



15. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Protokoll

Anhörung zum Frankfurter Flughafen

1. Tag, 10. Mai 2000

Teil 1

Themen:

Einführung in das Mediationspaket

S. 1

Sachverständige zu den Unterthemen:

Vorstellung des Mediationspaketes durch Mediatoren

Herr Prof. Dr. Klaus Hänsch

Herr Dr. Frank Niethammer

Herr Prof. Dr. Kurt Oeser

Offen gebliebene Punkte aus dem Mediationsverfahren

Dr. Christoph Ewen, IFOK

Bedeutung des Mediationsverfahrens für die Bürgerinitiativen und Naturschutzverbände

Herr Martin Kessel, Bündnis der Bürgerinitiativen

Herr Thomas Norgall, BUND

Weiteres Vorgehen

Ministerpräsident Roland Koch

Minister Dieter Posch

Dr. Wilhelm Bender, Flughafen Frankfurt/Main AG

Optimierung des bestehenden Systems

S. 32

Sachverständige zu den Unterthemen:

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

Peter Gebauer, Deutsche Flugsicherung

Georg Fongern, Vereinigung Cockpit

Optimierungschancen im Luftraum (Anflug- bzw. Abflugkontrolle)

Peter Gebauer, Deutsche Flugsicherung

Intermodale Kooperation (Verkehrsträger)

Dr. Markus Schubert, Intraplan Consult GmbH

Dr. Rudolf Göbertshahn, Deutsche Bahn AG

Wolfgang Weinert, Deutsche Lufthansa AG

Intramodale Kooperation (Flughäfen)

Andreas Helfer, Flughafen Hahn GmbH

(Beginn: 8.45 Uhr)

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

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

(Allgemeiner Beifall)

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

(Allgemeiner Beifall)

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

Die Vertreterinnen und Vertreter der Städte, Gemeinden und Landkreise sowie der Kommunalen Spitzenverbände möchte ich ebenfalls herzlich begrüßen. Vonseiten der Anliegerkommunen wurde vielfach der Wunsch geäußert, sich auch mündlich in dieses Hearing einzubringen. Wir haben uns gestern auf Folgendes verständigt – das war auch ein persönliches Anliegen von mir –: Wir konnten den Wunsch, die Anliegerkommunen während dieser drei Tage als betroffene Gemeinden einzubinden, auch und gerade wegen des großen Programms nicht erfüllen, weil die Anhörung der folgenden drei Tage als reine Expertenrunde konzipiert wurde. Da dem Hessischen Landtag jedoch das Anliegen der Städte, Gemeinden und Landkreise sehr wichtig ist, wird der Landtag selbst am

Montag, dem 5. Juni 2000, ab 9.30 Uhr in seinem Plenarsaal unter der Leitung von mir und Frau Vizepräsidentin Winterstein eine Anhörung der betroffenen Gemeinden durchführen. Die Strukturen, wie das geschehen wird, werden am kommenden Montag von den Obleuten des Wirtschaftsausschusses festgelegt und Ihnen dann zeitnah mitgeteilt. Der Landtag möchte durch dieses Verfahren allen Betroffenen Gelegenheit geben, sich zu äußern, um bei diesem sehr schwierigen, aber für die Region – ich füge hinzu: für Hessen und für ganz Deutschland – äußerst wichtigen Thema einen möglichst breiten Konsens zu finden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Noch kurz einige organisatorische Anmerkungen. Wir werden an allen drei Tagen um 8.30 Uhr beginnen und ohne Mittagspause bis jeweils ca. 18 Uhr tagen. Damit uns genügend Zeit für die einzelnen Themenkomplexe bleibt, wäre ich sehr dankbar, wenn Sie alle pünktlich anwesend sein könnten. Der Zugang zur Halle ist ab 7.30 Uhr für

alle geöffnet. Sie haben Gelegenheit, in den Rhein-Main-Hallen Getränke oder einen Imbiss einzunehmen. Meine Verwaltung hat mir aufgeschrieben: auf eigene Kosten. Die Anhörung ist für den armen Landtag teuer genug. Sollten irgendwelche Fragen auftreten, können Sie sich jederzeit an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kanzlei des Hessischen Landtags wenden, die Ihnen gerne weiterhelfen werden.

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

(Allgemeiner Beifall)

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

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

Ich rufe den Themenkomplex

Einführung in das Mediationspaket

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

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

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

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

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

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

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

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

Was war das Ziel? Ein Mediationsverfahren kann nur ein Ergebnis haben, in dem jeder der Beteilig-

ten einen Teil seiner Wünsche und Forderungen wieder findet. Deswegen haben wir ein Paket von fünf Elementen geschnürt, das in sich unauflöslich ist. Keiner der Beteiligten hat darin alle seine Vorstellungen verwirklicht gesehen – das haben die Beteiligten auch gesagt –, jeder hat einen wichtigen Teil seiner Wünsche und Forderungen wieder gefunden, und ich wäre dankbar, wenn auch das gesäht würde.

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

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

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

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

(Allgemeiner Beifall)

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

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

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

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

Gestatten Sie mir an dieser Stelle eine ganz persönliche Anmerkung. Meine persönliche Entscheidung, mich als Mediator zur Verfügung zu stellen, war schwierig, weil es weder Erfahrungen gab, wie ein solches Verfahren durchgeführt und zu einem brauchbaren Ergebnis gebracht werden kann, noch die Belastung und die Zeiterfordernis für ein solches Verfahren abgeschätzt werden konnten. Dazu wussten wir natürlich alle, dass das Thema "Ausbau

des Flughafens" wegen der Vergangenheit mit dem Bau der Startbahn West emotional stark belastet war und damit feststand, dass die Diskussionen sehr schwierig sein würden. Ich habe mich bereit erklärt, diese Aufgabe mit zu übernehmen, weil ich mich als Kammerpräsident in Frankfurt dieser Aufgabe schwer entziehen konnte, nachdem ich immer wieder gesagt hatte, dass wir in den Auseinandersetzungen über diese Fragen diskutieren müssen und nicht aufeinander einschlagen dürfen. Hinzu kam, ich konnte mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgehen, dass der damals ebenfalls als Mediator benannte Prof. Oeser meinen Wertevorstellungen sehr nahe steht und wir deshalb keine grundsätzlichen Differenzen haben werden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lassen Sie mich noch ein Wort zur Zusammensetzung der Mediationsgruppe sagen: Ich hatte vorgebracht, dass der Gesprächskreis ursprünglich 20 Teilnehmer vorgesehen hatte. Das wurde vom Gesprächskreis nicht in der vorgesehenen Form verwirklicht, weil sich die Vertreter der Bürgerinitiativen und der Umweltverbände weigerten, an dem Verfahren teilzunehmen. Trotz intensiver Bemühungen der politischen Vertreter im Gesprächskreis

"Flughafen", der Landesregierung und der Mediatoren gelang es nicht, die Bürgerinitiativen und Umweltverbände davon zu überzeugen, dass das Verfahren ergebnisoffen sei. Lediglich eine Bürgerinitiative aus Offenbach war zur Mitarbeit bereit. Das führte nach Diskussionen mit der Landesregierung und innerhalb der Mediationsgruppe im September 1998 schließlich zur Entscheidung, dass die freien Sitze der Umweltverbände und der Bürgerinitiativen endgültig an die Vertreter der Gemeinden im Umfeld des Flughafens sowie an einen Vertreter der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft vergeben wurden. Auf diese Weise bestand die Mediationsgruppe schließlich aus 21 Vertretern, wobei statt der ursprünglich vorgesehenen vier Vertreter von Städten und Gemeinden aus dem Umfeld des Flughafens nunmehr neun Kommunalvertreter in der Mediationsgruppe waren.

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

(Allgemeiner Beifall)

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

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

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

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

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

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

müssen rechtliche Festlegungen getroffen werden, um das abzusichern.

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

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

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

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

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

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

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

(Allgemeiner Beifall)

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

(Allgemeiner Beifall)

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

(Unmut bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

Wir kommen nun zu dem Unterpunkt: Offen gebliebene Punkte aus dem Mediationsverfahren. Dazu gibt es eine ausführliche schriftliche Stellungnahme von Herrn Dr. Christoph Ewen vom Institut für Organisationskommunikation, IFOK. Herr Dr. Ewen hat jetzt, wenn er will, die Möglich-

keit, das noch mündlich zu ergänzen. – Herr Dr. Ewen, Sie haben das Wort.

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

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

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

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

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

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

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

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

Der vierte Punkt “Risikoanalysen” sollte weiter beleuchtet werden.

Ich komme zum Bereich Ökonomie. Das Thema “Externe Kosten” – also die Frage, welche volkswirtschaftlichen Kosten durch CO₂-Emissionen, durch Lärmwirkungen, durch Veränderungen der Siedlungsstruktur entstehen – war der Mediationsgruppe als wichtiges Thema bewusst. Die wissenschaftliche Begleitung hat aber empfohlen, bevor man eine wissenschaftlich nicht seriöse Abschätzung vornimmt, dieses Thema lieber gar nicht zu quantifizieren, um nicht in Versuchung zu geraten, betriebswirtschaftliche gegen volkswirtschaftliche Marktbeträge zu verrechnen. Allerdings gibt es derzeit Forschungsvorhaben auf nationaler und internationaler Ebene, die es in den nächsten Jahren erlauben, hier bessere Quantifizierungen vorzunehmen.

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

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

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

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

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

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

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

Eine Sensitivitätsanalyse zu lärmärmeren Flugzeugen steht noch aus.

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

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

Die Potenziale einer Lärmoptimierung sollen morgen Nachmittag behandelt werden.

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

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

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

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

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

(Allgemeiner Beifall)

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

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

Herr **Martin Kessel**: Herr Präsident, Herr Ministerpräsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Im Namen des Bündnisses von nunmehr 48 Bürgerinitiativen im Rhein-Main-Gebiet bedanke ich mich für die heutige Einladung und Möglichkeit, hier gehört zu werden. Bevor ich zum Thema Mediation komme, gestatten Sie mir bitte eine kur-

ze Vorstellung. Ich spreche für das Bündnis, das im März 1998 mit dem Titel "Kein Flughafenausbau – für ein Nachtflugverbot" gebildet worden ist. Diese 48 Gruppen sind überwiegend infolge der Ankündigung einer weiteren großen Umweltzerstörung im Rhein-Main-Gebiet in den letzten zwei Jahren entstanden. Selbst bin ich betroffener Bürger aus Mörfelden-Walldorf.

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

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

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

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

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

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

Auch die Flughafen AG steht nicht zum Mediationsergebnis. Während die Passagen zum Ausbau täglich von der Pressestelle nachgebetet werden und die sofortige Umsetzung dieser Passagen gefordert wird, ist ein Nachtflugverbot auf die lange Bank geschoben worden. Auch dies ist kein Wunder. Während der Mediation steigerte die FAG Hand in Hand mit dem Ministerium Posch die nächtlichen Ruhestörungen um gut 25 % – von 1998 bis 1999 auf nunmehr 44.000 Flüge in der Nacht. 25 % mehr nächtliche Ruhestörung hat man während der Me-

diation einfach so durchgezogen. Dazu kann ich nur sagen: Dafür trägt auch diese Regierung die Verantwortung. Es wird den Menschen heute schon zugemutet, 132-mal jede Nacht gestört zu werden.

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

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

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

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

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

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

(Ministerpräsident Roland Koch: Nein!)

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

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

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

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

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

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

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

Diese Presseerklärung geht weiter mit dem Satz:

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

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

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

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

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

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

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

für den Bau ausspreche, von ihrem Anliegen überzeugten.

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wenn Sie die Option Südbahn nehmen, die die Mediatoren vorgeschlagen haben, kommen Sie zu dem kuriosen Ergebnis, dass sich selbst diese Laufzeit verkürzt. Sie kommen dann nach Ihren eigenen Berechnungen für eine Südbahn auf Laufzeiten zwischen dreieinhalb und sieben Jahren. Dann sagen wir: Wer in den Süden geht, der will allerdings Atlanta. Daran gibt es überhaupt nichts zu rütteln. Bitte glauben Sie mir: Ich sage dies im

vollen Bewusstsein darüber, dass ich selbst ab Mitte dieses Monats in Flörsheim wohne und mir damit sozusagen selbst den Lärm übers Haus hole. Aber der Süden macht nur Sinn, wenn man anschließend entweder auch in den Norden geht oder noch einmal in den Süden oder doch Erbenheim. Er macht sonst überhaupt keinen Sinn. Der Norden macht eigentlich auch keinen Sinn. Oder Sie sagen: Es reicht, wenn wir für fünf bis zehn oder vielleicht auch zwölf Jahre tatsächlich hier eine Option eröffnen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Arbeit ist damit nicht getan. Die Diskussion ist damit nicht beendet. Die Gegensätze kann man damit nicht wegwischen. Aber wir haben einen Vorteil. Der Vorteil besteht darin, dass über viele der Fragen, über die notwendigerweise Streit entsteht – von Kapazitätsberechnungen über Lärm-

schutz, wirtschaftliche Auswirkungen bis zum Umweltschutz –, mehr Datenmaterial und mehr Bezugspunkte für ein rationales Gespräch zur Verfügung stehen als jemals zuvor bei einem Genehmigungsverfahren für ein Großprojekt in diesem Stadium der Entscheidungsfindung. Das ist neben dem Versuch, Kompromisse zu formulieren, die zweite qualitative Veränderung, die durch dieses Verfahren entstanden ist.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Mediation hat durch Offenheit Vertrauen aufgebaut. Wir wollen diesen Weg fortsetzen, um für die betroffenen Menschen, die Kommunen und die Vorhabensträgerin, die Flughafen Frankfurt/Main AG, ein faires und transparentes Vorgehen zu ge-

währleisten. Wir werden die Öffentlichkeit regelmäßig über Stand und Fortgang der Verfahren informieren. Ich habe unmittelbar nach der Veröffentlichung des Mediationsberichtes mit einer ersten Pressekonferenz und mit einer Regierungserklärung damit begonnen, und wir werden dies fortsetzen.

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Dazu gehören nicht zuletzt auch kommunale Grundstückseigentümer.

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

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

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

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

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden alle Behörden, deren Aufgaben- und Zuständig-

keitsbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme aufgefordert werden. Die Planunterlagen werden in allen Gemeinden, in denen Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind, öffentlich auszulegen sein. Die betroffenen Bürger werden innerhalb der gesetzlichen Frist ihre Einwendungen geltend machen können.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Besonders in der Diskussion steht der Nachtpoststern der Deutschen Post AG. Hier befinden wir uns ebenfalls in der Diskussion. Wir prüfen gemeinsam, ob es möglich ist, diesen Nachtpoststern langfristig zu unserem Flughafen Hahn zu verlegen. Hierzu ist

jedoch auch ein Beitrag der Politik erforderlich, die der Post die erforderlichen Rahmenbedingungen für eine derartige Verlagerung gewähren muss. Dies betrifft vor allem die Verpflichtung der Post AG, das E+I-Prinzip – d. h., Auslieferung nach dem Tag der Einlieferung – für 80 % der Briefsendungen einhalten zu müssen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zweitens Förderung der Nutzung anderer Verkehrsträger, insbesondere der Bahn;

drittens Selbstbeschränkungen der Fluggesellschaften in der Nachtzeit, Verzicht auf geplante Linien-

flüge, Begrenzung der Fracht- und Ferienflüge bei Optimierung der Kapazität am Tage;

viertens Prüfung der Verlagerung des Nachtpoststerns zum Flughafen Hahn;

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

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

siebtens Kopplung der Landegebühren an den tatsächlich gemessenen Lärm;

achtens noch stärkere finanzielle Belastung nächtlicher Flugbewegungen;

neuntens weitere Verbesserung der Fluglärmüberwachung;

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

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

(Allgemeiner Beifall)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Minister **Dr. Franz Josef Jung:** Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

wollen, die frei werdenden Plätze durch Kommunalvertreter aus der Region aufzufüllen.

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

(Beifall des Herrn Prof. Dr. Kurt Oeser)

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

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

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

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

(Beifall bei der CDU)

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

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

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

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

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

(Beifall bei der CDU)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Zuruf von dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

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

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

(Beifall des Abg. Michael Boddenberg (CDU))

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

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

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

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

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Prof. Oeser, Sie haben eben die Aussagen von Herrn Dr. Bender und vorhin von Herrn Norgall gehört. Wie beurteilen Sie die Ergebnisoffenheit des Verfahrens vor dem Hintergrund der von Herrn Norgall vorgebrachten präzi-

sen Kritik und im Hinblick auf die Aussagen, die Herr Dr. Bender von der FAG zum Nachtflugverbot abgegeben hat?

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

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

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

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

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

Herr **Dr. Christoph Ewen**: Herr von Plottnitz, zu Ihrer Frage, ob die externen Kosten nicht so wichtig gewesen seien. Das ist ein wissenschaftlich relativ neues Feld, und es wäre falsch zu sagen, man könne so etwas wie das, was einmal als sozialer Nettonut-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vizepräsidentin Veronika Winterstein: Eine Zusatzfrage von Herrn Reif.

Abg. Clemens Reif (CDU): Herr Dr. Bender, ich gehe doch davon aus, dass sich die FAG nicht aus finanziellen Gründen am Flughafen Hahn beteiligt hat, um eine Finanzbeteiligung wahrzunehmen, sondern aus strategischen Gründen. Wenn Sie sich

aus strategischen Gründen an diesem Flughafen beteiligen, muss dahinter eine konzeptionelle Strategie stehen, die man Verlagerung, Verknüpfung, Optimierung oder Kooperation nennen kann. Nennen Sie uns doch bitte einmal den strategischen Hintergrund. Der strategische Hintergrund muss doch der sein, dass Sie diesen Flughafen in Zukunft mit dem Frankfurter Flughafen, den Sie hauptsächlich haben, optimieren, koordinieren und verknüpfen wollen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Noch zu einer Frage, die wir im Einzelnen noch erörtern, aber mir geht es jetzt um den Grundsatz. Mir ist aufgefallen, dass die schärfste Kritik bei den Stellungnahmen bei der Berechnung der Lärmemissionen ansetzt, und zwar sehr deutlich, bis zu Aussagen, dass die Kriterien nicht haltbar sind. Das ist ja für Wissenschaftler das Schlimmste, was man entgegenhalten kann. Ich will jetzt nicht im Detail darauf eingehen, weil wir dazu noch weitere Gelegenheit haben werden; aber ich frage Herrn Dr. Ewen oder auch die Mediatoren: Wie sind Sie am Beispiel der Lärmuntersuchungen vorgegangen? Haben Sie die Lärmgutachten, die auch für die Raumordnung gelten, übernommen, ohne das zu

problematisieren, oder gab es Diskussionen? Sie wissen, dass wir verschiedene Ausgangswerte haben: Wir können etwa das Luftlärmgesetz von 1971 nehmen, wir können den alten Flottenmix oder den neuen Flottenmix nehmen, den LAI-Entwurf. Wurde das bei Ihnen vorher besonders problematisiert, und wie kam diese Grundlage zustande, die sich durch den gesamten Bericht zieht und zu Ergebnissen führt, über die wir heute Nachmittag oder morgen noch intensiv reden werden? Aber hier ist der Ausgangspunkt gefragt. Soweit das für andere relevante Kriterien gilt, Herr Dr. Ewen, wäre ich dankbar, wenn Sie da auch noch einen Hinweis geben könnten.

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

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

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

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

Die Lärmbelastung ruft natürlich zunächst das Engagement der Menschen in den Bürgerinitiativen

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

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

um den Zeitraum einer möglichen Inbetriebnahme einer Bahn.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ich rufe jetzt den zweiten Komplex auf:

Optimierung des bestehenden Systems

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

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

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

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

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

(Anlage 1)

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

Sie wissen nicht nur als Passagier, sondern auch als Politiker, dass am Flughafen sehr häufig sehr viel mehr Verkehr abgewickelt wird als diese 43 oder auch diese 78. Dies ist aber – das ist wichtig – nur bei so genannten Sichtwetterbedingungen möglich. Dies geht nur, wenn auf die vorgeschriebenen Staffelungswerte, insbesondere auch im Bereich der so genannten Wirbelschleppenstaffelung, in gegenseitiger Absprache zwischen Pilot und Fluglotse ver-

zichtet wird. Nur dann sind an diesem Flughafen Landewerte im Bereich von 43 Bewegungen oder darüber leistbar. In jedem einzelnen Fall ist dies abzusprechen und damit im Grunde genommen für die Kapazitätsplanung des Flughafens nicht einsetzbar. Es hat einen Ad-hoc-, aber keinen planerischen Wert.

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

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

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

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

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

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

(Anlage 2)

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

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

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

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

(Anlage 3)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Deshalb wollten wir mit einer anderen im Süden liegenden Variante eine langfristig tragende Lösungsmöglichkeit vortragen, die aus unserer weltweiten Erfahrung die operationelle – ich betone:

rein operationelle – Ideallösung ist. Diese Alternative sollte unserer Meinung nach auch der Bevölkerung und den Politikern bekannt sein.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

raten: Lassen Sie die Bahn 18 West weiterhin bestehen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Allgemeiner Beifall)

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

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

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

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

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

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

(Anlage 4)

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

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

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

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

(Allgemeiner Beifall)

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

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

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

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

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

Die Effekte des HGV-Ausbaus und der Verknüpfung der Verkehrsträger in Bezug auf Frankfurt wurden durch eine stufenweise Modellrechnung herausgefiltert. Der erste Fall ist eine Fluggastprognose 2015, ohne die Verknüpfung der Verkehrsträger und den Bahnausbau zu unterstellen. Es wur-

de das Wachstum des Luftverkehrs bis zum Jahre 2015 prognostiziert, jedoch hinsichtlich des Bahnverkehrs die Situation von 1997 festgehalten.

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

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

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

(Anlage 5)

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

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

(Anlage 6)

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

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

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

(Anlage 7)

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

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

(Anlagen 8 und 9)

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

25.000 bis 30.000 Flugbewegungen durch den Ausbau des Bahnnetzes und die Intermodalität realistisch. – Danke schön.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Allgemeiner Beifall)

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

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

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

(Anlage 10)

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

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

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

(Anlage 11)

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

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

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

(Anlage 12)

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

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

(Allgemeiner Beifall)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hahn kann Verkehre übernehmen. Hahn wird in den nächsten Jahren sicherlich wachsen und damit Frankfurt vom Verkehr entlasten, aber nicht in einer

Größenordnung, die die Kapazität schafft, über die Sie jetzt zu beraten haben. – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

hafen 2006 imstande wäre, sich über ein neues Landebahnsystem zusätzliche Erweiterungsmöglichkeiten zu schaffen. Also: Wo sind die wirklichen Grenzen des Wachstums im bestehenden Bereich des Flughafens, wenn er nicht ausgebaut wird?

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Vielen Dank, Herr Fongern. – Von dem Zeitkontingent der CDU-

Fraktion sind noch ein paar Minuten übrig. Herr Prof. Oeser war noch angesprochen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Vielen Dank. – Mir ist signalisiert worden, dass eine wichtige Frage von Herrn Reif an die FAG, und zwar Grenzen des Wachstums ohne Ausbau, nicht beantwortet

worden war. Diese Antwort geht nicht auf Kosten der SPD-Zeit.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Abflugstrecken nach Norden von der Runway 18 war das zweite Thema. Diese Abflugstrecken gibt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Amt. Präsident Rüdiger Hermanns: Herr Wagner, bitte.

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

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ich aber bestätigen lassen, was telefonisch möglich wäre.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dies bedeutet – das hatte ich in meinem Statement ja angeführt –: Wir werden uns bei diesen Wachstumsraten vielleicht in einer Größenordnung von

200.000 Passagieren im Jahr entwickeln. Ich will Ihnen keine Zahl nennen, was das im Jahr 2020 bedeutet. Natürlich wird das Wachstum dann weitergehen. Aber auch die Nachfrage in Frankfurt wird natürlich entsprechend weiter gewachsen sein.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Abg. **Alexander Müller** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich werde die Frage kurz fassen. Sie geht an den Vertreter der Bahn. Sie sagen, der Markt werde das regeln. Was wird die Bahn machen, um den Markt, der aus Angebot und Nachfra-

ge besteht, auf der Angebotsseite zu verstärken? Es geht mir wirklich nicht in den Kopf,

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

sicherheitsrelevanten Anforderungen, die in diesem Zusammenhang eine Rolle spielen.

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

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

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

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

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

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

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



15. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Protokoll

Anhörung zum Frankfurter Flughafen

1. Tag, 10. Mai 2000

Teil 2

Themen:

Gesundheit/Ökologie, Auswirkungen des Flugbetriebs auf den Menschen

S. 55

Sachverständige zu den Unterthemen:

Fluglärm

Dr.-Ing. Christian Maschke, Robert-Koch-Institut, Berlin

Joachim Hans Beckers, Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.,
Bereich Lärm und Technik

Dr. Joachim Kastka, Institut für Arbeit- und Sozialmedizin, Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf

Dr. Ullrich Isermann, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.

Toxikologische und umweltmedizinische Betrachtung von Luftschadstoffen

Dr. Irene Tesseraux

Prof. Dr. med. Thomas Eikmann, Landesärztekammer

Auswirkungen auf den Wald und seine Funktion

Ulrich Köster, Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

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

Gesundheit/Ökologie – Auswirkungen des Flugbetriebs auf den Menschen

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

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

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

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

(Anlage 13)

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

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

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

(Anlage 14)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Anlage 15)

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

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

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

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

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

(Anlage 16)

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

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

(Anlage 17)

Das ist einmal ein in Ruhe schlafender gesunder junger Mensch und dann der gleiche Mensch schlafend bei Fluglärm. Sie sehen, dass der zyklische Ablauf eines ungestörten Schlafs bei einer solchen Lärmsituation nicht mehr gegeben ist. Trotzdem kann sich diese Person am nächsten Morgen nicht

darin erinnern, aufgewacht zu sein. Diese Beeinträchtigung des Schlafes führt zu Leistungseinbußen und kann langfristig zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen. Deshalb ist es mir ein besonderes Anliegen, darauf hinzuweisen, dass die Störung eines Schlafes und die Gefährdung durch Lärm nicht allein durch ein Vermeiden von Aufwachreaktionen zu beseitigen sind. Der ungestörte Schlaf muss geschützt werden.

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

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

(Anlage 18)

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

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

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

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

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

(Anlage 19)

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

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

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

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

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

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

(Allgemeiner Beifall)

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

Herr **Joachim Hans Beckers**: Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Bun-

desvereinigung gegen Fluglärm bewertet das Mediationsverfahren als außerordentlich hilfreich und auch erfolgreich, um alle wesentlichen Aspekte im Genehmigungsverfahren nach allen Richtungen zu behandeln und um zu vernünftigen Ergebnissen zu kommen. Es konnte allerdings bei dem ungeheuren Zeitdruck nicht ausbleiben, dass einige Teilergebnisse nicht ganz ausgereift sind und noch nachgebessert werden müssen.

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

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

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

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

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

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

nigung gegen Fluglärm ist eng in diese internationalen Aktivitäten eingebunden.

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

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

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

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

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

Die Deutsche Flugsicherung hat bereits 1997 ein Seminar veranstaltet, in dem es um die Entwicklungsmöglichkeiten von Flughäfen ging. Von allen dort bearbeiteten Begriffen wurden zwei als Basisgrößen ausgewählt: die Umweltkapazität der Flug-

häfen und die Airline-Netzstruktur, ob Hub oder direkte Flughäfen. Sie sehen, die Umweltkapazität wird die entscheidende Größe für die Entwicklung von Flughäfen sein.

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

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

(Allgemeiner Beifall)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wo und wie entstehen Belästigungssituationen? Belästigungsdominante Situationen sind offensichtlich der Tag, der Außenbereich und das Wohnen mit offenen Fenstern. Wir haben gerade in der Schweiz eine Studie zu Eisenbahn-, Autobahn- und

Stadtstraßenlärm durchgeführt und die Wirkung von Fenstern und Wänden verglichen. Dabei haben wir eindeutig festgestellt, dass die Belästigungsreaktionen – in diesem Fall von Schweizern – im Wesentlichen im Außenbereich und bei Fensteroffen-Situationen gewonnen werden. Darüber muss man sich klar sein, wenn man passiven Schallschutz verordnet.

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

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

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

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

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

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

(Anlage 20)

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

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

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

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

(Anlage 21)

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

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

(Anlage 22)

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

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

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

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

(Anlage 23)

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

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

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

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

(Anlage 24)

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

(Anlage 25)

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

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

(Allgemeiner Beifall)

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

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

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

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

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

(Anlage 26)

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

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

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

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

(Anlage 27)

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

(Anlage 28)

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

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

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

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

(Allgemeiner Beifall)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Anlage 29)

Das sind die Emissionen eines Triebwerks, wenn man eine chemische Analyse der Kohlenwasser-

stoffe macht. Diese einzelnen Spitzen stehen für bestimmte Kohlenwasserstoffe. In Kassel wurden auch die Emissionen von Dieselmotoren untersucht.

(Anlage 30)

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

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

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

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

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

-volumen scheinen auch eine bedeutende Rolle zu spielen.

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

(Anlage 31)

Wenn ich mir dagegen die Immissionsmesswerte im Bereich des Flughafens anschau – ich habe hier nur die gemittelten Werte aufgetragen –, habe ich bei NO₂ einen Jahresmittelwert, über die dortigen Stationen gemittelt, von 50 µg/m³, und die EU wird einen Grenzwert von 40 vorschreiben. Wir haben also bereits in der Ist-Situation die Überschreitung eines zwar künftigen, aber gesundheitlich begründeten Grenzwerts.

Schwieriger wird es bei den Partikeln, hier als Schwebstaub angegeben und gemessen. Ich habe in Klammern die abgeschätzte PM10-Konzentration – ganz grob ist sie das 0,8fache des Gesamtschwebstaubs – eingetragen, und Sie sehen, die Grenzwerte der EU liegen für den Kurzzeitwert bei 50 und für den Langzeitwert bei 30 µg/m³. Auch da ist vermutlich – ich muss sagen “vermutlich”, weil es bisher nicht gemessen ist – vor allem eher bei den Kurzzeitwerten mit einer Überschreitung zu rechnen.

Weitere relevante Stoffe wie der Ruß als Krebs erzeugende Komponente, der insbesondere aus dem Dieselverkehr kommt, ist im Flughafenbereich in Konzentrationen gemessen worden – hier ist nur der Jahresmittelwert interessant –, die noch nicht einmal so hoch sind wie in typischen verkehrsbelasteten Straßen. Dasselbe gilt für Benzol. Hier hat die EU auch einen neuen Grenzwert von 5 µg/m³ vorgesehen. Auch dieser wird im Flughafenbereich bereits jetzt nicht überschritten. Weitere Komponenten, die erfasst worden sind, liegen auch unterhalb von Richt- oder Empfehlungswerten.

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

Sondermessprogrammen erfassten Stoffe sind keine auffälligen Konzentrationen vorhanden.

Dennoch gibt es, was die gesundheitlichen Beeinträchtigungen im Bereich des Flughafens angeht, eine Reihe von offenen Fragen, die ich etwas provokant stellen möchte. Wir wissen nicht, wie ich sagte, wie hoch die Belastung mit Feinpartikeln ist. Hierzu tragen nicht nur die Triebwerke bei, sondern auch der Reifenabrieb. Vom Bodenverkehr mit Autos wissen wir, dass es da schon eine Rolle spielt. Bei den Belastungen, die beim Starten und Landen auftreten, ist auch da sicherlich mit einem Reifenabrieb in Partikelgrößen, die gesundheitlich relevant sind, zu rechnen. Wir können nicht abschätzen, wie groß der Faktor ist.

Wir wissen nicht, wie sich Kombinationswirkungen mit Fluglärm oder auch Geruch auswirken können. Wir haben Erkenntnisse, dass die feinen Partikel auch für das Herz-Kreislauf-System relevante Faktoren wie die Blutgerinnung beeinflussen können und damit ähnlich wie Lärm auf lange Sicht möglicherweise ein Herzinfarktrisiko darstellen. Auch die Gesamtheit dieser kombinierten Effekte können wir nicht abschätzen.

Diese offenen Fragen, denke ich, machen es insgesamt ratsam, vielleicht eine solche Untersuchung zu planen, die sich nicht auf eine bestimmte gesundheitliche Wirkung wie z. B. Krebs bezieht – da sind keine erhöhten Raten zu erwarten –, aber auf Faktoren wie etwa Befindlichkeitsstörungen, stressinduzierte Symptome.

Ich komme zur zusammenfassenden Bewertung: Es gibt keinen Stoff, von dem wir sagen können, dass er spezifisch für Triebwerksemissionen ist. Wir haben im Flughafen-, im Anwohnerbereich eine Luftbelastung, wie sie für Verkehr allgemein typisch, also auch erhöht ist. Der Verkehr ist heutzutage auf die Fläche gesehen der größte Verursacher der Luftverschmutzung. Wir haben bei den Triebwerken keine emissionsmindernden Maßnahmen, wie wir sie beim PKW haben. Wir haben immer weiter verbesserte Katalysatoren und Filtertechniken, die die Emissionen im PKW-Bereich, je nachdem, wie sich die Flotte erneuert, auch vermindern werden. Deswegen bedeutet eine Zunahme von Flugbewegungen eine Zunahme an Emissionen insbesondere von Stickstoffdioxid und von Partikeln.

Das Votum auf die Fragen zum Flughafen war, dass es einmal sinnvoll ist, weiter eine immissionsseitige Beobachtung zu machen, dass es aber vielleicht auch zweckmäßig ist, solche Kombinationswirkungen als integrierte Wirkungen zu untersuchen. Solche Untersuchungsansätze gibt es in anderen Ländern, am Flughafen Amsterdam; sie sind aber noch nicht abgeschlossen. Mit dieser Empfehlung möchte ich schließen.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herzlichen Dank, Frau Dr. Tesseraux. – Ich rufe jetzt Herrn Prof. Dr. Thomas Eikmann von der Landesärztekammer auf.

Herr Prof. **Dr. Thomas Eikmann**: Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich bin hier als Vertreter der Landesärztekammer, bin aber gleichzeitig auch wissenschaftlich und ärztlich auf diesem Gebiet tätig, sodass ich meine Kurzstellungnahme aus zwei Perspektiven abgeben kann. Ich möchte nicht wiederholen, was Frau Dr. Tesseraux sehr gut dargestellt hat. Ich stimme voll mit ihrer Einschätzung überein. Es gibt einige Dinge, die man in diesem Rahmen aus Sicht der Umweltmedizin einmal bewerten und kommentieren sollte, die sich in erster Linie für solche Einwirkungen gerade bei Anwohnern im Flughafenumfeld zuständig fühlt.

Ich bin bei der Landesärztekammer Vorsitzender des Ausschusses für Umwelt und Medizin. Wir haben die Lärmproblematik schon wiederholt thematisiert und auch mit einer entsprechenden Presseerklärung dargelegt, dass wir dieses Problem sehr ernst nehmen und dass breitere Datenerhebungen sicherlich sinnvoll sind. Wenn man das generell betrachtet, haben wir in der Umgebung des Flughafens zwar schon seit Jahrzehnten Lärm- und Schadstoffeinwirkungen – wir nehmen das einmal an –, Geruchsempfindungen werden dort gemeldet, aber eigentlich wenig objektive Daten darüber. Wir haben die Beschwerden der Bevölkerung, aber es gibt keine Datenerhebung in dem Sinne, dass man sagen könnte: Wir wissen, was in der Bevölkerung los ist.

Ich war früher in Nordrhein-Westfalen tätig und habe dort auch an solchen Studien mitgewirkt. In den stark verkehrsbelasteten Gebieten, in den stark lärmbelasteten Gebieten wurden dort in regelmäßigen Abständen epidemiologische Untersuchungen durchgeführt, und die Landesregierung war immer auf dem Stand des Wissens, wie es dort aussieht, ob es besondere gesundheitliche Beschwerden gibt und wie der gesundheitliche Status insgesamt ist. Diese Untersuchungen wurden auch wiederholt fortgeführt, und man konnte ganz gut sehen, dass beispielsweise die Minderungsmaßnahmen bei den Schadstoffen sehr gut an den epidemiologischen Daten nachzuvollziehen waren.

Dies fehlt hier. Das ist sicherlich in der Vergangenheit ein erhebliches Defizit gewesen, das man jetzt endlich angehen sollte. Deshalb kann man zu Recht fordern: Wir brauchen in den Gebieten, die tatsächlich erheblich belastet sind, eine Erhebung, eine epidemiologische Studie, um zu sehen, wie der Status der Bevölkerung ist. Hinzu müssen aber gleichzeitig entsprechende Schadstoffkonzentrationsmessungen in der Luft kommen oder auch

Lärmmessungen in den entsprechenden Gebieten, wo die Bevölkerung wohnt. Ich bin beispielsweise in Hochrechnungen, Simulationen sehr erfahren, aber deshalb weiß ich auch, dass es sehr wichtig ist, dies vor Ort zu messen, zu objektivieren und zu schauen, was dort tatsächlich passiert. Das ist eine ganz wichtige Forderung, die wir vonseiten der Landesärztekammer aufstellen. Diese Forderung haben wir auch schon früher erhoben; wir erheben sie jetzt noch einmal.

Ein weiterer Punkt, der immer wieder untergeht, Frau Dr. Tesseraux hat ihn aber Gott sei Dank angesprochen: Wir haben keine Einzeleinwirkungen – dort Lärm, da Gerüche und hier Schadstoffe –, sondern es wirkt alles gleichzeitig auf die Menschen ein, die dort leben. Dieses Ganzheitliche muss man endlich ernst nehmen, und auch hier gibt es wissenschaftliche Methoden, um zu sehen, wie man damit umgeht. In diesem Zusammenhang wird gerade beim Lärm, aber auch bei den Gerüchen immer von Belästigungen gesprochen. Die Belästigungen haben nicht nur eventuell, mit vielen Fragezeichen versehen, eine ganz erhebliche Einwirkung auf den Gesundheitsstatus, sondern auch – darin stimmen wir alle überein – auf die gesundheitsbezogene Lebensqualität, die dadurch eingeschränkt wird. Dies kann man sehr gut objektivieren und untersuchen, und auch das ist dringend erforderlich, um zu sehen, wie es hier im Vergleich zu anderen Gebieten aussieht.

Dabei muss berücksichtigt werden, dass das Rhein-Main-Gebiet nicht gerade eine verkehrsberuhigte Zone ist, sondern noch erhebliche Belastungen durch andere Verkehre aufweist. Keiner hat je untersucht, wie es sich etwa mit Bewohnern der Frankfurter City im Vergleich zum Flughafen verhält. Auch dort haben wir sicherlich Einwirkungen, die wir aus umweltmedizinischer Sicht als sehr relevant ansehen.

Dies sind ganz wichtige Forderungen, mit denen sich meines Erachtens auch die Landesregierung auseinandersetzen sollte. Denn die Ergebnisse, die dann erhalten werden, haben zwei große Vorteile: Einmal kann man der Bevölkerung objektiv zeigen, wie es um sie steht, wie sie im Vergleich zu anderen Bevölkerungsgruppen belastet ist. Man kann auch sehr gut objektivieren, wenn man die Untersuchungen wiederholt durchführt, ob sich etwas zum Schlechteren oder eventuell zum Besseren verändert hat. Drittens kann man Maßnahmen sinnvoll steuern, indem man sagt: Hier müsste zuerst eingegriffen werden, hier sind zuerst Verbesserungen im Sinne der Gesunderhaltung der Bevölkerung erforderlich.

Ich komme zum Schluss. Wir nehmen die Beschwerden der Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens vonseiten der Landesärztekammer sehr ernst. Wir fordern die Landesregierung auf, hier objektive Verfahren anzuwenden, einen Status zu

erheben, die Beschwerden und auch die Ängste der Bevölkerung ernst zu nehmen, um im Sinne eines objektiven Handelns entsprechende Daten zu erhalten, um wieder eine sachliche Diskussion führen zu können. – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herzlichen Dank, Herr Prof. Eikmann. – Wir verlassen jetzt diesen Abschnitt und kommen zu dem Thema: Auswirkungen auf den Wald und seine Funktion. Dazu hören wir Herrn Köster von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen.

Herr **Ulrich Köster**: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Thema meines Vortrags sind die Auswirkungen eines möglichen Flughafenausbaus auf den Wald und seine Funktionen. Zu Beginn finde ich es angemessen, einen kurzen Textauszug aus der Resolution „Wald“ zu zitieren, die der Hessische Landtag am 15. Juni 1994 einstimmig beschlossen hat. Dort heißt es:

Die Erhaltung des Waldes ist nicht nur für das gesamte Ökosystem von Bedeutung, sondern auch wegen der Schutz-, Nutz- und Erholungsfunktion für die Bevölkerung unverzichtbar ... In besonders stark belasteten und vielfältig in Anspruch genommenen Regionen des Landes (Rhein-Main-Gebiet ...) sind die Auswirkungen als Folge der allgemeinen Umweltzerstörung ... auch für den Laien nicht mehr zu übersehen ... Warnungen und Prognosen bleiben ungehört. Konsequenzen aus dem zerstörerischen Umgang mit unserer Umwelt bleiben aus ... Eine echte Chance zur Revitalisierung hat der Wald nur dann, wenn eine umfassende ressortübergreifende Umweltpolitik in Verbindung mit den europäischen Nachbarn umgesetzt wird.

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

Das Zitat geht noch weiter. Wenn man zu den Maßnahmen kommt, heißt es dort unter Punkt 4 als eine Maßnahme, um diesen Missstand zu beheben:

Vermeidung der zunehmenden Zerschneidung und Destabilisierung des Ökosystems Wald sowie Vermeidung des verschwenderischen Flächenbedarfs bei neuen Ansiedlungen durch eine entsprechende Raumordnungspolitik und Regionalplanung.

Dies soll der Leitsatz für meinen Vortrag sein.

Erlauben Sie mir zwei weitere Vorbemerkungen. Zum Mediationsverfahren: Die zentrale Fragen des Wald-, aber auch des Naturschutzes wurden, wie

bereits mehrfach betont wurde, stark vernachlässigt. Zum Thema „Wald“ wurde nicht ein einziges Fachgutachten vergeben. Auf dieses gravierende Defizit will ich erneut hinweisen, weil es entscheidend für die Bewertung des Ergebnisses des Mediationsverfahrens ist. Auch im Landtagshearing hat meines Erachtens der Wald- und Naturschutz nur relativ wenig Raum. Soweit ich sehe, bin ich heute und an allen drei Tagen der einzige, der zu diesem Thema referieren wird.

Die im Mediationsverfahren nicht ausreichend untersuchten bereits genannten Fragen können demnach in dieser Kürze hier auch nicht ausreichend beantwortet werden, sondern es kann nur geleistet werden, offene Fragen aufzuzeigen, mit dem Ziel, sie im Anschluss an das Hearing zu benennen. Es müssen also aus unserer Sicht weitere Gutachten vergeben werden an Sachverständige, die vor einer Entscheidung über einen Flughafenausbau beendet werden sollten, um überhaupt eine sachlich fundierte Entscheidung über das Ob des Flughafenausbaus zu ermöglichen.

Nun will ich aber zum Kern, der Frage des Waldes, kommen. Warum gefährdet der Ausbau im geschützten Bannwald den Walderhalt im Rhein-Main-Gebiet? Der Mensch gefährdet den Walderhalt im Rhein-Main-Gebiet durch vier Faktoren:

Erstens. Der Kfz-Verkehr und andere Faktoren – Luftschadstoffe – führen zu allgemein bekannten Waldschäden. Im Rhein-Main-Gebiet wurden über diese Waldschäden allgemeiner Art hinaus sehr starke Waldrodungen vorgenommen. In den letzten 100 Jahren wurden 11.500 ha – das entspricht 25 % der vor 100 Jahren vorhandenen Waldfläche – gerodet. Es gibt eine Auflistung, die aussagt, dass mehr als 1.800 ha Wald zu einer Betriebsfläche der Flughafen Frankfurt/Main AG umgewandelt worden sind. Die Zerschneidung der Waldflächen etwa durch Straßen und Energietrassen ist ein weiterer Punkt, der zur Destabilisierung der Wälder beiträgt. Als Letztes ist die Grundwasserversorgung zu nennen, weil gerade in der Rhein-Main-Ebene eine Grundwasserabsenkung stattgefunden hat.

In der Summe führt dies alles zu einer elementaren Bedrohung des Waldes im Rhein-Main-Gebiet, und bedauerlicherweise müssen wir in dieser Region Waldschäden verzeichnen, die erheblich über dem Niveau des Landes Hessen liegen. Selbst der Blattverlust der Eiche, um ein Beispiel zu nennen, ist von 1984 bis 1999 von 14 auf 39 % angestiegen, im Land Hessen allerdings nur von 13 auf 28 %. Das zeigt deutlich, dass die Schere auseinander geht und wir über eine sehr belastete Region sprechen.

All das wurde hervorragend ausgearbeitet durch verschiedene Veröffentlichungen der Hessischen Landesforstverwaltung wie auch durch die jährlichen Waldschadensberichte. Ich möchte noch ein Zitat bringen und berufe mich wieder auf eine Ve-

öffentlichung der Landesforstverwaltung, den Forstlichen Rahmenplan. Er zeigt, dass der Wald im Rhein-Main-Gebiet an seiner Belastungsgrenze angekommen ist:

Insgesamt sind die Wälder in der Rhein-Main-Ebene im Vergleich zu anderen Regionen somit einer überproportional hohen und erheblichen Gefährdung ausgesetzt. Neben direkten Waldzerstörungen und -zerschneidungen belasten die Grundwasserabsenkungen, die Immissionseinflüsse, das hohe Verkehrsaufkommen mit den Abgasbelastungen, ... der Sekundärbefall der in ihrer Abwehrkraft und Vitalität der geschwächten Bäume durch Insekten ... die Wälder im überproportional hohen Maße. Die Kumulation der verschiedenen Effekte führt mehr und mehr zu Auflösungserscheinungen des Waldes der Rhein-Main-Ebene.

Das ist das, was schon genannt wurde, dass Fachleute sagen, es wird nach und nach, wenn es so weitergeht, zu einer Steppenlandschaft oder savannenartigen Landschaft in Südhessen kommen. Das ist in manchen Gegenden schon zu sehen. In Erkenntnis dieser Bedrohung – das ist das Verständnis unseres Verbandes – hat der Hessische Landtag 1994 die genannte Resolution verabschiedet, hat die Landesregierung 1993 ein Schutz- und Bannwaldkonzept für Südhessen ins Leben gerufen und umgesetzt. Der jetzt diskutierte Ausbau des Flughafens mit seinen gravierenden Auswirkungen auf den Walderhalt stünde aber im diametralen Gegensatz zu den bisherigen Politiken, die gerade genannt worden sind.

Wie also kann man sich vorstellen, dass der Flughafenbau den Walderhalt gefährdet? Ich möchte es in drei Punkte gliedern:

Erstens. Durch den Ausbau käme es zu direkten Waldschäden und Waldzerstörungen.

Das Mediationsverfahren hat ergeben, dass für eine Landebahn Nord im Schwanheimer Wald mindestens 270 ha, für eine Landebahn Nord im Kelsterbacher Wald mindestens 200 ha und für eine Landebahn Süd mindestens 240 ha Wald gerodet werden müssten. Das sind die Zahlen vor der Optimierung der Trassenvarianten.

Es ist aber klar, dass sich diese Zahlen nur auf die reine Fläche der Landebahnen beziehen und die Waldverluste insgesamt erheblich darüber hinaus gehen werden. Das betrifft zum einen Infrastrukturmaßnahmen auf dem Flughafen selbst, das betrifft die Frage der Regionalentwicklung. Wir gehen davon aus, dass die Erweiterung des Flughafens in der Regionalplanung z. B. zu weiteren Verkehrsstrassen, Ansiedlungen führen würde, die weitere Waldverluste nach sich ziehen würden. Wir gehen davon aus, um eine Zahl zu nennen, dass

allein durch den Bau einer Startbahn, wenn sie im Schwanheimer Wald liegen würde, 350ha Wald gerodet würden.

Aber, wie gesagt, all diese Zahlen werden für das, was wir wirklich zu erwarten haben, zu niedrig sein. Langfristig befürchten wir z. B., dass eine Landebahn Süd – wie sie ursprünglich konzipiert war – 180 ha mehr Wald kosten würde. Denn es ist davon auszugehen, dass der Bereich des Waldes zwischen der geplanten Landebahn und dem Flughafengelände der FAG nach und nach in den Betrieb einbezogen würde und entsprechend verloren ginge. Zur optimierten Südbahn-Variante wurde schon mehrfach die Prognose gewagt, dass damit ein Einstieg in das Atlanta-Modell stattfinden würde. Das heißt, die Waldverluste wären an dieser Stelle noch größer.

Durch diese großen Eingriffe in den Wald werden auch – wie Sie alle wissen – sehr lange offene Waldränder entstehen. Diese Waldränder sind gefährdet, weil Wind eingreifen kann. Der Wald weicht mehr und mehr zurück.

Ein gutes bzw. schlechtes Beispiel dafür ist die Startbahn West. Am Ostrand der Startbahn West ist der Wald, seitdem diese Bahn gebaut wurde, um etwa 50 m bis 60 m zurückgewichen. Wir gehen davon aus, dass dieser Prozess mittelfristig weiter voranschreitet. Wenn der Wald 100 m zurückweicht, ergibt sich bei einer Länge von 4.000 m Landebahn an dieser Stelle ein Waldverlust von 40 ha, der früher nirgends kalkuliert war. Damit wollte ich nur ein Beispiel dafür nennen, an wie vielen Stellen Waldverlust hinzukommt.

Zweitens. Zu den direkten Waldverlusten kommen die Waldschäden. Wir haben gerade von Frau Dr. Tesseraux gehört, dass durch den Flugverkehr verstärkte Stickstoffoxideinträge zu erwarten sind. Es ist auch zu erwarten, dass durch den Flughafenbau verstärkter Straßenverkehr induziert wird. Auch das würde Schadstoffe wie Stickstoff freisetzen. Stickstoff wiederum ist – das ist in der Wissenschaft allgemein anerkannt – der entscheidende Faktor, der in Bezug auf Waldschäden nicht in den Griff zu bekommen ist und zur Destabilisierung des gesamten Ökosystems beiträgt. Diese stärkere Belastung kommt zu der bereits vorhandenen überproportional hohen Schädigung des Rhein-Main-Gebietes hinzu.

Auch das Kleinklima spielt eine Rolle. Die Versiegelung der Flächen nimmt zu. Damit findet eine Erwärmung statt. Die Erwärmung des Klimas in der Region befördert z. B. eine Insektenvermehrung, die das Ökosystem weiter schädigt. Bei diesem komplexen Ökosystem greifen viele Wirkungen wie bei einem Zahnrad ineinander.

Drittens. Die Bannwälder werden immer wieder diskutiert. Wir prognostizieren, dass die Bannwald-

aufhebung für einen Ausbau des Flughafens generell das Schutzinstrument Bannwald und damit auch die so geschützten Wälder gefährden würde. Wie Sie alle wissen, ist der Bannwald das höchste Schutzinstrument des Hessischen Forstgesetzes. Ich denke, es ist sogar das höchste Flächenschutzinstrument, das der Gesetzgeber im Bereich Forsten und Naturschutz überhaupt kennt. Bannwälder werden dann ausgewiesen, wenn sie für das Allgemeinwohl unersetzlich sind. Nicht mehr, aber auch nicht weniger: Sie sind unersetzlich für das Allgemeinwohl. Eine Waldrodung oder Waldumwandlung ist verboten. Der hohe Respekt, den die Bannwälder genießen, beruht darauf, dass die Bannwälder im allgemeinen Konsens ausgewiesen werden und es allgemein anerkannt war, dass es wichtig ist, für die Region diese Bannwälder zu haben.

Bannwald wird aufgrund vieler Funktionen ausgewiesen. Es gibt Klimaschutzfunktionen, Lärmschutzfunktionen, Sichtschutzfunktionen, Wasserschutzfunktionen und andere mehr. Diese Vielzahl der überlappenden Funktionen auf einer Fläche – es sind in der Regel fünf bis sieben Überlappungen auf einer Fläche – war die Begründung für die Ausweisung der Bannwälder im südhessischen Raum. Der Grund für die Unersetzbarkeit ist die Funktion des Schutzes für die Menschen.

Wir gehen davon aus, dass die Entwicklung und Umsetzung der Schutz- und Bannwaldkonzeption Südhessen auf der Erkenntnis beruhte, dass die Entwicklungsfähigkeit der Region Rhein-Main nicht nur von der wirtschaftlichen Entwicklung abhängt, sondern quasi als zweites Standbein auch die ökologische Seite betrachtet werden muss. Das war damals offenbar unumstritten, denn auch die kommunalen Gebietskörperschaften haben diesen Ausweisungen in der Regel zugestimmt.

Damals hätte sich, glaube ich, auch niemand vorstellen können, dass als unersetzbar anerkannte Bannwälder, in denen die Bäume mehr als 100 Jahre alt sind, bereits nach zehn Jahren wieder zur Disposition stehen. Aus unserer Sicht sind die Bannwälder für die späteren Generationen ausgewiesen worden und nicht nur für eine Generation.

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

Die Gründe für die Bannwaldausweisung bestehen heute weiter und haben in ihrer Bedeutung noch mehr zugenommen. Denn – das muss man wissen – ein Bannwald kann nur dann zurückgenommen werden, wenn der ursprüngliche Ausweisungs- und Schutzgrund entfallen ist. Das kann von den Wäldern, die hier in Rede stehen, aber wirklich nicht behauptet werden.

Die Debatte, ob es juristisch möglich und gerechtfertigt scheint, einen Bannwald aufzuheben, will ich

an dieser Stelle nicht führen. Wir berufen uns darauf, dass die Unersetzbarkeit dieser Wälder von der Hessischen Landesregierung erklärt worden ist und damit diese Wälder aus unserer Sicht für Planungen nicht zur Verfügung stehen dürfen.

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

Um dieses Gedankenspiel trotzdem aufzunehmen, möchte ich fragen: Welchen Wert wird ein Bannwald in Zukunft haben, wenn es im Falle eines Flughafenausbaus möglich wäre, ihn zu roden? Wie will man der Bevölkerung und der Wirtschaft abverlangen, weiterhin Respekt vor dieser hohen Schutzkategorie zu haben, wenn das für die Lebensqualität der Bevölkerung unersetzbares Gut Bannwald von heute auf morgen als wertlos erkannt wird?

Wir befürchten, dass durch die Aufhebung einer Bannwalderklärung für den Ausbau des Flughafens das gesamte Schutz- und Bannwaldkonzept der Landesregierung Schaden nehmen und das Schutzinstrument Bannwald wertlos werden kann. Es würde sich um einen Präzedenzfall handeln, bei dem ein ausgewiesener und als unersetzlich erkannter Bannwald mit dem Ziel einer Rodung entwidmet wird, ohne dass in diesem höchst belasteten Raum die Gründe für die damalige Bannwalderklärung entfallen wären. Dazu muss man sagen, dass der Bannwald ausgewiesen wurde, um ihn gerade vor dem zu schützen, was ihm jetzt bevorsteht, unter anderem dem Ausbau des Flughafens.

Schon jetzt sind übrigens zahlreiche Begehrlichkeiten für Inanspruchnahmen von Bannwaldgebieten zu erkennen. So hat – das ist von der Reihenfolge her ein ganz interessantes Argument – der Magistrat der Stadt Langen bereits zugestimmt, dass die Firma Sehring 47 ha Wald roden darf für eine Kiesgrubenerweiterung, die als Bannwald ausgewiesen ist. Es liegen weitere Anträge von verschiedenen Firmen und anderen Trägern vor.

Das zeigt eindeutig, dass dann jede Firma mit dem Argument sagen kann, das Recht gelte auch für sie und ihre Interessen, die für die Wirtschaft der Region wichtig seien. Auch diese Firmen werden dann zu Unrecht sagen, der Bannwald sei nicht so wichtig wie ihre Firmenentwicklung und die Arbeitsplätze der Region.

Wir gehen aufgrund der bekannten Fakten davon aus, dass der Ausbau des Flughafens und die dadurch ausgelösten Folgewirkungen mittelfristig und langfristig die Existenz des Waldes im Rhein-Main-Gebiet infrage stellen. Wer den Schutz des Waldes im Rhein-Main-Gebiet ernst nimmt, sollte also die ökologischen Folgewirkungen eines Flughafenausbaus bereits intensiv untersuchen, bevor eine Grundsatzentscheidung in dieser Frage gefallen ist.

Das heute Vormittag bereits mehrfach zitierte „No-Regret“-Prinzip geht in die gleiche Richtung. Es sagt aus – ich möchte es wiederholen –, dass vermieden werden soll, dass eine Entscheidung fällt, deren Konsequenzen man nachher bedauert. Aber man kann nur dann wissen, welche Konsequenzen bevorstehen, wenn man das vorher untersucht hat. Auch in diesem Sinne sollte eine Untersuchung stattfinden, bevor eine Grundsatzentscheidung getroffen wird.

Wer die Position vertritt, dass eine intensive Untersuchung der ökologischen Fragen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ausreichend ist, um zu entscheiden, welche der drei Varianten gebaut wird, nicht aber um die Grundsatzfrage zu klären, sagt damit eindeutig, dass Natur und Wald zweitrangig sind. Von einer gleichrangigen Behandlung und Bewertung ökologischer und ökonomischer Belange kann dann keine Rede mehr sein.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

In der ganzen Diskussion wird oft vergessen: Auch uns geht es nicht nur um Wald und Natur. Auch uns geht es um die Menschen und deren Lebensqualität in der Rhein-Main-Region. Gerade im Rhein-Main-Gebiet ist der Wald für die Menschen unersetzlich. Sie leben und profitieren von den vielfältigen Leistungen. Im Umland von Frankfurt profitieren davon etwa 2 Millionen Menschen. Die Menschen brauchen den Wald für ihre Erholung, für die frische Luft, die sie atmen, für das Klima ihrer Städte. Der Wald schützt sie vor Lärm und Schadstoffemissionen. Er bietet Sichtschutz und bereitet reines Trinkwasser. Bannwald schützt nicht in erster Linie die Natur, sondern die Menschen. Deshalb ist er für das Allgemeinwohl unersetzlich. – Vielen Dank.

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

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Ich bedanke mich bei Herrn Köster. – Damit haben wir die Stellungnahmen zu diesem Thema gehört. Ich eröffne die Fragerunde der Abgeordneten. Herr Kollege Reif von der CDU-Fraktion, bitte.

Abg. **Clemens Reif** (CDU): Es wurde ein überalterter Flottenmix zugrunde gelegt, der zu einer rechnerischen Überschätzung von 2 bis 3dB der Lärmbetroffenheit der Bevölkerung führt. Meine Frage lautet: Wie wirkt sich die Berechnung des Fluglärms aus, wenn der gegenwärtige Flottenmix zugrunde gelegt wird? Wie wirkt es sich aus, wenn der Flottenmix zugrunde gelegt wird, den wir ab dem Jahr 2002 bzw. 2003 zu erwarten haben? Ich wünsche mir das möglichst in Dezibel dargestellt. Die Frage richtet sich an Herrn Isermann.

Ich habe eine zweite Frage. Bei der Berechnung der Lärmkonturen geht man im Mediationsbericht davon aus, dass Westwind und Ostwind zugrunde gelegt werden. Aber bei der Berechnung der Lärmkonturen gehen Westwind und Ostwind jeweils zu 100 % gewichtet in die Berechnung ein. In Wirklichkeit muss die Gewichtung aber so aussehen: 80 % Westwind und 20 % Ostwind. Welche Auswirkungen hat das auf die Anzahl der betroffenen Bevölkerung? Herr Isermann hat das eben einmal kurz dargestellt. Ich möchte doch wissen, ob man dies in Prozenten und möglicherweise auch in Form von Bevölkerungszahlen quantifizieren kann.

Außerdem habe ich eine Frage zu den zumutbaren Mindestüberflughöhen. Diese Mindestüberflughöhen sind ein latentes Problem mit erhöhten psychologischen Auswirkungen auf die betroffene Bevölkerung. Die Frage, die sich stellt, lautet: Warum wurde im Mediationsbericht nicht auf wissenschaftliche Ergebnisse zurückgegriffen, die Mindestüberflughöhen auch wissenschaftlich begründen bzw. vorschreiben? Gibt es solche nicht? Wenn es sie gibt, warum wurden sie im Mediationsbericht nicht übernommen?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herr Kollege Haselbach, bitte.

Abg. **Rudolf Haselbach** (CDU): Meine Frage bezieht sich auch auf den Lärm. Wir nehmen aus dem Mediationsbericht zur Kenntnis, dass neue Verfahren – Stichwort NAT 70, oder das Ohr des Schläfers sei das Nonplusultra – angesprochen werden. Meine Frage lautet: Wie ist es prozessual zu sehen? Wir müssen damit rechnen, dass, selbst wenn man für die Betroffenen das eine oder andere durchsetzen könnte und wollte, auch dagegen möglicherweise von interessierter Seite geklagt wird. Gibt es eine Rechtsprechung? Wie rechtsrelevant ist dieses?

Mich interessiert auch, warum es möglich ist, dass in den jetzt nachgelieferten Unterlagen die so genannten Sensitivrechnungen, aber auch das Verfahren Landesplanung – zwar in unterschiedlichen Tabellen und sicher mit anderen Zielrichtungen und Schwerpunkten – durchgeführt wurden, aber sie exakt zu den gleichen Ergebnissen kommen, was die Zahl der betroffenen Menschen angeht. Warum ist das so?

Ich bin enttäuscht darüber, dass der Bodenlärm bisher quasi keine oder nur eine sehr untergeordnete Rolle gespielt hat. Für Städte wie Kelsterbach und neuerdings eben auch Mörfelden-Walldorf ist diese Frage sehr wichtig. Ich wünsche mir eine Quantifizierung. Was macht es aus? Wie verändert sich der Bodenlärm z. B. durch die Optimierung in der Frage Nordwest durch die Veränderung der Überführung? Wenn man errechnen kann, was die Flugzeuge in der Luft erzeugen, muss es doch relativ einfach sein, auch den Bodenlärm, der am Flug-

hafen unmittelbar dadurch entsteht und auch vermehrt entstehen kann, zu qualifizieren. Mich würde interessieren, mit welchen Mitteln und Maßnahmen man ihm begegnen will. Vor dem jetzigen Bodenlärm hat die Stadt Kelsterbach z. B. wirksamen Schutz durch eine imposante Schallschutzwand. Wie wird bei der Überführung über die Autobahn der Schutz vor Bodenlärm konkret aussehen? Wie wird sich der Bodenlärm auswirken, wenn eine optimierte Südbahn jetzt 400 m näher an den Stadtteil Walldorf herangeführt wird? Ist dort auch an die Errichtung einer Lärmschutzwand gedacht?

Ich spreche mit meinen Fragen Herrn Beckers an. Herr Dr. Isermann müsste sicher die rechtliche Frage gut beantworten können.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herr Kollege Boddenberg, bitte.

Abg. **Michael Boddenberg** (CDU): Ich habe eine Frage zu dem Thema, das Herr Reif auch schon angesprochen hat. Gibt es aus Ihrer Sicht heute schon eine mögliche Aussage, inwieweit das, was Clemens Reif angesprochen hat, in den nächsten Jahren justizierbar werden wird – LAI, AzB, usw.? Was halten Sie für justizierbar bei den zu erwartenden Verfahren, Planfeststellung und anderes mehr?

Von Frau Dr. Tesseraux möchte ich wissen, ob es eine Art Ökobilanz bezüglich der unterschiedlichen Verkehrsmittel gibt. Sie haben häufig von einem Mix der Belastungen, die damit verbunden sind, gesprochen. Können Sie etwas zu Verbrauch und Schadstoffemissionen im Vergleich von Flugzeug und Individualverkehr sagen?

Herr Dr. Kastka, habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie beim Störfaktor Fluglärm stark die psychische Empfindung in den Vordergrund stellen? Sie haben angeführt, dass im Bereich Frankfurt im bundesweiten Vergleich von Betroffenen die höchsten Störungsfälle gemeldet werden. Wenn das so ist und ich Sie richtig verstanden habe, würde ich Sie um eine Vermutung dazu bitten, woran das liegen könnte. Ich vermute – damit will ich das gar nicht werten –, dass es unter anderem damit zu tun hat, dass wir seit einem oder zwei Jahren in der Region ganz intensiv über das Thema Flughafenerweiterung sprechen.

Meine letzte Frage richtet sich ebenfalls an Herrn Kastka. Sie haben die unterschiedlichen Beschwerdebhäufigkeiten im Tagesverlauf von 24 Stunden aufgezeigt. Die Häufigkeit in den frühen Morgenstunden und in den späten Abendstunden war deutlich wahrnehmbar. Konzentrieren sich nicht bei einem Nachtflugverbot von 23 Uhr bis 5 Uhr gerade auf diese Zeit mehr Flüge? Sehen Sie Lösungsmöglichkeiten, wenn dem so sein sollte?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herr Isermann, bitte.

Herr **Dr. Ullrich Isermann**: Das Thema Flottenmix habe ich vorhin kurz angesprochen. Basis der Berechnungen war eine Datengrundlage, die 1984 im Rahmen der ersten Überarbeitung der AzB festgesetzt wurde. Diese Datengrundlage ist definitiv veraltet. Es sind neue Flugzeuge auf dem Markt. Ein Vorschlag für eine neue Datengrundlage ist vom Umweltbundesamt in Zusammenarbeit mit der ADV bereits erarbeitet worden. Auch wir vom DLR im Institut für Verströmungsforschung waren maßgeblich daran beteiligt. Diese neue Datengrundlage basiert auf einem Flugzeugmix, auf Flugzeugen, die vermutlich noch 10 bis 15 Jahre am Luftverkehr teilnehmen werden. Sie ist aktuell und wird noch mindestens zehn Jahre aktuell bleiben. Sie liefert im Mittel etwa 2 bis 3 dB niedrigere Emissionswerte als die derzeit in der gültigen AzB festgeschriebene Datengrundlage. Nichtsdestoweniger sollte man immer mit aktuellen Daten arbeiten. Das habe ich vorhin schon ausgeführt.

(Anlage 27)

Sie sehen die Unterschiede in den Konturen, einmal berechnet mit alten Daten, einmal berechnet mit aktuellen Daten. Es ergibt sich in der Fläche eine Reduktion von 45 %.

Zu den Betroffenenzahlen kann ich leider keine Aussage machen. Das wurde von einem externen Büro ausgerechnet. Wir selbst sind dazu nicht in der Lage. Es ist nicht so einfach, Flächen direkt in Betroffenenzahlen zu transformieren, da die Bebauung nicht gleichmäßig ist.

Zur 100%-Regelung – dazu gab es mehrere Fragen, auch hinsichtlich Prozessfolgen usw. –: Im Eckpunktepapier des Bundesministeriums für Umwelt wird mehr oder weniger explizit ausgeführt, dass keine 100%-Regelung zugrunde gelegt werden soll. Sie wird meines Wissens derzeit nur in Hessen benutzt. In der letzten Beratung des Unterausschusses des Bundestages wurde sie meines Wissens auch nicht weiterverfolgt, sondern zunächst auf Eis gelegt, bis die Novellierung des Fluglärmsgesetzes beschlossen ist. Im internationalen Rahmen löst die Frage eher Unverständnis aus. Da wird in der Regel mit realen Belastungen, realen Flugbetriebsituationen gerechnet, weil diese messtechnisch nachvollziehbar sind.

Je länger der Zeitraum ist, den man zur Beurteilung wählt, umso stabiler wird ein Bewertungsmaß wie der L_{eq} . Irgendwann kann man die Zeit verlängern, und es ändert sich nichts mehr am Wert. Je kürzer man den Bezugszeitraum wählt – das ist nichts anderes als die 100%-Regelung, kurze Bezugszeiträume im Osten, kurze im Westen –, umso weniger wird es messtechnisch nachvollziehbar, und umso problematischer wird die Identifikation, wie ich den Zeitraum definiere.

Die Frage zu den Mindestüberflughöhen ist einfach zu beantworten. Meines Wissens gibt es keine wissenschaftlichen Untersuchungen. Es ist etwas problematisch. Ich habe auch in meinem Statement im Internet zu den Fragen darauf hingewiesen. Mindestflughöhen im nahen Startbahnbereich sind im Prinzip durch die Flugverfahren definiert. Da kann man nicht viel machen. Es sei denn, man reduziert Abfluggewichte oder schließt ganze Flugzeuge vom Flugverkehr aus.

Die Bodenlärmuntersuchung ist ein ganz großes Problem. Das tritt mittlerweile immer mehr auf. Die AzB als Berechnungswerkzeug ist eigentlich nicht dazu geschaffen worden. Beim Bodenlärm gestaltet sich die Berechnung wesentlich komplexer als bei Fluglärm. Das ist nicht einfach nachvollziehbar. Es gibt Reflexionen durch Bebauung, Abschattung, Beugung. Wir sind derzeit im Rahmen eines DLR-Projekts dabei, fortschrittliche Berechnungsalgorithmen dafür zu entwickeln und Datensätze zu bekommen. Daten zum Lärm bodengebundener Luftfahrzeuge, also Flugzeuge, gibt es nur in sehr geringem und sehr schlecht validiertem Umfang. Hier ist definitiv noch Arbeit notwendig. Das lässt sich aber nicht aus dem Boden stampfen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Beckers sollte vielleicht die nächsten Fragen beantworten.

Herr **Joachim Hans Beckers:** Ich möchte zu zwei Punkten etwas ergänzen. Es wurde gefragt: Was kommt in den nächsten Jahren als Verfahren, LAI oder andere? Dazu ist zu sagen, dass die nächste Zeit von der EU-Gesetzgebung bestimmt werden wird. Die EU – zumindest die Expertengruppe – hat sich inzwischen auf den L_{eu} , den europäischen Dauerschallpegel, geeinigt, der technisch gesehen ein L_{dn} ist. Das ist ein energieäquivalenter Dauerschallpegel mit Zuschlägen für die Tagesrandzeiten, vier Stunden des Tages mit 5 dB, die acht Nachtstunden mit 10 dB. Zusätzlich wird ein L_{night} berechnet, ein reiner Nachtpegel. Die Frage $L_{eq} 3$ oder $L_{eq} 4$ oder so, das ist alles praktisch vom Tisch. Man wird den europäischen Pegel als Basis nehmen.

Übrig bleibt die Frage: Wie berücksichtigt man die Betriebsrichtung? Das ist eine Sache des eigentlichen Rechenganges und nicht der Größe, die die EU schon festgelegt hat. Dazu gibt es verschiedene Auffassungen. Die reinen Wissenschaftler oder Akustiker wollen das bisherige Vorgehen beibehalten: Man berücksichtigt die Betriebsrichtung mit den Anteilen, wie die Wetterlagen auftreten. Das führt aber dazu, dass in den Zeiten, die seltener vorkommen, beispielsweise Ostwind-Wetterlagen, in ganz bestimmten Bereichen Menschen überhaupt nicht geschützt werden. Die Zonen sind dann im Prinzip so zusammengesetzt, dass sie im Landebereich schmal und lang sind und im Startbereich breit und kürzer. Wenn Sie eine Ostwind-Zone mit

einer Westwind-Zone überlagern, guckt jeweils an den Zonenenden eine lange Spitze mit schmalen Bereichen heraus von den Landungen und parallel dazu ein breiterer Teil nur von Starts. In beiden Fällen gibt es ziemlich große Zipfel, die den Gesamtpegel, wenn man den darüber legt, überhaupt nicht beinhalten. Das würde bedeuten – ich habe jetzt keine Zahlen vorliegen –, dass je nach Flughafen zwischen 20 % und 50 % aller Leute überhaupt keinem Schutz unterliegen.

Das kann nicht Ziel der politischen Entscheidung sein. Die Politik müsste für alle Leute, die einen Schutzanspruch haben, entscheiden. Der Schutzanspruch besteht, wenn das seltene Ereignis überschritten wird. Er liegt im Planungsrecht bei 4 % der Beurteilungszeit. Wenn Sie die sechs verkehrsreichsten Monate beibehalten würden, dann entspräche das einer Woche. Bei allem, was an mehr als sieben Tagen auftritt – wobei sie nicht hintereinander liegen müssen, sondern insgesamt verteilt sein können –, besteht ein Schutzanspruch.

Die Schlussfolgerung lautet: Man muss die 100%-zu-100%-Regelung nehmen, wenn man die verfassungsrechtliche Seite berücksichtigen will. Ich bin mir ganz sicher: Ohne die 100%-zu-100%-Regelung wird es eine Normenkontrollklage geben, die das verfassungsrechtlich klären wird.

Jetzt kann folgender Einwand kommen: Wenn man beides einzeln berechnet und dann überlagert – also eine Hüllzone macht –, ist die Zone größer, als sie wäre, wenn man die alte Methode anwendet. Dazu sage ich: Das ist überhaupt kein Problem. Das ist eine Frage der Grenzwertfestsetzung. Natürlich wird die Fläche dann größer. Das kann man im Prinzip dadurch kompensieren, dass man den Grenzwert etwas anhebt. Aus Schutzsicht kommt es nur darauf an, dass alle Leute geschützt werden, bei denen Schutz erforderlich ist.

Deswegen können wir von der Bundesvereinigung nur dringend empfehlen, die 100%-zu-100%-Regelung anzuwenden. Alle Immissionsschutzbehörden praktizieren das seit langem. Inzwischen ist die LAI-Leitlinie anzuwenden.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Beckers. – Die den Fraktionen zuge dachte Zeit ist schon um fast fünf Minuten überschritten, und es sind noch einige Fragen offen. Ich kann Ihnen nur vorschlagen, dass wir diese Fragen noch beantworten lassen und dann die zusätzliche Zeit auch den anderen Fraktionen zugestehen. Sind Sie mit diesem Verfahren einverstanden? Oder haben Sie einen anderen Vorschlag? – Ich sehe Ihr Nicken. Dann machen wir weiter. Ich erteile Frau Dr. Tesseraux das Wort.

Frau **Dr. Irene Tesseraux:** Es ist gefragt worden, ob wir eine Öko-Bilanz gemacht hätten. Das muss ich erst einmal verneinen. Ich bin auch nur als Ex-

pertin für die Beurteilung von Luftschadstoffen eingeladen worden und nicht, um mich zu konkreten Bilanzen zu äußern. Aus meiner Sicht der humantoxikologischen Bewertung oder gesundheitlichen Bewertung spielt es natürlich keine Rolle, woher ein Partikel kommt oder wer welches Molekül emittiert hat. Wenn es meine Lunge erreicht, wirkt es dort.

Aber Sie haben natürlich völlig Recht, dass man sich, um Maßnahmen entwickeln zu können, fragen muss, was woher kommt. Deswegen habe ich diese Folie aufgelegt.

(Anlage 32)

Am Beispiel der Stickoxide können Sie sehen, welche Emissionsanteile insgesamt vom Flughafen kommen. Das sind die Zahlen in Klammern, für Frankfurt 1996. Rechts sehen Sie den Anteil des Kfz-Verkehrs.

Daneben sehen Sie die Zahlen für Hamburg. In Hamburg sind die Gesamtemissionen geringer als die Kfz-Emissionen des Frankfurter Flughafens. Bei diesem Flughafen nimmt das schon eine immense Dimension an. Über Entwicklungen kann eine solche Darstellung von nur einem Jahr aber natürlich nichts aussagen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke, Frau Dr. Tesseraux. – Herr Dr. Kastka, bitte.

Herr Dr. Joachim Kastka: Es sind mehrere Fragen gestellt worden. Zunächst ging es um die Mindestüberflughöhe. Das ergibt sich bei dem Maß NAT 70, das wir entwickelt haben, ziemlich einfach. Beim Landen bleibt die Höhe ja gleich. Mit abnehmender Höhe steigt der Überflugpegel. Wenn man die Daten, die wir in Düsseldorf erhoben haben, als Grundlage nimmt – da ist der Flottenmix etwas anders –, würde man sagen: 500 m Höhe müssten mindestens erreicht sein, damit man praktisch keinen Überflugpegel über 70 dB erreicht. In der Art müssen Sie sich das vorstellen.

Beim Starten ist das allerdings ganz anders. Dabei hängt es von der Lautstärke des Flugzeugs, seiner Emission und seiner Fähigkeit, zu steigen, ab. Wir haben im Sommer in Düsseldorf einmal über acht Tage eine systematische Untersuchung durchgeführt. Dabei haben wir festgestellt, dass moderne Flugzeuge vom Typ des A 340 in die Klasse Chapter II fielen – mit 92 dB am Standardmesspunkt, der in Lohausen im Wohngebiet liegt. Dort liegt der Durchschnitt der 2.400 Überflüge bei 83 dB. Dieses Flugzeug steigt nicht und hat nur eine Überflughöhe von 230 m. Es macht damit Lärm wie eine etwas höhere 727.

Das heißt, dort ist es beim Starten natürlich sehr wichtig, auch auf die Zusammensetzung des Flugzeugtyps zu achten. Das bekommt man schlecht in

den Griff. Man kann das Problem eigentlich nur so lösen, dass man, wenn man mehrere Flugpfade hat, den unempfindlichsten und am wenigsten bebauten zwangsweise für schlechte Steiger z. B. als Flugroute vorschreibt.

Zum Belästigungsgrad. Es hat uns in der Tat erstaunt: Frankfurt liegt höher in der ermittelten Belastung bei 1.000 Personen. Wir haben im Prinzip alle Flugpfade berücksichtigt. Das haben wir 1999 wiederholt. Die Diskussion ist ja 1999 noch schärfer geworden. Es waren wieder 1.400 Leute. Das ist noch nicht ausgewertet. Ich habe einmal reingesehen. Die Daten sind ungefähr gleich. Das heißt, die jetzige politische Diskussion dürfte das nicht angeht haben.

Wir haben in Düsseldorf schon seit längerer Zeit die Auseinandersetzung um die zweite und zwei Jahre lang nicht in Nutzung befindliche Startbahn, wie Sie vielleicht aus der Geschichte der letzten Jahre wissen. Dort haben wir auch Untersuchungen durchgeführt. Wir haben festgestellt, dass die Belästigungsreaktion der Anwohner im Prinzip davon unabhängig ist. Es sind ja nicht alle Leute Gegner des Flughafens. Der Prozentsatz ist allerdings in Frankfurt höher.

Zur Zeitscheibenverteilung, morgens und abends: Das ist natürlich auch eine Frage der Verbindungsstruktur. Ich hatte Ihnen zu Düsseldorf gesagt, ohne die Nacht werden die Randphasen besonders lästig. Hinsichtlich der psychologischen Verarbeitung von Störungen ist es sicherlich für die Leute – wenn Sie das alles summieren – relevanter, wenn Sie diesen Morgenzeitraum und den sehr empfindlichen Abendzeitraum bis 22 Uhr nehmen. Das hatte ich Ihnen ja gezeigt. Die Daten zeigen, dass der Mensch abends immer schwächer wird. Wenn Sie die Zeit von 18 Uhr bis 22 Uhr nicht schützen, ist das sehr problematisch.

Ich kann nicht beurteilen, wie weit die Nachtflugaktivität, wenn sie ganz geschlossen wird, in die Randstunden übergeht – das ist eine flugtechnische Frage – und die Belästigung erhöht. Aber das könnte so passieren. In Hamburg sind die Belästigungsreaktionen auch morgens und abends am schlimmsten. Dort ist überhaupt keine Nachtflugaktivität im weiteren Sinne zu beobachten.

Zu Lösungsmöglichkeiten: Wenn Sie die Situation insgesamt sehen – auch den NAT 70 –, dann ist eigentlich in der Abstandschaffung das einzige aktive Prinzip zu sehen. Die Menschen – das zeigen alle neueren Untersuchungen – sind nicht darauf reduzierbar, in ihrer Wohnung die Fenster zu schließen. Das funktioniert nicht. Die Leute ziehen offene Fenster vor. Das einzige Mittel, das hilft, sind Abstand und Höhe zwischen Wohngebieten und Flugpfaden.

Die Westseite des Frankfurter Flughafens reagiert am empfindlichsten. In den Ostwind-Phasen laufen dort 500 bis 600 Bewegungen pro Tag über 70 dB über. Dagegen kann man während des gesamten Tages niemanden schützen. Das bedeutete einen Raum mit Schallschutzfenstern, und im Sommer ist es in der Regel warm.

Langzeitplanung würde also bedeuten, dass man den unvermeidlichen Lärm, der beim Landen entsteht – das ist das Raunheimer Problem –, von der Nutzung von Wohngebieten trennen muss. Die Konkurrenz muss aufgehoben werden. Flugpfade können beim Landen kaum variiert werden. Dieser Dauerkonflikt wird bei so hohen Überflugmengen immer existieren. Mehr als 500 Bewegungen pro Tag finden Sie sonst in der Republik nicht. Darauf reagieren die Leute. Das könnte eine der Ursachen dafür sein, dass die Frankfurter Belästigungsreaktionen so hoch sind. Das liegt teilweise im Physikalischen und teilweise im Psychologischen.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Vielen Dank, Herr Dr. Kastka. Eine Frage an die Mediatoren ist noch offen. Sie sind aber im Augenblick nicht im Saal. Deswegen stellen wir das zurück. – Ich rufe für die SPD-Fraktion Herrn Pawlik auf.

Abg. **Sieghard Pawlik** (SPD): In verschiedenen Stellungnahmen und Beiträgen heute ist weiterer Untersuchungs- und Forschungsbedarf deutlich geworden. Ich begrüße, dass Herr Eikmann von der Landesärztekammer noch Untersuchungsbedarf sieht.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Herr Eikmann, ich bitte Sie, noch einmal deutlich darzustellen, welche Untersuchungen Sie vonseiten der Landesregierung für notwendig halten – etwa für besondere Risikogruppen oder mit Blick auf die Entwicklung von Kindern hier im Vergleich zu gesunden Kindern in anderen Regionen.

Sie haben über bestimmte Belastungswerte gesprochen. Meine Frage richtet sich an Herrn Beckers: Wie ist die notwendige Gesundheitsvorsorge bisher berücksichtigt? Wie würden Sie die Werte differenziert nach Tages- und Nachtzeiten, nach den verschiedenen sensiblen Bereichen des Tages einstufen?

Ich habe auch eine Frage an Herrn Maschke. Die Mediatoren haben in ihrem Bericht geschrieben, dass sie es für nicht vertretbar halten, mehr als sechs- bis elfmal pro Nacht am Ohr des Schlafers 52 bis 53 dB(A) hinzunehmen. In Ihrem Vortrag, Herr Maschke – so habe ich es zumindest verstanden –, haben Sie aber gesagt, jedes Ereignis mit mehr als 70 dB(A) in der Schlafphase führt zu einer Beeinträchtigung und – meine Interpretation – damit langfristig zu entsprechenden Wirkungen.

Herr Beckers, von BUND und NABU kam der Hinweis, der Übergang von berechneten Werten zu den gemessenen Werten führt faktisch, wenn man die gleichen Werte zugrunde legt, zu einer Schlechterstellung von 2 bis 3 dB(A) für die betroffene Bevölkerung. Dazu hätte ich gerne eine Aufklärung, so weit das möglich ist.

Meine letzte Frage richtet sich an Herrn Häfner. Wie sieht die Waldbilanz für die verschiedenen Ausbauvarianten jeweils aus?

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

Abg. **Jürgen May** (SPD): Herr Prof. Eikmann, Sie vertreten einen großen Teil der organisierten Ärzteschaft in Hessen. Sie verfügen über eigene Berufserfahrung, über die Erfahrungsberichte Ihrer Kollegen, Statistiken und empirische Untersuchungen. Haben Sie signifikante Erkenntnisse über die Folgen des Fluglärms hier in der Region Rhein-Main, die Sie zu der Warnung vor den gesundheitlichen Folgen des Fluglärms veranlassen, die Sie heute und auch in der Pressemitteilung im Februar öffentlich abgegeben haben?

Ich habe eine zweite Frage an Sie, Herr Prof. Eikmann. Welche gesundheitlichen Folgen müssen wir befürchten, wenn im Zuge bestimmter Ausbauvarianten ganze Stadtteile völlig neu ganz intensiv von morgens 5 Uhr bis abends um 23 Uhr überflogen werden?

Ich habe eine weitere Frage. Es gibt einmal die Überflughöhe als Parameter für den Fluglärm am Boden. Es gibt aber auch die Folgen von Überflügen allein durch den optischen Eindruck der niedrigen Flughöhe. Das ist wohl auch eine der Fragen, die noch nicht untersucht worden sind. Haben Sie Erkenntnisse darüber, wie dies gesundheitlich oder psychisch zu bewerten ist?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Vielen Dank, Herr May. – Frau Hillenbrand.

Abg. **Silvia Hillenbrand** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Köster. Die Landesregierung hat mit der Ausweisung des Bannwaldes der Unerstetlichkeit des Waldes für die betroffene Region Rechnung getragen. Herr Köster, Sie haben ausgeführt, dass die Gründe für diese Unerstetlichkeit eher mehr als weniger geworden sind. Deswegen frage ich Sie, ob Sie der Auffassung sind, dass wir eine völlig neue Risikobewertung des Ballungsraumes brauchen. Wir haben ja heute Morgen gehört, dass eine Gesamtbelastungsstudie fehlt. Das fällt im Grunde in den gleichen Bereich. Ich meine eine Risikobewertung, bei der die Auswirkungen im gesamten Naturhaushalt – also auch die Wechselwirkungen – bei einem Ausbau des Flughafens dargestellt werden.

Meine zweite Frage bezieht sich auf die gesetzliche Regelung des Bannwaldes. § 22 Forstgesetz gibt die Möglichkeit, einen Bannwald auszuweisen. Sind Sie der Auffassung, dass wir dazu eine ordentliche juristische Bewertung brauchen? Wenn es denn möglich ist – wie wir es in den Unterlagen gefunden haben –, die Verfügung durch einen einfachen Verwaltungsakt aufzuheben, dann muss man davon ausgehen, dass der Bannwald in seiner Schutzkategorie, die er eigentlich hat, überhaupt nicht mehr vorhanden ist. Welche Auswirkungen hat das tatsächlich langfristig? Heißt das nicht, dass wir für Wald keine verlässliche Schutzkategorie mehr haben?

In dem Zusammenhang habe ich außerdem die Frage, ob Sie der Meinung sind, dass unsere Datenmaterialien, die wir für den Wald haben, überhaupt nicht ausreichen. Zum größten Teil sind in allen unseren Unterlagen immer nur die Hektar-Größen angegeben. Schutzfunktionen und Erholungsfunktionen fehlen. Welches Instrument haben wir nach Ihrer Auffassung? Kann das im normalen Verfahren innerhalb der UVP geschehen oder im Dialogforum? Wo kann das angesiedelt werden?

Ausgleichsmaßnahmen sind noch gar nicht angeschnitten worden. Wenn wir von einem 1:1-Ausgleich ausgehen: Ist das überhaupt möglich? Kann man überhaupt ausgleichen? Ortsnah wird es kaum gehen. In welchem Umkreis wäre eine Ausgleichsmaßnahme überhaupt noch zu akzeptieren?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Vielen Dank, Frau Hillenbrand. – Herr Schmitt.

Abg. **Norbert Schmitt** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Kastka und Herrn Beckers. Fluglärm wird wenigstens laut Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anders als Straßen- und Eisenbahnlärm beurteilt. Da wird bei Straßen- und Eisenbahnlärm für ungestörtes Schlafen ein Innenpegel von 30 dB festgesetzt. Die Pegelspitzen gehen bis 40 dB. Bei Entscheidungen zum Fluglärm werden erst 52 dB bzw. 55 dB als störend erachtet. Da drängt sich die polemische Frage auf: Ist Fluglärm gesünder? Mir geht es nicht um eine juristische Begründung. Lassen sich diese unterschiedlichen Grenzwerte nach Ihrer Erfahrung mit Gesundheitsrisiken und Gesundheitsvorsorge erklären? Gibt es dafür eine logische Erklärung? Was könnte zu so einer Entscheidung beigetragen haben?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Frau Hoffmann, bitte.

Abg. **Christel Hoffmann** (SPD): Ich habe eine Frage an Frau Dr. Tesseraux. Sie haben als offene Frage die Kombinationswirkungen von Schadstoffen genannt. In Ihrer schriftlichen Stellungnahme haben Sie dargelegt, dass es dazu einige wenige Erkenntnisse gibt. Ich frage: Welche Erkenntnisse sind das? Halten Sie es für erforderlich, im Rahmen

der UVP eine ökotoxikologische Untersuchung durchzuführen?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Vielen Dank. – Prof. Eikmann ist angesprochen worden.

Herr Prof. **Dr. Thomas Eikmann**: Drei wesentliche Fragen sind an mich gestellt worden. Ich halte es sicherlich für sinnvoll – ich habe das vorhin auch ausgeführt –, dass wir einen Status erheben über den Gesundheitszustand der Bevölkerung in den belasteten Gebieten des Flughafenbereiches. Das ist sicher sehr sinnvoll. Sie haben ja auch von Frau Dr. Tesseraux gehört, dass eine ähnliche Studie in Amsterdam begonnen worden ist. Außerdem ist in München eine Studie gelaufen. Als man den Flughafen von Riem in das neue Gebiet verlegt hat, hat man Kinder untersucht und entsprechende Wirkungsunterschiede festgestellt.

Bei dieser Studie sollte man nicht nur nach Gesundheitsschäden schauen, sondern man muss sehr viel sensitiver nach den psychosomatischen Wirkungen schauen. Einflüsse aus der Psyche auf den Körper sind zu beobachten. Auch die sozialen Folgen müssen einbezogen werden. Deshalb wäre es sicherlich sehr sinnvoll, diesen Status zu erheben. Wichtig wäre auch, ihn in einer angemessenen Zeit zu wiederholen, um zu sehen, ob eine Veränderung eingetreten ist oder nicht.

Zu den signifikanten Ergebnissen – das habe ich gesagt – haben wir die Studie aus München. Wir kennen natürlich eine ganze Reihe von Ergebnissen vom Arbeitsplatz her, welche Wirkungen Lärm hat. Aber dies ist nur mit Vorsicht auf die normale Bevölkerung zu übertragen, sodass man hier auch mit sehr viel sensibleren Methoden schauen muss, was sich da tut.

Welche Folgen hat die Erweiterung des Flughafens? – Zunächst muss man feststellen, was vorhanden ist. Man muss fragen: Ist das, was eventuell dazu kommt – das wissen wir ja gar nicht –, so relevant, dass sich eine Veränderung ergibt? Das kann man nicht voraussagen. Ich bin bei Prognosen sehr vorsichtig. Man muss schauen, was sich tatsächlich tut.

Wir wissen, dass Lärm auf Herz und Kreislauf wirkt. Wenn neue Gebiete verschallt werden, können wir mit einem höheren Risiko rechnen. Wir können es nicht genau sagen. Wir haben in den äußersten Randbereichen zusätzlich vielleicht auch eine Einwirkung von anderen Schadstoffen bzw. durch den zusätzlichen Kraftfahrzeugverkehr, den wir auch nicht vergessen dürfen. Herz-Kreislauf-Erkrankungen sind zu beobachten.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Ich darf mich bei Ihnen bedanken. – Herr Maschke war angesprochen.

Herr Dr. Christian Maschke: Ich bin zum maximalen Überflugpegel von 52 bis 53 dB(A) nachts gefragt worden, wie oft er stattfinden kann. Im Mediationsbericht steht: sechs- bis elfmal. Ich selber habe in meinem Statement dazu keine Ausführungen gemacht, weil es in zehn Minuten kaum zu bewältigen gewesen wäre.

Wir gehen bei unserer Beurteilung sehr wohl auch von seltenen Ereignissen aus. Das heißt, dass nicht jede Überschreitung dieses genannten Pegels gleich eine Gesundheitsbeeinträchtigung hervorruft. Wir messen das seltene Ereignis daran, dass wir sagen, so ein erhöhter Pegel, der als Übersteuerung zu beschreiben ist, ist mit einer akuten Erhöhung des Stresshormons Cortisol verbunden. Dieses Stresshormon braucht eine gewisse Zeit, bis es wieder das Normalniveau erreicht hat. Wir möchten vermeiden, dass über die Nacht hinweg eben eine Erhöhung eintritt, d. h., dass ein Ereignis auf das andere aufsetzt, wenn das Normalniveau noch nicht wieder erreicht ist. Das ist, grob geschätzt, bei vier nächtlichen Ereignissen der Fall – wie wir es in Hamburg auch vorgesehen haben.

Zur Überflughöhe wurde noch eine Frage gestellt. Mir liegen keine direkten Untersuchungen zur Überflughöhe als Thema vor. Es liegen aber sehr wohl internationale Studien vor, die zeigen, dass die Belästigung innerhalb von Flugschneisen – also dort, wo die Flieger rübergehen – bei gleichem Pegel wesentlich höher ist als in benachbarten Gebieten, die nicht direkt überflogen werden. Das wird psychologisch so gedeutet, dass mit dem Überflug auch immer die Angst vor einem möglichen Unfall und einer möglichen Betroffenheit verbunden ist. Diese Angst nimmt mit Sicherheit zu je niedriger die Flughöhe ist, d. h., je größer das Ereignis für den Einzelnen erscheint.

Amt. Präsident Rüdiger Hermanns: Ich darf mich bei Ihnen bedanken, Herr Maschke. – Herr Dr. Isermann ist angesprochen worden.

Herr Dr. Ullrich Isermann: Die Frage betraf auch die Überflughöhe, wozu Herr Maschke schon geantwortet hat. Das ist eigentlich mehr das Fachgebiet von Herrn Kastka. Ich bin Physiker. Insofern kann ich zu psychologischen Einflüssen schlecht etwas sagen. Ich hatte es vorhin schon erwähnt. Mir sind in der Beziehung keine Studien bekannt, da ich im Wesentlichen die physikalischen Aspekte interpretieren muss. Herr Kastka könnte dazu vielleicht mehr sagen.

Amt. Präsident Rüdiger Hermanns: Herr Kastka, bitte.

Herr Dr. Joachim Kastka: Es waren mehrere Fragen. Ich gehe noch einmal auf die Überflughöhenproblematik ein. Wir haben praktisch acht Tage lang an Lohausener Bürgern die Unzumutbarkeit von Geräuschen geprüft. Wir haben ihnen Geräte

umgehängt, und sie mussten auf einen Knopf drücken. Wir haben das dann gemessen. Wir haben die Höhe des Flugzeugs mit einem Lasermessgerät gemessen. Dann haben wir festgestellt, was unzumutbar ist. Wir hatten also die Höhe und den Pegel. Wenn die Leute anwesend waren, wussten wir, ob sie sich draußen oder drinnen aufgehalten haben. Sie waren meistens drinnen. Dann haben wir geprüft, ob die Unzumutbarkeit eines Geräusches von der Höhe und dem Pegel abhängig ist.

Es zeigte sich, dass der Pegel alles entscheidet. Die Höhe ist eine Größe, mit der wir die Unzumutbarkeit des Überflugs im Wohngebiet nicht erklären konnten. Die Leute haben sich meistens drinnen aufgehalten. Es waren nur 10 % draußen. Wenn man sich draußen aufhält, spielt es vielleicht eine Rolle. Das kann sein. Das wird wahrscheinlich in Wohngebieten mit sehr niedrigen Überflughöhen möglich sein. In Lohausen ist die Überflughöhe mit 100 m über dem Ort extrem niedrig. Dort spielt es natürlich eine große Rolle. Wenn ein Flugzeug 70 m Spannweite hat, macht das etwas aus.

Wie Herr Maschke schon sagte – auch das haben wir bei den Interviews mit den Anwohnern erfahren –: Natürlich haben die Anwohner das Gefühl, dass das Ganze eine sehr labile Angelegenheit ist. In Lohausen fliegen Steine vom Dach. Ich habe gesehen, wie das geht. Das spielt eine Rolle. Es gibt viele Sekundäreffekte.

Niedrige Überflughöhen haben auch ein ganz anderes Spektrum. Das ist sehr hochfrequent und für den Menschen sehr unangenehm. Das liegt bei 3.000 bis 4.000 Hz. Das stellt, wenn man draußen ist und so etwas erlebt, sicherlich ein hohes Belastungspotenzial dar. Ich glaube aber, darum geht es hier gar nicht. Solche niedrigen Überflughöhen sind hier wahrscheinlich gar nicht vorgesehen.

Das hatte ich Ihnen ja auch gesagt: Die Wechselwirkung zwischen Steighöhe des Flugzeugs, Gewicht und Abstand zum Rollpfad spielt eine Rolle. Darauf kann man Einfluss nehmen.

Warum gibt es diesen Malus für den Fluglärm? – Darüber wird diskutiert. Oliva allerdings gibt ihm für den Innenbereich Wohnung auch einen Bonus von 3 dB gegenüber Verkehrslärm. Warum gibt es den? Was ist mit der Eisenbahn? Ich glaube schon, dass der Fluglärm zwei Probleme aufwirft. Flugzeuge befinden sich in der Luft. Es gibt keine Straße wie eine Autobahn, auf der das Fahrzeug bleibt. Es gibt keine Schiene wie für Züge – wobei wir auch wissen, dass Züge ihre Schienen verlassen und in das Gelände hineinsausen können. In der Regel laufen die Bodenverkehrssysteme auf gebauter Umwelt. In der Luft ist nichts, keine Straße, kein Schild, keine Bemalung, da ist nichts. Flugverkehr prägt eine Gegend visuell oder ästhetisch – wie immer bewertbar – überhaupt nicht. Sie können an der Stärke einer Straße, an ihrer Bemalung usw.

ausrechnen, wie stark die Leute belästigt sind. Das können Sie beim Fluglärm nicht.

Das stellt wahrscheinlich ein Problem des Flugverkehrs schlechthin dar, dass er faktisch nicht in den Lebensbereich integrierbar ist wie eine Straße: Wenn eine Autobahn da ist, findet man sich irgendwann damit ab, oder man zieht weg. Der Flugbetrieb findet in der Luft statt; es ist keine Straße da. Man könnte sich jederzeit vorstellen, dass es auch anders sein könnte. Das ist wahrscheinlich das Problem, dass der Flugverkehr aus der Perspektive des Anwohners gar kein Zubehör seiner Umwelt ist. Er könnte sich ihn auch wegdenken, und wenn das Flugzeug nicht da ist, ist ja auch nichts da. Der Flugverkehr prägt die Umwelt im Gegensatz zur Straße nicht. Insofern ist das immer ein Akzeptanzproblem.

Sie finden z. B. in Düsseldorf hochkarätige Wohngegenden in unmittelbarer Nähe des Flughafengeländes. Meerbusch-Büderich ist eine Superwohngegend; es hat als Wohngebiet eine hohe Akzeptanz, und der Flugverkehr ist oben, aber er prägt den Ort in keiner Weise.

Das ist, glaube ich, ein Problem, das in jedem Fall vorliegt. Wenn Sie den modernen Eisenbahnlärm nehmen, ist das anders. Eisenbahnlärm haben wir auch einmal untersucht, weil uns Flughafenanwohner in der Umgebung von Düsseldorf, in Angermund, fragten, warum wir nur Fluglärm und nicht auch Eisenbahnlärm untersuchten. Sie hatten 400 Vorbeifahrten pro Tag, die Pegel lagen in der Regel zwischen 85 und 95 dB, und sie hatten auch 72 dB L_{eq} . Ich nehme an, das hängt damit zusammen, dass die Eisenbahn praktisch heute noch in ihrer Darstellung und ihrem Image eine positive Ausstrahlung hat, die aus irgendeiner Zeit – ich weiß nicht welcher – stammt. Deswegen ist die Verarbeitung von Eisenbahnlärm anders. Denn die Pegel, die IC-Strecken erzeugen, sind aufgrund ihrer hohen Anstiegsgeschwindigkeit teilweise schlimmer als am Flughafen, wenn Sie 30 m neben so einer Eisenbahnstrecke wohnen und der Zug mit 250 km/h vorbeifährt. Das ist meiner Ansicht nach auch ein sehr wesentliches Problem; es wird bloß in der Öffentlichkeit anders gesehen. Beim Fluglärm ist das aus verschiedenen Gründen offenbar anders.

Amt Präsident Rüdiger Hermanns: Ich darf mich bei Ihnen bedanken, Herr Dr. Kastka. – Sie haben sich gemeldet, Herr Beckers.

Herr Joachim Hans Beckers: Das waren einige Fragen. Zunächst die Frage, wie Gesundheitsaspekte berücksichtigt sind. Das muss ich aufteilen. Bei allem, was nach dem Fluglärmgesetz geht, sind sie fast nicht berücksichtigt; denn das Fluglärmgesetz enthält keine Grenzwerte und auch nur wenige Punkte, die auf den echten Schutz des Einzelnen abstellen.

Der Mediationsbericht berücksichtigt den jetzigen Stand der Dinge weitgehend akzeptabel und richtig bis auf den Punkt, den ich vorhin gebracht habe: Die Schalldifferenz innen und außen müsste korrigiert werden.

Zu Ihrer Zusatzfrage: Wie sieht das in Zukunft aus, was könnte empfohlen werden? – Dazu kann man nur sagen: In das Fluglärmgesetz müssen erstens Grenzwerte aufgenommen werden. Sie müssen natürlich wesentlich niedriger als bisher liegen. Man muss zweitens beachten, dass sich über die EU-Gesetzgebung die gesamte Struktur verändern wird.

Deswegen können wir jetzt noch keine Einzelwerte nennen, weil wir erst abwarten müssen, was die EU im Detail bringt. Von den fünf Arbeitsgruppen der EU hat bisher erst eine die Ergebnisse bekannt gegeben, nämlich die Größe – den Indicator –, und die Frage der Grenzwerte oder der Dosis ist noch offen. Voraussichtlich wird es noch in diesem Jahr erste Ergebnisse geben. Das heißt: Für die Zukunft haben wir im Moment keine konkrete Empfehlung, weil wir noch von den Vorgaben, die von der EU kommen, abhängig sind. Aber generell können wir sagen, dass die Werte in jedem Fall weitgehend gesenkt werden müssen; denn bisher war der Schutz zu gering.

Ihre nächste Frage bezog sich auf Berechnung und Messung. Bei den Berechnungen sind die Werte größer, als sie sich bei den Messungen herausgestellt haben. Dabei muss man Folgendes berücksichtigen:

Erstens. Die Aufgaben der nach Prognosen berechneten Werte sind völlig andere als die Aufgaben der Messungen. Die Schutzmaßnahmen, die eingerichtet werden, werden nach den Prognosewerten und den gerechneten Werten vorgenommen. Insofern ist eine Überbewertung nicht schädlich, weil das ja nur günstiger sein kann.

Die Messwerte, die es gibt, sind anders aufgenommen. Sie nehmen den tatsächlichen Flugbetrieb auf, während die Prognosen nach Mittelwerten vorgehen, die in alle möglichen Richtungen gemittelt sind, nur um im Prinzip eine langfristige Gesamtbelastung festzustellen. Daraus ergibt sich also, dass für die Messungen auch ganz andere Aufgaben oder Lösungsmöglichkeiten da sind. Man kann mit Messungen ermitteln, wie der Flugbetrieb im Augenblick aussieht; wie es sich z. B. auswirkt, wenn irgendetwas geändert wird, wie man eine Optimierung vornehmen kann. Das sind ganz wichtige Aufgaben, die man damit lösen kann. Da spielt der Unterschied zu den gerechneten Werten im Grunde keine Rolle, weil sich Prognose- und Messwerte auf ganz andere Aufgaben verteilen.

Zur Frage "Straße, Schiene und andere Grenzwerte" haben wir eben schon etwas gehört. Hierzu liegt

die Auswertung vor, die die Holländer gemacht haben. Es werden von verschiedenen Stellen unterschiedliche Maluswerte empfohlen. Die Holländer haben einen Malus von etwa 5 dB empfohlen, andere treten für 10 dB ein – das hat z. B. auch das OLG Koblenz in einer Entscheidung empfohlen –, aber es gibt auch Leute, die einen höheren Malus fordern. Wenn man sich das genauer ansieht, stellt man eine Tendenz fest, die mit der Höhe der jeweils auftretenden Pegel zu tun hat. Das heißt, je höher die Gesamtbelastungen sind, umso höher muss auch der Malus werden. Wenn man das ernst nimmt und auf wissenschaftlicher Grundlage arbeitet, darf man also keinen festen Malus nehmen, sondern muss ihn vom Dauerschallpegel der Flughäfen oder irgend etwas anderem – darüber muss man noch nachdenken – abhängig machen. Das muss wohl noch näher untersucht werden. Aber man sollte wissen: Dieser Malus muss nicht unbedingt für alle gleich hoch sein. Nachzuschieben ist noch: Zur Zeit gibt es gar keine Grenzwerte und keinen echten Schutz für die Gesundheit.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Vielen Dank, Herr Beckers. – Jetzt habe ich Frau Dr. Tesseraux auf der Liste.

Frau **Dr. Irene Tesseraux**: Es ist nach Kombinationswirkungen von Luftschadstoffen gefragt worden. Das stand nicht in der Kurzfassung meines Referats; ich will Ihnen aber gerne etwas dazu sagen. Es gibt natürlich experimentelle Untersuchungen zu Kombinationswirkungen von Luftschadstoffen. Die einzelnen Stoffe werden kombiniert, und man kann sehen, was dabei herauskommt. Ein ganz einfaches Beispiel: Die Außenluft ist immer eine Kombination von Schadstoffen. Wenn wir im Freiland Ozonuntersuchungen durchführen, wo alle Stoffe gleichzeitig vorhanden sind, aber nur Ozon messen, haben wir z. B. bei niedrigeren Konzentrationen Effekte auf die Lungenfunktion, als wenn wir die gleiche Konzentration in sonst schadstofffreier Luft zuführen. Wir haben also in der Außenluft immer Kombinationswirkungen.

Es gibt noch eine Reihe weiterer experimenteller Untersuchungen zu den Kombinationswirkungen von Luftschadstoffen. Was ich aber gemeint hatte, war – das hat auch Herr Prof. Eikmann angesprochen – die Kombination von Wirkungen psychosomatischer Art: Die somatischen Wege, die etwa durch Geruch, durch Lärm über die Stressbildung gegangen werden, können in die gleichen Effekte münden. Ich hatte in meinem kurzen Vortrag gesagt, dass auch die feinen Partikel im Verdacht stehen – es gibt Untersuchungen dazu –, ähnlich wirken zu können, indem sie Blutparameter verändern, bis hin zu einer Förderung von Herzinfarkten. Das meinte ich mit Kombinationswirkungen, die wir uns vielleicht noch näher anschauen müssten.

Es wurde noch gefragt, ob ich eine ökotoxikologische Untersuchung im Rahmen der UVU für not-

wendig hielte. Dazu kann ich Ihnen nichts sagen, weil ich überwiegend humantoxikologisch arbeite, aber ich denke, die Schadstoffe, die hier im Flughafenbereich eine Rolle spielen, sind nicht spezifisch für Pflanzen gefährlich. Der einzige herausragende für Pflanzen stärker schädliche Stoff ist das Ozon, und das breitet sich völlig anders aus als die Schadstoffe, die direkt emittiert werden. Diese Frage möchte ich aber nicht abschließend beantworten.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Auch bei Ihnen darf ich mich bedanken, Frau Dr. Tesseraux. – Herr Köster.

Herr **Ulrich Köster**: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sehr geehrte Frau Hillenbrand, ich will gerne auf Ihre vier Fragen antworten. Die erste Frage war, ob wir eine neue Bewertung der Belastung des Ballungsraum benötigen. Es ist klar, dass die Belastung des Ballungsraums Rhein-Main in den vergangenen Jahren, seit der Ausweisung der Bannwälder, die jetzt in Rede stehen, zugenommen hat. Das betrifft eine Zunahme der Siedlungen, eine Zunahme der Bevölkerung, eine Zunahme des Verkehrs, eine stärkere Luft- und auch Klimabelastung. Das ist unbestritten. Daraus habe ich eben die Folgerung gezogen, dass die Gründe für die Ausweisung der Bannwälder heute noch stärker als vorher gelten.

Die Frage der Komplexität in Bezug auf den Wald stellt sich deswegen so gravierend, weil die Effekte, die man mit einer Rodung hat, mit zusätzlichen Effekten wie weiterer Verkehrszunahme nicht linear sind. Ich möchte ein kurzes Beispiel erwähnen: Es gibt gerade im südhessischen Bereich den Zusammenhang, dass Schadstoffe aus der Luft zu einer Auflichtung der Wälder führen. Das Licht kommt an den Boden; es wächst mehr Gras; der Grundwasserspiegel sinkt ab; das Gras und der trockene Boden führen dazu, dass sich die Maikäfer stärker entwickeln und die Wurzeln der jungen Bäume abfressen. Der Wald lichtet sich wiederum auf, mehr Licht, mehr Gras usw. Das nur als Beispiel eines komplexen Kreislaufs, bei dem sehr viele Dinge zusammenwirken, die man als mögliche Folge der Einzeleinwirkung gar nicht in der Komplexität erkennen kann.

Deshalb ist es erforderlich, die indirekten Auswirkungen eines Flughafenausbaus auf den gesamten Walderhalt im Rhein-Main-Gebiet zu untersuchen. Dazu wäre es erforderlich, die Belange, die der Bannwald schützen soll, wie etwa Klima, exakter zu quantifizieren, in einer vergleichbaren Art, wie es auch bei anderen Belangen der Ökonomie in Untersuchungen im Rahmen des Mediationsverfahrens erfolgt ist. Es ist zu untersuchen, was es z. B. für die Kommunen im Bereich des Bodenlärms, der mehrfach erwähnt worden ist, bedeutet, wenn dort ein großer Waldstreifen entfällt. Was heißt das für den Klimaschutz? Was bedeutet es für die Entstehung von Kaltluft, die in die Städte abfließt? Wie

viele Erholung Suchende nutzen die Wälder? Wo werden sie Erholung suchen, wenn diese Erholungsmöglichkeit entfällt, und zu welcher Verkehrszunahme führt das wiederum?

All diese Dinge müssen intensiver untersucht werden: im Detail und quantifizierbar. Es stellt sich die Frage, wo das geschehen soll. Ich denke, das Dialogforum wäre gewiss nicht der geeignete Ort dafür. Wo auch immer, es sollte aus meiner Sicht auf jeden Fall untersucht werden, bevor eine Grundsatzentscheidung über den Ausbau fällt, wie ich es zu Beginn gesagt habe.

Die Frage der gesetzlichen Behandlung des Themas ist sehr schwierig. Sie wissen alle, dass der Gutachter Dr. Franz zu dem Ergebnis gekommen ist, dass, wenn die Verwaltung nachweist, dass das Allgemeinwohlinteresse an dem Flughafenausbau höher ist als das öffentliche Interesse am Bannwalderhalt, der Bannwald aufgehoben werden könnte. In dem schriftlichen Gutachten von Herrn Rechtsanwalt Möller-Meinecke, das auch im Internet steht, sieht es etwas anders aus. Er sagt, dass nachgewiesen werden müsse, dass der Bannwald nicht mehr unersetzlich sei. Dieser Nachweis werde kaum zu führen sein. – Das leuchtet ein.

Auch die Frage der Rechtsmöglichkeiten ist unklar. Herr Möller sagt z. B., Kommunen – auch betroffene Bürger – könnten gegen eine Aufhebung des Bannwaldes Rechtsmittel einlegen, und sei es über den Umweg einer Ausweisung der Waldgebiete durch kommunale Bebauungskategorien.

All das ist noch unklar. Wichtig ist aus unserer Sicht, aus meiner Sicht, dass der Bannwald als Schutzinstrument weiter ein nicht angetastetes starkes Instrument bleibt. Dazu gehört, den Bannwald nicht aufzuheben und dazu gehört auch, in Fällen wie jetzt bei der Firma Sehring, Magistrat Langen, dass die Landesregierung deutlich macht, dass ein Magistratsbeschluss in dieser Weise zumindest keine verbindliche Rechtskraft für dieses Verfahren erlangen kann.

Die letzte Frage des Ersatzes der Wälder, der Aufforstung: Es ist ganz klar, dass in diesem engeren Bereich Rhein-Main überhaupt keine Flächen zur Verfügung stehen, um Wälder aufzuforsten, um Wälder neu anzulegen. Deswegen ist ein Ersatz dieser Wälder, die auch – ich habe es oft betont – als unersetzlich ausgewiesen sind, nicht möglich. Das ist eindeutig erwiesen, und man wird nicht hoffen können, neue Wälder anzulegen. Es ist auch zu erwähnen, dass in vielen Fällen nicht nur 1: 1, sondern 1: 5 aufgeforstet wird. Man kann höhere Maßstäbe anlegen, und ich denke, das wird man tun müssen. Das heißt, man müsste einmal schauen, wo man die fünffache Fläche Wald, die dort zur Disposition steht, wieder neu anlegen könnte. Das wären 1.500 ha und mehr. Das wird sehr schwer sein. – Vielen Dank.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Ich darf mich auch bei Ihnen bedanken, Herr Köster. – Damit ist das Kontingent der SPD erschöpft. Ich rufe jetzt BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf. Bitte schön, Frau Schönhut-Keil.

Abg. **Evelin Schönhut-Keil** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Wir hätten wegen des besseren Zusammenhangs die Bitte an Sie, die Antwort direkt nach unserer Frage zu zulassen.

Ich habe eine Frage an Frau Dr. Tesseraux. Sie hat festgestellt, dass die zukünftigen Grenzwerte unter anderem z. B. durch die Stickoxidbelastung überschritten werden und sich die Gesamtheit der kombinierten Effekte hinsichtlich der gesundheitlichen Belastungen heute noch nicht beantworten lässt. Sie haben das als so genannte offene Fragen zusammengefasst. Frau Dr. Tesseraux, haben Sie Erkenntnisse, was die gesundheitlichen Belastungen gerade von Kindern angeht, die eventuell von Geburt an diesen erhöhten Belastungen ausgesetzt sind? – Vielen Dank.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Frau Schönhut-Keil, jede Fraktion ist Herr des Verfahrens. Wenn Sie Einzelbeantwortung wünschen, machen wir das. Das ändert nichts an der vorgegebenen Zeit. – Frau Dr. Tesseraux.

Frau **Dr. Irene Tesseraux**: Es ist ganz schwierig, etwas zu einem Untersuchungsdesign zu sagen, wie man speziell Kinder einbeziehen soll. Diese Fragestellung würde ich gerne an Herrn Prof. Eikmann weitergeben. Ich kann Ihnen nur sagen, dass es aus meiner Kenntnis eine ganze Reihe von Untersuchungen zu verkehrstypischen Belastungen gibt, die gerade bei Kindern durchgeführt worden sind, weil Kinder z. B. nicht rauchen, sodass dieser Störfaktor nicht auftritt, der natürlich sonst bei allen inhalativ wirksamen Stoffen eine große Rolle spielt. Deshalb hat man häufig Kinder untersucht; dazu gibt es eine Reihe von Erkenntnissen.

Es ist sicher richtig, dass Kinder eine höhere Aktivität haben, deswegen mehr atmen und daher auch mehr Schadstoffe aus der Lunge aufnehmen. Ich will nur noch hinzufügen, dass gerade diese strengeren Grenzwerte, die von der EU kommen und die ich zitiert hatte, auf Studien an der Allgemeinbevölkerung basieren, in der alle empfindlichen Gruppen berücksichtigt sind: Kranke, Asthmatiker, Kinder. Insofern haben diese Untersuchungen eine Art Vorsorgecharakter.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Ich darf mich wiederum bei Ihnen bedanken. – Weitere Wortmeldungen? – Bitte schön, Frau Hammann.

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Prof. Eikmann, Sie hatten dargestellt, dass Sie es für notwendig erachten, epide-

miologische Untersuchungen durchzuführen, auch im Hinblick der Belastungen der Menschen in der Region. Wir wissen, dass Lärm krank macht, dass Emissionen krank machen. Wir wissen, dass es bereits Untersuchungen im Bereich des Münchener Flughafens – die Verlegung von Riem nach Erdinger Moos – gibt, und wir wissen, dass die dortige Untersuchung gezeigt hat, dass die Kinder nach Inbetriebnahme des Flughafens Effekte zeigten. – Halten Sie es nicht für unverantwortlich, wenn eine Ausbaubehatscheidung kommt, ohne dass Ergebnisse aus epidemiologischen Untersuchungen vorliegen? Wenn möglich, hätte ich gerne eine ganz konkrete Antwort mit Ja oder Nein.

Herr Dr. Kastka, Sie hatten vorhin ausgeführt, dass Frankfurter Bürger und Bürgerinnen untersucht wurden, die nicht in der Einflugschneise leben. Warum hat man nicht bei Bürgerinnen und Bürgern z. B. im Bereich Raunheim Untersuchungen vorgenommen, die tatsächlich auch sehr stark belastet werden? Warum gibt es keine Datenerhebungen für diese speziellen Kommunen mit dieser erhöhten Belastungssituation? Daran schließt sich die Frage an: Gibt es nach Ihrer Meinung im Ballungsgebiet Rhein-Main bereits jetzt Regionen, die aufgrund dieser Belastung keine Lebensqualität mehr haben?

Meine letzte Frage richtet sich an Herrn Köster. Ich möchte von Ihnen noch einmal eine ganz klare Aussage haben, wie Sie die Einwirkung, wenn man den Wald dort fällt – immerhin sind es bis zu 6 Millionen m² Wald, die dort fallen sollen –, im Hinblick auf die Auswirkungen auf den restlichen Waldbestandes und auf die Schutzfunktionen, die der Wald für alle zu leisten hat, einschätzen. – Danke.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Vielen Dank, Frau Hammann. – Herr Prof. Eikmann.

Herr Prof. **Dr. Thomas Eikmann**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Die Frage des Gesundheitsstatus, die Erhebung, halte ich für seinen sehr wichtigen Punkt. Allerdings muss man das im Gesamtzusammenhang auch mit anderen Fragestellungen sehen. Denn es wird zunächst einmal auch darum gehen: Ändert sich denn dieser Status, die Exposition gegenüber Lärm oder gegenüber Schadstoffen durch einen Ausbau? Ist das überhaupt gegeben? Wenn ja, in welchem Fall gibt es eventuell sogar einen gegenläufigen Trend? Wir haben gestern diskutiert, dass bei bestimmten Schadstoffen trotz Ausbaus vielleicht sogar mit einer Reduktion zu rechnen ist. Das heißt, die epidemiologische Studie, dieser Status, hätte einmal den Sinn festzustellen, wie es aussieht, hätte aber auch den praktischen Vorteil, dass man später bei Schutzmaßnahmen entsprechende Kriterien einbringen könnte wie z. B.: In bestimmten Gebieten müssen vermehrt Lärmschutzfenster eingebaut werden. Bei solchen Dingen würde solch eine Untersuchung sicherlich entscheidend weiterhelfen;

aber man kann ihre Bedeutung nicht generell reduzieren auf die Frage: Ausbau, ja oder nein? Aber sie hat sicher eine wichtige Funktion in der Bewertung, wie es aussieht, wenn der Flughafen tatsächlich erweitert ist.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Ich darf mich bei Ihnen bedanken, Herr Prof. Eikmann. – Herr Dr. Kastka.

Herr **Dr. Joachim Kastka**: Sie haben gefragt, ob wir in Frankfurt Leute untersucht haben, die unter Einflugschneisen wohnen. Gerade da haben wir uns besonders bemüht. Das interessiert uns ja, weil wir von Düsseldorf aus kommen und wissen wollten, wie sich der Querabstand zum Flugpfad in der Belästigung auswirkt. Das ist in Frankfurt anders als in Düsseldorf. Dort sind die Flugpfade immer kombiniert und überlagert. In Frankfurt haben wir reine Landepfade in Raunheim und in Offenbach. Wir haben sehr viele Stichproben gemacht.

Wir haben festgestellt, dass man zwischen den beiden Flugpfaden – wo sich meines Wissens gar keine Messpositionen befinden – die höchste Last mitbekommt, weil man von jedem der beiden Flugpfade betroffen ist. Das zeigt sich dann im NAT 70. Sie kommen dann auf 500 bis 600 Ereignisse am Tag – nicht unter einem Flugpfad, sondern akustisch gesehen zwischen zwei Flugpfaden. Zwischen zwei Flugpfaden zu wohnen ist auch aus ökologischen Gründen sehr schlecht. Sie können weder auf die eine Seite noch auf die andere Seite des Hauses gehen, um sich vor Lärm zu schützen. Das war auch eine Düsseldorfer Problematik, die mit der Neueinrichtung des Flugpfads entstand.

Das haben wir getan. Dort gibt es die höchsten Lasten. Sie sind, wie gesagt, aufgrund der größeren Nähe von Raunheim zum Frankfurter Flughafen – das sind 4 bis 6 km – dort am höchsten. Offenbach liegt 14 km entfernt. Da ist der Wert um 10 dB niedriger. Dort sind es 70 dB, wenn ich mich richtig erinnere. Die Gesamtmenge aller Stichproben liegt im Augenblick bei 67 dB.

Wir haben im Rahmen des Gutachtens 1.500 Beschwerden untersucht. Dabei haben wir festgestellt, dass Beschwerde auslösende Flugzeuge mit 81 dB deutlich über dem Durchschnitt liegen.

Die Lebensqualität ist natürlich ein heißes Eisen. Klar ist, dass von Schall ungestörtes Wohnen nach unserer Ansicht in dem Umfang, wie es vom Bürger normalerweise gewünscht und erwartet wird, nicht möglich ist. Wenn ich wohne, will ich meine Ruhe haben und mich erholen. Es gibt aber unvermeidbaren Lärm, den auch vernünftig konstruierte und vernünftig geflogene Flugzeuge erzeugen. Unmittelbar unter Flugpfaden ist das nicht zu vermeiden.

Ungestörtes Wohnen für alle Gruppen ist nicht möglich. Es gibt große Unterschiede in der Verarbeitung von Lärm in Bezug auf Persönlichkeitsmerkmale. Es gibt Leute, die dort wohnen können, und es gibt Leute, die nicht dort wohnen können. Ungestörtes Wohnen unter Flugpfaden ist für empfindliche Leute meiner Ansicht nach nicht möglich. Das wird ein Dauerkonflikt sein.

Deswegen habe ich vorhin gesagt: Im Prinzip muss man Abstandslösungen schaffen. Wir haben in Düsseldorf darüber nachgedacht, im kommunalpolitischen Kreis. Man müsste sogar Fonds schaffen, um Leute in solchen Bereichen ausziehen lassen zu können. Wenn man 500 oder 1.000 m neben dem Flugpfad wohnt, verliert man ja nicht seine Heimat. Das wurde auch in Lohausen teilweise diskutiert. Das ist ein Problem, wie man eine Lösung findet.

Wenn man das NAT 70-Kriterium überschreitet, kann man ungestörtes erholsames Wohnen mit Sicherheit nicht vorfinden. Das ist klar. Die gesundheitliche Seite ist eine andere.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Vielen Dank, Herr Dr. Kastka. – Herr Köster, bitte.

Herr **Ulrich Köster**: Frau Hammann, Sie fragten nach den verschiedenen Schutzfunktionen des Waldes. Selbstverständlich entfallen die Schutzfunktionen, wenn der Wald gerodet wird. Entscheidend ist, dass wir davon ausgehen, dass sich das aufgrund der Komplexität nicht auf diesen Bereich begrenzen lässt. Es gäbe einen Schneeballeffekt, der den gesamten Bereich Südhessen betreffen könnte. Das gilt es zu untersuchen.

Um Ihnen eine Zahl für eine Funktion zu nennen: Man sagt, dass ein Waldstreifen von 200 m Breite etwa 10 dB Bodenlärm abpuffern kann. Das zeigt, welche Bedeutung der Wald auch im Bereich des Lärms hat.

Ein anderes Beispiel ist der Wald im Bereich Frankfurt, der zur Disposition steht. Im Bereich Schwanheimer Wald wird ein Drittel des Trinkwassers der Stadt Frankfurt gebildet.

Ein weiterer Punkt ist die Erholung. Im Frankfurter Stadtwald sind jährlich 7 Millionen Menschen als Erholung Suchende verzeichnet. Reduziert sich die Waldfläche, konzentriert sich das Übrige auf andere Waldbereiche. Die Erholungsmöglichkeiten werden eingeschränkt.

Es ist ganz sicher davon auszugehen, dass die Funktionen des Waldes beeinträchtigt werden. Das muss exakt untersucht werden, um auf gleicher Augenhöhe einen Vergleich mit den ökonomischen Argumenten vornehmen zu können.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Vielen Dank, Herr Köster. – Herr Kaufmann, Sie haben sich gemeldet.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe weitere Fragen an Herrn Dr. Kastka. Sie haben den NAT 70-Wert eingeführt und eben auch noch einmal erwähnt. Nach dem, was ich heute insgesamt gehört habe, frage ich: Wäre es nicht sinnvoll und notwendig, um eine differenzierte und vielleicht auch richtigere Betrachtung der Belastung und auch der Belästigung der Menschen zu haben, auch mit einem NAT 60-Wert umzugehen, d. h., die Ereignisse an einer tieferen Schwelle zu beurteilen? Haben Sie sich darüber Gedanken gemacht? Gibt es solche Werte? Wie begründet es sich, wenn man sie nicht für richtig hält?

Meine zweite Frage richtet sich auch an Sie. Es ist sicherlich ein Unterschied sowohl in der Belastung als auch in der Belästigung, ob man 70 % oder nur 30 % des Jahres unmittelbar den Schallereignissen ausgesetzt ist. In der Frankfurter Konstellation ist es je nach Wetterlage doch relativ differenziert. Was haben Sie darüber im Zusammenhang mit Ihren Untersuchungen für Erkenntnisse gewonnen?

Meine dritte Frage an Sie betrifft ebenfalls die Belastung und die Belästigung. Haben Sie Schätzungen, was es bedeuten würde, wenn es zu einem Ausbau, einer weiteren Bahn mit entsprechendem Flugbetrieb käme?

Meine letzte Frage richtet sich an Herrn Isermann. Sie haben vorhin viel über Datengrundlagen und Rechenverfahren in den verschiedenen dB-Bewertungen gesagt. Ich habe ein bisschen den Eindruck gehabt, dass mehr Verwirrung als Klarheit entstanden ist. Für mich muss ich das feststellen. Insbesondere die Menschen, die um den Flughafen leben, empfinden eine starke Belastung. Sie fühlen sich gestört. Sie haben Angst um ihre Gesundheit. Demen kann man nicht mit der Transformation von Datengrundlagen und Varianten im Rechenverfahren helfen. Deswegen wäre ich dankbar, wenn Sie noch einmal klipp und klar – auch für den Laien verständlich – erklären könnten, wie diese Bewertungen zustande kommen und insbesondere, ob bei diesen physikalischen Bewertungen oder bei der Festlegung dieser Verfahren auch die tatsächlichen Belästigungswirkungen, die Herr Kastka untersucht hat, Berücksichtigung finden oder finden können.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Vielen Dank, Herr Kaufmann. – Herr Dr. Kastka, Sie sind angesprochen worden.

Herr **Dr. Joachim Kastka**: Es waren drei Fragen. NAT 80 ist, glaube ich, heute Morgen auch schon angesprochen worden. NAT 60 – das haben wir alles durchgerechnet, für Düsseldorf und Frankfurt. Frankfurt ist für uns der Gegenstand, wenn wir in Düsseldorf Thesen gefunden haben und sie über-

prüfen wollen. In Düsseldorf hat sich gezeigt, dass der NAT 60 zu niedrig ist. Wir kriegen eine Inflation von Werten. Sie hören sogar – vor allen Dingen wenn man es rechnet, aber auch misst – die andere Seite des Flughafens mit. Wenn ein lautes oder mittellautes Flugzeug startet, hören Sie das auf der Rückseite. Das hört man, aber die Leute stört das offensichtlich nicht. Das haben wir bei den Drückeruntersuchungen festgestellt. Ferne Schalle hören Sie immer. Sie hören ja praktisch in niedrig belasteten Gegenden Ereignisse bis 35 dB aus großen Entfernungen.

Es hat wenig Sinn, unter 70 zu gehen. Wenn wir das berechnet haben, konnten wir die Belästigungsreaktion der Anwohner nicht vorhersagen. Das war in Düsseldorf so, und das ist in Frankfurt auch so. Mit 60 kommen wir nicht weiter. Höhere Werte – also 80er, die sind in Frankfurt ja schon seltener – haben auch keine statistische Kraft. Wir können keine Reaktionsmodelle bauen.

Das Beste, was wir gefunden haben, ist etwas ganz anderes. Wir nehmen den NAT 70 und den L_{eq} . Der L_{eq} erklärt nämlich die Menge der Ereignisse, die im unteren Bereich bis 60 liegen. Es sind ja sehr viele Ereignisse. Das zählt der Mensch auch gar nicht mehr. Wir haben sowieso den Eindruck, dass der NAT 70 nur deswegen seine Bedeutung hat, weil er Pausen differenziert. Wenn die Pausenlänge geringer wird, dann wird es irgendwann zum Dauerbelastungsgeräusch. Wir nehmen an, dass die Pausenlänge die Ursache dafür ist, dass der NAT 70 funktioniert. Für Häufigeres ist der L_{eq} wahrscheinlich in jedem Fall besser. Wenn Sie 60 nehmen, müssen Sie auch jeden vorbeifahrenden PKW berücksichtigen.

Den Verdacht hatten wir aufgrund unserer Düsseldorfer Untersuchungen, dass die kurze Belastung in Betriebsphase die die Belästigungsreaktion prägende Größe ist. Das konnten wir aber schlecht nachweisen, weil die immer überlagert waren. In Frankfurt haben wir jetzt den Beweis gefunden aufgrund der Tatsache, dass Startbahn und Landebahn getrennt sind. Die Technik des Flughafens und die Lage der Bahnen ist an sich nicht schlecht. In 80 % der Zeit ist man in Raunheim nicht betroffen. Das ist in Düsseldorf nicht der Fall. Dort ist man aufgrund der Nähe täglich betroffen. Wegen der hohen Dosen pro Tag gibt es dort hohe Belästigungsreaktionen.

Das andere Problem ist – darüber sprach ich vorhin schon –, dass der Mensch sich offensichtlich sehr schlecht einrichten kann. In 80 % der Zeit hat er das Gefühl, da ist nichts. Unkontrollierbar und unvorhersehbar könnte aber wieder etwas kommen. Diese Umstellung vom Leben ohne Schall zu plötzlich hohem Schall – in Raunheim ist er mit 67 dB am Tag pro Messpunkt hier am höchsten – ist am schwierigsten für den Menschen. Dieser Wechsel von Ruhephasen und Belastungsphasen fällt ihm schwer.

Solche Situationen müsste man entschärfen. Ich weiß allerdings auch nicht, wie. Man könnte es z. B. mit Vorhersagen versuchen: Morgen wird es Ostbetrieb geben. – Dann bekommt der Mensch die Möglichkeit, die Situation zu kontrollieren. Die Unvorhersehbarkeit der Lebensbedingungen – vor allen Dingen des Außenbereichs – ist meiner Ansicht nach der größte Stress. Fließender Verkehr, wie z. B. auf der Südbahn, macht wahrscheinlich die Entwicklung eines Lebens in einer definierten und gewählten Umwelt einfacher. Man weiß jeden Tag, was kommt.

Wenn es – wie in Raunheim – an Betriebstagen manchmal nachts lauter ist als tagsüber ohne Betrieb, dann ist das natürlich eine Welt, die für den Menschen schlecht verarbeitbar ist. Das meine ich auch mit der Lebensqualität. Das ist ein gestörtes Wohnumfeld. Man sollte sich überlegen, wie man das langfristig macht. Wenn man den Flughafen betreibt, muss man auch klare Flächenlösungen finden. Denn diese Anpassung und diese Wechselbäder sind meiner Ansicht nach der größte Stress.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Ich darf mich bei Ihnen bedanken, Herr Dr. Kastka. – Herr Dr. Isermann, bitte.

Herr **Dr. Ullrich Isermann**: Berücksichtigung von Belästigungen in den Berechnungen können wir als Physiker natürlich nicht machen. Wir bekommen unsere Kriterien, das Bewertungsmaß vorgegeben durch die Lärmwirkungsforschung. Insofern muss da die Belästigung enthalten sein. Wir müssen bei einer Berechnung auf der Basis von physikalischen Parametern arbeiten. Diese physikalischen Parameter sind Maximalpegel, die am Emissionsort erzeugt werden, und die typische Geräuschkdauer. Daraus lassen sich in der Regel alle Kriterien – L_{eq} oder NAT – ableiten.

Wir haben zur Berechnung dieser Größen Daten, die in der AzB festgelegt sind und 1984 definiert wurden. Ein lauter Flieger heute in der kleinen Flugzeugklasse war damals das Nonplusultra, das leiseste Flugzeug im Bereich unter 100 t. Der ist heute um 5 oder 6 dB lauter als modernere Flugzeuge dieses Typs. Für alle diese modernen Flugzeuge werden derzeit aber immer noch in der alten AzB diese hohen Werte zugrunde gelegt.

Ich werde also definitiv bei einer Berechnung die ganze Sache überschätzen. Das darf sich nicht auf die Grenzwerte auswirken. Die Grenzwerte müssen uns ja von den Wirkungsforschern vorgegeben werden. Wenn sich der Zustand ändert, kann ich das doch nicht auf die Grenzwerte übertragen. Das kann ich doch nur auf der Basis machen, wie die Leute darauf reagieren. – Haben Sie dazu weitere Fragen?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Herr Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Den Menschen, die unter Fluglärm leiden, ist doch nicht damit geholfen, dass man ihnen klar macht, dass die Regeln, nach denen die Messungen in Rechnungen umgesetzt werden, seit 15 Jahren unverändert geblieben sind. Man muss doch versuchen – dafür betreiben wir doch letztendlich die Wissenschaft –, das, was die Wissenschaft ermitteln und bewerten kann, mit dem Empfinden der Betroffenen zumindest Schritt für Schritt in Übereinstimmung zu bringen. Da sehe ich das Problem. Das ist kein Vorwurf an Sie persönlich. Mir hilft es nicht, wenn mir gesagt wird, der L_{eq} sei niedriger geworden, wenn ich trotzdem von der Bevölkerung erfahre, dass die Belästigung wesentlich stärker empfunden wird. Dann stelle ich fest, dass Maß und Empfinden nicht zusammenpassen. Darauf kommt es mir als Politiker aber schon an.

Herr **Dr. Ullrich Isermann**: Das ist korrekt. Das Zusammenpassen von Maß und Empfinden ist Aufgabe der Wirkungsforschung. Wir müssen im Rahmen der Prognose und Rechnungen versuchen, die messbaren physikalischen Effekte so gut wie möglich wiederzugeben. Wir können doch als Physiker keine Aussagen über medizinische und psychologische Effekte machen.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Herr Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich bin früher auch Physiker gewesen. Es hilft mir aber nicht weiter, wenn ich mich über die Physik streite. Zusätzlich zu der Berechnungsprognose, wie sich ein zukünftiger möglicher Zustand mit einer weiteren Bahn physikalisch darstellt, muss ich die Wirkung auf die Menschen berücksichtigen. Das scheint mir zu fehlen.

Da sage ich – dazu bitte ich Sie um eine Stellungnahme –: Dann wird auch der physikalische Wert und letztlich der Physiker missbraucht, indem er zur Beruhigung beiträgt, ohne dass, wenn später auf dieser Grundlage Entscheidungen getroffen werden, die dann eintretenden Belästigungen hinreichend bewertet worden sind. Das ist das Problem. Wir diskutieren das Thema ja auch unter der Perspektive, dass es hier den Wunsch gibt, durch mehr Flugbetrieb über eine weitere Bahn mehr Belastungen zu schaffen. Darauf müssen wir uns auch ausrichten.

Herr **Dr. Ullrich Isermann**: Wir als Physiker sind überprüfbar. Unsere Prognosen können in zehn Jahren überprüft werden. Wir können aber nicht sagen, wie das auf den Menschen wirkt. Wir brauchen die Vorgaben von der Wirkung, von der Medizin, von der Psychologie. Die müssen uns sagen, welche physikalischen Parameter die Belästigungswirkungen verursachen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich will es mit einem Beispiel versuchen. Wir haben heute im Laufe des Tages ja auch gehört, dass sich die Zahl der Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen ohne jegliche Art von weiteren Genehmigungsverfahren in den letzten 15 Jahren etwa verdoppelt hat. Wir sehen ja auch, dass sich die Belästigung und Belastung der Bevölkerung erheblich verstärkt haben. Gleichzeitig bekommen wir aber von der FAG und Interessierten aufgrund physikalischer Daten gesagt, die Flieger seien aber doch leiser geworden, und das Einzelschallereignis sei nicht mehr so schlimm. Eine 707 sei vor 25 Jahren viel lauter gewesen als z. B. eine A 340 heute.

Wir merken doch, dass uns die physikalische Betrachtung nicht weiterhilft, wenn es jetzt um folgende Frage geht: Können wir einen weiteren Ausbau im Hinblick auf die sich daraus ergebende Minderung der Lebensqualität der Menschen im Rhein-Main-Gebiet überhaupt verantworten? Das ist das Thema. Da suche ich den Bogen zwischen den physikalischen Aussagen und den tatsächlichen Auswirkungen, da ich bisher sehe, dass die physikalischen Aussagen und das Empfinden nicht zusammenpassen, sondern eher konträr sind.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Herr Dr. Isermann, Sie haben eine Minute Zeit für die Beantwortung.

Herr **Dr. Ullrich Isermann**: Sie haben Recht. Die Belastung hat abgenommen, physikalisch messbar, die Belästigung hat zugenommen. Den Grad der Belästigung kann ich aber nicht beurteilen. Da müssten andere, neue Grenzwerte her. Dazu kann ich als Physiker nichts sagen.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Ich darf mich bei Ihnen bedanken. – Nun ist die F.D.P. an der Reihe. Herr Denzin.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Herr Dr. Isermann, es tut mit Leid, ich muss noch einmal mit Ihnen anfangen, damit wir den Sachverhalt, der durch Herrn Kaufmann ein bisschen vernebelt wurde, noch einmal klarziehen.

Hinsicht der Werte und ihrer Übertragung in Isophone haben Sie hier schon dreimal ausgeführt, wo die Unterschiede liegen, nämlich in unterschiedlichen Annahmen. Heute Vormittag wurde eine meiner Fragen in der Form beantwortet, dass man von 28 Parametern letztlich bei 2 Parametern geblieben ist, die über die Voruntersuchung der HLFU in die Pläne der Mediatoren eingegangen sind.

Hierum geht es jetzt. Wir haben verschiedene Rechtsgrundlagen. Wir haben eine erhebliche Rechtsunsicherheit. Im Genehmigungsverfahren brauchen wir aber Rechtssicherheit. Deshalb hätte

ich gerne von Ihnen – und von den Kollegen, die dazu etwas sagen können – aus Ihrer Erfahrung heraus eine Antwort auf folgende Fragen.

Erstens. Wo liegen die Unterschiede in den Grenzwerten zwischen dem Entwurf des Bundesumweltministeriums und dem, was im Mediationsbericht zugrunde gelegt worden ist?

Zweitens. Welches sind die Unterschiede zum Entwurf der EU?

Drittens. Welche Empfehlungen würden Sie uns im laufenden Genehmigungsverfahren hinsichtlich der Planwerte geben?

Zweiter Punkt. Das Verfahren wird wohl rechtsanfällig werden. Es wird wahrscheinlich nicht nur vonseiten der vom Ausbau Betroffenen rechtsanfällig, sondern möglicherweise auch vonseiten der von Einschränkungen Betroffenen. Damit kommen wir zu dem Punkt, an dem Herr Kaufmann eben ständig vorbeigeredet oder den er falsch interpretiert hat. Ich denke an den Fall, dass aufgrund der Isophon-Werte Baugebiete nicht ausgewiesen werden, weil, man muss sich das einmal vorstellen, nach diesen Annahmen die Lärmbelastigung in Bergen-Enkheim als genauso hoch bewertet würde wie in Zeppelinheim. Das kann nicht sein. Wenn also jemand in diesem Gebiet bauen will, das aufgrund der Ausweisung von Schutzzonen aber nicht mehr möglich ist, dann wird er dagegen klagen. Ich würde gern einmal von Ihnen hören, wie Sie das bewerten. Haben Sie z. B. aus Ihrer bisherigen Praxis bereits Erfahrungen und Kenntnisse erworben, wie Gerichte in solchen Fällen urteilen? Welche Maßstäbe legen Gerichte an – angesichts einer ansonsten sehr großen Unsicherheit in diesem Bereich?

Ein anderer Fragenkomplex, nur noch ganz kurz. Herr Dr. Kastka, es ist klar, dass wir Flugzeuglärm nicht mit den Emissionen anderer Lärmquellen vergleichen können. Hier haben wir es aber mit einer Kumulation von Lärmemissionen zu tun. An ein paar potenziell betroffenen Orten wäre das in hohem Maße der Fall: Straßen-, Schienen- und Fluglärm. Ich frage Sie: Gibt es aus den Lärmkatastern entwickelte integrierte oder integrative Schutzkonzepte? Gibt es diesbezüglich Erfahrungen?

Konkreter Hintergrund: Raunheim, Flörsheim, Kelsterbach und andere Städte und Gemeinden wollen zugunsten der Bevölkerung die Lärmbelastigung insgesamt, so weit es geht, eindämmen. Gibt es diesbezüglich bereits integrative Lösungsansätze? Herr Dr. Maschke, Sie nicken. Könnten Sie dazu noch etwas sagen?

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Vielen Dank, Herr Denzin. – Zunächst war Herr Dr. Isermann angesprochen.

Herr **Dr. Ullrich Isermann**: Ich möchte zunächst sagen, dass diese ganze Diskussion wahrscheinlich gar nicht aufgekommen wäre, wenn das Umweltbundesamt mittlerweile die novellierten Datensätze herausgegeben hätte, über die es schon seit vier Jahren verfügt. Dann stünde diese Diskussion praktisch nicht mehr im Raum. Es ist aber eine Tatsache, dass hier zwei parallele Sätze grundlegender Daten existieren, von denen ein Satz veraltet und der andere realistisch ist.

(Abg. Michael Denzin (F.D.P.): LAI auch noch?)

– Das hat nichts mit den Daten zu tun. Wir müssen doch das, was wir wissen, an Daten hineinfüttern, um etwas Vernünftiges herauszubekommen. Wir haben alte Daten, und wir haben neue, den aktuellen Flugzeugtypen angepasste Daten. Diese sollten wir eigentlich nehmen.

LAI ist ein Rechenverfahren. Das ist etwas anderes. Dem kann man ohne Weiteres einen anderen Grenzwert zuordnen, wenn man gewisse Parameter ändert. LAI hat auch einen anderen Zweck. Es dient der Raumordnungsplanung. Das muss man unterscheiden.

Grob gesagt: Bei einer Verwendung aktualisierter Daten würden sich um 2 bis 3 dB niedrigere Pegel ergeben. Bei Anwendung eines gleichen Verfahrens, z. B. LAI, würde der Umfang der Schutzflächen um etwa 45 % zurückgehen. Das entspräche einer nachvollziehbaren physikalischen Größe. Das wiederum steht in keinem Zusammenhang mit irgendwelchen Grenzwerten. Diese müssten uns durch die Medizin- und Lärmwirkungsforschung definiert werden.

Unbestritten ist – das habe ich aus der Erfahrung in den letzten 20 Jahren mitbekommen –, dass die Sensitivität der Bevölkerung gestiegen ist. Das muss auch berücksichtigt werden. Zu diesem Zweck soll das Fluglärmgesetz novelliert werden, und auch in internationalem Rahmen sind entsprechende Aktivitäten im Gang.

Thema EU. Die EU äußert sich nicht zu Grenzwerten. Die EU hat bis jetzt nur einen Vorschlag für einen neuen Deskriptor gemacht. Das ist insoweit alles. Grenzwerte sind im Wesentlichen den EU Member States überlassen. Es soll ein harmonisiertes Berechnungsverfahren geben. Dazu ist eine Working Group eingerichtet worden, der ich als deutsches Mitglied angehöre. Innerhalb der nächsten x Jahre wird es ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren für Flugverkehrs-, Schienenverkehrs- und Straßenverkehrslärm geben. Hier ist wiederum darauf hinzuweisen, dass Fluglärm aufgrund seiner abweichenden Eigenschaften etwas anders berechnet werden muss als Schienenverkehrs- und Straßenverkehrslärm. So viel zum Thema EU.

Über gerichtliche Entscheidungen bin ich wahrscheinlich bei weitem nicht so gut informiert wie Herr Beckers von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm. Ich komme mehr aus dem wissenschaftlichen Sektor und habe damit nicht so viel zu tun.

Sie haben das Beispiel Bergen-Enkheim zitiert. Nach meiner persönlichen Meinung sind in Bergen-Enkheim nach dem LAI-Verfahren rechnerisch Belastungswerte zu ermitteln, die Gebieten entsprechen – Ich weiß nicht, was da jetzt hinkommt.

(Zuruf von der CDU: Zeppelinheim?)

– Zeppelinheim? Das weiß ich nicht. Ich habe das nicht im Kopf. Ich kenne Bergen-Enkheim. Ein Verwandter von mir hat da gewohnt. Ich halte es im Vergleich zu Zeppelinheim und Groß-Gerau für sehr ruhig. Ich weiß nicht, ob man das gleichsetzen kann. Das ist aber nur meine persönliche Meinung. Wissenschaftlich bewiesen werden kann nur durch die Wirkungsforschung, was zugrunde zu legen ist.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Vielen Dank, Herr Dr. Isermann. – Es war eine Frage an Herrn Maschke gestellt.

Herr **Dr. Christian Maschke**: Ich bin der Diskussion gefolgt und denke, dass ein paar klärende Worte ganz notwendig sind, was das Berechnungsverfahren angeht, von dem Sie, Herr Isermann, gesprochen haben, und was Fragen der Lärmwirkungsforschung und der Lärmphysik, wie das immer genannt wird, angeht.

Wir müssen uns darüber im Klaren sein – das weiß auch die Physik –, dass mit den Pegelmaßen, mit denen wir arbeiten, die Gesamtheit eines Geräusches weder in seiner kognitiven Wirkung, also als Belästigung, noch in seiner vegetativen Wirkung erfasst wird. Das weiß man, seit dem man mit diesen Pegeln arbeitet.

Man ist deshalb dazu übergegangen, Grenzwerte quellenspezifisch zu definieren. Wir haben also einen Grenzwert für Fluglärm, wir haben eine TA Lärm etc. Man hat dabei immer im Hinterkopf, dass diese Quellen hinsichtlich ihrer Struktur in sich vergleichbar sind und man von da aus auch mit einem Pegelwert, der nicht alles erfasst, Grenzwerte definieren kann. Das ist ein ganz sinnvoller Ansatz, solange wir nicht anfangen, verschiedene Lärmquellen miteinander zu verbinden. Dann wird nämlich genau dieser Ansatz in sich ins Gegenteil verkehrt.

Vor diesem Problem stehen wir heute. Wir sind heute in der Situation, dass meistens keine dominante Lärmquelle – wie das vor vielen Jahren der Fall war – vorhanden ist, sondern dass es mehrere, in etwa gleich dominante Quellen gibt, die auf die Menschen einwirken und von daher bewertet werden sollen.

Wie kann eine solche Bewertung stattfinden? Wir haben schon darüber geredet, dass Isophone berechnet werden können. Es ist auch diskutiert worden, nach welchen Regeln sie berechnet werden können. Mit welchen Grenzwerten sollten sie verglichen werden? Die hier entscheidende Frage kann ich ganz klar beantworten. Es kommt darauf an, unter welchen Bedingungen die Grenzwerte ermittelt worden sind. Ein Beispiel: Wenn man in einer epidemiologischen Untersuchung die vegetative Belastung von Personen und die tatsächliche, also die reale Belastung ermittelt und gemessen hat, dann muss die Berechnung bei der Anwendung der Grenzwerte auch mit der realen Belastung übereinstimmen. Man muss die Prognosetechnik ansetzen, die tatsächlich die beste Annäherung an die reale Belastung bringt. Wenn man Leute untersucht und gleichzeitig die Belastung durch irgendein Rechenverfahren errechnet hat und beide Ergebnisse gegenüberstellt – das kann man ja tun, da gibt es genügend Untersuchungen –, dann sind die Grenzwerte, die man dort ermittelt hat, natürlich nur auf dieses Rechenverfahren anzuwenden und nicht identisch mit dem real existierenden Schallpegel.

Deshalb muss man bei Schutzziele immer sehr genau schauen, wo sie eigentlich herkommen, aus welcher Größe sie abgeleitet worden sind, um die Frage beantworten zu können: Wie muss die Prognose lauten? Das fließt alles mit hinein.

Jetzt kommen wir zum Kombinationslärm zurück. Beim Kombinationslärm haben wir das Problem, das wir verschiedene Lärmquellen haben, z. B. Straßenverkehrslärm, Fluglärm und Bodenlärm, der von einem Flughafen ausgeht. Der Lärm dieser unterschiedlichen Quellen hat völlig unterschiedliche Zeitstrukturen. Fluglärm ist, das kennen wir alle, ansteigend, an- und abfallend. Wir nennen das „intermittierend“. Verkehrslärm ist in der Regel eher gleich bleibend. Diese beiden Größen haben unterschiedliche Wirkungen. Wir sind aber aufgrund der bisherigen pegelbezogenen Akustik nicht in der Lage, diese unterschiedlichen Strukturen zu berücksichtigen.

Deshalb können wir aufgrund der vorliegenden Situation im Moment eigentlich nichts Besseres tun, als Lärmpegel zu addieren, und machen dabei Fehler. Die Akustik ist deshalb schon seit längerer Zeit auf der Suche nach besseren Deskriptoren, die besser sind als z. B. die Dauerschallpegel. Herr Kastka hat einen Ansatz vorgestellt, die Überschreitung von bestimmten Pegeln, die NAT-Werte.

Es gibt auch andere Ansätze. Es gibt z. B. den Ansatz, der in Österreich präferiert wird, die so genannte Lautheit. Die „Lautheit“ ist nicht gleich dB(A). Die „Lautheit“ von Schallereignissen ist als Vorhersagegröße zu benutzen. Die Informationen, die ich habe, die aber noch unbestätigt sind, lauten, dass eine wesentlich bessere Vorhersage einer Belästigung aufgrund der erfassten „Lautheit“ möglich

ist. Herr Lerche hat mir mitgeteilt, dass eine Determination von bis zu 70 % möglich ist, das heißt, dass 70 % einer Belästigung aus diesen „Lautheits“-Werten berechnet werden können. Aus meiner Sicht steckt das noch in den Anfängen und ist noch nicht ausgereift. Das muss noch überprüft werden. War diese Determination zufällig? Gibt es Größen, die im Hintergrund stehen, die man im ersten Moment nicht sieht?

Die Situation ist klar. Uns allen ist bewusst, dass die Pegelwerte, die wir haben, nicht wirkungsadäquat sind. Wir können damit Lärmwirkungen nicht exakt beschreiben. Aus meiner Sicht können wir aber nicht warten und sagen: In zehn Jahren haben wir vielleicht eine bessere Beschreibung, und deshalb verzichten wir jetzt auf irgendwelche Grenzwertdiskussionen oder Grenzwerte, die wir einsetzen.

Wir müssen aus der Situation, in der wir im Moment leben, die sinnvollsten und angemessensten Schutzziele erarbeiten – und zwar mit den Deskriptoren, die uns zur Verfügung stehen. Das sind Pegelwerte, Dauerschallpegel, Maximalpegel und Überschreitungshäufigkeiten von Maximalpegeln.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Herr Maschke, ich bedanke mich auch bei Ihnen. – Eine weitere Wortmeldung, bitte schön.

Herr **Joachim Hans Beckers**: Es ist um ergänzende Ausführungen gebeten worden. Das Problem, das die Wissenschaftler haben, ist, dass sie nach der Wahrheit streben, dass man damit im Augenblick aber nichts machen kann, weil die rechtlichen Festlegungen in der Schwebe sind und man deshalb nichts konkret ansetzen kann. Deshalb kann man Ihnen noch keinen festen Wert nennen, der sich aus der Entwicklung in der EU ableiten ließe.

Ich hätte für die Politiker einen ganz praktischen Vorschlag. Stellen Sie die Gebiete fest, wo nachts 52 dB und tagsüber 55 dB überschritten werden, nachts sechsmal, tagsüber zwanzigmal, und entschädigen Sie in diesen Gebieten, so viel Sie können. Dann sind Sie auf der richtigen Seite und werden auch künftigen Entwicklungen gerecht werden. Die Mittelungspegel treffen die Verhältnisse sowie so nur sehr unzulänglich, und wir werden diesbezüglich immer in weiteren Diskussionen bleiben.

Die zweite Fragestellung war, wie sich die Auffassung bei den Gerichten entwickelt. Die Gerichte sind in der misslichen Lage, dass sie Recht sprechen sollen, Gesetze und andere Vorschriften diese Dinge aber nicht regeln. Deshalb bekommen wir im Einzelfall Richterrecht, je nachdem, was sich das erkennende Gericht ausdenkt. Die Gerichte schreien danach, eine vernünftige gesetzliche Regelung zu bekommen. Noch ist eine solche aber nicht vorhanden.

Es lässt sich aber ein mittelfristiger Trend feststellen. Die Werte, die von den Gerichten absegnet werden, sinken. Ich erinnere z. B. an die Empfehlung, einen Malus einzuführen. Wir können damit rechnen, dass wir bei ungefähr 52 dB in der Nacht und 55 dB am Tag landen werden. Wenn Sie diese Empfehlung befolgen, dann liegen Sie immer richtig und sicher.

Amt. Präsident **Rüdiger Hermanns**: Ich darf mich auch bei Ihnen bedanken. – Ich stelle fest, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen. Deshalb kann ich den ersten Tag des Hearings beenden. Ich denke, es war ein guter, ein anstrengender Tag, ein Tag des vielen Zuhörens. Wir sehen uns morgen wieder. Ich wünsche Ihnen einen guten Nachhauseweg. – Vielen Dank.

(Schluss: 17.50 Uhr)