



regionales
dialogforum

Flughafen Frankfurt

Zusammenfassung der
Diskussion zu Kapazitätsfragen
verschiedenster Start- und
Landebahnkonfigurationen aus Sicht
des Vorsitzenden Professor Wörner

Regionales Dialogforum

Sitzung

Frankfurt
14. Februar 2003

Im Rahmen des Mediationsverfahrens ermittelte die US-amerikanische zivile Luftfahrtbehörde (Federal Aviation Administration - FAA) die praktische Kapazität unterschiedlicher Bahnkonstellationen bzw. Ausbauvarianten des Flughafens Frankfurt/Main. Ziel des Gutachtens war es zu klären, welche der vorgeschlagenen Planungsvarianten das vom Flughafenbetreiber geforderte Kapazitätsziel von 120 Flugbewegungen pro Stunde erreicht. Auf dieser Basis wählte die Mediationsgruppe die weiter zu betrachtenden Bahnenkonstellationen aus.

Im Regionalen Dialogforum wurden die Ergebnisse des Gutachtens sowie die darauf aufbauenden Schlussfolgerungen und die Variantenauswahl der Mediationsgruppe von einzelnen Mitgliedern kritisiert. Aus diesem Grund wurde auf der 14. Sitzung des RDF am 2. November 2001 diese Kritik ausführlich erörtert und anschließend ausgewählten Qualitätssicherern vorgelegt. Die vorgetragenen Kritikpunkte stellen nach Ansicht der Qualitätssicherer das Ergebnis des FAA-Gutachtens nicht in Frage.

Die zentralen Ergebnisse der Diskussion im Regionalen Dialogforum stellen sich für den Vorsitzenden, Professor Wörner, folgendermaßen dar:

1. Das FAA-Gutachten hat keine entscheidenden Fehler. Die Abschätzungen der Kritiker belegen nicht, dass das FAA-Gutachten fehlerhaft sind und damit die Schlussfolgerungen der Mediationsgruppe auf falschen Annahmen beruhen. Die Kritiker zeigen wohl Ungenauigkeiten in den Berechnungen und Datengrundlagen auf. Die Qualitätssicherer deuteten darauf aber schon im Mediationsverfahren hin. Ihrer Ansicht haben diese keinen gravierenden Einfluss auf die Gesamtergebnisse.
2. Veränderte Rahmenbedingungen führen zu veränderten Ergebnissen: Die Beispielsrechnungen der Kritiker des FAA-Gutachtens zeigen, dass bei veränderten Randbedingungen höhere stündliche praktische Kapazitätswerte möglich sind, als im FAA-Gutachten ausgewiesen wurden. Auch das wurde bereits im Mediationsverfahren diskutiert. Wenn beispielsweise größere Verspätungen als tolerabel eingeschätzt werden („Bedienungsqualität“) oder wenn sich die Flugzeugtypen („Flottenmix“) in der Zukunft anders als im FAA-Gutachten angenommen entwickeln sollten, dann kann es sein, dass mehr Flugbewegungen pro Stunde realisiert werden können, als im FAA-Gutachten für die einzelnen Bahnvarianten ausgewiesen wurden¹.
3. Zusätzliche Flugbewegungen in begrenztem Ausmaß sind möglich: Wenn die Bahnbelegung optimiert wird, dann können – insbesondere mit einer neuen Landebahn im Nordwesten (Variante 9b) – auch mehr als 660.000 Flugbewegungen möglich sein. Dies wurde in der Mediation bereits festgestellt. Die von den Kritikern angeführte Anzahl von 150-160 Flugbewegungen pro Stunde sind aber unter Einhaltung der Rahmenbedingungen des FAA-Gutachtens selbst mit einer optimierten Bahnbelegungsstrategie als praktische Kapazitätswerte in dieser Höhe nicht möglich.

¹ Auf die Reihenfolge der Bahnvarianten hinsichtlich der möglichen Flugbewegungen und damit auf deren Vorauswahl hat das allerdings keinen nennenswerten Einfluss.

4. Zukünftige Kapazitäten lassen sich nicht abschließend berechnen: Unabhängig von der Diskussion um die Ausbauvarianten ist es vorstellbar, dass neue technische Entwicklungen in Verbindung mit geänderten flugbetrieblichen Regelungen zu höheren Kapazitäten führen können. Dies betrifft z.B. die vorgeschriebenen Staffelungsabstände im Zusammenhang mit der Erkennung von Wirbelschleppen.
5. Eine weitere Debatte um das FAA-Gutachten ist nicht zielführend. Aufgrund der Erkenntnisse aus der Diskussion sah es das Regionale Dialogforum als nicht sinnvoll und zielführend an, sich weiter mit der Qualität des FAA-Gutachtens zu beschäftigen.

Die Analysen und Diskussionen im Mediationsverfahren und im Regionalen Dialogforum haben gezeigt, dass eine Limitierung auf eine genaue Anzahl von Flugbewegungen (660.000) über die technischen Einrichtungen der Flughafeninfrastruktur (z.B. Bahnenkonfiguration, Vorfeldeinrichtungen, Terminals) allein weder möglich noch sinnvoll ist. Die zu realisierende Kapazität des Flughafens ist von einer Reihe von Faktoren abhängig, die nicht durch die Infrastruktur des Flughafens bestimmt werden.

Wenn es das Ziel sein soll, die Anzahl der jährlichen Flugbewegungen zu begrenzen, so muss das RDF die rechtliche Situation prüfen. Es ist dann zu klären, wie bindend die den förmlichen Verfahren zugrundeliegenden Flugbewegungszahlen (ca. 660.000) ist und unter welchen Bedingungen eine Erhöhung der Kapazität über diese Zahlen hinaus unter rechtlichen Gesichtspunkten möglich ist.

Sollte es sich zeigen, dass diese Zahlen rechtlich nicht bindend sind, wäre eine Begrenzung im Rahmen der zukünftigen Betriebsgenehmigung bzw. über einen etwaigen Planfeststellungsbeschluss denkbar. Zu diskutieren ist ebenfalls, ob und wenn ja wie über privatrechtliche Vereinbarungen eine Beschränkung von Flugbewegungen möglich wäre.

Diesen Fragestellungen wird sich das Regionale Dialogforum und seine Projektteams in seiner zukünftigen Arbeit widmen.

Liste der schriftlichen Diskussionsbeiträge

1. Präsentation der fachlichen Zusammenhänge, Öko-Institut (Wiss. Begleitung RDF)
2. Präsentationen Harm Heldmaier (WiDeMa) und Dieter Faulenbach da Costa, (Stadt Offenbach)
3. Synopse der Stellungnahmen, Öko-Institut (Wiss. Begleitung RDF)
4. Präsentation und Stellungnahmen der Qualitätssicherer Dr. Johannes Reichmuth und Franz Knabe (DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt), Hans Offermann (NLR - National Aerospace Laboratory), Dr. Carl Oliva und Cornelia Hüttenmoser (Büro für Soziologische Grundlagenforschung und Entwicklungsplanung)
5. Frequently Asked Questions (FAQ) zur Kapazitätsdiskussion, Öko-Institut (Wiss. Begleitung RDF)
6. Begriffsdefinitionen und Zusammenhänge zur Kapazitätsdiskussion, Öko-Institut (Wiss. Begleitung RDF)