



15. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Protokoll

Anhörung zum Frankfurter Flughafen

2. Tag, 11. Mai 2000

Teil 1

Themen:

Ausbau des Bahnsystems

S. 1

Sachverständige zu den Unterthemen:

Begründung für Kapazitätzahl 120

Dr. Karl-Friedrich Rausch, Deutsche Lufthansa AG
Dipl.-Ing. Mathias G. Kothe MBA
Dr. Philipp Goedecking, Roland Berger & Partner GmbH

Aspekte der Wettbewerbsfähigkeit

Dr. Wendelin Gretz, HLT Gesellschaft für Forschung, Planung und
Entwicklung mbH

Internationaler Wirtschafts- und Finanzstandort

Hans Walter Jakobi, Siemens
Jörg Schiele, Arthur D. Little – International Inc.

Arbeitsplätze – Wachstum durch Flughafenbau

Prof. Dr.-Ing. Heinrich Beder, Beder Consult
Dr. Karl Otto Schallaböck, Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt,
Energie

Thomas Schulz, Vereinigung hessischer Unternehmerverbände
Bernd Vorlaeufer-Germer, Deutscher Gewerkschaftsbund
Dr. Wendelin Gretz, HLT Gesellschaft für Forschung, Planung und
Entwicklung mbH

(Beginn: 8.36 Uhr)

Präsident **Klaus Peter Möller**: Am zweiten Tag, meine Damen und Herren, unseres Expertenhearings betreffend den Frankfurter Flughafen darf ich Sie alle sehr herzlich begrüßen. Das gilt natürlich in erster Linie für die Experten, die wir anhören, aber auch für die Zuhörerinnen und Zuhörer im Saal und an den Rundfunk- und Fernsehempfängern. Sie können alle dem Programm entnehmen, dass wir heute den Themenkomplex "Ausbau des Bahnsystems" und das Unterthema "Variantendiskussion" behandeln.

Für alle die, die gestern nicht zuhören konnten, möchte ich zur Erläuterung erwähnen, dass die im Programm aufgeführten Sachverständigen ganz überwiegend bereits eine schriftliche Stellungnahme erarbeitet und vorgelegt haben, die wir natürlich in unsere Betrachtungen einbeziehen. Die heutige Anhörung dieser Experten dient dazu, Ihnen Gelegenheit zu geben, dieses Statement nach aktuellstem Stand zu ergänzen. Die Themenstellung der schriftlichen Stellungnahmen wie auch der mündlichen Statements wurde von den vier Fraktionen erarbeitet und ergibt sich aus dem Strukturvorschlag mit dem Fragenkatalog.

Nach Abschluss eines jeden Themenkomplexes findet eine rund 60-minütige Diskussionsrunde statt, bei der die Abgeordneten des Hessischen Landtags – und nur die Abgeordneten – Fragen an die Sachverständigen stellen können. Das haben wir so geregelt, dass jede Fraktion eine Viertelstunde Fragezeit hat und sich überlegen muss, ob sie die Fragen hintereinander stellt oder Frage und Antwort aufeinander folgen sollen, was eher schneller und schöner sein könnte; aber das haben Sie zu beurteilen.

Wir werden heute ohne Mittagspause bis ca. 18 Uhr tagen. Sie haben wie schon gestern Gelegenheit, in den Rhein-Main-Hallen auf eigene Kosten Imbiss und Getränke zu sich zu nehmen. Wenn Fragen auftauchen: Wir haben engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Ihnen helfen. Für die Anzuhörenden ist ein Tagungsbüro eingerichtet. Für die Medienvertreter gibt es ein Pressezentrum.

Ich rufe nun den Themenkomplex

Ausbau des Bahnsystems

auf und bitte alle Sachverständigen, sich an den vorgegebenen Zeitrahmen von zehn Minuten für ihr Statement zu halten. Ich darf nun Herrn Dr. Rausch, Deutsche Lufthansa AG, um sein Statement bitten.

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch**: Herr Präsident, Herr Ministerpräsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte die Gelegenheit nutzen, Ihnen heute Morgen in der Kürze der gegebenen Zeit zum Kapazitätsbedarf und zur Nachfrage-

entwicklung in Frankfurt aus der Sicht der Deutschen Lufthansa zu berichten.

Ausgehend von unseren Wachstumsplanungen, die auf lange Sicht ein stabiles Wachstum voraussehen, basierend auf Wirtschaftsprognosen, Industrieprognosen, Herstellerprognosen unterstellen wir ein Passierwachstum der gesamten Deutschen Lufthansa in den nächsten Jahren von 4,7 % pro Jahr und ein Bewegungswachstum bei der Anzahl der Flugbewegungen von etwa 3,4 % pro Jahr. Das heißt, im Durchschnitt rechnen wir damit, dass die Größe unserer Flugzeuge langsam, aber kontinuierlich wachsen wird.

Auch Frankfurt wird und soll an diesem Wachstum teilhaben. Von heute etwa 233.000 werden wir auf 365.000 Bewegungen gehen. Das ist ein durchschnittliches Wachstum von etwa 2,9 %. Allerdings verläuft dieses Wachstum nach unserer Planung in Frankfurt nicht linear. Wir werden eine Wachstumsbegrenzung durch den für uns schon jetzt an der Kapazitätsgrenze befindlichen Flughafen Frankfurt haben. Wir werden nach dem Ausbau des Flughafens in eine deutliche Nachholphase der Bewegungen gehen und uns zwei, drei Jahre nach Ausbau wieder mit der Gesamtentwicklung des Marktes weiterentwickeln können.

Die Basis unserer Planungen geht davon aus, dass die Deutsche Lufthansa auch zukünftig in etwa ihren Marktanteil am Flughafen Frankfurt halten wird – als die zentrale Drehscheibe im Lufthansanetz. Wir haben als Lufthansa etwa 53 % Marktanteil; dazu kommen noch unsere Kooperationspartner und Allianzpartner. Wir unterstellen, dass wir im Jahr 2015 einen Marktanteil in der Größenordnung von 55 % haben werden.

Wir und alle Allianzfluggesellschaften brauchen eine starke und konkurrenzfähige Drehscheibe, um im Wettbewerb der Fluggesellschaften und der Allianzsysteme bestehen können.

(Anlage 1)

Die schwarze Linie, die Sie sehen, ist das, was der heutige Kapazitätseckwert bzw. -grenzwert des Flughafens Frankfurt bedeutet, mit 78 Bewegungen – die Summe aus Starts und Landungen – pro Stunde. Das, was die Experten uns sagen, ist, dass man bei Optimierung des Systems auf maximal 90 Bewegungen pro Stunde kommen kann – das Programm "80 plus". Allerdings gibt es noch nicht die einzelnen Maßnahmen, mit denen das erreicht werden kann.

Sie sehen aber, dass unsere wichtigsten Konkurrenten in Europa in den Flughäfen von Amsterdam und Paris bereits heute über dieser Grenze sind. In Amsterdam wird man diese Grenze im Jahre 2003 auf die magischen 120 Bewegungen pro Stunde ausbauen, und in Paris wird man bereits im Jahr

2001 die Zahl von 120 erreichen und sogar überschreiten.

Das heißt, der geforderte Ausbauschnitt für Frankfurt bedeutet nicht, dass man leicht an der Konkurrenz vorbeiziehen kann, sondern wir schaffen es damit gerade, die wichtigen Zahlen der Konkurrenz aufzuholen.

Lassen Sie mich kurz das Wesentliche eines Hubs erläutern. Wenn Sie zehn Orte miteinander verbinden wollen und zwischen allen Orten Luftverkehr aufnehmen wollen, dann brauchen Sie etwa 45 Flugzeuge, um von jedem Ort zu jedem Ort zu kommen. Sie haben sehr kleine Flugzeuge, weil das Originalaufkommen dieser Flughäfen relativ klein ist. Sie haben eine hohe Anzahl von Flugbewegungen und einen ökonomisch und ökologisch schlechten niedrigen Sitzladefaktor.

Wenn Sie die Verbindung über eine zentrale Drehscheibe machen, reduzieren Sie die Kapazitätsbindung auf nur noch neun Flugzeuge. Sie haben eine hohe durchschnittliche Flugzeuggröße – das, was wir auch sehen in der Entkopplung von Passagierwachstum und Flugzeugwachstum –, eine geringe Anzahl von Flugbewegungen und einen hohen Sitzladefaktor.

Das sind die beiden Extremvarianten dieses Modells. Wir versuchen so viel wie möglich über unsere Drehscheibe zu steuern. Das hat natürlich dort seine Grenze, wo die Länge der Reisezeit mit dem Umsteigen seitens des Kunden nicht mehr akzeptiert wird. Aber die Drehscheibe bringt einen Vorteil für die Fluggesellschaften, und ich zeige Ihnen gleich auch noch, wie er Vorteile für die Region und für die anderen Beteiligten bringt.

Gestern hat, soweit ich informiert bin, Herr Weinert Sie schon informieren können, wie Fluggesellschaften ihre Tickets verkaufen: über so genannte Computerreservierungssysteme, in denen die Flüge neutral dargestellt sind und über die Länge der Reise sortiert sind. Etwa 50 % aller Flüge werden über die erste Zeile, die Reisezeit, verkauft.

Wir brauchen einen Kapazitätseckwert von 120 Bewegungen, um möglichst kurze und damit konkurrenzfähige Reisezeiten zu erhalten. Um einen Flug nach New York aus Frankfurt wirtschaftlich füllen zu können, haben wir nur etwa 40 % Lokalaufkommen. 60 % der Reisenden müssen wir in Deutschland, in Europa und interkontinental nach Frankfurt zuführen, um von dort nach New York zu fliegen. Das heißt: Unsere Aufgabe besteht darin, die Reisenden aus Berlin, Kairo, Athen, Wien, Tel Aviv und aus vielen anderen Orten relativ zeitgleich nach Frankfurt zu bringen, dann in möglichst kurzer Zeit umsteigen zu lassen und das Flugzeug nach New York abfliegen zu lassen.

Dies gilt für alle unsere Flüge aus der Drehscheibe von und nach New York. Wir haben deswegen in Frankfurt Knotenlagen aufgebaut. Alle internationalen Drehscheiben und Fluggesellschaften organisieren ihre Flughäfen und Flüge nach solchen Knoten. Wir haben in Frankfurt beispielsweise sechs Knoten aufgebaut, wo wir eine hohe Anzahl von Flugzeugen aus dem Interkontinental-Bereich kombinieren mit Flügen aus Deutschland und Europa bzw. in Frankfurt drehen lassen und dann wieder nach Europa bzw. Deutschland wegfliegen lassen.

Die zweite Welle kommt von 8.30 Uhr bis etwa kurz vor 11 Uhr. Es ist das gleiche Muster: sehr viele Flugzeuge in kurzer Zeit in den Flughafen hineinfliegen lassen und in kurzer Zeit wieder hinausfliegen lassen.

Das Problem, das Frankfurt hat, hat zwei Seiten. Einmal sind wir in der Menge der Flugzeuge begrenzt, die wir zur gleichen Zeit starten und landen lassen können. Zum anderen haben wir fast keine Lücken mehr zwischen den einzelnen Knoten. Das heißt, wir haben eine Situation, dass der Flughafen heute nicht nur in der Spitze, sondern auch in der Menge schon an die Kapazitätsgrenze kommt. Das führt auch dazu, dass viele Flugzeuge in schwierigen Situationen – ob das aufgrund des Wetters oder aufgrund von Flugsicherungsverspätungen so ist – ihre Flugzeiten nicht mehr halten können und dann automatisch in Nachtzeiten rutschen, die sie nicht nutzen würden, wenn wir tagsüber ausreichend Kapazitäten hätten.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Blödsinn!)

Wir haben in der Zielsetzung Umsteigezeiten von 45 Minuten zwischen Ankunft und Abflug unserer Flugzeuge. Um unsere Drehscheibe vernünftig darstellen zu können, müssten wir sehr viele Flugzeuge gleichzeitig bringen. Schaffen wir dieses aufgrund der Spitzenbegrenzung nicht, dann werden die Flugzeuge – das ist ein 10-Minuten-Fenster – nur über eine halbe Stunde bzw. eine Dreiviertelstunde ankommen können und die Umsteigezeiten vergrößern sich auf etwa 120 Minuten. Statt einer Dreiviertelstunde kommt man also in eine Größenordnung von zwei Stunden. Die Gesamtreisezeit für den Kunden wird länger, und der Umsteiger kann einen kürzeren Flug finden, der über Amsterdam, über Paris oder über London geht. Das heißt: Unser Flug findet zwar statt, ist aber nicht mehr verkaufbar. Unser Sitzladefaktor sinkt. Gleichzeitig sinkt die Wirtschaftlichkeit, und wir wären gezwungen, uns von diesen Flügen zu verabschieden.

(Anlage 2)

Wenn Sie die Drehscheibe Frankfurt aus der Sicht der Gesamtumsteiger sehen: Nicht nur die Lufthansa hat in Frankfurt einen Umsteigeverkehr mit etwa

47 %. In der Linie sind es etwa 63 % Umsteiger. Also: 63 % der Menschen, die fliegen, fliegen nicht nach Frankfurt, sondern nutzen Frankfurt als attraktiven Umsteigeflughafen.

Was hat das für Frankfurt für eine Bedeutung? Ein kurzer Vergleich der Umsteiger in unserem System, in Frankfurt 63 %. Wir bieten aufgrund der hohen Attraktivität 158 Orte in Deutschland, in Europa, in der Welt an, die man von Frankfurt ohne umzusteigen erreichen kann. Umgekehrt: Aus 158 Orten Deutschlands, Europas und der Welt kann man ohne umzusteigen nach Frankfurt kommen. Das bringt die hohe Attraktivität für den Standort Frankfurt.

Unsere zweite Drehscheibe ist München mit 34 % Umsteigern. Von dort können wir nur 87 Orte weltweit nonstop bedienen. Berlin, unsere Hauptstadt, hat keinen Umsteigeflughafen. Nur 2% sind Umsteiger, nur 21 Orte können Sie von Berlin aus direkt erreichen, und nur aus 21 Orten kommen Sie direkt nach Berlin. Zu allen anderen Orten müssen Sie im Lufthansasystem umsteigen über Frankfurt oder München.

Die große Sorge, die wir haben, ist, dass wir bei einem Wachstum, das unterhalb dessen liegt, was wir prognostizieren, bei einem heutigen Eckwert von etwa 78 schon in den nächsten Jahren in massive Engpasssituationen kommen. Das heißt, dass wir in unserem Wachstum in Frankfurt begrenzt sein werden. Wir müssen verschieben, wir müssen relativ dicht werden, und wir werden in der Qualität in Frankfurt heruntergehen, wenn wir nicht sehr schnell erstens die Optimierungsmaßnahmen umsetzen können und zweitens zu einem sehr schnellen Beschluss über den Ausbau kommen, weil ansonsten die Lufthansa das gesamte System anders darstellen muss, um sich nicht von dem eigenen Wachstum abkoppeln zu müssen.

Selbst ein unrealistisch kleines Wachstum von nur 1 %, was deutlich unter allen Prognosen liegt, wird dazu führen, dass Frankfurt an die Kapazitätsgrenzen kommt. Wir können aber einen Flughafen nicht an der Kapazitätsgrenze fahren. Theoretisch bedeutet die Stagnation, dass wir zurückgehen werden. Wir werden in den nächsten Jahren noch ein bisschen wachsen können.

(Anlage 3)

Sie sehen hier die Verlaufskurve, die wir für Frankfurt erwarten: 100 % im Jahre 1999, bis zum Jahre 2015 erwarten wir 60, 70 oder 80 % Steigerung, folgend dem Marktwachstum. Sollte die Entscheidung fallen, Frankfurt nicht auszubauen, werden wir – schon auf der Suche nach Alternativen – in Frankfurt noch ein oder zwei Jahre wachsen können. Wahrscheinlich 2005, 2006 wird das Szenario kippen. Wir werden uns über eine lange Zeit verlagern müssen, und wir kommen irgendwann zurück

auf einen Wert, der etwas über dem heutigen Frankfurter Wert liegen wird, weil das Wachstum von und nach Frankfurt auch zunimmt, aber deutlich vom Markt weg. Die Attraktivität wird sinken und die Anzahl der Direktflüge wird deutlich zurückgehen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ihr Begrenzungsszenario ist an sich schon überschritten. Aber Sie kommen zum Schluss, Herr Dr. Rausch?

(Herr Dr. Karl-Friedrich Rausch: Ich habe noch eine letzte Folie, wenn ich darf!)

– Sie dürfen, natürlich.

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch:** Das ist mein Blick in die Zukunft. Was passiert später?

(Anlage 4)

Wir erwarten mit diesem Ausbau auf 120, dass wir auch langfristig eine engpassfreie Wachstumschance haben werden. Es gibt natürlich auch für uns keine festen Zahlen für die Jahre 2015 und später, dass man sagen könnte, was passiert. Nur gibt es in der Industrie einige Erwartungen. Wir haben einen Nachholeffekt in Frankfurt, sodass die Zahlen nach dem Ausbau sehr schnell hochfahren werden. Dann kommen wir aber auf ein sehr moderates Marktwachstum.

Ab etwa 2010 rechnen wir damit, dass es auch die größeren Flugzeuge mit 500 und vielleicht sogar mehr Sitzen geben wird, weil dann die einzelnen Strecken von Frankfurt in die Zielgebiete diese Flugzeuge erlauben. Zum heutigen Zeitpunkt würde dieses große Flugzeug mehr Slots in Frankfurt verstopfen, als es uns Nutzen bringen würde. Von daher kann man dann die Anzahl der Passagiere von der Anzahl der Flugbewegungen weiter entkoppeln. Die Hubs werden ihre Stärke behalten, aber es wird auch ein dezentrales Wachstum geben, weil der Flugverkehr nicht nur in den Hubs, sondern generell wächst. Wir werden unsere Integration mit Partnern vorantreiben und versuchen, zwischen den Knoten Optimierungen zu erzielen und Synergieeffekte zu gewinnen. Das wird dazu führen, dass man das nicht alles auf eine Spitze bringen muss, sondern ein bisschen verteilen kann.

Grundsätzlich brauchen wir aber ganz dringend die Entscheidung für den Ausbau jetzt, damit wir zukunftsgerichtete Planungen machen können. – Vielen Dank, Herr Präsident.

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

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ganz herzlichen Dank, Herr Dr. Rausch. Das war eine sehr einprägsame Einführung in den Teilkomplex: Begründung für die Kapazitätzahl 120.

Ich sage es einmal an dieser Stelle: Es ist dankenswert, dass die Experten in einem so eng begrenzten Zeitraum uns so viel sagen können und zu sagen haben.

Zu diesem Thema die nächste Wortmeldung: Herr Dipl.-Ing. Matthias Kothe MBA. Ich verweise darauf: Herr Dr. Rausch hat eine Stellungnahme abgegeben für die Lufthansa, und von Herrn Kothe gibt es ebenfalls eine Stellungnahme, die Grundlage seines mündlichen Statements ist. Willkommen am Rednerpult!

Herr Matthias G. Kothe: Sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrter Herr Ministerpräsident, sehr geehrte Damen und Herren des Hessischen Landtags! Ich bedanke mich für Ihre Einladung, am Hearing zum Ausbau des Frankfurter Flughafens teilzunehmen.

In meinem Beitrag möchte ich auf drei Themen eingehen: zum einen auf die Fragestellung selbst, die im Rahmen der Mediation behandelt wurde – dies aus dem Gedanken heraus, dass die Fragestellung die möglichen Antworten beeinflusst. Zum Zweiten gehe ich nochmals auf die Annahmen zum Wachstum der Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen und zu den sich daraus ergebenden Konsequenzen ein. Drittens möchte ich verdeutlichen, welche Rolle die modernen Instrumente der Szenarienmodellierung bei der Lösung komplexer und auch politisch umstrittener Themenstellungen wie eben der Frage des Ausbaus am Frankfurter Flughafen spielen können.

Zum ersten Teil meiner Ausführungen, zu der Fragestellung, die im Rahmen der Mediation behandelt wurde. In der Mediation wurde bekanntlich die Frage gestellt: Unter welchen Voraussetzungen kann der Frankfurter Flughafen dazu beitragen, 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?

Diese Fragestellung wurde in der Mediation sehr rasch auf eine Kapazitätsfrage reduziert, dergestalt: Wie kann ein Kapazitätseckwert von 120 am Frankfurter Flughafen erreicht werden? Damit war die Themenstellung doch zu sehr eingeschränkt. Denn mit der Fokussierung des Themas auf den Kapazitätseckwert wurde die Gültigkeit zweier grundlegender Annahmen vorausgesetzt: einmal, dass ein freier Wettbewerb zwischen den Drehkreuzflughäfen in Mitteleuropa existiert, und zum Zweiten, dass die Wettbewerbsfähigkeit die Region Rhein-Main weitgehend identisch ist mit der Wettbewerbsfähigkeit des Frankfurter Flughafens.

Ich möchte hier aus verschiedenen Gründen nur auf die erste Annahme eingehen. Diese Annahme übersieht, dass bei allen infrage kommenden Hub-

Flughäfen die Kapazitäten für Flugbewegungen ein sehr knappes Gut sind. Ein freier Wettbewerb, wie er in Diskussionen oftmals unterstellt wird, ist de facto deutlich begrenzt. Aufgrund der real existierenden Kapazitätsengpässe erscheint es auch kaum vorstellbar, dass einer der großen Netzwerkknoten – einer der Airlines oder der einer Allianz – von einem Flughafen zum einem anderen Hub-Flughafen in Mitteleuropa verlagert wird. Diesen Kapazitätsengpässen Rechnung tragend hätte die Ausgangsfrage für die Behandlung der vielschichtigen Problematik deutlich offener und auch strategischer gestellt werden müssen. Zum Beispiel: Welche Ansätze gibt es, um den nachfrage- wie auch den angebotsbedingten Kapazitätsbedarf des Luftverkehrs mittel- und langfristig zu lösen?

Selbst wenn es konkret in dieser Anhörung um die Flugbewegungskapazität am Frankfurter Flughafen geht, verdeutlicht eine offene Fragestellung die Zusammenhänge besser, insbesondere, dass sich die Kapazitätsfrage eben nicht nur aus der Wettbewerbstheorie heraus verstehen und beantworten lässt. Möglicherweise sind Kapazitäten eher als ein Thema überregionaler Kooperationen anzusehen.

Zweitens wird eine Antwort auf die Kapazitätsfrage in Frankfurt sicherlich Auswirkungen auf die Flughafeninfrastruktur in ganz Deutschland haben. Drittens ist nicht nur die Bodeninfrastruktur betroffen, sondern auch die Optimierung der Lufträume in der Core Area Mitteleuropas notwendig.

Diese Gründe lassen das der Mediation gestellte Thema zu eingengt erscheinen. Die Frage muss deutlich offener gestellt werden. Die Empfehlung wäre hier, das bisherige Thema – und das Thema ist tatsächlich mittelfristiger Natur –, den mittelfristigen Kapazitätsausbau in Frankfurt/Main weiter zu fassen und in Richtung langfristiger Lösungsansätze zur Kapazitätsentwicklung in Mitteleuropa zu erweitern.

Das bedeutet, dass mit einer solchen Themenstellung die Notwendigkeit erkannt würde, mögliche Kooperationspartner nach Hub-Flughäfen in Mitteleuropa an einen Tisch zu bringen. Denn solange das nicht geschieht, können Synergien nicht erkannt und schon gar nicht realisiert werden. Die überall in Mitteleuropa begrenzte Ressource Umweltkapazität erfordert jedoch heute schon die Nutzung von Synergien und das Denken in Kooperationskontexten.

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

Zum zweiten Teil meines Beitrages: die Annahmen zum Wachstum der Flugbewegungen und der Konsequenzen daraus. Herr Dr. Rausch hat ja eben auch dazu vorgetragen.

Die Annahmen zum Wachstum des Luftverkehrs und vor allem der Flugbewegungen in Frankfurt

bilden das Fundament aller Argumentationslinien im Mediationsverfahren. Wenn man hier jedoch eine kleine Modifikation dieser Annahmen völlig im Rahmen der Fehlerbandbreite von Prognosen vornimmt, wird ein nicht gelöstes strategisches Dilemma deutlich. Das möchte ich erläutern. Was soll beispielsweise geschehen, wenn die Flugbewegungen in Frankfurt/Main um mehr als die bisher angenommenen 2,8 % wachsen sollten, z. B. um die 5 % Wachstum der beiden letzten Jahre? Und umgekehrt: Was wären die Auswirkungen eines Trendbruchs des Wachstums im Luftverkehr?

Zur ersten Überlegung. Geht man von einem weiteren signifikanten Flugbewegungswachstum in Frankfurt aus, dann wäre der mögliche Kapazitätsgewinn durch eine weitere Start- und Landebahn in Frankfurt rasch erschöpft, vielleicht schon im Zeitfenster der Inbetriebnahme. Langfristiger sähe es noch viel dramatischer aus. Es ist eine Milchmädchenrechnung. Aber dennoch: Wir müssen mit mehr als 1 Million Flugbewegungen im Jahre 2015 rechnen, wenn sich das Flugbewegungswachstum mit mindestens 5 %, wie in den beiden vergangenen Jahren, am Frankfurter Flughafen fortsetzt. Und es ist ja nicht nur die Lufthansa als der wichtigste Kunde des Frankfurter Flughafens, sondern auch eine Fülle anderer Fluglinien. Somit würde man sich vermutlich nur einige Jahre Zeit kaufen, bevor sich die Kapazitätsfrage in Frankfurt erneut und in vermutlich noch größerer Schärfe stellt.

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

Die Frage – und dies ist eine politisch zu beantwortende Frage – ließe sich aus der Sicht der Region auch umformulieren und so stellen: Wie hoch darf denn der Preis für das Sich-Zeit-Kaufen sein?

Geht man hingegen von der Annahme aus, dass ein Trendbruch hinsichtlich des Wachstums von Flugbewegungen in Frankfurt am Main nicht völlig ausgeschlossen werden kann – bitte schön, nur als Zitat: Herr Honecker sagte noch im August 1989, die Mauer stehe noch 100 Jahre –, dann kommt der Erarbeitung einer grundsätzlichen Kapazitätsstrategie eine umso größere Bedeutung zu. In diesem nicht aufgelösten Dilemma – wie soll denn eine langfristige, zukunftsweisende Lösung für den Kapazitätsbedarf des Frankfurter Flughafens aussehen? – scheint das größte strategische Problem zu liegen. Eine Antwort hierauf ist mir nicht bekannt. Es wäre möglicherweise durch die Politik bzw. den Hessischen Landtag zu fordern, dass die mittelfristigen Konzepte zur Lösung der Kapazitätsprobleme wie die hier diskutierten Konzepte in Frankfurt stimmig und logisch zu langfristigen Kapazitätsstrategien passen müssen. Es wäre wichtig, dass diese langfristigen Kapazitätsstrategien für Frankfurt viel detaillierter, viel präziser und viel belastbarer dargestellt werden als bisher.

In diesem Zusammenhang ist es auch von zentraler Bedeutung, dass die Kapazitätsbedürfnisse am Frankfurter Flughafen nicht auf die originäre Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen aus der Region zurückzuführen, sondern das Ergebnis von Geschäftsmodellen sind. Ich möchte hervorheben, dass ich diese Netzwerk-Geschäftsmodelle für rational nachvollziehbar und ökonomisch gut begründet halte. Es sind außerordentlich erfolgreiche Geschäftsmodelle, die weltweit Anwendung finden.

Zugleich ist jedoch anzumerken, dass die heutigen Netzwerk-Geschäftsmodelle, die auf zentralen Hub-Flughäfen basieren, offenkundig auch Nachteile haben. Die Frage stellt sich, ob sie morgen noch zukunftsfähig sind. Wir reden hier über einen Zeithorizont von 10, 15, 20 Jahren – vor allem unter den spezifischen Bedingungen hier in Mitteleuropa, Stichwort: große Bevölkerungsdichte. Soweit ich es im Mediationsverfahren verfolgen konnte, wurden die diesbezüglichen wesentlichen Einflussfaktoren in ihren möglichen Schwankungsbreiten nicht hinreichend betrachtet.

Drei kurze Beispiele. Es wurden keine alternativen Netzwerkkonzepte, die ja insbesondere für den Fall eines stetigen Wachstums sehr wichtig sind, berücksichtigt. Meine Damen und Herren, eines ist klar: Sollten die Prognosen zum Wachstum im Luftverkehr so eintreffen, müssen innovative Geschäftsmodelle entwickelt werden, in denen alle denkbaren Modifikationen heutiger Strategien in die Überlegungen einbezogen werden. Ansonsten lässt sich die Befriedigung der Nachfrage nicht realisieren. Zwangsläufig wird man über Hub-Netzwerke mit Dedicated Hubs reden müssen, ebenso über eine Entzerrung von Luftverkehr nach Anspruchsprofilen, spricht: Charter, Fracht, General Aviation. Man muss auch über die schon erwähnten Kooperationsstrategien viel ernsthafter nachdenken.

Zweiter Punkt: Der Anfälligkeit eines stark zentralisierten Systems ist für die Ermittlung der tatsächlichen Verfügbarkeit zukünftiger Kapazitäten unter qualitativen Gesichtspunkten Rechnung zu tragen.

Präsident **Klaus Peter Müller**: Herr Kothe, nur ein Einschub: Eigentlich ist die Redezeit schon abgelaufen. Ich will nicht kleinlich sein, aber Sie müssen es bedenken.

Herr **Matthias G. Kothe**: Okay, ich will es kürzer machen.

Hier lauten die Stichworte: Verlässlichkeit und Pünktlichkeit. Das Thema heutiger und zukünftiger Netzwerkstrategien hat wesentlich mehr Tiefe, als in der Mediation berücksichtigt werden konnte. In den USA ist beispielsweise bereits eine Diskussion zur weiteren Entwicklung der zentralen Mega-Hubs im Gange, und hier wird über Multi-Hubbing nachgedacht.

Es ist somit – und das ist die Empfehlung – zu bedenken, ob das Thema heutiger und zukünftiger Netzwerk-Geschäftsmodelle für die hier anstehende Entscheidung erneut aufgegriffen werden muss. Um den besonderen Rahmenbedingungen der Region Rechnung zu tragen, wären dann alternative Netzwerkmodelle und alle denkbaren Modellmodifikationen der heutigen Netzwerk-Geschäftsmodelle zu überdenken.

Den dritten Teil meiner Ausführungen sehr kurz: Welchen Beitrag kann die Entwicklung von Szenarien bei der Lösung dieser Frage leisten? – Ich möchte hier auch auf meinen im Internet eingestellten Beitrag verweisen.

Szenarien können sehr wohl, wenn sie systematisch angegangen werden, mit schwierigen, komplexen Fragestellungen umgehen. Sie sind auch oftmals das methodische Instrument der Wahl bei politisch umstrittenen Themenstellungen. Diese Methode wurde auch im Rahmen der Mediation genutzt, allerdings sehr verkürzt, und meines Erachtens konnte deswegen dieser Prozess nicht seine volle Wirksamkeit entfalten.

Weiterhin wurden Szenarien zur Entwicklung des Luftverkehrs in verschiedenen Experten-Workshops erarbeitet, ohne dass ein mittelbarer oder unmittelbarer Zusammenhang zum Ausbau des Frankfurter Flughafens bestand. So fanden diese Arbeiten weitgehend in einem politikfreien Raum statt. Hier wurde z. B. vom Zukunftsforum Luftverkehr, einer strategischen Arbeitsgemeinschaft der DASA, der Lufthansa, der Deutschen Flugsicherung und der Frankfurter Flughafen AG ein Expertenworkshop ausgerichtet. Das Ergebnis sind vier Szenarien, die ausführlich dokumentiert, aber bisher noch nicht veröffentlicht wurden. Die Gültigkeit dieser vier Szenarien ist zwar bestätigt worden, aber sie sind noch nicht in die Arbeiten eingeflossen.

Ohne auf Details eingehen zu können, möchte ich sagen, dass diese Szenarien ein wesentlich facettenreicheres Bild vom zukünftigen Luftverkehr im Jahre 2020 zeichnen und Beachtung verdienen, gerade weil sie sich teilweise von den heutigen gängigen Vorstellungen unterscheiden.

Ich möchte mit einer Empfehlung enden. Vor der endgültigen Entscheidung über die Art der Kapazitätserweiterung am Frankfurter Flughafen sollte ein Prozess mit der Aufgabenstellung durchgeführt werden, Szenarien zu langfristigen, d. h. über den Zeithorizont von 2015 hinausgehenden Lösungsansätzen zur Kapazitätsfrage zu entwickeln. Aus diesen Szenarien ließen sich dann sowohl mittelfristige als auch langfristige Handlungsoptionen für den Frankfurter Flughafen ableiten. Von diesen Handlungsoptionen – das wäre dann die politische Bewertung – ließe sich unter Abwägung aller Gesichtspunkte der optimale Weg entwickeln. Die im

Rahmen der Mediation erarbeiteten Dokumente können eine Grundlage hierfür bilden.

Meine Damen und Herren, ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

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

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich bedanke mich bei Ihnen, Herr Dipl.-Ing. Kothe, und erteile jetzt das Wort Herrn Dr. Philipp Goedeking. Er ist Partner von Roland Berger & Partner GmbH, International Management Consultants. Sein Statement basiert ebenfalls auf einem schriftlichen Bericht, der veröffentlicht worden ist.

Herr **Dr. Philipp Goedeking:** Herr Landtagspräsident, Herr Ministerpräsident, meine Damen und Herren! Ich möchte Ihnen eine kurze Analyse vorstellen, in der wir die Anzahl der Flugbewegungen in Europa auf den wesentlichen Verkehrsdrehscheiben oder Hubs ermittelt haben. Diese haben wir aufgetragen gegen die Anzahl der auf den Flughafendrehscheiben umsteigenden Passagiere.

(Anlagen 5 und 6)

Sie müssen dazu wissen, dass das Segment der umsteigenden Passagiere das bei weitem am schnellsten wachsende Segment ist. Das Segment der nonstop, direkt fliegenden Passagiere wächst mit etwa 6,6 % im langjährigen Schnitt, während das Segment der umsteigenden Passagiere fast dreimal so schnell, nämlich um 18 % jährlich, wächst.

Wenn wir uns diese Kurve anschauen, sehen wir einen fast quadratischen Zusammenhang zwischen der Anzahl der Flugbewegungen und der Zahl der auf diesen Flughäfen umsteigenden Passagiere.

Das Rennen wird angeführt durch London-Heathrow, Frankfurt, Amsterdam und Paris-Charles de Gaulle. Dann kommt eine große Lücke und dann der Rest: eine große Gruppe der kleineren Flughäfen in Europa; es sind durchaus auch Hubs dabei. Hier sind die Zahlen für 1998. Wir beobachten diesen Kurvenverlauf, diesen Trend seit vielen Jahren und erkennen für die Zeit folgende Effekte:

Erstens ist ganz auffällig, dass die Gruppe der vier großen europäischen Mega-Hubs – Frankfurt, London, Paris und Amsterdam – sich Jahr für Jahr von dem Rest weiter absetzt. Das heißt, die Schere wird weiter. Auf der anderen Seite gibt es auch unten Verschiebungen, auf die ich gleich noch zu sprechen komme.

Wenn ein solcher quadratischer Zusammenhang besteht, kann man das nur auf folgende Weise erklären: erstens damit, dass die großen Hubs von

einem solchen Mechanismus, den wir selbst verstärkendes Wachstum nennen, profitieren. Denn dieses quadratische Wachstum muss ja irgendwoher kommen. Wenn der Markt konstant ist und der Markt für alle gleich konstant wächst, dann wachsen die Großen automatisch, selbst verstärkend, schneller als die Kleinen, aber eben auf Kosten der Kleinen. Das heißt, die Kleinen laufen immer Gefahr, marginalisiert und immer mehr auf die Rolle von Regionalflughäfen zurückgedrängt zu werden.

Sehen wir uns jetzt einige Veränderungen an, die in der Wolke hier unten stattgefunden haben. Da ist z. B. der Flughafen München, der von 1996 bis 1998 stark gewachsen ist. Wenn man sich die Flugbewegungen ansieht, die München über die Jahre bekommen hat, dann erkennt man das als Overflow aus Frankfurt. Das heißt, der Verkehr fängt an, aus Frankfurt herauszuquillen und z. B. nach München zu fließen.

Eine andere ganz auffällige Bewegung gibt es in Wien: Wien hat sich massiv entwickelt, und zwar dadurch, dass der Flughafen vergleichsweise reiche Kapazitäten hat und solche Spitzen verkraften kann, die Herr Dr. Rausch vorhin beschrieben hat, und dadurch sehr schnelle Verbindungen anbieten kann und einen Wettbewerbsvorteil erzielt.

Eine andere wichtige Veränderung sehen wir bei Malpensa in Mailand. Da möchte ich auch kurz auf meinen Vorredner eingehen. Sie sehen hier Malpensa 1998 ganz am Ende der Liga. Inzwischen ist Malpensa innerhalb eines Jahres, 1999, sehr weit nach oben geschneilt. Da hat es zwei Veränderungen gegeben: Die Alitalia hat tatsächlich ihren Hub von Fiumicino, also Rom, nach Malpensa verlegt. Wenn es strategisch geboten ist, findet es also tatsächlich statt, dass eine Airline ihren kompletten Hub verlegt. Das Zweite: Sie kennen auch die Diskussion um Linate, den anderen Flughafen in Mailand, der faktisch geschlossen wird – bis auf einen Shuttle nach Rom – und nach Malpensa geschoben wird. Diese Bewegungen finden also tatsächlich statt.

Nun ist dieses System, weil es quadratisch ist und weil es die Selbstverstärkung kennt, dynamisch. Es ist nicht möglich, eine Position, die Flughäfen einmal erreicht haben, schlichtweg zu halten. Sondern sie müssen entweder auf dieser Kurve weiter wachsen oder sie fallen zurück. Jede Asymmetrie in diesem System, jede Selbstverstärkung geschieht grundsätzlich immer zulasten eines anderen.

Weiter sehen wir über den Lauf der Jahre, dass diese Kurve anfängt, sich nach rechts zu verschieben. Das heißt, das Wachstum findet nicht immer weiter nach oben statt, sondern die Kurve verschiebt sich weiter nach rechts. Das Gleiche sehen wir in den USA: Die großen Hubs gehen im Vergleich sehr viel weiter nach rechts. Das heißt: Sie brauchen wesentlich mehr Flugbewegungen für

dieselbe Anzahl Passagiere. Das ist ökologisch unsinnig.

Wir müssen deshalb ein System für Frankfurt schaffen, das es Frankfurt gestattet, im Wettbewerb der vier großen Hubs weiter zu wachsen und weiterhin seine Hub-Funktion wahrnehmen zu können, damit eben nicht die Zahl der Flugbewegungen in der Fläche und insgesamt so massiv zunimmt, wie das in den USA zu beobachten ist. Die Hub-Funktion ist einer der wirksamsten Mechanismen dafür, die Anzahl der Flugbewegungen zu begrenzen, während gleichzeitig das Passagierangebot trotzdem weiterentwickelt wird.

Eine letzte Anmerkung. Amsterdam hat enorme Kapazitätserweiterungsmöglichkeiten, genauso wie Charles de Gaulle. Demgegenüber ist Heathrow ziemlich am Ende der Kapazität. Wenn das richtig ist, wird sich Charles de Gaulle weiterentwickeln, und dann wird sich auch Amsterdam weiterentwickeln. Wir rechnen sicher damit, dass sich vor allem auch Malpensa weiterentwickeln wird. Wenn dies so ist und Frankfurt in der Kapazität nicht weiterentwickelt wird, wird Frankfurt im Vergleich herunterrutschen. – Danke schön.

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

Präsident Klaus Peter Möller: Vielen Dank, Herr Dr. Goedeking. Mit Ihrem Referat verlassen wir zunächst einmal den Teilkomplex „Begründung für die Kapazitätzahl 120“.

Ich leite über zu dem Teilkomplex „Aspekte der Wettbewerbsfähigkeit“. Dazu spricht Herr Dr. Wendelin Gretz von der HLT Gesellschaft für Forschung, Planung und Entwicklung mbH. Dazu gleich noch ein Hinweis: Herr Dr. Gretz spricht außerdem zu dem Komplex: Arbeitsplätze, Wachstum durch Flughafenausbau. Das gibt ihm das Recht, die doppelte Redezeit in Anspruch zu nehmen und so zu verteilen, wie er es für richtig hält. Herr Dr. Gretz, in diesem Sinne Glück auf.

Herr Dr. Wendelin Gretz: Herr Präsident, Herr Ministerpräsident, meine Damen und Herren! Ein Satz zu meiner Funktion: Wir haben als HLT-Gesellschaft für Forschung, Planung und Entwicklung im Rahmen des Mediationsverfahrens die Wirtschaftsgutachten inhaltlich begleitet und koordiniert.

Ich werde die Frage der Wettbewerbsfähigkeit etwas anders interpretieren, als es im Fragenkatalog vorgegeben ist. Zu den Fragen nach der steuerlichen Behandlung von Flugbenzin kann ich Ihnen keine kompetente Auskunft geben. Auch zur Wettbewerbsposition der FAG werde ich Ihnen nichts sagen; aber ich möchte etwas zur Frage der Wettbewerbsfähigkeit der Region in Abhängigkeit von der Funktion des Flughafens berichten.

Die Diskussion um die wirtschaftlichen Effekte des Flughafens wird vielfach auf die Frage verkürzt: Wie viele Arbeitsplätze entstehen durch den Flughafen ausbau am Flughafen selbst und bei seinen Zulieferern in der Region? So groß dieser Effekt auch sein mag, er ist sicherlich kein hinreichender Grund dafür, den Flughafen zu erweitern.

Ganz anders sieht die Sache aber aus, wenn man den Blick auf die Unternehmen richtet, die den Flughafen als Verkehrsinfrastruktur nutzen, deren Standortentscheidung also möglicherweise sogar vom Flughafen und seiner Funktion als internationaler Hub abhängt. Ich rede also über die Standorteffekte des Flughafens als Faktor der Wettbewerbsfähigkeit der Region.

Die Bedeutung eines Flughafens als Standortfaktor für eine Wirtschaftsregion zeigt ein Vergleich europäischer Regionen mit unterschiedlichen Flughafenfunktionen. In Regionen mit einem Flughafen von nationaler Bedeutung übertrifft die Bruttowertschöpfung deutlich den Landesdurchschnitt. Nationale Spitzenpositionen bei der Bruttowertschöpfung nehmen dann Regionen ein, die einen internationalen Flughafen mit Drehscheibenfunktion, also mit der so genannten Hub-Funktion, besitzen, wie z. B. Paris, London oder Frankfurt. Das ist übrigens das Ergebnis eines Gutachtens über die Bedeutung von Flughäfen für die Struktur und Entwicklung der regionalen Wirtschaft, eine Untersuchung, die vom Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung durchgeführt wurde.

Im Rahmen des Mediationsverfahrens wurde zur Frage der Standorteffekte eine Untersuchung vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln durchgeführt, die sich auf eine Unternehmensbefragung in Hessen und angrenzenden Regionen stützt. Auf die Datenbasis dieser Befragung werde ich noch kurz eingehen, zunächst aber auf einige Ergebnisse, die unterstreichen, wie groß die Bedeutung des Flughafens im Wettbewerb der Regionen ist.

Die Bedeutung des Standortfaktors "Verkehrsbindung an den Flughafen" wird von allen Unternehmen im Untersuchungsraum Hessen und den angrenzenden Regionen in Bayern, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz auf Platz sieben von 16 Standortfaktoren gesetzt. Wichtiger sind z. B. die Anbindung an die Straße, die Arbeitskosten, lokale Steuern und Abgaben oder das Dienstleistungsangebot in der Region. Betrachtet man dann aber das engere Rhein-Main-Gebiet, dann liegt der Flughafen auf Rang vier der Bedeutungsskala.

Für neu ansiedelnde Unternehmen im gesamten Untersuchungsgebiet steht der Flughafen auf Platz drei der Standortfaktoren. Bei den so genannten luftverkehrsaffinen Betrieben, das sind Betriebe, die europaweit oder weltweit agieren und den Flug-

hafen insbesondere im Geschäftsreiseverkehr oder als Frachtversender nutzen, steht er auf Platz zwei der Rangskala.

Ich denke, die Daten machen deutlich, dass der Flughafen einen wichtigen Faktor für die wirtschaftliche Standortqualität des Rhein-Main-Gebietes darstellt. Insbesondere bei den neu ansiedelnden Unternehmen besitzt die Region hier einen wichtigen Standortvorteil vor anderen Regionen in Europa.

Es ist dann natürlich eine spannende Frage, herauszufinden, was der Verlust dieses Standortvorteils z. B. für die Arbeitsplätze in der Region bedeuten könnte. Die Unternehmen wurden in der Untersuchung gefragt, wie sie auf einen Verlust der Hub-Funktion im Passagierverkehr und/oder auf eine Einschränkung im Frachtverkehr jeweils im Vergleich zur engpassfreien Situation reagieren würden.

Dabei sind folgende Reaktionen möglich: Die Produktionskosten steigen, es gibt Umsatzausfälle, es gibt Standortverlagerungen, etwa Teilausgliederungen von Funktionen aus den Unternehmen, und es gibt Anpassungsreaktionen im Bereich der Produktions- und Vertriebsmethoden, die die wirtschaftlichen Nachteile von Einschränkungen im Luftverkehr gegebenenfalls abmildern können, z. B. Verlagerung auf andere Flughäfen, andere Verkehrsmittel, Einsatz moderner Kommunikationstechniken und Anpassungen von Produktion und Vertrieb.

Betrachtet man die insgesamt betroffenen Beschäftigten, dann liegt bei einem Verlust der Drehscheibenfunktion die Zahl der Arbeitsplätze im Jahr 2015 um rund 100.000 niedriger als bei einem Ausbau des Flughafens. "Ausbau" heißt hier immer: Abwesenheit von Kapazitätsengpässen. Bei einer Einschränkung im Frachtverkehr liegt die Zahl der Arbeitsplätze um etwa 53.000 niedriger.

Die Standorteffekte des Flughafens belaufen sich demnach in dem Szenario "Reduktion der Kapazitäten" im Vergleich zum Szenario "Ausbau mit voller Kapazität" im Jahr 2015 auf eine Differenz von etwa 150.000 Beschäftigten. Berücksichtigt man, dass ein Teil der Entlassenen eine Wiederbeschäftigung finden, dann liegt der Beschäftigungsverlust bei rund 80.000.

Die Darstellung der Standorteffekte des Flughafens ist – und das bitte ich zu beachten – nur als Vergleich zwischen den Szenarien des Jahres 2015 zulässig. Aussagen über die heutigen Standortwirkungen oder über die Beschäftigungsentwicklung im Zeitverlauf bis zum Jahr 2015 sind nicht möglich, einfach deshalb nicht, weil wir die wirtschaftliche Entwicklung bis zum Jahr 2015 nicht kennen.

Vielfach werden die Aussagen als Prognose für 2015 missverstanden. Eine Prognose zu dieser

Frage müsste für realistisch gehaltene Annahmen beispielsweise über die wichtigsten Randbedingungen der wirtschaftlichen Entwicklung machen. Es wären also Aussagen zu machen über Welthandelsströme oder Preisentwicklungen und Ähnliches. Genau dies geschieht hier nicht; denn wir wollen lediglich den Einfluss einer Variablen, nämlich den der Flughafenfunktion, auf die Beschäftigung herausfinden.

Nun noch einige Bemerkungen zur Befragung. In dieser Befragung wurde eine geschichtete Stichprobe bei 7.000 Unternehmen mit mehr als 20 Mitarbeitern im Bereich produzierendes Gewerbe und Dienstleistungen auf der Basis einer schriftlichen Befragung durchgeführt. Mit einer Rücklaufquote von ca. 13 % konnten etwa 20 % der Beschäftigten im gesamten Bereich der Unternehmen in der Region erfasst werden.

Es wird eingewandt, dass damit keine repräsentativen Aussagen möglich seien. Dieses Argument sticht so lange nicht, solange mögliche Verzerrungen in der Datenbasis vermieden werden. Deshalb wurden die Angaben von den Unternehmen regional, sektoral und nach den Unternehmensgrößenklassen gewichtet.

Ich will nur auf eines hinweisen: Im ungewichteten Sample liegt der Anteil der Unternehmen, die den Flughafen für einen weniger wichtigen oder sehr unwichtigen Standortfaktor halten, bei immerhin 30 %.

Ich konzediere, dass die Ausfallquote von fast 90 % beim Befragungsrücklauf sicher ein ernst zu nehmender Einwand gegen die Aussagefähigkeit der Ergebnisse sein kann. Andererseits finden sich aber im Datenmaterial keinerlei Hinweise darauf, dass es systematische Verzerrungen zwischen den antwortenden und den nicht antwortenden Unternehmen geben könnte, die nicht durch das Gewichtungungsverfahren kompensiert werden könnten. Bis zum Beweis des Gegenteils, so glaube ich, haben wir hier erstmals eine Grundlage, um die quantitative Bedeutung einer Einflussgröße auf die regionale Wettbewerbsfähigkeit einschätzen zu können. – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Nach Herrn Dr. Gretz spricht jetzt zum Teilkomplex „Internationaler Wirtschafts- und Finanzstandort“ Herr Hans Walter Jakobi von der Firma Siemens AG und nach ihm Herr Jörg Schiele von Arthur D. Little.

Herr **Hans Walter Jakobi:** Herr Präsident, Herr Ministerpräsident, meine Damen und Herren! Ich möchte das Thema Flughafen Frankfurt in die Tätigkeit unseres Unternehmens einbinden, das international tätig ist. Lassen Sie mich deshalb eingangs einige Bemerkungen zu unserem Haus machen:

Siemens ist ein weltweit führendes Unternehmen der Elektrotechnik und der Elektronik. Wir sehen uns als Global Player. Das Produktspektrum reicht vom Mikrochip über das Handy bis zum schlüsselfertigen Kraftwerk. 80 % des Geschäfts werden mit Investitionsgütern und Infrastruktursystemen generiert. Bei einem Jahresumsatz von fast 135 Milliarden DM ist Siemens in über 190 Ländern präsent. Siemens betreibt weltweit 614 Fabriken, davon 202 in Deutschland. Im abgelaufenen Geschäftsjahr verteilte sich der Umsatz zu 27 % auf Deutschland, 31 % auf Europa, 25 % auf Amerika, 12 % auf Asien/Pazifik und 5 % auf Afrika, Naher und Mittlerer Osten und GUS. Angestrebt wird bei einem weiteren Wachstum zukünftig folgende Verteilung: 20 % Deutschland, 30 % Europa, 30 % Amerika und 15 % Asien. Siemens beschäftigt zum Stand 31. März 2000 insgesamt 425.000 Mitarbeiter, davon 179.000 im Inland.

Lassen Sie mich nun etwas zu unserem Luftfrachtaufkommen sagen. Für Siemens spielt die Nutzung der Luftfracht eine entscheidende Rolle. Im abgelaufenen Geschäftsjahr betragen die Luftfrachtkosten der Siemens AG – die Kosten, die wir selbst bezahlen, nicht die Fälle, in denen Lieferanten uns frei Haus liefern – weltweit insgesamt 350 Millionen DM. Davon entfallen 200 Millionen DM auf Deutschland, und von diesen 200 Millionen DM sind es 160 Millionen DM, die den Flughafen Frankfurt betreffen. Von den Transportbewegungen – sie bewegen sich im Millionenbereich – entfallen ca. 50 % auf den Flughafen Frankfurt. Von dem Gewicht von 75.000 t entfallen 45.000 t auf Frankfurt. Das Siemens-Luftfrachtaufkommen wird infolge der Globalisierungseffekte um jährlich 5 bis 10 % wachsen.

Die Luftfracht gewinnt für unser Haus weiter enorm an Bedeutung; denn sie wird in immer größerem Maße Raum und Zeit überwindende Vorteile bieten. Diese sind: weltweite Verfügbarkeit und Präsenz auf allen wesentlichen Märkten, Reduzierung der Lieferzeiten durch schnelle Transportleistungen, Verringerung der Kapitalbindung im Sinne eines effizienten und effektiven Asset Managements sowie höchste Transportsicherheit und geringste Schadensquote.

Ein weiterer zu berücksichtigender Aspekt ist die Positionierung von Distributionslagern in Flughafennähe. So verfügt Infineon in Groß-Ostheim über ein Lager zur europäischen Distribution von Bauteilen, die aus Singapur und Malaysia angeliefert werden. In Heusenstamm gibt es ein Lager für den Bereich Medizintechnik. Siemens IT Services hat sich in Flörsheim angesiedelt. An beiden letztgenannten Standorten werden Ersatzteile für die weltweite Verteilung bereitgehalten. Alle drei Lager sind angemietet.

Unser Ziel ist es, durch die räumliche Nähe zum Flughafen Frankfurt die Übergabe von Ersatzteilen

an die jeweiligen Carrier möglichst am Tage des Bestelleingangs zu realisieren.

Neben dem Transportaufkommen und der zu realisierenden Transportleistung haben wir bei 425.000 Mitarbeitern auch eine rege Reisetätigkeit. Obwohl in Bayern 108.000, in Nordrhein-Westfalen 31.000, in Baden-Württemberg 18.800, in Berlin 16.600 Mitarbeiter beschäftigt sind, nutzen viele Mitarbeiter den Flughafen Frankfurt durch Umsteigen als Drehscheibe für Dienstreisen in alle Welt. Die Gesamtzahl der Umsteigevorgänge über Frankfurt liegt für die deutschen Siemens-Mitarbeiter bei 80.345, dies im abgelaufenen Kalenderjahr.

Aber auch die Mitarbeiter von Siemens im Ausland benutzen den Frankfurter Flughafen als Drehscheibe für ihre Dienstreisen nach Deutschland. Im abgelaufenen Kalenderjahr waren dies mehr als 25.000 Dienstreisen, die über Frankfurt abgewickelt wurden, davon 16.000 aus USA, 5.000 aus anderen Kontinenten und rund 5.000 aus diversen Ländern Europas, unter anderem Österreich mit 1.000, Großbritannien mit 1.000, Frankreich und andere.

Auch beim innerdeutschen Luftverkehr nutzen Siemens-Mitarbeiter am effektivsten den Frankfurter Flughafen. Um ein triviales, aber, wie ich glaube, einleuchtendes Beispiel zu nennen: Es gibt in Deutschland 37 Zweigniederlassungen, die über ganz Deutschland verstreut sind – dies auch, um eine optimale Kundennähe zu gewährleisten. Die einzelnen Bereichsleiter kommen mehr oder minder regelmäßig zu Besprechungen zusammen. Ein Treffen aller in Frankfurt und Umgebung ist wesentlich kostengünstiger als ein allgemeines Treffen in Hamburg, Berlin oder München.

Lassen Sie mich nun zu den Folgen des Nicht- oder Teilausbaus und zum Nachtflugverbot kommen. Vorausschicken möchte ich, dass es hier meiner Meinung nach nicht mehr um das "Ob überhaupt", sondern um das "Wie" geht. Zu dem Wie kann und möchte ich mich nicht äußern.

Bei einem Nicht- oder bei einem sehr verzögerten Teilausbau können die sich aus der Nachfrage und den Zuwachsraten ergebenden zusätzlichen Flugbewegungen nicht aufgefangen werden. Dadurch ist eine Abwanderung von Carriern – d.h.: Kapazitätsverluste, ein reduziertes Streckennetz und eine Verringerung der Abflugfrequenzen – zu erwarten. Ladungen müssen auf andere Flughäfen verlagert werden. Das heißt für uns: komplexere Steuerung, Kostennachteile, Verschlechterung der Lieferperformance durch längere Vorläufe, sinkende Liefertreue bzw. Lieferqualität.

Verlagerungen bringen keine zusätzlichen Kapazitäten in Spitzenzeiten. Die in den Integratornetzen benötigten An- und Abflugmöglichkeiten in den Tagesrand- und Nachtzeiten lassen sich nicht mehr

realisieren. Ein negativer Einfluss auf das Ersatzteilgeschäft ist die Folge.

Bei den Mitarbeiterflügen würden sich sehr wahrscheinlich Amsterdam, Paris, London und Zürich, aber auch München als neue Drehscheibe anbieten. Für Siemens-Mitarbeiter aus Hessen kommt natürlich hauptsächlich Frankfurt in Betracht. Doch wenn es um Streckenkürzungen geht oder die Flugfrequenzen länger werden, hätte dies nur Nachteile zur Folge.

Kurz: Wir hoffen, dass Frankfurt die nationale Drehscheibe für den Cargo- und Passagierverkehr bleibt und dass die Realisierung zügig vorangetrieben und nicht durch ausufernde Genehmigungsverfahren behindert wird. Sie wissen, dass Siemens hier in Hessen mit diesen Dingen eigene Erfahrungen gemacht hat. – Vielen Dank.

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

Präsident **Klaus Peter Möller**: Vielen Dank, Herr Jakobi. Zum gleichen Teilkomplex spricht jetzt Herr Jörg Schiele von Arthur D. Little – International Inc.

Herr **Jörg Schiele**: Herr Präsident, Herr Ministerpräsident, meine Damen und Herren! Lassen Sie mich versuchen, in der verständlicher Weise sehr kontroversen Diskussion um den Ausbau des Frankfurter Flughafens den Aspekt "Internationaler Wirtschafts- und Finanzstandort" differenziert zu beurteilen, was, wenn man dieses Thema isoliert betrachtet, nicht ganz einfach ist.

Ich möchte die nächsten zehn Minuten nutzen, Ihnen fünf Thesen vorzustellen:

These Nr. 1 – es ist ein Fakt –: Die Luftverkehrsindustrie ist ein weltweit essenzieller Wirtschaftsfaktor.

These Nr. 2: Diese Industrie ist zunehmend geprägt durch Konzentration auf sehr wenige Standorte, und Frankfurt gehört zu diesen Standorten. Wir können es nicht wegdiskutieren.

These Nr. 3: Durch den Ausbau entstehen aus Sicht des Wirtschaftsstandortes positive Auswirkungen, messbar direkt, teilmessbar indirekt und abschätzbar induziert, allerdings – das muss man sehr kritisch sehen – bei deutlich abnehmendem Grenznutzen.

These Nr. 4: Der Finanzplatz Frankfurt wird ohne einen funktionierenden Flughafen deutlich als Standortvorteil verlieren.

These Nr. 5: Aus Sicht des Wirtschafts- und des Finanzstandortes gibt es ein Ausbauparadoxon – lassen Sie es mich so nennen –, nämlich Qualität

des Standortes bedingt Kapazität und Quantität des Standortes.

Ich möchte auf die Thesen im Einzelnen eingehen. – Wir können nicht wegdiskutieren, dass die Luftfahrtindustrie ein wesentlicher weltweiter Industrie-faktor ist. Wir reden weltweit über 1.500 Milliarden Euro Wertschöpfung; das entspricht 20 bis 25 % des europäischen BIP. Ein Drittel dieser Wertschöpfung wird in Europa geschaffen, und wir reden in Europa über etwa 7 Millionen Arbeitsplätze im direkten und indirekten Bereich. Ich lasse den induzierten Bereich bewusst außen vor, eben aufgrund der Schwierigkeit der Abschätzung.

Zur These Nr. 2. Wir haben die zunehmende Konzentration. Herr Dr. Goedeck und Herr Rausch haben es festgestellt. Man mag sich trefflich darüber streiten – Herr Kothe hat es gesagt –, ob diese Konzentration sinnhaft und notwendig ist. Ich möchte später auch noch einmal darauf eingehen. Die 20 größten Flughäfen heute jedenfalls bewältigen etwa 53 % des Weltverkehrs von ca. 1.600 Millionen Passagieren, und Frankfurt gehört zu diesen 20 größten Flughäfen.

Die Konzentration nimmt zu. Herr Dr. Rausch hat heute Morgen erklärt, warum aus Sicht einer Airline diese Konzentration zunehmen muss: insbesondere, weil die Bedeutung der Connecting Hubs für den wirtschaftlich effizienten Betrieb eines Flughafens und einer Airline wichtig ist.

Gleichzeitig sehen Sie, wenn Sie sich die 20 größten Flughäfen angucken, dass diese 20 größten Flughäfen immer an sehr großen Wirtschaftsstandorten sind. Es gibt hier eine Wechselwirkung. Ich möchte nicht die Geschichte heranziehen; aber schon immer gab es da, wo Handelsstraßen, Klöster oder Marktplätze waren, auch das größte Verkehrsaufkommen und das größte Wirtschaftsaufkommen. Wir haben es hier ähnlich.

Zweitens. Überall dort, wo Sie die größten 20 Flughäfen haben – oder zumindest bei vielen –, sehen Sie auch die größten Finanzstandorte. Ich nenne nur Tokio, Amsterdam, London, Paris – und eben Frankfurt.

Zur These Nr. 3. Durch einen Ausbau entstehen aus Sicht des Wirtschaftsstandortes positive Auswirkungen durch messbare direkte, indirekte und abschätzbare induzierte Nachfrageeffekte, aber bei abnehmendem Grenznutzen.

Direkte und indirekte Arbeitsplätze, die geschaffen werden, sind auch unstrittig. Hier trifft aber der abnehmende Grenznutzen zu; denn in dem Maße, in dem Sie das Wachstum in Frankfurt an einem Flughafen steigern werden, werden Sie im direkten und indirekten Bereich – auch aufgrund des Kostendrucks – immer weniger Arbeitsplätze schaffen,

unmittelbar am Flughafen, aber auch im indirekten Bereich.

Gleichermaßen – Herr Dr. Rausch hat es ausgeführt – wird der Umsteigeanteil zunehmen, weil irgendwo natürlich das Quellaufkommen einer Region erschöpft ist, was die Flugpassagiere betrifft. Auch an diesem Umsteigeanteil wird eine Region nur indirekt partizipieren – also auch hier abnehmender Grenznutzen.

Allerdings – Sie erfahren es, wenn Sie unsere Klienten fragen – gibt es drei wesentliche Faktoren für die Standortentscheidungen: zum einen die Frage der Standortkosten, zum Zweiten die Personalqualifizierung und Personalverfügbarkeit, und das dritte zentrale Kriterium ist die Infrastruktur. Die Infrastruktur muss gegeben sein.

Diese Investitionen – und in Bezug auf die Direktinvestitionen nimmt Hessen einen sehr vorteilhaften Stellenwert in der Bundesrepublik ein – führen insbesondere zu einer Aufwertung des Wirtschaftsstandortes, was Attraktivität, Ausbildung der Menschen, Reinvestitionen, auch Lebensstandard betrifft.

Ich habe gesagt: Grenznutzen nimmt ab, Beschäftigungseffekte nehmen nur noch relativ zu. Kostendruck wird Airlines und Airports zu weiteren Produktivitätssteigerungen zwingen. Und ich sagte bereits, von der steigenden Zahl der Umsteiger profitiert der Wirtschaftsstandort immer weniger. Es ist kein Zweifel: Die Belastung nimmt zu. Ich denke, gerade hier muss ein kritischer Dialog geführt werden, der vielleicht in dem einen oder anderen Punkt auch noch zu wenig kontrovers ist.

An diesem Punkt eine Randbemerkung zur Privatisierung des Flughafens. Ich halte sie in diesem Zusammenhang für sehr wichtig, weil dadurch auch die Hoffnung besteht, Ressourcen effizienter zu allozieren und damit in Zukunft das besser einzusetzen.

Vierte These. Der Finanzplatz Frankfurt verliert ohne einen funktionierenden Flughafen einen wesentlichen Standortvorteil. – Meine Damen und Herren, die meisten von Ihnen und auch ich bin etwas überrascht gewesen, als ich mir diese Zahl zum ersten Mal so richtig vor Augen geführt habe. Der Anteil des Bruttoinlandsproduktes in Hessen, der durch den Finanzsektor geschöpft wird, liegt in etwa bei 10,5 %. Das entspricht demselben Anteil des genannten Finanzstandortes der Schweiz bei annähernd gleichem Bruttoinlandsprodukt. Das heißt, der Finanzstandort Hessen ist, gemessen an dem Bruttoinlandsprodukt, genauso groß wie der Finanzstandort Schweiz.

Sie haben in den letzten Wochen gesehen, dass sich dieser Finanzstandort in einem dramatischen Umbruch befindet. Nicht zuletzt das Volksstück um die

Fusion von Dresdner und Deutscher Bank, die Frage um die Börse oder andere Themen zeigen, dass klassische Retail- und Universalbanken an Bedeutung verlieren, gleichzeitig aber die Themen Investment-Banking, Corporate Finance, Merger and Acquisition als die Wachstumsfelder gelten. Hier, meine Damen und Herren, wird es in den nächsten Jahren ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen dem Standort London und dem Standort Frankfurt geben.

Jetzt kann man trefflich damit argumentieren: Aber dann brauchen wir auch weniger Kapazitäten. – Nein, denn genau dieser Sektor ist in hohem Maße von Mobilität und Bewegungsmöglichkeiten abhängig.

Wir haben einen zweiten Effekt: Nicht der Standort als singulärer Standort ist relevant, sondern wir reden über einen Euro-Raum. Das, was Sie heute teilweise noch als nationale Besitzstände haben – ich spreche Banken in Spanien an, die Banco Santander, italienische Banken, andere Banken –, sind gezwungen zu fusionieren, zusammenzugehen und sich an Standorten wie Frankfurt oder London zu bündeln.

Hier wird die Verkehrsanbindung ein wesentlicher Wettbewerbsfaktor bei der zukünftigen Ausprägung, und zwar in zweierlei Hinsicht: nicht unbedingt, was die Quantität betrifft – das möchte ich ganz deutlich sagen –, sondern einmal, was die Qualität, nämlich Pünktlichkeit – wir alle kennen die Problematik, wenn wir aus Frankfurt fliegen –, und zweitens, was die Frequenzen betrifft, nämlich zu möglichst vielen Zeiten an einem Tag möglichst viele Orte weltweit oder regional zu erreichen.

Damit komme ich zu dem letzten Punkt. Hier entsteht genau ein Ausbauparadoxon, wie ich es eben genannt habe: Aus Sicht des Finanzstandortes ist vielleicht gar nicht so sehr die Quantität und damit die Kapazität gefragt, sondern vielmehr die Qualität. Aber Qualität – und das ist ein echtes Dilemma – benötigt Quantität oder Kapazität, und dies aus zwei Gründen:

Erstens im Sinne der Pünktlichkeit. Es muss Raum geschaffen werden, um den Flugbetrieb – wir haben heute einen sehr hohen Anteil an Bewegungen, die deutlich verspätet sind – wieder ins Lot zu bekommen; denn auch hierdurch entsteht eine nicht unerhebliche Belastung für die Umwelt, aber auch für alle Anrainer.

Zweitens, um die Frequenzen zu erhöhen und damit ein attraktiveres Angebot zu schaffen.

Hier kommen wir natürlich – und können lange darüber diskutieren – an einen Punkt, zu dem vorhin auch gefragt wurde: Warum kann man eigentlich nicht mehr diesen Überquelleneffekt nutzen, um in Regionen stärker Flugverkehr aufzubauen? Ge-

nau dann werden Sie wieder eines erleben: dass die Zahl der Frequenzen an einem Standort wie Frankfurt zurückgeht und damit die Attraktivität abnimmt.

Abschließend möchte ich auch noch zu bedenken geben: Wenn Sie sich den Wert eines Mercedes im Jahre 1975 ansehen, dann werden Sie feststellen, dass er bei 5.000 DM lag. Er liegt heute bei 50.000 DM. Wenn Sie sich heute ein Flugticket von Frankfurt nach New York kaufen, dann liegt der Preis dafür heute bei 400 DM. Im Jahre 1970 hat er etwa 1.800 DM betragen. Nun können Sie rein theoretisch, wenn Sie Flüge umsonst anbieten, unendlich hohe Nachfrage schaffen. Die Frage ist natürlich: Wollen wir unendlich hohe Nachfrage haben? Ist es notwendig, dass wir für 0 DM auf die Malediven fliegen? Ich persönlich sage: Nein, das ist nicht notwendig.

Ich könnte mir vorstellen, dass es Herrn Dr. Rausch bzw. der Lufthansa oder auch dem Airport deutlich lieber wäre, bei gleich bleibenden Passagierzahlen den Yield, also den Deckungsbeitrag, zu verdoppeln oder zu verdreifachen. Aber wir sind jetzt genau an diesem Punkt: Wenn wir immer weiter in die Region und in dezentrale Knoten gehen, wird das nur mit gleichzeitig immer größerem Wachstum möglich sein, um nämlich Qualität in den eben genannten Aspekten wirklich sicherzustellen. Das heißt: Es bleibt zu überlegen, ob gesamtwirtschaftlich die Belastung dadurch nicht noch mehr steigt oder ob es vielleicht sinnhaft sein kann, eine Belastung an wenigen Standorten, so schlimm es für die Betroffenen ist, zu schaffen. – Herzlichen Dank.

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

Präsident **Klaus Peter Möller**: Vielen Dank, Herr Schiele, für den sehr praxisnahen Vortrag. Damit verlassen wir den Teilbereich "Internationaler Wirtschafts- und Finanzstandort" und gehen über zum Komplex „Arbeitsplätze – Wachstum durch Flughafenbau“.

Hierzu darf ich Herrn Prof. Dr.-Ing. Heinrich Beder von Beder Consult bitten. Auch hierzu liegt eine schriftliche Stellungnahme bereits vor.

Herr Prof. **Dr. Heinrich Beder**: Herr Präsident, Herr Ministerpräsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zuerst möchte ich mich dafür bedanken, dass ich heute die Gelegenheit habe, zu Ihnen über die wirtschaftlichen Auswirkungen und die Arbeitsplatzaspekte bei einem Ausbau des Frankfurter Flughafens zu sprechen. Wegen der Kürze der Zeit möchte ich mich dabei auf wenige Schwerpunktaussagen zu diesen Themen beschränken, zumal Ihnen, wie erwähnt, meine schriftliche Stellungnahme bereits vorliegt.

Es war wohl jedem unvoreingenommenen Beteiligten von Anfang an klar, dass ein Ausbau des Frankfurter Flughafens neben wirtschaftlichen Vorteilen auch zusätzliche Belastungen für die Region mit sich bringen würde. Für diese einfache qualitative Erkenntnis war meines Erachtens kein Mediationsverfahren erforderlich.

Einer der wesentlichen Teilaspekte der Mediation war jedoch, dass dabei die Gesamtheit strukturiert und kontrovers diskutierte Probleme durch ausgewählte Fachleute und Wissenschaftler mittels Gutachten untersucht und quantifiziert wurden. Der unbestreitbare Vorteil dieser rationalen Vorgehensweise besteht darin, dass dadurch auf Zahlen gestützte und in der Methodik überprüfbare Ergebnisse vorliegen. Der Zugewinn an gesicherten Erkenntnissen ist deshalb gegenüber dem anderen Zustand erheblich.

Zu den Wertschöpfungs-, Beschäftigungs- und Standorteffekten gab es drei Gutachten von renommierten Instituten und Wissenschaftlern:

erstens eine Bewertung der Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt am Main,

zweitens einen europäischen Vergleich zur Bedeutung von Flughäfen für Struktur und Entwicklung der regionalen Wirtschaft,

drittens: "Bedeutung des Flughafens Frankfurt als Standortfaktor für die regionale Wirtschaft".

Es ist eine gesicherte und allgemein akzeptierte Praxis bei wissenschaftlichen Arbeiten, dass solche Fragestellungen wie die hier vorliegenden auf der Basis der Modellierung von Szenarien behandelt werden und die Ergebnisse dann zeigen, was wäre, wenn dieser Modellfall einmal eintreten würde. Diese Vorgehensweise liefert somit keine punktgenaue Vorhersage für eine reale Zukunft – wäre Zukunft vorhersagbar, dann hätten wir sie nämlich heute schon –, zeigt aber mögliche Entwicklungen auf.

Zur Erinnerung: Seitens der Mediation wurden die Szenarien "Ausbau mit voller Kapazität", "Ausbau mit begrenzter Kapazität", "Kapazitätsoptimierung ohne Ausbau" und "Reduktion der Kapazität des Flughafens" unterstellt. Gegen diese pragmatische Auswahl aus mehreren denkbaren Szenarien ist aus meiner Sicht nichts Grundsätzliches einzuwenden, da sie die ganze Bandbreite der vorkommenden Möglichkeiten zwischen Engpassfreiheit und Reduktion des Luftverkehrs abdecken.

Anders definierte Szenarien, die ebenfalls zwischen einem engpassfreien Vollausbau und einer Reduktion gegenüber heute liegen würden, würden Ergebnisse in gleicher Größenordnung zur Folge

haben, es sei denn, man definiert sie als "Killerszenarien".

Während des Mediationsverfahrens war ich im Auftrag der Mediatoren als Qualitätssicherer tätig. Aus meiner Sicht kann ich festhalten, dass die drei genannten Gutachten, insbesondere die beiden zu den Beschäftigungs- und Standorteffekten, den durch die Mediation vorgegebenen Qualitätskriterien vollauf genügen. Sie entsprechen dem heutigen Stand der Wissenschaft bzw. beschreiten teilweise sogar wissenschaftliches Neuland. Die verwendeten Daten stammen zum größten Teil aus offiziellen Quellen. Ihre Verwendung erfolgte in sachgemäßer Weise.

Gegen die Gutachten und deren Ergebnisse gab und gibt es eine Reihe von Einlassungen. Es werden unter anderem Prämissen infrage gestellt, Ergebnisse von Befragungen hinsichtlich ihrer Repräsentativität angezweifelt, und gelegentlich wird die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen durch den Flughafen einfach bestritten. Hier stehen sich oftmals aus politischer Betroffenheit subjektive Überzeugungen und wissenschaftliche Arbeitsergebnisse in kontroverser und konfliktbehafteter Weise gegenüber. Überzeugungen allein sind jedoch kein hinreichender Ersatz für nüchternes Rechnen, wo immer das möglich ist.

Die Ergebnisse des Mediationsverfahrens sind Ihnen aus dem Abschlussbericht bekannt. Die potenziellen Arbeitsplatzdefizite der verschiedenen Szenarien, immer gemessen an einem Ausbau ohne Kapazitätsbeschränkungen, bewegen sich zwischen minimal 46.000 beim Ausbau mit begrenzter Kapazität und maximal 249.000 Arbeitsplätzen bei einer Kapazitätsreduktion, je nachdem, ob man kompensatorische Einflüsse in Form von anderweitigen Beschäftigungsmöglichkeiten für die Betroffenen unterstellt oder nicht. Die gesamten Wertschöpfungsverluste können Größenordnungen bis zu zweistelliger Milliardenhöhe annehmen.

Auch bei vorsichtiger Betrachtungsweise bleibt also ein genügend großes Potenzial wirtschaftlicher und beschäftigungsmäßiger Art übrig und erfordert bei allen Entscheidungsträgern den sorgfältigen und souveränen Umgang mit diesen Ergebnissen. Kritik an Nebensächlichem macht dabei keinen Sinn.

Die Größenordnung der Defizite bei einem Nichtausbau lässt die Empfehlung der Mediatoren für einen Ausbau des Frankfurter Flughafens verständlich werden. Ein Beispiel: Jede Beräderung einer Boeing 747 oder eines Airbus der Deutschen Lufthansa erfordert für Cockpit- und Kabinenpersonal, Technik und Abfertigung ca. 200 direkt qualifizierte Arbeitsplätze. Die Deutsche Lufthansa hat derzeit 64 neue Flugzeuge bestellt, davon vier Boeing 747 und 23 A 340, die überwiegend von Frankfurt aus zum Einsatz kommen werden. Die Anzahl der Neubestellungen und das dazugehörige

Personal repräsentieren für sich allein schon eine mittelgroße Airline. Diese Neubestellungen machen zusammen den Flottenbestand z. B. einer LTU und Hapag Lloyd aus. Es sind mehr Flugzeuge, als bei der Sabena vorhanden sind, und sie erreichen fast die Größenordnung der Swissair.

Die Frage der Arbeitsplätze ist insbesondere in einer Region von Bedeutung, in der bereits in anderen Industriezweigen, wie z. B. in der Chemie und der Fahrzeugindustrie, ein beträchtlicher Arbeitsplatzabbau stattgefunden hat. Es waren in dem letzten halben Jahrzehnt bereits mehr als 10.000 Arbeitsplätze, die in diesen Sparten verloren gingen. Dieser Prozess ist meines Erachtens mit Sicherheit noch nicht abgeschlossen.

Im Zeitalter von Internet, Online-Banking und E-Commerce werden Strukturveränderungen und Konzentrationsprozesse zu weiteren Rationalisierungsmaßnahmen und Produktivitätsverbesserungen führen. Zukünftig ist also damit zu rechnen, dass neben diesen Industrien auch in Dienstleistungsbereichen wie z. B. bei den Banken – bislang eine der verlässlichsten Arbeitsplatzstützen der Region – zusätzliche Arbeitsplatzverluste drohen.

Lassen Sie mich abschließend festhalten: Der weltweite Luftverkehr ist im Gegensatz zu manchen anderen Industriebereichen nach wie vor eine Wachstumsindustrie. Es gibt keine mir bekannte ernsthafte gegenteilige Prognose. Die Luftverkehrsdrehzscheibe Flughafen Frankfurt, die stetig in beträchtlichem Umfang Arbeitsplätze sicherte und neue schuf, ist deswegen auch zukünftig nicht hoch genug in ihrer Bedeutung für den Arbeitsmarkt und die Prosperität der in ihrem Einzugsbereich lebenden Menschen einzuschätzen.

Die oft gestellte Frage – und sie wurde heute auch wieder platziert – nach den zukünftigen Grenzen des Flughafens ist in diesem Zusammenhang aus meiner Sicht deshalb irrelevant. Hier stehen Chancen und Möglichkeiten der Zukunft auf dem Spiel. Ein Votum gegen einen nachfragegerechten Ausbau des Flughafens wäre aus ökonomischer Sicht für die wirtschaftlichen Erfordernisse dieser Region eine schwerwiegende und später in ihren Folgen nicht mehr korrigierbare Fehlentscheidung. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

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

Präsident **Klaus Peter Möller**: Vielen Dank, Herr Prof. Beder. – Das nächste Statement kommt von Herrn Dr. Karl Otto Schallaböck vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie.

Herr **Dr. Karl Otto Schallaböck**: Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Auch ich möchte mich für die Möglichkeit bedanken, hier einige Sätze sagen zu können. Ich werde mich wie mein Vorredner im Wesentlichen auch nur auf

dieselbe Tätigkeit stützen, nämlich als Qualitätsprüfer die Gutachten zu Wirtschaftlichkeit, Arbeitsplätzen usw. kommentiert zu haben.

Anders als mein Vorredner und anders auch, als über die Berichte vermittelt, war mein Gesamturteil daraus, dass die vorliegenden Gutachten nicht in der Lage sind, eine ausgewogene Beurteilung der mit dem geplanten Flughafenausbau verbundenen wirtschaftlichen und Beschäftigungseffekte zu ermöglichen.

Dies liegt zum einen daran, dass die in die Betrachtung eingehenden wirtschaftsstrukturellen Sachverhalte ausgewählter Natur sind, maßgebliche Teile also nicht betrachtet werden, und liegt zum anderen auch an der eingeschränkten Belastbarkeit der in den Gutachten entwickelten Zahlen und an weiteren Ableitungen.

Nicht behandelt werden die wirtschaftlichen und die daraus abgeleiteten Arbeitsplatzeffekte auch regionalwirtschaftlicher Art, die sich durch den luftverkehrsgestützten Transfer von inländischer Wirtschaftsleistung ins Ausland ergeben. Das ist selbstverständlich nicht nur der Tourismus – das ist auch der Geschäftsreiseverkehr, der hier erheblich Kaufkraft ins Ausland abfließen lässt. Das heißt nicht, dass ich dagegen wäre, dass man das täte; nur muss man es halt berücksichtigen.

Nicht berücksichtigt wird ferner die gegenwärtige und in Zukunft nicht unbedingt in gleicher Weise aufrechtzuerhaltende steuerliche und abgabenmäßige Freistellung der Flugturbinenkraftstoffe wie Kerosin, die, allein auf den Standort Frankfurt bezogen, gegenwärtig vielleicht 3 bis 4 Milliarden DM ausmachen können und bei den Planungen, beim Ausbau, bei den Zuwachserwartungen dann innerhalb von 15 Jahren auf das Dreifache anzusetzen sind. Die steuerliche Belastung für die Bodentreibstoffe wird ja als steigend anzunehmen sein.

Auch die vorhin genannten ökonomischen Transfers können gegenwärtig schon in zweistelliger Milliardenhöhe, allein bezogen auf Frankfurt, angesetzt werden. Hier ist von einer Verdoppelung innerhalb von 15 Jahren auszugehen.

Insgesamt ist damit das Feld der nicht betrachteten Strukturen etwa gleich mächtig wie das Feld der betrachteten Strukturen. Es werden in der Regel nur arbeitsplatzschaffende Strukturen analysiert – mit der wesentlichen Einschränkung, dass beim Gutachten Baum Kompensationseffekte betrachtet werden. Umgekehrt wären auch arbeitsplatzstörende Effekte systematisch zu betrachten, einschließlich der dort vorzusehenden Ausnahme, dass die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen für Umwelt- und Sozialbeeinträchtigungen selbstverständlich wiederum Arbeitsplätze schaffen. Insgesamt ist das Feld eben nur zur Hälfte aufgehell, und deswegen ist es so ein bisschen der Zustand von jemandem,

der 1 Million Mark in einem Koffer bekommt und die ersten 500.000 Mark zählt und sagt: Die erste Hälfte hat gestimmt, jetzt wird die zweite Hälfte auch stimmen.

Die Gutachten sind damit nicht zu belasten. Die Gutachten – auch dazu habe ich mich immer wieder geäußert – sind im Wesentlichen sehr ordentlich. Es liegt nicht allein an den Gutachten. Auch die Tatsache, dass die Mediatorengruppe vier Szenarien bei Gutachten einer Sorte, fünf andere Szenarien bei Gutachten anderer Sorte und bei weiteren Gutachten wieder andere Szenarien formuliert, ist nicht allein den Gutachten anzulasten.

Aber mit dieser Art von unterschiedlichen Szenarien ein einheitliches Ergebnis zu basteln, ist so ohne weiteres nicht möglich. Dazu kommt – das kann man den Gutachten zurechnen –, dass die dort “Szenarien” genannten Ansätze keine Szenarien im üblichen Sinn darstellen. In dem zusammenfassenden Bericht werden die Szenarien der Mediatorengruppe dargestellt mit ihren Rahmenbedingungen, ihren Konsequenzen und ihrem Zusammenhalt. Den Befragten in beiden maßgeblichen Untersuchungen ist lediglich eine Überschrift, ein Stichwort für ein Szenario vorgelegt worden, und das noch in einer durchaus missverständlichen Form. Also etwa: Aus der Anzahl der Flugbewegungen allein kann man die wirtschaftliche Abwicklung des Flughafens überhaupt nicht beurteilen. Ob das 300.000 Cessnas oder 300.000 A3XX sind, ist ein durchaus unterschiedlicher Flugbetrieb. Das sind auch keine Kleinigkeiten. Niemand wird zwar von Cessnas allein ausgehen und niemand wird von A3XX allein ausgehen, aber 20 oder 30 % Unterschiedlichkeit bei den Einschätzungen müssen Folgen für das Ergebnis haben.

Ein Beispiel will ich noch anführen. Ein Szenario hieß: Was passiert, wenn Frankfurt seine Stellung als erster Frachtplatz verliert? – Wie die Zahlen aus der neuesten Statistik zeigen, ist Frankfurt als Flughafen zwar in Europa an erster Stelle; als Platz im Frachtbereich liegt Frankfurt aber eindeutig hinter London. Jetzt ist also zu fragen: Haben denn alle Befragten überhaupt diesen Sachverhalt gekannt? Wussten sie, dass sie einen hypothetischen Zustand beurteilen, der schon eingetreten ist oder dessen Eintreten jedenfalls nicht sehr von dem gegenwärtigen Zustand abweicht? Welche Definitionen sind hier zugrunde gelegt? Alles das ist unklar. Man weiß nicht, worauf die Befragten überhaupt geantwortet haben.

Die Zeithorizonte wurden selbst in dem kürzeren Fall von den Befragten als zu lang empfunden: 2010. Das gilt natürlich für 2015 noch mehr. Dann herzugehen und aus dem einen Gutachten den Zeitraum noch mehr oder weniger freihändig zu verlängern, dazu gehört Mut, aber dazu passt nicht der Anspruch an hohe Qualität.

Bei den Einzeluntersuchungen sind Einwände bezüglich der Stichhaltigkeit der Belastbarkeit der abgeleiteten Ziffern trotz der von mir immer wieder betonten hohen Arbeitsintensität und auch Sorgfalt der Gutachter nicht zu übersehen. In den Gutachten W1 und W2 ist es so, dass die Befragten im Wesentlichen nicht neutrale Personen, sondern interessierte Personen sind. Das ist ganz klar: Die Unternehmen auf dem Flugplatzgelände selbst haben ein Interesse an einer bestimmten Entwicklung und können ihr persönliches, ihr wirtschaftliches Interesse einschätzen. Es ist normalerweise notwendig, diese aufgrund interessengebundener Ansätze geäußerten Urteile einer sachlichen Prüfung zu unterziehen, um die Objektivität sicherzustellen. Dieser Nachweis wurde nicht geführt. Die Möglichkeit strategischen Antwortverhaltens, wie das sehr vornehm ausgedrückt wird, kann hier also nicht ausgeschlossen werden. Damit ist das Ergebnis grundsätzlich zum Scheitern verurteilt. Dass man hinterdrein das Ganze noch mit Multiplikatoren multipliziert, ändert an dem zugrunde liegenden Sachverhalt nichts. Ungültige Zahlen mit drei multipliziert bleiben ungültige Zahlen.

Auch bezüglich der Multiplikatoren ist durchaus eine gewisse Vorsicht angemessen. Das Verfahren ist wirklich recht grob. Die wirtschaftsstrukturelle detaillierte fachliche Abhängigkeit wird nicht untersucht. Es wird einfach sektoral nach der Zurechnung in der Statistik vorgegangen, und dabei wird auch sehr leicht vergessen, dass fast alles nur modelliert ist und kaum Empirie dahinter steht. Auch da ist die Berichterstattung durch die Mediatoren häufig nicht so ganz klar. Empirisch gesichert ist, soweit ich weiß, eine Bundes-Input/Output-Tabelle und eine sehr viel längere Input/Output-Tabelle von Hessen. Alles andere ist unter Beiziehung einzelner wirtschaftlicher Sachverhalte Modellierung.

Und dieses wird dann bis 2015, also über 18 Jahre, hochgezogen. Zwar werden sektoral unterschiedliche Rationalisierungsansätze eingezurrt; gleichzeitig aber wird im Übrigen ein strukturkonservativer Ansatz gewählt. Das heißt, die strukturellen Verflechtungen zwischen den Wirtschaftssektoren werden schlicht strukturkonservativ über nahezu 20 Jahre hochgezogen. Dies ist gerade im Luftverkehr eine offensichtlich sehr problematische Ansetzung.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Sie müssten zum Schluss kommen, Herr Schallaböck.

Herr **Dr. Karl Otto Schallaböck**: Wie Sie auch für Hessen festgestellt haben, hat es Anfang der Neunzigerjahre einen Switch gegeben: Die Entwicklung von Luftverkehrsleistungen bei Personenkilometern in der Luft und Beschäftigtem im Luftfahrtbereich selbst bildet eine Schere aus. Die über ein Vierteljahrhundert nahezu konstante und richtige Aussage, dass für 1 Million Fluggäste bei Flughäfen und Fluggesellschaften 1.000 Beschäftigte vorhanden sind, ist inzwischen strikt falsch. Inzwischen sind es

etwa nur 500. Entsprechend müssen natürlich die Multiplikatoren zwischen diesen Größen und den wirtschaftlich zugeordneten Größen von Jahr zu Jahr drastisch verändert werden. Sie müssen steigen bei einer gleichen Zahl zusätzlich Beschäftigter außerhalb, aber das ist eine weitere Sache. Jedenfalls kann man nicht den schlichten Ansatz einfach so hernehmen.

(Anlagen 7 und 8)

Das andere Gutachten wurde schon erwähnt: 10 % Antwortquote. Es wurden nicht 10 % der Gesamtheit als Stichprobe ausgewählt, die dann geantwortet haben, sondern es wurde eine Stichprobe von 7.000 gewählt, und von dieser Stichprobe haben sich nur 10, 12 oder 13 % rückgemeldet. Selbstverständlich kann man aus diesen Rückmeldungen nicht ablesen, was denn für die Leute gilt, die sich überhaupt nicht gemeldet haben. Das ist trivial. Deswegen kann man auch nur beschränkte Hochrechnungen machen. Es ist durchaus anzunehmen, dass die Leute, die es nicht angeht, eine solche Befragung locker an sich vorbeigehen lassen.

Letzter Punkt. Das bislang nicht betrachtete Gutachten W3 lag bis zur gemeinschaftlichen Beurteilung in der Qualitätssicherungsgruppe nicht in einer verhandlungsfähigen Form vor. Die daraus in den Gesamtgutachten übernommenen Aussagen zeichnen sich eher durch eine gewisse Trivialität aus. Dass in Europa die großen ökonomischen Standorte gleichzeitig Regierungssitze, gleichzeitig Bevölkerungsballungszentren, gleichzeitig Bankenzentren und gleichzeitig Flughafenstandorte sind, ist klar. Man kann aber nicht gleichzeitig eine schlichte Verknüpfung in der beschriebenen Art herstellen. Dann müsste man sich bei Luxemburg entscheiden, ob sie dort entweder einen ganz anderen Flughafen oder einen ganz anderen Finanzsektor haben dürfen.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Insgesamt meine ich, dass mit dem bisher vorgelegten Zahlenmaterial eine einseitige Darstellung gegeben wird und eine Abschätzung der ausgewogenen gesamtheitlichen Effekte nicht möglich ist. Der Fehler dürfte in gleicher Größenordnung vorliegen wie das, was ausgewiesen ist. – Danke schön.

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

Präsident **Klaus Peter Möller**: Vielen Dank, Herr Schallaböck. Die Bedeutung dieser Anhörung liegt ja auch darin, dass nicht alle Experten einer Meinung sind. Das macht die Entscheidung nicht leichter, aber die Abwägung.

Es spricht jetzt Herr Thomas Schulz für die Vereinigung hessischer Unternehmerverbände. Die VhU hat auch schon eine schriftliche Stellungnahme vorgelegt.

Herr **Thomas Schulz**: Herr Präsident, sehr geehrte Abgeordnete, meine Damen und Herren! Der Rhein-Main-Flughafen muss seine herausragende Bedeutung als Wirtschaftsmotor und Jobmaschine eigentlich nicht mehr unter Beweis stellen. Er ist bereits seit Jahrzehnten Initiator von Dienstleistungen, aber auch von Handwerks- und Handelsaktivitäten. Dabei erzielen Fluggesellschaften, Flugsicherung, Zoll, Bodenservice, Frachtunternehmen und Speditionen, Reisebüros, Einzelhandel, Hotels und Gaststättenbetriebe direkte Arbeitsplatz- und Umsatzeffekte.

Zusätzliche Wertschöpfung und Arbeitsplätze schafft der Flughafen durch Zuliefererbetriebe aus der gesamten Rhein-Main-Region. Nicht zuletzt aber induzieren die Einkommen all dieser Beschäftigten, die in der Region für den Konsum ausgegeben werden, weiteren Umsatz, erhöhte Produktion und gesicherte Beschäftigung.

Das sind eigentlich alles Fakten, die gar nicht mehr erwähnt zu werden brauchen, die bekannt sind, die wir aus unserer Sicht aber gar nicht oft genug wiederholen können. Die Wertschöpfung geschieht nicht zuletzt in den Unternehmen, deren Interessen von der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände vertreten werden.

Unternehmen bestehen in der Hauptsache aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und jungen Menschen, denen durch qualifizierte Ausbildung eine Zukunft gesichert werden muss. Nicht zuletzt dies ist der Grund, warum die VhU sich schon seit langem für den Ausbau und damit die Zukunftssicherung des Flughafens Rhein-Main einsetzt.

Für die VhU geht es in der Bewertung zwischen der Schaffung von Arbeitsplätzen, wirtschaftlicher und sozialer Entwicklung sowie der Frage nach der Belastung einzelner Bürger um Güterabwägungen. Die von der Mediation angestrebte geringstmögliche Beeinträchtigung von Menschen und Umwelt findet die uneingeschränkte Unterstützung der VhU. Lebenswertes Leben ist nur dann möglich, wenn die Existenzen der Menschen in einem wirtschaftlich und sozial sicheren Umfeld nachhaltig gefestigt sind.

Wir finden es als VhU unerträglich, dass man, wie wir es in vielen Bürgerversammlungen erlebt haben, immer dann Hohn und Spott der Flughafengegner erntet, wenn es um Arbeit, Ausbildung und Wettbewerbsfähigkeit, kurz um unsere Zukunft geht. Das amerikanische Wirtschaftsmagazin "Fortune" diagnostizierte bereits 1997, dass der Rückstand Deutschlands in den neuen Industrien – wörtlich – "Angst erregend" sei. Der Sozialdemo-

krat Bodo Hombach skizzierte Deutschland nach der gewonnenen Bundestagswahl 1998 als Malefiz-Gesellschaft, deren Logik darin besteht, dem anderen möglichst viele Steine in den Weg zu legen, auch wenn dadurch keiner sein Ziel erreicht.

Das ist alles andere als lächerlich. Schon zu Zeiten der Auseinandersetzung um die Startbahn West wurde das Arbeitsplatzargument immer und immer wieder verunglimpft. Heute wissen wir, dass die Prognosen von damals durch die Realität bei weitem übertroffen wurden. Auch heute werden die Argumente der Gegner von Arbeitsplätzen durch ständiges Wiederholen nicht richtiger.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Bitte? Wer hat etwas gegen Arbeitsplätze?)

– Wir haben zig Bürgerversammlungen besucht und das da des Häufigeren erlebt.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Sie können auf Zwischenrufe eingehen, müssen es aber nicht.

Herr **Thomas Schulz**: Ein anderer Punkt. Hessen und insbesondere die Rhein-Main-Region hatte in den vergangenen Jahren lange nicht so stark unter den Folgen des Strukturwandels zu leiden wie z. B. Nordrhein-Westfalen und das Ruhrgebiet. Mit dem internationalen Drehkreuzflughafen Frankfurt wuchs in dieser Region ein Motor des Strukturwandels. Dank der dynamischen Entwicklung des Luftverkehrs und sämtlicher Dienstleistungen rund um den Luftverkehr machte sich der Abbau von Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe kaum bemerkbar.

Im Gegenteil, die Vertreter der Gemeinden im näheren und weiteren Umfeld des Flughafens werden Ihnen bestätigen können, welche positiven Impulse der Flughafen auf die Region ausstrahlte, ausstrahlt und ausstrahlen wird. Kelsterbach verzeichnete durch die Ansiedlung von Transportunternehmen in den Jahren 1987 bis 1997 einen Beschäftigungszuwachs von sage und schreibe 74 %. In Raunheim sind große Teile des ehemals produzierenden Gewerbes abgebaut worden. Trotzdem gab es einen beachtlichen Anstieg der Beschäftigung. Der Rückgang im produzierenden Gewerbe wurde durch die Bereiche Verkehr, Handel und Dienstleistungen aufgefangen, die – für jeden nachvollziehbar – wegen eines leistungsfähigen Flughafens hier und nicht in Köln, in München oder im Hunsrück für Einkommen und Auskommen der Bürgerinnen und Bürger sorgte.

(Zuruf von der CDU: Richtig!)

Die Menschen wägen die wirtschaftlichen Vorteile und die Beeinträchtigungen sorgfältig ab und treffen eine freie Wahl, die sich so darstellt, dass die Grundstücke im Raunheimer Baugebiet der Ge-

meinde geradezu aus der Hand gerissen werden. Dies ist eine eindeutige Abstimmung mit den Füßen für den Frankfurter Flughafen.

Doch gerade diese Erfolge, die sich rund um das Dienstleistungszentrum Flughafen abspielten, scheinen sich nun zu rächen. Die positiven Auswirkungen des Flughafens wiegen offensichtlich viele Menschen in der trügerischen Sicherheit, auch ohne weitere Initiative sei der Lebensstandard festgeschrieben. Ich erinnere hier an das Zitat eines ehemaligen bayerischen Ministerpräsidenten, der diese satte Zufriedenheit mit den Worten kommentierte: Wer sich auf seinen Lorbeeren ausruht, trägt diese am falschen Körperteil.

Bereits im Februar hatten wir als VhU darauf hingewiesen, dass der Region und dem ganzen Land der Absturz in die Provinzialität droht, wenn es an der Bereitschaft fehlt, an der Dynamik des Luftverkehrs weiterhin teilzuhaben. Wer stehen bleibt, fällt unweigerlich zurück.

Die Mediation spricht in einer vorsichtigen Prognose von 250.000 Arbeitsplätzen in Hessen, die bis zum Jahr 2015 nicht entstehen werden. Für den Fall des Nichtausbaus fragte ein Leserbriefschreiber erst in der vergangenen Woche sehr treffend: Haben wir eigentlich Visionen, haben wir Ideen, haben wir Konzepte, wie wir unser tägliches Brot verdienen werden, wenn der Flughafen den sterbenden Schwan gibt?

Gerade in den vergangenen Monaten haben wir intensiv mit Unternehmen und Betrieben in Hessen über die Bedeutung des Flughafens diskutiert. Für einen überwiegenden Teil gerade der ausländischen Unternehmen fiel die Standortentscheidung für Hessen im direkten Zusammenhang mit der vorbildlichen Infrastruktur zu Land und in der Luft. Aus diesen Gesprächen wissen wir aber auch, dass diese Entscheidungen nicht für alle Ewigkeit getroffen werden. Gerade bei Unternehmen mit globalen Netzwerken steht jeder Standort jederzeit auf dem Prüfstand. Auf schlechter werdende Rahmenbedingungen wird heutzutage umgehend reagiert. Steuern und Abgaben, die viele Unternehmen nach wie vor stark belasten, eine Schul- und Hochschulorganisation, die manchmal den Anforderungen des 19. Jahrhunderts eher gerecht wird als denen des 21. Jahrhunderts – all dies wird nach unseren Gesprächen noch aufgewogen durch ein leistungsfähiges Drehkreuz im Herzen Europas, um schnell weltweit mobil zu sein und um den lebenswichtigen Austausch von Gütern schnell und wirtschaftlich angemessen sicherstellen zu können.

Die Abwanderung eines namhaften Chemieunternehmens nach Straßburg, die Entscheidung der Börse, ihren Sitz in London zu nehmen, sind aber Warnsignale, die wir sehr ernst nehmen. Nach Angaben des "Handelsblattes" wird Frankfurt am

Main durch den Gang nach London ca. 80 % seines Aktienhandels verlieren.

Unser Engagement als VhU für den Ausbau wird von vielen mit Erstaunen quittiert. Das liegt wahrscheinlich daran, dass die beiden hauptbetroffenen Unternehmen gar nicht Verbandsmitglieder sind. Wir wissen aber bei unserem Engagement in erster Linie um die direkten, indirekten und induzierten Effekte, von denen wir alle profitieren, und wir sehen hier auch die Chance der Landesregierung und des Parlamentes, eigenständig Voraussetzungen für neue Arbeitsplätze zu schaffen und somit den Arbeitsmarkt in Hessen unabhängig und eigenverantwortlich zu gestalten.

Jeder, der seine Verantwortung für Arbeit, Ausbildung und Wettbewerbsfähigkeit ernst nimmt, wird den Argumenten der Mediation für den Ausbau folgen müssen und sich umgehend aktiv in die Diskussion um die Gestaltung eines Anti-Lärm-Paktes einbringen müssen. Denn die Belastungen, die das Umland ohne Zweifel zu tragen hat, sind auch aus der Sicht der Wirtschaft keineswegs bedeutungslos. Wir haben aber in vielen Branchen in den vergangenen Jahren über den Dialog mit Selbstverpflichtungen und freiwilligen Vereinbarungen mehr Erfolge zugunsten aller Beteiligten erzielt als durch Konfrontation und kompromisslose Ablehnung.

Bei der Frage des Ausbaus des Rhein-Main-Flughafens und seiner Effekte auf die gesamte Region geht es nicht allein um die Existenzsicherung vieler Familien, sondern vor allem auch um die Zukunft derer, die irgendwann einmal Familien gründen wollen, um die jungen Menschen, denen durch eine Ausbildung überhaupt erst Zukunft gegeben wird. Der Flughafen ist nämlich nicht bloß Jobmaschine und Wirtschaftsmotor, er bietet auch vielen Tausenden Aus- und Weiterbildung. Durch seine Vielfalt der Tätigkeiten vor allem in Bereichen mit Zukunft bietet der Flughafen auch denen eine Chance auf Ausbildung oder Qualifizierung, die ohne Studium oder Studienvoraussetzungen gut gerüstet auf den Arbeitsmarkt gehen sollen.

Abschließend möchte ich vom Austausch der Argumente noch zum Umgang miteinander in der Diskussion kommen. Am heutigen 11. Mai jährt sich der Todestag von Heinz Herbert Karry. Ich wünsche uns allen, dass wir diese Debatte sachlich und fair miteinander führen. Denn nur so können z. B. wir als VhU die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen dafür schaffen, dass auch unsere Mitgliedsunternehmen die Chance bekommen und ergreifen, ihre Gründe zu erläutern, warum der Flughafen von so immenser Bedeutung für den Standort und für den Arbeitsplatz Hessen ist. – Ich danke Ihnen.

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

Präsident **Klaus Peter Möller**: Vielen Dank, Herr Schulz.

Wo die VhU ist, ist an sich der Deutsche Gewerkschaftsbund nicht weit. Der DGB ist auch vertreten. Der vorgesehene Sprecher des Deutschen Gewerkschaftsbundes, Herr Vorlaeufer-Germer, hat mir aber eben gesagt, dass im DGB – und das ist ja auch in der Tagespresse so veröffentlicht worden – die Meinungsbildung noch nicht so weit fortgeschritten ist, dass der DGB hier und heute schon eine Stellungnahme abgeben möchte.

Ich nehme an, dass Herr Dr. Gretz noch einmal das Wort nimmt, und zwar für den zweiten Teil seiner Ausführungen, also zum Teilkomplex „Arbeitsplätze – Wachstum durch Flughafenbau“.

Herr **Dr. Wendelin Gretz**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich setze jetzt mit einem Gutachten fort, das sich mit den Beschäftigungseffekten des Flughafens befasst. Vorhin wurde es etwas kritisiert von Herrn Schallaböck. Ich werde nicht im Detail darauf eingehen; vielleicht ergibt sich die Möglichkeit, im Rahmen der Fragestunde dazu noch das eine oder andere zu sagen.

Die Wirtschaftsgutachten, die im Mediationsverfahren erstellt worden sind, befassen sich mit der regionalwirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens, also mit den Wertschöpfungs- und den Beschäftigungseffekten, die durch den Flughafenbetrieb und durch die Standorteffekte der Unternehmen in der Region ausgelöst werden. Durch die Tätigkeit des Flughafens und seiner Zulieferer entstehen Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte, die sich in etwa so klassifizieren lassen:

Es sind zum einen die direkten Effekte. Also: Die Unternehmen auf dem Flughafen bieten Arbeitsplätze und erwirtschaften direkte Wertschöpfung. Die direkten Beschäftigungseffekte ergeben sich somit aus der Arbeitgeber- und Auftraggeberfunktion der Unternehmen am Flughafen.

Dann gibt es die indirekten Effekte. Die Unternehmen auf dem Flughafen fragen Güter und Dienstleistungen bei anderen Unternehmen nach. Dadurch entstehen Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekte bei den Zulieferern.

Weiter gibt es die so genannten induzierten Effekte. Die Beschäftigten geben einen Teil ihres Einkommens, das sie auf dem Flughafen bzw. bei den Zuliefererbetrieben erhalten, für Konsumzwecke aus, und zwar in der Region, und dadurch werden weitere Produktions- und Beschäftigungseffekte ausgelöst.

Es gibt darüber hinaus die Standorteffekte. Darüber habe ich vorhin versucht etwas zu sagen.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Entschuldigung, wenn ich kurz unterbreche, Herr Dr. Gretz. Die Akustik in diesem Raum ist noch schlechter als im Landtag, und wenn sich Einzelne in Gruppen unterhalten, stört das ganz gewaltig. Wir haben draußen viel Platz.

Herr **Dr. Wendelin Gretz:** Es gibt des Weiteren Verdrängungseffekte. In der Umgebung des Flughafens siedeln sich bevorzugt Unternehmen an, die den Flughafen für ihren Geschäftsreiseverkehr oder als Sender und Empfänger von Luftfracht nutzen. Es ist denkbar, dass bei der Konkurrenz um Gewerbeflächen und qualifizierte Arbeitskräfte diese Unternehmen andere Unternehmen aus der Region verdrängen, die den Flughafen nicht oder nur in geringem Umfang nutzen. Für derartige Prozesse, die über das Maß der für Verdichtungsräume typischen räumlichen Differenzierung wirtschaftlicher Aktivitäten hinausgehen, gibt es gegenwärtig keine Belege.

Sehr wohl gibt es allerdings bei den Arbeitskräften nach Meldung der Handwerkskammer Belege dafür, dass dort ausgebildete Facharbeiter die tendenziell höheren Einkommen im Bereich des Flughafens präferieren und deshalb ihre ursprünglichen Handwerksbetriebe verlassen.

Und es gibt das, was ich als Substitutionseffekte bezeichne: Es wird behauptet, der Luftverkehr zerstöre Arbeitsplätze in anderen Verkehrsbereichen. Beispielsweise würden durch Ferienfernenreisen Arbeitsplätze exportiert. Aber dieses Argument bezieht sich ausschließlich auf die Lenkungsfunktion der relativen Preise des Luftverkehrs und nicht auf die Kapazität des Flughafens bei gegebener Verkehrsnachfrage. Mit anderen Worten: Es ist nicht anzunehmen, dass das Wachstum des Luftverkehrs insgesamt geringer ausfällt, wenn Frankfurt nicht ausgebaut würde. Diese Nachfrage besteht also weiterhin.

Ich komme zu den Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekten des Flughafens. Zur Schätzung der Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte wurden 127 Arbeitsstätten von, glaube ich, 470 am Flughafen befragt. Damit wurden insgesamt 93 % aller Beschäftigten am Flughafen ermittelt. Auf dem Flughafen waren nach dieser Erhebung am 31. Dezember insgesamt rund 62.000 Menschen beschäftigt. Der Fairness halber füge ich hinzu, dass diese Zahl um etwa 2.000 überhöht sein dürfte, da aufgrund der Sammelmeldung eines Unternehmens ein Betrieb von außerhalb des Flughafens mit in dieser Rechnung enthalten ist.

Da die zunehmend flughafenbezogenen Unternehmensaktivitäten auch außerhalb des Flughafens stattfinden, das Abgrenzungskriterium "Betriebssitz innerhalb des Zauns" zur Messung der direkten Effekte des Flughafens also fragwürdig wird, wurde die Befragung auch auf so genannte affine Betriebe

außerhalb des Zauns ausgedehnt. Es stand aber nicht genügend Zeit für eine gründliche Befragung zur Verfügung. Die Erhebungsergebnisse von außerhalb des Flughafenzauns blieben insgesamt unbefriedigend.

Um eine Vermischung der gesicherten Ergebnisse der Flughafenbefragung mit den ungesicherten Ergebnissen der Betriebe außerhalb des Zauns zu vermeiden, werden im Mediationsbericht lediglich die Ergebnisse dargestellt, die sich auf die Betriebe innerhalb des Flughafens beziehen.

Die Beschäftigtenentwicklung bei der FAG in den letzten Jahren muss häufig dafür herhalten, dass der Flughafen als Jobmaschine ausgedient habe. Tatsächlich ist bei den Beschäftigtenzahlen der FAG seit 1995 annähernd eine Stagnation festzustellen. Aber diese Daten sind weder repräsentativ für die Beschäftigung der übrigen Unternehmen am Flughafen, noch geben sie die tatsächliche Bedeutung der FAG als regionaler Arbeitgeber wieder. Wenn man nämlich unter Einschluss der FAG-Beteiligungen, die gerade in den letzten Jahren unter anderem durch Outsourcing-Prozesse aus der Muttergesellschaft entstanden sind, berücksichtigt, dann stieg die der FAG zuzurechnende Beschäftigtenzahl in Frankfurt von 12.700 im Jahre 1995 auf etwa 15.500 im Jahre 1999.

In der Befragung wurden die Ausgaben der Unternehmen auf dem Flughafen für Investitionen und die Ausgaben zum laufenden Betrieb erfasst. Gleichzeitig wurde nach der regionalen und sektoralen Zusammensetzung der bezogenen Lieferungen und Waren gefragt. Auf diese Weise wurde ein so genannter Beschäftigungsmultiplikator ermittelt, der angibt, in welcher Größenordnung zusätzliche Beschäftigung zu den direkt Beschäftigten auf dem Flughafen hinzukommt.

Im Jahre 1998 hingen in Hessen von jedem Beschäftigten am Flughafen weitere 1,3 Beschäftigte ab. Insgesamt sind es in Deutschland rund 170.000 Arbeitsplätze, die direkt oder indirekt vom Flughafen Frankfurt abhängen. Auf jeden Beschäftigte, der auf dem Flughafen tätig ist, kommen also weitere 1,8 Beschäftigte innerhalb der Bundesrepublik.

Gegen die Multiplikatoranalyse gibt es einige Einwände von Herrn Hausmann, die aber aus meiner Sicht weder inhaltlich noch methodisch haltbar sind.

Ich komme zu den Beschäftigungseffekten in unterschiedlichen Szenarien. Die Unternehmen auf dem Flughafen wurden nach den vermuteten Implikationen der unterschiedlichen Szenarien der Flughafenentwicklung für Beschäftigung und Investitionen befragt. Anhand der Befragungsergebnisse wurden unter verschiedenen Annahmen zur künftigen Produktivitätsentwicklung – nämlich etwa ein mittlerer

Pfad von 2,5 % jährlichen Produktivitätswachstums – die direkt und indirekt Beschäftigten in den alternativen Szenarien ermittelt.

Bei einem Ausbau des Flughafens mit voller Kapazität wird die Zahl der Beschäftigten auf dem Flughafen gemäß den Befragungsergebnissen auf etwa 100.000 steigen. Die Zahl der abhängigen, indirekten und induzierten Arbeitsplätze in Hessen liegt dann bei etwa 100.000. Damit ergibt sich eine Gesamtzahl der direkt und indirekt vom Flughafen abhängigen Beschäftigten von etwa 200.000. Gegenüber dem Jahr 1998 bedeutet dies eine Zunahme um etwa 57.000 Beschäftigte. Der Teilausbau führt gegenüber heute zu einem Beschäftigungsanstieg in Hessen von etwa 32.000.

Eine Optimierung des gegenwärtigen Systems ohne Ausbau bedeutet für 2015 eine Beschäftigtenzahl etwa in der Größenordnung von heute. Eine Reduktion der Kapazität würde im Jahr 2015 gegenüber heute zu einem Minus von etwa 40.000 Beschäftigten führen.

Wie plausibel sind die Ergebnisse? – Ein Maßstab ist die Beschäftigungsintensität. Bei einem Ausbau des Flughafens mit voller Kapazität nimmt die Beschäftigungsintensität trotz Zuwachses des Luftverkehrs von gegenwärtig etwa 1.450 Beschäftigten je Million Passagiere auf etwa 1.350 Beschäftigte je Million Passagiere im Jahr 2015 ab. Dies ist aufgrund der zu erwartenden Produktivitätseffekte plausibel. Bei einer Reduktion der Kapazität sinkt die Beschäftigtenintensität auf etwa 1.240.

So weit zu den Beschäftigungseffekten beim Flughafen. – Vielen Dank.

(Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Vielen Dank, Herr Dr. Gretz. – Damit, meine Damen und Herren, ist der Komplex der Stellungnahmen zum Ausbau des Bahnsystems abgeschlossen.

Ich eröffne jetzt die Fragestunde für die Abgeordneten. Da wir sehr gut in der Zeit sind, schlage ich vor, dass wir pro Fraktion eine halbe Stunde zur Verfügung stellen. Sie muss nicht, aber sie kann ausgeschöpft werden. Die CDU-Fraktion fängt an. Gemeldet hat sich Herr Kollege Reif.

Abg. **Clemens Reif** (CDU): Frau Vorsitzende, ich habe eine Frage an Herrn Rausch, und zwar hinsichtlich der Hubs. Ich hätte gerne, dass Herr Rausch uns noch einmal darstellt, wann ein Hub wettbewerbsfähig und wann er nicht mehr wettbewerbsfähig ist und weshalb. Ich denke, dass das für die Beurteilung des Koordinationseckwertes für uns wichtig ist.

Eine zweite Frage möchte ich an Herrn Dr. Goedeking von Roland Berger richten. Das Prinzip, dass

die Großen zulasten der Kleinen wachsen, ist ja in der Wirtschaft nicht durchgängig. Es gibt auch andere Prinzipien. Üblicherweise wachsen die Kleinen zulasten der Großen, insbesondere wenn man auf den Arbeitsmarkt schaut. Kann dieses Prinzip durchbrochen werden? Und kann es durchbrochen werden durch München? Denn wir gehen einmal davon aus: Dieses Prinzip ist nur deshalb haltbar, weil wir hier von einer Branche sprechen, die sich nur in wirtschaftlichen Großräumen entwickeln kann. Wenn in Europa die wirtschaftlichen Großräume Rhein-Main, Mailand/Turin, Amsterdam, London und Paris sind, dann müsste München im Grunde genommen in eine Schlüsselrolle wachsen können, die den Großraum Mailand/Turin bzw. Südeuropa/Alpenbereich einigermaßen abdecken kann. Ist es möglich, dass München zulasten von Frankfurt dieses Prinzip "Die Großen wachsen zulasten der Kleinen" durchbricht?

Nächste Frage: Ich hätte gerne gewusst, wie sich der Koordinationseckwert von 120 Flugbewegungen pro Stunde halten lässt bei einem künftigen Flugzeugmix. Dieser Koordinationseckwert ist meines Erachtens, so wie ich es verstanden habe, auf dem derzeitigen Fluggerätemix aufgebaut. Wie entwickelt sich das bei dem zukünftigen Flugzeugmix, und welche Qualitätskontrolle gibt es zu diesen Aussagen?

Meine letzte Frage, gerichtet an die Mediatoren: Existieren Prognosen oder Studien, die zu der Schlussfolgerung führen, dass der Flugverkehr stagniert oder sich doch rückläufig entwickeln kann? Wir gehen immer von dem Szenario aus, dass der Flugverkehr zu den in den nächsten 15 Jahren stark wachsenden Branchen gehört, also zu den Branchen, die mit der Informationstechnologie oder der Biotechnologie vergleichbar sind. Gibt es gegenteilige Prognosen? Wie sind sie gegebenenfalls begründet und wo sind sie begründet?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herr Kollege Boddenberg.

Abg. **Michael Boddenberg** (CDU): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Meine erste Frage geht an Herrn Rausch, und zwar zum Thema der von ihm angesprochenen Veränderungen beim Flugzeugmix; Sie haben von Großraumflugzeugen gesprochen. Es gab beim Bau des Terminals 2 die Überlegung und auch die konkrete Planung bei den Fingern dieses Terminals, dass ab Inbetriebnahme mit Großraumjets mit Passagierzahlen von etwa 800 gerechnet wurde. Das ist offenkundig nicht eingetreten. Sie haben sogar rückbauen müssen. Meine Frage geht dahin: Sind Ihre jetzigen Prognosen auf einer sichereren Grundlage entwickelt worden?

Eine weitere Frage betrifft das Thema Star Alliance und geht dahin: Gibt es Verträge innerhalb dieses Verbundes dahin gehend, dass man sich gegenseitig

verpflichtet, an Wachstumsmärkten teilzunehmen? Das heißt: Gibt es vertragliche Verpflichtungen für die Lufthansa, die prognostizierten Wachstumsraten möglichst auch einzuhalten?

Eine weitere Frage zum Zusammenhang Fracht/Passagiere. Ich glaube, es ist immer noch nicht so ganz klar geworden, Herr Rausch, dass es hier eine unglaubliche Synergie-Konstellation zwischen Passagieren und der Frachtbeförderung in der gleichen Maschine gibt. Welche Schwierigkeiten sehen Sie, wenn man dies durch die Verlagerung von Fracht verändert?

Meine nächste Frage geht an Herrn Prof. Beder. Ich falle einmal mit der Tür ins Haus: Sie sind hier, wenn ich das richtig verstanden habe – und auch die Gutachten, die Sie qualitätsgeprüft haben –, sehr stark kritisiert worden. Ich frage Sie, ob Sie mit dem, was dazu gesagt worden ist, einig gehen, oder sehen Sie – das vermute ich natürlich eher – die von Herrn Schallaböck vorgebrachten Kritiken völlig anders?

Eine weitere konkrete Frage an Sie: Im Zuge der Mediation ist die Entwicklung bei Cargo City Süd und sind die Arbeitsplatzprognosen bei Cargo City Süd hinterfragt worden. Auch dort gab es mittlerweile öffentliche Kritik dahin gehend, dass die Prognosewerte nicht eingehalten werden. Können Sie auch dazu etwas sagen?

Meine letzte Frage an Sie. Es gibt ja diesen berühmten Faktor: Beschäftigtenverhältnisse auf den Airport unmittelbar, Synergien im Umland und im weiteren Umland, d. h. auf nationaler Ebene. Ein Faktor im Umland lautet, wenn ich das richtig verstanden habe, 1,3, und der nationale Faktor, glaube ich, 1,7. Wie sieht das im internationalen Vergleich aus? Meines Wissens gibt es ja auch dort eine Reihe von Untersuchungen.

Der Letzte, an den ich mit wenden möchte, ist Herr Dr. Gretz. Sie sprachen davon, dass, obwohl nur 13 % der Unternehmen die Fragebögen beantwortet zurückgesandt hätten, die aber 20 % der Beschäftigtenzahl in der Region repräsentierten, davon, dass dies aus Ihrer Sicht ausreiche, weil Sie bei der Hinterfragung der nicht antwortenden Unternehmen festgestellt hätten, dass es zwischen denen, die geantwortet hätten, und denen, die nicht geantwortet hätten, keine eklatanten Unterschiede gebe. Ich frage Sie, wie Sie zu dieser Vermutung kommen. Sie haben das eben nur kurz ausgeführt – vielleicht können sie das noch etwas detaillierter tun.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Keine weiteren Fragen im Moment. Dann hat Herr Rausch das Wort.

Herr Dr. Karl-Friedrich Rausch: Herr Reif hatte die Frage nach der Wettbewerbsfähigkeit der Hubs

gestellt. Wann funktioniert das, wann funktioniert das nicht?

Es gibt für uns zwei Kriterien: die maximale Anzahl der möglichen Umsteigeverbindungen und die Umsteigezeit. Was wir tun im Vergleich mit anderen Fluggesellschaften: Wir messen die Qualität unseres Angebotes, indem wir in die einzelnen Computerreservierungssysteme hineinschauen und unser Angebot sehen. Also: Wie häufig sind wir in der ersten Zeile des Computerreservierungssystems? Und wie häufig ist unser Wettbewerber in der ersten Zeile? Also: Bei wie vielen Verbindungen ist unser Wettbewerber – in Amsterdam, in London und in Paris – besser positioniert in der Reisedauer des Umsteigeverkehrs über seinen Hub, und wie häufig sind wir besser positioniert? Damit haben wir ein Messkriterium, wie hoch die Qualität ist. Je weniger Flugzeuge wir bei dem Wachstum noch auf die Spitze unseres Hubs legen können, umso weiter werden wir in der Angebotsqualität absacken, und dann werden andere Flughäfen an uns vorbeiziehen.

Dann werden wir unser Netz neu positionieren müssen, um diesen Wettbewerbsnachteil einzuholen. Ich kann Ihnen keine absolute Zahl sagen; ich kann Ihnen nur sagen: Wenn wir Tendenzen merken, wenn wir sehen, dass wir in dem Wachstum nicht nachhalten können, dann merken wir, dass unsere Hub-Qualität sinkt, und dann werden wir unsere Hub-Strukturen deutlich verändern müssen, auch mit anderen Standorten. Wesentlich dafür ist auch das Thema Umsteigezeit. Herr Dr. Goedeking hat es schon erwähnt: 45 Minuten, 35 Minuten. Das sind die Wettbewerbsfaktoren, mit denen wir heute umzugehen haben.

Ich hoffe, dass ich die Frage ausreichend beantwortet habe.

(Abg. Clemens Reif (CDU): Vielleicht können Sie das in der Grafik noch einmal darstellen lassen!)

– Ich stelle Ihnen noch eine Grafik über unsere Wettbewerbsfähigkeit zusammen. Das tue ich gern.

Wenn ich dann gleich auf Herrn Boddenberg eingehen darf: das Thema Großraumflugzeuge, das vor vielen Jahren anders beantwortet wurde als heute. Die aktuelle Situation nach unserem Kenntnisstand ist, dass es noch zwei Flugzeughersteller gibt, die sich um ein Großraumflugzeug bemühen, einmal die Firma Airbus mit dem A3XX und die Firma Boeing mit einer gestreckten 747. In der Presse liest man, dass die Launch-Entscheidung, also die Entscheidung, dieses Flugzeug zu bauen, kurz bevorstehen soll. Wir sind natürlich mit beiden Herstellern in engen Gesprächen.

Wir brauchen für uns ein Wachstum in der Größe der Flugzeuge für einige wenige Flugzeuge zum

jetzigen Zeitpunkt. Das ist für die Strecken, die sehr hochfrequente Märkte oder sehr große Märkte bedienen. Die A3XX mit ihrem Sprung auf jetzt 500 Passagiere – das haben wir auch gesagt – ist zum Jahre 2005 zu früh. Wir können sie jetzt noch nicht einsetzen, weil wir die Limitierungen am Flughafen Frankfurt haben. Ich bin sicher: Wenn denn die Entscheidung kommt – und diese Entscheidung macht nicht eine Lufthansa, sondern der Gesamtmarkt; es geht um die Frage, wie viele Wettbewerber sich für dieses Flugzeug entscheiden –, werden wir auch zu einem späteren Zeitpunkt dieses Flugzeug in Betrieb nehmen und dann mit dem Größenwachstum mithalten.

Die zweite Frage, die Sie mir gestellt haben: Gibt es eine Verpflichtung der Lufthansa, in der Star Alliance Wachstumsmärkte zu bedienen? Aus dem Vertrag heraus nein, aber aus unserem Selbstverständnis heraus werden wir natürlich wachsen. Wir werden die Marktanteile mitnehmen, weil wir ansonsten gezwungen werden, von einer globalen Fluggesellschaft in eine regionale Nische zu schrumpfen – und das können wir aus unseren jetzigen Strukturen nicht. Wir suchen die Wachstumsmärkte, wir sind auf den Wachstumsmärkten, und der Wettbewerber ist auf denselben Wachstumsmärkten, sodass wir zwischen den Allianzen dort eine heftige Konkurrenz haben. Und alle unsere Wettbewerber, wenn sie es sich denn leisten können, wenn ihr Wachstum profitabel gestaltbar ist, werden diese Wachstumsmärkte in der gesamten Star Alliance mit bedienen.

In der dritten Frage hatten Sie noch einmal die Kombination Passage und Fracht angesprochen. Das gilt speziell für Lufthansa, die zwei sehr starke Carrier hat, in der Passage und in der Fracht. In der Größenordnung transportiert unsere Schwester Lufthansa Cargo etwa 40 % ihres gesamten Frachtvolumens in den Flugzeugen der Lufthansa-Passage, die auf die Drehscheibe Frankfurt angewiesen sind, sodass wir heute eine sehr enge Verbindung zwischen unserem Passagieraufkommen und unserem Frachtaufkommen haben und eine Trennung zu sehr großen logistischen Problemen führen würde. Sie müssten dann einen Teil mit Extraflügen machen, oder sie müssten sie auf der Straße transportieren. Das ganze Verkehrsvolumen in sich würde also steigen. – Ich hoffe, das ist die Beantwortung Ihrer Fragen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Keine Nachfragen? – Dann hat Herr Dr. Goedeking als Nächster das Wort.

Herr **Dr. Philipp Goedeking:** Frau Präsidentin! “Die kleinen Schnellen schlagen die Großen.” Zwei Dinge dazu – Herr Dr. Rausch hat es eben schon angedeutet –: Die vier großen Hubs in Europa spielen ein Volumenspiel. Das heißt, sie hängen davon ab, dass sie viele Verbindungen anbieten können. Die Kleinen, wenn sie erfolgreich sein

wollen, müssen ein Geschwindigkeitsspiel spielen. Sie müssen also vor allem schnelle Verbindungen anbieten können; sie können nicht viele Verbindungen anbieten, dafür aber sehr schnelle.

Eine gute Maßzahl dafür ist die so genannte Minimum Connecting Time, die in Frankfurt typischerweise 45 Minuten beträgt. Das bedeutet: Sie kommen an und können frühestens nach 45 Minuten in das abfliegende Flugzeug umsteigen. Eine schnellere Verbindung darf eigentlich gar nicht verkauft werden. Als Vergleich Wien: Dort ist die Minimum Connecting Time 25 Minuten. Damit ist der Benchmark gelegt, was für ein Spiel ich spielen muss, wenn ich klein bin. Ich muss also Umsteigezeiten sehr, sehr kurz halten.

Frankfurt bereitet jetzt seinen Wettbewerbern sehr viel Kopfzerbrechen dadurch, dass sie angefangen haben, diese Umsteigezeiten zu flexibilisieren. Es werden sehr viele Verbindungen kürzer als 45 Minuten angeboten, indem man so genannte Tail-to-Tail-Services anbietet: Sie kommen aus dem Flugzeug heraus, steigen in den Bus und werden mit dem Bus sofort zum abgehenden Flugzeug hingebacht. Dadurch können Sie Umsteigezeiten von sogar weit unter einer halben Stunde erreichen. Frankfurt ist also dabei zu versuchen, das Volumenspiel mit dem Geschwindigkeitsspiel zu kombinieren, was sehr smart ist.

München hat eine Minimum Connecting Time von etwa 35 Minuten und ist dabei, diese deutlich zu verkürzen, und zwar auch auf dem Wege der Flexibilisierung, also nicht alles auf einmal, was sehr viel Infrastruktur bedeutet, sondern vor allen Dingen auf Prozesse zu setzen, auf Geschwindigkeitsvorteile für ausgewählte Verbindungen. Das wird München sehr gut tun, keine Frage.

Die so genannte Catchment Area, das Einzugsgebiet von München, ist aus luftverkehrstechnischer Sicht nicht besonders groß. Aus eigener Kraft hat München also kaum das Potenzial, ein echter Hub zu werden. München lebt davon, dass im Wesentlichen die Lufthansa Verkehrsallokationsentscheidungen trifft und sagt: Dieser und jener Verkehr soll nach München gehen. Eine aktive und besondere Rolle spielt dabei natürlich auch der norditalienische Markt, der aktiv nach München gezogen und von dort wieder verteilt wird.

Wenn München auf diese Weise eine signifikante Größe erreicht haben wird, wird es leichter sein, München zu entwickeln. Aber grundsätzlich gilt das für die Lufthansa wie für die anderen Carrier wegen des quadratischen Zusammenhangs genauso: Wenn ich gezwungen bin, Verkehr abzugeben, weil ich ihn in meinem Heimathafen nicht mehr darstellen kann, dann bin ich in der Situation, dass ich zwei halbe Hubs habe. Die Summe zweier halber Hubs ist aber nur ein Bruchteil eines großen Hubs. Das heißt: Die Entscheidung, Verkehr aus Frankfurt

nach München zu verlagern, hat sehr hohe Opportunitätskosten, die echte Kosten sind.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank. – Als nächsten Befragten hatte ich Herrn Prof. Beder aufgeschrieben.

Herr Prof. **Dr. Heinrich Beder:** Meine Damen und Herren! Die Frage, was ich zu der Kritik meines verehrten Nachfolgers in der Rede zu sagen habe, die habe ich erwartet, Herr Abgeordneter. Da stellt sich auch immer die Frage: Wie übt man Kritik, und wie geht man, wenn man kritisiert wird, mit der Kritik um?

Wie übt man Kritik? Ich glaube, ich habe in meinem Vortrag deutlich zu machen versucht, dass ich ein Freund von Zahlen, Daten, Fakten bin. Ich rechne immer gern. Es liegt in der Natur meiner Ausbildung und auch in meiner Arbeit als Wissenschaftler, dass ich da, wo ich rechnen kann und nicht Vermutungen aufstellen muss, rechne und Fakten zum Vorschein bringe.

(Beifall bei der CDU)

Ich will Ihnen zwei Beispiele nennen, die hier durch meinen verehrten Nachredner angefragt worden sind. Er hat einmal die Befragung der Firmen hier im Umland unter den Aspekt gestellt: Es ist natürlich ganz klar, dass das strategisches Antwortverhalten ist. Wenn ich eine Firma, die sich extra am Flughafen etabliert hat, weil sie auf das Flugzeug angewiesen ist, frage, wie es aussieht, wenn der Flughafen nicht ausgebaut wird, dann ist ganz klar, dass sie sagt: Das ist schlimm. Ich werde hier Arbeitsplätze verlieren. Eventuell muss ich verlagern.

Natürlich wird sie das sagen, und vielleicht ist es auch strategisch gesagt. Aber gerade Sie als Politiker müssten doch wissen, dass jede Meinungsfrage, die Sie irgendwann durch irgendein Institut anstellen lassen, von strategischem Antwortverhalten behaftet ist. Solche Meinungen sind ja doch auch Dinge, die nachher reales Leben schaffen. Wenn die Unternehmer hier im Raum der Meinung sind, die Zukunft sieht schlecht aus, dann, meine Damen und Herren, sieht sie in der Regel auch schlecht aus, wenn dieser Zeitpunkt herankommt.

(Beifall bei der CDU)

Insofern, so meine ich, ist diese pauschale Infragestellung einer solchen Vorgehensweise, abgesehen davon, dass der Gutachter nachher seitenweise beschrieben hat, mit welchen Methoden und Verfahren er diese Ungenauigkeit zu heilen versucht hat – das ist gar nicht zur Sprache gekommen –, wohl kaum gerechtfertigt.

Das Zweite: Sie haben hier eine Statistik gesehen. Ich habe die Gelegenheit genutzt, mich mit meinem

verehrten Nachredner noch einmal auszutauschen. Er hat den Nachweis geführt, dass in Zukunft die Anzahl der Beschäftigten pro 1 Million Passagiere rapide abnimmt.

Wie ist diese Statistik nach den Ausführungen meines Nachredners entstanden? Er hat aus dem Statistischen Handbuch des Verkehrsministeriums für alle dort aufgeführten ausgewählten Flughäfen – das sind 16 oder 17 Verkehrsflughäfen, aber auch solche wie Rostock, Paderborn, Augsburg und andere – die Zahlen genommen und hat sie dann durch die Anzahl der Passagiere dividiert. Darüber reden wir doch hier gar nicht. Wir reden über Frankfurt, wir reden über einen Mega-Hub. Ich kann Ihnen aus meiner beruflichen Praxis sagen, dass dort die Zahlen alle in der Größenordnung so aussehen, wie sie hier in der Studie genannt worden sind, nämlich in der Größenordnung zwischen 1.300 und 1.500 Beschäftigten pro 1 Million Passagiere.

Ob man sie alle in Zukunft noch so braucht, ist eine andere Sache. Aber auch darauf muss man hinweisen: dass in diesen Studien Fortschritte in der Produktivität mit eingerechnet sind. Man hat also schon unterstellt, dass EDV, Elektronik, zukünftige Entwicklungen Produktivitätsfaktoren zustande bringen, die sich abschwächend auf diese Dinge auswirken.

Nun kann ich Ihnen sagen: Wenn ich die Studien gemacht hätte, dann hätte ich wahrscheinlich bei einigen Ansätzen, Prämissen – bei der Hochrechnung, bei Interpolationen – eine etwas andere Vorgehensweise gehabt. Oder, wenn Sie das einem Dritten erneut in Auftrag gegeben hätten – vorausgesetzt, es wäre ein seriöser Wissenschaftler gewesen –, dann hätte er in den Zahlen sicherlich unterschiedliche Ergebnisse gehabt, aber nicht in der Größenordnung. Das ist das, was ich vorhin sagte: Der souveräne Umgang mit den Ergebnissen bedeutet nicht, dass Sie die Endzahl von 249.000 unbedingt schlucken müssen.

Mein verehrter Nachredner hat die Einlassung gemacht, das könnte um 20 bis 30 % falsch sein. Ich erinnere mich an diese Bemerkung. Ziehen Sie doch 20 oder 30 % von diesen Zahlen des Gutachtens ab. Dann haben Sie aber immer noch genug übrig, um zu sagen: Aus wirtschaftlichen Gründen ist ein Ausbau des Flughafens erforderlich. – So weit aus meiner Sicht zu diesem Thema.

Cargo City Süd! Wenn ich das noch richtig in Erinnerung habe, war die Prognose der FAG im Rahmen des Raumordnungsverfahrens so, dass etwa 6.250 Beschäftigte für das Jahr 2010 vorgesehen sind. Ich habe mir die neueste Zahl für 1999 geben lassen. Es sind Ende 1999 4.529 gewesen. Das ist ein Zuwachs neuer Arbeitsplätze von 13 %. Das mag nicht sehr viel klingen, aber als absolute Zahl sind es 550 Beschäftigte.

Hinzu kommt noch, dass man durchaus unterstellen kann, dass die Cargo City Süd weiterhin neue Spezifikationen und Anwärter anzieht. Ich bin nicht in den Geschäften der FAG; aber manchmal höre ich auch von hintenherum, was dort abläuft. Es soll also weitere Interessenten geben.

Außerdem ist die Cargo City Süd deswegen gebaut worden, damit die Lufthansa expandieren konnte. Die konnte nämlich auf der Basis ihrer Frachtzentren, die sie dort hatte, nicht mehr die zukünftigen Dinge managen.

Man kann – auch das ist legitim – schlussendlich die Frage stellen: Was wäre aus den Arbeitsplätzen geworden, wenn es die Cargo City Süd nicht gegeben hätte? Denn auch Kelsterbach und die umliegende Region waren im Grunde genommen von der Kapazität am Ende, und der Flughafen war gezwungen, etwas zu tun.

Ich meine also, wenn – was ja oftmals passiert – gesagt wird, das war bezüglich der Beschäftigungsauswirkungen ein Flop, dann ist das unrichtig.

Ein Letztes ist noch zu den Multiplikatoreffekten zu sagen. Mir ist eine Reihe von Studien vornehmlich aus dem deutschen Bereich bekannt. Wenn man solche Multiplikatoren berechnet, muss man immer die spezielle Situation dieses Flughafens und seiner Region kennen. Trotzdem liegen alle diese Multiplikatoren in einer Größenordnung, wie sie auch hier wieder zum Vorschein gekommen sind. Sie sind also durchaus, über alles gesehen, repräsentativ.

Man muss nur auf zwei Dinge achten – manche Multiplikatoren werden so ausgedrückt –: Wie viel Zusätzliches an indirekten und induzierten Arbeitsplätzen entwickelt sich aufgrund eines direkten Arbeitsplatzes? Dann bedeutet ein Indikator 2: ein direkter am Flughafen, zwei zusätzliche im Umland.

Es gibt aber auch Betrachtungsweisen, die sagen: der Multiplikator ist 3. Dann ist es der Multiplikator, aus dem heraus die eine direkte Arbeitsstelle multipliziert wird. Dann kommt man auf 3. Das ist aber auch die Summe von 1 und 2, wo dieser Multiplikator mit 2 definiert war. Man muss also wissen, wie der entsprechende Gutachter diese Multiplikatoren definiert hat. Aber die hier zustande gekommenen sind durchaus relevant.

Ein Hinweis noch in dieser Sache – ich habe es auch in meinem Papier gemacht –: Wenn man Szenarien miteinander vergleichen will, dann nützen sie wenig. Denn wenn ich z. B. den Multiplikator für die Region Hessen über die verschiedenen Szenarien nehme, dann ist er ungefähr immer in der gleichen Größenordnung. Er ändert sich in der zweiten Stelle hinter dem Komma. Also: Multiplikatoren taugen nicht zum Vergleich von Szenarien.

Deswegen auch immer mein Hinweis: Dann nehmen Sie besser die absoluten Zahlen. Dann können Sie nämlich einfach durch Abzug voneinander feststellen, was die Defizite sind.

Vizepräsidentin Veronika Winterstein: Es gab noch Fragen von Herrn Kollegen Reif an die Mediatoren. Wer würde sie beantworten? Ich habe zwar vorhin Herrn Dr. Ewen hier gesehen, aber im Moment sehe ich ihn nicht. Vielleicht kommt er noch zurück. Dann nehmen wir erst die Fragen an Herrn Dr. Gretz.

Herr Dr. Wendelin Gretz: Die Frage bezog sich auf das so genannte Non-Response-Problem. Wir haben einen bestimmten Rücklauf mit einer bestimmten Struktur. Gleichzeitig gibt es die Vermutung, dass möglicherweise erhebliche Unterschiede zwischen den antwortenden Unternehmen und den Unternehmen, die nicht geantwortet haben, bestehen könnten.

Die Erhebung wurde mithilfe der Unternehmenslisten der Industrie- und Handelskammern gemacht, die beispielsweise nach der Wirtschaftszugehörigkeit, nach den Größenklassen und natürlich über die Zugehörigkeit zur jeweiligen Kammer nach der regionalen Zugehörigkeit strukturiert sind. Es stellte sich heraus, dass bei den antwortenden Unternehmen tendenziell die größeren Unternehmen überrepräsentiert waren. Es stellte sich des Weiteren heraus, dass tendenziell mit der Nähe zum Flughafen die Antwortbereitschaft höher war, und es gab gewisse sektorale Ungereimtheiten gegenüber dem Urmaterial.

Ich wies aber vorhin auf die Umgewichtung hin: Dort, wo beispielsweise kleine Betriebe in der Umfrage relativ zum Urmaterial zu gering gewichtet waren, wurde dann eben die Antwort dieser kleinen Unternehmen entsprechend höher gewichtet, und dort, wo beispielsweise in der Region relativ wenige Antworten zurückgekommen sind, wurde die Region entsprechend höher gewichtet, wieder mit dem Gewicht, das sie im Ausgangsmaterial hatte. Man kann also sagen: Insgesamt müssten die Ergebnisse das abbilden, was in der Region an Unternehmen vorhanden ist.

Ich will noch einmal auf eines hinweisen – ich hatte das vorhin kurz gesagt –: Bei den ungewichteten Daten macht die Zahl der Unternehmen, die sagen, der Flughafen ist für sie ein minder wichtiger Standortfaktor bis hin zu "völlig unbedeutend", immerhin 30 % aus. Man kann also mit Sicherheit nicht davon ausgehen, dass immer nur die Unternehmen geantwortet haben, die am Flughafen ein besonderes Interesse haben.

Ich weise auch auf einen Tatbestand hin: Wir hatten eine ganze Reihe von Rückmeldungen von Unternehmen, insbesondere mittelständischen Unternehmen, die gesagt haben: Wir brauchen den Flughafen.

fen. Der Ausbau des Flughafens ist eine Sache der Politik, und dazu brauchen wir keine Untersuchung. Deshalb beteiligen wir uns nicht. – So einfach lief das teilweise. Das war natürlich schade für die Ergebnisse; aber ich denke, wir haben sie trotzdem einigermaßen gut in den Griff gekriegt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Vielen Dank, Herr Dr. Gretz. – Herr Dr. Ewen ist jetzt da und kann die Frage, die noch gestellt wurde, für die Mediatoren beantworten.

Herr **Dr. Christoph Ewen**: Die erste Frage war, ob der Flugzeugmix qualitätsgesichert wurde. Wir haben ja die drei Qualitätssicherer für das FAA-Gutachten da. Da der Flugzeugmix einen entscheidenden Parameter bei der Frage, welche Kapazität eine Bahn hat, darstellt, wurden die drei sehr intensiv danach gefragt, welcher Flugzeugmix denn nun im Jahre 2015 der richtige sei.

Die Einschätzung ist – das können aber die drei nachher vielleicht noch sagen, wenn sie an der Reihe sind –, dass der Flugzeugmix in Zukunft wahrscheinlich zwischen diesen beiden liegt, zwischen dem heutigen und dem zukünftigen, da sich sowohl die Hub-Struktur verstärken wird als auch der Point-to-Point-Verkehr zunehmen wird. Beide Effekte überlagern sich also. Das war die Einschätzung der Mediationsgruppe, und das hat die Mediationsgruppe auch im Ergebnispapier niedergelegt.

Die andere Frage, Herr Abg. Reif: Gibt es Studien, die die Zukunft des Luftverkehrs als Wachstumsbranche auch anders sehen? Ich muss dazu sagen, dass diese übergeordneten Fragen in der Mediation eigentlich keine große Rolle gespielt haben, dass die Luftverkehrsbranche als Ganzes in ihren globalen Entwicklungsmöglichkeiten nicht behandelt worden ist. Mir sind dazu auch keine Studien bekannt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Vielen Dank, Herr Dr. Ewen. – Zwei Minuten, Herr Boddenberg, langt das?

Abg. **Michael Boddenberg** (CDU): Für mich ja; ich weiß nicht, ob sie für die Antwort reichen.

Ganz kurz noch zwei Fragen an Prof. Beder. Ich weiß nicht, ob Sie die beantworten können; aber es gibt ein häufiges Argument, dass mit dem Flughafen Arbeitsplätze exportiert würden. Ich frage Sie angesichts der Tatsache, dass meines Wissens die Bundesrepublik einen erheblichen Exportüberschuss hat, ob man diese Meinung aufrechterhalten kann.

Eine zweite Frage: Haben Sie Vergleichszahlen hinsichtlich der Produktivitätssteigerung unterschiedlicher Branchen? Wir haben eben gesehen, dass sich die Produktivitätssteigerung im Flugverkehr in den letzten Jahren schon sehr stark nach

oben bewegt hat. Haben Sie Vergleichszahlen anderer Branchen?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Wenn ich um eine kurze Antwort bitten darf.

Herr Prof. **Dr. Heinrich Beder**: Zunächst einmal zu den Produktivitätszahlen, Herr Abgeordneter. Ich habe leider keine Zahlenwerte. In der Luftfahrtbranche war es so, dass die Entwicklung bezüglich der Produktivität zeitlich versetzt in den verschiedenen Branchenteilen liegt. Die Ersten, die durch Liberalisierung “gekniffen” wurden, waren die Fluggesellschaften. Die haben natürlich in dem starken Wettbewerb, dem sie ausgesetzt waren, sehr stark die Produktivität erhöhen müssen, was letzten Endes auch dazu geführt hat, dass man in den Jahren um 1994 bis 1997 einen Knick in den Personalausgaben des Flughafens feststellt.

Als Nächstes kamen die Flughäfen dran – und sie sind noch dran –, als man nämlich die Liberalisierung der Bodenabfertigung in der Europäischen Union festgelegt hat. Auch da werden Produktivitätsfortschritte aus Wettbewerbsgründen notwendig sein. Aber ein Vergleich quantitativer Art zu anderen Industriebereichen ist mir nicht bekannt.

Zum Export von Arbeitsplätzen. Nehmen wir einmal an, es ist richtig, dass durch die Tatsache, dass es Luftverkehr gibt, Arbeitsplätze einfach durch die besseren Transportmöglichkeiten ins Ausland abwandern. Aber wird das dadurch gehindert, dass wir den Frankfurter Flughafen nicht ausbauen? Das ist doch ganz klar: Der Luftverkehr wird doch nicht auf Null gestellt. Er findet statt, und wenn er nicht hier stattfindet, findet er anderswo statt. Dann wird eben der Export von Arbeitsplätzen, wenn es so ist, stattfinden. Auch hier kann man wieder sagen, ob es ein bisschen mehr oder ein bisschen weniger wäre. Aber es ist doch völlig irrelevant, sich darüber zu streiten. Das passiert, und so ist das Leben nun einmal.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Vielen Dank, Herr Prof. Beder.

Damit ist vorläufig das Kontingent der CDU-Fraktion erschöpft. Ich rufe jetzt die SPD-Fraktion auf. Herr Kollege Polster.

Abg. **Harald Polster** (SPD): Ich habe mehrere Fragen, Herr Dr. Rausch. Zentrale Frage, die sich bei vielen in der Region und auch hier bei uns stellt: Was geschieht, wenn nach Ausbau die Kapazität wieder endet? Bei Ihrer Kurve, die Sie gezeigt haben, endet die Kapazität auch wieder im Jahre 2015. Es gibt ja viele, die sagen, dieser Tatbestand tritt schon früher ein.

Zweite Frage: Gibt es Perspektiven der Lufthansa und anderer Carrier, mit diesen Kapazitätsproblemen, die ja europäisch und auch weltweit offen-

sichtlich existieren, strategisch umzugehen? Welche Rolle spielen denn die unternehmerischen Kooperationen dabei, d. h. Zusammenarbeit der Airlines, aber auch unternehmerische Kooperationen, beispielsweise Bahn und Fluggesellschaften?

Ganz konkrete Frage: Wenn es zu einer Kapazitätsausweitung ohne Ausbau kommen würde, welche Rolle hat die Lufthansa dann noch in Frankfurt ab einem bestimmten Zeitpunkt? Ist der Hub oder Teil-Hub haltbar oder nicht?

Weitere konkrete Frage: Ist in Ihren Szenarien, die Sie vorgetragen haben, das Nachtflugverbot mit berücksichtigt? Denn wir reden über das Ergebnis der Mediation, und dort ist das Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr enthalten. Frage an die Lufthansa: Halten Sie die Umsetzung eines Nachtflugverbotes für realistisch, und gibt es konkrete Aussagen Ihres Unternehmens hierzu, das positiv zu begleiten?

Nächste Frage geht an Herrn Schulz von der VhU. Wenn das alles so ist, wie Sie es vorgetragen haben, d. h. die Bedeutung des Flughafens aus Sicht der Wirtschaftsverbände und -organisationen unstrittig ist, dann frage ich mich, Herr Schulz, und viele mit mir, warum denn die betroffenen Unternehmen es nicht fertig bringen, sich an einer Umfrage zu beteiligen und ihre Betroffenheit der Öffentlichkeit auch ordentlich darzulegen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Nächste Frage, Frau Kollegin Klär.

Abg. **Hildegard Klär** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Jakobi von der Firma Siemens. Sie haben sehr eindringlich geschildert, in welcher Weise ein international agierendes Industrieunternehmen Flugkapazitäten in Anspruch nehmen muss. Meine Frage geht dahin: In welchem Maße war es in der Vergangenheit bereits möglich, aufgrund der Entwicklung moderner Telekommunikationsmittel solche Flugkapazitäten nicht in Anspruch zu nehmen und damit Effizienzreserven zu mobilisieren? Und wie sehen Sie das in die Zukunft hinein: Wird es aufgrund der Entwicklung neuer Medien – Online-Conferencing, und was es derlei Dinge mehr gibt – möglich sein, Flugkapazitäten weniger in Anspruch zu nehmen?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Frau Kollegin Klär, ich höre gerade, dass Herr Jakobi leider nicht mehr im Hause ist. – Herr Kollege Wagner hat die nächste Frage.

Abg. **Ernst-Ludwig Wagner (Angelburg)** (SPD): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Aufgrund der Tatsache, dass der DGB nicht da ist bzw. kein Statement abgegeben hat, die Frage der Arbeitsplätze aber eine wichtige Rolle spielt, würde ich mit Ihrer Genehmigung, Frau Präsidentin, darum bitten, dass ein Vertreter des Betriebsrates bei der FAG zu den Themen Sicherheit der Arbeits-

plätze am Flughafen und Entwicklung der Arbeitsplätze am Flughafen eine Aussage über das hinaus macht, was in der Resolution des Betriebsrates enthalten ist, die uns als Unterlage zugegangen ist.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Ich sehe allgemeines Nicken. Ich denke, damit sind wir einverstanden. – Frau Kollegin Ypsilanti hat die nächste Frage.

Abg. **Andrea Ypsilanti** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Gretz. Wenn ich das bestmögliche Szenario für die FAG zugrunde lege und damit die Schaffung vieler Tausend Arbeitsplätze annehme, ist meine Frage: Gibt es Erkenntnisse darüber, inwieweit die neu entstehenden Arbeitsplätze aus der unmittelbaren Region gedeckt werden können oder inwieweit mit großen Pendlerströmen bzw. auch mit einem überdimensionalen Zuzug ins Rhein-Main-Gebiet zu rechnen ist?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herr Kollege Reichenbach.

Abg. **Gerold Reichenbach** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Schallaböck, Herrn Gretz und Herrn Ewen. Es geht noch einmal um die Frage des Arbeitsplatzeffektes und die Erhebung. Nach meinem Kenntnisstand ist in der Meinungsforschung der Rücklauf bei Umfragen ein Indikator dafür, wie hoch das jeweilige Thema von den Befragten gewertet wird. Meine Frage: Ist das so, und welche Rückschlüsse sind dann aus dem Rücklauf von 10 % zu ziehen?

Die zweite Frage, die sich auch darauf bezieht: Wurde denn bei der Frage die Qualität des Flughafens gewichtet, oder wurde nur nach dem Flughafen gefragt? Denn wir diskutieren nicht über die Frage, ob der Flughafen zugemacht wird, sondern über die Frage, ob er eine zentrale Hub-Funktion hat oder nicht. Also: Ist bei den Unternehmen in die Befragung eingegangen, ob die zentrale Hub-Funktion das Entscheidende ist oder ob nicht eine Anbindung an den Luftverkehr das Entscheidende ist? Denn solche Ergebnisse könnten Sie dann auch im Umfeld von München oder Stuttgart bekommen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herr Kollege Pawlik.

Abg. **Sieghard Pawlik** (SPD): Herr Rausch hat in seiner Darstellung für die Lufthansa am Schluss ausgeführt, dass eine zunehmende Zusammenarbeit zwischen den Partnern der Star Alliance bei der Ausübung der Hub-Funktion die Zukunft bestimmen wird. Meine Frage, Herr Rausch – ich hätte gern von Ihnen dies noch etwas vertieft dargestellt –: Was bedeutet das für die Hub-Funktion der einzelnen beteiligten Partner? Welche Auswirkungen haben diese von Ihnen angesprochenen Synergieeffekte und die Arbeitsteilung dann zwischen einzelnen Hub-Funktionen für einen Flughafen

Frankfurt? Was liegt darüber an Einschätzungen bei der Lufthansa vor?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Das sind sehr viele Fragen an Herrn Rausch. Sie haben auch gleich das Wort.

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch**: Die erste Frage von Herrn Polster ging in die Richtung: Wenn der Ausbau kommt, was passiert, wenn die Kapazität wieder erschöpft sein wird? Ich muss gestehen, dass ich nicht die absolute Antwort darauf habe. Das ist hinter unserem Planungshorizont, hinter 2015.

Zunächst einmal wird uns dieser Ausbau große Entwicklungsmöglichkeiten geben. Ich habe vorhin in meinem Vortrag versucht, ein paar Szenarien aufzuzeigen, was sich entwickeln könnte. Es wird das größere Flugzeug kommen.

Ich springe jetzt ein paar Fragen weiter, weil die zusammengehören, und beziehe die Frage Ihres Kollegen Pawlik ein: Wie wird denn die Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Hubs sein? – Wir werden in der Lage sein, zwischen den einzelnen Partnern unserer Allianz auch Spitzen zu verschieben. Wir werden versuchen, ein ausgewogenes und für den Kunden besseres Angebot zu machen, was unabhängig davon ist, dass man in Frankfurt den wichtigen und großen Schritt tun muss.

Ich darf gleich ergänzen und Ihre zweite Frage mit einbinden: die Strategien, Kooperationen von Bahn und Fluggesellschaften. Das wird für uns ein ganz wichtiger Schritt sein. Wir unternehmen große Anstrengungen, um uns mit der Deutschen Bahn AG über ein Memorandum of Understanding zu helfen, Zubringer auf der Ultrakurzstrecke im innerdeutschen Bereich zum Flughafen Frankfurt aus der Luft auf die Schiene zu nehmen. Es wird ab Mai nächsten Jahres, nachdem die Expo zu Ende ist und nachdem die Deutsche Bahn AG einige Züge umgebaut hat, ein Pilotprojekt geben, unsere fünf Knoten nach Frankfurt aus Stuttgart mit dem Einchecken des Passagiers und dessen Gepäck in Stuttgart, mit einem Flugticket auf der Flughöhe Null als Ersatz für den Luftverkehr zwischen Stuttgart und Frankfurt zu testen.

Die wichtigste Frage für uns ist: Akzeptiert der Kunde das Angebot? Wenn er das tut, werden wir in den nächsten Jahren auch andere Angebote in den Zubringer nach Frankfurt aufnehmen können. Wir denken – und haben das auch schriftlich mit der Deutschen Bahn AG fixiert – über die Strecken von Düsseldorf nach Frankfurt, von Köln nach Frankfurt und von Nürnberg nach Frankfurt nach.

Insgesamt – ich glaube, das ist von Herrn Weinert gestern schon dargestellt worden – ist das eine Größenordnung von bis zu 20.000 Flügen im Jahr. Das entlastet Frankfurt sehr stark, und wir drängen deswegen sehr stark.

Was wir nicht akzeptieren können, ist, dass wir, wenn der Kunde das nicht akzeptiert, den Luftverkehr auf diesen kurzen Strecken einstellen und die Passagiere dann in der Luft den Weg nach Paris, Amsterdam oder Zürich nehmen und an unserer Drehscheibe Frankfurt vorbeifliegen, weil das unsere Wirtschaftlichkeit maßgeblich negativ beeinflussen und die Hub-Funktion in Frankfurt infrage stellen würde.

Die dritte Frage, die Sie gestellt haben, ist: Was passiert in Frankfurt, wenn wir an die Auslastungsgrenze kommen? Ich hatte das am Ende meiner Ausführungen heute Morgen kurz darzustellen versucht: Dann bricht der Flughafen nicht schlagartig zusammen, sondern er koppelt sich von dem Wachstum ab, und die interessanten Weiterentwicklungsmöglichkeiten bleiben dem Flughafen verschlossen. Er wird nach dem Aufkommen in der Region ein starker Flughafen bleiben, nach dem heutigen Stand etwa mit der Rolle von Düsseldorf zu vergleichen. Aber die Weiterentwicklung, neue Destinationen, neue Flugverbindungen werden an anderen Flughäfen stattfinden. Es wird sogar so sein, dass wir – ich spreche jetzt nur für Lufthansa – einige Verbindungen aus Frankfurt zu anderen Flughäfen wegverlagern müssen, weil wir dort ein besseres Angebotsbild machen können. Das heißt: Die Anzahl der Orte, die man von Frankfurt aus direkt erreichen kann, wird sich mittel- bis langfristig reduzieren. Damit sinkt auch ein Stück Attraktivität in der Region.

Die letzte Frage: Ist das Nachtflugverbot in unseren Szenarien schon berücksichtigt? – Diese Frage muss ich mit einem “Ja und Nein” beantworten. Man muss das Thema Nachtflugverbot aus Lufthansa-Sicht in mehrere Kategorien aufteilen. Sie bekommen ja morgen noch einmal detaillierte Ausführungen dazu.

Aus der Konzernsicht – und ich kann nur für Lufthansa-Fluggesellschaften sprechen – gibt es zwei unterschiedliche Sichtweisen. Ich fange bei der Passagierlinienfluggesellschaft an. Dort ist es so, dass wir heute deswegen Flüge in der Nacht in diesem Zeitraum von 23 Uhr und ein bisschen später haben, weil die Kapazitäten am Tage erschöpft sind. Nach einer Erweiterung der Kapazitäten werden wir durchaus in der Lage sein, diese geplanten Flüge auch wieder in Zeiten zu nehmen, die früher liegen als heute. Und wir haben – ich spreche wieder nur für den Passagierlinienluftverkehr – relativ wenige Passagiere, die daran interessiert sind, in diesen Zeiten zu fliegen.

Wir haben aber ein ganz anderes Thema, und deswegen kann ich gleich die Frage beantworten: Kann Lufthansa mit einem absoluten Nachtflugverbot leben? Dazu kann ich klar Nein sagen, weil wir eine ganze Reihe von Störungen in dem ganz normalen Luftverkehr haben. Nehmen Sie das Wetter, nehmen Sie beispielsweise die Überfüllung des Luft-

raumes. Bei einem in der Kapazität hoch ausgefahrenen Flughafen kommt es immer wieder vor, dass wir die geplanten Zeiten leider nicht einhalten können. Dann rutschen uns Flüge, die wir gern bis 23 Uhr abgewickelt hätten, in spätere Zeiten.

Wenn wir uns jetzt ein Szenario vorstellen, dass wir ein absolutes Nachtflugverbot hätten – d.h., ab 23 Uhr geht kein Flugzeug mehr nach Frankfurt rein oder aus Frankfurt raus –, dann werden wir in Situationen kommen – wir wissen nicht, an welchen Tagen, und wir wissen nicht, wie häufig –, dass wir kurz vor 23 Uhr noch fünf Langstreckenflugzeuge in Frankfurt stehen haben, die planmäßig nach Südamerika oder planmäßig nach Südafrika starten müssen. Wenn wir das nicht mehr schaffen, dann haben wir fünf volle Jumbos mit 2.000 Menschen hier stehen, die wir in Frankfurt und Umgebung in Hotels bringen müssen. In Messezeiten in Frankfurt ist das immer so. Wenn wir vor eine solche Planungssituation gestellt werden, dann werden wir sagen: Das werden wir nicht akzeptieren können. Damit ist unsere Drehscheibenfunktion massiv gefährdet, weil wir die Qualität für den Kunden nicht mehr darstellen können.

Das heißt: Wir brauchen, wenn wir auch auf der planmäßigen Seite beim Passagierdienstluftverkehr deutliche Entlastungen in die Nacht bringen können, eine so genannte Home-Carrier-Regelung, die es uns erlaubt, für ungeplante Flüge, die aus Störungen resultieren, den Flughafen noch zu erreichen oder zu verlassen. Das gilt vor allen Dingen auch für die Maintenance, die im Wesentlichen hier in Frankfurt konzentriert ist.

Etwas anderes sind die Geschäftssysteme der Cargo- und der Charterfluggesellschaften. Ich spreche auch nur von Lufthansa-Gesellschaften in diesem Konzern. Die Cargo hat neben dieser Home-Carrier-Regelung – weil auch sie ihre Maintenance in Frankfurt hat, muss sie diesen Flughafen auch erreichen können, um Störungen aufzufangen – aus ihrem Geschäftssystem heraus das Bedürfnis, in der Nacht Langstreckenflugzeuge zu starten, um das, was am Tage hier produziert wird, am nächsten Morgen in die Produktionsorte in den USA zur Weiterverarbeitung zu bringen. Detailliertere Informationen hierzu wird sicherlich morgen Herr Dr. Jansen geben, der das Thema einbringen wird.

Die Geschäftstätigkeit der Charterfluggesellschaften sieht so aus, dass sie es schaffen müssen, die Flugzeugnutzung so einzusetzen, dass sie dreimal am Tag in den Mittelmeerraum kommen. Das bedeutet Ausbleibezeiten von Flugzeugen in der Größenordnung von 18 bis 19 Stunden. Wenn man dann am Anfang eine Stunde wegen eines Nachtflugverbotes abschneidet, dann stört man nicht nur die letzte Stunde, sondern den gesamten letzten Umlauf, d. h. fünf oder sechs Stunden Flugzeugnutzung, was einen massiven Eingriff in die Wirtschaftlichkeit dieser Geschäftssysteme darstellt.

Für die Condor gilt genauso wie für uns: Home-Carrier-Regelung. Die Technik ist hier in Frankfurt, und diese Technik muss erreichbar sein und muss für die Störungen auch einsetzbar sein.

Herr Pawlik, ich denke, die Frage zur Zusammenarbeit mit den Hubs habe ich erläutert.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Die nächsten Fragen gingen an Herrn Schulz von der VhU. Vielleicht könnten Sie auch die ursprünglich an Herrn Jakobi gestellte Frage mit beantworten, Herr Schulz.

Herr **Thomas Schulz:** Frau Präsidentin! Ich hatte ganz zum Schluss meines mündlichen Statements vorsichtig darauf hingewiesen, dass aus unserer Sicht erst noch die Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, dass sich Unternehmer auch in der Öffentlichkeit für den Flughafen aussprechen. Mir wurde gerade eben von einigen unterstellt, es sei mehr eine Blut-und-Tränen-Rede gewesen als Substanz.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): In der Tat!)

Das ist mitnichten der Fall. Es gibt zwei Gründe, warum Unternehmen sich im Moment in der Tat zurückhalten, sich öffentlich für den Flughafen auszubauen hinzustellen: Sie fürchten zum einen wirtschaftlichen Schaden, wenn man sich heute für den Ausbau ausspricht.

(Zuruf des Abg. Armin Claus (SPD))

Wir haben sehr viel herumtelefoniert, und ich will Ihnen ganz allgemein einige Beispiele nennen. Wir haben ein Hotel- und Gaststättengewerbe, das uns sagt: Wir brauchen dringend diesen Ausbau, aber verlangt von uns bitte nicht, dass wir uns an vorderster Front begeben.

(Zurufe von der SPD)

– Moment. Ich gebe Ihnen doch nur weiter, was uns Unternehmen sagen. – Das Hotel- und Gaststättengewerbe fürchtet z. B. Sachbeschädigungen und fürchtet Schmierereien.

Speditionen sagen uns: Wenn wir uns vorwagen, fürchten wir Anschläge auf unsere LKWs, und die brauchen wir zurzeit, weil die Konjunktur wieder anzieht.

(Abg. Barbara Weitzel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist doch Blödsinn!)

– Das ist kein Blödsinn. – Natürlich wären Aussagen der Wirtschaft noch glaubwürdiger, wenn wir z. B. Einzelhändler aus den Gemeinden rund um den Flughafen dafür gewinnen könnten, sich für den Ausbau auszusprechen; aber die fürchten Boy-

kottaufrufe, und an diesen Boykottaufrufen bleibt immer etwas hängen.

(Abg. Armin Clauss (SPD): Vielleicht sind Sie bereit, einmal einen zu nennen!)

Die bewegen sich in einem Umfeld, wo Gemeinden deren Gewerbesteuereinnahmen nehmen, um Kampagnen gegen den Ausbau zu fahren.

Ich hatte gestern die Möglichkeit, mit dem Abg. Willisch zu sprechen, der sich für die Bürgeraktion "Pro Flughafen" stark gemacht hat. Der Gastwirt des Gasthofes, in dem die erste Pressekonferenz stattfand, hat noch während der Pressekonferenz telefonisch Drohungen von Gegnern bekommen.

Das heißt zusammenfassend: Dieser letzte Appell von mir in der mündlichen Stellungnahme, dass wir tatsächlich erst die Rahmenbedingungen schaffen müssen, damit ein Klima hier in der Region und in Hessen herrscht, dass man sich gefahrlos zu diesem Ausbau bekennen kann, der ist sehr ernst gemeint. Und natürlich ist es unser Job als Interessenvertretung, uns dann vorn hinzustellen und das, was wir aus den vielen Gesprächen, aus den täglichen Kontakten wissen, weiterzugeben.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): So ein Schwachsinn!)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Schulz, darf ich Sie einmal unterbrechen. Herr Clauss möchte Ihnen eine Zwischenfrage stellen.

(Abg. Clemens Reif (CDU): Herr Clauss merkt jetzt, dass der DGB nicht da ist!)

Abg. **Armin Clauss** (SPD): Herr Schulz, ich wollte Sie schlicht fragen, ob Sie vielleicht einmal darüber nachdenken, dass es in der Zwischenzeit moderne Unternehmer gibt – das ist eine Vielzahl –, die sich überlegen, warum sie überhaupt noch IHK-Beiträge bezahlen sollen

(Beifall bei der SPD)

und Beiträge an Verbände, wenn hier solche Reden gehalten werden.

Herr **Thomas Schulz:** Warum er seinen Verbandsbeitrag zahlt, weiß er bei unserer deutlichen Positionierung zum Flughafen ausbau ganz genau. Das ist das Feedback, das wir bekommen. Und es ist unser Job, die Interessen dieser Unternehmen wahrzunehmen.

(Beifall bei der CDU)

Der zweite Punkt ist vielleicht sogar noch wichtiger, warum Unternehmer im Moment mit ihrer deutlichen Positionierung sehr zurückhaltend sind.

Das hängt unmittelbar damit zusammen, dass der DGB hier und heute nicht erschienen ist.

(Zuruf von der CDU: Merkwürdig!)

Wir haben es in der Tarifrunde durch einen vernünftigen Kompromiss am 9. Januar im Bündnis für Arbeit, Ausbildung und Wettbewerbsfähigkeit geschafft, dass teure und langwierige Streiks vermieden wurden, dass wir vernünftige Tarifabschlüsse hinbekommen haben, dass wir Betriebsfrieden sicherstellen konnten.

Wer sich die Reden von einigen Gewerkschaftern zum 1. Mai anhört, das Arbeitsplatzargument sei ein plumper Arbeitgebertrick, und erkennt, dass die nicht bereit sind, sich ebenfalls mit uns im Schulterschluss deutlich für die Arbeitsplätze hier in Hessen auszusprechen, der kann ungefähr erahnen, was selbst eine kleine Minderheit in den Unternehmen an Betriebsfrieden zerstören kann.

(Zuruf des Abg. Michael Boddenberg (CDU))

Das ist mit ein wesentlicher Grund, warum sich die Unternehmen öffentlich nicht bekennen wollen. Sie fürchten um ihren Betriebsfrieden, und der ist im Moment Gold wert.

Zu der Frage, die Herr Jakobi gestellt wurde, die sich im Wesentlichen auf moderne Kommunikationstechniken bezog: Wir wissen aus unseren Gesprächen auch, dass Videokonferenzen und die modernen Kommunikationstechniken eher noch verstärkt dazu führen, dass dann auch irgendwann der Wunsch besteht, sich einmal persönlich zum Gespräch zusammzusetzen. Wir wissen vor allem von den jungen Internet-Unternehmen – das ist der Öffentlichkeit weitgehend unbekannt –, dass Frankfurt zur heimlichen Internet-Hauptstadt Deutschlands aufgestiegen ist.

(Abg. Hildegard Klär (SPD): Das ist uns nicht unbekannt!)

– Ich sagte: der Öffentlichkeit weitgehend unbekannt. Ich wollte Ihnen nicht zu nahe treten.

Diese Unternehmen sind für die Anbahnung ihrer Geschäftsbeziehungen in den ersten Phasen ganz wesentlich auf den direkten Kontakt angewiesen, sodass auch deshalb der Flugverkehr und die Bedeutung eines Flughafens für diese Unternehmen trotz moderner Kommunikationstechniken eher wächst als abnimmt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Es war der Wunsch, jetzt den Vertreter des Betriebsrates der FAG, Herrn Sauer, zu hören.

Herr **Toni Sauer:** Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, verehrte Anwesende! Ich glaube, die letzten Minuten haben eines

sehr deutlich gezeigt, jedenfalls für mich: wie wichtig es war, dass es bei diesem Projekt Flughafenusbau die Mediation gab, und wie wichtig es ist, dass wir hoffentlich morgen beim Thema Dialogforum einvernehmlich zu dem Ergebnis kommen, dass das fortgesetzt werden muss. Denn bei all diesen Dingen gilt – ich bin ein Mann der Praxis, ich will das einmal so sagen – das Prinzip: Information tötet das Gerücht.

Kurz etwas zu meiner Person: Ich bin stellvertretender Betriebsratsvorsitzender bei der FAG und seit 30 Jahren in dem Unternehmen tätig. Ich habe dort 1971 angefangen, verfüge also über ausreichende Jahre Kenntnis, was die Entwicklung des Flughafens betrifft, auch aus Gremien, sowohl Betriebsrat wie auch Aufsichtsrat.

Ich habe seit 20 Jahren auch noch eine andere Funktion, und die will ich hier einmal einspielen: Ich bin ehrenamtlicher Arbeitsrichter. Da haben wir auch häufig das Problem, dass wir Fachleute, Gutachter und Gegengutachter haben. Man hört Meinungen und muss dann zu einem Ergebnis kommen. In dieser Funktion gilt ein Grundsatz – das ist auch im gesetzlichen Auftrag nachzulesen –: Der gesunde Menschenverstand soll letztendlich eine Rolle spielen. Sie haben hier vieles kontrovers gehört, was Sie wahrscheinlich kaum bewerten können: Ist es ein Dezibel mehr oder weniger? Sind es 500 Arbeitsplätze mehr oder weniger? Ist die Entwicklung bis 2010 noch halbwegs sicher? Ist sie bis 2015 schon nicht mehr sicher? Und dann gibt es eine Frage, da will jemand sogar bis 2030 etwas wissen.

Nehmen Sie einfach einmal folgenden Grundsatz mit auf den Weg. Ich will eine neue Zahl einbringen, die sich bei allen Prozessen, über die wir reden müssen, auch in der intensiven Auseinandersetzung zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat oder Geschäftsleitung und Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat und im Wirtschaftsausschuss immer wieder herausgestellt und bewährt hat. Es wird hier sehr viel von Planung geredet. Sie ist auch notwendig. Aber man muss bei einem Dienstleistungsbetrieb wie dem unseren sehen, dass es sich nicht um eine Planung von Produktion handelt wie beispielsweise bei einer Autoproduktion. Sondern, unsere Leistung wird unmittelbar in dem Moment, wo wir sie erbringen, entweder vom Kunden abgenommen und bezahlt und verbraucht, oder sie ist nutzlos erbracht. Das heißt, sie kostet Geld und bringt auf der anderen Seite nichts. Deshalb gilt bei uns der Grundsatz: 80 % sind planbar und 20 % sind nicht planbar. Wenn wir eine Wetterlage haben wie beispielsweise Nebel, können wir unsere gesamte Planung vergessen.

Wenn ein Kunde wie die Lufthansa von heute auf morgen überraschend entscheiden sollte, irgendetwas zu ändern, stimmt unsere Personalplanung nicht mehr, obwohl die Personalplanung ein halbes

bis dreiviertel Jahr Vorlaufzeit braucht. Das heißt: Wir können nicht von heute auf morgen auf der einen Seite 500 Leute einstellen. Das dauert Wochen. Wir wollen und können aber auch nicht auf der anderen Seite, wenn ein Kunde seinen Vertrag beendet und von uns nicht mehr abgefertigt werden will, vielleicht einige Hundert Kollegen rauswerfen. Es gab in den letzten 30 Jahren bei der FAG keine einzige betriebsbedingte Kündigung. Das ist auch ein Ergebnis entsprechender Zusammenarbeit zwischen Betriebsrat und Unternehmensleitung.

Die Frage war: Sicherheit der Arbeitsplätze, Entwicklung der Arbeitsplätze. – Alles das, was im Mediationsbericht zu diesem Thema ab Seite 64 steht, kann ich aus meiner betrieblichen beruflichen Erfahrung als richtig bezeichnen. Herr Prof. Beder als Qualitätssicherer hat zweimal dazu Stellung genommen. Auch dazu kann ich sagen: absolut richtig.

Wenn Sie das mit dem Prozentsatz 80 %/20 % nehmen, haben wir die Situation: Wenn die Prognosen sagen, in 10 bis 15 Jahren haben wir eine Steigerung von um 100 %, und das auf der Basis von 60.000 Arbeitsplätzen, dann wären es 120.000. Und wenn ich sage, 20 % plus/minus, dann heißt das: Alles, was zwischen 100.000 und 140.000 liegt, wäre im Sinne der Aussage – ich benenne einen Wert, aber er kann sowohl nach oben wie nach unten variieren – richtig. Es würde erst dann anfangen, unrichtig zu werden, wenn es deutlich mehr davon abweicht.

Das heißt: Wir haben bei allen Planungsprozessen, egal ob beim Personal, beim Gerät oder bei sonstigen Dingen, einen Korridor. Wir haben nicht einen Punkt, über den wir reden, sondern einen Korridor. In diesem Zusammenhang sind die Arbeitsplätze bei uns natürlich auch nur sicher, wenn sich das Unternehmen in diesem Korridor entwickeln kann. Wenn eine Entscheidung getroffen wird, die eine Entwicklung nicht zulässt, ist eine Arbeitsplatzsicherheit natürlich nicht gewährleistet.

Ich kann noch zwei aktuelle Beispiele nennen, die von außen kommen – eines wurde vorhin von Herrn Beder schon erwähnt –, wie wir manchmal auch als Betriebsrat mit Dingen zu kämpfen haben, die sich natürlich auf die Arbeitsplätze auswirken, die aber beim besten Willen mit den Bemühungen bei der FAG nichts zu tun haben.

Erstes Stichwort: Sicherheitskontrollen, Fluggastkontrollen. Hier haben wir die Situation, dass zurzeit potenziell rund 1.000 Arbeitsplätze bedroht sind. Sie sind deshalb bedroht, weil die Bundesregierung etwas möchte, was wir eigentlich nicht wollen. Der Bundesrechnungshof hat nämlich festgestellt, dass die Frankfurter Arbeitsplätze – nicht, weil sie schlecht sind, sondern weil sie so gut sind – so bezahlt werden, dass er sagt: Der BGS macht das auf anderen Flughäfen wesentlich billiger, und

deshalb müsst ihr auch billiger werden. Wenn ihr das nicht bis zum 1. April dieses Jahres hinbekommt – wir haben ein bisschen Zeit gewinnen können –, dann nehmen wir euch zum nächsten Kündigungstermin diesen Auftrag weg. Dann sind bei der FAG diese 1.000 Arbeitsplätze weg; sie sind zwar noch am Standort Frankfurt, aber nicht mehr unter dem Logo FAG, sondern das macht dann jemand anders, und zwar zu schlechteren Konditionen.

Der Bundesrechnungshof hat diese Kritik massiv vorgebracht; der Haushaltsausschuss des Bundestages hat sich dem angeschlossen, und wir stehen unter dem Druck, dass wir reagieren müssen. Die aktuelle Situation ist ganz konkret die: Wir müssen, egal woher, 10 Millionen DM einsparen. Das heißt: Personalkosten herunter.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herr Sauer, ich darf Sie bitten, zum Schluss zu kommen.

Herr **Toni Sauer**: Ja. – Zweites Beispiel: EU-Liberalisierung. Von 1993 bis 1997 haben sich die gewerkschaftlich organisierten Kollegen mit Demonstrationen, Betriebsversammlungen und Gang nach Brüssel dagegen gewehrt, dass wir ein Monopol aufgeben müssen, das einen gewissen Komfort vorgesehen hat. Wir mussten dieses Monopol aufgeben; seit dem 1. April haben wir in Frankfurt den Drittabfertiger.

Die Delle in der Personalentwicklung, die hier kritisiert wird, hat genau damit etwas zu tun, nämlich mit der Ungewissheit über die weitere Entwicklung des Unternehmens. 6.000 von 12.000 Arbeitsplätzen sind in dem betroffenen Bereich angesiedelt. Diese Ungewissheit hat zu einer vorsichtigen Haltung geführt, hat dazu geführt, dass ein Teil der Arbeitsplätze heute in einem Tochterunternehmen und nicht im Stammunternehmen FAG sind. Auch dies ist eine im Grunde genommen politisch induzierte Schwierigkeit neben den vielen anderen Schwierigkeiten, die es ohnehin gibt. Ich habe die herzliche Bitte an Sie als Abgeordnete: Machen Sie uns nicht noch mehr Schwierigkeiten. – Danke.

(Beifall bei der CDU und bei Abgeordneten der SPD)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Ich habe jetzt noch Fragen an zwei Herren, Herrn Dr. Gretz und Herrn Schallaböck. Wenn es zu leisten ist, bitte kurz. Herr Dr. Gretz, bitte.

Herr **Dr. Wendelin Gretz**: Zunächst zur Frage nach Pendlerströmen und Zuwanderung in Abhängigkeit von potenziell mehr Arbeitsplätzen im Rhein-Main-Gebiet. Dazu konnte in den Untersuchungen nichts gesagt werden, einfach deshalb, weil dies mit von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängig ist, in deren Rahmen wir uns bewegen. Wenn wir beispielsweise in eine Situation

relativer Vollbeschäftigung hineinlaufen, dann wird dies mit Sicherheit zu zusätzlichen Pendlerströmen oder Zuwanderung führen. Wenn wir aber ein gravierendes Unterbeschäftigungsproblem haben sollten, kann das ganz anders aussehen. Dazu wurden aber keine Aussagen gemacht.

Zu der Frage des Non-Response lese ich Ihnen kurz ein Zitat von jemandem vor, der auf dem Gebiet eine höhere Autorität genießt als ich. Das ist Reiner Schnell. Die Publikation heißt: "Non-Response in Bevölkerungsumfragen – Ausmaß, Entwicklung, Ursachen", Opladen 1997. Das Zitat lautet folgendermaßen:

Aus diesem Grund ist das gelegentlich zu findende Argument, dass das vermeintlich hohe Ausmaß an Non-Response in Zufallsstichproben so große Unsicherheit bedinge, dass keine statistisch begründeten Aussagen mit solchen Stichproben mehr möglich seien, unzutreffend. Nur wenn man kein solches Modell des Auswahlprozesses besitzt, ist die Folge von Non-Response eine deutlich erhöhte Unsicherheit in den statistischen Aussagen.

Insofern ist das, denke ich, von der methodischen Seite her hinreichend behandelt.

Zur Frage der Hub-Funktion in Verbindung mit den Standorteffekten: Die Unternehmen wurden mit zwei Fragestellungen konfrontiert, zum einen mit der Frage: "Was bedeutet für Sie die 'engpassfreie Entwicklung' des Flughafens?" Und dann die Gegenposition als Fragestellung – und die lese ich Ihnen jetzt vor –:

Stellen Sie sich bitte vor, der Flughafen Frankfurt würde seine Drehkreuzfunktion (Hub) verlieren. Die Drehkreuzfunktion würde denn von anderen internationalen Verkehrsflughäfen übernommen. Dies hätte zur Folge, dass durchschnittlich jeder vierte Flug an/ab Frankfurt durch Umsteigevorgänge zweieinhalb Stunden länger dauert. Ferner wäre die Taktichte an/ab Frankfurt bei häufig angeflogenen Zielen halbiert. Vergleichen Sie bitte diese eingeschränkte Verkehrsanbindung mit der engpassfreien Situation.

Die analoge Fragestellung im Falle der Frachtflüge lautet, dass der Nachtsprung nicht mehr möglich sein werde gegenüber der Situation, in der er weiter realisiert werden kann.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herzlichen Dank, Herr Dr. Gretz. – Herr Dr. Schallaböck, bitte. – Ich sehe ihn nicht. Wir können vielleicht in der nächsten Runde, falls sich noch eine anschließen sollte, noch einmal versuchen, ihn zu erreichen. Jetzt ist die Redezeit für die SPD-Fraktion abgelaufen. Als Nächstes fragt die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Damen und Herren! Was wir gerade gehört haben, würde vielerlei Anlass zu Kommentaren geben. Allein das ist jetzt nicht unsere Aufgabe. Hier und heute wollen wir Fragen stellen. Aber eine kurze Bemerkung sei mir dennoch erlaubt.

Als wir gerade die Fragestellungen von Herrn Gretz präsentiert bekommen haben, habe ich mich gewundert, warum nicht die Frage dabei war: "Was bedeutet für Sie und Ihr Unternehmen eigentlich die ungebremst fortschreitende Verlärmung des Gebietes?" Denn wenn man so viel Ideologie in die Fragestellung hineinpackt und Unterstellungen macht, die durch nichts, aber auch gar nichts bewiesen sind, braucht man sich über die Ergebnisse auch nicht zu wundern.

Meine Damen und Herren, ich will zurückkommen auf die Fragestellungen, die mit der Strategie zu tun haben. Wir haben von Herrn Rausch schon gehört, dass sein Planungshorizont vorzeitig endet und er ganz offensichtlich keine langfristige Strategie hat. Deswegen will ich die Frage nach der langfristigen Perspektive noch einmal an die FAG richten, und ich wäre Herrn Prof. Schölch dankbar, wenn er dazu etwas sagen könnte.

Die Frage steht vor folgendem Hintergrund: Wir alle wissen, dass bei der Planfeststellung für die Startbahn 18 West damals festgelegt wurde: Eine weitere Bahn wird auf keinen Fall genehmigt. – Ich stelle mir vor, dass das damals die Überzeugung aller Personen war. Da die Bahn noch keine 20 Jahre in Betrieb ist und jetzt wieder diskutiert wird, dass wir angeblich eine weitere Bahn brauchen, wird man doch die Feststellung treffen müssen: Damals war offensichtlich keine langfristige Strategie vorhanden. Deswegen ist es umso wichtiger, jetzt der Frage nachzugehen, wenn man wieder in die gleiche Richtung denken will: Welche langfristige Strategie steht diesmal dahinter? Insoweit wäre ich Ihnen, Herr Schölch, sehr dankbar, wenn Sie mitteilen könnten, welche langfristige Strategie die FAG verfolgt.

Herr Dr. Rausch, vielleicht könnten Sie noch die umgekehrte Frage ergänzen: Können Sie ausschließen, dass die Diskussion für den Bau einer weiteren – der dann fünften – Bahn von Ihnen im Jahre 20xx angestoßen wird?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Ich gehe davon aus, dass Sie die Fragen wie gestern sofort beantwortet haben wollen. Dann hat Herr Schölch das Wort. – Ich habe Sie zwar etwas überrascht, Herr Schölch, aber die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN möchte immer gleich die Antwort auf ihre Frage haben. Also haben Sie jetzt das Wort.

Herr **Prof. Dr. Manfred Schölch**: Meine Damen und Herren! Der Kern der Frage war: Wie lange

reicht jetzt diese Maßnahme, über die wir hier diskutieren? Und an welchem Punkt stehen wir dann in 10, 15 Jahren erneut? Fängt das dabei wieder neu an?

Ich bin da eigentlich ganz kongruent mit dem, was Herr Dr. Rausch heute Morgen sagte: Es wird sich natürlich nach Aufbrauch der neu geschaffenen Kapazitäten für diesen Raum, diese Region erneut die Frage stellen: Wie geht es weiter? Diese Frage muss dann, vermutlich wieder in ähnlichem Rahmen, beantwortet werden. Wir werden dann neue Betrachtungen haben: Was ist der Region noch zuzumuten und was nicht?

(Buh-Rufe von Zuhörerinnen und Zuhörern)

Es ist durchaus möglich, dass man in 15 Jahren die Antworten vielleicht anders findet als heute.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Warum nicht schon heute?)

– Natürlich ist die Frage gestellt: Warum nicht heute schon? Das ist der Sinn dieser Veranstaltung. Nur: Heute eine negative Entscheidung zu treffen wäre eine Vorentscheidung für die gesamte Zukunft. Eine Negativentscheidung heute würde von vornherein die kommenden Generationen belasten. Und da ist die Frage zu stellen: Haben wir dazu das Recht? Oder müssen wir nicht verantwortlich entscheiden, um die Zukunft offen zu halten?

Unsere Aussage ist also: Die Tatsache, dass sich in 15 Jahren eine solche Fragestellung wieder ergibt, kann keine Begründung dafür sein, heute die sich stellende Frage nicht zu beantworten – unter Berücksichtigung aller Erkenntnisse, die wir haben, im wirtschaftlichen Bereich, im verkehrlichen Bereich, im Umweltbereich und in der Abwägung all dieser Aspekte.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Danke schön, Herr Schölch. – Herr Rausch, möchten Sie das noch ergänzen?

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch**: Herr Kaufmann, Sie haben uns nach der Langfristigkeit unserer Strategie gefragt, was wir ausschließen können und was wir nicht ausschließen können.

Was die Langfristigkeit der Strategie angeht, sind wir leider auch nicht schlauer als alle anderen großen Ökonomen dieser Welt. Wir hängen uns an Trends an und sehen Erwartungen. Vor 20 Jahren gab es eine Entscheidung für die Startbahn West mit bestimmten Rahmenbedingungen. Danach hat die Politik unsere Rahmenbedingungen in der Industrie verändert. Sie hat ganz einfach entschieden, dass es nun Wettbewerb gibt. Früher war es alles ganz einfach. Da hatten wir keinen Wettbewerb, da ging es den Passagieren schlecht und uns gut. Heute, nach der Entscheidung der Politik, uns in den

Wettbewerb zu stellen, hat man Wachstum stimuliert, hat man bessere Produkte für die Kunden erzeugt, und wir müssen uns mehr um die Wirtschaftlichkeit kümmern als damals. Ohne diese Veränderung der Rahmenbedingungen würde Frankfurt meiner Meinung nach heute noch nicht an der Kapazitätsgrenze sein.

Wir können nur so weit planen, wie wir fixe Bedingungen haben. Aus der heutigen Sicht kann ich nicht ausschließen, dass wir in irgendwelchen Jahren wiederkommen und sagen: Wir sind am Ende. Aber ich glaube, dass wir ausreichend Fantasie haben, um in der Zwischenzeit andere Trends zu entwickeln und zu sagen: Es gibt größere Flugzeuge, es gibt Intermodalität, es gibt Verbindungen zu Flughäfen. Ich bin davon überzeugt, dass unter den heutigen Rahmenbedingungen die Bahn lange reichen will. Aber ausschließen, dass wir irgendwann wieder hier sind – das vermag ich heute nicht und kann ich auch nicht.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Danke schön, Herr Rausch. – Nächste Frage, bitte schön, Herr Kollege.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte jetzt einmal Herrn Kothe bitten, uns zu sagen, welche Möglichkeiten es denn aus seiner Sicht gibt, langfristige Strategien tatsächlich einzuschätzen und zu Antworten zu kommen, wo mit hoher Wahrscheinlichkeit die Entwicklung hingehen wird.

Ich erinnere daran, meine Damen und Herren: Wir haben auch in unserem Rahmen ein Stück weit über das diskutiert, was das Zukunftsforum Luftverkehr an Szenarien behandelt und an denkbaren Lösungen gesehen hat. Wenn ich es recht sehe, basiert die augenblickliche Debatte darauf, dass die Luftverkehrsunternehmen alle bestimmten Geschäftsmodellen nachkommen. Alternative Geschäftsmodelle sind ja nicht nur denkbar, sie sind weltweit an anderen Stellen auch durchaus realisiert.

Deswegen würde ich als Letztes von mir aus Herrn Ewen fragen: In welchem Maße sind denn im Rahmen der Mediation diese Geschäftsmodelle betrachtet und in ihren Folgen untersucht worden? Wie tief gehend wurden diese Alternativen tatsächlich erörtert?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herr Kothe.

Herr **Matthias G. Kothe**: Herr Kaufmann, Sie fragten zuerst, welche langfristigen Strategien denn vorstellbar seien. Das weiß ich natürlich nicht, was FAG oder Lufthansa planen. Es ist sicherlich – und das wird aus der Diskussion deutlich – unbefriedigend, jetzt eine mittelfristige Perspektive aufzuzeigen, aber nicht zugleich aufzuzeigen, wie diese mittelfristige Perspektive in langfristige Konzepte

passt. Das habe ich heute Morgen ausgeführt. Es ist schon wichtig, auf die Frage, zu der Herr Prof. Schölch schon Stellung genommen hat, mehr zu antworten als nur: Wir wissen das nicht, und es kann sein, dass sich die Frage noch einmal stellt.

Zu den Szenarien. Das Wort gebrauche ich in einem anderen Kontext, nämlich als sehr rigiden systematischen Prozess, der in der strategischen Planung, vor allem in der Strategieentwicklung, zunehmend an Bedeutung gewinnt und langfristige Zeithorizonte bearbeiten kann, dass diese durchgeführt werden. Ob das jetzt ein Unternehmen macht, ist eine Sache – aber für die Region, die ja zunehmend auch strategischer denken muss, wären solche Prozesse durchaus zu bedenken.

Es gibt eine Fülle von Beispielen, dass Szenarien-Modellierungen erfolgreich mit größeren Zeithorizonten bearbeitet wurden, im politischen Bereich und im Unternehmensbereich. Beispielsweise hat die DASA, also DaimlerChrysler Aerospace, eine Fülle von Szenarien gemacht. Der Shell-Konzern ist berühmt für seine Kapazität und für seine Fähigkeit, über lange Jahre hinweg solche Planungen nicht nur durchzuführen, sondern Konsequenzen daraus zu ziehen und damit einen signifikanten Wettbewerbsvorteil über die Jahre zu erwerben. Das ist belegbar.

Was das Zukunftsforum Luftverkehr anbelangt, war dies eine strategische Arbeitsgemeinschaft – “war” sage ich deshalb, weil ich nicht weiß, ob sie noch existiert – der DaimlerChrysler Aerospace, der Lufthansa, der Flughafen Frankfurt AG und der Flugsicherung. Hier wurden zum ersten Mal mit einem längeren Zeithorizont Szenarien unter sehr fachkundiger Leitung und mit großer Vorbereitung entwickelt.

Die vier Szenarien, die dabei herausgekommen sind und über die ich inhaltlich nur bedingt etwas sagen kann, zeigen, dass die Zukünfte – bewusst gesagt nicht als eine Zukunft, sondern “Zukünfte” – doch deutlich facettenreicher sind. Es scheint so zu sein – und das kommt auch aus den Antworten von Herrn Schölch und Herrn Dr. Rausch heraus –, dass man schon über alternative Geschäftsmodelle nachdenken muss. Sie reichen mittelfristig – und sechs, sieben Jahre ist nicht mehr als mittelfristig – sicherlich aus. Sie sind auch das, was heute überwiegend angewandt wird. Aber es gibt gerade in den USA eine beginnende Diskussion, die dem Rechnung trägt, dass es eben nicht bis Ultimo weitergehen kann.

Punkt zwei. Es gibt sehr erfolgreiche Airlines in den USA – darunter South West Airlines, eine der wirtschaftlich erfolgreichsten –, die ohne ein Hub-Modell auskommen, die hauptsächlich auf Direktverbindungen aufbauen. Das muss nicht auf Mitteleuropa übertragbar sein, aber es muss über Alternativen und Modifikationen nachgedacht werden,

konkret z. B. darüber, dass verschiedene Hubs und nicht nur Airlines kooperieren, sodass sich dann – den Begriff Dedicated Hubs habe ich heute Morgen schon einmal in die Debatte geworfen – ein Flughafen München beispielsweise auf Fernostflüge, ein Flughafen Frankfurt auf den amerikanischen Kontinent und vielleicht ein Flughafen Kopenhagen auf andere Regionen dieser Erde spezialisiert.

Die heutigen Geschäftsmodelle vernachlässigen und ignorieren in gewissem Sinne, dass es tatsächlich Engpässe gibt, zumindest bei dem Thema Umweltkapazität. Bei den ganz großen Mega-Hubs in den USA sind es mehr logistische Probleme. Den Problemen tragen die heutigen Planungen und Konzepte – soweit mir bekannt ist; es wäre interessant, darüber mehr zu erfahren –, auch die heutigen Darstellungen im Rahmen der Mediation überhaupt nicht Rechnung. – Ich hoffe, ich habe die Frage beantwortet.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Vielen Dank, Herr Kothe. – Herr Ewen war als Nächster angesprochen worden.

Herr **Dr. Christoph Ewen**: Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Zur Frage, Herr Abg. Kaufmann, ob die Geschäftsmodelle der Airlines Gegenstand der Mediation waren, und gegebenenfalls in welcher Form: Wir hatten ein Arbeitspaket, ein Arbeitsprogramm mit 43 Unterthemen. Eines dieses Unterthemen war “Strategie und Wettbewerb der Airlines”, also genau das Thema. Im Zusammenhang damit gab es noch die Frage: Wie wird sich die Liberalisierung des Flugverkehrs weiter fortsetzen? Das spielt ja auch dabei eine Rolle.

Dies ist behandelt worden im Rahmen eines Recherche-Papiers, das die wissenschaftliche Begleitung, das Öko-Institut, geschrieben hat, in dem unter anderem auch die von Herrn Kothe angesprochene Beispiel-Fluglinie South West Airlines, die eben auf Point to Point setzt, beschrieben wurde. Dort wurden sehr genau Vor- und Nachteile der Geschäftsmodelle beschrieben, und dort wurde auch die Diskussion aus den USA abgebildet, die in dieser Frage schon ein paar Jahre weiter ist als die in Europa.

Auf der Basis dieses Recherche-Papiers wurde ein Hearing veranstaltet, bei dem Fachleute aus Deutschland anwesend waren. Es waren auch Holländer eingeladen, die leider nicht gekommen sind. Das Ergebnis war sehr klar, dass gesagt wurde: Auf die mittelfristige Distanz ist Hub and Spokes die dominierende und den Weltluftverkehr strukturierende Geschäftsorganisation.

Daraufhin wurde ein Ergebnispapier formuliert, das auch im Endbericht wieder gefunden werden kann, mit dieser Aussage, die im Laufe der Diskussion

aber ein bisschen abgeschwächt wurde. Dann kam nämlich die neueste Boeing-Studie heraus, wodurch deutlich wurde, dass viel mehr kleine Flugzeuge produziert werden, als zuvor abgeschätzt wurde. Man hat sich dann darauf geeinigt, dass man sagt: Es gibt ein Nebeneinander von Hub and Spokes und Point to Point. Aber bis zum Jahre 2015 wird das Hub-and-Spokes-Modell das strukturierende Element bleiben.

Zu der Frage des Szenario-Prozesses: Ich bin selber als externer Fachmann auch bei dem Szenario-Prozess des Zukunftsforums Luftverkehr anwesend gewesen. Dort wurde frei von tatsächlichen Trends spekuliert, wie es langfristig aussehen könnte. In der Mediation war eigentlich einhellig die Meinung: Bis zum Jahre 2015 kann man relativ klar sehen, aber was danach kommt, ist offen. Da, finde ich, ist auch der Platz dieser vier Szenarien, die dort entworfen wurden: einmal langfristig zu spekulieren, wo es denn generell hingehen kann.

Im Mediationsverfahren ist lange diskutiert worden, ob man über 2015 hinaus diskutieren sollte. Man hat es nicht gemacht. Ich kann nur aus den Erfahrungen aus den Niederlanden berichten. Die wissenschaftliche Begleitung hat damals eine Exkursion nach Schiphol gemacht und sehr genau mit den Leuten diskutiert, die die dortigen Diskussionsprozesse führen. Dort hat man das getrennt. Man hat einmal die fünfte Bahn dort diskutiert – die kurz- und mittelfristige Problemlösung –, und unabhängig davon hat man die Langfristediskussion geführt. Sie kennen vielleicht aus der Presse die Frage: Nordseeinsel oder Vergrößerung des Flughafens in Amsterdam.

Es war also die Frage: Wie kann langfristig ein Großflughafen in einer Ballungsregion wachsen? Die Holländer haben das lange diskutiert und irgendwann gesagt: Wir kommen nicht weiter, aber wir müssen das heute gar nicht entscheiden. Sie haben das quasi auf das Jahr 2003 verschoben und zur Wiedervorlage hingelegt. Aber sie haben einen permanenten Prozess, bei dem sie diese Frage weiter diskutieren. Das, denke ich, könnte das regionale Dialogforum anbieten, dass man diese langfristige Diskussion weiterführt.

Also, das Mediationsverfahren hat für die kurz- bis mittelfristige Planung bis 2015 gesagt: Hub and Spokes bleibt das dominierende Geschäftsmodell. Langfristig muss man natürlich diskutieren: Was kommt auf die Region und die Luftverkehrsgesellschaften zu?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Danke schön, Herr Dr. Ewen. Gibt es weitere Fragen? – Frau Kollegin Hammann.

Abg. **Ursula Hammann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe zwei Fragen an Herrn Dr. Schallaböck. Aus den Diskussionen ist erkennbar

geworden, dass die empirische Grundlage sehr gering ist, und man hat angegeben, damit es zu keinen Verzerrungen kommt, dass Filter eingebaut wurden. Ich hätte gerne eine Aussage von Ihnen, wie Sie diese Filterwirkung einschätzen.

Daran anschließend die Frage: Wenn die Ausgangsbasis gering ist und fraglich ist, wie kann man denn dann zu dem Ergebnis kommen, dass das Ergebnis richtig ist? Müsste nicht vielmehr gesagt werden, wenn die Ausgangslage falsch oder fraglich ist, dass dann auch das Arbeitsplatzergebnis am Ende in Frage zu stellen oder unrichtig ist?

Der zweite Teil betrifft die negativen Arbeitsplatzeffekte. Sie hatten das deutlich ausgeführt. Ich möchte Sie bitten, darzustellen, ob Sie mit mir darin übereinstimmen, dass die von Ihnen genannten negativen Arbeitsplatzeffekte im Grunde genommen noch zu wenig sind, dass es also noch mehr negative Arbeitsplatzeffekte gibt, beispielsweise im Immobilienmarkt oder bei der Verlagerung gerade hochwertiger Arbeitsplätze – ich denke nur an Neuisenburg –, oder dadurch, dass bestimmte Flächen nicht mehr so genutzt werden können, wie sie ohne einen Ausbau hätten genutzt werden können. Ich möchte Sie auch dazu um eine Stellungnahme bitten.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Dr. Schallaböck, Sie haben das Wort.

Herr Dr. Karl Otto Schallaböck: Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Ich darf vielleicht mit den Arbeitsplatzeffekten anfangen. Selbstverständlich ist das ein breit zu entwickelndes Feld. Ich kann das aber hier nicht sozusagen gegengleich zu den dicken, mit sehr viel Manpower und sehr viel Hirnschmalz entwickelten Gutachten auf die Schnelle hinlegen. Dafür wäre genau der gleiche Aufwand wie für die vorgelegten Gutachten notwendig, das auszubreiten.

Ich habe nur ein paar Stichworte gegeben. Es ist nicht so, dass ich gegen Tourismus wäre, weil ich gesagt habe, man müsse den Faktor berücksichtigen. Selbstverständlich brauchen wir auch ein außenwirtschaftliches Gleichgewicht: Wenn wir Güter exportieren, müssen wir auch schauen, dass Kaufkraft dorthin kommt. Trotzdem bleibt der Befund für die Arbeitsplatzbilanz bestehen.

(Abg. Michael Boddenberg (CDU): Keine konkreten Aussagen! Keine Zahlen, keine Fakten!)

Ich habe vorhin gesagt, dass ich für Frankfurt abschätze, dass der touristische Export, der mit den Reisen verbundene Export inländischer Kaufkraft im zweistelligen Milliardenbereich liegt und sich innerhalb von 15 Jahren verdoppeln wird. Sie können sich dann ausrechnen, wie viele Arbeitsplätze

in der einen oder anderen Branche für dieses Geld denkbar wären.

(Zuruf von der SPD: Wenn ich also die Bahn in Frankfurt nicht baue, bleiben die hier? Das wäre ja offensichtlich die wirtschaftliche Konsequenz!)

– Es ist so, dass wir empirische Befunde haben, dass das Angebot an Luftverkehr, schon das Angebot eines Flughafens überhaupt, in der Region die Häufigkeit der Luftverkehrsnutzung massiv beeinflusst. Es gibt für das Bundesverkehrsministerium mit etwa fünf Jahren Abstand von Aachener Kollegen gemachte Verkehrsmodelle und Verkehrszählungen, wonach im Schnitt die Raumordnungsregionen mit internationalem Verkehrsflughafen die doppelte Flugverkehrshäufigkeit der Bevölkerung aufweisen als der Durchschnitt und die Regionen ohne einen solchen Flughafen nur die halbe Flugverkehrshäufigkeit im Vergleich zum Durchschnitt der Gesamtbevölkerung ausmachen. Das ist also ein Faktor 1 : 4. Frankfurt liegt hier an der Spitze. Damals, 1990/91/92, war das Angebot in Münster noch so schlecht, dass die Häufigkeit so war, als wäre dort kein Flughafen gewesen.

Aber im Grundsatz ist dies alles selbstverständlich gestaltbar. Es geht nicht um schwarz-weiß. Wenn wir die Kosten des Fliegens variieren, dann schaffen wir damit den Flugverkehr nicht ab, aber die Häufigkeit des Flugverkehrs wird dadurch beeinflusst. Die Distanzwahl wird dadurch beeinflusst, ob wir, wie beim Bodentreibstoff, 1,50 DM pro Liter Abgaben drauflegen oder der Klimaschädigung entsprechend 4 bis 5 DM drauflegen. Das hat selbstverständlich unterschiedlich starke Auswirkungen. Den Umfang der Auswirkungen muss man genauer untersuchen. Man kann nicht so tun, als hätte es keine Wirkungen und als fiele der Verkehr einfach vom Himmel herunter und fände statt.

Würden wir den Verkehr mit Autos abwickeln, ginge das auch nicht so einfach. Aber als Denkvorstellung – und zum Teil geht es auch praktisch – gilt, dass wir dann den Automobilabsatz deutlich erhöhen. Das würde natürlich auch Arbeitsplatzeffekte auslösen.

Die Grundlage der empirisch gestützten Prognosen ist tatsächlich relativ schwach. Man gibt es sehr ungenaue Vorgabe.

(Zurufe von CDU und SPD)

– Entschuldigung, ich war nicht beauftragt, für einige 10.000 DM ein dickes Gutachten dazu zu machen.

(Zuruf des Abg. Michael Boddenberg (CDU) – Gegenruf von dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Meine Damen und Herren, am besten hören Sie dem Redner zu. Es gibt dann noch Gelegenheit, Fragen zu stellen.

Herr **Dr. Karl Otto Schallaböck:** Ich weiß nicht, ob Sie die Gutachten im Einzelnen kennen. Es ist jeweils als Szenario nur ein Schlagwort vorgegeben. In den Gutachten W1 und W2 ist ausdrücklich das Schlagwort nur die Überschrift, und im Gutachten W4 sind kurze Erläuterungen, die schon eine gewisse Verbesserung darstellen, aber eben auch keine wirklich genaue Szenario-Darstellung abgeben, wie sie die Mediationsgruppe entwickelt hat oder wie sie mein Vorredner vorgestellt hat und wie wir sie auch bei uns im Hause machen. Wir sind auch mit Stellen in Kontakt und machen das regelmäßig.

Das ist nicht wirklich operationalisierbar. Wenn ich jemandem eine Vorgabe mache: "Wenn du in 20 Jahren nicht mehr so mobil bist ...", dann kann er für sich selbst noch eine Abschätzung machen, weil er vom eigenen Gesundheitszustand eine Vorstellung hat. Aber wenn man jemanden spekulieren lässt: "Angenommen, die Kollegen in Ihrer Firma sind in 20 Jahren nicht mehr so mobil, was werden die dann machen?", dann ist das doch ohne Grund. Und auf dieser weichen Grundlage Arbeitsplatzefekte in Unternehmen in dem Bericht als "Planung" hinzustellen, Arbeitsplätze im Jahr 2010 auf der Grundlage zu planen – welcher Unternehmer tut das? Sind die bei Ihnen in der Partei? Das würde mich wundern. Ich kenne keinen seriösen Unternehmer, der auf der Basis schlichter Spekulation Arbeitsplätze des Jahres 2010 in diesem Jahr plant.

(Abg. Michael Boddenberg (CDU): Dann kennen Sie die Unternehmer aber schlecht! Ich gehöre zu denen!)

– Gut. Sie machen das. Das ist ja auch ganz hervorragend. Ich bin jetzt nicht als Politiker angesprochen, sonst wüsste ich, was ich antworten sollte.

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

Dieses Problem, das wir hier vorfinden, ist zum Teil sicherlich unvermeidlich bzw. nur mit sehr, sehr großem Aufwand noch nicht einmal ganz wegzubekommen. Deswegen stimme ich auch Herrn Prof. Beder zu, dass man hier doch mit dem großen Blick herangehen sollte. Nur darf man dann nicht in der Öffentlichkeit diese wirklich sehr freien quantitativen Schätzungen, die zirkulieren, als Wahrheit verkaufen. Ob das nun 30.000 oder 100.000 sind – wer will es wissen?

(Zuruf von der CDU: 30.000?)

– Ja, 30.000, gegenübergestellt denen, die wir nicht realisieren, weil wir uns eben lieber den Flughafen

leisten. Dies ist eben nicht sehr sicher. Man kann nicht aus dem Trüben etwas ganz Präzises beobachten. Und wenn man in das Tabellenprogramm eine Zahl einfügt und mit einer anderen Zahl multipliziert, ist das Ergebnis selbstverständlich präzise. Da gibt uns die Mathematik nicht viele andere Möglichkeiten. Trotzdem ist das aber nicht so zu bewerten, als wäre es so präzise, wie es aussieht. Ich glaube, da gibt es in der Sache nicht viel zu streiten.

Ich habe auch nicht gegen die Grundorientierung zu polemisieren versucht. Das wäre ja völlig unvernünftig. Selbstverständlich erhöht ein expansiver Kurs im Flughafen in diesem Bereich die Beschäftigung. Nur, das ist ja nicht im luftleeren Raum, was dort passiert. Wir müssen versuchen, das komplett in den Griff zu bekommen. Ich glaube, das ist es im Wesentlichen.

Wenn ich noch zurückkommen kann auf das, was vorhin schon gesagt wurde: Selbstverständlich ist die geringe Rücklaufquote in aller Regel ein Zeichen dafür, dass ein geringes Interesse besteht. Aber auch das ist quantitativ nicht zu fassen. Die Annahmen zur Rationalisierung, die eingegangen sind, treffen nicht den Trend der letzten Jahre. Wir haben ausweislich Mediationsbericht, Seite 76, in Frankfurt in den letzten sieben Jahren ein Minderwachstum der Beschäftigung um 30 % gegenüber dem Aufkommen bei Passagieren gehabt. Und jetzt sollen wir in den nächsten 17 Jahren nur 7 % Rationalisierung realisieren? Das ist halt doch etwas getönt, um ein bestimmtes Ergebnis herauszubekommen.

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

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Dr. Schallaböck. – Die nächste Frage, Herr Kollege von Plottnitz.

Abg. **Rupert von Plottnitz** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe zunächst eine Frage an Herrn Schulz von der VhU. Herr Schulz, Sie haben mich etwas mit der Erklärung zu den Ursachen der Tatsache überrascht, dass sich so wenig Unternehmer in der Region zum Flughafenausbau bekennen. Wenn es richtig ist, dass so viele Unternehmerinnen und Unternehmer aus Angst vor wirtschaftlichen Verlusten im Falle eines Bekenntnisses sich nicht bekennen, heißt das nicht – die Unternehmen denken ja wirtschaftlich –, dass sie davon ausgehen, dass der wirtschaftliche Nutzen im Falle eines Ausbaus sehr viel geringer ist als der wirtschaftliche Schaden im Falle eines Bekenntnisses zum Ausbau?

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Dann noch eine Frage an Herrn Dr. Schallaböck zu dem, was Herr Beder hier ausgeführt hat. Herr

Beder hat, wenn ich ihn richtig verstanden habe, gesagt, wenn Leute auf entsprechende Befragungsaktionen hin strategische Antworten gäben, dann besagte das nichts über die Stichhaltigkeit und Tauglichkeit dessen, was ihren Antworten zu entnehmen sei. Herr Dr. Schallaböck, übersetze ich für mich den Begriff "strategische Antwort" richtig, wenn ich davon ausgehe, dass auf die Frage nach der Generierung von Arbeitsplätzen in einem Sinne geantwortet worden ist, der nicht von Arbeitsplätzen ausgeht, wenn er Ja sagt, sondern von anderen Interessen ausgeht, wenn er sich für die Flughafen-erweiterung ausspricht?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Zwei, wenn ich bitten darf, kurze Antworten. Zuerst Herr Schulz.

Herr **Thomas Schulz:** Ich habe nicht von wirtschaftlichen Verlusten, sondern von wirtschaftlichen Schäden gesprochen. Und um das auf den Punkt zu bringen: Ich spreche von wirtschaftlichen Schäden durch kriminelle Aktionen. Das sind die Erfahrungen, die viele noch aus der Diskussion und den Auseinandersetzungen um die Startbahn West mitgenommen haben. Ich möchte Ihnen nur ein Beispiel aus der letzten Woche geben: Eine Sitzung der Bürgerinitiative wird eröffnet mit der Einleitung, der Begriff "Lärm" komme aus dem französischen "l'arme", und das würde bedeuten "Zu den Waffen!", und damit würde zum Kampf gegen den Flughafen ausgebaut aufgerufen. In diesem Klima möchten sich die Unternehmer nicht hinstellen und wirtschaftliche Schäden in Kauf nehmen.

(Zuruf von der CDU: So ist es!)

Das ist schlicht und ergreifend die Realität, in der wir uns im Moment bewegen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Schulz. – Prof. Schallaböck noch einmal, und bitte auch kurz.

Herr **Prof. Dr. Karl Otto Schallaböck:** In dem Gutachten von Baum wurde versucht, die strategischen Antworten zu prüfen, ob sie denn zu strategisch seien. Im anderen Gutachten habe ich das nicht wahrgenommen. Insofern weiß ich nicht, ob wir da Unterschiedliches gelesen haben, Herr Prof. Beder. Tatsächlich ist das Problem auch nicht so ganz zu umgehen. Selbstverständlich sind die Unternehmen am Flughafen die Kompetentesten, um zu beurteilen, was dort los ist. Gleichzeitig sind es auch Interessierte, die ihre eigenen Interessen verständlicherweise wissentlich, absichtlich, selbstverständlich in den Prozess einbringen.

Diese interessengebundenen Antworten mit 4 oder mit 1,2 zu multiplizieren, hebt die Interessensbindung nicht auf. Würde man die gesamten Zahlentableaus, die vorliegen, daraufhin charakterisieren, dass man sagt, es sind entsprechend multiplizierte

Interessenbekundungen, dann wäre schon viel für die Klarheit der Sache getan. Das nicht herauszustellen, das ist, glaube ich, zu beanstanden.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Kaufmann, wir könnten vielleicht im Anschluss etwas anfügen. Ich denke aber, wir sollten jetzt die F.D.P.-Fraktion aufrufen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es dauert keine 30 Sekunden.

Meine Damen und Herren, ich will einen Satz klarstellen. Herr Schulz hat hier behauptet, der Wirt, wo sich die Pro-Initiative für den Flughafen ausbau in Neu-Isenburg getroffen hat, habe Drohanrufe bekommen. Wir haben diese Aussage gerade checken lassen. Der Wirt dieser Gaststätte "Zum grünen Baum" erklärt, er habe zu keinem Zeitpunkt Drohanrufe bekommen. – So viel zur Wahrheit der Aussage der VhU. – Vielen Dank.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Zuhörerinnen und Zuhörern – Zuruf: Lügner!)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Das war keine Frage, sondern eine Feststellung.

Als Nächstes rufe ich jetzt die F.D.P.-Fraktion auf. Bitte schön, Herr Denzin.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Kehren wir zurück zum Sinn dieser Veranstaltung, nämlich Fragen zu stellen.

Meine ersten Fragen richte ich an Herrn Rausch. Herr Rausch, im Mittelpunkt der Vorträge und der Betrachtungen stand immer die Hub-Funktion, wenn es um die Kapazitätsnotwendigkeiten ging. Können Sie vielleicht noch einmal etwas zum originären Fluggastaufkommen sagen, bezogen auf die Erfahrungen aus Ihrem Unternehmen? Wie haben die sich aus der weiteren Region Rhein-Main entwickelt?

Dann im Zusammenhang mit der Aussage, dass Sie in Kooperation Schiene/Luft bis zu 20.000 Flüge im Jahr – so war meiner Erinnerung nach die Zahl – in einem Zubringersystem nach Frankfurt auf die Schiene bringen können: Generieren Sie mit einer, wie ich hoffe, immer verbesserten Schienenanbindung dann nicht noch zusätzlich Fahrgastaufkommen für den Flughafen Frankfurt, das möglicherweise ansonsten von woanders abgeflogen wäre?

Vielleicht könnten wir von Ihnen auch noch eine kurze Aussage zu Auslagerungsmöglichkeiten nach Hahn hören. Die sehe ich bei Ihrem Unternehmen weniger, aber vielleicht können wir da noch etwas lernen.

Dann hat Herr Kothe vorhin den so genannten Dedicated Hub mit dem Beispiel München vorgetragen. Vielleicht gibt es auch dazu noch einmal Aussagen von der Lufthansa, Herr Rausch.

Letzte Frage an Sie nochmals zum Nachtflugverbot bzw. zur Nachtflugbeschränkung. Sie haben vorhin ausgeführt, dass sich das in der Konsequenz für die Lufthansa und die Allianz wohl so nicht durchhalten lässt und dass Sie eine Art Home-Carrier-Status begehren. Frage: Mit wie vielen Flügen aus dem Passagierbereich, den Fernflügen, die Sie ja geschildert haben, und Cargo, soweit denn unvermeidbar, müsste man im Durchschnitt rechnen, und wo könnte da die maximale Spitze liegen? Sie wissen, dass wir alle darum ringen, den Nachtflugverkehr weg oder so weit weg wie möglich zu kriegen. Insofern bin ich sehr an dieser Aussage interessiert.

Dann hätte ich eine Frage an Herrn Schallaböck gehabt; aber das erübrigt sich nach den bisherigen Aussagen. Ich hatte gehofft, Herr Schallaböck – Sie hatten ja auch zwei Kritikpunkte konkret genannt: den Kaufkraftabfluss durch Urlauber und die Kerosinsteuer –, dass Sie das dann auch ein bisschen quantifiziert hätten und das vielleicht die Aussage, die Sie kritisiert haben, konkret korrigiert hätte. Aber das bringt nichts mehr, wenn wir uns das jetzt noch einmal so anhören wie eben. Insofern verzichte ich darauf.

Herr Schiele und vielleicht Herr Prof. Beder: Gibt es sichere Erkenntnisse über die unterschiedliche Mobilität in den unterschiedlichen Branchen? Hintergrund: Wir haben im Rhein-Main-Gebiet, schon fast abgeschlossen, eine sehr starke Entwicklung hin zum Dienstleistungsbereich mit über 65 % Anteil; aber wir haben innerhalb des Dienstleistungsbereichs eine enorme Verschiebung. Es wurde vorhin schon angesprochen: Rückgang z. B. bei den Banken, was die Arbeitsplätze angeht, aber trotzdem insgesamt ein Zuwachs. Einer der Zuwachsfaktoren ist sehr stark in dem Bereich neue Medien/Internet. Dort haben wir allein im letzten Jahr eine Entwicklung von 1.300 selbstständigen Firmen auf 1.800 kleinere Einheiten, die Mobilität verlangen.

Die Frage ist: Gibt es bei Ihnen Erkenntnisse über branchenspezifisches Mobilitätsverhalten, die man in einer solchen Perspektive mit berücksichtigen müsste, wenn wir so eklatante Veränderungen haben, wie wir sie gerade im Rhein-Main-Gebiet feststellen?

Dann hätte ich an Herrn Sauer, dem ich sehr dankbar bin, dass er für den DGB eingesprungen ist, eine Frage, die aber damit zusammenhängt. Herr Sauer, wir hatten im Vorfeld zu diesem Hearing schon Auseinandersetzungen im DGB, zumindest sind sie uns so bekannt geworden, wer hier teilnimmt. Sehen Sie eine Gefahr, dass der DGB in seiner Gesamthaltung zu der bisher ja sehr eindeu-

tigen Position, was den Flughafenausbau angeht, schwankend wird? Wenn Sie das vielleicht kurz beantworten können. – Frau Vorsitzende, das war es zunächst.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Dann ist als Erster wieder Herr Rausch gefragt. Bitte schön.

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch:** Herr Denzin, ganz kurz die Antworten auf Ihre Fragen.

Zunächst die Frage: originäres Fluggastaufkommen von und nach Frankfurt. Frankfurt ist – und wird auch in der Zukunft sein – eine der wichtigen Wirtschaftsregionen und eine der großen Regionen mit großem Fluggastaufkommen. Das ist gar keine Frage. Sie liegt in Deutschland – darüber streiten wir uns immer – an Nummer 1 oder Nummer 2. Sie streitet sich im Prinzip mit dem Rhein-Ruhr-Gebiet in Düsseldorf. Aber da haben wir überhaupt keine Chance, Fluggastaufkommen –

Diese Ratio “40 % Originäraufkommen und 60 % Umsteigeverkehr” haben wir in unseren Prognosen fortgeschrieben. Herr Dr. Goedeking sagte ja, dass die großen Hubs noch mehr Verkehr generieren. Das sind Prozentverschiebungen, die aber im Gesamtwachstum das stärken, und ich sehe auch ein Wachstum in dieser Region.

Die zweite Frage: Verbindung Schiene/Luft. Gibt es dort zusätzliche Effekte im Bodenverkehr? – Eindeutig ja. So unterstellen wir das. Wir haben bei dem Test, den wir ab Mai im nächsten Jahr auf Stuttgart – Frankfurt laufen lassen wollen, in unserer Wirtschaftlichkeitsrechnung unterstellt, dass wir zwar eine Reihe von Gästen auf unseren Flügen Stuttgart – Frankfurt verlieren werden, dass wir aber mehr als das Delta, das wir verlieren, auf der Strecke Stuttgart – Frankfurt dazubekommen werden. Diese werden dann in dieses andere Luftverkehrssystem eingeschweißt, was dazu führt, dass wir eine hohe Attraktivität am Boden haben plus eine bessere Auslastung unserer Flüge in den Intercont-Bereichen und den fernen Europastrecken.

Voraussetzung ist, das System funktioniert nahtlos und stressfrei für den Passagier. Das muss unsere Sorge zusammen mit der Deutschen Bahn AG sein. Von daher bin ich überzeugt, dass wir die Attraktivität der Drehscheibe Frankfurt über eine Verlagerung hinaus noch weiter steigern können.

Die dritte Frage war: Wie kann man Hahn besser anbinden? – Wir sehen keine Chance, aus dem Lufthansa-Drehkreuz Teile nach Hahn zu verlagern. Ich kann mir sehr gut vorstellen – ich kann aber nicht für andere Fluggesellschaften sprechen –, dass man originäres Aufkommen von und nach Hahn bringen kann. Es gibt Beispiele. Ich glaube, Hahn – wenn ich die Statistiken, die ich von der FAG kenne, richtig interpretiere – ist der am schnellsten wachsende Flughafen in Deutschland, der sehr

klein angefangen hat, mit einem heftigen Wettbewerber von uns, der aus England direkt nach Hahn fliegt. Natürlich gibt es Verkehre; aber unser System ist nun einmal an die eine Scheibe gebunden, und wir können einen Hub nicht in Teilsegmente auflgliedern.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Es gibt eine Nachfrage, Herr Rausch – oder hat Herr Rausch etwas vergessen?

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Herr Rausch, ich hatte noch eine Frage zum eingeschränkten Nachtflugverbot gestellt. Nachdem Sie vorhin vorgetragen hatten, dass Sie einen Status als Home Carrier beanspruchen, die Frage: Wie viele Nachtflüge brauchen Sie dann im Schnitt, wie können die Spitzenwerte sein, und wie weit kann man das aus Ihrer Sicht herunterfahren?

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch:** Entschuldigung, dass ich nicht ganz aufmerksam war.

Im Lufthansa-Passagierlinienluftverkehr brauchen wir planmäßig keine Flüge in dieser Nachtzeit. Der Anteil der ungeplanten Flüge ist sehr stark abhängig von Wetter, von Verstopfung der Luft – Flugsicherungsthemen, wenn wir nicht hineinkommen – und von anderen Unregelmäßigkeiten. Ich kann die Prozentzahl nicht sagen. Ich kann Ihnen aber gern nachliefern, wie es in der Ist-Situation war.

Wir haben in den Flügen, die wir tatsächlich in der Nacht durchgeführt haben – das ist heute Morgen schon diskutiert worden –, eine starke Steigerung in den letzten Jahren gehabt, und zwar auch deswegen, weil die Tage ausgeschöpft waren, weil wir im letzten Jahr das Kosovo-Problem hatten, wodurch uns sehr viele Flugbewegungen in den Flugplan hineingekommen sind, die einfach die Bewegungen in die Nacht verdrängt haben. Das wird wieder in den Tag zurückgehen, wenn wir da die Kapazitäten haben.

Es wird für die Carrier Cargo und Charter neben den wenigen Flügen, die sie unregelmäßig brauchen, ein größerer Anteil von planmäßigen sein, weil das deren Geschäftssystem mit sich bringt. Aber ich bin gern bereit, Ihnen das mit den Ist-Zahlen, Status 1999, nachzuliefern. Da haben Sie genau ein Bild über die von uns geplanten und die von uns ungeplanten Zahlen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Rausch. Herr Kothe war als Nächster angesprochen. – Nein? Dann Herr Schiele!

Herr **Jörg Schiele:** Herr Denzin hatte die Frage, wenn ich sie richtig verstanden habe: Gibt es klare Hinweise darauf, dass die Dienstleistungsindustrie höhere Mobilität erzeugt? – Ich kenne direkt keine Studie, die das nachweist; aber es gibt einige Indi-

katoren, und ich glaube, es ließe sich sehr leicht nachweisen.

Ein Indikator ist, wenn Sie sich die derzeitigen Strategien vieler Airlines ansehen: Es ist eine sehr klare Betonung auch wieder des Businessreiseverkehrs, nicht nur, weil hier die Deckungsbeiträge sehr gut sind, sondern schlicht und einfach, weil eine sehr hohe Nachfrage besteht.

Zweitens. Wenn Sie sich einen Finanzstandort wie Frankfurt und andere auch anschauen, zieht dieser Finanzstandort sehr viele Dienstleistungen nach sich. Ich habe vorhin gesagt, es gibt eine Veränderung eines traditionellen Retail- oder Universalbankengeschäfts zu einem sehr starken Investment-Bankengeschäft.

In diesen Dienstleistungsbranchen gibt es zwei Trends, einmal: Euro-Raum. Ich kann es nur wiederholen: Sie werden Plätze brauchen. Ähnlich wie das Hub-System bei Airlines gibt es auch “Kommunikation Hubs” – ich möchte sie so nennen –, dass sich nämlich Geschäftspartner an bestimmten Standorten treffen, um dort ihre Geschäfte abzuwickeln. Diese Standorte werden London, Frankfurt und andere Hubs sein, also auch als Begegnungszentrum etc.

Drittens. In diesem Kontext werden sich mit Sicherheit neue große Dienstleister hier ansiedeln.

Viertens. Diese Dienstleister haben das Bedürfnis, sowohl international sehr mobil zu sein als auch innerhalb von Regionen sehr schnell mit hohen Frequenzen zu ihren Klienten zu kommen.

Das alles spricht dafür, dass es eine Mobilität bringt.

Ich sagte es vorhin schon und möchte es noch einmal betonen: Genau hier liegt sicher ein Dilemma; denn diese Dienstleistung allein rechtfertigt sicher noch nicht die Erweiterung eines Flughafens. Wir haben gehört: 60 zu 40 % Umsteiger zu Direktanbindung. Aber nur wenn ich genau diesen Umsteigeranteil habe und wenn ich Kapazität an einem Flughafen habe, kann ich mehr Frequenzen schaffen, ich komme öfter an einem Tag zu verschiedenen Standorten, und ich kann genau diese Mobilität sicherstellen.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Schiele. – Herr Prof. Beder war der Nächste, der gefragt war.

Herr Prof. **Dr. Heinrich Beder:** Herr Abgeordneter, ich kann Ihnen leider auch keine branchenspezifischen Zahlen liefern. Aber etwas artverwand mit diesem Thema ist ja immer die Frage: Was kann die Telekommunikation leisten, z. B. Mobilität zu reduzieren oder zu verhindern? Die Erfindung des Telefons hat nicht verhindert, dass der Autoverkehr

gestiegen ist. Ebenso wenig werden die neuen Medien die Nachfrage nach Mobilität verhindern. Selbstverständlich treten Substitutionseffekte auf; aber die sind nach beiden Seiten hin so überlappend förderlich oder hinderlich, dass dies kaum auseinander zu dividieren ist.

Das Problem mit unserer Mobilität ist ja ein ganz simples: Nachdem wir sesshaft wurden, haben wir die Bedürfnisse – und daran ändert sich bis heute nichts. Ich bin sicher, dass es branchenspezifische Entwicklungen vor allem für neue Unternehmen geben wird, die sich erst einmal etablieren wollen. Aber leider ist mir dazu nichts bekannt.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Danke schön, Herr Prof. Beder. – Jetzt habe ich noch Herrn Sauer auf meiner Liste. Bitte schön.

Herr **Toni Sauer**: Herr Denzin, Sie haben eine Bemerkung gemacht, die ich einfach fürs Protokoll klarstellen möchte. Sie haben gesagt, ich sei für den DGB eingetreten. Das habe ich natürlich nicht getan. Das kann ich auch nicht; dazu habe ich kein Mandat. Ich wurde gebeten, mich als präsender Vertreter, der im Hause FAG sein Geld verdient, zu äußern. Es gibt aber für den DGB eventuell die Möglichkeit, wenn Sie es wünschen – ich habe den Hinweis bekommen –, dass Gerold Schaub, der Bezirksvorsitzende der ÖTV Hessen, der hier für den DGB eine Funktion wahrnimmt, sich zu diesem Thema äußern könnte.

Eine Bemerkung nur! Es ist sicherlich in allen Gremien – nicht nur bei den Gewerkschaften, sondern auch beim Städtetag, beim Gemeindetag usw. – so: Dieses Thema ist ein kontroverses Thema. Von daher ist es meines Erachtens gar nicht schlecht oder schädlich, wenn diejenigen, die in ihren Gremien solche unterschiedlichen Meinungen haben, dies auch kundtun und dann sagen: Wir sind nicht einstimmig sprechfähig. Das ist einfach ein Tatbestand, den man in die weitere Diskussion mitnehmen muss.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Danke schön, Herr Sauer. – Herr Denzin, weitere Fragen? Bitte schön.

(Abg. Michael Denzin (F.D.P.): Frau Präsidentin, habe ich noch Antwortzeit?)

– Eine Viertelstunde noch!

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Wunderbar. Dann übernehme ich auf meine Fraktionszeit, dass wir Herrn Schaub auch noch hören.

Ich habe aber vorher noch eine Nachfrage, die relativ kurz ist. Es ist die Frage nach dem Dedicated Hub München, die vorhin von Herrn Kothe angesprochen wurde. Ich weiß nicht, ob Sie es verfolgt haben, Herr Rausch. Herr Kothe hat als eine der

Möglichkeiten, aus dem Frankfurter Druck herauszukommen, den Dedicated Hub angesprochen und meinte, man könnte das z. B. mit München, aber dann entsprechend auch mit anderen Flughäfen, teilen.

Dann fiel heute Morgen im Zusammenhang auch mit der Kapazitätsfrage das Stichwort: Qualität braucht auch Quantität. Dazu würde ich gern einmal von Ihnen hören: Wie sehen Sie als Fluggesellschaft die optimale Auslastung von Kapazitäten? Es kann ja kein Optimum sein, wenn wir immer bei 100 % sind. Wo liegt das unter all den Bedingungen, die Sie eben auch im Zusammenhang mit Nachtflug schon angesprochen haben: bei 70 %, bei 80 %?

Dann, Herr Präsident, bitte ich Herrn Schaub, einfach einmal die Position des DGB vorzutragen.

Herr **Dr. Karl-Friedrich Rausch**: Zum Thema Dedicated Hub München: Wir versuchen schon, die beiden Hubs in unserem System zu koordinieren. Nehmen Sie ein Beispiel – ich mache es plakativ –: Fluggäste, die von Istanbul nach Manchester wollen, haben jetzt die Chance, statt fünfmal am Tag über Frankfurt zu gehen, sogar achtmal zu gehen, nämlich dreimal über München. Das heißt: Wir verbessern das Angebot für unsere Gäste im Transversalen.

Oder nehmen Sie das Beispiel Wien – New York. In dem System, nachdem die AUA der Star Alliance beigetreten ist, hat man nun aus Wien die Chance, in dem Lufthansa-System dreimal am Tag über Frankfurt zu gehen, einmal am Tag über München, einmal am Tag über Düsseldorf. Wir machen also das Angebot wesentlich attraktiver; aber wir müssen aus jedem Ort – und da kennen wir noch kein besseres System – weltweit oder zumindest europaweit und im nächsten Schritt weltweit anbieten. Zu sagen, all das, was aus Frankfurt fliegt, fliegt nach Westen, und all das, was aus München fliegt, fliegt nach Osten, würde dazu führen, dass Sie aus dem One-Stop-Verkehr einen Two-Stop-Verkehr machen: Die Gäste, die von Westen kommen, die nach Osten weiter müssen, würden in Frankfurt landen und müssten nach München weitergehen und von dort weiter verteilt werden.

Dort gibt es Optimierungsmöglichkeiten, und die werden wir mit Sicherheit auch nachvollziehen; aber Sie werden nicht eine starre Trennung zwischen unterschiedlichen Hubs haben können, sondern Sie werden immer stärker integrieren und zum Nutzen der Fluggäste ein immer dichteres Netz weben, sodass wir auch beide komplementär entwickeln können, Frankfurt wie München. Auch München ist heute, zumindest was die Zusteiger in dem Terminal angeht, an einer Kapazitätsgrenze. Wir wollen im Jahre 2003 ein neues Terminal dort eröffnen, weil wir an der Kapazitätsgrenze angelangt sind.

Das leitet direkt zu Ihrer zweiten Frage über: Quantität und Qualität. Die Aussage ist vollkommen richtig: Wir brauchen Quantität, um die Qualität darstellen zu können. In unserem Szenario, wenn die Bahnerweiterung in Frankfurt kommt, werden sich als Erstes drei, vier Spitzen ausbilden, wo genau die 120 Bewegungen abgefahren werden. Dazwischen wird es viele Täler geben. Dort können Sie auch puffern, wenn Sie in irgendwelche Verspätungssituationen hineinkommen.

Wenn Sie dann diesen Flughafen – ich weiß keine Jahreszahl – wieder an die Randkapazitäten voll laufen lassen, dann sinkt die Qualität, weil wir das versprochene Produkt nicht mehr so abliefern können, sei es Wetter, seien es andere Störungen.

Nehmen Sie eine Zahl von 80 %. Das ist etwas, was man sehr häufig liest. Dort können Sie das noch sehr stabil fahren und können noch Täler auspuffern und Verspätungen innerhalb Ihres Systems auffangen. Wenn Sie über die 80 % hinausgehen, wird es immer schwieriger. 80 % sind eine Art goldene Regel.

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich möchte zunächst einmal – Frau Kollegin Klär hat mir diesen Brief gerade gegeben – einen Brief des Deutschen Gewerkschaftsbundes, Landesbezirk Hessen, mit Datum vom 5. Mai verlesen, der kurz ist:

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu der Anhörung des Hessischen Landtags zum möglichen Ausbau des Rhein-Main-Flughafens in Frankfurt vom 10. bis 12. Mai 2000 wurde ich ohne Rücksprache als Arbeitsmarktexperte eingeladen. Der DGB-Landesbezirk Hessen und seine Gewerkschaften befinden sich zurzeit noch in einem intensiven Diskussionsprozess zu diesem Themenkomplex. Deswegen ist der hessische DGB zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in der Lage, eine abschließende Stellungnahme in der Anhörung vorzutragen.

Ich bitte daher um Verständnis, dass ich meine Teilnahme als Experte in der Anhörung absagen muss.

Mit freundlichen Grüßen

Hans Schwarz

Ich hatte das ja auch schon aus der Presse ähnlich referiert.

Es wurde gewünscht, dass Herr Schaub von der ÖTV hier das Wort nimmt. Wenn Herr Schaub das will, ist er jederzeit willkommen.

Herr **Gerold Schaub:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich bin dankbar, dass ich hier

einmal etwas klarstellen kann, was das Verhältnis des DGB zur Mediation anbelangt. Es war der DGB-Landesvorsitzende, der mit im Gesprächskreis des Ministerpräsidenten war und dieses Mediationsverfahren mit angeregt hat. Der DGB hat von Anfang an dieses Mediationsverfahren begrüßt, und der DGB hat auch in diesem Mediationsverfahren in meiner Person mitgearbeitet. Auch die Deutsche Angestelltengewerkschaft hat von Anfang an in diesem Mediationsverfahren mitgearbeitet. Beide Organisationen haben auch den Schlussbericht der Mediation zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Schlussbericht ist Grundlage der Diskussion, die jetzt in den Einzelgewerkschaften und den Gliederungen des DGB stattfindet. Selbstverständlich gibt es unterschiedliche Betroffenheiten, unterschiedliche Reaktionen zur Bewertung dieses Schlussberichtes. Das ist in einer so großen Organisation auch nur natürlich.

Mir ist allerdings im DGB keine Diskussion bekannt, die insbesondere die Frage der Arbeitsplatzeffekte bei Kapazitätsausbau infrage stellen würde. Die Ansichten, welche Konsequenzen aus den einzelnen Ergebnissen gezogen werden, sind in der Tat unterschiedlich. Aber insbesondere die Tatsache, dass es einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen Arbeitsplätzen und Kapazitätserweiterung gibt und dass die Ergebnisse der Mediation zu diesem Punkt auch von den Gewerkschaften mitgetragen werden, sind eindeutig.

Wann letztendlich der DGB eine abschließende Stellungnahme abgeben wird, kann ich im Moment nicht einschätzen, weil unterschiedliche Konferenzen der Einzelgewerkschaften stattfinden. Aber der DGB wird, so denke ich, in absehbarer Zeit dazu kommen müssen, weil, wie gesagt, auch unterschiedliche Diskussionsstränge vorliegen.

Ich wollte das klarstellen, damit es hier keine Irritation über die Mitarbeit und die Bewertung hinsichtlich des Mediationsverfahrens durch den DGB gibt.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller:** Ich danke auch. Hat die F.D.P. noch Fragen? Gibt es aus dem Kreis der Abgeordneten fraktionsübergreifend noch Fragen? Wir haben noch etwas Zeit, aber wir können auch in der Diskussion weitermachen. – Keine Fragen.



15. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Protokoll

Anhörung zum Frankfurter Flughafen

2. Tag, 11. Mai 2000

Teil 2

Themen:

Variantendiskussion

S. 42

Sachverständige zu den Unterthemen:

Vorstellung der Varianten, Belastbarkeit der Annahmen, FAA-Kapazitätsgutachten

Dipl.-Ing. Christian Häfner, Flughafen Frankfurt am Main AG
Dr. Carl Oliva, Büro für Soziologische Grundlagenforschung
und Entwicklungsplanung

**Optimierung der drei Varianten (Flugrouten, Bahnlage,
Lärm etc.)**

Peter Gebauer, Deutsche Flugsicherung,
Kurt Müller, Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie
Dr. Carl Oliva, Büro für Soziologische Grundlagenforschung
und Entwicklungsplanung
H.A.J.M. Offerman, National Aerospace Laboratory
Dr. Johannes Reichmuth, Deutsches Zentrum für Luft und
Raumfahrt e.V.
Johann Bruinier, Fluglärmbeauftragter der Hessischen Lan-
desregierung
Harm Heldmaier, Flugkapitän a. D.
Prof. Dr. Hans-Reiner Böhm, Prof. Böhm und Partner Infra-
struktur & Umwelt

Start- und Landeverfahren

Jürgen Raps, Chefpilot der Deutschen Lufthansa AG

Technische Innovationen

Dr. Volker Heil, Deutsche Flugsicherung

**Lärmbelastung der einzelnen Varianten bei einem
Nachtflugverbot**

Kurt Müller, Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie

**Lärmbelastung der Süd-Variante bei Erhalt der 18
West (Schiphol-Lösung)**

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

Präsident **Klaus Peter Möller**: Ich rufe das Unterthema

Variantendiskussion

auf und davon den ersten Abschnitt: Vorstellung der Varianten, Belastbarkeit der Annahmen, FAA-Kapazitätsgutachten

Das Wort hat zunächst Herr Dipl.-Ing. Christian Häfner, der Leiter des Ausbauprogramms Flughafen Frankfurt, Flughafen Frankfurt am Main AG. Von ihm liegt bereits eine schriftliche Stellungnahme vor, auf die verwiesen wird. Diese Stellungnahme kann jetzt auf Wunsch ergänzt werden.

Herr **Christian Häfner**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir hatten zu dem Zeitpunkt, als die Startbahn West im Auswahlverfahren war, eine ähnliche Auswahldiskussion wie heute. Zur Einführung wollte ich hier nur noch eine Übersicht zeigen, welche Vielzahl von Varianten damals auch im Auswahlverfahren war. Schließlich und endlich wurde daraus dann die Bahnkonfiguration mit der Startbahn West ausgewählt.

(Anlage 9)

Ich möchte als Ergebnis des Auswahlprozesses aus dem Planfeststellungsbeschluss zitieren; denn auch im jetzigen Verfahren, und zwar in der Diskussion, die die Mediatoren angeregt hatten, ist die Startbahn West ja auch für die Zukunft wieder in die Diskussion gekommen. Hier heißt es:

Demgegenüber ermöglicht die geplante Startbahn 18 West nicht nur eine Erhöhung der Kapazität ..., sondern bietet außerdem durch ihre Lage und Richtung die Gewähr, dass die Lärmbelästigung auf ein Mindestmaß beschränkt bleibt.

Ich glaube, wir müssen für die künftige Diskussion um die Auswahl der jetzigen Varianten dies im Kopf behalten.

Das Ergebnis, das wir nunmehr haben, ist das sich aus der damaligen Entscheidung ergebende Kapazitätssystem.

(Anlage 10)

Dies heißt in der Beurteilung der FAA, die ja auch die Kapazität des vorhandenen Systems bewertet hat – sehen Sie hier die Zahlen –: Das heutige System könnte 37 Landungen und 80 Bewegungen ermöglichen. Der Koordinierungseckwert liegt heute bereits bei 43 Landungen. Das heißt: Man kann eigentlich nur ein Kompliment an die Deutsche Flugsicherung machen, dass es hier ein ganzes Stück jenseits dessen, was die FAA unserem System zutraut, heute bereits auf einem Niveau von 43 Landungen betrieben wird.

Für die Auswahl dessen, was wir jetzt diskutieren, hat die Mediation diese insgesamt 21 Varianten betrachtet. Als Ergebnis kam die Empfehlung der Mediatoren in Kapitel 6 des Mediationsberichts heraus.

(Anlagen 11 und 12)

Das sind die drei Varianten und Kombinationen, nämlich die Landebahn im Schwanheimer Wald, die Landebahn im Kelsterbacher Wald und eine Start- und Landebahn im Süden. Die Mediatoren sind davon ausgegangen, dass damit die Startbahn West entfällt. Aus diesem Grunde hatte ich eingangs auch gefragt: Was sagt der Planfeststellungsbeschluss zur Funktion der Startbahn West?

Wir haben den Bericht der Mediatoren zum Anlass genommen, wie wir das auf Einladung des Herrn Ministerpräsidenten am Freitag auch in der Mediationsrunde noch einmal vorgetragen haben, nach den Empfehlungen der Mediatoren uns die Varianten noch einmal zur Optimierung anzusehen.

(Anlage 13)

Das ist das Ergebnis: Die Variante im Schwanheimer Wald sehen wir unverändert. Bei der Variante im Kelsterbacher Wald haben wir das Rollverkehrssystem etwas vereinfacht: Ein geplanter Rollweg in Richtung Kelsterbach entfällt. Er sollte dazu dienen, genügend Anlaufstrecke zu bekommen, dass man die Höhe über die Autobahn erreicht. Das haben wir jetzt etwas besser gemacht. Die Landebahn im Süden haben wir um 400 m nach Süden verschoben mit dem Effekt, dass, wie Sie es hier sehen, an Zeppelinheim seitlich vorbeigeflogen wird – es muss ja nicht mutwillig genau überflogen werden –, dass wir allerdings den Nachteil haben, um 400 m näher an den Nordrand von Walldorf zu kommen. Die Bewertung werden wir im Laufe des Nachmittags hier noch hören. Ich sage jetzt nichts zu dem Thema Lärmbewertung.

Die vierte Version wäre dann die frühere Version 3 im Mediationsbericht: Was passiert, wenn wir bei dieser Konfiguration die Startbahn West in Betrieb lassen?

Bevor ich jetzt etwas zu den Kapazitätswerten sage, möchte ich Ihnen einfach noch einmal illustrieren, was einer der Schlüsselpunkte in der Betonkapazitätsbetrachtung ist. Wir reden dauernd vom Flottenmix. Da werden auch wilde Vermutungen angestellt. Hier ist einmal ganz einfach versucht zu visualisieren, wie die wesentlichen Zusammenhänge sind:

Je größer das Flugzeug, umso mehr Zeit braucht das Flugzeug zum Landen, umso mehr Zeit braucht ein schweres Flugzeug beispielsweise auch, am Boden abzubremsen. Das ist wie beim PKW und LKW.

Wenn ich also eine Mischung mit mehr großen Flugzeugen habe, dann heißt das: Die einzelnen Flugzeuge brauchen im Durchschnitt mehr Zeit, und in einer gegebenen Zeit gehen dann natürlich weniger Flugzeuge herein.

Wir hatten einfach zu betrachten: Was passiert mit einem Flottenmix, wenn, wie heute, im Durchschnitt 25 % der Flugzeuge schwere Flugzeuge sind und wenn in Zukunft, weil mehr Passagiere pro Bewegung befördert werden müssen, 33 %, 34 % oder 35 % große Flugzeuge wären?

Dabei muss man auch anmerken: Bereits heute ist es so, dass in der Früh- und Morgenspitze 50 % der Flugzeuge große Flugzeuge sind, und abends, um 18 Uhr beispielsweise, sind es nur 20 %. Es gilt auch hier die Regel: Das System ist so stark wie das schwächste Glied in der Kette. Wir müssen in der Auswahl nun einmal darauf achten, dass die Kapazität, die wir bekommen, wenn die größte Belastung mit großen Flugzeugen stattfindet, wenn in der Morgenspitze vor allem vom Nordatlantik alle großen Flugzeuge hereinkommen, dann auch funktioniert.

Das ist genau die Erfahrung, die wir nachträglich heute machen: Wenn uns im Morgenknoten mit dem großen Anteil von großen Flugzeugen die Qualität kaputtgeht, zieht sich das über den ganzen Tag hin, und wir haben den ganzen Tag über Probleme. Deswegen müssen wir bei der Auswahl sehr darauf achten, dass auch das System genügend Kapazität bringt, wenn im Flottenmix der Anteil der Großraumflugzeuge relativ groß ist, also auf jeden Fall mehr als ein Viertel.

Für die einzelnen Varianten ergab die Bewertung dann das Folgende:

Die Variante im Schwanheimer Wald ist, technisch gesehen, unverändert geblieben. Die Kapazitätswahlen nach FAA: Untergrenze 120 Bewegungen, Obergrenze bei relativ wenig großen Flugzeugen 139 Bewegungen. Gestern hat auch der Experte von der Waldseite etwas zum Waldverbrauch gesagt. Das sind die definitiven Zahlen für den Waldverbrauch: In dieser Variante macht der Waldverbrauch 281 ha aus, also knapp 3 km².

Wenn wir uns die Variante im Kelsterbacher Wald ansehen, dann sieht das so aus: Wir haben ein Stück Rollbahn verändert. Die Kapazität ist gleich geblieben. Der Waldverbrauch ist 162 ha, also mehr als 1 km² weniger Waldverbrauch als beim Schwanheimer Wald.

Wir schauen uns dann die dritte Variante an, die etwas veränderte Südbahn ohne Startbahn West. Die Kapazität ist in der Beurteilung gleich geblieben wie im Mediationsbericht, nämlich bei 109 bis 116 Bewegungen. Wenn wir stabil 120 brauchen, würde die Version die Kapazitätsanforderung von

120, die Herr Dr. Rausch gefordert hat, nicht erfüllen. Der Waldverbrauch liegt bei 292 ha. Dies ist übrigens über 60 ha weniger als in der Version des Mediationsverfahrens. Das ist auch relativ einfach zu erklären: Wir haben die Bahn weiter nach Süden geschoben. Der Eingriff in die Cargo City Süd war 60 ha weniger, und dadurch brauchen wir 60 ha weniger Fläche als Ersatz woanders zu nehmen; denn die 60 ha Cargo City Süd hätten wir woanders wieder ersetzen müssen.

Insofern hat also entgegen den Aussagen von Prof. Oeser gestern die Modifikation auch 0,6 km² weniger Waldverbrauch erbracht. Das muss man einmal so deutlich sagen. Das Gleiche gilt für den Waldverbrauch im Übrigen natürlich auch für die Version mit der Startbahn West; denn in beiden Versionen gehen wir nicht davon aus, dass, selbst wenn die Startbahn West nicht mehr befliegen würde, sie zurückgebaut und aufgeforstet wird. Das geht betrieblich nicht.

Wir haben hier etwas mehr Kapazität, weil wir inzwischen mit der Flugsicherung einen Weg gefunden hatten, wie man die Startbahn West zumindest in Zeitnischen besser nutzen kann. Die Kapazität ist hier doch leicht nach oben gegangen, aber auch die Bandbreite der Kapazität liegt zwischen 112 und 121. Und wenn wir uns erinnern, dass das schwächste Glied in der Kette das Problem ist, dann reicht dies zunächst nicht aus. Waldverbrauch: wie vorher dargestellt.

Was fehlt uns jetzt noch? Wir haben in der Kapazität eigentlich nur die so genannte Betonkapazität überprüft, und die Kapazität ist eine Kette aus einer Reihe von Überprüfungen. Hier ist kurz einmal skizziert, was wir alles angucken müssen:

Natürlich müssen die Passagiere in ausreichender Menge befördert werden können. Wir brauchen ausreichend Terminals und Abfertigungspositionen. Die Airlines wollen ja eigentlich nicht Bewegungen produzieren, sondern Passagiertickets verkaufen.

Das Start- und Landebahnsystem muss angeguckt werden. Das ist das Einzige, was die FAA gemacht hatte.

Wir müssen uns auch die Rollwege und die Bodenabfertigung ansehen, d. h. auch die Positionen.

Der Luftraum ist inzwischen nur teilweise untersucht und simuliert. Dazu sagt vielleicht Herr Gebauer noch etwas.

Bevor Sie von uns eine abschließende Positionierung der FAG erwarten können, gehen wir davon aus, dass diese wesentlichen Prüfkriterien im Einzelnen in genügender Tiefe abgearbeitet sein müssen. Wir müssen uns also, wie ich es gerade dargestellt habe, in der Kapazitätsbeurteilung die gesamte Prozesskette anschauen, nicht nur das Start-

und Landbahnsystem, sondern die übrigen Komponenten auch. Daran arbeiten wir heftig; aber das wird noch zwei bis drei Monate dauern, bis man dann etwas abschließend sagen kann.

In der ökologischen Bewertung haben wir gestern gelernt: Nach wie vor sind einige Fragen der Bewertung der Lärmsituation noch nicht so weit klar, dass man endgültige Zahlen nennen kann. Wir haben weiter, wie Herr Ewen gestern vorgetragen hat und auch Herr Dr. Beder schon spezifiziert hatte, die ökologische Bestandsaufnahme noch nicht abgeschlossen. Wir sind mitten in den Arbeiten mit den Hindernissen, die gestern auch bereits diskutiert wurden.

Was ganz wichtig ist, ist natürlich – das ist in der Mediation überhaupt nicht diskutiert worden –: Das Ganze muss auch wirtschaftlich sein; denn unsere Kunden nehmen das Produkt am Schluss nur, wenn sich dieses Produkt für sie auch rechnet. Da muss es auch noch umfangreiche Bewertungen geben, und die beziehen sich nicht nur auf den Komplex “Start- und Landebahn”, sondern auf die Erweiterung des Gesamtsystems.

Wir haben dann noch etwas dazu zu sagen, was hier und heute schon diskutiert wurde, auch gestern angedeutet wurde: Wie lange hält das? Wie sieht es mit der Zukunftssicherheit dieser Variantendiskussion aus?

(Beifall bei Abgeordneten der CDU)

Präsident **Klaus Peter Möller**: Ich bedanke mich bei Herrn Dipl.-Ing. Häfner und erteile jetzt Herrn Dr. Carl Oliva, Büro für Soziologische Grundlagenforschung und Entwicklungsplanung, zum gleichen Teilkomplex das Wort.

Herr **Dr. Carl Oliva**: Herr Präsident, sehr verehrte Damen und Herren! Ich möchte zum Thema der Belastbarkeit der Annahmen, die durch das FAA-Gutachten präsentiert worden sind, kurz sprechen. Dafür steht uns das Gutachten zur Verfügung.

Das erste Gutachten wurde uns 1999 im Rahmen des Mediationsverfahrens zur Verfügung gestellt. In der Zwischenzeit ist noch eine Ergänzung 3 geliefert worden.

Wer war an diesem Qualitätssicherungsprozess beteiligt? Es waren die DLR, Institut für Flugführung in Braunschweig, mit Herrn Dr. Reichmuth, dann die NAL aus Amsterdam mit Herrn Offerman, und unser Büro.

Ich möchte Sie ganz kurz informieren, was die Qualitätssicherung umfasste: Es wurde die Auswahl der Varianten diskutiert, die uns zur Verfügung gestellt wurden. Es wurde das Modell besprochen. Sie wissen, es gibt verschiedene mögliche Modelle, wie man Kapazität untersucht. Die Modellierung

der Rahmenbedingungen wurde nachvollzogen. Bei der Modellierung der Rahmenbedingungen sind die verschiedenen Parameter untersucht worden. Zum Beispiel wurde eine Zeitverzögerung von vier Minuten festgelegt. Es wurden der Flottenmix diskutiert, die Abhängigkeiten usw.

Es wurden zwei Faktoren im Modell variiert: einerseits der Flottenmix und dann das Anflugeitsystem. Einmal hat man mit einem technisch verbesserten Modell analysiert, das heute noch nicht existiert; aber man hat simulative Annahmen getroffen. Andererseits hat man das aktuelle Verfahren gewählt.

Man hat auch die Sensitivität der Bahnpositionierung untersucht, und am Schluss wollte man auch eine Vorstellung haben: Wie groß ist die Fehlerbandbreite? Das ist quasi eine Prognose, die da gemacht wird: Wie groß ist die mögliche Streuung, die damit verbunden ist? – Das war in etwa der Katalog, den wir untersucht haben.

Sie wissen, die eigentliche Problemstellung war die Frage: In welcher Variante können die vorgegebenen Werte von 120 Flugbewegungen pro Stunde, und zwar jetzt nur Pistenkapazität gemeint, bewältigt werden? Das war die ursprüngliche Fragestellung. Resümierend kann man sagen, wenn wir die Plausibilität der Annahmen geprüft haben, dass eine der Konsequenzen für die Qualitätssicherung sicher die ist: Einerseits ist die Vergleichbarkeit zwischen den einzelnen Varianten gegeben, d. h., sie sind vergleichbar. Wenn wir also eine Auslegeordnung verschiedener Varianten haben, können wir sie in eine gewisse Reihenordnung bringen. Ich denke, auch die Entscheidbarkeit, ob eine Variante geeignet ist, 120 Bewegungen zu vollziehen, ist gegeben.

Das heißt für mich auch: Man kann jetzt nochmals über verschiedene mögliche Modelle diskutieren. Auf jeden Fall lässt sich dieses Modell dazu benutzen, um solche Entscheidungen zu fällen. Das, denke ich, ist eine wichtige Konsequenz.

Daraus kann man verschiedene weitere Ergebnisse ableiten: Die Qualitätssicherung stützt die Aussage der FAA-Studie bezüglich der Reihenfolge der Varianten und der gegebenen Abschätzung des jeweiligen Potenzials. Man kann also aufgrund der Angaben der FAA entscheiden, ob eine Variante geeignet ist, die 120 Bewegungen zu erreichen oder nicht.

Man kann auch sagen, dass die ausgewählten Varianten in der Studie einen weiten Bereich von möglichen Bahnkonfigurationen abdecken. Es sind wirklich die verschiedensten denkbaren Varianten analysiert worden.

Das verwendete Verfahren: Es wurde das RDSiM verwendet, das Runway Delay Simulation Model mit abschließender Kapazitätsberechnung. Das ist

bei der FAA allgemein üblich, und es ist ganz sicher der gestellten Frage angemessen.

Die in die Studie eingegangenen Parameter zur Modellierung des Flughafensystems sind bezüglich der Verkehrszusammensetzung und -staffelung nachvollziehbar. Man kann höchstens sagen, dass hinsichtlich der Anfluggeschwindigkeiten diskutiert werden kann, ob man die 160 Knoten verwenden soll oder, wie zum Teil in die Diskussion eingebracht, mit 140 Knoten anfliegen soll im Simulationsmodell. Aber das sind Feinheiten, die für die Entscheidungsgrundlagen, die uns vorgelegt worden sind, nicht entscheidend sind.

Wir haben aus der Qualitätssicherung Empfehlungen abgeleitet. Wir sind aufgrund des vorgelegten Materials zu der Einsicht gelangt, dass die Varianten 9 a, 9 b, 11, 11 a, 12 und 14 detaillierter untersucht werden sollten. Wir haben uns einfach aufgrund der Kapazitätswerte für diese Empfehlung entschieden. Wir haben dann gesagt, dass man, um Genaueres erfahren zu können, den umgebenden Luftraum untersuchen soll, den Rollverkehr, die Bodeninfrastruktur usw.

Sehr wichtig ist aber, dass man Kriterien verwendet – das war auch eine Empfehlung –, die aus den Bereichen Sicherheit, Umweltkapazitäten, aber auch Kosten/Nutzen stammen. Man sollte die einzelnen Varianten, die empfohlen worden sind – Stand vom letzten August –, mit einer Simulation weiter untersuchen.

Das sind knapp zusammengefasst, ohne auf die technischen Details einzugehen, die Erkenntnisse aus der Qualitätssicherung. Wesentlich ist, dass die Werte oder die Varianten, die man jetzt herausgearbeitet hat und die man weiterverfolgen soll, tiefer untersucht werden müssen. Hier haben wir einfach die so genannte Deckelkapazität untersucht; das ist ein möglicher Wert, aber um den herum gibt es, wie mein Vorredner auch angekündigt hat, eine ganze Verkettung von Zusammenhängen, die erst untersucht werden müssen. Erst dann kann man entscheiden. – Besten Dank.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident **Klaus Peter Möller**: Vielen Dank, Herr Dr. Oliva.

Wir begeben uns jetzt in den Teilkomplex Optimierung der drei Varianten, also: Flugrouten, Bahnlaege, Lärm etc.

Das erste Statement dazu kommt von Herrn Peter Gebauer, Deutsche Flugsicherung, Leiter des Betriebs Frankfurt. Davon gibt es auch eine schriftliche Stellungnahme, an die anzuknüpfen ist.

Herr Peter Gebauer: Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten! Der Auftrag zur Lärmoptimierung der zielführenden Varianten – dieser drei Varianten, die Herr Häfner seitens der FAG eben erläutert hat –, nämlich der Varianten 9 a, 9 b und 13, sprich der beiden Nordbahn-Varianten und der Südbahn-Variante, erfolgte gegenüber der DFS durch die Mediationsgruppe, und zwar am Ende des Mediationsverfahrens, und wurde durch den Ministerpräsidenten des Landes Hessen bestätigt.

Während im Rahmen der Mediation – und das ist sehr wichtig für das Verständnis – die DFS den Auftrag hatte, zur Kapazitätssicherstellung möglichst unabhängige Verfahren zu entwickeln, wie ich gestern schon darstellen konnte, nämlich die Frage zu beantworten, ob die von der FAA ermittelten Bahnwerte luftseitig überhaupt umsetzbar sind, wurde beim Optimierungsvorgang schwerpunktmäßig nach Lärmgesichtspunkten gearbeitet.

Die DFS hat hierbei ein System von An- und Abflugstrecken erarbeitet, welches Grundlage für die Ihnen vorliegenden und im Rahmen dieses Tagesordnungspunktes noch zu erläuternden Berechnungen waren. Diese optimierten Varianten werden ich Ihnen nun noch einmal mittels Folien erläutern.

(Anlage 14)

Bei der FAA-Variante 9a, sprich die so genannte Schwanheimer Variante, und der FAA-Variante 9b kommen wir im Bereich des Luftraums zu nahezu identischen Optimierungsmaßnahmen. Wir haben hier im vorliegenden Flugwegführungssystem Folgendes gemacht: Wir haben einen Teil der Abflüge nach Norden, die in der Ursprungsvariante wegen Unabhängigkeit erst einmal geradeaus geführt werden, wieder auf die alten, heute schon bekannten Nordabflugstrecken verlegt, und zwar eine Größenordnung von insgesamt 8 % aller Abflüge, und haben, da ja insgesamt 34 % aller Abflüge nach Norden gehen, 26 % dieser 34 % auf eine Abflugstrecke gelegt, die nach dem Start erst einmal nach links weggeht.

Durch diese Flugführung wird ein Überfliegen von Raunheim und Rüsselsheim vermieden. Das heißt, wir führen mit diesen Strecken die Abflüge nach Norden links und rechts, also südlich bzw. nördlich an Raunheim und Rüsselsheim vorbei.

Gleichzeitig gehen vom Parallelbahnsystem 10 % aller Abflüge in südliche, westliche und südöstliche Richtung. Die Startbahn West wird insgesamt noch zu einem Prozentsatz von 56 % aller Abflüge genutzt.

In dieser Variante landen die Luftfahrzeuge einmal auf einer der beiden neuen Bahnen, sprich entweder auf der Kelsterbacher oder der Schwanheimer Vari-

ante, und als zweite Landebahn wird dort die heutige südliche Parallelbahn genutzt.

Im Bereich Landerichtung Ost, Landerichtung 07, sind die Optimierungsvarianten leicht unterschiedlich. In der Variante 9 a landen wir auf der neuen Bahn und landen gleichzeitig auf der heutigen südlichen Parallele. Wir haben dort zur Optimierung die kurzen Abflugstrecken nach Norden wieder eingeführt.

(Anlage 15)

Ansonsten werden die Abflüge bei Startrichtung 07 und der Variante 9 a wie in der Ursprungsvariante geradeaus geführt, und zwar zu einem Punkt 11 Nautische Meilen östlich des Flughafens, und werden dann nach links und rechts weggedreht. Die Nutzung dieser kurzen Abflugstrecke nach Norden ist im Optimierungsverfahren deutlich geringer vorgesehen als heute, nämlich mit 3 %.

(Anlage 16)

In der Kelsterbacher Variante wurde – einfach aufgrund der größeren Entfernung zu den Abflügen nach Norden – der Anteil auf der kurzen Nordabflugstrecke gegenüber der Variante 9 a um weitere 5 %, d. h. auf 8 % insgesamt, erhöht. Die Geradeaus-Streckenführung nach dem Start ist auch nicht so lang wie bei dem anderen Modell mit 11 Meilen, sondern geht nur bis zum heutigen Funkfeuer FR, welches sich in einer Entfernung von ca. 4 Nautischen Meilen zum Flughafen in Richtung Osten befindet. 56 % fliegen selbstverständlich auch in dieser Variante von der Startbahn West.

(Anlage 17)

In der von uns benannten Variante 13-2 – das ist die von Herrn Häfner beschriebene Variante einer Südbahn ohne Nutzung der Startbahn West – haben wir von der Widmung her vorgesehen, auf der südlichen Parallelbahn des heutigen Bahnsystems zu landen und gleichzeitig wegen der erforderlichen Unabhängigkeit bei Landungen untereinander die neue Südbahn zu nutzen.

Die Abflugstrecken, die Sie hier dargestellt sehen, beinhalten ähnliche Maßnahmen wie bei den beiden Nordvarianten – mit dem Unterschied, dass wir hier planen, alle Nordabflüge, nämlich in einer Größenordnung von 34 % aller Abflüge, auf den heute schon vereinbarten, mit der Lärmkommission in Übereinstimmung festgelegten Abflugstrecken zu führen.

Einen Teil der Westabflugströme auch vom heutigen Parallelbahnsystem abzuwickeln, ist ganz einfach deshalb notwendig, weil in diesem Modell die Startbahn West nicht mehr vorhanden ist. Ansonsten ist vorgesehen, die neue Südbahn für Abflüge

nach Süden, nach Südosten und in den Westen hinein zu nutzen.

(Anlage 18)

Bei dieser Variante sind im Bereich Ostverkehr, sprich bei Startrichtung 07, beide kurzen Abflugstrecken, wie wir sie benennen – kurz nach dem Start nach Norden weg und nach Süden weg – wieder implementiert worden: nach Norden weg in einer Größenordnung von 11 %, nach Süden weg abhängig vom Leistungsvermögen der Luftfahrzeuge, weil durch das direkte kurze Wegdrehen nach rechts möglicherweise eine Beeinträchtigung der Nutzbarkeit des Flughafens Egelsbach erfolgen kann. Deshalb ist es notwendig, dass die Luftfahrzeuge, die für eine solche Abflugstrecke freigegeben werden, in bestimmter Weise steigen können, um frühzeitig einen Wert zu erreichen, der oberhalb der Grenze der Kontrollzone des Flughafens Egelsbach ist.

(Anlage 19)

Die Variante 13-3 hat uns als Flugsicherung, was die luftseitige Kapazität angeht, sehr viel Arbeit gemacht und ist nach unserer Meinung auch die mit Abstand komplexeste Variante, insbesondere dann, wenn alle vier Bahnen gleichzeitig genutzt werden sollen. Sie zeigt im Optimierungsplan ähnlich wie die reine Südbahn-Variante: 34 %, nämlich alle Abflüge – wie heute – nach Norden, gehen über die heute gewohnten Abflugstrecken, 17 % wiederum nach Westen, und zwar aufgeteilt auf eine der beiden heutigen Parallelbahnen und die zukünftige Südbahn, und 18 % aller Abflüge von der Startbahn West – ein höherer Prozentsatz wäre wegen der immens hohen Abhängigkeiten ohnehin nicht möglich – sowie 31 % in Richtung Südost auch von der neuen Bahn.

(Anlage 20)

In Startrichtung 07: Für Landungen nutzen wir in der Variante 13-3 die heute südliche Parallelbahn und die dann neue Südbahn. Nach Osten haben wir auf den kurzen Abflugstrecken, die wir auch hier wieder eingeführt haben, eine Gesamtverkehrsmenge von 11 % in Richtung Norden untergebracht. 23 %, nämlich der Restverkehr nach Norden, gehen etwas länger geradeaus, bevor sie dann nach Norden wegfliegen. Wir haben auch in dieser Variante die so genannte HP-Route, d. h. die High-Performance-Route, hinterlegt mit 12 %. Das heißt, diese Route wird nur von Flugzeugen fliegbar sein, die ein entsprechendes Steigverhalten haben.

Fazit: Auffassung der Flugsicherung – und hier ist wichtig festzuhalten, dass wir eine luftseitige und nicht eine bodenseitige Betrachtung machen – ist, dass grundsätzlich alle optimierten Modelle unserer Meinung nach die Abhängigkeiten gegenüber den Ursprungsvarianten, die nicht lärmoptimiert waren,

teilweise deutlich erhöhen. In welchem Umfang dies geschieht, müssen wir intensiv untersuchen. Wir gehen heute davon aus, dass der Umfang der Abhängigkeit sehr unterschiedlich ist. Es gibt erste Gutachten, die aussagen, dass insbesondere bei einer Nordvariante nach Optimierung auch der angestrebte Kapazitätswert erreichbar ist. Das wird gerade von uns untersucht. Für alle anderen Varianten liegen noch keine Ergebnisse vor. Das heißt, wir müssen noch intensiv untersuchen: Können mit diesen optimierten Varianten luftseitig tatsächlich die Kapazitäten erreicht werden, die vorgegeben wurden?

Detailliertere Ausführungen zu diesem Sachverhalt finden Sie, wie vom Herrn Präsidenten schon gesagt, in den Unterlagen. Dort sind auch Karten vorhanden, die die Flugverläufe auf einer topographischen Karte zeigen, sodass Sie sehen können, wie der Flugverlauf in Bezug auf die Ortschaften ist. Eine solche Karte kann man leider nicht mittels Folie hier zeigen. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

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

Präsident **Klaus Peter Möller**: Ich bedanke mich bei Ihnen, Herr Gebauer, und erteile jetzt Herrn Kurt Müller, der für das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie spricht, gleichfalls auf der Grundlage einer bereits vorliegenden Stellungnahme, das Wort.

Herr **Kurt Müller**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wie ich schon am Freitag vor der Mediationsrunde vorgetragen habe, möchte ich Ihnen die Ergebnisse der Lärmberechnungen hier noch einmal vorstellen. Die Berechnungen sind durchgeführt worden, um einen Vergleich der Bahnvarianten vornehmen zu können. Mit diesen von mir errechneten Isophonen hat das Institut für Infrastruktur & Umwelt – Herr Prof. Böhm wird die Ergebnisse nachher darstellen – die Anzahl der in den einzelnen Isophonen wohnenden und arbeitenden Menschen ermittelt. Ich stelle Ihnen hier nur die Isophonen vor, wie sie auch in dem Mediationsbericht nach dem LAI-Verfahren ermittelt worden sind und wie sie auch Grundlage für die Definition des Vorsorge-, Schwellen- und Alarmwertes sind.

Ich stelle Ihnen hier allerdings nicht die 62- und 65-dB(A)-Isophonen vor, weil die Definition des Schwellenwertes erst zum Ende des Mediationsverfahrens bekannt wurde und wir vorher schon eine andere Reihung vorgenommen haben: Wir haben die 67-, 62- und 60-dB(A)-Isophonen ermittelt, die auch von Herrn Prof. Böhm ausgewertet worden sind.

Vielleicht zuerst einmal, was Herr Gebauer schon beschrieben hat: die Führung der Flugrouten, aber jetzt hinterlegt mit der Siedlungsstruktur.

(Anlage 21)

Dies ist die Variante 9 a, die Variante mit der Nordbahn im Schwanheimer Wald. Sie sehen hier die von Herrn Gebauer vorhin beschriebene Abflugroute in Richtung Norden, die im Wesentlichen die heutige Abflugroute beibehält, und die neu geschaffene Flugroute Richtung Norden, die über den Bereich Raunheim/Königstädten führt. Bei Betrieb 07, Abflüge in Richtung Norden, hat sich nur die lange Abflugroute, die heute im Bereich Bergen-Enkheim in Richtung Norden geht, nach Osten herausgeschoben.

(Anlage 22)

Die Variante 9 b, also die Nordbahn im Kelsterbacher Wald, hat in dem Bereich die gleichen Abflugrouten wie heute und wie die nach Norden geführte Route, die ich vorhin schon beschrieben habe.

(Anlage 23)

Dann zur Variante: Südbahn ohne 18 West. In diesen Bereichen sind die Abflugrouten auch geblieben. Hier sehen Sie die Abflugroute der Flugzeuge von der Südbahn, die vor Königstädten/Nauheim noch in Richtung Süden herumfliegen.

(Anlage 24)

Ähnlich ist es auch bei der Variante Südbahn mit 18 West. Zusätzlich zu den Abflügen der 18 West werden die Abflüge von der Südbahn im Bereich Königstädten vorbeigeführt.

Nun zu den Ergebnissen der einzelnen Varianten, wie sie nachher von Prof. Böhm in Form der Zahl der in den einzelnen Isophonen lebenden und arbeitenden Menschen dargestellt werden.

(Anlage 25)

Hier sind die 67-, 62- und 60-dB(A)-Isophonen. Zunächst zu Variante 9 a im Schwanheimer Wald: Sie sehen, die Lage der Bahn bekommt hier diese Ausbuchtung gegenüber der Isophone, die bedingt ist durch die Anflüge auf das heutige Bahnsystem.

(Anlage 26)

Bei der anderen Nordbahn-Variante – 9 b, im Kelsterbacher Wald – ist es natürlich umgekehrt: Die Ausbuchtung ist in dem Bereich in Richtung Mainz. Hier ist noch die Keule, die nach Norden führt, zu beachten. Das ist die Abflugroute Bergen-Enkheim, die bei dieser Variante beibehalten ist, während ja bei der Variante 9 a weiter nach Osten heraus geflogen wird, bevor nach Norden abgedreht wird.

(Anlage 27)

Kommen wir jetzt zu der Südbahn-Variante 13 ohne 18 West. Sie sehen: Hier wirkt sich sehr stark die Abflugroute in Richtung Süden aus, und hier werden natürlich gegenüber dem heutigen Zustand die Isophonen weiter in Richtung Nauheim/ Königstädten getragen.

(Anlage 28)

Die entsprechende Variante Südbahn mit 18 West sieht vergleichsweise ähnlich aus. Auf den ersten Blick sind keine großen Unterschiede zu erkennen. In der zusammenfassenden Darstellung werden Sie sehen, dass im Südbereich schon einige Unterschiede vorhanden sind.

(Anlage 29)

Ich habe Ihnen einmal in einer Folie nicht alle vier Varianten dargestellt – das wäre in einer Folie zu unübersichtlich gewesen –; sondern ich habe Ihnen hier für die 60-dB(A)-Isophone den Istzustand, die Variante 9 b, Kelsterbacher Wald, und die Variante 9 a, Schwanheimer Wald, dargestellt. Sie sehen hier ganz deutlich die Unterschiede: Beim Kelsterbacher Wald ist hier die Zunahme, beim Schwanheimer Wald dort die Zunahme. Gegenüber den ursprünglichen Isophonen gibt es eine Ausweitung in Richtung Westen; das ist die Abflugroute, die vom Parallelbahnsystem hier herausgeführt und dann nach Norden geführt wird. Herr Gebauer hat Ihnen vorhin schon die Belastungszahlen auf dieser Variante dargelegt.

(Anlage 30)

Jetzt zu den Südbahn-Varianten mit und ohne 18 West im Vergleich zu heute. Sie sehen ganz deutliche Zunahmen im südlichen Bereich, im Bereich Dreieich, Zeppelinheim und im Süden von Neu-Isenburg. Im Bereich Darmstadt sieht man, dass die Abflugroute oder die Keule, die heute über Darmstadt geht, nach Süden verschoben ist.

Herr Prof. Kastka hatte gestern auch eine Bewertung des so genannten NAT 70 dargestellt. Ich möchte Ihnen hier auch eine solche Auswertung, allerdings in Tabellenform, darstellen.

(Anlage 31)

Ich habe einzelne Punkte für diese Berechnung herausgesucht, die ich natürlich nicht so gelegt habe, um extreme Werte zu bekommen, sondern so in die Ortschaften gelegt habe, um damit zu versuchen, möglichst das Zentrum der Bebauung zu treffen. Sie sehen in dieser Darstellung die Lage der einzelnen Punkte.

(Anlagen 32 und 33)

Hier die tabellarische Zusammenstellung der NAT 70-Werte. Außerdem sind noch die Gauß-Krüger-

Koordinaten angegeben, um diesen Rechenpunkt genau auf entsprechenden Karten positionieren zu können. Die erste Ortschaft – Hofheim-Wallau – ist noch aus dem Mediationsverfahren übrig geblieben, als wir auch noch über eine Variante Erbenheim diskutiert haben.

Fangen wir bei Kelsterbach an: Die größte Belastung bekommt Kelsterbach bei der Variante 9 a; das ist die Variante im Schwanheimer Wald. Dort haben wir ganz beachtliche NAT-Werte über 300 bei Ostbetrieb. Bei Sachsenhausen, dem südlichen Stadtteil von Frankfurt, ist es natürlich umgekehrt: Da bringt die Variante 9 a eine höhere Belastung. Für den Punkt in Offenbach, den ich untersucht habe, sind keine großen Unterschiede bei diesen Varianten zu finden.

Für Dreieich-Sprendlingen ist natürlich klar, dass die beiden Süd-Varianten die höchsten NAT-Werte ergeben. In Neu-Isenburg ist es ebenso, in Zeppelinheim sogar mit 281 bei Ostbetrieb.

Mörfelden-Walldorf bekommt natürlich die höchsten Belastungswerte durch die beiden Südbahnen, gerade dadurch, dass bei der Optimierung die Südbahn näher an Walldorf herangerückt worden ist. Im Bereich Mörfelden gibt es keine großen Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten. Das Gleiche gilt für Königstädten. In Rüsselsheim-Haßloch sind es zwangsläufig wieder die beiden Süd-Varianten, die dort die höchste Belastung bringen.

Flörsheim bekommt bei der Variante 9 b die höchsten NAT-Werte. In Raunheim haben wir bei Westwind gegenüber dem heutigen Zustand eine leichte Abnahme bei den Varianten 9 a und 9 b, bei den Varianten 13 und 13 plus 18 West allerdings eine Zunahme. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller**: Auch an Sie vielen Dank, Herr Müller. – Jetzt ist wiederum Herr Dr. Oliva gefordert.

Herr **Dr. Carl Oliva**: Sehr verehrte Damen und Herren! Ich komme nochmals auf einen Punkt des FAA-Gutachtens zurück. Es gibt in der Zwischenzeit einen Anhang 3. Das heißt, es sind neue Berechnungen angestellt worden. Sie sind eigentlich aus der Logik des Mediationsverfahrens entstanden, weil die Empfehlung geheißen hatte, man solle bestimmte Varianten neu und vertieft untersuchen.

Kurz: Wie ist das entstanden? Ursprünglich wurden von der Qualitätssicherung des FAA-Gutachtens, wie vorhin schon erwähnt, die Varianten 9 a, 9 b, 11, 12 und 14 empfohlen. In der anschließenden Diskussion in der Mediation hatte man auch die Variante 14, die Atlanta-Variante, genauer be-

trachtet und ist zu dem Schluss gekommen, obwohl eine sehr hohe Pistenkapazität vorhanden ist, dass sie zu den höchsten Belastungen für Mensch und Ökosystem führen dürfte.

Trotzdem haben die Mediatoren in der Gesamtschau aller Wirkungsfaktoren die Vermutung geäußert, dass die Optimierungsmöglichkeiten beim Einbezug einer Südbahn am größten ausfallen würde. In der Folge hat dann die Flughafen AG den Auftrag an die FAA erteilt, nochmals eine Modifikation der Südbahn-Varianten zu untersuchen. Der Resultate liegen nun vor. Ich habe sie mit Herrn Offerman von der NLR abgesprochen und spreche auch in seinem Namen; er wird sich aber an der Diskussion nachher ebenfalls beteiligen.

Was kann man jetzt herauslesen, wenn wir das mit den anderen vorliegenden Berichten vergleichen? Genau genommen ändert sich nichts an den grundlegenden Aussagen, weil die neue Variante in derselben Logik wie die anderen untersucht worden ist. Modellimmanent hat sich also nichts geändert.

Erneut kann allgemein festgehalten werden, dass unter den verschiedenen Einflussfaktoren, welche die Pistenkapazität verursachen, vor allem einer vorherrscht, der nachhaltig die Kapazität beeinflusst. Das ist wiederum die Separation zwischen einander nachfolgenden Flugzeugen. Es kommt also auf die Mischung an: Sind es Großraumflugzeuge, die aufeinander folgen, oder ist es eine Mischung von großen und kleinen Flugzeugen, bzw. sind es nur kleine Flugzeuge, die aufeinander folgen? Je nachdem muss die Separation größer oder kleiner sein. Das ist auch der entscheidende Faktor, aus dem dann die Kapazitäten resultieren.

Die nun vorgelegte Variante 3 – neu – ist unter den gleichen Rahmenbedingungen wie die früheren untersucht worden. Es sind im Prinzip zwei Parameter verändert worden: die Lage der Piste und die Verteilung der Flugzeugkategorien auf die einzelnen Pisten. Also, die Pistenbenutzungsstrategie wurde verändert.

Die Lage der zusätzlichen Piste im Süden hat natürlich keinen Einfluss auf die Pistenkapazität. Sie ist in dem Sinne für die Kapazitätsfrage kein entscheidender Faktor, wohl aber für die Frage anderer Auswirkungen des Verkehrs. Ich denke z. B. an die Lärmbelastung, die von der Lage der Piste abhängt.

Die stündlichen Kapazitätswerte unterscheiden sich wie folgt: Bei der Variante 3 hatte man 112 im aktuellen Mix gegenüber 99 im zukünftigen Mix. Jetzt hat man mit dieser veränderten Pistenbenutzungsstrategie 121 Bewegungen pro Stunde. Dieser Unterschied lässt sich vermutlich auf die veränderte Verteilung der Flugzeugtypen zurückführen, denn auf Piste 18 werden insgesamt 18 % der Starts vollzogen.

Man kann sagen: Im Prinzip ist das vergleichbar kompatibel mit dem schon Gesagten, was wir in den Kapazitätsgutachten festgestellt haben, und zwar bei einer Gruppenbewertung. Eine ganz genaue, detaillierte Auswertung steht noch aus. Herr Reichmuth wird Sie nachher noch darüber informieren.

Wesentlich ist festzuhalten, dass die Variante 3 – neu – die 120 Bewegungen pro Stunde im aktuellen Flottenmix erreicht, aber nicht im zukünftigen. – Besten Dank.

Präsident Klaus Peter Möller: Ich bedanke mich gleichfalls und greife auf, was Sie sagten, Herr Dr. Oliva, dass Herr Offerman, der nun für ein Statement vorgesehen war, sich nicht in Form eines Statements äußern möchte, aber bereit ist, an der Diskussion mitzuwirken.

Das würde bedeuten, das der Nächste, der ein Statement abgibt, Herr Dr. Johannes Reichmuth, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., ist, auch basierend auf einer schriftlichen Äußerung.

Herr Dr. Johannes Reichmuth: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Viele der aufgeworfenen Fragen zu den Kapazitätspotenzialen erfordern detaillierte Untersuchungen, die noch nicht durchgeführt wurden oder noch nicht abgeschlossen sind. Damit kann ich heute auch noch keine über den Abschlussbericht zur Qualitätsbeurteilung des FAA-Gutachtens hinausgehende Aussagen machen. Die Aussagen, die ich mache, geben meine subjektive Einschätzung wieder. Sie sind nicht durch zusätzliche Berechnungen verifiziert und haben deshalb nur eine begrenzte Belastbarkeit.

In Reaktion auf die Empfehlungen der Mediation wurde das DLR Institut für Flugführung von der Flughafen AG Frankfurt beauftragt, detaillierte Kapazitätsuntersuchungen zu den von der Mediationsgruppe empfohlenen Ausbauvarianten durchzuführen. Die Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen und werden in meiner Abteilung – Verkehrssystemtechnik – durchgeführt.

Lassen Sie mich auf die Frage im Bereich der Optimierung eingehen, welche Kapazitätspotenziale es im bestehenden und im künftigen Bahnsystem gibt. Dazu ist es vielleicht hilfreich, dass ich noch einmal auf Kapazitätsdefinitionen eingehe.

Die Kapazität eines Flughafens ist eine Untermenge der Gesamtkapazität des Luftverkehrssystems. Sie bezeichnet allgemein die Verkehrsmenge, die unter akzeptierten Qualitätskriterien über einen definierten Zeitraum bedient werden kann. Die Bahnkapazität wird gewöhnlich in Luftfahrzeugen pro Zeiteinheit angegeben, weil die funktionalen Abläufe der Bahnoperationen auf der Verkehrseinheit Luftfahrzeuge basieren.

Für die Bewegungen pro Stunde werden zwei Definitionen verwendet, die tunlichst nicht zu verwechseln sind: einmal die "Sättigungskapazität", die die Anzahl der Landungen, Starts oder Gesamtbewegungen ohne Berücksichtigung von eventuellen Verspätungen auf einem Flughafen in einem bestimmten Zeitraum beinhaltet.

(Anlage 34)

Auf der dargestellten Kurve kann man sie erreichen, indem man den Verkehrsfluss – Flow – so weit steigert, bis man in die Verstopfung des Systems hineinkommt. Das sieht man daran, dass das Verspätungsniveau ansteigt. Die Punkte, die Sie hier eingezeichnet sehen, kann man entweder aus Simulationen oder aus Messungen am realen System gewinnen.

Als praktische Kapazität dagegen bezeichnet man den Verkehrsfluss, der bei einer akzeptablen durchschnittlichen Verspätung erreicht wird. Diese liegt unter der Sättigungskapazität. Wir haben hier zwei eingezeichnet, nämlich für acht Minuten und für vier Minuten.

Diese beiden Kapazitätsbegriffe darf man nicht mit der für die Vorausplanung des Verkehrsablaufs am Flughafen verwendeten Kapazitätsangabe verwechseln, nämlich dem Koordinationseckwert. Die Koordinationseckwerte sind in diesem Sinne durchschnittliche Kapazitäten des Flughafens für Spitzenverkehrsstunden. Sie sind keine Sättigungskapazitäten, sondern eher praktischen Kapazitäten vergleichbar, wobei – und das ist jetzt wichtig – der Wert der akzeptierten durchschnittlichen Verspätung meist nicht als Zahl angegeben wird oder angegeben werden kann, sondern im Rahmen eines Einigungsprozesses der beteiligten Flugsicherung, Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften als voraussichtlich akzeptabel eingestuft wird.

(Anlage 35)

Welche Faktoren determinieren nun so einen Kurvenverlauf? Ich habe einmal zwei Kurven eingetragen: eine, die einer niedrigen Kapazität entspricht – als "heutige" Kapazität bezeichnet –, und eine, die einer zukünftigen, erhöhten Kapazität entspricht. Man sieht, dass man den Kapazitätsgewinn auf dieser Kurve benutzen kann, indem bei gleichem Verspätungsniveau der Verkehrsfluss erhöht wird oder indem das Verspätungsniveau gesenkt wird, oder man erhält einen Wert dazwischen.

Das Kapazitätspotenzial des Bahnsystems ist unter der Voraussetzung, dass es im Luftraum, auf dem Rollbahnsystem, auf dem Vorfeld sowie an den Abstellpositionen zu keinen Behinderungen kommt – eine wesentliche Einschränkung in den bisher vorliegenden Informationen –, von den benötigten räumlichen oder zeitlichen Staffeln zwischen anfliegenden und abfliegenden Luftfahrzeugen

untereinander sowie zwischen an- und abfliegenden Luftfahrzeugen abhängig.

Es gibt im Prinzip zwei Sorten von Staffeln. Die eine Staffelung dient der Kollisionsvermeidung und ist hauptsächlich von der Genauigkeit der Information über die Position und der Möglichkeit, noch korrigierend einzugreifen, abhängig. Das entspricht zwei bis drei nautischen Meilen in diesem Bereich; sie werden als Radarmindeststaffelung bezeichnet und sind im Prinzip vom Flugzeugtyp unabhängig.

Die weitere Kategorie ist die Wirbelschleppenstaffelung, wobei es drei Klassen von Flugzeugen gibt: heavy, medium und light, die vier, fünf oder sechs Meilen voneinander Abstand halten müssen, wenn zwei Heavy-Flugzeuge hintereinander fliegen oder wenn sich eine leichtere Gewichtsklasse hinter einer schwereren Gewichtsklasse befindet. Das ist auch der Grund, weshalb die Bahnkapazität pro Stunde abhängig ist von dem jeweiligen Verkehrsmix an Gewichtsklassen. Dieser schwankt im Laufe des Tages je nach Verkehrsangebot, und er schwankt natürlich auch im Laufe des Jahres.

Vielleicht ist es an der Stelle hilfreich, auf eine Frage zur Entwicklung des Verkehrsmixes einzugehen: Wie begründet ist der von der FAG gesetzte Kapazitätswert, und wie haltbar ist der von der FAG angenommene künftige Flugzeugmix? Welche Qualitätskontrolle gibt es zu diesen Aussagen? – Ich zitiere jetzt einmal aus dem technischen Anhang des Abschlussberichtes zur Qualitätsbeurteilung:

Die Simulationen wurden mit zwei Verkehrszusammensetzungen durchgeführt. Zum einen wurde die Zusammensetzung von 1998 mit einem Heavy-Anteil von 26 % als Present Mix verwendet und zum anderen eine mögliche zukünftige Entwicklung im Future Mix ... berücksichtigt.

Der Future Mix hat einen erhöhten Heavy-Anteil. Wie man an der Historie sieht: Zwischen diesen beiden Werten schwankt die Entwicklung, und sie schwankt auch im Laufe des Tages und im Laufe des Jahres. Es ist also fatal, sich nur auf eine einzige Zahl zu konzentrieren und zu sagen: 120, das ist es. – Man sollte das etwas differenzierter sehen. Es gibt eine Streubreite, die man da beachten muss. Verkehrsmix und Verspätungsniveau sind dort die entscheidenden Kriterien.

Welche möglichen Verbesserungsmaßnahmen gibt es? – Im Prinzip gibt es drei Sorten von Verbesserungsmaßnahmen. Die einen zielen auf die Reduzierung der Radarstaffelung. Das kann man durch die Einführung von Radarsystemen höherer Genauigkeit, z. B. durch einen Precision Runway Monitor, erreichen. Die andere Kategorie ist die Reduzierung der Anwendung erweiterter Wirbel-

schleppenstaffelung durch Einführung von Wirbelschleppenvermeidungssystemen, z. B. durch das HALS/DTOP-System, das sich jetzt in der Einführung befindet, oder durch ein Wirbelschleppenwarnsystem, was bei der DFS entwickelt wird.

Um die vorhandene Kapazität optimal zu nutzen, empfiehlt es sich, den Gesamtprozess zu optimieren. Das kann man machen, indem man den Menschen, die diesen Prozess optimieren, Unterstützung gibt, nämlich durch Unterstützungssysteme für Fluglotsen oder Piloten. Hier sind als Beispiele zu nennen: 4D-Planer für eine zeitlich genaue Anflugplanung am Boden, ein 4D-FMS, ein Bordcomputer, mit dem man zeitgenaue Anflüge vornehmen kann, verbunden mit einem Bord-Boden-Datalink, oder auch eine Hilfe für Piloten, auch unter Schlechtwetterbedingungen eine bessere Außen-sicht zu bekommen.

Alle diese Unterstützungssysteme werden bei steigendem Verkehr in Zukunft vernetzt werden müssen, sodass eine Optimierung der Gesamtbahn-nutzung, der Bahnzuordnung und Nutzungsreihenfolge durch die vernetzten Unterstützungssysteme erfolgen muss.

Man muss dazu sagen, dass diese Systeme für Instrumentenflugbedingungen ausgelegt sind. Sie versuchen also auch, unter Kategorie-I-Bedingungen wirksam zu werden. Das bedeutet, dass in einer Situation, wo schönes Wetter ist und der Pilot seine Umgebung beobachten kann, andere Staffe-lungen eingestellt werden können als bei schlechten Wetterbedingungen. Deshalb ist das Verbesserungspotenzial dieser Maßnahmen, die hier aufgeführt sind, in Konkurrenz zu dem heutigen, schon durch enge Koordination zwischen Flugsicherung und Piloten möglichen Verfahren zu sehen.

Es ist trotzdem vorzuziehen, bei der Planung auf Instrumentenflugbedingungen zu setzen, weil dort die verlässlicheren Werte unter allen Wetterbedin-gungen erreicht werden können. Es nützt Ihnen ja nichts, wenn Sie ein System haben, das unter schönem Wetter erlaubt, in diesem Bereich zu arbeiten, und bei einem Landebahnrichtungswechsel plötzlich über die Sättigungskapazität hinausgeht. Das erzeugt dann sehr hohe Delays. Deshalb ist bei der Planung tunlichst immer zu versuchen, für die Spitzenwerte in diesem Bereich zu bleiben.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller**: Vielen Dank, Herr Reichmuth. – Der Nächste, der hier spricht, ist Herr Johann Bruinier, Fluglärmbeauftragter der Hessischen Landesregierung.

Herr **Johann Bruinier**: Sehr geehrter Herr Präsi-dent, sehr verehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr verehrtes Publikum! Ich danke für die Möglichkeit, die Dinge aus Sicht der Fluglärm-

kommission hier vortragen zu können. Ich beziehe mich außerdem auf meine nunmehr siebenjährige Erfahrung als Sitzungsteilnehmer der Fluglärmkommission und auf den Umgang mit Tausenden von Beschwerdeführern und Fragestellern aus dem Flughafenumfeld.

Unabhängig von der Variantendiskussion gibt es für die Kommission zur Abwehr des Fluglärms die im Folgenden darzustellenden Schwerpunkte, die mit steigenden Bewegungszahlen und einem etwaigen Ausbau an Bedeutung gewinnen werden:

Erstens: Abflugstrecken. Die Konstruktion von Abflugstrecken obliegt gemäß § 27 c Luftverkehrs-gesetz der Deutschen Flugsicherung GmbH unter beratender Einbeziehung der Kommission. Das Konzept ist dabei: sicher, praktisch fliegbare und lärm-mindernd, also möglichst zwischen Kommu-nen hindurch und nicht über dieselben hinweg.

Die derzeitige Konstruktion dieser Abflugstrecken basiert auf konventionell navigierendem Fluggerät, Flugzeugen also, die auf Bodennavigationshilfen angewiesen sind. Eine Abflugstrecke geht im sim-pelsten Fall nach dem Start geradeaus bis zu einem Punkt X, wo eine Kurve eingeleitet wird. Nach dieser Kurve wird ein neuer Kurs aufgenommen, der geradlinig über eine mehr oder weniger große Distanz läuft, so einfach wie möglich, so fehlerfrei wie möglich und so gebündelt wie möglich.

Der Kurs, der nach der Kurve folgt, wird durch einen Leitstrahl oder eine Peilung von bzw. zu einer Navigationshilfe definiert. Auf diesem letzten Seg-ment muss mehr oder weniger lange geradeaus geflogen werden. Das führt im eng besiedelten Umfeld des Flughafens zwangsläufig zu uner-wünschten Annäherungen bzw. sogar Überfliegen-gen von Kommunen. Als Beispiele: Frankfurt-Oberrad, der Darmstädter Norden, Wixhau-sen/Arheilgen, Bergen-Enkheim. Die Bündelung über Flörsheim-Wicker hat einen anderen Hinter-grund.

Konventionell navigierendes Gerät hat einen Ve-rekehranteil von weniger als 15 %. Die 85 % moder-nen Flugzeuge, die mit Flight Management Systeme ausgerüstet sind, also modernen Flugführungs-rechnern, können unabhängig von Bodennavigati-onshilfen navigieren, müssen derzeit jedoch den konventionellen Routen folgen.

Würde man von diesem in den derzeit einschlägi-gen internationalen ICAO-Richtlinien vorgegebenen Konvoiprinzip abgehen können, so könnte man zweifellos bestimmte Brennpunkte entschärfen, indem man leichte Kursänderungen – natürlich nicht rodeoartig – in einer gewissen Abfolge er-möglichte. Zickzackfliegen über Wiesen oder Golf-plätze wird es aus technisch-flugphysikalischen Gründen zwar nie geben; jedoch würde das Un-fliegen eher möglich bzw. könnten auch Routen

hinsichtlich des Lärminderungsprinzips verbessert werden. Das heißt: Der geographische Verlauf könnte optimiert werden.

Zweitens: Anflugrouten. Früher gab es breite homogen belegte Bereiche der so genannten Gegenanflüge. Ein Gegenanflug ist praktisch das – wenn man einmal eine Ostwetterlage nimmt –, was aus dem Osten entgegen der Landerichtung zunächst – im Frankfurter Fall – südlich am Flughafen vorbeifliegt und dann von den Fluglotsen auf den Endanflugkurs gedreht wird.

Die Entwicklung der letzten drei Jahre weist jedoch eine zunehmende Konzentration im Bereich dieser Gegenanflüge auf – Beispiele: über Dietzenbach, Waldacker, Dreieich und Langen –, die einer Gegenanfluglinie folgen, die man sich von Dietzenbach bis Bad Kreuznach vorzustellen hat. Hier bestimmt nämlich modernes Gerät das Geschehen. Älteres Gerät wird von den Fluglotsen nach wie vor unter speziellen Kurszuweisungen konventionell geführt – also genau das Gegenteil von dem, was sich auf den Abflugstrecken tut.

Diese Konzentration auf den Gegenanflügen bereitet bereits heute Probleme. Geboten sind künftig Definitionen unter Einbeziehung der Fluglärmkommission. Herr Gebauer hat gestern auch schon einen positiven Ausblick mit dem Hinweis auf das European Airspace Model EAM 04 geboten. Auch da eröffnen sich neue Möglichkeiten, die aber im Detail zu diskutieren wären.

Drittens: Abflugstrecken mit großen Richtungsänderungen. Untersuchungen von meiner Seite und Sammelaufzeichnungen der Radarspuren beweisen, dass schwere Langstreckenabflüge häufig größere Kurvenradien fliegen, als sie bei der Konstruktion der Abflugstrecken angenommen wurden. Hinzu kommt auch häufig die späte Kurveneinleitung. Die Folge sind Kursabweichungen weiter nach Osten hinaus – also z. B. über Dietzenbach statt zwischen Götzenhain und Offenthal hindurch – bzw. Kursabweichungen über Hassloch, Königstädten oder gar Raunheim anstatt ein ganzes Stück – 2 bis 3 km – östlich davon in Richtung Südosten.

Das sind Dinge, die mich und die Kommission mit Sicherheit besorgt machen, ganz zu schweigen von der betroffenen Bevölkerung.

Es muss also so sein – und es gibt technische Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder andere Vorgaben –, dass die hier auch von Herrn Müller soeben dargestellten Abflugrouten nach Süden, insbesondere die hier gezeigten, genau eingehalten werden bzw. die Konstruktion dieser Routen der technischen Wirklichkeit angepasst wird. Ich weise noch einmal darauf hin, dass gerade dieser Punkt für die Bereiche Rüsselsheim und Raunheim von sehr großer Bedeutung sein wird.

Viertens: die Streckenbelegung. Hier wurden für die verschiedenen Varianten Prozentzahlen genannt. Unser Ziel seitens der Kommission – wir haben eine Arbeitsgruppe unter dem Titel “Lärm-lastenausgleich” – wäre, eine faire Verteilung auf die verschiedenen Strecken anzustreben, und zwar nicht nur von der Bewegungszahl her, sondern auch unter Beurteilung der Lautstärke des jeweils dort fliegenden Geräts. Dazu gehört auch die Definition von so genannten Nachtflugstrecken unter gleichen Prämissen, nicht einfach nur nach Bewegungszahlen, sondern danach, wie laut dann das Gerät in einer Anzahl auf solchen Strecken ist – und dabei selbstredend in einer kompletten Nacht von 22 bis 6 Uhr.

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

Als Voraussetzung möchte ich kurz nennen: Selbstverständlich muss schon vor dem Hintergrund einer Lärmkontingentierung, wie sie im Anti-Lärm-Pakt formuliert ist, die Startbahn 18 betriebsbereit gehalten werden. Das ist eine Voraussetzung für jegliche künftige Lärmkontingentierung. Näheres finden Sie in meiner schriftlichen Stellungnahme.

Die bisherige Zusammenarbeit zwischen Kommission und der Deutschen Flugsicherung war sehr eng und gut. Wir haben gemeinsam viele kleine, im Rahmen des Möglichen zu erzielende Erfolge gehabt, zuletzt zu nennen der im September beginnende Probelauf einer speziellen Strecke zur Entlastung des schwerbelasteten Ortsteils von Flörsheim, nämlich von Wicker, der letzte Erfolg in Zusammenarbeit mit der DFS.

Jedoch ist künftig noch mehr Kreativität, noch mehr Flexibilität seitens der ICAO, der Internationalen Zivilen Luftfahrtorganisation, und selbstverständlich in der Mitfolge auch seitens der DFS geboten. Die Bereitschaft der Airlines, modernste Navigationsausrüstungen zumindest nachzurüsten – besser wäre noch, modernstes Gerät fliegen zu lassen, wie wir es bei der Lufthansa sehen –, ist gefragt. Dies alles wird letztlich zu Kosten führen, die allerdings aus der Sicht der Kommission, die sich ja für die lärmbelasteten Menschen einsetzt, sinnvoll eingesetzt wären. Hingegen habe ich an der Bereitschaft der Flugbesatzungen, gegebenenfalls kompliziertere Flugverfahren anzuwenden, z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder spezielle Dinge in Phasen hoher Arbeitsbelastung, keinen Zweifel.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller**: Vielen Dank, Herr Bruinier. – Das nächste Statement kommt von Herrn Harm Heldmaier, Flugkapitän a. D. Auch hierzu gibt es schon eine schriftliche Stellungnahme in den Unterlagen.

Herr **Harm Heldmaier**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich freue mich, dass ich hier zu der Thematik auch Stellung nehmen darf, und möchte mich dafür recht herzlich bedanken.

Gestern hat mein Kollege Fongern von der Vereinigung Cockpit zu dem Thema auch Stellung genommen. Ich schätze ihn sehr und muss sagen, dass ich die Meinung von Herrn Fongern teile: Die beste Lösung für Frankfurt und der effektivste Flughafen ist das Atlanta-Modell. Aber das war nicht die Fragestellung. Die Fragestellung war nicht: Welcher Flughafen wäre euch am liebsten? Wenn Sie hundert Piloten ein leeres Blatt Papier vor die Nase halten, dann werden 99 vier gerade Striche aufmalen – einer wird vielleicht auch einen Kreis machen; aber den wird man auch nicht so ernst nehmen –; denn das ist das ideale Modell: das Atlanta-Modell.

Aber das ist nicht gefragt, und nur an dem Punkt muss ich meinen Kollegen Fongern kritisieren. Wir sollen die Frage beantworten: Kann das bestehende Bahnsystem das leisten, was die FAG möchte? – Zum bestehenden Bahnsystem gehört nun auch einmal die Bahn 18 West. Dass die quer läuft, liegt in der Natur der Sache, und es ist nicht unanständig zu fragen: Was kann man mit dieser Bahn 18 West, die meines Erachtens völlig unterfordert ist, weil es ja nur eine Startbahn in einer Richtung ist, leisten, wenn man sie zusätzlich als Landebahn freigibt? Da, so behaupte ich, sind die 120 Flugbewegungen pro Stunde möglich. Ich werde auch versuchen, Ihnen das nachzuweisen.

Jetzt möchte ich aber mit der Betrachtung des Mediationsergebnisses und dessen, was die Mediation hinterfragt hat, fortfahren. Die Mediation hat nicht gefragt, welches Bahnsystem in Frankfurt was leisten könnte, sondern sie hat gefragt: Sind 120 Flugbewegungen möglich oder nicht? Da ist der Ansatz meines Erachtens schon falsch. Die Kapazität eines Flughafens richtet sich nicht unbedingt nach der Anzahl der Flugbewegungen. Flugbewegungen allein sind eine Kapazitätsgröße an einem Flughafen. Es gibt aber auch andere Kapazitätsgrößen: Das ist der Rollverkehr, das ist der angrenzende Luftraum, und das ist auch die Terminalkapazität.

All diese Punkte sind nicht im Ergebnis der Mediation nachzulesen. Selbst heute haben Sie nicht erfahren, ob die 120 Flugbewegungen pro Stunde im lokalen Luftraum abgearbeitet werden können oder nicht. Sie haben nicht erfahren, ob die FAG den Rollverkehr für 120 Flugbewegungen pro Stunde am Boden abfertigen kann oder nicht, und Sie haben von der FAG auch nicht erfahren, ab wie vielen Passagieren – man möchte ja später 72 Millionen Passagiere transportieren – ein neues Terminal notwendig ist.

Und jetzt wird das Ganze grotesk: Die Frage nach einem neuen Terminal ist nicht gestellt, Sie wissen

auch nicht, wohin es kommt, aber Sie wollen die Bahn irgendwohin platzieren. So kann man natürlich nicht planen. Ich habe zwar gelesen, und es macht auch Sinn, dass das im Süden des Flughafens hinkommen soll – gut, das nehme ich zur Kenntnis.

Ich möchte nun zur Leistungsfähigkeit des Frankfurter Flughafens kommen. Die Leistungsfähigkeit eines Flughafens – und das ist eine primäre Leistungsgröße, das ist auch die Größe, die für die Arbeitsplätze verantwortlich ist –, das sind die Passagiere, die Fracht, die Post, die von einem Flughafen befördert werden können. Da habe ich mich an dem Konkurrenten orientiert, den die FAG auch immer ins Feld führt – und man sollte sich auch am Stärksten orientieren, wenn man besser werden möchte –, dem Flughafen London-Heathrow.

Jetzt nenne ich Ihnen einmal eine Zahl, die ganz wichtig ist. Das ist die Zahl: Wie viele Passagiere pro Start- und Landebahn – es geht hier um eine Start- oder Landebahn – werden in London-Heathrow transportiert? Die Zahlen stammen von der FAG aus ihrem Airportvergleich aus dem Jahre 1999, im Oktober herausgekommen. Diese Zahlen lauten wie folgt: London-Heathrow hat entgegen allen Beteuerungen nur zwei Bahnen. Es gab einmal drei Bahnen, nämlich noch eine kleine quer laufende Bahn 23, die man vor ca. zehn Jahren dem Rollverkehr zugeordnet hat, um die Kapazitätsgröße – der Rollverkehr gehört dazu – wieder harmonisch in das System dieses Flughafens London-Heathrow einzugliedern. Man hat vielleicht auf die eine andere Flugbewegung am Boden sogar noch verzichtet.

Diese beiden Bahnen leisten an diesem Flughafen, auf Passagierzahlen bezogen, pro Bahn 30,2 Millionen Passagiere im Jahr 1998. Ich habe der FAG nicht drei Bahnen angerechnet, sondern nur zweieinhalb, weil die 18 West eine Nur-Startbahn in nur eine Richtung ist. Wenn man das zugrunde legt, dann kommen in Frankfurt 16,8 Millionen Passagiere pro Bahn heraus. Das heißt: Die Leistungsfähigkeit, bezogen auf die Passagierzahl und auf die Fracht, was transportiert wird, ist gerade einmal etwas mehr als 50 % dessen, was man in London leistet.

Nun drängt sich natürlich die Frage auf: Was tut man da besser, was macht man in Frankfurt nicht so gut, was könnte man in Frankfurt tun? In London-Heathrow möchte man nach Möglichkeit kleines Fluggerät von dem Flughafen fern halten. Die kleineren Passagierflugzeuge – sie fressen genauso viel Kapazität in der Luft, auf der Bahn sogar mehr; 30 Sitze, 70 Sitze fressen aus staffelungstechnischen Gründen mehr Kapazität als ein großer Jumbo – hat man in der Region – das betone ich: in der Region – anders zu platzieren versucht. Dadurch ist natürlich die Leistungsfähigkeit des Hubs London drastisch gestiegen, weil die originäre Aufgabe, die man sich

dort gestellt hat, nämlich ein großes Drehkreuz zu werden, dadurch besser erfüllt werden konnte.

Man hat diese Flughäfen – Stansted, Gatwick, City Airport – nicht als Konkurrenten verstanden, sondern es sind ergänzende Flughäfen zum Hub London-Heathrow. Man hat in London z. B. – ich habe es schon gesagt – den Rollverkehr harmonisiert. Man hat in London ein fünftes Terminal geplant, das im Jahre 2006 fertig sein wird, und man wird ein sechstes Terminal bauen.

Nun kommt eine verblüffende Zahl. Die FAG hat sie selbst in dem vorhin erwähnten Bericht publiziert. Der Flughafen London-Heathrow gibt an: Ich kann keine Bahn bauen. Ich kann nur 84 Flugbewegungen pro Stunde machen. Aber ich werde meine Leistungsfähigkeit von jetzt bis zum Jahr 2015 von 62 Millionen Passagieren auf 80 Millionen Passagiere steigern. Das können Sie in dem Bericht "Vergleich der Airports in Europa" der FAG selbst nachlesen.

Lassen Sie mich noch einen Satz zu dem sagen, was Frankfurt macht. Frankfurt ist immer noch überzeugt davon, dass die lokale Lösung die Wettbewerbsfähigkeit verbessert. Das ist nicht der Fall. Und das braucht man nicht gutachterlich prüfen zu lassen, sondern das kann man anhand der Zahlen, wie ich es gerade getan habe, nachweisen. Frankfurt hat einen besonderen Ehrgeiz: Frankfurt möchte einerseits die größte Drehscheibe Europas werden und gleichzeitig der größte deutsche Regionalflughafen bleiben. Das zusammen aber funktioniert nicht. Das haben andere gezeigt, dass das nicht die Lösung ist.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Nun möchte ich noch auf die Rolle der Deutschen Flugsicherung eingehen. Auch für die Flugsicherung würde es sich lohnen, einmal über den Tellerand hinaus nach London zu gucken und zu überlegen, warum man dort im engen Luftraum London vier Flughäfen mit 900.000 Flugbewegungen bedient, und bei uns kriegt man im lokalen Luftraum 450.000 nicht platziert.

Man muss auch wissen, dass die Flugsicherung ein komplexes System ist. Es besteht aus der Technologie, es besteht – darüber ist noch gar nicht gesprochen worden – aus der Befähigung der Lotsen, und es besteht auch aus dem Regelwerk, nach dem die Lotsen arbeiten müssen. Sie werden eines nicht erleben: Sie werden keinen Londoner Controller nach Frankfurt holen und dann hoffen können, dass dort eine Flugbewegung mehr gemacht werden kann. Denn wenn sich der Londoner Controller mit dem deutschen Regelwerk herumschlagen muss, dann wird er nicht effizient arbeiten können. Holen Sie also keinen Lotsen aus London, sondern holen Sie nur das Regelwerk, und geben Sie es Ihren Lotsen an die Hand; denn die Befähigung unserer

deutschen Fluglotsen ist nicht schlechter als die der Londoner Lotsen.

Ich möchte noch eine Bemerkung machen, und zwar steht sie im Zusammenhang mit dem Flughafen London. Ich gehöre nicht zu denjenigen, die meinen, dass Frankfurt all das machen soll, was in London gemacht wird; aber es wurde dort mit Erfolg getan. Ich bin allerdings der Auffassung, dass man dort hinschauen muss. London – das ist das Phänomen, und ich möchte darauf ganz stark meinen Finger legen – ist flächenmäßig der kleinste europäische Großflughafen: 11,6 km² – die FAG hat meines Wissens 15,9 km² – mit den wenigsten Bahnen, und ausgerechnet dieser Flughafen ist der leistungsfähigste Flughafen Europas. Das muss einem doch zu denken geben.

Lassen Sie mich noch etwas sagen. Wir haben gerade Herrn Bruinier als Lärmschutzbeauftragten gehört. Meine Damen und Herren von der FAG, das beste Lärmschutzprogramm, das Sie auflegen können, wäre, die Flugbewegungen in Frankfurt leistungsfähiger zu gestalten – gestern ist die Zahl 120 Gäste pro Flugbewegung genannt worden; das reicht nicht –; damit würden Sie auf jeden Fall das beste Lärmschutzprogramm für die Region Rhein-Main erreichen. Man muss nicht jeden Flieger, der sich im Raum Frankfurt aufhält, bitten, in Frankfurt auch zu landen. Nicht jeder Flieger passt dahin.

Zum Schluss möchte ich nun etwas sagen, was an das anknüpft, was gestern von der Flugsicherung vorgetragen wurde. Es ist natürlich einfach, wenn man sagt: Das geht nicht, das ist nicht sicher. Ich kenne diese Denkweise. Ich habe über 30 Jahre meine Flugzeuge sicher fliegen müssen. Das habe ich auch geschafft. Nicht jede Meile Abstand, die Sie zwischen zwei Flieger stecken, dient der Sicherheit – genauso wenig, wie die Piloten fordern: Nun bringt endlich einmal das sechsmotorige Flugzeug. Nein, wir fliegen heute auch mit zwei Motoren sicher. Auch wir mussten umdenken. Das muss man der Flugsicherung auch sagen: Hier ist ein Fehler im Regelwerk.

Deshalb weise ich darauf hin: Lassen Sie sich mit diesem Argument nicht alles abkaufen. Nicht jede Meile, die zwischen zwei Flieger gesteckt wird, ist eine Meile, die der Sicherheit dient.

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

Präsident **Klaus Peter Möller**: Das Wort hat Herr Professor Dr.-Ing. Hans-Reiner Böhm vom Institut Infrastruktur & Umwelt, Prof. Böhm und Partner. Auch Herr Prof. Böhm kann zunächst auf eine schriftliche Stellungnahme verweisen, die Ihnen vorliegt.

Herr Prof. **Dr. Hans-Reiner Böhm**: Herr Präsident, meine Damen, meine Herren! Unsere Aufgabe war es, der Frage nachzugehen, wie viele Menschen in der Umgebung des Flughafens durch die Ist-Situation, aber auch durch die angestrebte Erweiterung betroffen sein können. Deswegen bedaure ich es eigentlich, dass das Statement von Herrn Müller so weit zurückliegt. Es hätte sich angeboten, dass wir das in unmittelbarer Nachbarschaft gemacht hätten. Das wäre vielleicht für Sie aufschlussreicher gewesen.

Aber ich kann mir wohl sehr detaillierte Ausführungen deswegen ersparen, weil einmal die schriftliche Stellungnahme vorliegt und weil unsere Arbeitsergebnisse an zahlreichen Stellen des Berichts der Mediationsgruppe publiziert sind.

Ich möchte ganz kurz noch einmal darauf eingehen, was die wesentlichen Aufgaben waren, die wir zu erfüllen hatten, und wie wir das gemacht haben. Ich will aus der Fülle des Datenmaterials einiges herausnehmen, um es Ihnen zu verdeutlichen. Hinzu kommt noch etwas: dass wir nicht nur im Rahmen des Mediationsverfahrens Ergebnisse zu produzieren versucht haben, sondern auch danach bezüglich der optimierten Varianten, was wegen der zeitlichen Abfolge nicht Gegenstand des Berichtes sein konnte.

Unsere Aufgabe bestand also darin, die notwendigen Sachinformationen zusammenzutragen, damit die Konflikte, die in den benachbarten Gemeinden auftreten können, identifiziert, beschrieben und bewertet werden können.

Was haben wir im Einzelnen gemacht? Zunächst haben wir die Informationen, die in digitaler Form im Umfeld vorlagen, zusammengetragen und aufbereitet. Danach haben wir die einzelnen potenziell betroffenen Kommunen hinsichtlich der Flächennutzung und der Einwohner in den Gebieten befragt, dann die Daten zusammengeführt und aufbereitet und in ein Geographisches Informationssystem eingeführt, damit sie dann – hier komme ich wieder auf Herrn Müller zurück – mit den Isophonen, errechnet durch das HLUG, zusammengeführt werden können. Das führt dann durch Verschneidungen zu den Informationen, die unter anderem im Bericht der Mediationsgruppe vorhanden sind.

Welche Informationen haben wir zusammengetragen, um Ihnen einen Überblick zu geben, welche Erkenntnisse gewonnen werden können? Zunächst die Siedlungsbereiche und Bereiche für Industrie und Gewerbe hinsichtlich des Bestandes sowohl in physischer Hinsicht als auch planungsrechtlich gesichert durch B-Pläne, aber auch solche, die durch die Regionalplanung als Zuwachsflächen gekennzeichnet worden sind.

Wir haben versucht, die Größe der Wohnbevölkerung in den jeweiligen Flächen bzw. den potenziel-

len Zuwachs herauszufinden, Gleiches für die Arbeitsplätze, d. h. für die Beschäftigten (Bestand und Zuwachs), öffentliche Einrichtungen, die besonders sensibel gegen Lärmeinwirkungen sind, Krankenhäuser, Uni-Kliniken, Universitäten, Schulen usw. bis hin zu Erholungsgebieten in den Freiräumen.

Wir haben im Rahmen des Mediationsverfahrens für die Varianten, die angedacht waren, auf diese Art und Weise die entsprechenden Informationen ermittelt. Ich nehme aus der Vielzahl der Tableaus, Tabellen und Grafiken eine heraus, die für die Variante 9 a und die Szenarien C und D für die betroffenen Menschen die Ist-Situation für die drei Isophonen 60 dB(A), 62 und 67 dB(A) wiedergeben. 65 dB(A) konnten, weil der Beschluss durch die Mediationsgruppe sehr spät gefasst wurde, nicht berechnet werden.

Sie sehen hier z. B. 9 a und 9 b, d. h. Schwanheimer Wald und Kelsterbach, oder hier unten 13, die Südvvariante bzw. die beiden Varianten, die durch die Optimierung innerhalb des Zauns zustande gekommen wären. Rosa hier unten die Werte für die Fläche, die innerhalb der 67 dB(A)-Isophone liegen. Sie sehen hier die 14; das ist die Südbahn ohne Startbahn West, aber Erbenheim "klein" oder hier die 12, die Atlanta-Variante. Das sind neben der Südbahn die höchsten Werte der Betroffenen in der 67 dB(A)-Isophone.

Insgesamt gesehen, wenn Sie bis an die 60 herangehen, stellen wir fest, dass die Atlanta-Variante die ungünstigste ist. Sie liegt nämlich bei über 500.000 Betroffenen allein in der Ist-Situation. Das können Sie aber alles sehr detailliert dem Mediationsbericht entnehmen.

(Anlagen 36, 37 und 38)

Nun aber einige Informationen über die Bewertung der optimierten Varianten, was erst danach geschehen konnte, d. h. in den letzten Wochen. Das können Sie dieser Grafik entnehmen. Wir haben links den Istzustand, d. h. also auch die Einwohnerzahlen Ende 1998. Dann haben wir die optimierte Nordbahn, also Schwanheimer Wald. Dann haben wir hier Kelsterbach, und zwar jeweils neu optimiert, und die alten Versionen, die im Rahmen des Mediationsverfahrens behandelt wurden. Sie sehen also auch hier wieder 60, 62 und 67dB(A). Hier eine leichte Veränderung, insbesondere was die 62 dB(A)-Linie anbetrifft. Das ist eine Verbesserung bei der Bahn Schwanheimer Wald.

Hier sehen Sie noch Nordbahn Ost, Kelsterbach. Im Bereich der 67dB(A) liegen praktisch keine Veränderungen vor, aber im Bereich der 62er-Linie und insbesondere der 60er-Linie eine Verbesserung bezüglich der potenziell Betroffenen.

Wir sehen dann die Südbahn optimiert und nicht optimiert. Hier ist sehr auffällig eine erhebliche

Verbesserung im Bereich der Betroffenheit innerhalb der 67 dB(A)-Linie, immerhin eine Veränderung von 84.000 auf 31.000 betroffene Bürgerinnen und Bürger.

Schließlich sehen Sie die Südbahn optimiert mit Erhalt der Startbahn West, die natürlich in etwa das Gleiche wiedergibt wie hier in optimierter Form.

Diese Zahlen, die hier genannt sind, sind die Gesamtzahlen, d. h. die Summen, die insgesamt betroffen sind. Das gibt noch kein Bild über die räumliche Verteilung. Das können Sie dieser Grafik entnehmen. Bitte ersparen Sie mir aber, damit ich Ihre Zeit nicht zu sehr in Anspruch nehme, das im Detail zu erklären. Sie sehen also hier einmal die räumliche Verteilung der Variante 9a, Schwanheimer Wald, und zwar grün die 60 dB(A)-Linie, blau die 62er- und lila die 67er-Linie.

Wir können gern nachher in der Diskussion, wenn Sie das wünschen, auf einzelne Punkte und einzelne Fragen eingehen.

Des Weiteren sehen Sie hier Kelsterbach, ebenfalls 60, 62 und 67 dB(A).

Was von besonderem Interesse ist, ist dann auch die 13, d. h. die Südvariante, ebenfalls gegliedert von 60 bis 67 dB(A).

Schließlich sehen Sie hier die Variante mit dem Erhalt der Startbahn West. Wir können eine ähnliche Verteilung feststellen, wie es bereits in der gegebenen Situation ist, allerdings kommen erhebliche Belastungen im Osten und im Westen dazu.

Eine ganz andere Sichtweise erlaubt eine Berechnung nach der AZB (neu). Bei 60 dB(A), 62 und 67 dB(A) sehen wir eine relative Verteilung, die ähnlich ist wie bei den anderen; aber wir haben in absoluten Zahlen eine ganz andere Dimension, d. h. wesentlich geringer.

Ich will zur Verdeutlichung noch einige Zahlen nennen. Bei der Variante Schwanheimer Wald haben wir z. B. in Neu-Isenburg im Bereich der 60er-Linie eine Reduzierung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger um 12.000 und bei 62 dB(A) um 15.000. Allerdings gibt es auch Nachteile: dass es Gemeinden gibt, in denen die Belastung z. B. bei der 67er-Linie zunimmt.

Ganz auffällig ist: bei 13 mit Erhalt der Startbahn West erhebliche Reduzierungen, aber natürlich auch erhebliche Mehrbelastungen. Das bedürfte einer detaillierten Betrachtung.

Ich möchte es dabei bewenden lassen. Ich könnte mir vorstellen, dass es bei der Diskussion nachher für den einen oder anderen Abgeordneten, je nachdem, welchen Wahlkreis er vertritt, Nachfragen im Detail geben könnte. Wir haben zahlreiche Infor-

mationsunterlagen dabei und könnten gern darauf antworten.

(Allgemeiner Beifall)

Präsident **Klaus Peter Möller**: Vielen Dank, Herr Prof: Böhm.

Wir kommen jetzt zum Unterabschnitt „Start- und Landeverfahren“. Dazu gibt es eine schriftliche Unterlage der Deutschen Lufthansa AG, und dazu spricht jetzt der Chefpilot der Lufthansa, Herr Jürgen Raps.

Herr **Jürgen Raps**: Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Bevor ich auf die Details der Start- und Landeverfahren oder auf Anflugverfahren eingehe, gestatten Sie mir einige Grundsatzklärungen aus Pilotensicht vorweg.

Die Start- und Landeverfahren sind unabhängig von den Varianten zu sehen, die hier diskutiert werden. Sie sind internationaler Standard, zum großen Teil festgelegt von den Flugzeugherstellern – die Flugzeuge werden nach den von den Herstellern vorgelegten Grundsätzen betrieben –, festgelegt nach internationalen Standardkriterien, die durch die ICAO, die International Civil Aviation Organisation, festgelegt sind, und durch die Flugzeugbetreiber, sprich: durch die Airlines, optimiert und standardisiert. Sie sind auch – mit kleinen Abweichungen – an allen Airports in dieser Welt, an allen Luftverkehrsflughäfen mehr oder weniger gleich.

Ziel und Zweck eines erfolgreichen Anflugverfahrens ist es, aus relativ großer Höhe und relativ großer Distanz ein relativ kleines Stückchen Asphalt oder Beton, das im Normalfall 45 m breit und 3.000 m lang ist, bei minimalen Wetterbedingungen 300 m nach Beginn der Landebahn und genau in der Mitte der Landebahn zu treffen, und zwar sicher, komfortabel für die Passagiere, unter Vermeidung unnötigen Lärms und unter Beachtung der Leistungsgrenzen der Flugzeuge, die wir operieren. Das gilt in ähnlicher Weise auch für die Abflugverfahren, bei denen wir bemüht sind, so schnell, so zügig und so ökonomisch wie möglich auf wirtschaftliche Reiseflughöhen zu kommen.

Ich beginne mit dem Anflugverfahren. Ich habe als Beispiel den Airbus A 340 gewählt. Es ist im Moment sicherlich eines, wenn nicht das modernste Verkehrsflugzeug auf dem Weltmarkt, ein Technologieträger, so würde ich ihn bezeichnen, nicht zuletzt auch deswegen, weil ich das Flugzeug selbst fliege.

Der normale Anflug sieht folgendermaßen aus, und dabei ist es, wie gesagt, relativ unabhängig davon, ob ich mich in Frankfurt, in New York, in Chicago oder sonst wo befinde: Wir werden von der Flugsicherung mit festgelegtem Kurs, mit festgelegter

oder zugewiesener Höhe und mit zugewiesener Geschwindigkeit relativ weit von der Landebahn entfernt, nämlich 12 Nautische Meilen, das sind 22 km – das ist hier das Beispiel Frankfurt –, auf die verlängerte Landebahn-Längsachse geführt und bewegen uns auf dieser verlängerten Landebahn-Längsachse auf einem so genannten Gleitpfad.

(Anlage 39)

Die Konfiguration, die wir fliegen, ist folgende: Hier steht "Flaps I", d.h., wir haben die Landeklappen ein bisschen ausgefahren, das Fahrwerk ist eingefahren, die Geschwindigkeit beträgt ca. 330 km/h, und der Triebwerkschub beträgt ungefähr 50 % der Leistung, die Höhe 4.000 Fuß, das sind 1.200 m. In dieser Konfiguration kommen wir auf den Gleitpfad und verlassen diesen, indem wir die Landeklappen weiter ausfahren. Dies dient dazu, die Geschwindigkeit verringern zu können. Es wird weiterhin die Geschwindigkeit auf 300, 290 km/h reduziert, und der Triebwerkschub befindet sich zu diesem Zeitpunkt im Leerlauf, Standardbedingungen vorausgesetzt.

Kurz vor dem Haupteinflugzeichen, was hier mit OM – Outer Marker – bezeichnet ist, das sich bei 4 Nautischen Meilen befindet, wird die Geschwindigkeit weiter reduziert. Der Triebwerkschub befindet sich noch immer im Leerlauf, und das einzige Geräusch, das zu diesem Zeitpunkt zu hören ist, sind nicht die Triebwerke, sondern die aerodynamischen Geräusche.

In der Höhe von 1.000 Fuß oder 300 m AGL, d.h. Aerodrome Ground Level, also über dem Flughafen, sind die Landeklappen voll ausgefahren. Das brauchen wir, um eine langsamere Anfluggeschwindigkeit fliegen zu können. Die Triebwerksleistung entspricht in etwa 60 % der maximalen Leistung. Das ist grundsätzlich ein bisschen davon abhängig, wie schwer das Flugzeug ist und wie die äußeren Bedingungen sind, ob es z. B. sehr kalt oder sehr warm ist. Und natürlich sollte man zur Landung das Fahrwerk ausgefahren haben. – Das war der Anflug, der normalerweise durch eine erfolgreiche Landung gekrönt wird.

(Heiterkeit)

Unsere Vorgaben nach der Landung sehen vor, dass wir den Triebwerksumkehrschub im Leerlauf benutzen, d.h. nach der Landung, sodass wir zur Triebwerksumkehr mit dem Umkehrschub keinen Lärm verursachen.

Auch das Abflugverfahren ist standardisiert, weltweiter Standard, auch von den Flugzeugherstellern festgelegt. Dabei ist wichtig zu erwähnen, dass wir – ich spreche jetzt nur für die Deutsche Lufthansa Passage Airline; aber bei den modernen Flugzeugen ist das immer möglich – die Triebwerksleistung abhängig vom maximalen Startgewicht reduzieren.

Das heißt: In dem Moment, in dem ich aus den Leistungsgrenzen des Flugzeuges die Möglichkeit ersehe, nicht mit vollem Triebwerksschub starten zu müssen, reduziere ich diesen. Erfreulicherweise verursacht dies weniger Lärm, bis zu 15 % unter dem maximalen Startschub beim Airbus A 340.

(Anlage 40)

Der nächste Punkt, an dem sich wieder etwas ändert, ist beim Abflugverfahren ein so genanntes Gate, wie wir es nennen, welches sich 1.500 Fuß, also in knapp 500 m Höhe, über dem Boden befindet. Bis dorthin steige ich ganz normal mit einer bestimmten Geschwindigkeit. An diesem Punkt wird dann die Beschleunigung begonnen. Es werden die Auftriebshilfen, sprich: die Landeklappen, die man zum Start braucht, um das Flugzeug mit niedrigen Geschwindigkeiten überhaupt in die Luft befördern zu können, geschlossen und der Schub reduziert. Es werden die Spitzen auf Steigleistung weggenommen, was sich in der Größenordnung von ungefähr 10 % unter normalen Bedingungen bewegt. Es wird dann weiter beschleunigt. Der vertikale Flugweg wird an dieser Stelle natürlich flacher.

Wir beschleunigen dann weiter bis auf 250 Knoten, bis alle Auftriebshilfen eingefahren sind und halten diese 250 Knoten bis zu einer Höhe von 10.000 Fuß, sprich 3 km, bei. Ab 3 km Höhe beschleunigen wir dann auf eine höhere Steigfluggeschwindigkeit, die sich in der Größenordnung von 300 Knoten, das sind 540 Stundenkilometer, bewegt. 250 Knoten sind 450 Stundenkilometer.

In dem Fragenkatalog wurde eine Auskunft zu dem so genannten Continuous Descent Approach erbeten. Auch darauf möchte ich an dieser Stelle eingehen. Ein Continuous Descent Approach ist ein Anflug, bei dem man sich aus relativ großer Höhe im konstanten Sinkflug befindet – abgesehen von diesem Gleitpfad, von dem ich vorhin gesprochen habe – und dann diesem Gleitpfad bis zur Landung folgt, also kein Zwischenstück fliegen muss, welches einen Teil Horizontalflug beinhaltet, sondern im Idealfall aus 10 km Höhe bis zur Landebahn kontinuierlich sinkt.

(Anlage 41)

Ich habe versucht, das so darzustellen. Das horizontale Teilstück des Standardanfluges, das sich hier befindet, würde wegfallen. Man würde sich kontinuierlich auf diesem Gleitpfad befinden. Das würde an dieser Stelle – nur an dieser Stelle – zu einer Lärmverminderung in einer Größenordnung von 5 dB(A) führen. Diese Werte sind vom Flugzeughersteller berechnet und von uns gemessen, allerdings nicht in Frankfurt, sondern in Düsseldorf.

Eine weitere Optimierungsmöglichkeit – auch das war, wenn ich mich richtig erinnere, eine Frage, die

in den Papieren gestellt wurde – ist eine veränderte Anfluggrundlinie aufgrund anderer Navigationssysteme. Dies ist auch von Herrn Bruinier angesprochen worden. Es ist durchaus nicht nötig, dass man sich im Anflug auf einer Grundlinie befindet, welche die verlängerte Landebahnachse ist, sondern unter gewissen Wetterbedingungen – das muss man an dieser Stelle ausdrücklich dazu sagen – ist es möglich, eine verbogene Anfluggrundlinie zu fliegen.

(Anlage 42)

Wir nennen das einen Offset Approach. Die internationale Kriterie dafür ist im Moment eine Variable von plus/minus 5 Grad von der verlängerten Landebahnachsachse. Das ist eine Möglichkeit, die man durchaus in Betracht ziehen sollte, wenn man über Lärmvermeidungsszenarien diskutiert.

Aufgrund der modernen Navigationssysteme, die wir inzwischen an Bord haben, sind wir auch navigatorisch und von der Seite der Flugzeuge her in der Lage, auch andere Anfluggrundlinien als diese 5-Grad-Anfluggrundlinie zu fliegen. Hierfür steht der Begriff GPS Approach. GPS ist das Synonym für Satelliten-Navigation mit einer ungeheuren Präzision, welche es erlauben würde, unabhängig von Bodennavigationsmitteln eine andere als diese dargestellte Anfluggrundlinie zu fliegen. Man muss dazu sagen: nur bei gewissem Wettermindestbedingungen und nicht bei Nebelsituationen, wenn die Entscheidungshöhe 60 m oder weniger beträgt und die Sicht am Boden 600 herunter bis auf 125 m. Dann werden solche Anflüge mit absoluter Sicherheit nicht möglich sein.

Kurz zusammengefasst: Unsere An- und Abflüge erfolgen nach internationalem Standard nach dem so genannten Low-Drag-, Low-Power-, Low-Noise-Verfahren. Low Drag heißt geringer Widerstand. Geringer Widerstand bedeutet niedrige Motorentriebsleistung, und niedrige Motorentriebsleistung bedeutet niedriger Lärmpegel. Bei den An- und Abflügen sind wir grundsätzlich bemüht, in Zusammenarbeit mit der Deutschen Flugsicherung und der zuständigen Lärmflugkommission den Lärmpegel so niedrig wie möglich zu halten.

Das ist der letzte Anstrich: Die Änderung der Flugrouten erfolgt grundsätzlich in Absprache mit den Kommunen und mit der Deutschen Flugsicherung. Von der Seite der Piloten und technologisch – Ausrüstungsstand der Flugzeuge – sind wir schon heute in der Lage, unter Beachtung der Sicherheitskriterien und der Betriebsgrenzen eines Flugzeuges fast jede denkbare An- und Abflugstrecke zu fliegen.

Ich hoffe, dass dieser komplexe Zusammenhang, der mit viel Aviation-Englisch gespickt war, verständlich war. Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Raps, herzlichen Dank für den, ich denke, für viele sehr informativen Vortrag.

Wir haben jetzt das Thema „Technische Innovationen“ auf der Tagesordnung. Hierzu rufe ich Herrn Dr. Volker Heil auf. Er ist Mitglied der Deutschen Flugsicherung und Leiter für Forschung und Entwicklung in diesem Institut.

Herr **Dr. Volker Heil:** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Wenn ich hier stehe, stehe ich natürlich als Flugsicherer und rede nicht allgemein über technische Innovationen. Ich glaube, es ist uns allen klar, dass technische Innovationen ohne Zweifel eine wichtige Voraussetzung sind, um den steigenden Luftverkehr auf Dauer zu bewältigen. Technische Innovationen an sich sind jedoch nutzlos. Sie werden erst dann wirkungsvoll, wenn sie sich im Rahmen definierter Konzepte, Vorgehens- oder Arbeitsweisen sinnvoll in der Praxis einsetzen lassen. Unter diesem Aspekt des Nutzens betreiben wir bei der Deutschen Flugsicherung Forschung und Entwicklung.

Es gehört zwar nicht in den Bereich der Forschung, es ist aber selbstverständlich, dass die DFS ihre technischen Systeme rechtzeitig und bedarfsorientiert regelmäßig erneuert. So haben wir unsere Datenkommunikations- und Radarsysteme auf den neuesten Stand gebracht. Seit Dezember haben wir für die Zentrale in Langen ein neues Flugsicherungssystem im Einsatz und werden dies auch in alle anderen Zentralen bringen. Wir werden schließlich alle Towersysteme durch ein neuartiges integriertes Towersystem ersetzen. Dies ist technische Innovation in der Praxis in kontinuierlicher Form.

Darüber hinaus liegt bei unserem Ressort Forschung und Entwicklung ein Schwerpunkt in der Kapazitätssteigerung im Flughafenbereich; wir beschäftigen uns ganz speziell mit Frankfurt. Die Folie, die neben mir liegt, gibt hierzu einige Beispiele, auf die ich im Einzelnen eingehen möchte.

(Anlage 43)

Eine Kapazitätssteigerung im Flughafenbereich gelingt nur, wenn Flugzeuge möglichst kurz hintereinander und unabhängig vom Wetter starten und landen können. In unserem Einflussbereich können verbesserte Sensoren für Ortung und Umgebungsbedingungen, verbesserte Übertragungstechnik – dazu gehört auch Data Link, das Schlagwort taucht verschiedentlich in den Stellungnahmen auf – und verbesserte Informationstechnik, wie überall in unserer heutigen Zeit, helfen. Die Vernetzung der Informationssysteme muss dabei alle Partner und ihre technischen Systeme, insbesondere auch die Flugzeuge, einschließen.

Einige konkrete Beispiele – ich beginne unten auf der rechten Seite: die Reduzierung der Radarmindeststaffelung. Wir untersuchen zurzeit, wo die Grenze für die Radarstaffelung im Zusammenspiel heutiger Radar- und Informationssysteme liegt. Keines der beiden Systeme allein bestimmt die Staffelungsgrenzen. Zusätzlich studieren wir Möglichkeiten, andere Ortungstechniken als Radar zu benutzen. Die so genannte Multilateration, die im Wesentlichen die Position des Flugzeuges von verschiedenen Standorten anpeilt, ist im Flughafenbereich viel versprechend.

Im Mittelpunkt der weltweiten Überlegungen steht jedoch die Positionsübermittlung mit Hilfe von Satelliten und die Übertragung der Positionsdaten über moderne Übertragungsverfahren direkt aus dem Flugzeug und die Nutzung auch für die Flugsicherung. Eine aktuelle Anwendung in diesem Zusammenhang – auch dies ist aus den Unterlagen bekannt, die Ihnen vorliegen – ist das so genannte Automatic Dependent Surveillance, abgekürzt ADS: die Ortung unter Nutzung von Informationen aus dem Flugzeug und nicht mehr durch Nutzung des aus der Sicht vieler Kollegen veralteten Radars.

Diese verschiedenen technischen Varianten werden auch im Zusammenhang mit einer besonders präzisen Überwachung diskutiert. Hier ist das Stichwort Precision Runway Monitoring, PRM – das auch auf der Folie steht –, des Verkehrs im Flughafen-Nahbereich sowie des Rollverkehrs. Leider ist PRM aufgrund der technischen Gegebenheiten und der Vorschriften für die internationale Luftfahrt für Frankfurt aber nicht direkt anwendbar.

Das Zweite, wenn ich in dem Kreis auf der Folie weitergehe, sind effizientere Start- und Landesysteme. Seit einiger Zeit unternehmen wir intensive Anstrengungen für effizientere Start- und Landesysteme. Das für das Ihnen schon bekannte oder Ihnen mehrfach vorgestellte HALS/DTOP notwendige technische System ist zwar nicht neu, der spezielle Einsatz für dieses Verfahren ist aber sehr wohl innovativ.

In Zukunft wird es jedoch verstärkt darum gehen, neue Verfahren zu finden, um möglichst bei jedem Wetter Flugzeuge in enger Folge starten und landen zu lassen. Dabei werden langfristig auch die heutigen Instrumentenlandesysteme und ihr Zusammenwirken mit der Ortung durch Radar infrage gestellt werden. Ein heißer Kandidat ist natürlich auch hier die satellitengestützte Positionsbestimmung der Flugzeuge, mit deren Hilfe und deren Übermittlung die An- und Abflüge gesteuert und überwacht werden – also auch hier wieder der bereits erwähnte Data Link oder das ADS.

Für eine verbesserte Planung und Steuerung der Anflüge in Frankfurt gibt es bereits einen konkreten Prototyp, den so genannten 4D-Planer. Dieses System hat in Simulationen seine Praxistauglichkeit

gezeigt und muss nun für einen ersten operationellen Einsatz zu einem echten Produkt, das allen Sicherheitsanforderungen genügt, gemacht werden.

Ein weiterer Punkt aus dem Kreis, der auf der Folie aufgezeigt ist, ist die Begrenzung der Wirbelschleppenstaffelung. Die von jedem Flugzeug generierten Wirbelschleppen stellen potenziell eine Gefahr für den nachfolgenden Verkehr dar und machen höhere Staffelungsabstände erforderlich. Wirbelschleppen können leider nicht grundsätzlich vermieden werden, denn sonst würden die Flugzeuge nicht oder nur unter ganz bestimmten Bedingungen fliegen. Der Einfluss kann jedoch durch organisatorische Verfahren wie das bereits erwähnte HALS/DTOP reduziert werden oder alternativ: Man kann das seit einigen Jahren in Entwicklung befindliche Wirbelschleppenwarnsystem dazu nutzen, um den Lotsen anzuzeigen, mit welchem Wirbelschleppenverhalten zu rechnen ist und ob sie darauf Rücksicht nehmen müssen oder ob die Wirbelschleppe von allein, beispielsweise vom Wind, weggetrieben wird. Leider ist dies so etwas wie eine Wettervorhersage für einen ganz speziellen Bereich und auch ähnlich schwierig. Wir alle wissen, was passiert, wenn wir morgens den Wetterbericht hören, und was dann ist, wenn wir draußen sind.

Zurzeit können wir die Gefahr durch Wirbelschleppen in Bodennähe bereits in praktikabler Weise vorhersagen. Die Erweiterung auf den Luftraum – den Anflugbereich, von dem wir gerade im vorhergehenden Vortrag gehört haben – wird zurzeit untersucht. Wir sind zuversichtlich, auch hier zu vernünftigen Aussagen zu kommen.

Ein weiterer wichtiger Punkt in dem Kreis ist schließlich die effizientere Nutzung des Luftraums. Es sieht erst nicht so aus, als ob man dafür technologische Innovationen bräuchte, aber bei wesentlichen Veränderungen der Luftraumnutzung werden neue Hilfsmittel, d. h. Informationstechnik, für die Lotsen benötigt, um den Verkehr weiterhin sicher steuern und überwachen zu können. In technischer Hinsicht fallen in dieses Gebiet auch wieder der Data Link mit den Flugzeugen, aber auch Warnsysteme, die mittelfristig auftretende Konflikte von Flugzeugen rechtzeitig aufzeigen und damit erlauben, sie planerisch zu umgehen.

Im Zentrum des Geschehens – und deswegen auf der Folie in der Mitte des Puzzles aufgezeigt – stehen Verbesserungen im Luftverkehrsmanagement. Die zahlreichen Systeme und die unterschiedlichen Beteiligten müssen sinnvoll zusammenarbeiten. Technische Systeme tun dies von allein, auch wenn sie innovativ sind, nicht so ohne Weiteres.

Wir untersuchen zurzeit sehr intensiv in Kooperation mit den Partnern hier am Standort, wie durch vernetzte Informationssysteme und mehr Koopera-

tion aller Beteiligten – das Stichwort ist hier wieder einmal englisch, nämlich Cooperative Decision Making, also ein gemeinsames Finden von Entscheidungen – von der Planung bis zur Ausführung Verbesserungen möglich sind. Bei der Vernetzung wird auch hier wieder der Data Link eine Rolle spielen, um zeitnähere Informationen auszutauschen und Piloten und Lotsen zu entlasten. Ein erster Prototyp eines solchen Systems, das durchaus weltweit innovativ ist, wird zurzeit in Frankfurt aufgebaut und geht in diesen Tagen in die Erprobungsphase.

Die DFS untersucht diesen gesamten Komplex nun seit vielen Jahren in weltweiter Kooperation. Dabei ist es sehr erfreulich, dass Deutschland in Teilbereichen weltweit an der Spitze der Forschung steht, etwa bei der praktischen Funktionalität des 4D-Planers oder bei dem Wirbelschleppenwarnsystem. In der vergangenen Woche waren zum Thema Wirbelschleppenwarnsystem wieder alle weltweiten Experten bei uns. Sie waren begeistert von dem, was hier möglich ist. Leider reicht dies nicht, um zu riesigen Fortschritten zu kommen. Das sei hier gleich gesagt. Dennoch ist die gute Botschaft, dass wir in Teilbereichen an der Spitze der weltweiten Forschung stehen.

Die schlechte Botschaft ist, dass alle diese Systeme unter den in Frankfurt gegebenen Bedingungen und den gesetzlichen Auflagen nach den vorliegenden Schätzungen und Simulationen jeweils nur wenige zusätzliche Bewegungen pro Stunde erwarten lassen. Außerdem dürfen diese zusätzlichen Bewegungen nicht einfach addiert werden. So kann z. B. der 4D-Planer nur dann seine volle Leistung erbringen, wenn diese nicht durch Wirbelschleppenstaffelung behindert wird. Wenn das PRM in Frankfurt zur Anwendung kommen könnte, so würde es nur in den Fällen helfen, wo die Wirbelschleppenstaffelung nicht ohnehin eine weitere Staffelung vorschreibt, wo die Piloten nicht sowieso auf Sicht Abstand halten und wo das Wetter nicht so schlecht ist, dass das Instrumentenlandesystem zu viel größeren Staffelungsabständen zwingt. Diese Beispiele mögen in Anbetracht der kurzen Zeit und um Sie nicht zu sehr mit technischen Einzelheiten zu belästigen, ausreichen.

Zusammenfassend: Die primäre Stoßrichtung der innovativen Technik ist, die Abhängigkeit, die wir alle kennen – je schlechter das Wetter und je ungünstiger der Flottenmix, desto geringer ist die Kapazität des Flughafens –, etwas günstiger zu gestalten. Wenn wir über innovative Technik sprechen, dann geht es also darum, die heutige Kapazität möglichst auch unter ungünstigen Bedingungen aufrechtzuerhalten. Deutliche Verkehrssteigerungen allein sind – mein Forscherherz blutet bei dieser Aussage – mit innovativen technischen Systemen für den Frankfurter Flughafen in seiner derzeitigen Konfiguration nicht vorherzusehen. Aus meiner Forschersicht erwarte ich deshalb auch keinesfalls

die für mich sehr optimistischen Steigerungsmöglichkeiten, die die FAA in ihrem Gutachten dargestellt hat. – Vielen Dank.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herr Heil, schönen Dank.

Unser nächstes Thema: Lärmbelastung der einzelnen Varianten bei einem Nachtflugverbot. Hier trägt Herr Kurt Müller vom Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie vor.

Herr **Kurt Müller**: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich hatte Ihnen vorhin die Isophonen nach dem LAI-Verfahren für den heutigen Zustand und für die Ausbauvarianten vorgestellt. Ich habe es in meiner schriftlichen Stellungnahme ausgeführt und vorhin vielleicht vergessen zu erwähnen: Bei diesen Berechnungen ist ein Nachtfluganteil, so wie er 1998 in Frankfurt gegeben war, von 9 % angesetzt gewesen. Die dort dargestellten Isophonen sind Mittelwerte – wir haben uns gestern über die einzelnen Verfahren unterhalten – aus den Tag- und Nachtwerten, wobei die höhere Störwirkung in der Nachtzeit dadurch berücksichtigt wird, dass zu dem Nachtwert ein Zuschlag von 10 dB(A) gegeben wird. Ich will Ihnen das einmal an einem Beispiel darlegen.

Hier sind drei Isophonen gezeichnet, eine rote, das ist eine 50 dB(A)-Nacht-Isophone, eine grüne, das ist eine 60 dB(A)-Tag-Isophone, und die schwarze Isophone in der Mitte ist der Mittelwert unter dem eben von mir beschriebenen Verfahren.

Ich bin mir der Problematik einer solchen Mittelung durchaus bewusst, denn in anderen Vorschriften haben wir getrennte Tag- und Nachtwerte und so, wie die Eckpunkte eines künftigen Fluglärngesetzes aussehen, wird es vielleicht auch in einem novellierten Fluglärngesetz einen getrennten Tag- und Nachtwert geben. Ich habe die Isophonen aber nach dem LAI-Verfahren, nach dem hier aufgezeigten Verfahren ermittelt. Deswegen will ich jetzt auch die Auswirkungen eines Nachtflugverbots unter den gleichen Voraussetzungen ermitteln.

In dem Mediationspaket in Frankfurt ist das Nachtflugverbot in der Zeit von 23 bis 5 Uhr angegeben. Das heißt, es sind noch zwei Nachtstunden offen, in denen geflogen werden kann. Wenn man sich den heutigen Flugplan im Mediationsverfahren zur Beurteilung der einzelnen Nachtzeitscheiben ansieht, dann kann man ganz grob abschätzen, dass in diesen zwei Nachtstunden ungünstigstenfalls die Hälfte des heutigen Nachtverkehrs abzuwickeln wäre, d. h. also eine Reduzierung der Nachtflugbewegung um mehr als die Hälfte. Wenn man das in Pegeln ausdrückt und das Tag-Nacht-Mittlungs-Verfahren benutzt, dann hat das zur Folge, dass der

Nachtanteil keinen Beitrag mehr zu dem Tag-Nacht-Mittelwert leistet.

Ich bin mir durchaus der Problematik bewusst, dass man Schallschutz, wenn man ihn passiv an den Häusern betreibt, sehr sorgfältig abstimmen muss. Ob dann die Mittelung über die acht Nachtstunden so sinnvoll ist, das wage ich zu bezweifeln; man wird sich vielleicht die einzelnen Nachtstunden von 22 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr genauer ansehen müssen.

Zur Erinnerung lege ich Ihnen noch einmal die Folie mit den beiden Nordbahnvarianten und mit dem Istzustand, wie ich ihn vorhin dargestellt habe, auf.

(Anlage 29)

Zum Vergleich will ich Ihnen jetzt die Folie auflegen, wie der 60 dB(A)-Wert, also der so genannte Vorsorgewert aus dem Mediationsbericht, aussehen würde, wenn das Nachtflugverbot greift.

(Anlage 44)

Sie sehen hier im Bereich Darmstadt die Reduzierungen, die sich durch das Nachtflugverbot ergeben würden. Wie ich vorhin bei der 9a und 9b angesprochen habe, haben wir in diesem Bereich die Abnahme und in diesem Bereich die Zunahme. Betrachten Sie sich aber diesen Bereich hier unten. Da könnte durch das Mediationspaket mit dem Nachtflugverbot durchaus eine Isophonlage erreicht werden, wie sie 1998 gegeben war. Das war die Isophondarstellung für den Vorsorgewert.

(Anlage 45)

So würde es für den Schwellenwert aussehen. Der Schwellenwert beträgt 62 dB(A). Natürlich sind die Isophonen kleiner. Sie sehen, die Tendenz ist die gleiche. Auch hier gibt es in diesem Bereich wieder die Zunahme.

(Anlage 46)

Last, not least, das Gleiche für den Alarmwert von 65 dB(A). Sie sehen, in der Zone 65 dB(A) liegen dann noch Raunheim, der Nordrand von Zeppelinheim und Teile von Flörsheim.

(Anlage 47)

Wie sieht das jetzt bei den Südbahnvarianten aus? Auch die habe ich wieder jeweils in einer Folie zusammengefasst. Die Südbahn ohne 18 West ist blau und die Variante mit 18 West ist rot gegenüber dem Istzustand, der grün dargestellt ist. Wie auch bei den übrigen Isophonen sehen Sie die gewaltige Zunahme in diesem Bereich. Für den Schwellenwert von 62 dB(A) würde sich in dem Bereich eine

Verlagerung der Abflugroute nach Westen in Richtung Königstädten, Nauheim ergeben.

(Anlage 48)

Für den Alarmwert von 65 dB(A) sieht das Szenario so aus. Wir sprachen gestern auch über den NAT 70-Wert. Herr Dr. Kastka gab als Grenzwert für seine 50 % hoch belasteter Gebiete einen NAT 70, für die Tageszeit von 60 und für die Nachtzeit von 8 an. Das Szenario Istzustand mit 9 % Nachtfluganteil und künftig reduziert auf die Hälfte, also 4,5 bis unter 5 %: Sie sehen, der Verlauf dieser Kurven ist durchaus mit den 62 dB(A) des Schwellenwertes vergleichbar. An einzelnen Ecken sind kleine Änderungen, im Prinzip sind die Lage und die Größe aber ähnlich.

(Anlage 49)

Zum Schluss, als letzte Folie: Die NAT 70-Werte für die Südbahnvarianten im Vergleich zu dem Istzustand. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Allgemeiner Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Müller, herzlichen Dank. – Wir haben jetzt das Thema: Lärmbelastung der Südvariante bei Erhalt der 18 West, die Schiphol-Lösung. Dazu hören wir Herrn Dr. Ullrich Isermann vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt.

Herr **Dr. Ullrich Isermann:** Verehrte Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Ich habe den Ablaufplan Ihrer Veranstaltung durchgesehen und festgestellt, dass mir möglicherweise gar nicht so viel zu sagen bleiben würde, weil mein Vorredner, Herr Müller, ein sorgfältiger Mensch ist und als solcher wahrscheinlich auch auf die Unterschiede zwischen den beiden Varianten Ausbaustufe 13 oder 13 plus Westbahn eingehen würde. Da hatte ich auch Recht.

Dementsprechend habe ich mich vorbereitet. Ich möchte Ihnen einen Blick in die politische Zukunft geben, die auf folgenden Annahmen beruht: Wir haben derzeit mehrere politische Aktivitäten in Vorbereitung. Das ist zum einen die Novellierung des Fluglärmsgesetzes. In einem Eckpunktepapier sind – wie Sie alle wissen – schon Grenzwerte definiert worden, und zwar für einen äquivalenten Dauerschallpegel von 65 dB(A) in der Schutzzone 1 und von 60 dB(A) in der Schutzzone 2. Gleichzeitig gibt es ein Positionspapier der Europäischen Union, in der als harmonisiertes Bewertungsmaß ebenfalls ein energieäquivalenter Dauerschallpegel definiert worden ist, der innerhalb der nächsten Jahre für alle Mitgliedstaaten verbindlich eingeführt werden soll. Diesen Schallpegel möchte ich in Folge als L_{eu} bezeichnen. Er wird offiziell zwar als L_{den} bezeichnet, dies führt aber zu Verwir-

rung mit anderen international gebräuchlichen Namen für äquivalente Dauerschallpegel.

Das Dritte – ein Thema, auf das wir gestern schon eingegangen sind – ist der derzeitige Entwurf des Umweltbundesamtes für eine novellierte Datengrundlage zur Berechnung.

Ich gehe jetzt davon aus, dass in einigen Jahren alle drei Effekte eingetreten sind: Das Fluglärmgesetz ist novelliert, die Datengrundlage ist überarbeitet, und der L_{eu} ist das verbindliche Bewertungsmaß für Fluglärm und andere Lärmarten. Auf der Grundlage dieser Annahme habe ich jetzt einmal verglichen, wie die Lärmkonturen im Vergleich zwischen den Varianten 13 und 13 plus Westbahn aussehen würden.

(Anlage 50)

Die gestrichelten Konturen sind die Konturen des L_{eu} mit den Werten 60 dB, d. h. die Lärmschutzzone 2. Die durchgezogenen Konturen entsprechen der Lärmschutzzone 1 mit dem Wert von 65 dB. Rot sind die Kurven für die Variante 13 plus Westbahn, blau die Kurven für die Variante 13 allein, die optimierte Variante, die schon mehrfach diskutiert wurde, inklusive eines Nachtfluganteils von 9 %.

Der L_{eu} unterscheidet sich hinsichtlich des Bewertungsmaßes, das im LAI-Verfahren benutzt wird, durch eine zusätzliche Bewertung der Tagesrandzeiten, vier Stunden, in der Regel von 19 bis 22 Uhr und morgens von 6 bis 7 Uhr, durch einen zusätzlichen Pegelmalus von 5 dB. Das kann man nun mit den 10 dB Malus für die nächtlichen Bewegungen – das ist alles relativ schlecht einsichtig, auch für mich – in äquivalente Bewegungen umrechnen. Das hieße dann, diese Gewichtungsfaktoren von 5 und 10, bezogen auf das Szenario mit 660.000 Flugbewegungen, entsprechen etwa 1,5 Millionen reinen Tagesbewegungen im Jahr.

Ich möchte nun näher auf diese Kurven eingehen. Die Effekte sind klar ersichtlich. Wir haben zum einen die rote Kurve, die sich in Form eines Fingers ausbildet. Das ist der Einfluss der Abflüge auf der 16. Bei der Variante ohne die Startbahn West erfolgen alle Abflüge in diese Richtung, das ist schlicht und einfach eine andere Form. Die Flächen sind vergleichbar; für die Variante 13 plus Westbahn sind sie geringfügig größer. Allerdings ist das relativ wenig aussagekräftig. Man müsste dann die betroffenen Gebiete hinsichtlich der betroffenen Bevölkerung auszählen.

Durch Hinzunehmen der Westbahn ergeben sich im Bereich Dreieich leichte Gewinne. Verschiebungen ergeben sich in den Bereichen Worfelden, Groß-Gerau, Büttelborn. Wird die Westbahn in das System eingebunden, werden sich die Konturen leicht in Richtung auf Mörfelden verschieben. Mörfelden

wird allerdings weiterhin außerhalb der 60 dB-Kontur bleiben. Im Bereich Walldorf ergibt sich am Nordrand eine geringe Verbesserung, aber die ist eigentlich nicht bedeutsam. In den übrigen Bereichen ergibt sich praktisch keine Änderung.

Vorhin wurde in mehreren Fällen auch über Optimierung von Flugverfahren und Streckenführung gesprochen. Wenn ich mir das so anschau, ist es meine Meinung aus der Praxis der Berechnung, dass hier noch Potenziale bestehen, insbesondere durch engere Bündelung. Denn in diesen Bereichen betragen die Streubreiten der Flugkorridore, wie sie der Berechnung zugrunde gelegt wurden, größenordnungsmäßig 2 km. Eine engere Bündelung, wenn sie denn technisch möglich wäre, würde hier möglicherweise noch zur Vermeidung des Überfliegens von gewissen Gebieten führen können.

Im Eckpunktepapier der Bundesregierung ist auch ein Kriterium für nächtliche Fluglärmbewertung ausgewiesen worden, Grenzwerte sind angegeben. Hier wurde ein rein energieäquivalenter Dauerschallpegel über acht Stunden zugrunde gelegt, wobei als Grenzwert 50 dB angegeben wurden. Auch das habe ich einmal nachvollzogen. Die EU spezifiziert im Übrigen auch einen energieäquivalenten Dauerschallpegel für die Nachtperiode.

Hier sind die Effekte deutlicher hinsichtlich der Unterschiede zwischen den beiden Bahnvarianten, weil die Konturen schlicht und einfach größer sind, weiter in die betroffenen Gebiete hineinragen. Sie ändern sich hinsichtlich der Fläche nicht wesentlich, aber hinsichtlich der Lage der betroffenen Gebiete. Auch hier zeigt sich deutlich, dass man insbesondere nachts durch engere Bündelung möglicherweise noch Optimierungspotenziale hat.

Hinsichtlich des Nachtflugverbots hätte ich gern noch etwas ausgelegt. Meines Erachtens wäre es aber nicht sinnvoll gewesen, einfach nur die Nachtbewegungen wegzulassen; denn bei einem Nachtflugverbot müssen zwangsläufig Umschichtungen des Verkehrs auf andere Bahnen, andere Streckenführungen erfolgen. Diese Informationen stehen mir schlicht und einfach nicht zur Verfügung. Da müssen die Flugbetriebsleute ran. Das ist wahrscheinlich nicht einfach durch Weglassen der entsprechenden Nachtbewegungszahlen möglich.

Da durch meine Kollegen viel Vorarbeit geleistet wurde, kann ich hiermit meinen Vortrag abschließen. – Vielen Dank.

(Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herzlichen Dank, Herr Dr. Isermann.

Damit ist die Reihe der Stellungnahmen beendet, und ich rufe die Fragestunde auf. Wir sind gut in der Zeit und brauchen uns mit der Viertelstunde

nicht zu sehr einzuengen. Ich schlage Ihnen vor, dass die CDU anfängt, wir gucken, wie lange sie braucht, und das dann auch für die anderen Fraktionen gilt, wenn sie das ausschöpfen wollen. Sind Sie damit einverstanden? – Gut. Dann Herr Hermanns für die CDU-Fraktion.

Abg. **Rüdiger Hermanns** (CDU): Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich versuche trotz Zeitgewinn die Fragen so kurz wie möglich zu halten und habe an die Mediatoren die Frage, warum die Variante 2 der Südbahn erst so spät untersucht worden ist. Das soll heißen, dass das, was im Augenblick so heiß diskutiert wird, eigentlich bei den 21 Varianten mit hätte untersucht werden können. Ich glaube, das hätte uns manche Diskussion erspart.

Die gleiche Frage hätte ich auch gern Herrn Bruinier gestellt.

Die zweite Frage betrifft die Zahl 112 Flugbewegungen, wiederum was die Südvariante betrifft. Auch hier ist festgestellt worden, dass die Zahl 112 die endgültige Lösung ist. Ich frage, ob es hier und heute Bestrebungen gibt, die Zahl 112 auf die Wunschzahl 120 zu bringen. Wenn das der Fall ist, warum ist es bis heute nicht passiert? Wenn es nicht der Fall ist, kann man davon ausgehen, dass die Zahl 112 dazu führt, dass diese Bahn eben nicht von Interesse ist?

Ein dritter Punkt, der mir wichtig erscheint. Auch in den Nachuntersuchungen der Variantenveränderungen wurde festgestellt, dass über andere Abflugrouten diskutiert wurde, die immerhin dazu geführt haben, dass in der Region erhebliche Verbesserungen eingetreten sind. Hierzu meine ganz bescheidene Frage: Warum ist man erst heute dazu gekommen und hat nicht über die vielen Jahre schon darüber nachgedacht? Ich denke hier besonders an Rüsselsheim, weil es meiner Ansicht nach den Menschen sehr viel Schaden erspart hätte.

Dann eine Frage an Herrn Dr. Isermann. Habe ich das richtig verstanden, dass Sie sagten, bei der Variante 2 Südbahn wäre der Bereich, ich will jetzt einmal sagen, um Isenburg und Dreieich nicht mehr betroffen? Oder ist es richtig, dass gerade Dreieich mit 7.500 bis 8.000 Bewegungen mehr belastet würde? – Vielen Dank zunächst.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Herr Hermanns, darf ich einmal nachfragen: Ihre Fragen gehen an die Mediatoren und an Herrn Bruinier?

(Abg. Rüdiger Hermanns (CDU): Die Fragen zwei und drei an Herrn Gebauer!)

– Und an Herrn Gebauer. Danke schön. – Dann Herr Wintermeyer.

Abg. **Axel Wintermeyer** (CDU): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich habe zunächst eine Frage an Herrn Müller bezüglich der Nordwestvariante. Ich konnte feststellen, dass bei dieser NAT 70-Beurteilung zuvor 471 Überflüge und nach der Optimierung 431 Flüge angenommen wurden. Ich möchte deshalb fragen, ob die Zahl der geplanten Landungen auf dieser Bahn deshalb zurückgegangen ist, weil sich der Flottenmix zugunsten größerer Flugzeuge verändert hat, und wenn diese Frage mit Ja zu beantworten ist, welche Auswirkungen das auf das so genannte Lärmgebirge hat.

Eine zweite Frage an Herrn Häfner von der FAG, ein bisschen an das anschließend, was Herr Heldmaier gesagt hat. Gibt es nicht am Flughafen ein weiteres Kapazitätsproblem außer in der Luft, nämlich das so genannte Vorfeldproblem, Rollverkehr und Terminalkapazität? Wir wissen alle aus eigener Erfahrung, dass wir am Frankfurter Flughafen bei fünf Landungen mindestens viermal irgendwo auf dem Vorfeld stehen. Wird dieses Problem nicht durch eine Nordbahn, ob die jetzt bei Schwanheim oder auch im Nordwesten bei Kelsterbach wäre, durch größere Rollwege und Querungen noch zusätzlich befördert?

Eine weitere Frage an Sie. Plant die Flughafen AG ein neues Terminal im Süden, und, wenn ein solches Terminal geplant ist, hat dieses Terminal schon Auswirkungen bei der Bewertung der Berechnung der Kapazität der Südbahnvariante gehabt? Denn das Problem der jetzigen Bahnen am Frankfurter Flughafen ist offensichtlich, dass ein erheblicher Kreuzungsverkehr die Kapazität relativ minimiert. Also einfache Frage: Bei einem Südtterminal und einer Südbahn wäre praktisch kein Kreuzungsverkehr mehr nötig und dadurch auch eine Kapazitätserhöhung möglich?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Nächste Frage, Herr Haselbach.

Abg. **Rudolf Haselbach** (CDU): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich muss meine Frage von gestern nach dem Bodenlärm wiederholen. Ich hoffe, dass heute eine Antwort darauf gegeben werden kann. In den Ergebnissen der Mediation erkenne ich darüber keine signifikanten Aussagen. Was wird sich z. B. für Kelsterbach bei der Nordwestvariante, was wird sich für Walldorf bei einer Südvariante an Bodenlärm ergeben? Wie wird man diesen bekämpfen können? Also zunächst einmal überhaupt die Quantifizierung und dann die Frage: Mit welchen Mitteln wird man dem begegnen können? Ich richte die Frage insbesondere an Herrn Müller vom hessischen Landesamt.

Dann fällt mir auf, dass die Variante Erbenheim oder die Nutzung von Erbenheim schlechthin in dem Bericht mit eineinhalb Sätzen aus Gründen der Flugsicherung verworfen worden ist. Ich denke, das ist bei einer so wichtigen Frage sehr dünn ausge-

fallen, und bitte deshalb Herrn Gebauer, hier einmal etwas ausführlicher zu begründen, woran es denn scheitert, dass es, wenn man einmal weltweit guckt – wir haben heute auch den Chefpiloten gehört –, überall hervorragende Möglichkeiten im Luftraum gibt und dass es ausgerechnet zwischen Erbenheim und Frankfurt zu so erheblichen Schwierigkeiten kommen könnte, dass alles zusammenbricht. Das ist bisher jedenfalls nicht erläutert worden. Ich lege Wert darauf, einiges darüber zu erfahren. – Danke schön.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Boddenberg.

Abg. **Michael Boddenberg** (CDU): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Wenn ich heute erstmals Herrn Heldmaier gehört hätte oder über seine Meinung gelesen hätte, dann müsste ich sehr erschrecken und, ich glaube, auch meine grünen Kollegen müssten sehr erschrecken. Denn wenn ich das richtig verstanden habe, sagt Herr Heldmaier, dass das, was die FAG will, ohne den Ausbau möglich ist. Aber auch das hieße natürlich irgendwo um 110, 120 Flugbewegungen, wie Sie es zwar nicht als Optimierungspotenzial sehen; aber auch Sie sagen in Anträgen, die Sie im Landtag stellen, die FAG soll optimieren. Das passt für mich nicht ganz zusammen. – Das will ich nur kurz als Vorbemerkung machen.

Ich frage dann doch in Richtung FAG, und jetzt nehmen Sie mir die Ironie der Frage nicht ganz übel: Wenn das stimmte, was Herr Heldmaier sagt, dann hieße das mit anderen Worten, dass wir hier völlig umsonst sitzen. Dann müssten wir Sie heute natürlich fragen: Wozu machen wir denn diese Veranstaltung?

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Ich gehe aber davon aus, dass die FAG ein Unternehmen ist, das wirtschaftlich denkt und nicht umsonst 1 oder 2 Milliarden DM investieren will, um diese Kapazitäten zu schaffen. Es sei denn – und das will ich jetzt ein wenig kritisch sagen –, dass die FAG insgeheim wesentlich höhere Kapazitäten anstrebt.

(Beifall bei den Zuhörerinnen und Zuhörern)

Wenn ja, dann sollten Sie das an der Stelle sagen. Aber wir sind bis jetzt davon ausgegangen und ich gehe auch weiterhin davon aus, dass wir von 120 Bewegungen sprechen.

Ich will ganz kurz noch eine Frage an Herrn Raps als Pilot stellen. Sie haben ausgeführt, dass dieser sehr lange Geradeaus-Anflug auf die Landebahn von 22 km, wenn ich es eben richtig übersetzt habe, möglicherweise um 5 Grad verschoben werden könnte. Frage in die Zukunft: Sehen Sie dort künf-

tig größere Abweichungsmöglichkeiten, um optimale Flugrouten im Landeanflug zu finden?

Das Gleiche frage ich auch vor dem Hintergrund des 3-prozentigen Sinkanflugs auf die Landeschwelle. Gibt es möglicherweise in acht, zehn oder fünfzehn Jahren höhere Landeanflüge, die dann zu weniger Belastungen führen?

Die Flugsicherung, Herr Gebauer, will ich natürlich zu dem fragen, was Herr Heldmaier anspricht. Was sagen Sie zu dem, was dort gesagt worden ist, sicherheitstechnisch, und was sagen Sie beispielsweise zu der Frage des Vergleichs mit London?

All diese Fragen bitte ich Sie jetzt zu beantworten. – Danke.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Das sind im Moment alle Fragen. Wer spricht für die Mediation? – Herr Prof. Oeser.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Frau Präsidentin, als Herr Abg. Hermanns seine Frage stellte, war ich draußen. Ich hoffe, sie richtig verstanden zu haben.

Ich kann nur an das erinnern, was ich gestern gesagt habe. Wir Mediatoren hatten eine solche Verschiebung nicht im Auge. Wir wollten sie nicht, weil der Waldverlust zu groß ist. Wir hatten gesagt, wenn überhaupt eine Südbahn, dann verbunden mit dem Rückbau der Startbahn West, um den Waldverlust einigermaßen erträglich zu gestalten.

Des Weiteren hatten wir gesagt, wenn es bei der Südbahn, die durch die FAA vorgegeben war, zu keinen deutlichen Lärmverbesserungen in Neu-Isenburg und Rüsselsheim kommen kann, kann sie aus unserer Sicht – das war unsere Meinung – nicht gebaut werden.

Aber ich muss noch einmal betonen, wir haben diese 400 m Verschiebung weder gefordert, noch sind wir in die Überlegungen dazu einbezogen worden. Insofern kann ich Ihnen nur Recht geben, diese 400 m bedeuten an anderer Stelle, und da vor allem im Stadtgebiet von Dreieich, erhebliche neue Belastungen. Daran besteht kein Zweifel.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Prof. Oeser.

Jetzt war Herr Bruinier angesprochen. – Er ist im Moment nicht im Raum.

Der Nächste war Herr Gebauer. Ich glaube, Sie haben drei Fragesteller zu bedienen.

Herr **Peter Gebauer:** Danke, Frau Präsidentin. – Es gab drei Fragen.

Die erste Frage behandelte das Thema Optimierung: warum erst jetzt, möglicherweise 20 Jahre anders fliegbar gewesen? Das war gestern schon einmal eine Fragestellung in diesem Hause. Die Auftragstellung, die wir während der Mediation hatten – die begann im April 1999, die Realisierung ab Juli 1999 –, war, wie ich heute Morgen schon sagte, auf Basis der von der FAA ermittelten Kapazitätswerte eine Untersuchung, ob diese Werte luftseitig umsetzbar sind, auf Basis von unabhängigen An- und Abflugverfahren.

Das führte im Ergebnis dazu, dass die DFS versucht hat, diese Verfahren tatsächlich unabhängig voneinander zu machen, mit der Konsequenz, dass insbesondere bei Westverkehr alle Abflüge vom jetzigen Parallelbahnsystem eine relativ weite Strecke geradeaus fliegen mussten. Nach dem Auftrag zur Lärmoptimierung haben wir dies in der Form verändert, wie ich heute Morgen dargestellt habe, allerdings mit der Konsequenz, wie auch heute Morgen deutlich erläutert, dass die Abhängigkeiten der An- und Abflugverfahren zueinander durch die Optimierung deutlich gewachsen sind und hierdurch erneut untersucht werden muss, ob die vorgegebenen Kapazitätswerte, insbesondere bei allen optimierten Varianten, tatsächlich erreichbar sind.

Das Thema Wiesbaden war ein Thema, wo wir als DFS auf Basis der Vereinbarungen in der Mediation mittels der heute in Wiesbaden geflogenen An- und Abflugverfahren in einer Simulation ermittelt haben, ob die Kapazitätswerte, die vorgegeben sind, erreichbar sind. Dies ist mit den An- und Abflugstrecken, die es heute in Wiesbaden gibt, die überwiegend militärisch genutzt werden, nicht möglich.

Wir haben dann darüber hinaus untersucht, mit eigenentwickelten An- und Abflugstrecken, ob Wiesbaden diesen Wert erreichen kann. In allen Randparametern ist in der Simulation ein Wert erreicht worden, der nahe bei dem angestrebten Wert liegt, der allerdings voraussetzt, und das war in der Simulation und in dem vorgegebenen Szenario auch so beschrieben, dass zuzüglich zu Wiesbaden – wir haben die so genannte Lösung Erbenheim „klein“ untersucht – das heutige Bahnsystem am Frankfurter Flughafen optimiert war, sprich: dass Tools wie PRM und anderes mit entsprechenden Stafflungswerten am Flughafen Frankfurt verfügbar sind. Wie gestern erläutert, gibt es diese Tools weltweit noch nicht, sie stehen nicht zur Verfügung. Sie werden entwickelt und sind auch für Stafflungen nicht zugelassen.

Das hat dazu geführt, dass wir der Mediation dieses Ergebnis der Simulation übergeben haben und die Mediation dann auf Basis dieses übergebenen Simulationsergebnisses die Entscheidung gefällt hat, Wiesbaden „klein“ aus den weiter zu untersuchenden Varianten herauszunehmen. Die von uns ermittelten Simulationen gelten natürlich erst recht

für die Variante Wiesbaden „groß“, weil die Verkehrsanteile, die dann dort fliegen, deutlich höher sind als in der Verkehrsvariante 1.

Ich bin dankbar für die Frage nach London, weil das ein Thema ist, das uns als Flugsicherung seit vielen Jahren begleitet: Was macht ihr und was macht London? – Ich habe Ihnen, wie gestern zugesagt, zwei Folien zu dem Thema mitgebracht, die ich gern noch auflegen würde.

(Anlagen 51 und 52)

Aber erst einmal ein paar grundsätzliche Zahlen. Der Eckwert in London-Heathrow für Anflüge – das ist eine Auskunft, die meine Mitarbeiter heute Morgen telefonisch von NATS, der englischen Flugsicherungsbehörde, erhalten haben – beträgt 41 bis 43 Bewegungen pro Stunde und liegt damit unter dem Frankfurter Wert. Dies ist aber ganz logisch; denn London nutzt für Starts und Landungen jeweils nur eine Bahn. Sie tun dies nicht, weil sie damit Kapazität erzielen möchten, sondern sie tun dies ausschließlich, weil sie hierzu eine Lärmauflage bekommen haben. Das heißt, London nutzt morgens eine Bahn für Landungen und die andere für Abflüge, wechselt mittags um 12 Uhr das System und nutzt dann die Bahn, die morgens angefliegen wurde, für Abflüge und die andere für Landungen. Das hat mit Kapazität nichts zu tun, ist eine reine Lärmauflage.

Der Gesamteckwert in London ist leicht höher als der Frankfurter, nämlich insgesamt 6. Die Quelle hierfür ist das Capacity Handbook von London. Das ist auch logisch, weil der Abstand zwischen den beiden Parallelbahnen in London 1.420 m beträgt. Damit sind diese beiden Londoner Parallelbahnen zwischen An- und Abflügen untereinander total unabhängig betreibbar. Dies ist in Frankfurt mit 518 m nicht möglich. Logischerweise erreicht man dadurch, weil man An- und Abflüge total unabhängig voneinander betreiben kann, einen Wert im Maximum, der deutlich höher liegt als der in Frankfurt – in der Theorie.

In der tatsächlichen Verkehrsabwicklung, insbesondere bei gutem Wetter – das ist wichtig, weil wir dann auch in Frankfurt höhere Werte erreichen können –, liegt der maximal bisher erreichte Wert nach einer telefonischen Auskunft von British Airways heute Morgen in London-Heathrow bei 44 bis 46 Bewegungen, auch logischerweise damit verbunden, dass sie nur eine Bahn für Landungen nutzen können.

In Frankfurt – das war gestern schon einmal die Frage: wie viel haben Sie denn nun tatsächlich schon geschafft? – haben wir unter solchen Konditionen schon einen Gesamtwert von leicht über 100 erreicht. Es ist in Frankfurt nichts Unübliches, dass wir in diesen Wetterlagen Landewerte, weil wir eben beide Bahnen nutzen können, in einem Be-

reich von 48 bis 51 Landungen pro Stunde erreichen.

Das heißt, wir sind in allen diesen Parametern deutlich besser als London, können allerdings auf Basis des engen Bahnensystems in Frankfurt und des fast dreifachen Abstandes in London-Heathrow in Frankfurt An- und Abflüge nicht getrennt voneinander abarbeiten.

Wenn Sie die direkten Flugsicherungsverfahren miteinander vergleichen – denn da sind die Werte für Radarstaffelung und Geschwindigkeit maßgeblich –, erkennen Sie auf den beiden Folien, wo die direkten Verfahren einfach gegenübergestellt sind, dass auch diesbezüglich in Frankfurt vom Regelwerk her, und das wurde heute Morgen angesprochen, deutlich progressiver gearbeitet wird als in London.

Die Radarstaffelung beträgt in London 2,5 Nautische Meilen – das ist das absolute Minimum; die Wirbelschleppenstaffelung ist hier außer Acht gelassen, die spielt nur im Rahmen des Mischungsverhältnisses eine Rolle, weil man die Staffelung hinter großen Flugzeugen dann entsprechend erhöht –, und zwar von 15 Meilen Endanflug. Der ganz wichtige Parameter ist allerdings der zweite von unten: Dieses Verfahren ist in London nur zugelassen bei einem Sichtwert von mindestens 10 km, bei einer Hauptwolkenuntergrenze von 1.500 Fuß, das entspricht ca. 500 m, bei trockener Bahn, Einsehbarkeit der Abrollwege und bei Minimum 10 Knoten Gegenwind. Auch hier wieder der Gegenwind, weil sie nur eine Bahn nutzen und die Flieger auf einer Bahn herunterkriegen müssen.

(Norbert Kartmann (CDU): Wie oft gibt es das in London?)

In Frankfurt ist der Wert 2,5 Nautische Meilen – bis vor kurzem gewesen zwischen dem Hauptanflugzeichen und der Bahn, seit April dieses Jahres für den gesamten Endanflug. Wir haben in Frankfurt hierfür keinerlei wetterbedingte Auflage – mit Ausnahme, wenn andere Parameter greifen; aber das ist erst bei sehr geringen Sichten der Fall. Das heißt, diese Werte sind in Frankfurt deutlich besser als in London.

Was die Geschwindigkeiten angeht, von denen auch Herr Raps gesprochen hat, werden in Frankfurt wie in London Geschwindigkeiten zugewiesen. Die in Frankfurt zugewiesenen Geschwindigkeiten sind gegenüber London gleich oder leicht höher. Das heißt, wir ermöglichen ein etwas schnelleres Anfliegen. London hat – dies ist auch eine Auskunft, die wir von NATS bekommen haben, von der englischen Flugsicherung direkt – insbesondere in den letzten Monaten Probleme mit dem Airbus 330 und denkt momentan sogar darüber nach, die Anfluggeschwindigkeiten noch einmal leicht zu verringern. Also auch im Bereich der Anflugge-

schwindigkeiten, nicht nur der Staffelungen, liegen wir in Frankfurt deutlich besser. – Ich danke Ihnen.

(Beifall)

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Gebauer. – Die nächste Frage ging an Herrn Müller vom Landesamt für Umwelt und Geologie.

Herr **Kurt Müller:** Es ging Ihnen um die NAT 70-Werte in Flörsheim. Ich kann jetzt auf die Schnelle nicht im Einzelnen aus meinen Excel-Tabellen herausuchen, welche Klasse wie viel zu dieser Gesamtsumme von 424 beiträgt. Aber für Flörsheim mit einer Überflughöhe von ca. 250 m, wenn ich es richtig in Erinnerung habe, ist praktisch jeder Anflug ein Wert, der über 70 liegt.

Die nächste Frage an mich bezog sich auf den Bodenlärm der Variante 9b, also der Variante im Kelsterbacher Wald. Im Mediationsbericht sind die Ergebnisse eines Gutachtens, das den Bodenlärm untersucht hat, dargelegt. Wie Herr Häfner vorhin sagte, hat sich bei den Abrollwegen eine Veränderung ergeben. Dieses Gutachten wird jetzt überarbeitet. Das ist noch nicht fertig, weil eine Flugzeugklasse in diesen Berechnungen noch nicht enthalten war. Für die Südvariante ist meines Wissens – aber das müsste Herr Häfner besser ausführen können – eine solches Gutachten in Vorbereitung.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Müller. – Der nächste Befragte war Herr Häfner. Auch Sie haben mehrere Fragen zu beantworten.

Herr **Christian Häfner:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich will versuchen, auf die Vielzahl der Fragen und in der Reihenfolge, wie sie vorhin gestellt worden sind, zu antworten. Falls ich etwas vergesse, bitte ich denjenigen, der gefragt hat, noch einmal kurz nachzuhaken.

Zunächst möchte ich noch einmal kurz auf die Antwort eingehen, die Herr Prof. Oeser gegeben hat, warum die Südbahnvariante so spät in die Diskussion kam. Nur zum Verständnis, wie ich vorhin dargestellt hatte: In der Mediation waren insgesamt 21 verschiedene Varianten betrachtet worden. Die Betrachtung bezog sich im Wesentlichen immer auf eine Beurteilung der Kapazität nach den FAA-Spielregeln. Für diese Variantenbetrachtung war damals keine Detailplanung für das Start- und Landebahnensystem vorgelegt worden. Es musste auch sehr schnell gehen. Da war das einzige Kriterium, das für diese Südbahn FAA-mäßig war – ähnlich haben wir mit dem Atlanta-Modell operiert –: Ist diese zusätzliche Bahn unabhängig von den vorhandenen Bahnen, ja oder nein?

Da haben wir nur aufgeschrieben, sie hat einen Mindestabstand von 1.525 m. Deswegen haben wir grafisch einfach die Achslage bei 1.525 m eingezeichnet. Nachdem wir in der Mediation gemeinsam festgestellt hatten – Sie haben es verbalisiert –, dass diese Lage vielleicht nicht optimal ist, haben wir diese Übung gemacht und haben geguckt: Wie können wir die Bahnachse so verschieben, dass sie vermutlich lärmäßig optimiert werden kann?

Dabei hat sich auch ergeben – Herr Prof. Oeser, Sie waren vorhin noch nicht da, als ich vorgetragen habe –, dass diese modifizierte Südbahnvariante auch weniger Waldverbrauch hat. Insgesamt werden 60 ha weniger verbraucht als in der alten Variante. Das ist auch ganz einfach zu erklären. Die Kritik früher war, dass die alte Südbahnvariante einen Teil von Cargo City Süd wieder kaputt macht und wir einen Teil von Cargo City Süd durch andere Flächen hätten ersetzen müssen.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Warum denn ersetzen? Das wäre ersatzlos weggefallen!)

– Heute früh hatten wir das Thema Nutzung von Cargo City Süd. Wir haben wirklich sauber dargestellt, welche Wirkung Cargo City Süd hat. Wenn wir natürlich argumentieren, wir reduzieren die Fracht, während wir die Kapazität hochfahren, dann hätten wir auch dies machen können.

Aber wir haben in der Betrachtung für die Mediation angenommen, dass die Flughafenfunktionen aufrechterhalten bleiben. Wenn wir in vorhandenen Bestand eingreifen, müssen wir natürlich woanders Ersatzflächen mit hineinrechnen, und dies haben wir fairerweise gemacht. Da durch die verschobene Südbahn praktisch kein Eingriff mehr in Cargo City Süd erfolgt, mit Ausnahme von ein paar Hektar, einem Klärwerk, ist es so, dass dadurch kein Flächenverlust mehr entsteht. So kommt das zustande.

Das ist in den Unterlagen, die wir am Freitag verteilt haben, eindeutig beschrieben und, soweit das in der Kürze möglich war, auch immer von den Qualitätsprüfern eingetütet und bestätigt worden.

Die nächste Frage bezog sich darauf, dass wir angeben, dass die Südbahn mit Startbahn West nach FAA-Überprüfung auf 112 Bewegungen kommt. Nach dem neuen Flottenmix sind etwa – das ist richtig – ein Drittel Großraumflugzeuge. Mit dem vorhandenen Flottenmix kamen wir auf 121. Die Aussage ist definitiv: Nach der Betrachtungsweise der FAA kann die Südbahn mit oder ohne Startbahn West weniger als das System mit den Nordbahnen. Das ist nun einmal so.

Die Abflugrouten hatte Herr Gebauer bereits behandelt. – Ich komme zum Flottenmix. Wir hatten in der Präsentation am Freitag einfach vergessen, auf eine ganze Reihe von Dingen einzugehen, die

man natürlich, wenn man das im Detail durchgehen möchte, noch erläutern muss. Zum Beispiel hatten wir keine detaillierten Angaben zur Frage gemacht: Wie sieht es mit einem modifizierten und optimierten Flugplan aus? Vorhin sind wir ja massiv kritisiert worden, dass wir zu wenig Passagiere pro Bewegung haben und dass wir vermutlich viel mehr Passagiere befördern können, als hier diskutiert wurde.

Wir haben beim Flugplan in dem Jahr dazwischen Flugzeuge herausgenommen, die es in 15 Jahren nicht mehr geben wird. Alte Propellerflugzeuge haben wir durch moderne Jets ersetzt, die übrigens lauter als die alten Propellerflugzeuge sind. Das wirkt sich insofern im Hinblick auf unsere Betrachtungen eher negativ aus. Auch haben wir in Bezug auf die durchschnittliche Flugzeuggröße Modifikationen vorgenommen, weil – das ergab sich aus einem Gespräch mit den Airlines – der in der Mediation angenommene Tagesflugplan unrealistisch war. Darin waren beispielsweise zum Teil Ladefaktoren von nur noch 60 % enthalten. Es gibt aber keine Airline, die mit einem solchen Ladefaktor Flüge durchführt.

Wir haben die Zahlen auch erst am Freitag bekommen. Wenn wir uns nun die erste Qualitätsbewertung von Herrn Müller angucken und das einmal bewerten – Herr Müller könnte vielleicht noch etwas dazu sagen, denn das ist nicht kommentiert worden –, dann kann festgestellt werden: Diese Modifikationen im Tagesflugplan – und damit auch in Bezug auf den Flottenmix – haben null Auswirkungen auf die FAA-Kapazitätsbetrachtungen. Denn darin werden die – was weiß ich? – 100 verschiedenen Flugzeugtypen genommen und auf ganze drei Gruppen reduziert, nämlich kleine, mittlere und große Flieger. Dabei haben diese Details überhaupt keine Auswirkungen.

Wir vermuten, dass das eine gewisse Auswirkung auf die Lärmbetrachtung hätte. Aber wir haben bei der Lärmbetrachtung, wenn man das durchrechnen würde, in der Summe mehr Gesamtabfluggewicht. Es würde also lauter werden. Das bedeutet, dass die Lärmkurven, die Sie am Freitag gesehen haben, eher ungünstiger als in der Realität sind. Denn hier handelt es sich bereits um den pessimistischen Lastfall, nämlich hohe Ladefaktoren. Es gibt viel Startgewicht und dementsprechend mehr Lärm. Wenn man hier – was noch nicht gemacht wurde – eine Vergleichsrechnung zur Mediation durchführen würde, würde wahrscheinlich das Ergebnis sein: Hätten wir in der Mediation ganz einfach nach dem alten Flugplan gerechnet, wäre dort weniger Lärm herausgekommen.

Ich will in Bezug auf Herrn Heldmaier nicht das wiederholen, was Herr Gebauer bereits gesagt hat. – Sie hatten vorhin die Frage gestellt: Wie sieht es aus mit Vorfeldern, Rollfeldern, Straßen und Terminals? Das ist geklärt. Ich hatte es gestern schon

angedeutet: Der wesentliche Punkt ist, dass wir inzwischen die 1,5 km² Rest-Airbase gekauft haben bzw. in den nächsten Jahren in unseren Besitz nehmen werden. Es handelt sich um 150 ha sowie um das Terminal mit den dazugehörigen Vorfeldern. Ich gehe einmal davon aus, dass das maximal eine Kapazität zwischen 20 und 30 Millionen haben wird. Das geht aus dieser Fläche ohne Weiteres runter. Das heißt, wir haben weder ein Problem mit den Rollbahnen noch mit den Optionsflächen der Airbase. Auch haben wir kein Problem mit der Terminalentwicklung und damit, dass wir wahrscheinlich 60 bis 70 zusätzliche Abfertigungspositionen brauchen. Das ist inzwischen bewiesen. Wir sind in der Mediation aber nie danach gefragt worden, weil das keine Fragestellung war.

Selbstverständlich werden wir das in Zukunft bei den Planungsanträgen noch detailliert behandeln müssen, weil der gesamte Komplex Bodenverkehrs-anbindung nur sehr vereinfacht einer ersten Betrachtung unterzogen wurde. Es fand keinerlei detaillierte Untersuchung statt. Auch gab es keinen Nachweis, dass das jetzt alles ohne Änderung so geht. Herr Heldmaier sagte, es sei nicht überprüft worden, ob die entsprechende Terminalkapazität sichergestellt werden kann. Dazu stelle ich fest: Das haben wir in der Mediation nicht diskutiert. In unseren Planungen ist das enthalten. Man kann eigentlich einen Haken dahinter machen.

Nur noch eine Anmerkung: Wir haben bereits seit April eine Terminalkapazität zwischen 50 und 55 Millionen Passagieren. Im letzten Jahr hatten wir 46 Millionen Passagiere. Zu Beginn des Sommerflugplanes haben wir den verlängerten Flugsteig A in Betrieb genommen. Und unsere einvernehmliche Konzeption mit den Airlines besteht darin, dass das vorhandene Bahnsystem mit allen Optimierungen so betrieben wird, dass die vorhandenen Terminals in der jetzigen Konfiguration vielleicht mit gewissen internen Modifikationen ausreichen. Das heißt, die heutigen Terminals – so wie sie geographisch liegen – haben eine Leistungsfähigkeit in der Größenordnung zwischen 55 und 58 Millionen Passagieren. Das ist bereits der Istzustand. In Bezug auf die Mediationszahl 73 Millionen fehlen uns noch etwa 15 Millionen. Wenn wir den Argumenten von Dr. Rausch folgen, die er heute Morgen vorgetragen hat, müssen wir eher mit einem Passagier-volumen von 80 Millionen rechnen. Das war übrigens die Grenz betrachtung auch in dem Tagesflugplan, den wir hier eingebracht haben. Von daher kann man sagen: Diese Passagierkapazität ist auf den Zusatzflächen der Airbase ohne größere Detailbetrachtung unterzubringen. Das ist also auch abgehakt.

Da wir gerade bei der Argumentation von Herrn Heldmaier sind, nur noch ein paar grundsätzliche Anmerkungen: Man kann nun einmal nicht London, wie es Herr Gebauer gesagt hat, mit Frankfurt vergleichen. Wenn wir aber ein geldgieriges Unter-

nehmen wären, würden wir natürlich alles tun, um das zu erreichen, was Herr Heldmaier vorschlägt; aber Sie würden uns wahrscheinlich nicht lassen.

Ich komme zum Fluglärm zurück. Die Menge des Fluglärms ist im Wesentlichen davon abhängig, wie viel Gewicht man in die Luft bringt bzw. wie viele Passagiere und wie viel Fracht man befördern will. Er ist zunächst nicht davon abhängig, mit wie vielen Bahnen man das macht. Wenn man nun 660.000 Bewegungen hat bzw. 80 Millionen Passagiere in die Luft bringen und wieder landen lassen will: Es ist egal, ob das mit einer Start- bzw. Landebahn bzw. mit drei oder fünf Start- und Landebahnen gemacht wird. Die Lärmenergie, die dabei entsteht, ist zunächst einmal im Prinzip gleich groß. Je enger das Bahnsystem ist und je größer die Kapazitätsdefizite sind, umso größer ist wahrscheinlich der Lärm, weil dann immer mit angezogener Bremse geflogen werden muss, damit das auch noch irgendwie hinhaut.

Das ist genau die Strategie, welche die Amsterdamer verfolgen und die wir hier auch immer als Vorbild vorgehalten bekommen. In Bezug auf die wirtschaftliche Effizienz ist sicher London-Heathrow das Muster. Was die Lärmeffizienz angeht, ist eher Amsterdam das Vorbild. Amsterdam hat nennenswert weniger Bewegungen als wir. Wir haben im Prinzip zweieinhalb Bahnen, dort hat man inzwischen fünf Start- und Landebahnen. Wir nutzen aber die Start- und Landebahnen mit einer ganz klaren Bahnbenutzungsstrategie zur Lärmvermeidung. Das heißt, je mehr Optionen man hat, um eine Bahn so zu benutzen, dass Lärm vermieden werden kann, umso besser ist es. Beispielsweise muss man dann nicht, abhängig von der Windrichtung, jede abfliegende Bahn benutzen.

Ich nenne ein Beispiel. Wenn wir nachts – Herr Heldmaier, deswegen sind auch die Kurven, die Herr Müller vorhin in Bezug auf die Nacht dargestellt hat, vielleicht demnächst zu bearbeiten – die Strategie verfolgen, Starts nur noch über die Startbahn West erfolgen zu lassen, weil 10 km südlich davon keine Menschen wohnen, ist das natürlich günstiger, als wenn man geradeaus über Rüsselsheim oder Raunheim fliegen lässt. Aber ich muss die Option haben, die zweite Bahn nehmen zu können. Die Amsterdamer leisten sich beispielsweise fünf Bahnen, um Lärm zu vermeiden – nicht um mehr Kapazität zu haben. Das müssen wir abwägen. Wir als FAG haben verstanden, dass der Wunsch unserer Ökonomen, mit möglichst wenig Beton möglichst viel herauszuholen, allein wegen der Ökothemen, aber auch aus lärmtechnischen Gründen nicht zu erfüllen ist. Das ist der große Unterschied.

Selbst wenn wir das tun würden, was Herr Heldmaier vorschlägt, würde das am Lärm nichts ändern. Auch in Bezug auf die wesentlichen Ab- und Anflugrouten, wie sie Herr Gebauer vorgestellt hat,

würde das nichts ändern. Die würden nur anders gebündelt werden. Wenn Herr Müller sich daran begibt auszurechnen, welcher Lärm in Bezug auf welche Gemeinden entsteht, würden, wie ich vermute, keine großen Unterschiede zum Vorschein kommen. Abgesehen davon ist das, was technisch vorgeschlagen wird – so wie wir es gemeinsam mit der Flugsicherung, aber auch mit der Lufthansa sehen –, nicht realisierbar. Als Plan klingt das schön, es ist aber, wie wir meinen, nicht machbar.

Die Nutzung der Startbahn West als Start- und Landebahn ist als eine der Varianten bei der Mediation untersucht worden. Es hat sich ergeben, dass es durch den kreuzenden Verkehr Konflikte gibt. Anfliegender Verkehr auf der Nordbahn muss mit anfliegendem Verkehr von den Parallelbahnen koordiniert werden; man kann immer nur das eine oder das andere. Das führte am Schluss zur sauberen Begründung, dass diese Übung überhaupt keinen Sinn macht. Es ist fachmännisch von der FAA und der Flugsicherung untersucht worden, und das Ergebnis war: Zumindest den Zielwert 120 erreichen wir damit nicht. Deswegen ist diese Variante ausgeschlossen.

Die Bodenlärmfrage ist beantwortet worden. Wir haben die Firma Obermayer beauftragt, die modifizierte Kelsterbacher Variante detailliert zu untersuchen. Der Auftrag für die modifizierte Südbahn ist auch heraus. Leider haben wir noch kein Ergebnis. Aber wenn sich – wie früher in Kelsterbach – ergeben sollte, dass eine Lärmschutzwand erforderlich ist, dann werden wir das Gleiche machen wie damals auch. Es wird dann eben eine Lärmschutzwand geben, wenn sie hilft. Aber über die fachlichen Details zu diskutieren, dazu ist es noch viel zu früh. Das werden wir hier dann machen, wenn wir im Rahmen der Raumordnung und Planfeststellung mit den dafür notwendigen detaillierten Planungen kommen. Darin wird dieses dann auch enthalten sein. Herr Dr. Bender hatte gestern schon vorgetragen, worüber sich inzwischen ja alle einig sind: Wenn Lärm nicht vermieden werden kann und wenn gewisse Werte überschritten werden, muss man passive Schallschutzmaßnahmen ergreifen. Eine Lärmschutzwand vor Ort ist eine passive Schallschutzmaßnahme, die wir natürlich auch akzeptieren.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Ich denke, das war eine sehr ausführliche Antwort. Danke schön, Herr Häfner. – Ich sehe gerade, Herr Bruhnier ist wieder da. An Sie ging noch eine Frage. Hatte Herr Wintermeyer sie gestellt?

(Zuruf)

– Ist erledigt. – Das Wort hat Herr Raps.

Herr **Jürgen Raps**: Herr Boddenberg, vielen Dank für Ihre Frage. Ich hatte sie schon fast erwartet. Wenn ich es richtig verstanden habe, ging sie in die

Richtung, ob es möglich ist, bei dem so genannten Offset-Approach – also bei der Verschiebung der Landebahn längsachse im Azimut – über die momentan vorhandene 5-Grad-Restriktion hinauszudenken. Das ist möglich, es wird auch gemacht. Selbstverständlich hat das irgendwo bzw. irgendwann seine Grenzen. Es ist durchaus möglich, über 5 Grad hinauszugehen. Auch jetzt schon ist es möglich, mit den bodenunabhängigen Navigationsmitteln – Flight-Management-Systeme, die wir an Bord haben – gekrümmte Anfluggrundlinien zu generieren und diese auch abzufliegen. Allerdings – das habe ich vorhin auch schon gesagt – ist das immer an gewisse Wettermindestbedingungen geknüpft. Das heißt auf gut Deutsch: Je weiter weg ich vom Azimut bin, je größer der Winkel bzw. die Krümmung wird, desto mehr Ansprüche sind an die Wettermindestbedingungen zu stellen, unter denen noch ein Anflug durchgeführt werden kann. Das ist schlicht und ergreifend deswegen so, weil der Pilot gezwungen ist, in relativ niedriger Höhe eine Kurve zu fliegen, um die Landebahn sicher zu treffen.

Zweitens wurde gefragt: Ist es denkbar, den im Moment vorhandenen 3-Grad-Gleitweg nach oben zu versetzen und einen steileren Gleitweg zu fliegen? Das ist aus meiner Sicht keine Lösung. Es ist nicht denkbar, da noch steilere Anflüge zu machen – jedenfalls nicht mit der im Augenblick vorhandenen Generation der Verkehrsflugzeuge. Auch ist keine technologische Entwicklung in Sicht, die steilere Anflüge ermöglichen würde. Steilere Anflüge bedeuten höhere Geschwindigkeiten, und diese haben zur Folge, dass man schneller an die Betriebs- bzw. Sicherheitsgrenzen der Flugzeuge kommt. Da ist also irgendwo eine Grenze gesetzt. Es ist auch so, dass man, wenn man steilere Anflüge durchführt – ich will das einmal verdeutlichen –, relativ spät, wenn überhaupt, die Triebwerke in Bodennähe auf eine gewisse Leistung bringen kann. Die Triebwerke heutiger Generation brauchen zwischen fünf und sieben Sekunden, bis sie aus dem Leerlaufschub in einen Steigflug oder in Startschub-Leistung beschleunigt haben. Das würde z. B. vehement ein Durchstartverfahren beeinflussen und wäre der Sicherheit abträglich.

Also die Antwort auf Ihre Frage lautet: Steiler geht es auf keinen Fall. Es ist auch nicht gesagt, dass ein steilerer Anflug leiser erfolgt, denn der Lärm, der von einem Flugzeug ausgeht, ist ein Mischlärm aus Triebwerkslärm und aerodynamischem Lärm. Wenn man schneller fliegt, ist der aerodynamische Lärm – auch wegen der Auftriebshilfen, die man dann in verstärktem Maße braucht – größer. Und es ist durchaus nicht gesagt – ich habe leider keine Werte zur Hand –, dass der Gesamtlärm dadurch geringer wird. Es kann durchaus sein, dass er sogar größer wird.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Danke schön, Herr Raps. – Für die SPD-Fraktion hat Herr Polster das Wort.

Abg. **Harald Polster** (SPD): Ich habe eine Frage an die FAG und die DFS. In Ihren Vorträgen wurde deutlich, dass noch weitere Berechnungen erforderlich sind. Deshalb habe ich eine konkrete Frage: In welchen Zeithorizonten werden Ihrer Ansicht nach die restlichen Arbeiten aus fachlicher Sicht erledigt werden können?

Meine zweite Frage bezieht sich auf Wiesbaden-Erbenheim. Da ist vorhin schon einmal nachgefragt worden. Ich möchte konkret wissen, ob in dem weiteren Verfahren aus Sicht der FAG und der DFS noch eine isolierte Nachoptimierungsbetrachtung Wiesbaden-Erbenheims – unter den gleichen Berechnungsbedingungen wie bei den anderen nachoptimierten Varianten – als zusätzliche Variante vorgesehen ist.

Die Konkurrenzsituation bezüglich London und Frankfurt ist, glaube ich, aufgeklärt. Im Vortrag von Herrn Heldmaier ist deutlich geworden, dass die deutschen und englischen Regelwerke im Hinblick auf rechtliche Rahmenbedingungen offensichtlich sehr unterschiedlich sind. Vielleicht können Sie sagen, was in Deutschland getan werden muss, um Regelwerke zu verändern. Wo sind da die qualitativen Unterschiede?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Als Nächster hat Herr Pawlik das Wort.

Abg. **Sieghard Pawlik** (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Böhm und gegebenenfalls noch an Herrn Müller vom Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie. Wenn man die Zahlen nimmt, die Sie in Bezug auf die Betroffenheit der Bürgerinnen und Bürger hier vorgelegt haben – einmal wurde der Hinweis gegeben, dass das nach LAI berechnet wurde, zum anderen dass die neue Anleitung zur Berechnung des Fluglärms die Grundlage war –, so sind diese dramatisch unterschiedlich. Einmal handelt es sich bei einem Wert von 60 dB(A) und darüber um 287.700 betroffene Bürgerinnen und Bürger, zum anderen um 13.500 betroffene Bürgerinnen und Bürger. Das muss die Menschen in Verwirrung stürzen. Ich kann noch nicht die konkreten Unterschiede in den Berechnungsverfahren erkennen. Man könnte im einen Fall den Vorwurf der Verharmlosung erheben, während man im anderen sagen könnte: Der produziert Zahlen, nach denen das, was da geschieht, nicht zu verantworten ist. Ich glaube, man muss diese Zahlen auch auf dem Hintergrund der gestrigen Diskussion klären, wenn wir Konsequenzen aus dieser Anhörung ziehen wollen. Ich bitte Sie, dies hier eingehend zu erläutern.

Meine nächste Frage geht an Herrn Gebauer. Herr Bruinier hat vorhin gesagt, bei 85 % der Maschinen gebe es modernes Flugleitgerät, mit dem sich praktisch heute schon bestimmte Bewegungen auf der Fluglinie vollziehen lassen. Meine Frage knüpft auch an die Frage an, die vonseiten der Union ge-

stellt wurde: Was hindert die DFS im Grunde genommen daran, schon heute zu solchen Verfahren überzugehen? Denn das wäre doch ein konkreter Ansatz, um Menschen im Hinblick auf Fluglärm zu helfen.

Herr Bruinier hat – so habe ich es mitgeschrieben – gesagt: Große Fluggeräte haben oft größere Flugradien als angenommen. Das führt zu einem deutlichen Abweichen. Es gibt technische Maßnahmen, um dies zu verhindern. – Sie bestätigen damit eine Klage von Bürgerinnen und Bürgern aus dem Umfeld, die sagen: Eine Reihe der "Brummer" fliegt – unabhängig von den ausgewiesenen Fluglinien – über uns hinweg. Ich habe die sehr konkrete Frage an Sie: Was muss getan werden, um diese Abweichungen einzufangen, um damit für die Bürgerinnen und Bürger sowie auch für uns eine Verlässlichkeit herzustellen?

Meine letzte Frage geht an Herrn Raps von der Deutschen Lufthansa. Sie haben die Frage des kontinuierlichen Sinkflugs angesprochen. Ich habe darüber etwas im Rahmen der Diskussion in Amsterdam gehört. Das, was dort gesagt worden ist, wurde aus meiner Sicht durch Sie bestätigt. Das Verfahren des kontinuierlichen Sinkflugs ist geeignet, in einer bestimmten Entfernung vom Flughafen zu deutlichen Lärmreduzierungen zu kommen. Ich frage Herrn Raps bzw. die DFS: Was muss getan werden? Weshalb wird dieses Verfahren nicht zumindest in den lärmsensibleren und verkehrsmäßig nicht so hoch belasteten Abend- und Morgenstunden eingesetzt?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Das Wort hat Herr Reichenbach.

Abg. **Gerold Reichenbach** (SPD): Ich habe die Frage, ob die geänderten Kriterien bzw. Verfahren, die zur optimierten Südvariante geführt haben, auch im Rahmen anderer Varianten – Erbenheim ist schon angesprochen worden –, die nicht mehr den ursprünglichen Bewertungsgründen unterliegen, zu erheblich anderen Kapazitäts- und Lärmwerten geführt hätten.

Die zweite Frage geht in die Richtung, die Herr Heldmaier angesprochen hat. Ich bin ihm dankbar dafür, dass er die Aufmerksamkeit darauf gerichtet hat, dass wir eigentlich nicht über Flugbewegungen reden, sondern letztendlich über die Zahl der Passagiere, die von diesem Flughafen aus transportiert werden. Meine Frage an die FAG lautet deshalb: Trifft es zu, dass es die Geschäftspolitik der FAG ist, nicht nur die Hub-Funktion zu erfüllen, sondern möglichst viele Verkehre – inklusive Geschäftsverkehre – auf dem Frankfurter Flughafen abzuwickeln? Das würde z. B. auch General Aviation und kleinere Maschinen betreffen.

Bei der optimierten ökologischen Bewertung der Südvariante haben Sie darauf hingewiesen, dass der

Waldverlust geringer sei. Sie haben in Bezug auf die Nordvariante folgenden Zusammenhang hergestellt: Ursprünglich geringerer Waldverlust beim Bau der Bahn, aber durch Verdrängung von Cargo City Süd Inanspruchnahme von Austauschgelände. Zunächst stellt sich der Unbedarfte die Frage: Muss denn der Ausgleich unbedingt im Wald stattfinden? Welche Zwänge sehen Sie denn, dass das nur im Wald passieren kann? Etwas hellhörig hat mich allerdings Ihre Formulierung am Schluss gemacht, wo es um einen Terminal Süd geht. Sie kann auch so interpretiert werden – das würde mit dem zusammenpassen, was Herr Heldmaier gesagt hat –, dass Sie auf jeden Fall einen weiteren Terminal im Süden planen, egal wie die Bahnvariante aussieht.

Ich komme zur Frage der Lärmbelastung im Rahmen der einzelnen Varianten bei einem Nachtflugverbot. In dem Zusammenhang frage ich Sie nach der Berechnungsgrundlage. Wenn ich es richtig verstanden habe, hat man einfach die Flugbewegungen genommen und gesagt: Das, was man in der Nacht nicht abwickeln kann, wird am Tag abgewickelt. Dann verschieben sich die Isophonen. Wenn ich aber sowohl die Carrier als auch andere richtig verstanden habe, gibt es eine Reihe von Flügen, die nur in der Nacht abgewickelt werden. Wenn z. B. der Postflug nicht nachts in Frankfurt erfolgen kann, findet er nicht um 13 Uhr am Mittag dort statt. In dem Zusammenhang spreche ich auch die Umlaufzeiten von Chartergesellschaften an. Wenn das nicht am Abend oder in den Nachtstunden stattfände, würde es auch nicht am Tage laufen. Das würde dann woanders laufen. Die Frage lautet: Ist das bei der Berechnung berücksichtigt worden? Oder hat man das einfach nur, obwohl es unrealistisch ist, nach unten gezogen?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Das Wort hat Herr Kollege Wagner (Angelburg).

Abg. **Ernst-Ludwig Wagner (Angelburg)** (SPD): Die DFS hat die Abflugpotenziale bei den neuen Varianten vorgetragen. Dabei haben Sie Prozentzahlen genannt. Ich weiß nicht, ob Sie der Adressat der Frage sind oder ob es die FAG ist: Wie sind die absoluten Zahlen in Bezug auf die Flugbewegungen? Mit der Angabe "8 %" kann ich nicht viel anfangen. Ich möchte gerne wissen, wie viel das tatsächlich ausmacht.

Herr Oliva kommt aus der Schweiz. Auch wir hätten gerne das Wissen, das Sie haben. Wie wird in der Schweiz die Lärmschutzproblematik gelöst? Ich habe einmal irgendwo gelesen, dass es dort Dialogforen gibt. Wenn ja, wie funktionieren diese Dialogforen? Ist in der Schweiz ein Verslumungseffekt in hochbelasteten Gebieten auszumachen?

Meine letzte Frage lautet: Wie entwickelt sich die Anzahl der Lärmbetroffenen qualitativ? Das bezieht sich auf diejenigen, die schon bisher betroffen wa-

ren, und auf diejenigen, die bei einem Ausbau neu betroffen sind.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Das Wort hat Herr May.

Abg. **Jürgen May** (SPD): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich frage Herrn Müller und Herrn Bruinier: Warum werden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die in Gewerbegebieten tätig sind, welche unmittelbar von Lärm betroffen sind, nicht in die Anzahl der Menschen mit eingerechnet, die letztendlich über die Isophonen-Linien vom Fluglärm betroffen sind, sondern nur die Bewohner solcher Gebiete?

Meine zweite Frage geht an die Deutsche Flugsicherung. Ich sage bewusst "Deutsche Flugsicherung", weil ich vermeiden will, dass hierauf die Flugsicherung für den Rhein-Main-Flughafen antwortet. Wir kennen die Ausbaupläne aller deutschen Flughäfen. Sie kennen sie sicher noch besser als ich, und Sie kennen die Probleme im Luftraum. Wie stellt sich denn bei den Vorstellungen der verschiedensten Flughäfen die Gesamtentwicklung dar, wenn man das, was dort in Bezug auf die Kapazität erreicht werden soll, insgesamt im Hinblick auf den Luftraum der Bundesrepublik Deutschland beurteilt?

Meine dritte Frage geht an die Mediatoren, aber auch an die Deutsche Flugsicherung: Warum wurde – auch nicht im Rahmen der Mediation, soweit ich informiert bin – noch nie der Versuch gemacht, die drei Flughäfen, die bei uns wegen der räumlichen Nähe infrage kommen, über die Länderegoismen hinweg zu einem vernetzten System zu entwickeln und dies auch zu bewerten? Man könnte doch z. B. ein Netzwerk Hahn, Köln-Bonn und Frankfurt im Hinblick auf eine Optimierung berechnen. Dabei könnte festgestellt werden, welche Kapazitäten so für die Gesamtregion abgewickelt werden können.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein**: Es ist an sehr viele Personen eine Fülle von Fragen gestellt worden. Ich möchte an alle den Appell richten, sich möglichst kurz zu halten. Zunächst hat Herr Prof. Schölch von der FAG das Wort.

Herr Prof. **Dr. Manfred Schölch**: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Zunächst wurde die Frage gestellt: Welchen Zeithorizonte hat die FAG für noch ausstehende weitere Berechnungen? – Hierzu ist zunächst zu sagen: Wir streben an, alle bis zum Spätsommer zu haben. Sie müssen natürlich dann vorliegen, wenn wir in die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren – dabei geht es um die Raumordnung, die luftrechtliche Genehmigung und die Planfeststellung – hineingehen. Aber ich nehme an, dass im Rahmen dieser gesetzlichen Verfahren noch weitere Untersuchungen durchgeführt werden müssen. Die werden dann natürlich auch – so wie es vorgeschrieben ist – veröffentlicht und öffentlich

diskutiert. Das Verfahren der Mediation kann die gesetzlichen Verfahren nicht obsolet machen. Auch hierbei ist die Bürgerbeteiligung eine ganz entscheidende Sache. Das muss dabei natürlich beachtet werden.

Zweitens wurde gefragt: Warum wird Erbenheim nicht noch einmal unter optimierten Gesichtspunkten betrachtet? – Das Ausscheiden von Erbenheim aus den Möglichkeiten geschah nicht primär unter Lärmgesichtspunkten. Optimiert wurde dabei aber in allererster Linie aus Lärmgesichtspunkten. Wiesbaden-Erbenheim ist primär deswegen ausgeschieden, weil das Umsteigen nicht in der erforderlichen Zeit darzustellen war. Ein Ausbau oder eine Nutzung von Erbenheim wäre also kein Beitrag zur Absicherung der Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt gewesen. Insofern wird Erbenheim nicht als erneute optimierte Variante in den Betrachtungen wieder auftauchen können.

Dann wurde eine Frage zur Geschäftspolitik gestellt: Will die FAG alle Verkehre an sich ziehen, um Umsatz gleich welcher Art zu machen? – Ich denke, eine Betrachtung dessen, was tagtäglich am Flughafen Frankfurt geschieht – sehen Sie sich z. B. unsere Landegebührenordnung an –, zeigt, dass dies nicht der Fall ist. Der Flughafen Frankfurt konzentriert sich auf seine Hub-Funktion. Im Vordergrund stehen die internationalen Langstrecken, die Verbindungen zur ganzen Welt herstellen.

General Aviation hat es aufgrund der Verfahren und der Gebührensituation außerordentlich schwer, in Frankfurt überhaupt anzulanden. Da sind Alternativen zu bieten. Und sie werden auch geboten; dabei denke ich z. B. an Egelsbach.

Dann wurde eine Frage in Bezug auf Cargo City Süd bzw. hinsichtlich eventueller Ausgleichsflächen bei der ursprünglichen Südbahn-Variante gefragt: Muss dieser Ausgleich im Wald geschaffen werden? – Auszugleichen sind unmittelbar luftseits – also vorfeldbezogene – Frachtumschlagsaktivitäten. Und die können nur am Flughafen stattfinden. Die kann man nicht 1, 2 oder 3 km abseits wieder erstehen lassen. Es ist nun einmal ein Fakt, das in diesem Bereich der Wald unmittelbar an den Flughafen heranreicht. Rein faktisch gibt es also gar keine andere Möglichkeit: Wenn man Ausgleichsflächen schafft, geschieht dies unter Inanspruchnahme von Wald.

Weiter wurde gefragt: Wird der Süd-Terminal in jedem Fall gebaut? Es ist in der Tat unabhängig davon, ob wir eine Südbahn bauen oder ob eine Nordbahn-Variante zur Ausführung kommt: Bei der Zahl der Passagiere, die abzufertigen sind, wird ein zweiter Terminal im Endausbaustadium notwendig sein. Dies wird im Bereich der heutigen Airbase angeordnet werden. Da werden also nicht zusätzliche Flächen in Anspruch genommen werden. Die heutige Airbase hat schon einen Terminal. In die-

sem Bereich muss dann ein zweiter Terminal gebaut werden.

Es wurde gefragt, welche Flüge aus der Nacht in den Tag zu verlegen sind und ob das detailliert untersucht worden ist. – Das ist noch nicht detailliert untersucht worden. Es lässt sich aber ganz klar absehen bzw. einschätzen, dass dies keine Relevanz im Hinblick auf die hier diskutierte Ausbaufrage hat. Im Hinblick auf unser Zehn-Punkte-Programm bzw. auf den Anti-Lärm-Pakt wird das relevant sein. Dabei geht es um die Frage, inwieweit durch detaillierte Untersuchungen nachts Entlastungen durch Verschiebungen in den Tag hinein geschaffen werden können, wenn am Tag genügend Kapazität vorhanden ist. Das ist natürlich eine Grundvoraussetzung, wenn man überhaupt solche Verschiebungsszenarien betrachten will. Ist die Kapazität am Tag ausgelastet, ist jede Überlegung im Hinblick auf Verschiebungen obsolet.

Dann wurde nach der Belegung der Abflugstrecken gefragt. Dazu sind nur Prozentzahlen genannt worden. Die Frage lautete: Wie sehen die absoluten Zahlen aus? Bevor ich Sie jetzt mit einer Fülle von Zahlen überschütte, sage ich Ihnen: Wir haben für alle Varianten die entsprechenden absoluten Zahlen da. Ich werde sie gerne zu Protokoll geben.

(Anlagen 53, 54, 55, 56, 57 und 58)

Die letzte Frage bezog sich auf die Vernetzung von Flughäfen bzw. von Flughafenfunktionen. Diese Frage ist natürlich im Rahmen der Mediation nicht übersehen worden. Im Mediationsbericht finden Sie dazu zutreffende Ausführungen. Auch wenn dem einen oder anderen das Ergebnis nicht gefallen mag: Eine Vernetzung von Flughäfen bzw. von Flughafenfunktionen kann nicht in der Weise erfolgen, dass die Hub-Funktion Frankfurts tangiert oder nicht tangiert wird. Diese Vernetzung strebt die Flughafen Frankfurt/Main AG seit Jahren an. Wie Sie wissen, sind wir an verschiedenen Flughäfen beteiligt. Wir haben die Mehrheit auf dem Flughafen Hahn. Auch in Saarbrücken sind wir beteiligt. Zu einem kleineren Teil sind wir in Hannover beteiligt. Das alles sind Versuche, ein Netzwerk aufzubauen. Das wird von uns gesehen, es wird bei uns in der Geschäftspolitik berücksichtigt. Es ist aber eindeutig und klar: Diese Vernetzung hat keine Relevanz in Bezug auf die Frage: Muss, kann und soll in Frankfurt ausgebaut werden oder nicht?

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Danke schön, Herr Prof. Schölch. – Als Nächster hat Herr Prof. Böhm das Wort.

Herr Prof. **Dr. Hans-Reiner Böhm:** Es wurde gesagt, die Zahlen bezüglich der Betroffenheit seien sehr unterschiedlich. In der Tat ist das so: Die Zahlen sind sehr unterschiedlich. Ich muss allerdings ergänzend hinzufügen, dass die niedrigen Zahlen nicht nur darauf zurückzuführen sind, dass die neue

AzB zugrunde gelegt wurde. Zugrunde gelegt wurde auch die Regelung des Fluglärmggesetzes. Daraus ergeben sich erhebliche Unterschiede. Daran wird natürlich auch deutlich, wie wichtig es ist, bei der Ermittlung der Emissionen und Immissionen die Frage zu berücksichtigen, von welchen Annahmen man ausgeht und welche Vereinbarungen man trifft. Ich glaube, dass Herr Müller hierzu kompetenter Stellung nehmen kann.

Zweitens wurde danach gefragt, wie es in Bezug auf die arbeitende Bevölkerung bzw. die Beschäftigten in den betroffenen Bereichen aussieht. Wir haben hierzu entsprechende Erhebungen durchgeführt. Wenn Sie im Mediationsbericht auf Seite 104 nachschauen, werden Sie Ausführungen zu den "Beschäftigten (Bestand ohne Nachverdichtung)" in Bezug auf eine der Varianten finden. Wir haben zu allen Varianten die entsprechenden Erhebungen durchgeführt, weil selbstverständlich auch arbeitende Menschen vom Fluglärm betroffen sind.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Müller, können Sie dazu Stellung nehmen?

Herr **Kurt Müller:** Zu der Differenz zwischen dem von mir angewendeten Verfahren und den Daten, die Herr Prof. Böhm vorhin präsentierte: Ich habe mich streng an das gehalten – und glaube, das auch deutlich gesagt zu haben –, was in dem Mediationsverfahren besprochen wurde. Dort ist die Ermittlung der in den einzelnen Isophonen lebenden Menschen im Rahmen der AzB nach dem LAI-Verfahren durchgeführt worden. Vielleicht kann Herr Prof. Oeser dazu noch ergänzende Ausführungen machen. Ich habe dem Büro Infrastruktur & Umwelt keine Berechnung mit einem AzB-Entwurf gegeben.

Sie sprachen die Nacht-Bewertung an. Es müsste dann ja so sein, dass Flüge aus der Nachtzeit in die Tageszeit gelegt werden. Das habe ich in meiner Bewertung nicht berücksichtigt. Bei 660.000 Flugbewegungen kommt es auf die aus der Nacht herausfallenden Flugbewegungen nicht an. Das würde in der Isophonen-Darstellung eventuell die Strichstärke ausmachen. Ich will das jetzt nicht herunterspielen und verweise auf die anderen Ungenauigkeiten, die in meinen Annahmen enthalten sind, weil ich gesagt habe: Ich nehme einmal an, dass die Hälfte nur noch nachts abgewickelt wird.

Dann ging es um die heute von Lärm Betroffenen und um diejenigen, die später durch Ausbauvarianten zusätzlich belastet werden. Deswegen haben wir nicht nur einige Isophonen ausgewertet, sondern – wie es im Mediationsverfahren immer hieß – ein Lärmgebirge. Wir haben die 60-, 62- und 67 dB(A)-Isophonen ausgewertet. In den Zahlen ist natürlich – weil wir auch die Istzahlen ausgewertet haben – berücksichtigt, dass Betroffene dadurch, dass sie jetzt höher belastet sind, von einer Stufe in die

andere aufgestiegen sind. Das ist eben durch diese Auswertung erfasst worden.

Herr **Peter Gebauer:** Es wurde gefragt: Wie lange dauert es eigentlich bei der Flugsicherung? – Wir gehen, wenn im Spätsommer bzw. Frühherbst die entsprechenden Gutachten auf dem Tisch liegen, davon aus, dass wir eine Überprüfungszeit von ca. acht Wochen benötigen, um uns die dann vorliegenden Gutachten noch einmal anzuschauen. Bei einigen Varianten wird es deutlich schneller gehen, weil, wie gestern schon mitgeteilt, die ersten Gutachten bezüglich der Nordvariante schon auf dem Tisch liegen und derzeit überprüft werden. Von daher wird es vonseiten der Flugsicherung bezüglich der Erarbeitung keinerlei Verzögerung geben.

Dann wurde gefragt: Wie sieht es mit Abflügen aus? Warum wird das nicht in Frankfurt gemacht? – Was hat Herr Bruinier gesagt? Wir sind in Frankfurt ganz besonders stolz darauf, dass wir gemeinsam mit Herrn Bruinier und Piloten der Deutschen Lufthansa – übrigens als Erste in Deutschland – ein An- und Abflugverfahren entwickelt haben, das sich NESS nennt: "New SIDs and StArs". Es beruht ausschließlich darauf, dass es Luftfahrzeuge der modernsten Generation gibt, die genau dieses tun können, nämlich exakt bodenunabhängig zu fliegen. Das tun wir schon seit langer Zeit.

Herr Bruinier – auch das ist eine Frankfurter Sonderregelung – ist meines Wissens der einzige Lärmschutzbeauftragte in der Bundesrepublik, der in der Lage ist, mit Genehmigung der Flugsicherung das Einhalten dieser Flugwege eigenständig zu überprüfen. Das heißt, wir stellen Herr Bruinier – er nickt – das System zum Auswerten direkt zur Verfügung; das machen wir nicht selbst.

Wir wissen aus den Untersuchungen, dass das, was Herr Raps heute Morgen vorgetragen hat, sich deutlich bestätigt: Luftfahrzeuge, die mit dieser Technikgeneration ausgestattet sind, fliegen sozusagen wie auf einem Strich. Tatsache ist aber eben auch, dass bisher leider nur 80 bis 85 % damit ausgestattet sind. Das führt dazu, dass man insbesondere in verkehrsstarken Situationen logischerweise nicht akzeptieren kann, dass der eine etwas kann, was der andere nicht kann. Denn man muss alle Flugzeuge über eine ähnliche Strecke auf einen einzigen Punkt, nämlich die Landebahn, bringen. Man hat nicht die Möglichkeit, sie übereinander zu staffeln. Man muss sie also hintereinander herfliegen lassen. Das führt dazu, dass Lotsen ab einer bestimmten Verkehrsmenge diese Eigen- bzw. Flächennavigation aufheben und die Flugzeuge dann wieder – weil es eben nicht alle können – aktiv durch das Zuweisen von Steuerkursen und Flughöhen zum Gleitweg bringen.

In Bezug auf CDA wurde eine Frage an uns und Herrn Raps gerichtet. Meines Erachtens besitzen wir mit den in Frankfurt für Frankfurt veröffent-

lichten so genannten Low-Drag-, Low-Power-Verfahren ein dem CDA sehr ähnliches Verfahren. Weitere Optimierungsmöglichkeiten z. B. durch das Fliegen eines solchen Verfahrens sollte Herr Raps beantworten.

Weiter wurde gefragt: Können denn die deutschen Verkehrsflughäfen bei der Kapazitätsentwicklung aller deutschen Verkehrsflughäfen, die für die nächsten Jahre absehbar ist, das, was an Flugverkehr im deutschen Luftraum zu erwarten ist, überhaupt noch abwickeln? Dazu wird Ihnen Herr Bonneß im Rahmen der Mediation eine Antwort geben.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Das Wort hat zunächst Herr Bonneß und dann Herr Bruinier.

Herr **Rüdiger Bonneß:** Vielen Dank, Frau Präsidentin! Ich war der DFS-Vertreter in der Mediationsgruppe. Wir haben zum Thema deutsche und europäische Luftraumkapazität ein Ergebnispapier vorgelegt. Ausgangspunkt war die Frage: Was nützt es, wenn wir hier in Frankfurt eine Kapazität von 120 Bewegungen in der Stunde schaffen, aber der europäische bzw. überregionale deutsche Raum ist so dicht, dass man das gar nicht abfliegen kann? – Ich möchte meine Antwort zweiteilen. Zunächst komme ich zum deutschen Luftraum. Sie haben schon von Herrn Gebauer gehört, dass wir dabei sind, den deutschen Luftraum nach dem anhand des Beispielmodells EAM 04 durchgeführten Streckenführungssystem einzurichten. Mit diesem System, das bis zum Jahr 2002 eingeführt werden soll, werden wir die noch vorhandenen Schwachstellen, die Sie ja aus der Presse kennen – den Luftraum oberhalb von Frankfurt, den Bereich der Kontrollzentrale Karlsruhe und den Bereich um München –, so weit neu strukturieren, dass der Luftraum der Kapazitätsnachfrage entsprechen wird.

Ferner lesen Sie öfter in der Zeitung, dass es Probleme im europäischen Luftraum gibt. Dort gibt es einmal Kapazitätsprobleme im operativen Bereich. Die werden dadurch gelöst, dass in den anderen europäischen Ländern die von mir schon beschriebene Neustrukturierung durchgeführt wird. Die Schweiz hat im letzten Jahr einen Beitrag dazu geleistet, was zu gewissen Anfangsverlusten geführt hat. Jetzt aber ist der Schweizer Luftraum durchaus aufnahmefähiger, zumal auch die Zahl der militärischen Sperrgebiete reduziert wurde.

Ein wichtiger Punkt in diesem Zusammenhang ist die Tatsache, dass gewisse europäische Verfahren nicht bindend eingeführt werden, sondern die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, Eurocontrol-Vorgaben umzusetzen, noch nicht zwingend ist. Dies strebt die Europäische Kommission an. Sie will das durch ihren Beitritt zu Eurocontrol regeln. Mit diesem Beitritt würde die EU-Kommission die entsprechenden Regelwerke als eigene Regeln übernehmen, die für die Mitgliedstaaten verbindlich sind. Damit würde die Umsetzungsgeschwindigkeit

bzw. der Kapazitätsgewinn für die Luftfahrt beschleunigt werden. Unser Fazit: Der Luftraum wird kein limitierender Faktor für die Entwicklung des Frankfurter Flughafens sein.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Herr Bruinier, bitte.

Herr **Johann Bruinier:** Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich möchte Sie bitten, Ihren Blick auf diese Folie zu richten. Ich habe den Finger bzw. den Kugelschreiber auf den neuralgischen Punkt gelegt. Es ist in der Tat so, wie Herr Gebauer es gesagt hat: Wir haben hier in Frankfurt als Erste die NESS-Verfahren entwickelt. Ich habe seinerzeit mit einer amerikanischen Gesellschaft nachgewiesen, dass man mit modernen Flugführungssystemen quasi auf dem Strich fliegen kann. Das war der Anstoß, den ich damals gegeben habe. Daraus ist dann mit Lufthansa und Deutscher Flugsicherung das NESS-Verfahren geworden.

Ich sagte vorhin: Schweres Gerät – also mit maximalem Abfluggewicht – fliegt solche Kurven, wie meine Kugelschreiberspitze es zeigt, meistens nicht in der hier dargestellten Form. Vielmehr werden die Kurven weiter geflogen. Im Fall dieser roten Linien rücken sie dann näher an Raunheim und Königstädten – also an die Südostbereiche von Rüsselsheim – heran. Das ist der eine Punkt: Die Radien sind größer als angenommen. Dies bezieht sich ausschließlich auf schweres, träges Fluggerät. Das System ist zu dem Zeitpunkt noch nicht eingeschaltet, es ist gerade dabei, eingeschaltet zu werden. An dem Punkt, wo die Kurve eingeleitet werden sollte – sie kann in einer Höhe von etwa 120 m über Grund eingeleitet werden –, wird sie häufig nicht eingeleitet, sondern dies geschieht später. Es wird weiter nach Westen heraus geflogen, und das führt dann selbst beim korrekten Kurvenradius zu einer westlichen Kursablage – wieder zuungunsten von Rüsselsheim-Königstädten und Nauheim. In Raunheim werden diese Dinge auch wahrgenommen.

Das Gleiche gilt auch für die blauen Abflugstrecken bei West-Ost-Wetterlage, die nach Süden abdrehen. Da sind auch große Richtungswechsel vorhanden. In den Kurven wird dann auch gestreut – teilweise weit bis an die Korridor Grenzen heran, selten darüber hinaus. Das geschieht also innerhalb der Korridore, aber mit deutlichen Kursablagen, die unerwünscht sind.

Was kann man nun dagegen tun? Wir haben schon Gegenmaßnahmen getroffen: Zum Beispiel hat die Flugsicherung, mit der ich, wie dargestellt, wirklich eng zusammenarbeite, Empfehlungen aufgegriffen und zum ersten Mal Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt. Die reichen aber noch nicht aus. Es gibt immer noch die Phänomene dieser Kursablagen in den Kurven. Gerade weil hier eben auch eine in dieser Form neue Route, z. B. bei dieser Varian-

te, dargestellt ist – sie führt sogar über Königstädten hinweg und liegt noch näher an Rüsselsheim –, ist es aus meiner Sicht in Bezug auf diesen großen Bevölkerungskreis, der ohnehin von den Anflügen in starkem Maße betroffen ist, erforderlich, dass extrem genau darauf geachtet wird, dass künftig nichts schief geht. Die technischen Möglichkeiten und die Verfahrensbeschreibungsmöglichkeiten existieren. Ich möchte nur noch einmal den dringenden Hinweis geben, dass hier – auch schon zurzeit – etwas in jeder Form sehr genau beachtet werden muss.

Ich habe noch eine Ergänzung in Bezug auf den CDA. Herr Raps hat das schon dargestellt. Ich muss ihm das Kompliment machen, dass er das noch klarer gemacht hat, als es bei mir der Fall gewesen wäre.

Es ist hier deutlich zwischen dem Eindrehbereich, in dem der Sinkflug erfolgt – das nenne ich den kontinuierlichen Sinkflug –, und dem Endanflugkurs des Instrumenten-Landesystems ab 10 oder 12 Nautischen Meilen zu unterscheiden, auf dem sich so oder so das Low-Drag-, Low-Power-Verfahren abspielt. In der Tat ist zutreffend, dass für die Eindrehbereiche – wie z. B. Hanau, Mühlheim, Lammerspiel: alles was seitlich der Anfluggrundlinien liegt; auf der Westseite die südlichen Bereiche von Rüsselsheim, angefangen von den Opel-Werken bis über den Rhein hinweg in den Kreis Mainz-Bingen; auf der Nordseite natürlich die nördlichen Bereiche von Mainz – das einzige Lärminderungspotenzial in der Anwendung dieser Verfahren besteht. Das Problem besteht allerdings, so wie mir gesagt wurde, darin, dass der Pilot natürlich wissen muss – der Lotse muss ihm die Vorgabe machen –, dass er dort den Endanflugkurs erreicht. Das nimmt dem Lotsen die Möglichkeit der eigenen intelligenten Staffe- lung in Bezug auf den Endanflug, was natürlich zu Kapazitätseinbußen führt. Diese Verfahren sind ja an verkehrsärmeren Flughäfen wie Stuttgart und Hannover veröffentlicht. In der Tat ist es so: Das kann derzeit in Frankfurt aus Kapazitätsgründen nicht durchgängig durchgeführt werden.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Nach meiner Liste hat jetzt Herr Raps das Wort. Ich glaube aber, das hat sich erledigt.

(Zuruf)

– Danke schön. – Das Wort hat Herr Offerman.

Herr **Hans Offerman** (Übersetzung aus dem Engli- schen): Wenn ich Ihre Frage richtig verstanden habe, lautete Sie so: Hätte es bei anderen Varianten in Bezug auf eine Kapazitätserhöhung eine Auswir- kung, wenn man eine andere Nutzung hätte, als dies für die Variante 3 (revised) durchgerechnet wurde? – Soweit ich das beurteilen kann, ist das nicht der Fall. Die Variante 3 (revised) ist eine ganz spezie- lle, die wir ausgearbeitet haben. Sie hat auch mit

18 W und der Zahl 25.000 zu tun. Wenn wir die anderen Varianten nehmen, würde eine Reduzie- rung der Bewegungen auf der 18 West nicht zur gleichen Kapazitätserhöhung führen, wie dies für die Variante 3 (revised) dargestellt wurde. Ich möchte aber hinzufügen, dass ich Ihnen zum ge- genwärtigen Zeitpunkt noch nichts Endgültiges dazu sagen kann.

Vizepräsidentin **Veronika Winterstein:** Vielen Dank, Herr Offerman. – Das Wort hat Herr Prof. Oeser.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser:** Frau Präsidentin, me- ine Damen und Herren! Ich muss noch einmal kurz auf die Frage des Abg. Pawlik zurückkommen. Er hat hier natürlich zu Recht die Problematik darge- stellt; aber ich fürchte, dass man diese schwierige Frage, die wir lange beraten haben, angesichts der knappen Zeit nicht in drei Sätzen darstellen kann. Ich möchte mich darauf beschränken zu sagen: Es wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass wir nicht von irgendwelchen zukünftigen Fluglärmge- setzen ausgehen können, sondern dass wir uns an den bestehenden Fluglärmgesetzen orientieren müssen. Daraufhin hat die Mediationsrunde bzw. der Arbeitskreis gesagt: Wir können auch nicht von noch nicht gültigen AzBs ausgehen. Wir haben halt noch die AzB aus dem Jahre 1984, an der müssen wir uns orientieren. Aber wir haben, soweit uns Werte bekannt waren – Herr Müller hat das ja ge- sagt –, diese mit einbezogen. Herr Abg. Pawlik, wenn die AzB schon gültig wäre und wir nur auf dieser Grundlage gerechnet hätten, hätten wir über die Frage unserer Staffe- lung neu nachdenken mü- sen.

Eines sollte man aber klarstellen. Um dem Vorwurf zu entgehen, wir hätten schöngerechnet, haben wir gesagt: Wir nehmen den denkbar schlechtesten Fall – den so genannten Worst Case – an. Sonst würde später der Vorwurf kommen: Ihr habt das niedrig angesetzt, um die Bevölkerung zu beruhigen, und wenn dann der Ausbau erfolgt ist, kommen andere Zahlen. Wir haben also den schlechtesten Wert angenommen. Ob er so einmal kommen wird, weiß ich nicht.

Herr May, auf Seite 25 unseres Mediationsberichtes haben wir auf die Untersuchungen zur Kooperation hingewiesen. Dazu gibt es ein eigenes Gutachten aus Aachen. Auch das ist hier erwähnt worden. Ich kann mich darum bemühen, Ihnen das Gutachten zur Verfügung zu stellen. Diese Vernetzungsfrage wurde eingehend erörtert. Es hat sich keine Mög- lichkeit gezeigt, eine Vernetzung etwa mit Köln und Stuttgart vorzunehmen, wie wir es vielleicht selbst gewünscht hätten. Das schien uns nur im Hinblick auf Hahn möglich. Aber über eine neu definierte Rolle von Erbenheim wurde gemäß den Aussagen der Deutschen Flugsicherung nicht weiter nachgedacht.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Das Wort hat nun Herr Dr. Oliva.

Herr **Dr. Carl Oliva**: Herr Präsident, sehr verehrte Damen und Herren! Besten Dank für Ihr Interesse. Die Schweiz ist wahrscheinlich die einzige Insel auf der Welt, die nicht von Wasser, sondern von Land umgeben ist, und das stellt eine besondere Problematik dar.

Die Frage lautete: Welche Dialogformen gibt es? Was für Mechanismen gibt es bezüglich des Dialogs zwischen Bürgern und der Regierung? – Es gibt bei uns in Zürich den Runden Tisch. Das ist ein Dialogforum bzw. ein konsultatives Forum der Exekutive. Dieses Diskussionsforum hat im Moment zwei große Themengruppen: Es gibt die Diskussion um die Effekte einer Pistenverlängerung, und es steht die Erneuerung des Betriebsreglements an. Dabei geht es um Verfahren des An- und Abfluges, die politisch von großer Bedeutung sind.

Wie wird die Lärmauswirkung quantitativ bewertet? – Unser Büro hat im Rahmen des Runden Tisches den Auftrag, die Lärmbewertung durchzuführen. Grundsätzlich muss man sagen: Eine Lärmbewertung kann man nicht nur energie- bzw. schallmäßig durchführen, sondern man muss notwendigerweise die Korrelation zwischen der Schallbelastung und der Lästigkeit auf der Seite der Bevölkerung kennen.

(Anlagen 59 und 60)

Auf der Folie erkennen Sie den Zusammenhang zwischen Schallbelastung und Lästigkeitswirkung auf Seiten der Bevölkerung. Wir haben versucht, einen Index zu bestimmen. Auf der rechts dargestellten Skala bedeuten die Zahlen 8, 9 und 10 eine starke Störung. Die Menschen, die diese Zahlen gewählt hatten, sagten, dass sie stark gestört würden. Sie sehen, wie die blaue Kurve mit der Schallbelastung L_{eq} korreliert. L_{eq} ist ein sehr gutes Maß. Aufgrund dieser Auswertung hat man in der Schweiz Immissions-Grenzwerte für die Landesflughäfen Zürich und Genf festgelegt. Der Grenzwert ist bei $65 L_{eq}$ festgelegt worden. Das bedeutet, dass man ab diesem Wert Schall-Isolationen zu verteilen hat.

Ich möchte anhand meiner letzten Folie darstellen, wie es aussehen würde, wenn man die schweizerische Lösung der Grenzwertsetzung auf den Flughafen Frankfurt übertragen würde. Dabei handelt es sich um einen energieäquivalenten Schallpegel von 16 Stunden – so wie wir das in der Schweiz untersucht haben. Der Grenzwert würde jetzt dort sein, wo die blaue Kurve verläuft. Sie sehen, dass die Wohngebiete nicht mehr betroffen sind.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Das Wort hat Herr Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich möchte zwei Vorbemerkungen machen. Mir scheint es sowohl von der Verständlichkeit als auch von der Fairness her sinnvoller zu sein – deswegen würden wir dabei bleiben, so zu verfahren, wie wir es schon gestern und heute Vormittag gemacht haben –, nur wenige Fragen zu stellen, die Antworten abzuwarten und dann mit den nächsten Fragen fortzufahren. Dann ist es insbesondere für die Zuhörerinnen und Zuhörer leichter, den inhaltlichen Zusammenhang im Auge zu behalten.

Ich möchte zu zwei Aussagen kommen, die ich aus den Beiträgen heute Nachmittag herausgefiltert habe. Eigentlich habe ich mich gewundert, dass es darauf keine stärkeren Reaktionen gab. Zunächst hatte Herr Häfner von der FAG den Eindruck erweckt: Je mehr Bahnen, desto weniger Lärm. Dann frage ich mich in der Tat: Warum sitzen wir hier? Und warum baut die FAG nicht zehn Bahnen? Dann müsste es vollkommen still im Rhein-Main-Gebiet sein.

Zweitens komme ich zur Bemerkung von Herrn Bruinier, der – ich habe mich bemüht, das mit-zustenografieren – sagte, aus Kapazitätsgründen könnten lärmarme Verfahren nicht durchgängig durchgeführt werden. Meine Damen und Herren, diese Aussage ist meiner Ansicht nach in hohem Maße bedenklich. Denn Politik insgesamt soll doch überwachen, ob das, was technisch abläuft, von den Menschen noch zu ertragen ist. Das heißt doch schlicht: Es müsste so sein, dass die lärmarmen Verfahren die Vorgabe darstellen und dass die technischen Bedingungen sich danach richten, wie viel man abwickeln kann – und nicht umgekehrt. Es scheint so zu sein, dass viel von dem, was wir hier gehört haben, eher nicht der Aufklärung und der Verdeutlichung der Fakten dient, sondern ein Stück weit auch der Verwirrung.

Ich habe mittlerweile diverse Berechnungsverfahren sowie diverse Bewertungsverfahren kennen gelernt, aber ich muss feststellen, dass es überhaupt keine durchgängig gleiche Basis mehr gibt, um die verschiedenen Varianten und Modifikationen beurteilen zu können.

Ich möchte jetzt mit meinen Frage beginnen und Herrn Offerman sowie Herrn Reichmuth bitten, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen: Erstens. Im Qualitätsgutachten zur FAA-Studie – nicht die überarbeitete und ergänzte, sondern die alte – ist von einem Überhang von rund 20 % für Starts die Rede. Das ist insoweit eine Kritik, denn spätestens am zweiten Tag kann keiner mehr starten, weil zwischendurch niemand gelandet ist. Wenn mehr Starts als Landungen stattfinden, gibt es am Boden einen Mangel an Flugzeugen. Das heißt, das ist eine suboptimale Verteilung der Werte. Warum ist das nicht im Rahmen einer realistischen Verteilung

gemacht worden? Wie ist eine solche Annahme insbesondere aus Qualitätssicht zu bewerten?

Zweitens. Das angewendete Simulationsmodell ist im Rahmen der Qualitätsüberprüfung revidiert worden. Es ist total veraltet. Warum sind keine besseren Simulationsmodelle mit neueren Erkenntnissen angewendet worden?

Drittens. Herr Offerman, Sie haben, wenn ich es richtig verstanden habe, festgestellt, dass Ihre Kapazitätsbewertung der Südbahn eine andere als die der FAA ist. Ich hätte gerne einmal die Gründe dafür gehört, weil es mir nämlich in der Tat so zu sein scheint, dass hier im Wesentlichen Verwirrung gestiftet wird, sodass wir keine Klarheit haben. An Letzterem habe ich aber ein Interesse.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Das Wort hat Herr Dr. Reichmuth.

Herr **Dr. Johannes Reichmuth**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die erste Frage bezog sich auf einen Überhang an Departures im FAA-Gutachten. Das bezieht sich wahrscheinlich auf die Kommentare im technischen Bericht. Im technischen Anhang wurde darauf hingewiesen, dass es die Methode der FAA war, ein gleichmäßiges Verkehrsangebot in das Simulationsmodell zu geben, um dann hinterher den entstandenen Verkehrsfluss nach den Verspätungen auszuwerten. Wir haben darauf hingewiesen, dass man bei einem ausgewogenen Verkehr mit genauso viel Starts wie Landungen rechnen müsse, um nicht eventuell zu viele Flugzeuge auf dem Flughafen zu haben. Dazu haben wir ausgeführt, dass dabei einige Varianten – es gibt eine Tabelle, wo wir das einmal aufgeführt haben – nach den FAA-Bewertungen auch unter die 120er-Werte sinken würden, dass sich aber an der Reihenfolge der Varianten nichts ändern würde. Diese Informationen sind im technischen Anhang des FAA-Gutachtens enthalten. Man kann sich diese Informationen also auch besorgen.

Es wurde gefragt, ob die Simulationsmodelle veraltet sind. Von der FAA wurde ein altes Simulationsmodell programmiert. Das ist eine Variante des Programms ADSIM. Es wird aber heute noch in den USA eingesetzt.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es gibt aber neuere bzw. bessere!)

– Was heißt "besseres Modell"? Für diese Zwecke ist es sehr gut geeignet, weil es nicht die Rollbahn und den Luftraum mit berücksichtigt und dadurch auch Fehlermöglichkeiten ausschaltet. Es ist auf das Bahnsystem konzentriert und deshalb auch sehr gut für solch eine vergleichende Studie geeignet.

Die dritte Frage habe ich nicht ganz mitbekommen.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Können Sie die noch einmal wiederholen? Das wäre sinnvoll.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die dritte Frage ging speziell an Herrn Offerman. Ich fragte ihn, warum er, was die Südbahn angeht, zu einer anderen Kapazitätsbewertung kommt als die FAA. Wenn auch Sie dazu etwas sagen können, würde ich das gerne hören.

Herr **Dr. Johannes Reichmuth**: Ich kann natürlich nichts dazu sagen, weil die Berechnungen dazu von uns noch nicht abgeschlossen sind.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Dann bitte ich Herrn Offerman, die an ihn gestellten Fragen zu beantworten.

Herr **Hans Offerman**: Könnten Sie uns, was die erste Frage betrifft, etwas genauer erklären, welche Berechnungen genau Sie meinen?

Präsident **Klaus Peter Möller**: Sozusagen zum Mitschreiben, Herr Kaufmann.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe das so verstanden, dass bei der Qualitätsbewertung zum FAA-Gutachten davon die Rede ist, dass dort ein Überhang von Starts in Höhe von 20 % eingerechnet wurde, was zu einer nicht optimalen Kapazitätsauslastung führen würde. Ich möchte wissen, wie Sie das beurteilen. Mit welcher Berechnung könnte man da herangehen? Denn ich bin insgesamt daran interessiert zu erfahren – das wird bei späteren Fragen auch noch zum Ausdruck kommen –, welche tatsächlichen Kapazitäten die verschiedenen Varianten ermöglichen. Es verfestigt sich doch der Eindruck, dass die wesentlich größer sind als das, was hier behauptet wird.

Herr **Hans Offerman** (Übersetzung aus dem Englischen): Ich muss Ihre erste Frage so beantworten: Ich weiß es im Moment nicht. Die Einzelheiten – besonders die Zahlen – muss ich mir noch einmal ansehen. Ich habe sie leider nicht hier. *

* Nachträgliche schriftliche Antwort von Herrn Hans Offerman (Übersetzung aus dem Englischen):

Die Beobachtung ist korrekt: Im FAA-Gutachten sind für einige Varianten mehr Starts als Landungen angegeben, die erwähnten 20 %. In unserem Abschlussbericht ist klar angegeben, dass bei einem Split von 50 % Starts und 50 % Landungen eine Verringerung der Bewegungszahlen zu beobachten ist. Bei Zugrundelegung dieses Splits für alle Varianten ergibt sich jedoch keine Änderung der Rangfolge. Mit anderen Worten: Für die Varianten mit dem voraussichtlich besten Runway-Layout ergibt sich durch die Veränderung des Splits keine wesentliche Änderung der Rangfolge, sodass die FAA-Ergebnisse dadurch nicht beeinflusst werden.

Bei der zweiten Frage geht es um das Simulationsmodell. Sie sagten, dass das, was hier von der FAA benutzt wurde, vielleicht doch nicht auf dem allerneuesten Stand sei. Es ist nun einmal halt so: Wenn man diese Art von Simulationsmodellen bei der Art von Studien, um die es hier geht, benutzt, muss man sich genau ansehen, was man eigentlich benutzen kann, um überhaupt richtige und gültige Kapazitätsszahlen erhalten zu können.

Man musste schnell vorangehen. Auch musste man versuchen, ein Modell auf die Beine zu stellen, das für die große Zahl der Varianten die verschiedenen Kapazitätsszahlen angeben kann.

Natürlich ist es schon möglich, ein besseres und leistungsfähigeres Modell zu benutzen. Da gibt es z. B. das Modell, welches auch von der DFS benutzt wurde, nämlich das TAAM-Modell. Was wäre aber die Folge davon? Es würde sehr viel länger dauern, um die Simulationsergebnisse zu bekommen. Ich sagte bereits in meinem Abschlussbericht, dass ich der Meinung sei, es wäre eigentlich gut, andere Varianten für die Studien zu benutzen, um mehr Details zu erhalten.

Drittens wurde gefragt, warum wir höhere Kapazitätsszahlen für die Süd-Landebahn haben. Ich weiß nicht genau, auf welche Berechnungen, die wir angeblich angestellt haben, Sie hinweisen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich gehe noch einmal darauf ein. Soweit mir bekannt ist, haben Sie im Januar dieses Jahres Berechnungen angestellt, in deren Rahmen Sie zu einem höheren Ergebnis als die FAA kamen.

Herr **Hans Offerman** (Übersetzung aus dem Englischen): Jetzt weiß ich, worauf Sie anspielen; das war mir eben nicht ganz klar. – Wir wurden gebeten, einmal zu sehen, wie eigentlich die Sensitivität bei der Nutzung dieser Variante ist. Wir haben nun Folgendes gemacht: Wir haben Kapazitätsszahlen angegeben, die eigentlich nicht beschränkt waren. Dadurch kommt es, dass wir höhere Zahlen als die haben, die von der FAA für die Bahnbelegung angegeben werden. Wir sollten quasi die Sensitivität zeigen. Das haben wir auch gemacht.

Abg. **Frank Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Damen und Herren, ich möchte mit den Fragen fortfahren und bei diesem Punkt bleiben. Das, was wir gerade gehört haben, möchte ich mit der Einschätzung des Praktikers konfrontieren, der sich auch mit den Unterlagen beschäftigt hat. Deswegen frage ich Herrn Heldmaier, wie aus seiner Sicht die maximalen Zahlen aussehen könnten. Herr Heldmaier hat ja die These vertreten, dass mit dem bestehenden System ein Wert von 120 erreichbar wäre. Deswegen würde ich Sie darum bitten, die unterschiedlichen Bewertungen aus Ihrer Sicht noch einmal darzustellen. Es ist ja Kritik geübt worden. Deswegen verstehen Sie mich nicht

so, dass die GRÜNEN hier propagieren wollen, dass die 18 West unbedingt als Landebahn benutzt wird. Wir wollen in der Tat, Herr Schölch, den Punkt herausarbeiten, dass wir Ihnen nicht glauben, dass es das Ziel ist, 120 zu realisieren, sondern dass Sie in Wahrheit ganz andere Ziele haben.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Diese schwierige Frage beantwortet Herr Heldmaier.

Herr **Harm Heldmaier**: Herr Kaufmann, auf Ihre Frage kann ich eingehen, aber wir laufen Gefahr, dass das hier in eine satirische Veranstaltung umschlägt. Das ist nicht so, weil Ihre Frage so ist. Ich kann Ihnen sagen, wie die Vorgaben für die Bahn 36 waren – nämlich genau das Szenario. Das haben die Kollegen von der NLR sowie die Kollegen Reichmuth und Oliva in ihrem Qualitätsgutachten diskret übergangen. Ich glaube auch nicht, dass sie gewusst hätten, was sie da schreiben sollten. Warum ist das, was man da an Vorgaben gemacht hat, grotesk? Grotesk bei diesem Szenario ist Folgendes: Es dreht sich darum, dass man die Frage untersucht, wie viele Flugbewegungen man durchführen kann, wenn man die 18 West von Süden her anfliegt, also von Süden her landet, und gleichzeitig auch das Parallelbahnsystem benutzt. Sie können es – ich habe das FAA-Gutachten dabei – nachlesen: Man hat vorgegeben, dass von Süden her gelandet wird, während zur gleichen Stunde auf der gleichen Bahn in die Gegenrichtung gestartet wird. Das kann man nicht mehr als einen geordneten Flugbetrieb bezeichnen. So etwas kann man auf dem Flugtag in Reichelsheim machen, das kann aber nicht auf einem Verkehrsflughafen als Szenario unterstellt werden. Damit ist dieses System – Nutzung der 18 West als Landebahn von Süden her – natürlich auf 48 Flugbewegungen pro Stunde kollabiert. Deshalb hat es natürlich auch nicht mit den 120 Flugbewegungen klappen können.

Sie brauchen gar nicht zu schätzen, denn das, was Herr Gebauer vorhin sagte, muss man ein wenig relativieren. Ich kann natürlich sagen: In Frankfurt werden so und so viele Landungen durchgeführt, und die Eckwerte sind da. Das hilft aber uns Piloten und den Fluggesellschaften nicht. Auch die Rekorde – was Sie einmal geschafft haben – helfen ihnen nicht. Das, was in London täglich geleistet wird, und das, was bei uns sozusagen die Rekordposition der Frankfurter Flugsicherung ist, sind zwei Paar Stiefel.

Ich kann Ihnen das Folgende belegen. In der letzten Information der Vereinigung Cockpit hat ein junger Kopilot einen sehr schönen vierseitigen Artikel mit der Überschrift "Die Londoner können es doch auch" geschrieben. Die Londoner sind stolz, dass Sie das so können. Sie machen es täglich. Das hat also nichts mit dem zu tun, was auf dem Papier steht. Die täglich geübte Praxis ist etwas ganz anderes.

Jetzt kommen wir zu den Zahlen. Sie sind nicht geschätzt. Wenn man das jetzt auf die Bahnen bezieht, kommt man in London auf 220.000 Flugbewegungen pro Bahn, während es in Frankfurt 161.800 sind. Sie können nun die Londoner Leistungsfähigkeit auf drei Bahnen beziehen. Sie sagen: Wir haben in Frankfurt drei Bahnen, eine können wir bisher nur halb – nämlich lediglich als Startbahn – benutzen. Wenn Sie daraus jetzt eine vollwertige Start- und Landebahn machen – aber nicht so, wie es die FAA-Vorgabe war, sondern so, wie es ordentlich durchgeführt wird –, dann haben Sie drei Bahnen mit jeweils 220.000 Flugbewegungen, gemessen am Londoner Leistungskriterium. Dann hat man haargenau 660.000 Flugbewegungen.

(Zuruf von der CDU)

– Nein, die starten nicht gegen die Landerichtung. Das gibt es nicht.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Herr Heldmaier, lassen Sie sich nicht von der CDU aufs Glatteis führen. Die GRÜNEN fragen nämlich im Augenblick. Das geht von deren Fragezeit ab; deswegen habe ich das gesagt. – Das Wort hat Herr Kaufmann.

Herr **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Präsident! Aber ich habe insoweit nichts dagegen, als es noch einmal der Aufklärung dient. Wir können festhalten, dass, wenn man die Londoner Qualitätskriterien anwendet, mit dem vorhandenen System auch die 120 – sprich: 660.000 – Bewegungen möglich wären, ohne dass ich sie fordere, Herr Kollege Boddenberg. Es geht ja nur um die Frage, warum von der FAG eine zusätzliche Bahn gefordert wird. Wir merken das doch ganz deutlich anhand der verschiedenen Vorträge: Eine Schließung der 18 West wurde aus vielerlei Gründen ausgeschlossen. Insoweit ist man an dieser Stelle auch aus dem Paket der Mediation vollständig ausgestiegen. Nicht nur in Bezug auf das Nachtflugverbot, sondern auch, was die Variante Südbahn angeht, wurde ausgeschlossen, dass es zugleich zu einer Schließung der 18 West kommen kann. Dann ist es, denke ich, vollkommen berechtigt, dort nachzubohren, um nämlich die Perspektiven zu erkennen – möglicherweise jenseits des Planungshorizonts, aber meiner Ansicht nach eher hinter dem Vorhang, der im Augenblick aufgespannt wird, weil Wahrheit und Darstellung auseinander fallen. Das haben wir ja heute schon mehrfach erlebt.

Unter dem Stichwort Verwirrung möchte ich eine Frage an Herrn Müller richten. Sie haben festgestellt – im Bericht von Herrn Ewen über die Optimierung ist das ja auch enthalten –, dass innerhalb der Optimierung auch der Flottenmix verändert wird. Das ist aus meiner Sicht ein ganz typischer Verwirrungsversuch, denn normalerweise muss man unter Ceteris-Paribus-Bedingungen arbeiten.

Das heißt, man variiert bestimmte Dinge, muss aber andere konstant lassen. Wenn man plötzlich von einem anderen Flottenmix ausgeht, sind natürlich auch die Ergebnisse ganz anders. Insoweit ist eine Vergleichbarkeit überhaupt nicht mehr vorhanden. Deshalb frage ich Sie, Herr Müller: Gibt es auch im Rahmen Ihrer Ergebnisse bzw. Untersuchungen Rechnungen, die sich auf eine Optimierung ohne Veränderung des Flottenmixes beziehen? Oder umgekehrt gefragt: Was bewirkt die Veränderung des Flottenmixes innerhalb der Optimierung denn bezüglich der von Ihnen gefundenen Ergebnisse?

Präsident **Klaus Peter Möller**: Das Wort hat Herr Müller.

Herr **Kurt Müller**: Herr Häfner führte vorhin schon an, dass zum Teil die kleinen Propellermaschinen und die kleinen Maschinen unter 50t zu Gunsten der etwas größeren Klasse – also S 5, das ist der kleine Airbus – reduziert wurden. Ich hatte festgestellt, dass darüber hinaus auch in der Klasse der Boeing 747 eine Reduzierung stattgefunden hat. Dafür gab es allerdings wieder in der Klasse des A 340 eine Zunahme.

Es ist jetzt natürlich schwierig, eine Abschätzung vorzunehmen, wie sich das lärmmäßig auswirkt – vor allem weil der Flugzeugmix auf den verschiedenen Flugrouten unterschiedlich ist. Auf der einen Route fliegen wir die Großen und auf der anderen mehr die Kleinen. Ich habe aber trotzdem einmal versucht, das für den ausgewogenen Mix auf der 18 West, wo also praktisch alle Maschinentypen verkehren, abzuschätzen und bin auf eine Differenz in der Größenordnung von 0,3 dB gekommen. Also das ist minimal.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Müller, es geht mir um die Einbeziehung des Nachtlärms. Das haben zumindest wir – ich könnte mir denken, für ein paar andere gilt das auch – vorhin nicht so ganz verstanden. Wir haben folgendes Problem: Wenn man das Mediationsergebnis umsetzen will, ist ja ein Nachtflugverbot im Paket enthalten. Das bedeutet, dass innerhalb der Nacht kein Lärm entsteht. Der kann dann auch mit keinem Anteil in irgendeine Berechnung einbezogen werden. Bei Ihnen ist aber an irgendeiner Stelle – wenn ich das richtig sehe, im Bereich der optimierten Varianten – von 9 % Nachtlärm die Rede. Sie sprachen vorhin von den zwei Stunden, die von der Definition her noch Nacht ist: 22 Uhr bis 23 Uhr und 5 Uhr bis 6 Uhr. Die sollen nicht unter das Verbot fallen, sind aber doch noch Nacht. Kann das Missverständnis daraus erklärt werden?

Daran schließt sich die Frage an Herrn Prof. Oeser an. Wenn denn die Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr definiert ist, ist dann nicht sinnvollerweise gerade wegen dieser Verwirrung ein Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr und 6 Uhr zu fordern?

Herr **Kurt Müller**: Ich hatte gesagt, dass es Nachtflug nur zwischen 23 Uhr und 5 Uhr gibt, dass also in diesen beiden Nachtstunden noch geflogen werden kann. Es liegen darüber keine Daten vor. Deswegen habe ich vorhin die von mir gemachte Abschätzung genannt. Ich habe gesagt: In Bezug auf die Verteilung in der Nacht – so wie sie heute vorliegt – kann man in etwa davon ausgehen, dass das insgesamt zumindest zu einer Halbierung der Nachtflugbewegungen gegenüber heute führen kann.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Es gibt noch eine Nachfrage.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt, Sie nehmen an – wenn ich es richtig verstanden habe –, dass in der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr nicht geflogen wird. Aber die Hälfte der Flüge, die bisher zwischen 22 Uhr und 6 Uhr insgesamt geflogen wurde, findet dann in der Zeit zwischen 22 Uhr und 23 Uhr sowie 5 Uhr und 6 Uhr statt.

Herr **Kurt Müller**: Ja.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann habe ich es richtig verstanden.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Das Wort hat Herr Prof. Oeser.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser**: Herr Abg. Kaufmann, natürlich weiß ich, dass sich die Nachtzeit von 22 Uhr bis 6 Uhr erstreckt. Ich setze mich als Vorsitzender der Bundesvereinigung gegen Fluglärm auch dafür ein. Als Mediator hatte ich aber die Aufgabe, zu einem Kompromiss zu kommen, der von allen innerhalb der Mediationsrunde getragen wird. Die Regelung "22 Uhr bis 6 Uhr" wurde nicht von allen getragen. Wir haben anhand einer Statistik auch noch einmal gezeigt, weshalb die beiden Stunden – 22 Uhr bis 23 Uhr und 5 Uhr bis 6 Uhr – nicht so rasch wegzunehmen sind, wie es eventuell bei den anderen der Fall ist. Wir haben aber auch gesagt, dass wir an lärmsensible Menschen – an Kinder, Alte und Kranke – denken müssen und dass in der Zeit vor 23 Uhr und nach 5 Uhr eine Menge in Bezug auf Lärmreduzierung geschehen muss.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Müller hat gerade gesagt, dass sich die Hälfte der Nachtflugbewegungen auf diese beiden Stunden konzentriert. Das würde also genau kontraproduktiv zu dem sein, was Sie eben gerade festgestellt haben.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser**: Nein, Herr Abgeordneter, denn die finden ja statt. In den Stunden zwischen 22 Uhr und 23 Uhr sowie 5 Uhr und 6 Uhr kommt nichts hinzu. In Bezug auf die anderen, die wegfallen sollen, ist der genannte Prozentsatz zutreffend. Wir haben dies aber im Rahmen der Me-

diation als den im Moment einzig möglichen Kompromiss betrachtet, der aber, wie alle Kompromisse, unbefriedigend ist.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Oeser, diese Regelung in Bezug auf die Zeit zwischen 23 Uhr und 6 Uhr ist weniger als das, was die Bundesvereinigung gegen Fluglärm fordert. Sie haben aber gesagt, das sei konsensfähig. Gestern und heute haben wir sowohl von der FAG als auch von der Lufthansa, die beide in der Mediationsrunde mit dabei waren, gehört, dass sie Probleme mit dem Nachtflugverbot sehen. Heißt das, dass sie aus Ihrer Sicht den Kompromiss wieder verlassen haben?

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser**: Ich habe bis jetzt noch nicht offiziell gehört, dass sie den Konsens verlassen haben. Dann wäre er eben kaputt. In der Endrunde der Mediation haben die beiden Genannten angedeutet, dass sie damit Probleme haben. Wir waren aber trotzdem der Meinung, dass das geschehen muss. Denn im Rahmen eines Mediationsverfahrens muss der Versuch gemacht werden, dass sich beide Seiten wieder finden. Andernfalls ist die Mediation gescheitert.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Herr Prof. Oeser, ein Minderheitenvotum in Sachen Nachtflugverbot wurde nicht registriert. Zumindest habe ich aus dem Bericht bzw. aus dem Schriftwechsel dazu so etwas nicht entnommen.

Herr Prof. **Dr. Kurt Oeser**: Das ist auch nicht offiziell zu Protokoll gegeben worden – wie etwa die Aussage der fünf Bürgermeister und der Stadträte im Hinblick auf den Ausbau. Diese Probleme sind aber vorher genannt worden. Sie sind uns auch schriftlich mitgeteilt worden.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann darf ich FAG und Lufthansa bitten zu sagen, ob sie den Konsens in Bezug auf ein Nachtflugverbot jetzt wieder in Frage stellen.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Das Wort hat Herr Prof. Schölch.

Herr Prof. **Dr. Manfred Schölch**: Ich kann bei der Beantwortung dieser Frage eigentlich nur auf das verweisen, was unser Vorstandsvorsitzender gestern hier erklärt hat. Und das war eindeutig und klar. Er hat gesagt: Wir stehen vom Grundsatz her positiv zu dieser Sache. Wir stellen fest, dass im Rahmen der Mediation nicht alle Aspekte des Nachtflugverbots sorgfältig geklärt und abgestimmt werden konnten. Diese Erkenntnisse wollen wir noch nachholen. Dazu bedarf es der Gespräche mit den Luftverkehrsgesellschaften sowie der Untersuchung der logistischen Zusammenhänge. Am Ende wird es dann eine entsprechende Entscheidung geben. Unsere positive Grundhaltung ist hier deut-

lich geworden. Der notwendige Untersuchungsbedarf ist erklärt worden. Im Übrigen ist hier das Zehn-Punkte-Programm der FAG vorgestellt worden. Wir hoffen sehr, dass das positiv aufgenommen wird.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Die GRÜNEN sind im Augenblick zufrieden. Dann geht das Fragerecht auf die F.D.P. über. Das Wort hat Herr Kollege Denzin.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Ich möchte Herrn Müller und in dem Zusammenhang auch noch einige andere Herren in Bezug auf das ansprechen, was Sie, Herr Pawlik, heute wieder aufgegriffen haben. Wir hatten das ja gestern schon bei der Generaldebatte diskutiert. Ich glaube, wir müssen wirklich für mehr Klarheit hinsichtlich der Ausweisung oder Übertragung der Isophonen in die Kartierung sorgen. Wir haben jetzt von Herrn Prof. Oeser gehört, dass es eine Diskussion in Bezug auf die Frage gab, was man zugrunde legen soll. Dann hat man LAI zugrunde gelegt, das ja, wie wir gestern auch gehört haben, ein Verfahren für die Raumordnung ist. Es ist nicht unbedingt ein Verfahren, das in Zusammenhang mit einem Fluglärmsgesetz steht.

Herr Müller, Sie haben als Leiter der HLfU sicherlich Kenntnis über einschlägige Gerichtsverfahren. Haben Sie keinen Bammel, dass es da Probleme geben könnte? Der Flugzeugstaffelmix 1984 hat einen Anteil von 40 % Chapter-II-Maschinen. Dazu kommen die Maschinen, die damals noch Chapter I waren; sie zählen heute schon fast nicht mehr dazu. Heute haben wir 98 % Chapter-III-Maschinen und 2 % Chapter-II-Maschinen. Das liegt zugrunde. Damit werden Siedlungsgebiete verhindert. Es gibt nun einige Bürgermeister, die ein Doppelinteresse haben. Einmal haben sie das Interesse, die Lärmbelastung für ihr Gebiet zu vermindern. Es gibt aber auch schon kritische Töne im Hinblick auf eine Gebietsausweisung. Wie wollen Sie damit umgehen?

Ich frage das Gleiche die FAG: Wie sehen Sie das im Hinblick auf die Anträge? Wie wollen Sie aus dieser Konfliktsituation herauskommen? Natürlich haben wir das gemeinsame Manko, Herr Prof. Oeser, dass es im Moment keine aktualisierte Rechtslage gibt. Aber nach dem, was ich in Bezug auf Gerichtsurteile in einschlägigen Verfahren weiß, ist es so, dass sie letztlich immer zugunsten derer ausgegangen sind, die mehr ausgewiesen haben bzw. bauen wollten. Gestern wurde hier vorgetragen, die Gerichte seien tendenziell immer restriktiver geworden. Das kann ich – zumindest auf der Grundlage meines Kenntnisstandes – nicht nachvollziehen. Wenn Sie da andere Informationen haben, wäre ich dankbar, wenn Sie die erwähnen würden.

Dann ist noch ein Punkt interessant, zu dem ich Herrn Bruinier fragen möchte. Wir haben ja Mess-

Stellen. Ich frage nun Herrn Bruinier, Herrn Müller und die FAG: Gibt es einen Abgleich der gemessenen Lärmwerte mit den berechneten und in den Isophonen kartierten? Wenn ja, wie sieht das aus?

Ich habe an die FAG eine Bitte. Wir sollten nicht – je nach Grundeinstellung zu der Frage des Ausbaus – so oder so operieren. Lassen Sie doch bitte – das wäre sicher auch hilfreich für das weitere Verfahren – einmal alle vorliegenden Lärmberechnungen mit Legende und mit den Hinweisen, was da eingeflossen ist, zusammenstellen. Das sollte auch beinhalten, was Sie, Herr Oliva, überraschend in Bezug auf Zürich eben vorgestellt haben. Wenn wir den Züricher Kompromiss hier zugrunde legen, dann sind ja noch nicht einmal Offenbach und Frankfurt betroffen. Das sind ja nun ganz andere erstaunliche Ergebnisse. Stellen Sie das doch bitte einmal im Rahmen eines kleinen Kompendiums zusammen. Dafür wäre ich wirklich dankbar. Nicht nur wir brauchen das. Alle Damen und Herren, die hier zuhören, werden von all den unterschiedlichen Annahmen doch verwirrt. Es kann doch nicht sein, dass etwas je nach politischer Geschmacksfrage eingesetzt wird. Vielmehr müssen wir uns doch einmal dem tatsächlichen Geschehen nähern. Eines – das wurde hier vorhin schon einmal sehr deutlich gemacht – ist klar: Die Lärmbelastung ist effektiv so oder so, egal wie wir sie kartieren. Und die Betroffenheit entspricht der Lärmbelastung bzw. dem subjektiven Empfinden. Deshalb sollten wir da nicht Verwirrung zu stiften, sondern Klarheit in die Diskussion zu bringen. Aber auch für die Verfahren brauchen wir das.

Herr Reichmuth, Sie hatten – ich habe es wörtlich notiert – gesagt: Viele Fragen in Bezug auf die Qualitätsbeurteilung der jeweiligen Standorte erfordern zusätzliche Untersuchungen. Ich wäre dankbar, wenn Sie dazu konkrete Beispiele bringen würden. Vor allem habe ich die Frage: Welchen Zeithorizont halten Sie im Hinblick auf weitere Untersuchungen für erforderlich?

In dem Zusammenhang habe ich an die FAG die Frage: Wie sieht es nach Ihren Vorstellungen in Bezug auf den Zeithorizont aus? Bis wann werden Sie denn – soweit Sie es heute absehen können – die Untersuchungen haben, die Sie dann in die Lage versetzen, Ihren internen Entscheidungsprozess anzugehen? Wie würde das Verfahren dann weiterlaufen? Das sollte hier noch einmal, damit es allgemein deutlich wird, angesprochen werden.

Herr Gebauer hat verschiedene Optimierungspotenziale angesprochen. Ich wäre dankbar, wenn er Beispiele bringen könnte, aus denen hervorgeht, was da noch für Optimierungspotenziale – über das, was bis heute vorgetragen worden ist – vorhanden sind, die möglicherweise nutzbar gemacht werden können.

Ich komme dann zur Startbahn bzw. zur Bahnkonfiguration. Vorhin gab es dazu die Aussage, dass die West nicht haltbar ist, wenn die Süd in der Variante, wie vorgelegt, kommt, weil es Überschneidungen gibt usw. Mir wurde vorgetragen, in den Tagesrandzeiten könnte das eine interessante Ergänzung sein.

Völlig unabhängig von der Argumentation in Bezug auf den Wald bzw. die Aufforstung, Herr Prof. Oeser, die Sie gestern hier noch einmal sehr deutlich gemacht haben, habe ich eine Nachfrage, die sich also lediglich auf die Konfiguration der Bahn bezieht: Schließt sich das wirklich aus, wie es sich vorhin anhörte?

Ich nehme gerne noch einmal die Aussage bezüglich der Lärmverteilung auf. Zum Teil haben wir uns Schiphol angesehen. Es ist in der Tat kein vordergründiges Argument, um eine Position zu verstärken oder durchzusetzen, sondern es ist logisch nachvollziehbar: Wenn ich Starts und Landungen auf eine größere Kapazität verteilen kann, gibt es natürlich auch eine ganz andere Chance in Bezug auf die Lärmverteilung. Unter diesem Aspekt habe ich an Herrn Gebauer die Frage, inwieweit man Erfahrungen aus Schiphol übertragen kann. Ist das, was mir da vorgetragen wurde, richtig? Vielleicht kann auch Herr Raps dazu noch eine Aussage machen.

Für mich ist heute deutlich geworden: Es geht um die Beeinträchtigung und die Entlastung insgesamt. Und eine Beeinträchtigung entsteht, egal welche Art von Parallelbahnsystem wir haben. Insofern ist das schon ein interessanter neuer Gesichtspunkt, über den wir gemeinsam nachdenken sollten.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Ich schlage vor, dass die Beantworter – sie sollten dann jeweils auf alle Fragen antworten, die Herr Kollege Denzin gestellt hat – in folgender Reihenfolge zu Wort kommen: Herr Müller, der Vertreter der FAG, Herr Bruinier, Herr Dr. Reichmuth, Herr Dr. Gebauer und Herr Raps.

Herr **Kurt Müller**: Herr Denzin, Sie haben noch einmal die Planungszonen – so wie sie hier von mir dargestellt wurden – angesprochen. Sie haben gefragt, ob ich keine Angst vor Gerichtsverfahren hätte. Wenn ich das alleine gemacht hätte, dann hätte ich Angst. Das ist aber nicht der Fall. Ich bin hier nach einer Richtlinie vorgegangen, die vom Länderausschuss für Immissionsschutz erarbeitet wurde. In ihr sind die Immissionsschutzbehörden der einzelnen Länder vertreten. Nach § 16 des Fluglärmsgesetzes ist es den Ländern freigestellt, weiter gehende planungsrechtliche Vorschriften oder Einschränkungen zu erlassen. Damit das nicht in jedem Bundesland anders gehandhabt wird, hat sich der Länderausschuss für Immissionsschutz zusammengesetzt und die Leitlinie geschaffen, die ich hier angewendet habe. Ich habe da also nicht

etwa Eigenes erfunden, sondern das ist die Leitlinie der Länder-Immissionsschutzbehörden. Und das ist doch schon, wie ich meine, ein Gremium, dem man das zutrauen kann. Darüber hinaus hat die Raumordnungsminister-Konferenz gerade diese Leitlinie den einzelnen Ländern zur Anwendung empfohlen. Auch in Hessen ist dieser Beschluss der Raumordnungsminister unserem Haus und auch den Regierungspräsidien zur Kenntnis gegeben worden.

Herr **Christian Häfner**: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Vielleicht kann ich einmal etwas zur Vereinfachung beitragen. Wie Herr Denzin bereits richtig sagte, ist es so: Diese AzB alt enthält zu 40 % Kapitel-2-Flugzeuge, die ab dem übernächsten Jahr in der gesamten EU verboten sind. Wenn wir dieses auf das Jahr 2015 übertragen, dann haben wir darin 40 % Flugzeuge, die seit 30 Jahren nicht mehr produziert werden, und das ist Unsinn.

Auch das Umweltbundesamt und das Umweltministerium gehen im Hinblick auf alle Entwurfsdiskussionen für die Aktualisierung der Fluglärmsgesetze von dieser AzB neu aus, die im Übrigen in Deutschland zwei Jahre lang an fünf Flughäfen durchgemessen wurde. Das eindeutige Ergebnis steht da drin. Es ist doch gestern schon von Herrn Müller erläutert worden. Demnach ist es so, dass der Unterschied bei der dB-Betrachtung zwischen realer Lärmsituation und dieser gerechneten Situation irgendwo zwischen 2 dB und 3 dB liegt. Wenn die Lärmwirkungsforschung sagt: "Wir empfehlen hier beispielsweise eine Grenzziehung bei 60 dB", und ich dann nach alter AzB rechne, nehme ich in Wirklichkeit eine Grenzziehung bei 57, 58 dB vor. Sie als Politiker müssen entscheiden, ob Sie jenseits der Empfehlung der Lärmwirkungsforscher sicherheitshalber 57 dB nehmen oder, wie die Lärmwirkungsforscher empfehlen, 60 dB. Welche Wirkungen das hat, ist mehrfach dargestellt worden. Die Flächenunterschiede und die Betroffenheitsunterschiede sind enorm. Das muss man einfach klären. Unsere Position ist: Wir wollen das aufgeklärt haben.

Ich komme zur Beantwortung der zweiten Frage. Wir gehen davon aus, dass wir uns eigentlich bis Herbst darüber einigen müssen, mit welcher Antragskonzeption wir im April, wie Herr Prof. Schölch erläutert hat, in das Raumordnungsverfahren gehen. Dann müssen wir natürlich in unserem Antrag von realistischen Parametern ausgehen. Es muss eine Chance geben, dass sie im Raumordnungsverfahren, im Planfeststellungsverfahren und möglicherweise hinterher im Verwaltungsstreitverfahren durchkommen. Da kann man nur sagen: Die gesamte – auch die höchstrichterliche – Rechtsprechung der letzten Jahre geht seriöserweise von der AzB neu aus, auch wenn sie, formal gesehen, noch nicht in Kraft ist.

Man muss doch auch fragen: Warum ist die AzB neu noch nicht Kraft? Da gibt es einen Streit mit dem Bund. Es ist Konsens, dass bei der Novellierung der Fluglärmsgesetzgebung auch die militärischen Flughäfen betrachtet werden müssen. Insofern ist es offensichtlich für den Verteidigungsminister gegenwärtig noch nicht finanzierbar, wenn das Fluglärmsgesetz neu gefasst wird. Deswegen ist die AzB neu noch nicht in Kraft. Ich glaube, hier wäre vielleicht eine Initiative von Hessen möglich. Man könnte sagen: Dann setzt wenigstens das als Verwaltungsvorschrift in Kraft, was allgemeiner Konsens ist, was heute gilt.

Ich komme zu den Bahnkonfigurationen bzw. zum Widerspruch in Bezug auf die Nutzung der Startbahn West. Wenn man die Startbahn West in den regulären Betrieb – tagsüber beträgt die Kapazität heute 80 und künftig 120 – einbindet, führt das zu keinem gravierenden Erfolg. Das gilt auch im Hinblick auf das Einführen von Landungen auf der Startbahn West – selbst wenn man dann den Konflikt mit dem kreuzenden Verkehr in der Luft regelt. Das ist relativ einfach zu erklären. Die Startbahn West leistet heute 40 Starts pro Stunde. Wenn ich einfach Starts herausnehme und sie durch Landungen ersetze – eine Landung erfordert etwa einhalbmal so viel Zeit wie ein Start –, dann substituere ich ganz einfach einen Start mit einer Landung. Also in der Summe kommt dann nicht mehr heraus.

Das ist allerdings in der Nacht anders. In der Nachtzeit – in den kritischen Stunden – gibt es bestenfalls 15 bis 20 Bewegungen pro Stunde. Da kann man de facto alle Landungen auf der Nordbahn vornehmen. Unabhängig davon können alle Starts auf der Westbahn erfolgen. Es wird dann nie einen Konflikt geben, weil die beiden völlig unabhängig voneinander sind. Das ist beispielsweise die Denke, die wir hier eingeführt haben. Darum ist das kein Konflikt, und deswegen gehen wir auch davon aus, dass wir während der Nachtzeit zu einer anderen Nutzungsstrategie als während der Tageszeit kommen müssen. Genau das ist die Strategie, die auch die Amsterdamer anwenden. Dafür werden sie immer gelobt.

Präsident Klaus Peter Möller: Das Wort hat Herr Bruinier.

Herr Johann Bruinier: Herr Präsident, verehrte Damen und Herren! Das Meiste ist dazu schon gesagt worden. Es stellt sich hier die Frage, auf welcher Basis man das Ganze rechnet: LAI oder Fluglärmsgesetz? Das Fluglärmsgesetz bedeutet eine Mittlung über die sechs verkehrsreichsten Monate. Ich möchte hier nicht auf die Problematik des Fluglärmsgesetzes eingehen. Das ist ein weites Feld. Die Novellierung steht seit nahezu 30 Jahren an.

Man arbeitet hier mit Isophonen. Diese werden auf der Grundlage bestimmter Prämissen gerechnet, das

ist mehrfach dargestellt worden. Die Rechnung beinhaltet – Gott sei Dank, sage ich einmal – einen Schutzfaktor. Er spiegelt sich wider in deutlichen Unterschieden zu den Messungen vor Ort. Wenn man z. B. nach dem Fluglärmsgesetz rechnet – solche Kurven haben wir ja heute gesehen –, muss man natürlich die gemessenen äquivalenten Dauerschallpegel nach Fluglärmsgesetz vergleichen. Wir haben eine gerechnete, noch in Kraft befindliche Isolinie für den Regionalen Raumordnungsplan Hessen-Süd. In dieser 62 dB(A)-Kontur befindet sich z. B. Zeppelinheim. Man könnte also sagen: In Zeppelinheim gibt es deutlich über 62 dB(A). Aber die messtechnische Wirklichkeit ist eine andere, nämlich 54 dB(A). Ich will damit nur einmal deutlich machen, dass da ein Abstand von 8 dB klafft. Wenn Sie das jetzt auf die Konturen ausdehnen, die hier herangezogen werden, dann könnte man das noch weiter ausdehnen und sagen: Jetzt betrachten wir uns einmal die Messwerte. Dann muss man natürlich die Ergebnisse nehmen, die während einer Ost- bzw. einer West-Betriebsrichtung gemessen wurden. Wenn man das tut – ich könnte hier Zahlen nennen, aber das würde viel zu weit führen –, liegt man immer auf der sicheren Seite. Wir liegen auch mit einer neuen AzB bzw. mit einem AzB-Entwurf immer noch auf der sicheren Seite. Vielleicht erreichen wir dann die Kontur unter bestimmten Bedingungen. Aber auch da passiert kein Unglück.

Nun war es eine Entscheidung innerhalb der Arbeitsgruppe der Mediation, dass man die gültige, die alte AzB nahm. Herr Häfner hat zu Recht darauf hingewiesen, dass darin altes Fluggerät enthalten ist. Es handelt sich um einen Mix des Jahres 1984, der so nicht mehr fliegt. Aber es war eine Entscheidung, davon auszugehen. Man wollte – so Prof. Oeser – absolut auf der sicheren Seite sein. Die entsprechenden Fußnoten sind im Mediationsbericht enthalten. Ich lenke Ihre Aufmerksamkeit auf die Seiten 42, 43 und 62 des Mediationsberichtes, wo redlich auf die Überschätzung nach gültiger AzB eingegangen wird. Man könnte auch z. B. sagen: Das, was heute in den Isophonen-Darstellungen des Mediationsberichtes als rote Kontur ausgewiesen wird, würde nach einem AzB-Entwurf oder nach einer neuen AzB, die zwangsläufig die Folge eines novellierten Fluglärmsgesetzes wäre, unter die grünen Bereiche schrumpfen. Die derzeitigen grünen Bereiche würden künftig die roten Bereiche werden, um das einmal etwas salopp darzustellen.

Präsident Klaus Peter Möller: Das Wort hat Herr Reichmuth.

Herr Dr. Johannes Reichmuth: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich will auf unsere Empfehlung in Bezug auf die Qualitätssicherung hinweisen. Bisher ist ja nur die Bahnkapazität im Rahmen des FAA-Gutachtens bestimmt worden. Man müsste den Luftraum, die Bodenstruktur und den Rollverkehr einbeziehen. Das könnte im Rah-

men von Einzeluntersuchungen geschehen, die aber untereinander auf gleicher Datenbasis abgestimmt sein müssten.

Es wurde gefragt, wie lange so etwas dauert. Das hängt davon ab, wie weit die Vorarbeiten gediehen sind. Ein komplexes Modell, das sowohl Luftraum als auch Bodenstruktur und Rollverkehr gut abbilden will, muss kalibriert sein. Man muss eine gute Datenbasis des bestehenden Systems haben, woran man das dann kalibrieren kann. Dann muss man die jeweilige Maßnahme einbringen, die man verändern will. Dann hängt die Relevanz der Ergebnisse davon ab, wie der Komplexitätsgrad dieser Maßnahme ist und wie sauber bzw. gut sie beschrieben ist. Eine zeitliche Abschätzung vorzunehmen, ist schwierig. Man muss bei einem gut eingestellten System mindestens mit zwei bis drei Monaten rechnen.

Ich wurde gebeten, auf die Verbesserungsmaßnahmen einzugehen, die wir noch für nötig halten. Da kann ich eigentlich auf die Präsentation von Herrn Dr. Heil verweisen. Er hat aus unserer Sicht sehr vollständig dargestellt, welche Verbesserungsmaßnahmen noch erforderlich sind. Auch die Einschätzung von Herrn Dr. Heil in Bezug auf das Potenzial teile ich – allerdings ohne Simulationen dazu gemacht zu haben. Dazu sind sie da. Man muss diese Verfahren anhand des konkreten Modells prüfen. Erst dann kommt das Ergebnis heraus. Ansonsten ist das nur eine Meinung, die ich jetzt äußere.

Präsident Klaus Peter Möller: Vielen Dank. – Die nächsten Fragen wurden an Herrn Gebauer gerichtet. Herr Gebauer, bitte.

Herr Peter Gebauer: Es waren insgesamt drei Fragen. Die erste Frage von Herrn Denzin bezog sich auf Optimierungen – abgesehen von den bisher vorgesehenen. Zweitens wurde nach Schiphol gefragt. Die dritte Frage soll ich zusammen mit Herrn Raps beantworten: Sind die von Herrn Heldmaier genannten 120 Bewegungen im heutigen Bahnsystem überhaupt realistisch?

Es wurde nach den Optimierungen – abgesehen von den bisher vorgesehenen – gefragt. Das ist etwas, was wir schon seit vielen Jahren zusammen mit Herrn Bruinier und der Lärmkommission machen. Wir optimieren immer wieder marginal. Das können wir auch. Sie haben die Ergebnisse der Optimierungen ja anhand der Präsentation z. B. von Herrn Müller gesehen. Die vorliegenden Optimierungen waren solche grundlegender Art. Wir sind dabei in der Form vorgegangen, dass wir versucht haben, auch hier die unserer Meinung nach geringsten Beeinträchtigungen der Bahnen zueinander zu erreichen.

Schiphol ist ein Flughafen, mit dem wir – weil er nur in geringem Maße mit Frankfurt vergleichbar ist – leider bisher keinen intensiven Austausch

haben. Dieser Flughafen verfügt meines Wissens nach über ein sehr komplexes System mit fünf Bahnen. Es gibt Bahnen fast in alle Himmelsrichtungen. Das ist möglicherweise vom dort herrschenden Wind abhängig, denn Start- und Landebahnen werden immer in den Wind gebaut werden. Möglicherweise sind dort andere Windmodelle möglich. Wenn man Start- und Landebahnen in alle Richtungen hat – Nordwest wie Südost –, führt das natürlich dazu, dass man in Bezug auf Quadranten lärmmäßig das Umfeld optimaler bedienen kann, als das bei einem Parallelbahnsystem der Fall ist. Ansonsten ist mir nicht mehr über das Verfahren in Schiphol bekannt.

Dann wurde nach den 120 Bewegungen gefragt. Ich möchte einen großen Teil der Kommentierungen dazu Herrn Raps überlassen, der Pilot ist. Ich möchte nur auf das verweisen, was ich gestern und heute gesagt habe: London und Frankfurt sind bezüglich ihrer Bahnen nicht vergleichbar. London hat heute schon, was An- und Abflüge angeht, ein unabhängiges Bahnsystem. Frankfurt hat mit seinen Parallelbahnen eine einzige Bahn und zusätzlich eine Startbahn West, die nur für Departures in eine Richtung nutzbar ist. Damit hat Frankfurt eineinviertel Bahnen.

Präsident Klaus Peter Möller: Das Wort hat Herr Raps.

Herr Jürgen Raps: Ich wurde gebeten, auf den Vergleich zwischen London-Heathrow und Frankfurt in Bezug auf die Bewegungen pro Stunde bzw. pro Jahr einzugehen. Und ich soll auf die von meinem Kollegen Herrn Heldmaier aufgestellte These eingehen, dass mit dem bestehenden Bahnsystem in Frankfurt dieser Wert zu erreichen ist. Ich bin ein Freund von Zahlen, Daten und Fakten. Mir liegen hier die statistischen Verkehrszahlen des Jahres 1998 vor. Sie wurden von der ECAC – das ist die European Civil Aviation Conference – zusammengestellt.

1998 betrug die Verkehrszahl in Frankfurt 407.859. In London-Heathrow betrug die Verkehrszahl im gleichen Jahr 441.162. Herr Gebauer sprach es schon an: London hat ein unabhängiges Bahnsystem, nämlich einen Abstand von 1420 m mit zwei Bahnen. Insofern ist es gerechtfertigt, diese Zahl durch 2 zu teilen. Dann kommt man auf ungefähr 220.000 Bewegungen. Das ist auch die Zahl, die Herr Heldmaier genannt hat. Aber mit allem Respekt – lieber Harm, du bist wieder da –: Es ist aus meiner Sicht nicht gerechtfertigt – ich würde sogar sagen, das ist abenteuerlich –, diese Zahl 220.000 schlicht und ergreifend mit 3 zu multiplizieren, nämlich mit den Bahnen, die in Frankfurt zur Verfügung stehen. Damit käme man auf 660.000.

Für Frankfurt muss die Rechnung anders aussehen, um auf den Wert pro Bahn zu kommen. Frankfurt hat de facto physisch drei Bahnen. Die sind be-

kannt. Dabei muss wegen des geringen Abstands zwischen den beiden Bahnen – 25 links und 25 rechts; das sind nur 518 m – davon ausgegangen werden, dass es eigentlich nur eine Bahn ist. Und die Startbahn 18 West ist tatsächlich nur eine Viertelbahn. Erstens ist sie nur zum Start geeignet, und zweitens geht das nur in eine Richtung. Man müsste also die Zahl der Bewegungen in Frankfurt, um auf den gleichen Wert wie in London zu kommen, mindestens durch 1,5 – eventuell sogar durch 1,25 – teilen. Dann bekommt man die Zahl 271.906 Bewegungen pro Bahn. So viel zu den Zahlen, Daten und Fakten.

Bei Inanspruchnahme einer Startbahn West als Landebahn in nördlicher Richtung steht sie natürlich für Starts in südlicher Richtung nicht mehr zur Verfügung. Die Piloten möchten aus Sicherheitsgründen – Herr Fongern hat das gestern, soviel ich weiß, auch schon angesprochen; ich war aber gestern nicht hier – kreuzenden Verkehr bei startenden und landenden Flugzeugen auf jeden Fall vermeiden. Insofern ist das aus unserer Sicht überhaupt keine Lösung.

Selbst wenn es möglich wäre, auf der Startbahn West in nördlicher Richtung zu landen, blockiert man im selben Augenblick die Startkapazität auf der 25 left bzw. 25 right in Frankfurt. Also reduziere ich die Kapazität auf diesen beiden Bahnen noch weiter. Es ist heute schon so: Wenn die Startbahn West, die wir hauptsächlich für Starts benutzen, ausfällt – aus Wettergründen, z. B. weil die Rückenwindkomponente zu stark ist –, gibt es aus dem Stand Verspätungen zwischen 20 und 40 Minuten. So viel zum Vergleich zwischen Frankfurt und London.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Herr Denzin hat weiter das Fragerecht.

Abg. **Michael Denzin** (F.D.P.): Herr Raps, ich würde in Bezug auf Schiphol aus Ihrer Sicht als Flugkapitän gerne noch etwas zur Belastungsstreuung durch eine größere Start- und Landekapazität hören.

Herr **Jürgen Raps**: Schiphol hat den Vorteil, sowohl abfliegenden als auch anfliegenden Verkehr – ich benutze einmal dieses Schlagwort – zu sozialisieren. Man hat dort fünf Bahnen zur Verfügung, davon sind – mit allen Möglichkeiten – vier in Gebrauch, und zwar in beiden Richtungen. Insofern haben die natürlich ganz andere Möglichkeiten.

Präsident **Klaus Peter Möller**: Schönen Dank. – Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit bei allen, die mitgewirkt und zugeschaut haben. Ich lade ein zur Fortsetzung morgen um 8.30 Uhr.

(Schluss: 17.37 Uhr)