Anzahl d. Oktaven
3	92.3	85.8	6400	5
3a	94.7	85.2	10000	9
3b	97.3	90.8	6400	5
3ab	99.7	90.2	10000	9

Wie man sieht, führt jede Version der Linie 3 auf einen anderen kritischen Pegel. Jansens Kriterium für breitbandigen Lärm leidet an inneren Widersprüchen, ist kein Kriterium.

3. Keine der Versionen ist mit dem 80 dB-Kriterium verträglich, da keiner der kritischen Pegel auch nur annähernd gleich 80 dB ist.

Schließlich ist der Unterschied zwischen schmal- und breitbandigem Lärm fließend. Es gibt ein Übergangsgebiet. In diesem führen Linie 4 und Linie 3 auf verschiedene kritische Pegel. Das bedeutet einen Widerspruch zwischen den beiden Kriterien.

Die aufgeführten Argumente belegen mehr als einmal, daß die Grenzlinie 3 wissenschaftlich nicht existent ist, die unter 1. belegen, daß sie ein (vorsätzlich) konstruiertes Phantasiegebilde darstellt. Den Nutzen dieser Konstruktion erkennt man aus den Tabellen 1 und 2. Die Grenzlinie 3 setzt den kritischen Pegel sowohl für weißes Rauschen als auch für Fluglärm erheblich herauf und verengt damit die Gefährdungszonen.

Um seine Konstruktion zu verteidigen, hat Prof. Jansen unzählige falsche Aussagen vor Gericht und vor Anhörungsgremien gemacht und eigene widersprechende Resultate unterdrückt (A 49; A 38, Abs. 1; A 39, Abs. 9 - 10; A 46, Z. 10 u.a.).

Jansens sog. "Grenzwerte der experimentellen Lärmforschung."

Nach dem vorgehend Besprochenen kommen nach Jansens verschiedenen Ausführungen zur Berechnung der Abmessungen des Gefährdungsbereiches infrage:

o das 88 dB-Kriterium (Kriterium IIb)

o die "erweiterte" Grenzlinie 3a (Kriterium IIIa)

o die "erweiterte" und um 5 dB angehobene Grenzlinie 3ab (Kriterium IIIb)

Man sucht jedoch in den Rechenblättern A 50 - 56 vergebens Rechnungen, die auf die genannten Kriterien Bezug nehmen. Vielmehr hat sich Jansen -so muß man die vorgelegten Rechnungen deuten- wieder 2 neue Kriterien zurechtgelegt. Er hat aus der erweiterten und um 5 dB angehobenen Grenzlinie 3 ab zwei Gesamtpegel errechnet:

104,1 dB und 98,7 dB(A) (A 55).

Dies scheinen die in A 22 und A 23 erwähnten, angeblich experimentell ermittelten "Grenzwerte der Lärmforschung" zu sein. Dafür spricht, daß Jansen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Flughafenerweiterung Düsseldorf geäußert hat, ein Schallpegel von 99 dB(A)+) - der prophylaktisch denkende Arzt Jansen rundet auf statt ab - sei nicht gesundheitsschädlich, wenn er nicht mehr als 19 mal aufträte. Dafür spricht auch, daß ich selbst, bei der Anhörung in Offenbach am 24.9.70 in der Nähe der Gutachtergruppe stehend, hörte, wie Prof. Jansen zu Dr. Koppe sagte, er habe A-bewertete Gesamtpegel berechnet und hätte die zugehörigen Entfernungen aus der Graphik A 32 abgelesen. Ich habe demgemäß den beiden genannten Pegeln zwei weitere Kriterien, IV b und IV a, zugeordnet, die ebenfalls in der Tabelle rechnerisch geprüft werden.

Die damit errechneten Erstreckungen der Gefährdungsgebiete zeigen keine offensichtliche Übereinstimmung mit den Werten, die ich aus den Karten A 23a und A 23b entnommen habe. Zwar spricht der Wert für Landung für Anwendung des Kriteriums IV a - entsprechend Jansens mündlicher Mitteilung, aber der Start-Wert bestätigt diese Annahme nicht.

Was letztlich mit dieser Durchmusterung der von Jansen erwähnten Kriterien gesagt werden soll, ist dies:

Das von Jansen nachdrücklich vor Gericht als das für ihn maßgebend bezeichnete Kriterium III a ist gemäß Tabelle 2 auf keinen Fall von ihm angewendet worden.

+) in anderem Zusammenhang nennt er 100 dB(A)

Durch den Gutachtentext wird das Kriterium III b nahegelegt, aber nur teilweise bestätigt - und damit ausgeschlossen.

Das von Jansen nicht-öffentlich angedeutete Kriterium IV a wird leidlich bestätigt.

Jansen hat sich demnach an keine der von ihm im Gutachten angedeuteten Berechnungsweisen gehalten.

Die Bezeichnung "Grenzwerte der experimentellen Lärmforschung" für den anscheinend der Rechnung zugrundegelegten Grenzpegel stellt in mehrfacher Hinsicht eine Täuschung des Lesers dar.

1. hat dieser Wert keinen experimentellen Hintergrund,
2. führen die bewertete und die unbewertete Version auf verschieden große Gefährdungsgebiete und erweisen sich damit als nicht objektiv,
3. präsentiert Jansen, nachdem er Prof. Pirlet erklärt hat, in sein Kriterium ginge das Spektrum des Lärmes ein, ein Kriterium, das vom Spektrum unabhängig ist,
4. hat nicht einmal bei Anerkennung der Linie 3 einer der genannten Werte die Qualität eines Grenzwertes im Sinne eines prophylaktisch denkenden Arztes. Beide Pegel lassen sich nämlich interpretieren als "Pegel des lautesten kritischen Geräusches" (mit der jeweiligen Bewertung). Das bedeutet, daß jedes lautere Geräusch notwendig überkritisch ist. Dem nicht sachkundigen Leser wird aber suggeriert, daß jedes leisere Geräusch unterkritisch sei. Anders hat dieser Grenzwert keinen medizinischen Sinn. Damit wird dem Leser aber Falsches suggeriert. Denn es gibt wesentlich leisere kritische Lärme, z.B. die höchste Oktave unter der Linie 3 b mit dem Pegel 85.2 dB. Wenn Jansen schon einen Grenzwert angeben will und wenn er wirklich prophylaktisch orientiert wäre, dann hätte er diesen Wert angeben müssen.

Das Unsinnige der Jansen'schen Konstruktion wird deutlich -soweit das noch nicht der Fall sein sollte-, wenn Jansen anhand einer Grenzlinie 2 -s.Abb.32-, die einfach für alle Frequenzen den Wert 75 dB hat und von ihm als Grenzlinie für den Schläfer vorgeschlagen wurde, einen "Grenzwert der experimentellen (!) Lärmforschung" von 87 dB(A) errechnet, der am Ohr zu verstehen ist. Dieser Wert muß wohl auch Jansen selbst als abwegig erschienen sein, als er seine Ergebnisse vor Gericht vertreten mußte. Darum hat er dem Gericht erklärt, 87 dB(A) sei als Außenpegel aufzufassen.

[redacted]ns.

1. In seinem Münchner Gutachten erwähnt Prof. Jansen eine Arbeit Jansen-Klosterkötter-Reineke , durch die die Geltung der Linien 3 und 4 als Grenzwerte für den Beginn pathologischer Reaktionen gesichert werden konnte. Eine Durchsicht dieser Arbeit ergibt jedoch, daß die Linien 3 und 4 dort weder dargestellt noch sonst wie erwähnt werden.

2. In der gleichen Arbeit weist das Forscherteam nach, daß oberhalb von 90 dB weißes Rauschen tatsächlich zu pathologischen Durchblutungsverhältnissen führt. (Es wird allerdings nicht geprüft, ob diese Reaktionen nicht schon früher einsetzen.) Dieses Resultat wird jedoch von Jansen in allen seinen Flughafen-Gutachten u n t e r d r ü c k t , in denen den Lärmopfern dann weit höhere Schallpegel ärztlich verordnet werden.

3. Bei einem 4-tägigen öffentlichen Anhörungstermin in der 4. Juliwoche 1975 betr. den Flughafen München II fragte ich Prof. Jansen, ob seine Arbeiten schon einmal von einem anderen Experten bestätigt worden seien. Er bejahte dies und machte eine Literaturangabe. Bis zum nächsten Tag bekam ich die Auskunft, daß es die genannte Schrift nicht gebe. Prof. Jansen, mit dieser Tatsache konfrontiert, bemerkte wegwerfend, es habe sich um ein Sonderheft gehandelt. Nach Auskunft des Verlages+) gibt es jedoch keine solchen Sonderhefte (s. Brief Dr. Crefeld, A 49). Hierzu noch eine Äußerung von Prof. Müller-Limmroth von 1979, wonach Nachuntersuchungen durch andere Autoren nicht vorliegen (A 64),

4. In seinem Schreiben vom 9. Mai 1972 (ursprünglich an den II. Senat des VGH adressiert, wurde es von Anwalt Kerst erst zur Verhandlung beim IV. Senat vorgelegt) -A 46- geht Jansen auf meine Zweifel ein daran, daß die Versuche zu Abb. 7 eindeutig einen Pegel von 88 dB herausstellen. Worauf es mir hier ankommt ist, daß Jansen unaufgefordert seinen Ansatz im Gutachten (A 20) verteidigt, wonach der Pegel minimaler Empfindlichkeit am Knick, bei 88 dB, erreicht werde. Ganz richtig sagt er:"... ergeben sich, ..., von etwa 60 dB an wachsende vegetative Reaktionen". Das lehren weniger die Originalwerte, die er ja nicht mitteilen will (s. A 24), als vielmehr die Abb. 7, von der er allerdings im nächsten Satz sagt, daß der "angeblich gebrochene Linienzug" ja in Wirklichkeit eine Verbindung von Originalwerten ist.

Dr. Dietrich Steinkopf, Darmstadt

Jansen fährt fort und behauptet nun entgegen dem deutlichen Augenschein: "...; die Zunahme der Größe der vegetativen Reaktion wird jedoch immer geringer, bis zu dem Punkt von 88 dB." Mit Zunahme meint Jansen Zunahmegeschwindigkeit - das ist wissenschaftlicher Sprachgebrauch. Und diese Zunahmegeschwindigkeit ist die Zunahme der Reaktion pro 1 dB Pegelzunahme, was ich oben Empfindlichkeit genannt habe. Und diese ist wieder gegeben durch die Steigung des Linienzuges bei dem Pegel, wo man nach der Empfindlichkeit fragt. Diese Steigung ist aber z.B. von 74 dB bis 88 dB konstant. Denn durch Anlegen eines Lineals sieht man, daß dieses Stück des Linienzuges im Rahmen der Zeichengenauigkeit gerade ist.

Jansen hat also versucht, dem Gericht falsche Tatsachen vorzuspiegeln, indem er die Abb. 7 unter Mißbrauch wissenschaftlicher Redeweise unzutreffend beschrieben hat, um damit vorsorglich seine von mir auf S. 6 besprochene Abänderung in A 20 zu rechtfertigen.

5. Ebenso hat Jansen versucht, dem Gericht falsche Tatsachen vorzuspiegeln, als er auf mein Argument eingeht, seine Versuchspersonen seien nicht repräsentativ für die Gesamtbevölkerung, ältere Personen seien vom Lärm stärker betroffen (s. A 40). Jansen behauptet dort, seine Versuchspersonen repräsentierten den am meisten schutzbedürftigen Teil der Bevölkerung, da s i e a m s t ä r k s t e n r e a g i e r t e n . Damit argumentiert er gegen seine eigene Hypothese an, die ja besagt, daß die Gefährdung am "kritischen Pegel" beginne. Und für alte Leute kann der kritische Pegel -bis zum Beweis des Gegenteils, den Jansen bisher nicht angetreten hat- niedriger liegen als für junge, ungeachtet diese stärker reagieren.

6. Schließlich möchte ich noch auf die Jansen'schen "Erheblichkeiten" hinweisen, die von Jansen in dem Moment erfunden wurden, als er zugeben mußte, daß der Fluglärm in Offenbach die von ihm aufgestellten Grenzwerte übersteigt. Nun erklärte er, die "Grenzwerte" seien eigentlich keine Grenzwerte, sondern "Schwellenwerte", bei denen die Gefährdung gerade erst beginne und zur richtigen Gefährdung erst bei "erheblicher" Überschreitung des "Schwellenwertes" werde. Über die Größe der "Erheblichkeit" habe die "Wissenschaft" noch keine klaren Vorstellungen. 10 - 15 dB seien aber sicher erheblich.

Auch hier Vortäuschung eines nicht vorhandenen Wissens und freischaffende Produktion nicht-existenter wissenschaftlicher Sätze, und das in klarem Widerspruch zu seinen eigenen früheren Aussagen (A 20).

7. Jansens Anspruch, als "prophylaktisch orientierter Arzt" zu gelten, stellt ebenfalls ein Täuschungsmanöver dar. Mindestens an folgenden 3 Stellen -NBdL, A 15, Abs. 6; Gutachten S. 15 oben und S. 76, Abs. 2- erläutert Jansen, was der "prophylaktisch orientierte Arzt" jeweils fordern muß. Formal identifiziert er sich nicht mit diesen Forderungen, suggeriert aber, daß es die seinen sind. In der Durchführung wählt Jansen jedoch unter den sich bietendem Möglichkeiten jeweils die für die Lärmopfer ungünstigsten - mit wenigen Ausnahmen. In den Ausnahmefällen ist i.a. ein Grund erkennbar, der gegen die Wahl nach obigem Schema spricht.

So ist es z.B. zum Nutzen der Belärmten, wenn Jansen auf die Bewertung der Einzelpegel dringt. Im anderen Falle würde aber die Notwendigkeit einer medizinischen Begutachtung nach Jansens Schema überhaupt entfallen.

Oder man fragt sich, warum Jansen nicht das Kriterium IV b anwendet, das noch kleinere Gefährdungsgebiete ergibt als IV a. In diesem Falle hätte Jansen aber Tabellen erstellen müssen nach Art meiner A 33 - 36, was 1968 noch eine mühsame Arbeit war, während er mit IV a sich auf die Graphik A 32 des technischen Gutachtens stützen konnte. Außerdem entsprach vermutlich das Ergebnis IV a bereits den wie üblich vorab skizzierten Erwartungen des Auftraggebers.

Berechnungsgrundlagen der Tabelle 1.

1.) Zur Frequenz f gibt die Linie 3 einen Pegel

$$L_f = 88 - \log_2 (f/1000)$$

N.B. $\log_2 x = \log_{10} x / \log_{10} 2$

2.) Zwischen Mittenfrequenz f_m und der rechten Eckfrequenz f_r einer Oktave besteht die Beziehung

$$f_r = \sqrt{2} \cdot f_m$$

3.) Unbewerteter Gesamtpegel L_g von n Oktaven (n = 1, 2 ...), deren jede den Pegel L hat, ist

$$L_g = 10 \log_{10} n + L$$

Daraus folgt

4.) Unbewerteter Gesamtpegel L_n von n Oktaven, deren höchste die rechte Eckfrequenz f_r hat und zum Pegel den gemäß Linie 3 zur Mittenfrequenz f_m gehörigen Pegel hat, ist

$$L_n = 88.5 - \log_2 (f_r/1000) + 10 \log_{10} n$$

Tabelle 2

Übersicht über Jansens Kriterien und die entsprechenden Gefährdungsgebiete.

(Kriterium I: Korrigierter Wendepunkt und Berücksichtigung der Streuung)
" IIa: Korrigierter Wendepunkt allein (79,8 dB)
" IIb: Unkorrigierter Wendepunkt (88 dB)
" IIIa: Grenzlinie 3 a (88 dB bei 1000 Hz)
" IIIb: Grenzlinie 3 ab (93 dB bei 1000 Hz)
" IVa: Angeblicher Grenzwert d. experimentellen Lärmforschung, A-bewertet
" IVb: Angeblicher Grenzwert d. experimentellen Lärmforschung, unbewertet

Kriterium	kritischer Pegel	Gefährdungsgebiet							
		Start				Landung			
		Länge (km)	Breite (m)	krit. Klasse	krit. Oktave	Länge (km)	Breite (m)	Krit. Klasse	Krit. Oktave
I	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IIa	79.8 dB	34.8	5800	3	-	17.7	1666	5	-
IIb	88 dB	18.5	2850	3	-	9.5	894	6	-
IIIa	91 dB	9.9	1300	3	6	6.0	558	6	7
IIIb	96 dB	6.7	754	3	3	3.7	344	6	8
IVa	98.7 dB(A)	6.5	710	3	-	4.3	400	6	-
IVb	104.1 dB	6.0	626	3	-	2.7	251	6	-
Resultate Jansen lt. Abb. 12/14		6.8	700	3	-	4.1	188	6	-

Prof. Dr. med. R. Denk
609 Rüsselsheim/Königst.
Obergasse 11

4.2.81

Anhörung Ausbau
Flughafen Frankfurt am Main
Vorlage 72

Mit großer Betroffenheit habe ich in den zurückliegenden Tagen erlebt, daß Flughafenbetreiber, seine Aktionäre, die Fluggesellschaften und deren Vereinigungen sowie verschiedene Berufsverbände aus rein finanzwirtschaftlichen Gründen den Bau der Startbahn 18 West bedingungslos bejahen.

Für die Menschen, deren Lebensraum dadurch zerstört und deren Gesundheit gefährdet wird, zeigt man offiziell Bedauern und erklärt, daß man sich die Entscheidung wirklich sehr schwer gemacht habe.

Auch die Regierungsspitze des Landes Hessen fordert mit dem Ausbau des Flughafens von den Bewohnern der Anliegergemeinden eine ergeben zu duldende Gesundheitseinbuße.

Da ich in Rüsselsheim-Königstädten wohne, ist mein folgender Beitrag durch eigene Erfahrungen geprägt und beruht nicht allein auf Überlegungen, die im lärmfreien Büro oder am erholungsbietenden Wohnort angestellt wurden.

In meinen Ausführungen gehe ich überwiegend auf das Lärmproblem ein, da dies auch tragender Bestandteil des von Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen für die FAG Frankfurt erstellten medizinischen Gutachtens ist.

Der Fluglärm gilt als der lauteste Umweltlärm. Er breitet sich über viele Kilometer aus, da es gegen ihn keine natürliche Abschirmung gibt (1). Sowohl bei konkret Betroffenen wie auch in der Vorstellung gilt Fluglärm als die unangenehmste aller Lärmarten in der sozialen Umwelt (2). Nach v. Eiff (10) sowie Brusis (3) kann es eine Gewöhnung an Lärm nicht geben, lediglich eine zeitweilige Anpassung durch psychologische Kompensation mag denkbar sein. Auch Prof. Jansen zitiert in seinem Gutachten zwei Autoren (Sokeloff (4) und Lynn (5)), die eindeutig zeigen konnten, daß sog.

Gewöhnungsphänomene nur kurzfristig bestehen und bei Fortsetzung der Schallreize diese Phänomene schwinden und durch eine konstante Defensivreaktion abgelöst werden.

Vor gesundheitsschädigenden Immissionen sind wir durch gesetzliche Vorschriften geschützt:

1) Im Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland ist in Artikel 2,2 das Recht auf körperliche Unversehrtheit festgelegt.

2) Die Verfassung des Landes Hessen garantiert in Artikel 3 : Leben und Gesundheit, Ehre und Würde des Menschen sind unantastbar.

3) Das Umweltprogramm der BRD aus dem Jahre 1971 fordert " daß grundsätzlich niemand durch Lärm gefährdet, erheblich benachteiligt oder erheblich belästigt wird."

4) Das Bundes-Immisionsschutzgesetz regelt den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigung, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge.

Die dem Gutachten von Jansen zugrundegelegten experimentellen Untersuchungen lassen sich nicht auf die vorliegenden regionalen Gegebenheiten übertragen. Zudem lassen sich wichtige Daten nicht nachprüfen.

1) Als Maßgröße für die Lärmwirkung auf den Menschen gilt die Änderung der Fingerpulsamplitude nach definierter Schallbelastung. Aus den so erhaltenen Ergebnissen wurde~~n~~ das in Abb.1 auf Seite 18 des Gutachtens eingezeichnete Schädigungs- und Gefährdungsbereich errechnet.
Wichtige weitere nach Schalleinwirkung auftretende vegetative Reaktionsfolgen wie:

Steigerung der Herzfrequenz,
zusätzliche, nichtgeordnete Herzschläge (Extrasystolen),
Steigerung des systolischen und diastolischen Blutdruckes und
Steigerung der Magenperistaltik

fanden keine Berücksichtigung.

2) Die experimentellen Untersuchungen wurden an solchen Menschen (22 Jugendlichen (Jansen (6) Abb.:1)) durchgeführt, die gesund, normalhörend und neutral oder sogar positiv dem Lärm gegenüber eingestellt waren.

Etwa 25 Jugendliche sind kein zulässiges Vergleichskollektiv für eine Bevölkerungsgruppe von einigen Zehntausenden. Die Ergebnisse können nicht auf Säuglinge, Kleinkinder und ältere Menschen übertragen werden. Auch an die Gruppe der Schichtarbeiter und der Kranken wurde nicht gedacht. Ein weiterer gravierender Mangel liegt darin, daß die Versuchspersonen den Schallreizen gegenüber neutral oder sogar positiv eingestellt waren. Es ist aber allgemein bekannt, daß gerade eine positive oder negative Einstellung zum Lärmereignis die vegetativen Reaktionen entweder abschwächt oder aber verstärkt. Der Fluglärm gehört jedoch, wie ich schon ausgeführt habe, zu den äußerst unangenehmen Geräuschen.

3) Alle Messungen wurden an wachen Personen durchgeführt. Die Errechnung des Schädigungs- (ab 91 dB/ 6400 Hz) und des Gefährdungsbereiches (ab 86 dB / 6400 Hz) erfolgte nach mathematischen Formeln, in die zwar die physikalischen Größen Bandbreite des Geräusches und die Schallintensität eingingen, die aber nicht die individuelle Ausgangslage berücksichtigt. (Auch für die Beurteilung des Blutdruckwertes eines Menschen muß man zumindest dessen Alter und Geschlecht kennen.)

Ob die errechneten Schädigungs- und Gefährdungsbereiche auch für den Schlafenden gelten, wurde nicht geprüft.

Zu den Grenzlinien noch 2 Nebenbemerkungen:

a) Diese Grenzlinien haben ihre allgemeine Bedeutung für die Umweltlärmbeurteilungen verloren.

b) Die Errechnung der Grenzlinie 3 ist nicht nachvollziehbar. (Herr Dr. von Haselberg wird hierzu Stellung nehmen). Angeblich nach Oktavbändern entsprechend dem Fluglärm errechnet. Andere Aussage bei Jansen (17)

4) Auf Seite 18 des Gutachtens ist in Abb.:1 die Grenzlinie des Beginns deutlicher vegetativer Reaktionen bei 75 dB eingezeichnet. Kontinuierlich ausgelöste vegetative Reaktionen, wie sie zuvor aufgezählt wurden,

führen als Dauerstress indirekt zu Folgeerkrankungen. Verkehrslärm von 81 dB(A), damit auch der Fluglärm, führt zu einem deutlichen Anstieg des Blutdruckes und Hypertoniker (Bluthochdruckkranke) sind besonders gefährdet (Heusch et al. (7); Heinecker (8)).

Bei Personen mit stärkerer Fluggeräusch-Belastung am Wohnort findet unter anderem eine stärkere vasokonstriktive Reaktion am Kopf statt als bei Personen mit geringerer Flugbeschallung. Da bei dieser komplexen Reaktion häufig initiale Übersteuerungen der motorischen und Gefäß-Funktionen zu beobachten waren, muß befürchtet werden, daß Personen mit hohem Blutdruck, die Fluggeräuschen sehr häufig und mit hohen Schallpegeln ausgesetzt sind, Gefäßruptionen mit bleibenden Schäden erleiden (Guski (16)).

Ich wiederhole hier nochmals: Im Gutachten (1968/69) gibt Jansen eine Gefährdungsgrenze (sog. Grenzlinie 4) von 85-90 dB an. 1972 erklärt er : Ab 60-80 dB wird die vegetative Belastbarkeit überschritten, da diese Intensität pathologische Reaktionen hervorruft (Jansen (9)).

5) Die Versuche zur Errechnung der " Grenzlinien " für Gefährdung und Schädigung durch Lärm wurden mit Dauergeräuschen durchgeführt. Dauerlärm führt aber zu geringeren vegetativen Reaktionen als unterbrochener Lärm (v.Eiff (10)).

6) Die Probleme Belästigung durch Lärm und Lästigkeitsfaktoren werden von Jansen heruntergespielt. Auf S. 24 schreibt er: " Es ist immer damit zu rechnen, daß bei einem Teil der Bevölkerung fluglärmbedingte Lästigkeitsempfindungen auftreten, selbst wenn die Intensitäten geringer sind als die oben angegebenen Grenzwerte von 95 dB." Es ist nicht begreiflich, warum einzelne Geräusche um 95 dB nur eine Lästigkeitsempfindung auslösen, wenn schon ab 60 dB nach dem gleichen Gutachter am Vegetativum pathologische Reaktionen auftreten.

Die bisher dargelegten Lärm-Probleme haben die Schlafstörungen durch Lärm noch nicht angesprochen.

Jansen geht davon aus, daß sich der Mensch an unterkritische Geräusche

(unter 90 dB) gewöhnen kann. Andere Untersucher, wie auch Jansen selbst, äußern sich aber auch gegenteilig. Nach Jansen (9) beeinträchtigen schon kurzdauernde, geringe Geräusche im Schlaf die vegetative Kontrolle. Die Schlaftiefe flacht ab, das EEG ist verändert, die periphere Durchblutung fällt ab, Extrasystolen treten auf. Kurzzeitige Einzelschallreize sind im Schlaf immer dann wirksam, wenn eine Intensität von 55 dB überschritten wird. Es besteht eine Unabhängigkeit von der Einwirkungsdauer des Schallreizes. Ich zitiere weiter Prof. Jansen (11): " Wir können auf Grund der bisher in der Literatur mitgeteilten Ergebnisse und durch unsere Untersuchungen den Schluß ziehen, daß in den flachen und in den tiefen Schlafstadien eine signifikante Beeinflussung im Schlafverhalten sowohl im Vegetativum als auch im EEG nachzuweisen ist. Wir konnten darüber hinaus bei häufigen Wiederholungen von einzelnen Schallreizen feststellen, daß die Gesamtqualität des Schlafes (Verlauf der Schlafkurven während der ganzen Nacht) durch einzelne Schallzeize eindeutig negativ verändert wird. "
Die hier zitierten Ergebnisse wurden bei 5 gesunden, 20 bis 28 Jahre alten Wehrdienstverweigerern mit gutem Schlaf erhalten. Ältere Menschen, Schichtarbeiter, Kranke und Kleinkinder reagieren sicher wesentlich empfindlicher auf Schallreize im Schlaf. Klosterkötter (12) sah vor allem Nacht- und Schichtarbeiter durch den Lärm bedroht. Da ältere Menschen kaum noch Tiefschlaf-Phasen haben, wachen sie leichter als die genannten Versuchspersonen aus dem Schlaf auf und geraten oft in einen hochaktiven, hellwachen Zustand, der ein schnelles Wiedereinschlafen verhindert. Die Schlafstörungen unter nächtlichen Schallreizen bestehen also primär in einer Verminderung der Tiefschlafzeit und Reduzierung der Gesamtschlafzeit, bei längerer Dauer der Schallimmission schließlich im Absinken der psychischen und psychomotorischen Leistungen (Griefahn und Jansen (15)). Da sich diese Schlafunterbrechungen bis zum Wohnplatzwechsel oder dem Tod der Betroffenen Nacht für Nacht wiederholen werden, ist mit verschiedenen indirekten Gesundheitsschädigungen zu rechnen. Auf keinen Fall erhalten diese Schlafunterbrechungen durch Fluglärm den

Charakter eines nicht mehr störenden Zeitgebers, wie dies von Prof. Jansen auf S. 33 seines Gutachtens behauptet wird.
Als Folge kontinuierlicher Schlafstörungen treten Nervosität, Minderung der Konzentration und Aufmerksamkeit, Kopfschmerzen und andere indirekte Schädigungen auf (Rohrmann et al. (2)).
Erhebungen in der Umgebung von Großflugplätzen haben einen gesteigerten Verbrauch von Schlaf- und Beruhigungsmitteln, blutdrucksenkenden Mitteln und Magensäure bindenden Medikamenten ergeben (Knipschild (13),Grandjean et al. (14), Rohrmann et.al. (2)).
In Kenntnis dieser Tatsachen kann dem Gutachter im Prinzip zugestimmt werden, daß vegetative und psycho-vegetative Reaktionen bei den Flughafenanwohnern auftreten können mit der Einschränkung, daß es sich nicht um eine zu verharmlosende Möglichkeit handelt, sondern diese Tatsachen anderen Orts sicher belegt sind. Unverständlich bleibt seine Aussage: "... aus ärztlicher Sicht kann die Errichtung der Startbahn West nur befürwortet werden " (S. 76).

Wie wenig das errechnete geographische Gefährdungsgebiet mit seiner tatsächlichen Ausdehnung übereinstimmt zeigt die derzeit schon nachmeßbare Lärmbelastung durch die Parallelbahnverschiebung. Nach Jansen (Abb.: 17) reicht das Gefährdungsgebiet (Grenzlinie 3, werte oberhalb 85 dB) für vollbeladene Flugzeuge der Klasse 3 bis etwa 1000m östlich des Mönchhofdreiecks.
In Wirklichkeit werden aber noch 9 km weiter südlich entfernt an der Lärmmeßstelle 54 in Nauheim stündlich zwischen 15 bis 20 und mehr Überflüge gezählt, von denen etwa 50% Schallpegel ~~zwischen~~ 80 dB(A) und 93 dB(A)+ erbringen. Auch in den Nachtstunden werden Lärmpegel von über 80 dB(A) mehrmals erreicht. Die Gefährdungsgrenze wird also bei Tag und bei Nacht regelmäßig überschritten.
So wie für die Parallelbahnverschiebung die Gefährdungsgrenze in Wirklichkeit um ein Vielfaches größer als im Gutachten angegeben ist, so gilt dies auch für die Startbahn 18 West.

Da die Startbahn 18 west zu einer, wenn auch nur geringen Kapazitätssteigerung von 6 bis 14 % führen soll, wird auch keine lärmentlastende Wirkung eintreten, sondern es werden zusätzliche Bevölkerungsgruppen einer intensiven Flug lärm schädigung ausgesetzt.

Für eine Region, in der bei Tag der Aufenthalt im Freien keinen Erholungswert mehr hat und die Menschen bei Sonnenschein in geschlossene Räume flüchten müssen, um den Fluglärm gering zu mildern, in der sie bei Nacht mehrmals durch Fluglärm aus dem Schlaf gerissen werden, bescheinigt der Gutachter ärztliche Unbedenklichkeit. Diese Entscheidung ist ärztlich nicht haltbar und inhuman. Mit dem Bau der Parallelbahnverschiebung und dem Bau der Startbahn 18 West werden weite Bevölkerungskreise lebenslänglich gesundheitsschädigenden Lärmbelastungen ausgesetzt.
Die Belastungsgrenze ist erreicht; jede weitere Kapazitätssteigerung ist unerwünscht.

(9) Jansen, G.: Lärm wirkt auf das Vegetativum ein
Akad. ärztl. Fortbildung., Berlin 19. 1. 1972.
in:
Praxis Kurier, Jahrg. 10, vom 8. III 1972.

(17) Jansen, G.: Zur Störung des natürlichen Nachtschlafes durch Fluglärm.
Kampf dem Lärm. 17, 148-152 (1970).

DER MAGISTRAT DER STADT
OFFENBACH AM MAIN
Dezernat VI

Stadtverwaltung · 6050 Offenbach (M), Stadthof 13

Herrn Vorsitzenden des Anhörungs-
ausschusses des Hessischen Landtages
zum Bau der Startbahn 18 West
Dr. E. Lang
Schloßplatz 10
6200 Wiesbaden

Eing. 16/2/81

Bearbeiter	
Telefon Durchwahl 8065 2350	Zimmer 211

Datum und Zeichen Ihres Schreibens	Unser Zeichen	Datum
	VI Bod/Bu	12. 2. 1981

Betreff

Stellungnahme der Stadt Offenbach am Main zum Bau der Startbahn 18 West des Flughafens Frankfurt am Main

Sehr geehrter Herr Dr. Lang!

Im Gegensatz zu der vom Fluglärm kaum betroffenen Nachbarstadt Frankfurt ist es uns trotz rechtzeitiger Wortmeldung und Zusage Ihrerseits nicht ermöglicht worden, dem Anhörungsausschuß die Stellungnahme der Stadt Offenbach am Main zum Flughafenausbau vorzutragen. Gestatten Sie uns deshalb, dies nun schriftlich nachzuholen.
Wir verbinden damit die Bitte, diese Stellungnahme in das Protokoll über die Anhörung als Beitrag der Stadt Offenbach aufzunehmen.

Wir wollen unseren Beitrag - da dies sonst zu weit führen würde - nur auf unser Stadtgebiet und seine Bewohner beschränken, obwohl zu anderen Gesichtspunkten im Rahmen des wirtschaftlichen und sozialen Gefüges des Rhein-Main-Gebietes auch von unserer Seite einiges zu sagen wäre.

Die Stadt Offenbach hat keinen Zweifel an der großen Bedeutung des Flughafens Frankfurt für die Wirtschaft und damit für die Bevölkerung des Rhein-Main-Gebietes, folglich auch für die Stadt Offenbach.

Konten der Stadtkasse: Postscheckamt Frankfurt (M) Nr. 6708-600 Städt. Sparkasse 2010755 und alle Banken im Stadtgebiet

Im Interesse der hier lebenden Menschen kann jedoch dem Bau der Startbahn 18 West beim derzeitigen Erkenntnisstand keine Zustimmung erteilt werden.
Wie bekannt ist, erfolgen aufgrund der gegebenen Windhäufigkeit rund 85 % aller Landeanflüge zum Flughafen Frankfurt über den südlichen Teil des Offenbacher Stadtgebietes. Das entspricht einer Belastung von derzeit rund 200.000 Landeanflügen pro Jahr. Durch den von den Gutachtern bei Ausbau des Flughafens um die dritte Bahn erwarteten Kapazitätszuwachs von 6 - 14 % (Hooton) bzw. 20 - 25 % (FAG) würde sich die Zahl der Landeanflüge auf rund 240.000 Einheiten erhöhen! Dabei ist nicht berücksichtigt, daß außerdem eine weitere, wenn auch geringfügige, Vermehrung von Landeanflügen über Offenbach dadurch zu erwarten wäre, weil die Startbahn West Landungen aus östlichen Richtungen bei bestimmten Windverhältnissen, die eine Wahlmöglichkeit zulassen, blockieren würde.

Eine solche Vermehrung und damit Steigerung des Fluglärms kann von uns im Interesse der Gesundheit und körperlichen Unversehrtheit unserer Bevölkerung unter den derzeitigen und zu erwartenden Umständen nicht akzeptiert werden.

Unsere Zahlenangaben werden durch zahlreiche Gutachten erhärtet. Im Statement der Bundesanstalt für Flugsicherung, das von Herrn Prof. Voss vorgetragen wurde, ist u.a. die Feststellung enthalten: (Zitat) "Die Verlagerung von Startkapazitäten auf die geplante Startbahn 18 West bringt zwangsläufig eine höhere Verfügbarkeit für Lande-Kapazitäten des Parallelbahnsystems mit sich"!

Wenn also die Landevorgänge über Offenbach in dem errechneten Maße zunehmen sollten, wird sich der äquivalente Dauerschallpegel, der im übrigen nicht das allein maßgebende Kriterium für Lärmbelastungen ist, beträchtlich erhöhen.
Nach den Gutachten des Lärmsachverständigen Prof. Jansen, die er auch als Landes-Gewerbearzt erstellte, wird der äquivalente Dauerschallpegel nicht nur durch die Lautstärke der Einzelschallereignisse bestimmt, sondern ist maßgeblich auch das Ergebnis der Anzahl

der Lärmereignisse innerhalb eines bestimmten Zeitraumes. Wird diese Zahl erhöht, verändert sich die Lärmbelastung zwangsläufig zum Nachteil der Betroffenen!

Die Erholung des Menschen ist ein wesentlicher Teil des Grundrechtes auf körperliche Unversehrtheit. Sie setzt jedoch völliges körperliches und soziales Wohlbefinden voraus. Wird sie auf Dauer entzogen, sind Gesundheitsschäden unausbleiblich. Lärm ist längst als Risikofaktor für die menschliche Gesundheit erkannt worden.
Gegen einige Lärmarten sind Schutzvorkehrungen möglich; auch Gewöhnungseffekte können Lärmeinwirkungen verhindern. Bei Fluglärm gibt es jedoch nach einmütiger Auffassung der Gutachter keine Gewöhnung und keinen ausreichenden Schutz!

Die medizinische Belastbarkeit eines gesunden Menschen wird bei Werten von 60 bis 80 dezibel überschritten. Wie weit muß diese Grenze jedoch bei alten oder kranken Menschen oder bei Kindern zurückversetzt werden? Die Aufweckbarkeitsgrenze ist bei Fluglärm seither etwa bei 60 dezibel angenommen worden. Medizinische Untersuchungen haben nach Aussagen der Gutachter jedoch ergeben, daß diese Grenze zwischen 40 und 55 dezibel liegt, einem Wert, der praktisch für jede Flugbewegung über unserem Stadtgebiet anzuwenden ist. Die immer stärker werdenden Belästigungen nähern sich vehement der Gefährdungsgrenze und damit der Unzumutbarkeit!

Der Fluglärm ist deshalb für die Offenbacher Bevölkerung keine ergeben zu duldende Gesundheitseinbuße, sondern eine mit dem Wirtschaftsfaktor Flughafen verbundene Belästigung, die durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen schrittweise verbessert werden muß!
Es muß deshalb noch einmal betont werden, daß Namens und im Auftrag der Offenbacher Stadtverordnetenversammlung beim gegenwärtigen Erkenntnisstand dem Bau der Startbahn 18 West im Interesse der Offenbacher Bevölkerung nicht zugestimmt werden kann.

Im Sinne einer passiven Fluglärmbekämpfung sowie Erhaltung und Verbesserung der ökologischen Situation in Offenbach ist seit über 25 Jahren kein Wald mehr für Besiedlungszwecke in Anspruch genommen worden. Außerdem wurden für den Wohnungsbau lukrative Zonen mit Fluglärmbelastung von Besiedelung freigehalten (z.B. Buchhügel-Gebiet).
Darüberhinaus wurden in dieser Zeit über 300 Hektar Wald hinzugekauft und erhalten. Inzwischen ist der gesamte Wald auf Offenbacher Gebiet auf Beschluß der Stadtverordnetenversammlung unter Landschaftsschutz gestellt worden.

Die Stadt-Entwicklung, besonders im Bereich der dringend erforderlichen Ausweisung von Wohngebieten, ist durch die Fluglärmbelastung schon in drastischem Maße eingeschränkt.

Keines der zahlreichen Gutachten beider Seiten - auf die wir im einzelnen nicht eingehen möchten - hat ergeben, daß sich für die Offenbacher Bevölkerung durch den Bau der Startbahn 18 West eine Verbesserung der Lärm- und Immissions-Situation ergibt; wohl haben sich jedoch zahlreiche Anhaltspunkte für die Annahme der Gegenteils ergeben!

Die Stadt Offenbach am Main fordert deshalb, daß vor einer Entscheidung über den Bau der Startbahn 18 West folgende noch fehlende Entscheidungskriterien erarbeitet und vorgelegt sowie Entlastungsmöglichkeiten sichergestellt werden:

1. Die Überprüfung aller Möglichkeiten, die eine Verbesserung der Situation des Flughafens in Bezug auf Sicherheit und Kapazität bedeuten könne, ohne daß die Startbahn 18 West gebaut werden muß. Die auf diesem Gebiet noch vorhandenen Möglichkeiten sind keineswegs erschöpft.

2. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unter Einbeziehung aller ökologischen Gesichtspunkte und der hierzu bereits vorliegenden Gutachten.
   Zahlreiche Sachverständige und Gutachter haben sich hierfür

ausgesprochen. Herr Minister Schneider hat sich dankenswerterweise bereiterklärt, eine solche Prüfung durchführen zu lassen, wenn das Ergebnis der Anhörung dies ergeben sollte. Für uns besteht hierfür nicht der geringste Zweifel. Ein Verzicht auf die Umweltverträglichkeitsprüfung, wie sie in einigen Ländern schon zwingend vorgeschrieben ist, würde nach unserer Meinung eine grobe Mißachtung der humanen Grundrechte der Bevölkerung im betroffenen Raum darstellen.

3. Das Nachtflugverbot ist auf die Zeit von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr auszudehnen und durch entsprechende Gesetze bzw. Verordnungen festzulegen, so daß die Einhaltung auch hundertprozentig gesichert ist.

4. Das Anflugverfahren ist zu verbessern und für alle Fluggesellschaften ohne Ausnahme vorzuschreiben. Ein Verstoß muß für die betreffende Fluggesellschaft zum Entzug der Landerechte führen.

5. Die Überprüfung inwiefern eine Verlagerung von Inlandflugkapazität und eine verbesserte Anbindung an das Schienennetz Freiräume schafft, die für das internationale Flugnetz erforderlich sind.

   Auf weitere Sicht würden diese Maßnahmen - auch nach Gutachtermeinung - dem Großflughafen Frankfurt eine Kapazitätsreserve von 15 - 30 % bringen, ohne daß hierdurch eine Einschränkung der internationalen Bedeutung des Flughafens in Kauf genommen werden müßte, oder eine Erhöhung der Fluglärmbelastung für die Bevölkerung entstünde.
   Die Weiterentwicklung leiser Technologien und Anflugverfahren könnte sogar unter diesen Gesichtspunkten eine schrittweise Verbesserung der Fluglärmsituation mit sich bringen.

6. Es müssen vorläufig alle Maßnahmen unterbleiben, die vor Erfüllung der Punkte 1. bis 5. vollendete Tatsachen schaffen.

Wir können Ihnen versichern, daß sich die Stadt Offenbach wiederholt und gründlich mit der Angelegenheit befaßt und auch die Anhörung im Hessischen Landtag aufmerksam verfolgt hat.

Unsere Entscheidung, beim derzeitigen Erkenntnisstand dem geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens nicht zuzustimmen, wurde nicht spontan gefällt. Sie wurde nach wohldurchdachter Prüfung getroffen.

Wir wünschen uns abschließend, daß sich die Damen und Herren Abgeordneten sowie die Hessische Landesregierung unseren begründeten Argumenten anschließen und ihre Entscheidung zum Wohle der betroffenen Bevölkerung treffen werden.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Bodensohn
Stadtbaurat

planungsbüro grebe
landschafts+ortsplanung

Lange Zeile 8 8500 Nürnberg 90
Telefon 0911/379980

Konten
Stadtsparkasse Nürnberg 1516380
Postscheckamt Nürnberg 70755-850

Hessischer Landtag
Vorbereitungsgruppe
Anhörung Flughafenausbau
PF 3240

6200 Wiesbaden 1

HESSISCHER LANDTAG
16. II. 1981
Tgb. Nr. ...

Datum 12. Februar 1981 G/S

UNTERLAGEN ZUM HEARING

Sehr geehrte Herren,

in der Anlage übersende ich Ihnen das vollständige Statement, das ich als Gutachter im Hearing gegeben habe. Da ich in der mir zur Verfügung stehenden Zeit mich auf die Wiedergabe der wichtigsten Zusammenhänge beschränken mußte, bitte ich, dieses Referat im Rahmen der üblichen Anlagen zum Hearing noch an alle zu verteilen. Dies scheint mir besonders wichtig im Hinblick auf die am 5.2. noch durchgeführte Diskussion innerhalb des Plenums.

Für die hervorragende Vorbereitung und die Durchführung des Hearings in dieser gedrängten Zeit darf ich mich als Teilnehmer sehr herzlich bedanken. Neben dieser während des Hearings kaum spürbaren aber excellenten Organisation hat mich die große Sachlichkeit und der Ernst, mit dem alle Dinge vorgetragen wurden, besonders beeindruckt. Ich hoffe, daß trotz der gegensätzlichen Standpunkte diese ausführliche Diskussion doch zu der notwendigen Meinungsbildung beitragen konnte.

Mit freundlichen Grüßen

(Prof. Dipl.-Ing. Reinhard Grebe)
Landschaftsarchitekt BDLA

Anlagen

Prof. Dipl. Ing. Reinhard Grebe
Landschaftsarchitekt BDLA
Dr. Hanns-Jürgen Schuster
Ökologe
8500 Nürnberg, Lange Zeile 8

ÖKOLOGISCHE BEDEUTUNG DER WALDFLÄCHEN SÜDLICH FLUGPLATZ RHEIN-MAIN

HEARING STARTBAHN WEST FRANKFURT AM MAIN,
HESSISCHER LANDTAG, 2. - 5. FEBRUAR 1981

Das ca. 6.000 ha große Waldgebiet südlich des Flughafens Rhein-Main mit dem 430 ha großen Wiesental des Grundbaches ist die größte zusammenhängende Waldfläche südlich von Frankfurt.
Der Raum ist eingeschlossen auf drei Seiten von stark befahrenen Autobahnen und umgeben von drei sich weiter verstärkenden Siedlungsräumen:

- Im Norden Stadt Frankfurt mit Kelsterbach,
- im Westen die Mainachse mit Raunheim und Rüsselsheim,
- im Osten die Städte Walldorf und Mörfelden an der Bahnlinie Frankfurt-Mannheim.

Auf die hohe ökologische Ausgleichsfunktion dieses Bereiches für die gesamte Region wird in einer Reihe von Gutachten hingewiesen ("Oberrheingraben", Konferenz Oberrheinischer Regionalplaner 1979 u.a.).
Diese Untersuchungen weisen dem Raum wichtige ökologische Ausgleichsfunktionen zu in den folgenden Bereichen:

1. Wasserhaushalt
2. Bioklima
3. Erholungsraum
4. Lebensraum für Pflanzen
5. Lebensraum für Tiere

1 WALDFLÄCHEN UND MÖNCHBRUCH

1.1 GEBIETSBESCHREIBUNG UND PROBLEMATIK

Laubmischwälder in unterschiedlicher Altersstufe stehen auf trockenen flugsandüberdeckten Terrassen des Maines, sie gehen im mittleren Teil in wechselfeuchte Ausbildungen mit hohem Grundwasseranschluß über. Zwischen trockenen Bereichen im Norden und feuchten Bereichen im Süden liegen einzeln oder verkettet aufgewehte Sanddünen mit sehr trockenen, kiefernreichen Standorten.
Das südliche, etwa 7,00 m tiefer gelegene Mönchbruchgebiet wird entscheidend vom Grundwasser beeinflußt und zeigt eine artenreiche, mosaikhafte Vegetationsstruktur.
Hier liegen drei Naturschutzgebiete mit in Hessen einmaligen Bruchwäldern.

- Breites Bruch	91 ha
- Dachnau	40 ha
- Schlangenloch	31 ha
Summe	162 ha

Die Startbahn West durchschneidet das zusammenhängende und ungestörte Waldgebiet auf eine Länge von 4.000 m vollständig in der Nord-Süd-Richtung. Die großen Wiesenflächen des Mönchbruchs am Ende der geplanten Startbahn sind von hoher Schutzwürdigkeit, wie verschiedene Untersuchungen zu Vegetation und Tierwelt ergeben. So läuft für diesen Bereich seit zehn Jahren im Hessischen Umweltministerium ein Verfahren zur Unterschutzstellung des gesamten Möchbruchs in einer Fläche von ca. 400 - 800 ha als Naturschutzgebiet.

1.2 GEOLOGIE UND BÖDEN

Das Mönchbruchgebiet ist von starken geologischen Gegensätzen geprägt. Mächtige quartäre Ablagerungen sind von starken pleistozänen (eiszeitlichen) und geringen holozänen (nacheiszeitlichen) Ablagerungen des Maines überdeckt.

Nördliche Waldflächen

- basenreiche Hochflutlehme und Grabensenken zum Teil durch karbonathaltiges Grundwasser aufgekalkt,
- eiszeitliche arme Flugsande mit geringer Wasserhaltekraft, auf grundwasserfernen Flugsandfeldern und aufgewehten Dünen sind nährstoffarme, saure Braunerden ausgebildet.

Südlicher Bereich

- nährstoffreiche eutrophe Gley- und Naßböden, zum Teil unter Grundwassereinfluß mit teilweise offenen Grundwasserflächen.

Geologisches Profil durch den nordwestlichen Teil des Kreises Groß-Gerau

Aus: BURRE, O.: Die Ursachen der Grundwasserentwicklung im nordwestlichen Teil des Kreises Groß-Gerau in Hessen in den Jahren 1927 - 50.
In: Notizbl. des Hess. Landesamtes für Bodenforschung (VI) 3, S.199. Wiesbaden 1952

2 ÖKOLOGISCHE VORRANGFUNKTIONEN DER WALDFLÄCHEN AUSWIRKUNGEN DER STARTBAHN WEST AUF DEN LANDSCHAFTSRAUM

2.1 GRUNDWASSER, WASSERVERSORGUNG

Die Waldflächen um den Flugplatz Frankfurt gehören zu den wasserwirtschaftlich am stärksten genutzten Räumen in Hessen (Bodenkarte, Blatt Kelsterbach 1981). Entsprechend den unterschiedlichen Bodenverhältnissen stehen in allen Waldflächen in den tiefgründigen Schotterkörpern ergiebige Grundwasservokommen an.

- Nördliche Bereiche 8 - 10 m unter Gelände,
- südliche Bereiche 0 - 3 m " "

Das Grundwasser wird durch die geschlossene Walddecke vor Verunreinigungen geschützt und fast vollständig durch Quellfassungen angrenzender Gemeinden und Industriegebiete genutzt.
Dieses Grundwasser mit Trinkqualität ist mit höchstem Vorrang zu schützen in einem Raum, dessen natürliche Gewässer (besonders Rhein und Main) durch die hohe Abwasserbelastung der Siedlungen und Industriegebiete eine äußerst schlechte Wasserqualität aufweisen.

Von durchschnittlich 660 mm Niederschlägen im Jahr (500 - 800 mm) fallen mehr als die Hälfte in der Vegetationszeit (kontinentales Sommerregengebiet mit einem Maximum im Juli/August).

Im Süden schafft hoch anstehendes Grundwasser mit den wechselnden Bodenvorkommen die Voraussetzung für die einmalig artenreiche Pflanzen- und Tierwelt des Raumes.

Eingriffe durch Ausbau der Startbahn West

Auf die hohen Grundwasserverschmutzungen im Bereich des Flugplatzes durch den hier konzentrierten starken Verkehr, die Bebauung, Einwirken des Flugplatzes, weist das Hess. Landesamt für Bodenforschung hin (Boden- und hydrologische Karte 1981):

Nitratgehalt dreimal so hoch (100 - 150 mg/l
im Nordbereich des Flughafens, überwiegend durch den zeitweise erhöhten Einsatz stickstoffhaltiger Enteisungsmittel,
gegenüber 30 - 50 mg/l unter normalen Flächen.

Schwermetalle. An den Rändern der Autobahn und des Flugplatzes sehr hohe Belastung.

Per- und Trichloräthylen im Startbahnbereich mit ausgedehnten Veränderungen des Grundwassers.

Im vorliegenden Gutachten zum Wasserhaushalt im Bereich der Startbahn West (Prof. MOCK, TH Darmstadt 1980) wird darauf hingewiesen, daß der Verlust des Waldes durch die Startbahn zu einer erhöhten Grundwasserbildung führt, da der Eigenverbrauch des Waldes auf dieser kahlgeschlagenen Fläche entfällt.

Im Gegensatz zu dieser Aussage weist das Hess. Landesamt für Bodenkunde darauf hin, daß die Grundwassermeßstellen in den bisherigen Flugplatzflächen keine erhöhte Grundwasserbildung zeigen. Bei der Annahme von MOCK müßte in diesen Flächen eine Erhöhung der Wasserbildung von 150 % eintreten.

Das Grundwasser wird in diesen Lockersedimenten mit ihrer geringen Reinigungskraft durch die zu erwartenden Emissionen des Flugbetriebes sehr verunreinigt. Das umso mehr, als die vorgesehene Beregnung des abzusenkenden Grundwassers hier zu erhöhten Bodenauswaschungen führt.
Diese Fragen müssen weiter untersucht werden, da bei den zunehmend erkennbaren Engpässen in der Wasserversorgung das Grundwasser höchste Schutzpriorität im Rhein-Main-Gebiet hat. Das umso mehr, als im nebenliegenden Ried z.Zt. mit einem Aufwand von mehreren hundert Millionen Maßnahmen gegen die zum Teil 5,00 - 8,00 m starken Grundwasserabsenkungen vorgenommen werden müssen, um die Wasserversorgung des gesamten Rhein-Main-Gebietes zwischen Frankfurt, Mainz und Worms zu sichern.

2.2 BIOKLIMA

Bei der starken Siedlungskonzentration des Rhein-Main-Gebietes mit den nachteiligen Folgen für das Bioklima

- Aufheizung der befestigten Flächen mit starken Temperaturunterschieden zwischen Stadt und Freiland von mehreren Graden,
- der problematischen Beckenlage des Maintales mit hohem Anteil an Inversionswetterlagen (erschwerter Luftaustausch durch stabile, austauscharme Luftschichtung),

haben große, zusammenhängende Waldflächen mit ihrem deutlich kühleren Bestandsklima eine wichtige ausgleichende Wirkung.

Die Erzeugung von Kaltluft ist in großen zusammenhängenden Wiesenzügen mit hohen Grundwasserständen, wie sie die 400 ha große Mönchbruchwiese am Grundbach darstellt, noch größer.

Auf die hohe Bedeutung der Waldflächen südlich Rhein-Main wird in allen vorliegenden lufthygienisch-meteorlogischen Untersuchungen hingewiesen:

- Regionale Planungsgemeinschaft Untermain 1977
- Bericht Oberrheingraben, Konferenz der Regionalplaner 1979

Diese klimatisch positiven Wirkungen sind

- Ausgleichswirkung der kühleren Waldflächen auf die Temperatur der unmittelbaren Umgebung,
- Filterung der von Westen in das Stadtgebiet einströmenden Luft,
- Sicherung des Grundwassers als bestimmender Wirkungsfaktor auf das Klima des Raumes.

  Die Ausgleichswirkung der Waldflächen steht in engem Zusammenhang mit ihrem Wasserhaushalt, es besteht ein deutlicher Gegensatz zwischen dem Temperaturgang in kühlen, bewaldeten Flächen, gegenüber den offenen, wärmeren Bereichen, wie sie nach dem Ausbau der Startbahn entstehen.

Auf diese Zusammenhänge wird in einem Gutachten des Deutschen Wetterdienstes, gemeinsam mit der Medizinisch-meterologischen Beratungsstelle Königstein 1961 hingewiesen:

(Klimatische Grundlagen zum Rahmenplan Forstwirtschaft und Landschaftspflege im unteren Mainbogen, Anlage 33 zum Hearing).

"Dem Wetteramtsgutachten ist zu entnehmen, daß die jetzt noch vorhandene Waldfläche im südlichen Mainbogen für die Eigenzirkulation des Frankfurter Großraumes von erheblicher Bedeutung ist. Zusammen mit dem nahe gelegenen Maintal wird von dieser ausgedehnten relativ kühlen Wald- und Flußfläche das Absinken von Luftmassen aus den oberen reinen Luftschichten im Gegenspiel zu den aufsteigenden Luftströmungen der unbewaldeten Flächen in verstärktem Maße in Gang gebracht und erhalten. Naturgemäß wird diese Eigenzirkulation im Winterhalbjahr weniger gut ausgeprägt sein, als in den Sommermonaten. Auf alle Fälle ist sie in der Lage, zusätzlich zu dem Durchgreifen der Normalzirkulation, frische und reine Höhenluft in das Maintal zu steuern."

Die Aussagen der FAG zu den klimatischen Auswirkungen des Waldeinschlages beziehen sich auf das Gutachten des Deutschen Wetterdienstes von 1965 (Anlage 3 Hearing).

Dieses Gutachten wird hinsichtlich seiner Angaben

- über die unterschiedliche Verdunstung in Wald und offenen Flächen,
- die Wirkung des Waldes auf den Grundwasserabfluß und seine Qualität,
- die klimatischen Auswirkungen einer Waldrodung auf seine Umgebung,

1971 kritisiert durch den Forsthydrologen Dr. A.R. Eschner, seinerzeit Gastwissenschaftler an der Hessischen Forstlichen Versuchsanstalt, Inst. f. Forsthydrologie, Hann.Münden (Anlage 35).

Mir war es nicht möglich, in den mir zur Verfügung stehenden 3 Wochen vor dem Hearing weitergehende Informationen zu dieser entscheidenden Frage einzuholen. Ich habe daher die mir vorliegenden Arbeiten Herrn Prof. Dr. Mieß, Kalsruhe zugeschickt, der als Klimatologe in unserem Rahmenplan Raum Frankfurt 1974 mitgearbeitet hat.

Herr Prof. Mieß hat folgende Stellungnahme zum Gutachten des Deutschen Wetterdienstes abgegeben:

"1. Falsch ist die Annahme über die Verdunstungshöhe im Wald, und dies obwohl dem Gutachter zumindest die Arbeiten von BAUMGARTNER und anderen (z. B. A. ENGLER, 1929) vorlagen. Hier fehlen die wichtigen Arbeiten des internationalen biologischen Programmes (IBP/Sollingprojekt). Alle wichtigen Arbeiten aus dem angelsächsischen Bereich sind vernachlässigt.

2. Die für den Flughafen geplante Rodung wird als eine Waldlichtung deklariert. Waldlichtungen sind in der Regel nicht größer als 2 - 3 ha, der Flughafen rodet eine Fläche von über 200 ha.

3. Die Wirkungen des Waldeinschlages auf einzelne Orte sind spekulativ und methodisch unhaltbar.

4. Wald und Sauerstoffbilanz der Atmosphäre entspricht Klischee-Vorstellungen von Laien (genauere Untersuchungen bei GEORGI und BAUMGARTNER).

5. Vorstellungen von Staub- und Gasfilterung durch den Wald sind in dieser Form falsch. Bei startenden und landenden Maschinen haben wir es nicht mit bodennahen Quellen, sondern mit hochliegenden Quellen zu tun.

   - Die Veränderungen der Windcharakteristik durch den Waldeinschlag ist nicht ausreichend dargestellt.
   - Die Literatur ist völlig veraltet. Es fehlen wenigstens stichprobenhafte Messungen. Der Einfluß von Versiegelung, Abrieb, Treibstoffverlusten auf das Grundwasser ist nicht diskutiert.

   Notwendig ist eine vollständige, neue gutachterliche Bearbeitung der klimatischen Probleme aufgrund eigener Messungen und eine Auswertung der neuesten Literatur."

Ich habe in einem Schreiben an den Herrn Präsidenten des Deutschen Wetterdienstes darum gebeten, das 1967 vorgelegte Gutachten hinsichtlich seiner heutigen Aussagekraft nochmals zu überprüfen.

Ich zitiere aus meinem Schreiben vom 14.1.81:

"Prof. Mieß weist uns darauf hin, daß in diesem 1967 abgeschlossenen Gutachten Ihres Hauses die inzwischen vorliegenden Ergebnisse neuerer Untersuchungen und Veröffentlichungen nicht berücksichtigt worden sind. Diese Arbeiten kommen bei den hier angesprochenen wichtigen Problemen zu völlig anderen Ergebnissen:

Nach der Meinung von Herrn Prof. Mieß ist

- die Ausführung über die Verdunstung von Waldflächen unhaltbar. Es trifft nicht zu, daß Wälder nur eine Verdunstungsrate von 1/3 des Freilandes haben.
- Der Wasserhaushalt des Waldes wird in dem Gutachten unzutreffend dargestellt.
- Die in Ihrem Gutachten zitierte Literatur entspricht mit Ausnahme der Arbeit von Dammann nicht mehr dem heutigen Stand der Wissenschaft.

Da im Raume Frankfurt die Klimaprobleme ja eine besondere Rolle spielen, wird das vorliegende Gutachten Ihres Hauses bei dem Landtags-Hearing eine wichtige Rolle spielen."

Mit Schreiben 23.1.1981 antwortet der Präsident des Deutschen Wetterdienstes:

"Die Gutachten von 1965, 1966 und 1967 sind nach dem damaligen Wissensstand erstellt worden und haben auch heute im großen und ganzen im rein klimatologischen Bereich noch ihre Gültigkeit.

Die Ausführungen zu den Einflüssen des Waldes sowie zu den möglichen Auswirkungen des geplanten Waldeinschlages auf den Wasserhaushalt und die Luftreinhaltung beruhen lediglich auf Literaturkenntnissen.

Im Gegensatz zu damals sind mittlerweile etliche Institutionen auf dem Gebiet des Wasserhaushaltes und der Luftreinhaltung erfolgreich tätig und es liegen auch genügend abgesicherte Untersuchungsergebnisse zu vielen Problemen dieser Fachgebiete vor. Deshalb wird der Deutsche Wetterdienst bei dem geplanten Hearing auch nur zu Fragen der möglichen klimatischen Auswirkungen und Fernwirkungen des geplanten Waldeinschlages auf die entwaldete Fläche selbst bzw. auf die Umgebung hinsichtlich Wind und Temperatur unter Berücksichtigung neuerer Erkenntnisse Stellung nehmen.

Die damaligen Gutachten sind im Auftrag des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr erstellt worden. Ergänzungsgutachten unter Berücksichtigung neuerer wissenschaftlicher Erkenntnisse sind bei mir bisher nicht in Auftrag gegeben worden."

Auch eine Synopse der Flughafen-AG Frankfurt vom 17.11.80 weist darauf hin, daß mehrere bei dem Deutschen Wetterdienst eingeholte Gutachten zu dem Ergebnis kommen, daß meßbare Klimaveränderungen durch die Startbahn West nicht zu erwarten sind.

Diese Gutachten liegen jedoch alle nahezu 15 Jahre zurück, neuere Gutachten sind nach Angabe des Präsidenten des Deutschen Wetterdienstes nicht erstellt. So sind die wissenschaftlichen Erkenntnisse der Klimaforschung, die sich gerade in der letzten Zeit verstärkt mit den Zusammenhängen der Verdichtungsräume zu ihrem Umland beschäftigt haben, nicht ausgewertet.

Da gerade die klimatischen Probleme als wichtiges Beurteilungskriterium der Startbahn West immer wieder herangezogen und sogar positive Auswirkungen durch die Abholzung auf das Klima genannt werden, halte ich bei der besonderen Qualität und Bedeutung dieses Raumes eine umfassende bioklimatische Untersuchung auf Grund neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse für zwingend.

Diese Forderung ist vom Regierungspräsidenten Darmstadt bereits im Planfeststellungsverfahren 1965 erhoben. Das bioklimatische Gesamtgutachten ist jedoch von dem Antragsteller nicht vorgelegt, nach der LVZO muß für Genehmigungsverfahren bei Flugplätzen nur ein flugklimatisches Gutachten ausgearbeitet werden.

2.3 VEGETATION

Die hohe ökologische Bedeutung der Waldbereiche des Mönchbruchgebietes wird durch eine Reihe von Untersuchungen zur Festlegung eines geplanten Naturschutzgebietes in diesem Raum bestätigt (ERNST 1978: "Der Mönchbruch zeichnet sich durch ganz besondere Schönheit und den Reichtum seiner naturnahen Pflanzengesellschaften aus. Man muß ihn für das Rhein-Main-Gebiet und das südliche Hessen als einmalig bezeichnen, in faunistischen Teilbereichen sogar einmalig für ganz Hessen").

Die ständig wechselnde Bodenbildung und Wasserversorgung, der Schutz durch einen geschlossenen Waldbestand, die großen Wiesenflächen des Mönchbruchs mit ihren Röhrichten, Riedern, Flachmooren und Flutrasen haben hier wertvollste Pflanzen- und Tierstandorte entstehen lassen mit einer im Verdichtungsraum Frankfurt bemerkenswert hohen Flächenausdehnung.

Von besonderer Bedeutung ist nicht nur der starke Wechsel der unterschiedlichen Standorte von extrem naß bis extrem trocken, sondern die hohe Individuenzahl bei Pflanzen wie bei Tieren. Die Ursachen dieser außergewöhnlich hohen Standortqualität liegen in dem geschlossenen Waldbestand sowie in der Menge und in der hohen Qualität des Grundwassers.

Die Vegetation der Waldgebiete und des Mönchbruchs ist in zahlreichen Kartierungen erfaßt, die zum Teil im Auftrag des Hessischen Ministers für Umwelt erarbeitet wurden:

KORNECK, Bundesanstalt für Vegetationskunde, Bonn	1972
RCEPKA, SCHMEISKY	1978
GROSSE-BRAUCKMANN, Darmstadt	1979
ERNST, Darmstadt	1978

Alle Gutachten weisen auf die einzigartige Bedeutung des Mönchbruchgebietes hin:

- Von 250 vorkommenden Pflanzenarten gehören 38, das heißt 15 % der Roten Liste der gefährdeten Arten an.

  Davon sind 9 Arten absolut vom Aussterben bedroht,
  15 Arten gelten als stark gefährdet,
  16 Arten sind lokal selten.

Die seltenen und bedrohten Pflanzenarten betragen also etwa 1/5 - 1/4 des gesamten Pflanzenbestandes in diesem Bereich.

Ebenso bedeutend wie die Gesamtzahl der Pflanzenarten ist ihr vielfältiger Wechsel auf kleinster Fläche (Diversität).

So sind in den Feuchtbereichen durch ERNST auf einer Fläche von nur 11 ha

22 verschiedene Pflanzengesellschaften gezählt worden.
Davon sind wieder 11 als selten und äußerst selten eingestuft.

Insgesamt sind im Mönchbruchgebiet und in angrenzenden Wäldern

ca. 140 seltene und bedrohte Arten der Pflanzen- und Tierwelt (ohne Vögel) vertreten.

Der Antrag für die Sicherung der naturschutzwürdigen Flächen umfaßt insgesamt einen Bereich von maximal 800, mindestens 400 ha.

Von diesen Flächen gehören etwa je 50 %

in die Kategorie I - höchste Schutzwürdigkeit,
in die Kategorie II - hohe Schutzwürdigkeit.

Auswirkung des Startbahnbaus auf die Vegetation

Die Startbahn West endet unmittelbar am Rand der Möchbruchwiese. Über die Auswirkung der Startbahn auf die Vegetation liegen unterschiedliche Bewertungen vor, da die bautechnischen Angaben zum Startbahnausbau und die Forderungen zur Verringerung der Vogelschlaggefahr noch nicht in allen Auswirkungen bekannt sind.

Aus den mir zugänglichen Unterlagen sehe ich folgende Auswirkungen in diesem Raum:

1. Der Bau der Startbahn in den südlichen Bereichen mit ihrem moorigen Untergrund erfordert einen Bodenaustausch auf eine Tiefe bis zu maximal 1,50 m. Das führt in einem noch näher festzulegenden Bereich zu Grundwasserabsenkungen, die zum Rande des Trichters abnehmen. Wie weit diese Absenkung vermieden werden kann, ist noch durch genaue Bodenuntersuchungen festzustellen.

   Alle wertvollen Pflanzengesellschaften sind auf den heutigen Wasserstand festgelegt, es sind hier stärkste Eingriffe zu befürchten.

2. Die von Nord nach Süd laufende Startbahn durchschneidet den von Ost nach West laufenden Grundwasserstrom und führt hier auf breiter Fläche zu Grundwasserveränderungen. Über die Auswirkung dieser Baumaßnahmen in der Grundwasserrichtung nach Westen liegen derzeit noch keine Angaben vor.

3. Im Bereich der Startbahn erfolgt eine vollständige Geländeplanie, mit weiteren Flächenverfüllungen in einem noch näher festzulegenden Bereich zum Schutz gegen Vogelschlaggefahr muß gerechnet werden.

4. Die geplanten Aufforstungsmaßnahmen der FAG führen zu Vegetationsveränderungen.

   Nach Angaben von STREITZ 1973 (Landespflege im Umland des Großflughafens Frankfurt, in Arnoldsheimer Protokolle 1973) wurde im Zusammenhang mit den Ersatzaufforstungen auch vorgeschlagen, das gesamte Wiesengelände des Mönchbruchs aufzuforsten. Wie weit diese Pläne heute noch bestehen, ist uns nicht bekannt.

   Die von der FAG erwogene Aufforstung würde die auf eine offene Fläche angewiesenen wertvollen Pflanzengesellschaften völlig verändern und zudem den hohen Erholungswert dieses Raumes einschränken.

ZUSAMMENFASSUNG VEGETATION

Die erkennbare Unsicherheit bei der Beurteilung der Grundwasserveränderungen läßt noch keine endgültigen Schlüsse auf den Umfang der Vegetationsveränderung zu.

Immerhin empfehlen die von der FAG beauftragten Gutachter RCEPKA und SCHMEISKY bereits 1978 im Hinblick auf die starken Eingriffe in die naturschutzwürdigen Bereiche des Mönchbruchs "zu prüfen, ob nicht an anderer Stelle in Hessen ein Gebiet mit ähnlicher Qualität wie im Mönchbruch gefunden, angekauft und entwickelt werden sollte", um den notwendigen Ausgleich wieder herzustellen.

Dieser Ausgleich ist niemals im Ballungsgebiet Frankfurt möglich. Die Aufwertung einer beliebigen Fläche in der Rhön kann die klimatische Umweltsituation im Frankfurter Raum in keiner Weise beeinflussen.

Die Sicherung des Mönchbruchs als Naturschutzgebiet wird seit mehreren Jahren durch den Hessischen Minister für Umwelt überprüft, die mir bekannten Flächenangaben liegen zwischen 300 und 800 ha.

Verschiedene wissenschaftliche Gutachten, so auch der Hessischen Landesanstalt für Umwelt, der Bezirksdirektion für Naturschutz, Darmstadt, haben die hohe Qualität dieser Standorte bestätigt, ein Antrag der Botanischen Vereinigung für Naturschutz in Hessen zur einstweiligen Sicherstellung des Geländes liegt vor.

Seit Anfang Januar 81 habe ich einige Anfragen an das Hessische Umweltministerium und an die nachgeordnete Bezirksdirektion für Naturschutz in Darmstadt gerichtet, um aus neueren Gutachten den heutigen Erkenntnisstand zur Frage Naturschutzgebiet zu erfahren.

Ich habe bis heute durch das Umweltministerium keine Information erhalten, die Bezirksdirektion Darmstadt weist auf vorliegende Gutachten hin, die aber nur über das Ministerium angefordert werden könnten.

Ich empfehle daher dem Hessischen Landtag, diese Unterlagen - die ich selbst nicht erhalten habe - unmittelbar im Ministerium anzufordern.

Aus den mir vorliegenden Unterlagen muß ich schließen,

- daß der Ausbau der Startbahn West wertvollste naturschutzwürdige Flächen in einem noch nicht feststellbaren Umfang gefährdet.
- Bei der Vielfalt und Abwechslung der Vegetationstypen, in Abhängigkeit von Boden und Grundwasser, sind Ersatzmöglichkeiten als Ausgleich in der Umgebung nicht möglich.

2.4 TIERWELT

Der Vielfalt der Standorte und Vegetationsgesellschaften entspricht die Vielfalt und Schutzwürdigkeit der Tierwelt in den verschiedensten Tiergruppen:

Tierarten		davon gefährdet und sehr gefährdet
AMPHIBIEN	in den Feuchtbereichen mehrere sehr gefährdete Arten, wie Moor- und Springfrosch	
REPTILIEN	seltene Arten, wie Sumpfschildkröte und Ringelnatter	
LIBELLEN	36 Arten	8 davon 3 Arten sehr, 2 Arten vor Aussterben
SCHMETTERLINGE	56 Arten in Feuchtbereichen und Bruchwäldern	24, davon 6 Arten stark gefährdet
KÄFER	einmaliges Gebiet in ganz Hessen, äußerst gefährdet und sehr selten	41 Arten
VÖGEL	hohe Vielfalt und Artenzahl, besonders stark in den Feuchtbereichen (eigene Stellungnahme der Ornithologen im Hearing)	

Begründung für die hohe Artenvielfalt und Individuenzahl

- Starker Standortwechsel auf Grund wechselnder Geologie- und Bodenverhältnisse, unterschiedlichem Wasserhaushalt.

- Großflächiges Waldgebiet ohne Zerschneidungen von Verkehrswegen, daher ungestörte Entwicklung möglich.
  Auf die negativen Auswirkungen einer Durchschneidung zusammenhängender natürlicher Biotope wird in neuesten Veröffentlichungen hingewiesen.

- Extensive Nutzung der Waldflächen, verstärkte Mischwaldnutzung, starke Altersmischung mit hohem Anteil von Großbäumen, zum Teil absterbend, besonders wertvoll für Käfer und Vögel.

- Trotz Lage im Verdichtungsraum Schutz der Pflanzen- und Tierbiotope vor Störung durch den Menschen, verstärkt durch die stark verbreiteten Feuchtbereiche, die ein Durchgehen nicht zulassen.

Auswirkungen des Startbahnbaus auf die Tierwelt

- Durchschneidung des ungestörten Waldgebietes mit einer breiten Piste verhindert den ungestörten Austausch zwischen den beiden Flächen. Die Tierarten in den kleineren Teilbereichen sind gefährdeter, zumal auch hier der Besucherdruck in einzelnen Randbereichen stärker anwächst. Auf diese Probleme wird auch vom Hess. Jagdschutzverband hingewiesen im Hinblick auf das hohe Damwildvorkommen in diesem Gebiet.

- Absenkung des Grundwassers (s. Vegetation).

- Starke Abholzungen mit Ersatzaufforstungen, überwiegend mit Nadelholz im Hinblick auf die Vogelschlaggefahr.

Ganz entscheidend sind für das Gebiet der Startbahn West die durch die FAG noch nicht abschließend untersuchten Auswirkungen der Vogelschlagrichtlinien.

Der Vogelschlag ist besonders bei dem heute vorherrschenden Düsenbetrieb eine große Gefahr geworden. Mittelgroße Vögel, die von der Turbine angesaugt werden, können zum Ausfall einer Turbine führen und damit im Startvorgang zu einer hohen Gefährdung der Flugsicherheit.

In einem noch näher zu bezeichnenden Bereich muß mit der vollständigen Vernichtung der Feuchtstandorte mit ihrem niedrigen Pflanzenwuchs aus Gründen der Flugsicherheit gerechnet werden, da diese Bereiche Brut- und Lebensräume der gerade für den Flugbetrieb stark gefährdenden Vogelarten sind: Röhrichte, Niedermoor und Feuchtwiesen sind Brutplätze seltener Sumpfvögel. Nach den gesetzlichen Bestimmungen zur Flugsicherheit dürfen diese Biotope nicht im unmittelbaren Bereich der Startbahn liegen. So werden zur Zeit an anderen Flughäfen nach umfangreichen "Vogelschlaggutachten" ganze Auen und Waldsysteme beseitigt, ausgetrocknet und eingeebnet, um diese Standorte zu verändern.

Für den Flughafen Frankfurt liegen hierzu folgende Grundlagen vor:

1. Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr, vom 13.2.1974 des Institutes für Vogelkunde Frankfurt/Main - Fechenheim.

2. Dr. Hild u. a., Gutachten zum Vogelschlagrisiko im Gebiet des Rhein-Main-Flughafens (Gutachten A, 1980).

   Das Gutachten B für den Bereich der Startbahn West wird für 1981 erwartet.

Das vorliegende Gutachten zum Flugplatz Rhein-Main empfiehlt als Begrünung der Rasenflächen die Verwendung trockenheitsliebender Gräser, am besten eine Andeckung mit Heidekraut. Diese Rasen- und Heidekrautflächen brauchen nur 1 - 2 mal im Jahr geschnitten werden, es fallen also keine Biomassen an, die Vögel heranziehen. Auch die für die Vogelentwicklung entscheidende Vermehrung von Feldmäusen wird hierdurch eingeschränkt.

Diese Forderung zum Startbahnausbau erfordert eine weitgehende Austrocknung der Startbahn West, die auch durch die notwendigen Grundwasserabsenkungen eintreten wird. Darum ist hier ein großflächiger Bodenaustausch notwendig.

Die hohe Erholungsbedeutung des geschlossenen Waldgebietes kann nicht mit Hinweisen auf die heute geringen Besucherzahlen im Bereich der Startbahn heruntergespielt werden: Besucherzählungen sind nicht allein ein Zeichen für die Attraktivität von Erholungsbereichen, in denen vor allem Ausgleich und Ruhe gesucht wird. Gerade die Vielfalt der Pflanzen- und Tierwelt ist eine wichtige Voraussetzung für das über das ganze Jahr hingehende starke Interesse der Bevölkerung an diesem Raum.

Diese bevorzugten Erholungsbereiche von etwa 300.000 Menschen - vor allem die Randzonen der offenen Wiesenflächen zu den Waldbereichen - werden durch den Lärm der Startbahn West am stärksten betroffen.

3. UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG FÜR DIE STARTBAHN WEST

Eingriffe in den Naturhaushalt wirken dort am schwersten, wo sich mehrere ökologische Funktionen auf einer Fläche überlagern. Diese ökologisch mehrfunktionalen Flächen müssen einen größeren Schutz genießen, als Bereiche, die nur eine Funktion erfüllen - das um so mehr als im engeren Verdichtungsraum Frankfurt Flächen mit einer Mehrfachfunktion nur noch in sehr begrenztem Umfange und nirgends in dieser Größe vorhanden sind.

Das zeigt die von meinem Büro in den Jahren 1973 und 1974 vorgenommene Landschaftsbewertung des Großraumes Frankfurt.

Die von der Startbahn West in Anspruch genommenen Bereiche sind hier dreifach hoch bewertet:

1. Priorität für Bioklima, Wasserversorgung und Erholung,
2. Umfangreiche Naßflächen,
3. Höchste Schutzwürdigkeit für Pflanzen- und Tierwelt, absolute Ruhezone.

Eine komplexe Betrachtung der vom Ausbau der Startbahn West beanspruchten Flächen ist mit den bisher vorliegenden Gutachten nicht gegeben. Es fehlt eine Vernetzung der verschiedenen auf einen Raum bezogenen Aussagen.

Als Gutachter zu Fragen der Landschaftsökologie und Landschaftsplanung in diesem Hearing muß ich mit Nachdruck,

- die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung nach den Richtlinien des Bundes und der Europäischen Gemeinschaft fordern.

  Diese Untersuchung muß alle natürlichen Faktoren des Raumes erfassen, die durch die Maßnahme verändert werden können, wie
  Boden, Wasserhaushalt (Grund- und Oberflächenwasser), Klima, Pflanzen- und Tierwelt.

  Neben diesen natürlichen Landschaftsfaktoren müssen die Auswirkungen der Startbahn auf den Menschen geprüft und dargestellt werden:
  Lärm, Luftverschmutzung, Einflüsse auf Grund- und Trinkwasserqualität, Verluste an Erholungsraum.
  Dabei können nicht nur die unmittelbar angrenzenden Räume gesehen werden, Rückschüsse auf den gesamten Raum sind notwendig.

4. UNTERSUCHUNGEN ÜBER BELASTUNG UND AUFNAHMEKAPAZITÄT DES VERDICHTUNGSRAUMES FRANKFURT/MAIN

Der Mensch und seine umweltbedeutsamen Aktivitäten können heute nicht mehr isoliert betrachtet werden, sie stehen in enger Wechselbeziehung mit oft weitreichenden und nicht immer offensichtlichen Auswirkungenen auf den ganzen Raum.

So ist das Aussterben bestimmter Pflanzenarten - wie der Flechten - im Zentrum von Frankfurt ein sicheres Zeichen für erhebliche Luftbelastungen in diesem Raum. Der Hinweis, daß es sich hier um besonders sensible Organismen handelt, übersieht, daß auch in der Bevölkerung eine Reihe von Indizien auf die zunehmende Belastung dieses Raumes hinweisen.

Gerade die Pflanzen sind in besonderer Weise geeignet, kaum meßbare und bekannte Umweltbelastungen aufzuzeigen. So liegen für das große Kiefern- und Tannensterben, das im gesamten süddeutschen Raum zu beobachten ist, erste Erkenntnisse vor, die auf eine in allen Luftkatastern bisher kaum registrierbare stärkere Emissionsbelastung hinweisen.

So stellt sich mit der Frage nach dem Ausbau der Startbahn West zugleich die Frage nach der noch möglichen weiteren Belastung des heute bereits bis an die Grenzen belasteten Verdichtungsraumes Frankfurt. Das um so mehr, als von dieser Startbahn ja gerade auch weitere wirtschaftliche Impulse erwartet werden, für den weiteren Ausbau von Folgeeinrichtungen, weiterer Arbeitsplätze mit Ansprüchen auf Wohnungen, Verkehrsstraßen. Sie werden weitere Landschaftsräume in Anspruch nehmen.

Hier schließt sich mit der fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfung wieder der Fragenkreis an die Betreiber des Flugplatzes: die Stadt Frankfurt, das Land Hessen und die Bundesrepublik Deutschland:

- Wieviel kann diesem Verdichtungsraum Frankfurt noch zugemutet werden?

  Einem Raum, dessen Menschen in einer bisher nicht erlebten Eindringlichkeit und Geschlossenheit sich gegen weitere Belastung wehren.

Alle vorliegenden regionalen Stellungnahmen zur Situation des Raumes Frankfurt weisen auf diese Überlastung und Gefährdung der ökologischen Grundlagen und der Lebensbedingungen für den Menschen hin.

Der Ausbau der Startbahn West wird vom Land Hessen, als der obersten Landesplanungsbehörde, nur aus der Sicht der Wirtschaftspolitik gesehen und damit eindeutig positiv beurteilt. Mit dieser einseitigen Aussage wird die Oberste Hessische Landesplanungsbehörde unglaubwürdig, neben den wirtschaftspolitischen Auswirkungen muß die Verflechtung mit der Umwelt gesehen und beurteilt werden.

In einer Stellung zum Hearing über die positiven Auswirkungen der Startbahn West wird dem an anderer Stelle gemachten Vorschlag zur stärkeren Steuerung des Gesamtverkehrs auf Straße, Schiene und in der Luft erwidert, man könne freien Bürgern doch nicht vorschreiben, welches Verkehrsmittel sie benutzen dürfen. Hier wird dem reisenden Bürger eine höhere Freiheit zugestanden, als den Bürgern im Umland des Flughafens. Was man ihm zumuten kann, ist bislang zu wenig untersucht: Diese Menschen haben keine Wahlmöglichkeiten, wie der Flugreisende, sie wollen und müssen auch weiter mit dem Flughafen Rhein-Main in einem Raum leben.

HEIN K. GERING
Flugplankoordinator
der
Bundesrepublik Deutschland

Postfach 75 02 40
6000 Frankfurt /Main 75
Telefon: (06 11) 690-52 32
Telex: 04-12700
SITA: FRAZRLH
AFTN: EDDFYH

Hein K. Gering, Postfach 75 02 40, 6000 Frankfurt/Main 75

Hessischer Landtag
Vorsitzender des
Anhörungsausschusses
Herrn Dr. Erwin Lang
Postfach

6200 Wiesbaden 1

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Datum
		ZR hg/re	18. Februar 1981

Betr.: Gemeinschaftliche Stellungnahme des Herrn Hans Billinger, Stuttgart und des Flugplankoordinators der Bundesrepublik Deutschland

Sehr geehrter Herr Dr. Lang!

Bei der Anhörung des Hessischen Landtags zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main (Startbahn West) entzündete sich am 3.2.1981 eine Diskussion über die Auswertung von koordinierten Flugbewegungen. Von Herrn Billinger war vorgetragen worden, daß nach seiner Ansicht und seinem Informationsstand das von Herrn Gering dem Verwaltungsgerichtshof in Kassel übergebene Diagramm über die für den Freitag, 5.9.1980 koordinierten Flugbewegungen in sich Widersprüche enthielte und deshalb auf die Auswertung von Summenlinien verzichtet werden mußte.

Zur Klärung wurde ein gemeinsames Gespräch vereinbart; dieses fand am 18.2.1981 mit Beteiligung von Herrn Ulrich (stellv. Flugplankoordinator) und Herrn Gonser (Mitarbeiter des Büros Billinger) in der Dienststelle des Flugplankoordinators statt und hatte nach Erläuterung der vom Flugplankoordinator angewandten Koordinationsverfahren folgendes Ergebnis:

1. Das von Herrn Billinger verwendete Diagramm ist ein Abzug des von Herrn Gering übergebenen Diagramms. Es wurde nicht verfälscht, ist aber durch Herrn Billinger durch eine zweite Summenlinie aus der Addition der dargestellten Ankünfte und Abflüge ergänzt worden.

2. Das Diagramm von Herrn Gering zeigt für den 5.9.1980 sogenannte Hüllkurven an die Maxima der Gesamtbewegungen, An- und Abflüge für eine jeweilige gleitende 30-Minuten-Periode, die sich aus den Kapazitätskriterien ergeben. Eine Addition von An- und Abflügen wäre nur möglich gewesen, wenn es sich um Mittelwerte gehandelt haben würde. Die Hüllkurve bedeutet, daß die koordi-

.../2

nierten 5-Minuten-Belastungswerte diese erreichen oder darunter liegen können.

3. Das heutige Gespräch hat zur Klärung der gegenseitigen Standpunkte geführt. Es bestehen keine unterschiedlichen Interpretationen mehr.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Hans Billinger

Hans Billinger

Hein K. Gering

Hein K. Gering