

## **Regierungspräsidium Darmstadt**

Projektgruppe Flughafen

# **Erörterungstermin**

in dem Raumordnungsverfahren  
für das Vorhaben der Fraport AG  
zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main

**Frankfurt am Main, 25. April 2002**

## **Stenografisches Protokoll**

**Tagesordnung:**

Seite:

7. Gewässerschutz und Wasserwirtschaft ..... 1  
8

Beginn: 9.33 Uhr

## **7. Gewässerschutz und Wasserwirtschaft**

### **Verhandlungsleiter Bickel:**

Ich möchte gern in der Sitzung fortfahren. Ich hoffe, alle Interessenten, die an der Verhandlung noch teilnehmen wollen, sind anwesend. Wir sind in der Zielgeraden. Ich hoffe, dass wir heute mit unserem Termin fertig werden können. Als Erstes wollen wir noch kurz zwei Fragen beantworten, die von gestern übrig geblieben sind. Das eine waren die Schubumkehr und die Oberflächenbelastung durch die Partikelchen, die dabei entstehen, einschließlich ihres Verbleibs bei Regen, und das Zweite war das Problem Löschmittel. Wir wissen ja noch von früher und von den Filmen, dass man bei Notlandungen auf jeden Fall die Fahrbahn beschäumt. Welche Konsequenzen ergeben sich daraus? Fraport hat das Wort und kann sich dazu äußern.

### **Meyer (Vorhabensträgerin):**

Wir hatten das Thema „Schubumkehr“ zwar gestern schon beantwortet, sind aber gern bereit, die Ausführungen heute zu wiederholen. Das wird Frau Schreiber machen. Zum Thema „Löschmittel“ wird Herr Große Stellung nehmen.

### **Frau Schreiber (Vorhabensträgerin):**

Wir haben gestern darauf hingewiesen, dass bei der Erörterung der Luftschadstoff-Gutachten schon darüber gesprochen worden ist, dass die Schubumkehr bei Landungen berücksichtigt ist. Ich weiß jetzt nicht genau, was noch an Fragen offen war. Ich meine, wir hätten uns darauf geeinigt, dass das Thema „Schubumkehr“ abgehandelt war.

### **Verhandlungsleiter Bickel:**

Gibt es zu dem Problem der Schubumkehr noch eine Zusatzfrage? Ich hatte die Ausführungen so verstanden, dass die Belastung geringer sei als beim Start und das deswegen kein Problem sei. Dies sei auch schon einmal besprochen worden. Wollen Sie sich dazu noch einmal äußern, Herr Baumann? Ich glaube, von Ihnen stammte die Frage. Besteht da für Sie noch ein Erörterungsbedarf oder Aufklärungsbedarf?

### **RA Baumann:**

Guten Morgen, Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Gestern hat die Fachbehörde erklärt, dass die Frage der Disposition von der Fraport abschließend noch nicht befriedigend beantwortet werden können. Ich dachte, dass im Zusammenhang mit der von mir gestellten Frage jetzt vielleicht eine Antwort käme. Da diese nicht zu erwarten ist,

habe ich für meinen Teil keine Nachfragen. Ich schließe daraus nur, dass eine entsprechende Untersuchung vonseiten der Fraport im Rahmen dieses Verfahrens erforderlich gewesen wäre, nicht erbracht worden ist und noch erforderlich ist und die Unterlagen deshalb unvollständig sind und eine Feststellung nicht getroffen werden kann. Für die verschiedenen Varianten ist insoweit eine landesplanerische Feststellung ausgeschlossen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Nächster Punkt war der Löschmitteleinsatz. Ich bitte Fraport, sich zum Löschmitteleinsatz zu äußern.

**Große (Vorhabensträgerin):**

Das ist bereits im Band G.15.1 beschrieben; ich führe es aber gern noch einmal aus. Löschschaum wurde bis 1999 sowohl bei Übungen als auch im Notfall eingesetzt und wird seitdem nicht mehr eingesetzt. Generell wird kein Löschschaum mehr eingesetzt.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Zusatzfrage: Wie ist es im Brandfall?

**Große (Vorhabensträgerin):**

Nach Auskunft der Flughafenfeuerwehr wird kein Löschschaum mehr eingesetzt. Es gibt alternative Methoden, die inzwischen so weit entwickelt sind, dass der Einsatz von Löschschaum entbehrlich ist, zumal sich herausgestellt hat, dass der Löschschaum nicht nur Vorteile hatte. Die Verfahren wurden weiterentwickelt, und man hat inzwischen ein vorteilhafteres Verfahren gefunden.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Bedeutet das, dass bei der Löschung überhaupt keine Chemikalien mehr eingesetzt werden, die einer Wassergefährdungsklasse angehören?

**Große (Vorhabensträgerin):**

Das ist nach meinen Informationen richtig. Im Prinzip wird mit Wasserdruck gearbeitet.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das ist wahrscheinlich im Prinzip so etwas Ähnliches, wie wenn man brennende Gasfackeln mit einer Explosion löscht. Da wird die Flamme abgeschnitten; das verstehe ich unter Druck. Das kenne ich aus anderem Zusammenhang.

**RA Baumann:**

Herr Vorsitzender, darf man das so verstehen, dass da Explosionen stattfinden?

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Nein. Ich habe nur gesagt, wie ich verstehe, dass man eine Flamme mit Druck löscht. Das heißt, man kann unter Umständen eine Flamme mit Wasserdruck von ihrer Nahrungsquelle abschneiden. So habe ich es verstanden.

**RA Baumann:**

Darf ich die Frage, die Sie schon beantwortet haben, noch einmal stellen, und zwar an die Fraport: Ist diese Interpretation richtig?

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Ich habe die Fraport ausdrücklich gefragt, ob Chemikalien zum Einsatz kommen. Daraufhin hat Fraport gesagt: Nein, wir arbeiten mit Druck. Ich habe das nur erläutert. Damit ist die Frage von Fraport beantwortet worden. Sie nehmen keine Chemikalien mehr.

**RA Baumann:**

Nur Wasser.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Nur Wasser. Die Methode, mit Wasser zu arbeiten, ist weiterentwickelt.

**RA Baumann:**

Darf ich dann die Frage stellen, ob mit Brauchwasser oder mit einer anderen Art von Wasser gearbeitet wird?

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Die Frage dürfen Sie natürlich stellen; aber allmählich habe ich Zweifel an der raumordnerischen Relevanz. Ehe wir darüber lange diskutieren, ist die Frage schneller beantwortet. – Die Anwesenden wissen es zumindest im Augenblick nicht. Ich vermute einmal, dass man das nicht mit Brauchwasser macht; denn das Wasser ist in den Tanks. Ich vermute nicht, dass man dafür ein eigenes Netz macht. Aber was würde sich ergeben, wenn es Brauchwasser wäre?

**RA Baumann:**

Wenn es mit Brauchwasser gemacht wird, kann das Grundwasser verunreinigt werden. Aber ich gehe davon aus, dass Sie der Sache sicher nachgehen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Wir werden der Sache nachgehen. Klar ist, dass das Wasser, das zum Löschen verwendet wird, ob es Brauchwasser ist oder nicht, durch den Löschvorgang selber verunreinigt wird. Denn da entsteht Ruß, und da verbrennt Kerosin, und das wird mit abgeschwemmt. Aber das sind die Verunreinigungen, die auf der Autobahn genauso vorkommen. Wenn es dort einen Unfall gibt und das Wasser seitwärts abfließt und versickert, muss man eben ausbaggern und sanieren. Ich glaube, damit ist diese Sache geklärt.

**RA Fislake:**

Im Laufe der drei Wochen hat es öfter einen Versprecher gegeben. Deswegen möchte ich jetzt mal Ihnen, Herr Bickel, eine Auskunft geben, die eigentlich der Vorhabensträger geben müsste. Das System mit Wasser und Druck besteht darin, dass mit sehr hohem Druck eine große Wasseroberfläche geschaffen wird und viele kleine Wassertröpfchen wie ein Nebel entstehen. Je größer die Wasseroberfläche ist und je mehr Nebeltröpfchen Sie haben, umso schneller ist der Brand gelöscht. Es hat sich als äußerst wirksam erwiesen, Schadfeuer mit dieser Löschmethode zu bekämpfen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Ich danke für die Aufklärung. Ich habe es mir beinahe so gedacht, kam aber nicht auf die Nebel-Geschichte. Es ist immer gut, wenn Leute mit Erfahrung so etwas aufklären können.

**RA Dr. Schröder:**

Einen schönen guten Morgen! Ich habe noch einmal eine Skizze der Nordwestbahn und des allseits beliebten Mönchwaldsees aufgelegt. Die Frage, ob und in welchem Maße er angeschnitten und in Mitleidenschaft gezogen wird, ist noch offen. Ich bitte dabei, eines noch zu klären. Die aufgelegte Karte C.44 aus der UVS hat den Maßstab 1 : 15.000. Gestern gab es die Auskunft, das ganze Kartenmaterial sei nicht maßstäblich. Das bitte ich noch einmal zu erklären; es sieht nämlich ziemlich genau aus.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Die Frage ist gestern erörtert worden; ich lasse sie nicht mehr zu.

**RA Dr. Schröder:**

Gestern wurde uns von der Fraport eine Skizze versprochen. Herr Amann wollte sie heute liefern.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das ist eine andere Geschichte. Wenn Fraport eine Skizze hat, kann sie aufgelegt werden. Aber erörtern wollte ich dieses Thema eigentlich nicht mehr. Haben Sie zu diesem Problem eine Skizze da?

**Dr. Baader (Vorhabensträgerin):**

Guten Morgen, meine Damen und Herren! Wie gestern gesagt, wollen wir noch einmal darstellen, warum, wie und an welcher Stelle der Mönchwaldsee nicht beeinträchtigt wird. Ich möchte aber eines vorausschicken, weil das ständig verwechselt wird, auch von Herrn Schröder eben wieder. Ich habe am Dienstag Vormittag ausführlich erklärt, wie wir in der UVS im Rahmen der einzelnen Schutzgüter bilanziert haben, und zwar so, dass alle Varianten und ihre Auswirkungen in gleicher Weise berücksichtigt werden.

Für die Eingriffe haben wir im Sinne eines worst-case-Vorgehens für die Raumordnung angenommen, dass innerhalb der Randzone eine komplette Rodung der Wälder notwendig ist. Das heißt, der maximale Wirkungsbereich ist die Randzone. Diese Randzone verläuft links und rechts der Bahn jeweils 300 Meter. Sie ist den Darstellungen – auch derjenigen, die Sie aufgelegt haben – zugrunde gelegt.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

500 Meter!

**Dr. Baader (Vorhabensträgerin):**

Auf jeder Seite 300 Meter von der Achse der Bahn.

Wenn man das Ganze auf die südliche Spitze des Mönchwaldsees fokussiert, ergibt sich folgendes Bild. 150 Meter von der Bahnachse entfernt sehen Sie einen Streifen; er heißt nach BMV Hindernisrichtlinie. Ab diesem Streifen – das habe ich alles schon einmal erklärt – beginnt der Anstieg der hindernisfreien Zone. Die blaue Linie ist die alte Hindernisrichtlinie, die rote Linie ist die neue Hindernisrichtlinie. Die blaue Linie hat eine Steigung von 1 : 10, die rote Linie nach der neuen Hindernisrichtlinie eine von 1 : 7.

Das bedeutet: An der äußersten Südspitze des Mönchwaldsees, also an der ungünstigsten Stelle überhaupt, bleibt der Gehölzsaum am Ufer vollständig erhalten. Mit der alten Hindernisrichtlinie hätten wir stellenweise leichte Einkürzungen vornehmen müssen; mit der neuen Hindernisrichtlinie kann der Gehölzsaum vollständig erhalten bleiben, und zwar in einer Tiefe von zirka 30 Metern ab Uferrand. Ich denke, damit ist das ausführlich erläutert.

Wir haben noch ein Luftbild. Es handelt sich um die Spitze. Sie sehen einerseits den Gehölzstreifen am Ufer entlang. Es kommt noch ein Weg, und danach beginnt der eigentliche Wald. Der Schnitt, den Sie haben, geht genau in diese Richtung. Jeder Schnitt, der von der Südspitze etwas weiter entfernt ist, zeigt natürlich ein noch günstigeres Bild.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Damit ist diese Frage beantwortet.

**Norgall (BUND, Hessen):**

Ich bewundere, wie man spontan und kurzfristig immer neue Unterlagen parat hat; aber das neue Luftbild hilft uns ja weiter. Der Mönchwaldsee fällt von dem Spazierweg, dem Forstweg, ganz steil ab. Der Waldgürtel, von dem Herr Baader gesprochen hat und der jetzt stehen bleibt, steht also, so wie ich das Gelände kenne, an einem Hang nach unten. Das heißt, der Effekt hinsichtlich der abfliegenden „Vögel“, über den wir gestern gesprochen haben, wird überhaupt nicht erreicht. Der Waldgürtel, den Herr Dr. Hild(?) vorgeschlagen hat – ich bleibe einmal ganz vorsichtig; wir machen das irgendwann einmal ein bisschen schärfer –, sollte den Effekt haben, dass nach Süden startende „Vögel“ eine größere Höhe haben, weil sie die Bäume überfliegen müssen. Dieser Effekt tritt natürlich nicht ein, wenn ich über Bäume spreche, die an einem Hang stehen. Punkt 1.

Punkt 2. Dann ist in Augenschein zu nehmen, dass die Bäume rechts des Waldweges und hinter dem See – Sie sehen dort hohe Stangen – höher als 12 Meter sind. Das ist ein klassischer Hochwald, und Sie können ihn nicht kappen, sondern müssen ihn roden.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das hat keiner bestritten; das war auch so dargestellt.

**Norgall (BUND, Hessen):**

Damit haben Sie genau das gemacht, was wir gestern gesagt haben: Sie öffnen den Waldgürtel. Damit haben Sie ein Sicherheitsproblem. Herr Dr. Hild(?) als Vogelschlag-Gutachter hat gestern und auch schriftlich ausgeführt, dass er empfiehlt, dass das nicht passieren soll. Dies haben wir gestern vorgetragen, und auch durch die neue Richtlinie wird das Problem nicht beseitigt.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das ist ja okay; es ging aber nicht um diese Frage. Die offene Frage war: Wird der Mönchwaldsee angeschnitten, ja oder nein? Diese Frage ist beantwortet.

**Norgall (BUND, Hessen):**

Es ging um beides. Ich weiß, Herr Bickel, dass Sie das Thema nicht ernst nehmen, wie Sie alle Naturschutzthemen nicht ernst nehmen. Aber die Sachfrage war doppelt gestellt.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Sie wissen doch gar nicht, was ich ernst nehme und was nicht. Ich denke, die Frage bezüglich des Anschnitts, die noch offen geblieben war – sie ist von Herrn Schröder gestellt worden –, ist beantwortet. Ich möchte jetzt in die eigentliche Tagesordnung eintreten.

**Plasa (Kommunale Arbeitsgemeinschaft):**

Eine weitere Frage, die auf heute Vormittag verschoben werden sollte, war die folgende. Allgemein wird ja im Gutachten gesagt: Es wird keine Zunahme von Dispositionen geben. Gleichwohl steht in dem limnologischen Gutachten – 6.16, Kapitel 4.2, Seite 78 bis 85 –, dass Einträge in Oberflächengewässer von nicht unerheblicher Höhe stattfinden werden. Hier sind auch Zahlen genannt; ich habe sie gestern vorgelesen. Den Widerspruch, wieso es zu keiner Zunahme der Disposition kommt – wegen angeblicher technischer Verbesserung; welche das sein sollen, würde ich auch gern wissen –, während hier von einer nicht unerheblichen Zunahme gesprochen wird, hätte ich gern aufgeklärt; denn das widerspricht sich doch. Oder finden Sie nicht?

**Frau Dr. Ahrens (Vorhabensträgerin):**

Wir haben das Gutachten gemacht. Da sind die Werte, die zurzeit auf die Flächen niederkommen, auf die Seefläche hochgerechnet. Das hat nichts mit dem Eintrag zu tun, der vom Flughafen erfolgt, sondern es handelt sich allein um das allgemeine Untergrundrauschen, das in dem Gebiet jetzt schon vorhanden ist. Das ist keine Voraussage, was passieren wird, und es besteht kein direkter Zusammenhang der Daten mit dem Flughafen. Es sind nur die Nährstoffe, die zurzeit ohne Flughafendifferenzierung auf den See kommen.

**Plasa (Kommunale Arbeitsgemeinschaft):**

Ich finde es aber merkwürdig, dass Sie plötzlich das Hintergrundrauschen herausrechnen können, nachdem die ganze Zeit behauptet wurde: Wir können nicht genau sagen, woher die Dispositionen kommen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das hat sie nicht gesagt!

**Plasa (Kommunale Arbeitsgemeinschaft):**

Sie sagt: Das ist das normale Hintergrundrauschen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Sie hat aber nichts von Herausrechnen gesagt. Das habe ich nicht gehört. Haben Sie etwas von Herausrechnen gesagt?

**Plasa (Kommunale Arbeitsgemeinschaft):**

Wenn Frau Ahrens sagt: Das ist Hintergrundrauschen und hat nichts mit dem Flughafen zu tun, dann ist das offenbar in irgendeiner Form herausgerechnet.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Sie hat gesagt: Es war während der Disposition.

**Plasa (Kommunale Arbeitsgemeinschaft):**

Der Flughafen ist trotz Windrichtung usw. gar nicht daran beteiligt.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Während der Dispositionsdebatte ist ausführlich dargelegt worden, dass eine Kausalitätsbeziehung zwischen Disposition und Flughafenbetrieb wegen der Großräumigkeit usw. – ich will nicht alles aufwärmen; das Thema ist abgeschlossen – nicht festgestellt werden kann. Ob das richtig oder falsch ist, steht dahin; auf jeden Fall war das der Standpunkt der Vorhabensträger. Wenn eine Kausalitätsbeziehung nicht festgestellt werden kann, bleibt nur das Hintergrundrauschen übrig; das ist ganz logisch. Dann kann ich nichts herausrechnen. Sonst hätte ich eine Differenz, und dann hätte ich doch eine Disposition, die kausal zurückgeführt werden kann.

**Norgall (BUND, Hessen):**

Das haben wir Ihnen doch vorgerechnet!

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Es bestehen eben unterschiedliche Auffassungen zu einem Punkt.

**Norgall (BUND, Hessen):**

Das Immissionsgutachten spricht doch von einer flughafenbezogenen Steigerung. Sie müssen einfach einmal die Wechselwirkungen in den Blick nehmen. Das Dispositionsgutachten weist Steigerungen nach. Ich habe schon einmal versucht, Ihnen das klarzumachen. Sie müssen die Beziehungen zwischen den Gutachten herstellen. Das ist ein ganz wesentlicher Teil der UVP.

**Frau Dr. Ahrens (Vorhabensträgerin):**

Die Werte sind einfach Durchschnittswerte aus dem unveröffentlichten Gutachten des Landesamts für Umwelt und Geologie. Die auf den Daueruntersuchungsflächen am Flughafen ermittelten Werte haben wir auf die Fläche der Seen hochgerechnet. Das hat nichts mit dem Betrieb des Flughafens oder sonst etwas zu tun. Wir wollten einfach klarstellen, was in diesem Gebiet unter den heutigen Umständen über die Luft in die Seen eingetragen wird, um

die Nährstoffdaten und eine Entwicklung der Seen abschätzen zu können. Die Daten haben überhaupt nichts mit Einträgen aus dem Bereich des Flughafens zu tun. Es sind jetzt beobachtete Daten, um den jetzigen Zustand erklären und darlegen zu können.

## **8. Sonstiges**

### **RA Fislake:**

Wir sind beim Tagesordnungspunkt 8, und ich nehme mir die Freiheit, insgesamt zu Tagesordnungspunkt 8 vorzutragen. Zunächst zum Eigentum. Die Raumordnungsunterlagen enthalten zu diesem Thema nichts Verwertbares und nichts Brauchbares. Eigentum ist ein abwägungserheblicher Belang, der bei Planungsentscheidungen zu berücksichtigen ist. Diesbezüglich verweise ich auf die Stellungnahme der Stadt Kelsterbach, in der die Eigentumsbelange dargestellt worden sind. Insbesondere verweise ich auf ein hübsches eigentumsrechtliches Problem: Anteilseignerin der Fraport AG ist die Stadt Frankfurt, und die Stadt Frankfurt hat den Mut, daran mitzuwirken, dass eine Landebahn außerhalb ihres Gemeindegebiets realisiert wird. Es gibt eine Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach man zunächst einmal seine eigenen Flächen in Anspruch nehmen muss, bevor man fremde Flächen nehmen darf.

### **Verhandlungsleiter Bickel:**

Bezieht sich das auch auf Planungsangelegenheiten? Ich kenne das nur unter dem Enteignungsgesichtspunkt.

### **RA Fislake:**

Ich habe ein entsprechendes Urteil des Bundesverwaltungsgerichts selbst erstreiten dürfen und darf Ihnen sagen: Das ist ein hübsches Thema. Mehr möchte ich dazu eigentlich nicht sagen. Sie haben dann zu entscheiden.

Zum Thema „Gesundheit“! Es ist schon eine Offenbarung, dass Gesundheit wie Eigentum unter „Sonstiges“ abgehandelt werden soll. Irgendwo muss es abgehandelt werden. Die Bürger verstehen das nicht, und die Stadt Kelsterbach versteht es auch nicht. Was wir aber überhaupt nicht verstehen, ist die Tatsache, dass das Thema „Gesundheit“ in den Raumordnungsunterlagen gar nicht vorkommt; wir haben darüber schon einmal in einem anderen Zusammenhang gesprochen.

Ich möchte gerne noch ein i-Tüpfelchen darauf setzen. In der internationalen Medizinforschung ist absolut und unzweideutig klar – das ist ein feststehender Topas –, dass ein internationaler Verkehrsflughafen hinsichtlich der Verbreitung von Tropenkrankheiten besonders kritisch ist. Hierzu gibt es auch Aussagen für Frankfurt aus der Vergangenheit. Wenn die Zahl der Reisenden verdoppelt wird, erhöht sich das Verbreitungsrisiko bestimmter Krank-

heiten im unmittelbaren Umfeld eines internationalen Verkehrsflughafens signifikant. Dazu finden wir nichts.

Ich darf auch noch zurückkommen auf mein ständiges Bohren zum Tagesordnungspunkt 2: Immissionen. Da war ja nur von Lärm und Luft die Rede. Die Themen „Erschütterungen“ und „sekundärer Luftschal“ sind in den Raumordnungsunterlagen überhaupt nicht behandelt. Ich habe im Laufe der drei Wochen feststellen dürfen, dass das Thema „sekundärer Luftschal“ für viele „Fraportianer“ offenbar ein Buch mit sieben Siegeln ist. Ich stelle anheim, sich um dieses Thema zu kümmern. Es ist planungsrechtlich relevant. Die Praxis lehrt, welche Wirkung schon von dem jetzigen Flughafen hinsichtlich Erschütterungen und sekundärem Luftschal ausgehen.

Entsprechendes gilt für das Thema „Elektrosmog“. Diesbezüglich findet sich in den Raumordnungsunterlagen gar nichts, sodass wir für die Stadt Kelsterbach auch überhaupt keine Veranlassung haben, die Themen, die im Zusammenhang mit der Gesundheit stehen, weiter vertiefend zu erörtern.

Zum Stichwort „Kulturgüter“ darf ich darauf hinweisen, dass der Wald in diesem unserem Lande generell als Kulturgut anzusehen ist. Der Wald hat verschiedene Funktionen, er ist ein Kulturgut. In diesem Zusammenhang muss man den Wald sehen.

Abschließend darf ich Ihnen sagen: Fast drei Wochen lang haben wir hier einiges erörtert und einige Fragen gestellt. Viele Fragen sind gestellt worden, viele Fragen sind nicht beantwortet worden. Aus vielen Fragezeichen ist kein Ausrufezeichen geworden. Ich stelle fest, dass die Vorhabensträgerin die eigentliche Aufgabe, das Elementarste für eine Raumordnungsentscheidung zusammenzustellen, nicht geschafft hat. Wenn wir gestern und heute mit einer völlig neuen Planung hinsichtlich der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr über die Hindernisfreiheit konfrontiert werden, dann ist das ein Signal eigener Art. Ich darf zum Abschluss nur sagen: Sie können es nicht.

#### **RA Haldenwang:**

Zu den Themen „Gesundheit“ und „Eigentum“ hätte ich schon von der Tagesordnung her eigentlich etwas anderes erwartet. Im Anforderungsschreiben vom 14. Februar 2001 sind verschiedene Dinge aufgegeben worden, die im weitesten Sinn etwas mit Gesundheit, im weitesten Sinn etwas mit Eigentum und im weitesten Sinn etwas mit den Rechten von Gemeinden auf verfassungsmäßige Planung zu tun haben. Ich hätte bei einem Raumordnungsverfahren auch erwartet, dass zumindest am Schluss der Diskussion der Blick auf das gelenkt wird, was aus den einzelnen Betrachtungen für die Grundrechte folgt. Das haben Sie nicht gemacht; das haben Sie nicht für erforderlich gehalten. Der Vorhabensträger hat es nicht für erforderlich gehalten. Wenn ich an meine Schulzeit denke, so gab es da die Noten 1 bis 6. Wenn ich die Rechtskenntnisse der Vorhabensträgerin beurteilen müsste, würde ich

ihre Note zwischen 4 und 6 ansiedeln; der Durchschnitt dürfte bei Ungenügend oder Mangelhaft – ich weiß gar nicht, was 5 oder 6 ist – liegen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Bitte nicht ad personam!

**RA Haldenwang:**

Ich wollte auch nichts ad personam sagen, sondern nur etwas zu der Leistung im juristischen Bereich, die uns hier vorgelegt wurde. Sie ist so niederschmetternd, dass ich dazu gar nichts sagen will; es hat ja keinen Sinn, an die Wand zu reden.

Ich möchte aber noch etwas zu der Beurteilung durch das Regierungspräsidium sagen. Es gibt einen schönen Aufsatz – das wird insbesondere den Kollegen Lurz interessieren; denn er stammt von einem Richter aus Münster –: Behördliche Beurteilungsermächtigungen im Lichte der Bereichsspezifikation des Verwaltungsrechts. Er ist mir erst gestern auf den Tisch gekommen; ich konnte ihn erst heute lesen. Richter Bamberger befasst sich mit dem Beurteilungsermessen und stellt dazu fest, dass es keine Grundsätze und kein bestimmtes Verfahren gibt, in denen Beurteilungsermessen abzuarbeiten ist, sondern dass man dem Beurteilungsermessen bei der juristischen Betrachtung und Bewertung nur dann näher rücken kann, wenn man die Gesetze hernimmt, auf deren Grundlage das Beurteilungsermessen ausgeübt werden soll. Er hat das in seinem Aufsatz sehr schön beschrieben; ich will nur kurz etwas vorlesen:

Diesen Grundsätzen folgt die Verwaltungsgerichtsbarkeit heutzutage mit unterschiedlichen Akzentuierungen. Das Bundesverwaltungsgericht

– darauf wird es letztendlich ankommen –

beurteilt die Frage, ob einer hoheitlich tätigen Stelle

– das wäre hier das Regierungspräsidium –

eine Beurteilungsermächtigung zusteht, nach dem anzuwendenden materiellen Recht und sucht entsprechend nach gesetzlichen Zuweisungen.

Dann auf die Grundrechte bezogen – das ist ja mein Thema, und das ist der Tagesordnungspunkt 8 –:

Im Einzelfall kann die Übernahme der verwaltungsgerichtlichen Kontrollintensität auch in grundrechtsrelevanten Bereichen anzuerkennen

sein, wobei die Grundrechte ihrerseits bei normativer Einräumung von Beurteilungsermächtigungen Grenzen ziehen.

Die Grundrechte ziehen Grenzen! Sie ziehen auch Ihnen Grenzen bei Ihrer Beurteilung.

Ein weiterer wesentlicher Gesichtspunkt, der uns die ganzen Tage beschäftigt hat, war: Wie ordnen wir das ganze Verfahren ein? Dazu schreibt Richter Bamberger aus Münster:

Vollständige Überprüfung des in die Entscheidung eingestellten Sachverhaltes.

Wir reden hier über Gesundheit und Eigentum und finden nichts in den Unterlagen. Die Fraport meint aber, es sei trotzdem vollständig. Er schreibt dazu – das ist meines Erachtens sehr nachdenkenswert –:

Der Untersuchungsgrundsatz des § 24 Verwaltungsverfahrensgesetz gibt für das Handeln der Verwaltung die entsprechenden Direktiven vor. Sie muss bei ihren Entscheidungen den zutreffenden Sachverhalt zugrunde legen. Er ist vollständig zu ermitteln,

– auch im Bereich des Eigentums und der Gesundheit –

was auch bei besonders komplizierten Bewertungsverfahren gilt.

– Wir haben ein besonders kompliziertes Verfahren –

Sachfremde Erwägungen dürfen nicht in die Entscheidung eingestellt werden. Die Fehlerfreiheit der Entscheidungsfindung soll insgesamt die Fehlerfreiheit des Entscheidungsergebnisses gewährleisten.

Wir vermissen für die zentralen Punkte, die nicht nur eine juristische Relevanz haben, sondern die auch die Bürger betreffen – sie werden vom Lärm gequält und in ihrem Eigentum beeinträchtigt –, Aussagen in den Antragsunterlagen zu diesem Raumordnungsverfahren. Das hat damit zu tun, dass Sie zeitlich unter einem Druck stehen und meinen, man könnte unter Druck nur bestimmte Dinge abarbeiten, und dann müsse man die Öffentlichkeit und insbesondere die Bürger mit dem, was man in 16 Aktenordnern zu Papier gebracht hat, abspeisen. Aber die Menge des Papiers, das Sie uns geliefert haben, belegt nicht die Qualität. Das ist der entscheidende Fehler.

Wenn wir in dem Verfahren Persönliches gesagt haben, dann verstehen Sie das bitte nicht falsch! Wir wollten mit unseren Bemerkungen niemanden kränken. Sie haben nichts mit der Sachaussage zu tun, und sie haben auch nichts mit der Kritik an Ihrem Verhalten zu tun. Wenn Sie so weitermachen, stellen Sie – meinetwegen noch im nächsten Monat – Ihren

Antrag, bevor die Bewertung durch das Regierungspräsidium vorgenommen worden ist. Sie werden ja sehen, was die Gerichte dazu sagen werden. Das alles ist Ihnen anheim gestellt.

Ich halte es mit Herrn Bickel, und damit möchte ich enden. Herr Bickel hat ja einen wunderschönen Kommentar geschrieben. Im Vorwort fand ich einen Satz besonders bemerkenswert: Aber meine bisherige Erfahrung hat mich gelehrt, dass die Wirklichkeit später viel mehr Fragen aufwerfen wird, als ich mir trotz aller Anstrengungen habe träumen lassen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Sie erwarten dazu keine Stellungnahme von mir.

**RA Schmitz:**

Wie Ihnen bekannt sein wird, hat sich die Stadt Mörfelden-Walldorf die Einwendungen ihrer Bürger zu eigen und zum Bestandteil ihrer Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren gemacht. Die Stadt hat über 30.000 Einwohner, und es gab immerhin rund 3.800 Einwendungen, sodass man schon von dieser Zahl her eine Beziehung zu dem herstellen kann, was Herr Dr. Kühner zur Lärmbetroffenheit gesagt hat, wie viele Leute sich belästigt fühlen und wo die Grenze von 10 % Belästigung gezogen werden muss. Das spiegelt sich unter anderem in den abgegebenen Einwendungen der Bürger wider. Sie kennen ja alle Einwendungen und Stellungnahmen. Deswegen geht meine Frage ans Regierungspräsidium: Welche Inhalte konnten Sie den Stellungnahmen entnehmen, und welche Schlüsse möchten Sie daraus ziehen?

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Höre ich richtig, dass wir eine Inhaltsangabe Ihrer Stellungnahme abgeben sollen?

**RA Schmitz:**

Nein, ich wollte Sie nur an Ihrer eigenen Darstellung Ihrer Vorgehensweise festhalten. Sie hatten ja verlautbart, dass Sie die Einwendungen lesen und systematisieren und dann wenigstens die Hauptargumente zusammenstellen. Mich würde jetzt eben interessieren, wie sich die Hauptargumente für Sie darstellen, die in den Einwendungen vorgebracht worden sind.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Wir haben zwar die Einwendungen systematisiert, nach Themengruppen geordnet und bei jedem Tagesordnungspunkt berücksichtigt; aber wir wollen das jetzt nicht noch einmal zusammenfassend darstellen. Wenn es Sie wirklich interessiert, können Sie sich möglicherweise im Wege der Akteneinsicht die Tabellen ansehen. Dann können Sie sehen, wie das von dem Verwaltungshelfer exzerpiert und zusammengestellt worden ist. Aber hier ist nicht

der Ort, über die insgesamt durchgängige Linie des Einwendungskonglomerats einer Gemeinde zu referieren; das mache ich jetzt nicht.

**RA Schmitz:**

Aber Sie wissen, dass die Einwendungen Gegenstand der Stellungnahme sind, die wir abgegeben haben.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Natürlich. Die Stellungnahme besteht aus Einwendungen und ihrer Begründung. Die Einwendungen haben wir hier erörtert, und wenn wir heute – so hoffe ich – fertig sind, werden sich die Personen, die damit befasst sind, zusammensetzen, und jeder wird für sich die Einwendungen, soweit sie sein Fachgebiet betreffen, berücksichtigen und würdigen. Herr Eck wird das Ganze dann zusammenschweißen, damit nicht – das ist hier ein bisschen einfacher als bei 16 Ordnern – auf Seite 3 etwas anderes steht als auf Seite 7. Irgendjemand muss das in die Hand nehmen und alles aufeinander abstimmen. Das ist eine besondere Aufgabe. Daraus entsteht eine einheitliche Stellungnahme. Diese wird dann unterschrieben und herausgegeben. So ist der Gang der Dinge. Das kann ich nicht jetzt vorwegnehmen.

**RA Schmitz:**

Ich muss allerdings feststellen, dass Sie nicht willens oder nicht in der Lage sind, sich bei diesem Termin mit den Einwendungen der Bürger der Stadt Mörfelden-Walldorf auseinander zu setzen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Ich dachte, Sie wären hier drei Wochen anwesend gewesen. Damit haben wir uns ausführlich auseinander gesetzt.

**RA Schmitz:**

Ich habe bis jetzt versucht, sehr sachlich zu bleiben.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Ich weiß nicht genau, was Sie wollen.

**RA Schmitz:**

Ich habe nur gesagt, dass wir uns als Stadt Stellungnahmen unserer Bürger zu eigen gemacht haben. Sie müssen doch verstehen, was der Hintergrund ist. Herr Rechtsanwalt Haldenwang und Herr Rechtsanwalt Dr. Fislake haben ja nicht im luftleeren Raum über

Gesundheit und Eigentum gesprochen, sondern über die Grundrechte. Da geht es aber um die drei Punkte Eigentum, Gesundheit und Planungshoheit.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Jetzt verstehe ich, worauf Sie hinauswollen. Es gab bei uns schon im Vorfeld eine lange Diskussion, wie weit die persönlichen Belange eines einzelnen Bürgers, auch wenn sie sich bei Ihnen aufsummieren, im Raumordnungsverfahren landesplanerische Belange sind. Dazu gab es eine ausführliche Erörterung, und die Frage ist sehr differenziert beantwortet worden. Diejenigen Belange, von denen wir sagten, sie seien von raumordnerischer Bedeutung, sind abgehandelt worden. Bei denjenigen Belangen, die nicht abgehandelt worden sind, haben wir gesagt: Sie sind auch nicht von raumordnerischer Bedeutung.

Das Problem Gesundheit steht nicht deswegen am Schluss, weil wir der Meinung seien, die Gesundheit spiele keine Rolle, sodass wir sie als Nebensache behandeln können. Aber die richtig raumordnerisch bedeutsamen Gesundheitsbelange sind die des Lärms und der Immissionen. Diese haben wir behandelt. Im letzten Punkt ist die Gesundheit deshalb noch einmal aufgeführt worden, weil wir nicht ganz sicher waren, ob es Weiteres geben könnte, was nicht unter diese Belange fällt, gleichwohl aber raumordnerisch von Relevanz ist. Das ist sozusagen ein Auffangtatbestand. Die hauptsächlichen Gesichtspunkt der Gesundheit sind aber dort behandelt worden, wo wir die entsprechenden Themen besprochen haben.

Hier hinten handelt es sich – deswegen steht es unter „Sonstiges“ – mehr oder weniger um Auffangtatbestände für den Fall, dass es raumordnerische – wohlgermerkt: raumordnerische – Belange gibt, die in den Punkten vorne nicht enthalten sind. Hierher gehört die allgemeine Gesundheitsproblematik, die nicht auf Lärm und nicht auf Immissionen zurückzuführen ist. Zum Beispiel könnte jemand depressiv werden, weil er plötzlich in der Nachbarschaft einen Flughafen hat, der ihn auszuziehen zwingt, nachdem er dort schon 40 Jahre wohnt. Ich sehe schon, wie es im Planfeststellungsverfahren laufen wird. Da kommen ja solche Leute und beklagen sich: Sie sind seit drei Generationen in einem Haus und müssen sich nun mit einer Entschädigung abspeisen lassen. Sie können nun in irgendeine Villa ziehen, wohin sie gar nicht wollen. Das ist aber nicht raumordnerisch. Das ist ein Belang, den ich sehr ernst nehme; aber er ist nicht raumordnerisch. Es gibt auch Belange, die durchaus ernst zu nehmen sind und mit denen man sich auseinander setzen muss, aber nicht in diesem Verfahren. Das war eben das Missverständnis zwischen uns. Ehrlich gesagt, habe ich deswegen Ihre Frage nicht richtig verstanden.

**RA Schmitz:**

In unserer konstruktiven Art wollten wir Ihnen nur die Gelegenheit geben, anhand der Stellungnahmen, die Sie sowieso lesen und auswerten, einmal festzustellen, wie es in einer Stadt, die nahe am Flughafen liegt, aussieht und wie das Stimmungsbild der Bürger ist. Dass die Grundrechte gebündelt auch im Raumordnungsverfahren eine Rolle spielen, habe ich

jedenfalls allen Kommentierungen, die es zu diesem Thema gibt, entnehmen können. Ich glaube, Sie vertreten auch keine andere Meinung.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Nein, nein.

**RA Schmitz:**

Deshalb war meine Frage, wie Sie die Gelegenheit wahrgenommen haben, sich das einmal anzuschauen; denn die Stellungnahmen Privater sind ja normalerweise nicht Gegenstand der Erörterung. Wenn sie sich aber eine Kommune zu eigen macht, auf sie Bezug nimmt und sie Ihnen als Anlage zu ihrer eigenen Stellungnahme vorlegt, wäre das die goldene Brücke, um das aufzunehmen und hier zu erörtern. Jetzt habe ich festgestellt, dass das – vielleicht aufgrund eines Missverständnisses oder, wie auch immer – nicht gemacht worden ist. Dann können wir ja dabei bleiben; dann ist es gut.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das ist kein Missverständnis. Wir haben uns, um den Termin nicht ausufern zu lassen und aus ihm nicht doch ein halbes Planfeststellungsverfahren zu machen, auf die landesplanerische Stellungnahme und deren Anforderungen kapriziert. Die Einwendungen der Bürger, von denen Sie gesprochen haben, haben wir inhaltlich berücksichtigt, aber nicht für die Personen, sondern pauschal unter Immissionen, unter Lärm und z. B. unter Verschlammung. Die sozialen Auswirkungen sind ja besprochen worden. Ich wüsste nicht, was darüber hinaus raumordnerisch – wohlgemerkt – noch hätte besprochen werden sollen.

**RA Schmitz:**

Das Landschaftsbild ist vielleicht ein bisschen zu kurz gekommen. Ich meine das Landschaftsbild in dem Sinne, dass die Flugzeuge, sagen wir einmal, den Horizont prägen. Zur Lärmbelästigung kommt ja dazu, dass man die Flugzeuge in dieser Stadt auch optisch immer wieder in einer starken Frequenz wahrnimmt.

Ein Zweites ist wichtig und bisher auch noch nicht hinreichend besprochen worden, nämlich die Überflüge, d. h. Flüge, die in einer gewissen Höhe unmittelbar über dem Ort erfolgen, entweder aufgrund einer normalen Flugroute – gut, da kann man sagen, man gewöhnt sich daran – oder aber – das gibt es relativ häufig – Überflüge, die ungeplant sind. Das nimmt bedrohliche Ausmaße an. Gerade im letzten Monat war in Walldorf-Mörfelden zu beobachten, dass relativ häufig unmittelbar über das Stadtgebiet Flugbewegungen in recht geringer Höhe stattgefunden haben, obwohl das offiziell keine Flugroute ist. Das ist schon etwas, was zusammen mit dem Lärm – ich nenne den Fluglärm und den Gesamtlärm; dieser muss ja auch beachtet werden – und möglicherweise mit dem Gefühl der Bedrohung durch Schadstoffe in der Luft gesundheitliche Schäden auslösen kann.

Dazu kommt, dass noch einmal gesagt werden muss, dass die Kommunikationsstörungen sehr wichtig sind, gerade was die Kindererziehung anbelangt.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Ich bitte Sie. Das haben wir doch alles besprochen!

**RA Schmitz:**

Nichtsdestotrotz ist mir das Gesamtbild sehr wichtig. Ich möchte, dass die Stadt von Ihnen als Gesamtbild gesehen wird und dass die Bezüge hergestellt werden. Dabei ist der Punkt der Gesundheit sehr wichtig. Der zweite Punkt ist das Eigentum. Diese Punkte haben wir noch nicht so intensiv besprochen. Es heißt nicht, dass wir darüber den ganzen Tag sprechen müssen; aber man wird wohl einmal ausführen dürfen, dass es Bodenrichtwerte gibt und dass es da Entwicklungen gibt.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das ist uns aber bekannt.

**RA Schmitz:**

Gut! Wenn Sie sich damit genau beschäftigen wollen, steht in den Stellungnahmen, wie da die Entwicklung ist. Gebündelt hat das Eigentum durchaus Ausmaße von raumordnerischer Relevanz, weil wir die Entwicklung für alle Anrainerkommunen nachweisen können. Gegebenenfalls zeichnen sich negative Effekte durch den Ausbau des Flughafens, durch das Vorhaben, das hier vollzogen werden soll, ab. Ob darunter auch positive Effekte sind, steht auf einem anderen Blatt. Aber es gibt auf jeden Fall Belange, die in die Abwägung eingestellt werden müssen und gegen das Vorhaben sprechen. Ich will gar nicht bestreiten, dass es auch Belange gibt, die für das Vorhaben sprechen; das ist völlig klar. Auf jeden Fall muss das in der Abwägung Berücksichtigung finden. Das ist mir sehr wichtig.

**RA Baumann:**

Ich möchte einige kritische Bemerkungen zu Gesundheit und Eigentum machen. Das Erste ist, dass ich es skandalös finde, dass von der Fraport keine entsprechenden Unterlagen präsentiert worden sind, obgleich es um die Beachtung der objektiven Wertordnung der Grundrechte, insbesondere von Artikel 2 Abs.1 und Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes, geht. Ich komme zu den einzelnen Gesichtspunkten.

Ich hätte erwartet – das ist auch raumordnerisch relevant –, dass die Wertminderungen von Eigentumsobjekten in der gesamten Region dargestellt werden und dass die Wertminderungen abgeschätzt werden, die allein schon durch das Raumordnungsverfahren und später durch die Planfeststellung und die Errichtung der verschiedenen Varianten eintreten. Ich habe ja im Rahmen der Verhandlungen den Vorschlag unterbreitet, dass Sie sich auf eine

bestimmte Zahl von Flugbewegungen im Jahr festlegen und dass wir das vertraglich festlegen. Das haben Sie abgelehnt. Ich hatte 1500.000 € als pauschalierte Schadensersatzforderung für den Fall genannt, dass Sie die 660.000 Flugbewegungen überschreiten. Ihre Ablehnung zeigt mir, dass Sie die 660.000 nicht festschreiben wollen. Wir werden auf dieses Problem noch zu sprechen kommen.

Entscheidend ist, dass Sie sich mit der Problematik in gar keiner Weise auseinander gesetzt haben, obgleich es ein abwägungserheblicher Gesichtspunkt ist, wie viele eigentumsrechtliche Nachteile und welche Wertminderungen in der Region entstehen. Ich meine, das muss in den Blick genommen werden. Wenn man sich fragt, welche Vorteile andererseits durch den Flughafen entstehen, muss natürlich umgekehrt die Frage erlaubt sein, welche Nachteile sich ergeben, welche Wertvernichtung in diesem Raum dadurch stattfindet, dass ein großer Teil des Raumes verlärmert wird.

Ich komme zur Lärmbelästigung. Die Mediationsgruppe hat im Mediationsendergebnis als zwingende Voraussetzung einer Flughafenerweiterung in Frankfurt von der Hessischen Landesregierung und von der Fraport gefordert, ein Lärmschutzkonzept vorzulegen. Ich hatte gedacht, dass nun unter diesem Tagesordnungspunkt das Lärmschutzkonzept präsentiert wird; denn bisher ist kein Lärmschutzkonzept vorgelegt worden.

Das Raumordnungsverfahren ist sozusagen der erste Prüfstein für die Ernsthaftigkeit der Bemühungen der Landesregierung, aber auch der Fraport, eine raum- und umweltverträgliche Entwicklung und den nachhaltigen Betrieb des Flughafens Frankfurt sicherzustellen und entsprechende Lärmschutzkonzeptionen zu präsentieren. Hier ist wiederum Fehlanzeige festzustellen. Wir mussten während dieses Erörterungstermins mit großer Sorge feststellen, dass sich weder die Fraport AG noch – darauf muss ich hinweisen – die Deutsche Flugsicherung auch nur ansatzweise darum bemüht haben, den Forderungen der Mediationsgruppe nachzukommen. Im Gegenteil! Man hat im Gegensatz zum Auftrag der Mediationsgruppe An- und Abflugverfahren vorgestellt, die heute und im Prognose-Null-Fall zu einer nicht hinzunehmenden zusätzlichen Lärmbelästigung zahlreicher Kommunen führen werden.

Zudem hat sich herausgestellt, dass die Deutsche Flugsicherung aus sachlich nicht gerechtfertigten Gründen durch die willkürliche Festlegung der Betriebsrichtung unzulässige Lärmbelästigungen in der Nacht provoziert. Des Weiteren hat sich während des Erörterungstermins gezeigt, dass die Nord- und die Nordwestabflüge in Frankfurt zirka 500 bis 700 Meter neben dem Soll-Kurs liegen, ohne dass dies allem Anschein nach von der DFS erkannt worden ist. Alles dies zeigt, welche Inkonsistenzen im Bereich des Lärmschutzes bestanden und dass ein Lärmschutzkonzept dringend geboten gewesen wäre, von dem man hätte ausgehen können und das den Schutz der Bevölkerung hätte sichern können. Das alles ist nicht geschehen. Wir werden auf diese Frage noch einmal in einem anderen Zusammenhang zu sprechen kommen.

Insoweit ist auch das Bevölkerungsrisiko nicht abgeschätzt worden. Das Bevölkerungsrisiko ist aus meiner Sicht ein wesentlicher raumbedeutsamer Gesichtspunkt. Das Bevölkerungsrisiko ist, wie gerade erwähnt, unter Lärmgesichtspunkten zu betrachten. Die Grundrechte als objektive Wertordnung und der Artikel 20 a des Grundgesetzes sind hier heranzuziehen, insbesondere auch Artikel 2 Abs.1 des Grundgesetzes, der bei solchen Betrachtungen immer unterschlagen wird. Hier geht es darum, dass zur Vermeidung von Lärmbelästigungen oder Schädigungen die betroffenen Personen den Ort wechseln müssen, und zwar auf dem Grundstück und im Haus, und insoweit die allgemeine Handlungsfreiheit beeinträchtigt wird, weil man durch Vermeidungsverhalten nicht mehr frei in seinen eigenen Handlungen ist, sondern gezwungen wird, sich zurückzuziehen. Natürlich schreibt Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes den Schutz vor Eingriffen in Leben und Gesundheit, vor allen Dingen in Gesundheit und körperliche Unversehrtheit, vor.

Auch die Schadstoffbelastung war unter dem Gesichtspunkt des Bevölkerungsrisikos zu beurteilen. Auch hier Fehlanzeige in den Unterlagen der Fraport. Die Auswirkungen von Ozon wurden ohnehin unterschlagen; sie wurden im Wesentlichen verniedlicht. In diesem Zusammenhang ist ganz besonders Herr Pfannenstiel zu nennen, der erklärt hat, dass es da keine Methode gibt – er hat sie nicht gefunden –, um hier eine Einschätzung vornehmen zu können.

Das Gleiche gilt für das Unfallrisiko, das sich als vierter Gesichtspunkt zu einem Gesamtrisiko zusammenfassen lässt, bestehend aus der Lärmbelästigung, aus der Schadstoffbelastung, aus dem Unfallrisiko und aus dem Risiko, dass man z. B. in der Altersvorsorge Nachteile bei Eigentumsbeeinträchtigungen zu erwarten hat. Dies alles zusammengefasst hätte das Gesamtbevölkerungsrisiko in der Region dargestellt, das als abwägungserheblicher Belang beim Raumordnungsverfahren von entscheidender Bedeutung ist.

Das wollte ich erwähnen. Ins Detail können wir nicht einsteigen, nachdem keine Unterlagen vorliegen. Für die von mir vertretenen Kommunen möchte ich es ausdrücklich rügen, dass diese Unterlagen nicht präsentiert wurden und daher eine abschließende Bewertung nicht möglich ist. Die von mir vertretenen Kommunen sind auch besonders in eigenen Einrichtungen betroffen, die baulicherseits, aber auch von der Nutzung her eine Wertschädigung hinnehmen müssen und Einschränkungen erleiden. Insoweit ist das Manko, das die Unterlagen betrifft, durch diesen Erörterungstermin nicht auszugleichen.

Wir beantragen, dass die Gesamtdarstellung im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens der Fraport abverlangt wird und dann den von mir vertretenen Kommunen zur Stellungnahme vorgelegt wird, damit gegebenenfalls unsererseits noch Ergänzungen vorgenommen werden können. In den vorgetragenen Einwendungen ist ein Teil der Problematik angesprochen, und zwar die wesentlichen Gesichtspunkte, was den Eigentumsschutz der Kommunen und die Beeinträchtigung des Selbstverwaltungsrechts bei der Ausübung der Dissensvorsorge angeht. Hier wäre eine Gesamtschau zwingend geboten, und man müsste die einzelnen Tatbestände in eine globale Gesamtbewertung der Region einstellen.

**Böhm (HGON):**

Ich habe eine Bitte zum Tagesordnungspunkt 7. Ich war gestern und heute Vormittag leider verhindert, habe aber noch eine konkrete Frage. Es geht um Folgendes. Im Einzugsbereich des Frankfurter Flughafens gibt es auch Naturschutzgebiete mit Wasserstrukturen. Da stellt sich für mich ganz klar und deutlich die Frage: Ist der Zustand der Gewässer im Rahmen der UVS in Verbindung mit einer Beweissicherung überprüft worden? Denn es ist nicht auszuschließen, dass bei zunehmendem Flugverkehr, egal, ob das der Gehspitzweiher oder ein sonstiges NSG im Bereich der Start- und Landesbahnen ist, mehr Schadstoffe eingetragen werden als zurzeit.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Letzteres haben wir ja geklärt. Das andere ist ein Problem des nächsten Verfahrens, ob im Rahmen der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens bereits eine Beweissicherung gemacht wird. Das hängt von mehreren Faktoren ab. Wir haben auch verschiedene Schutzgüter. Ich denke an den Ist-Zustand des Lärms, flächendeckend und so. Der Sache werden wir also nachgehen. Wenn es überhaupt irgendwie eine plausible Wahrscheinlichkeit einer Veränderung von bestimmten Systemen gibt, dann muss natürlich der Ist-Zustand in irgendeiner Weise erhoben werden, denn sonst stehen die Behauptungen einfach nur im Raum: Früher war alles besser.

**Böhm (HGON):**

Ja, genau.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das muss natürlich unterfüttert werden, ob das wirklich so ist. Das wird dann für das folgende Verfahren von besonderer Bedeutung sein, ob wir das so machen oder nicht. Aber hier in diesem Verfahren ist das doch nicht erforderlich.

**Böhm (HGON):**

Okay.

Jetzt zum Tagesordnungspunkt 8, wenn der jetzt schon trägt. Ich habe ja auch im Scoping-Termin schon einmal darauf hingewiesen, dass es durch verschiedene Maschinentypen – ich habe die jetzt nicht im Einzelnen im Kopf – durch starke Erschütterungen in Verbindung mit Vibrationen – ich wohne in Zeppelinheim, das sage ich jetzt einmal als Bürger, nicht als Naturschützer – so ist, dass Scheiben klirren. Wenn man die Hand an die Fensterrahmen hält, spürt man die Vibration. Ich frage mich: Ist eine derartige Situation auch in die Untersuchungen der Fraport eingebracht?

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Nein, die ist da nicht eingebracht. Aber wenn sie, will ich einmal sagen, eine gewisse isolierte Bedeutung bekommt, muss das natürlich nachgebracht werden, wenn nicht in diesem Verfahren, weil die Frage der Raumordnungsrelevanz vielleicht da noch nicht so gegeben ist, dann im Folgeverfahren. Da muss natürlich auch dieses Problem geklärt werden, weil das hinsichtlich der Lärmschutzmaßnahmen auch von besonderer Bedeutung ist. Herr Baumann oder nein, Herr Fislake, Sie waren es, hat es schon angesprochen unter dem Titel – wie war es? – sekundärer Luftschall. Habe ich es richtig in Erinnerung?

**RA Fislake:**

So ist das.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Sehen Sie. Das haben wir schon vermerkt, dass wir dieser Frage nachgehen müssen, ob das so funktioniert, wie man sich das vorstellt, und welche Folgen das hat.

**Böhm (HGON):**

Gut. Danke.

**RA Schröder:**

Für Flörsheim, Hattersheim und Hochheim. Ich gehe auch zum Tagesordnungspunkt 8, hier gleich zum Kern, nur zur Gesundheit. Ich habe mich ja gewundert, als ich diese Tagesordnung in der Konkretisierung gesehen habe, und dachte schon, Herr Bickel, Sie würden Ihrem Grundsatz untreu, hier nur zu erörtern, was eingereicht ist, und zur Gesundheit – den Mangel haben wir ja schon mehrmals angesprochen – ist nichts eingereicht. Ich habe schon fast eine überschießende Innentendenz vermutet, in der ich Ihnen beitreten möchte, unbedingt noch einmal als Petitum und als Rüge an die Unterlagen, dass das fehlt. § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 UVPG verlangt, dass auch die Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen, das heißt auf seine Gesundheit erörtert werden. Ermitteln, darstellen und bewerten heißt die Pflicht.

Ich weiß schon, wir sind im Raumordnungsverfahren. Dies vielleicht an die Adresse von Herrn Lurz: Die Botschaft ist bei mir auch angekommen. Dennoch möchte ich darauf hinweisen, dass das Verhältnis des vorgelagerten Raumordnungsverfahrens zum Zulassungsverfahren, Planfeststellungsverfahren nicht eines der thematischen Abschichtung ist – dies hier und jenes dort –, sondern eines der schrittweisen Konkretisierung. Man wird es doch kaum leugnen können, dass die Volksgesundheit erstens ein öffentliches Gut ist und zweitens nicht ad personam geprüft werden muss, sondern mittels statistisch-epidemiologischer Erhebungen zu ermitteln ist. Das ist wesentlich und raumrelevant, auch für die Fachplanung. Ich denke nur an die Bereitstellung von Krankenhäusern, Infektionsstationen usw. Die Raumerheblichkeit dieses Belangs scheint mir doch kaum bestritten werden zu können, ganz abgesehen davon, dass dies auch eine grundgesetzlich gestützte Pflicht ist. Artikel 2 Abs. 2

Satz 1 des Grundgesetzes wurde schon angesprochen. Artikel 20 a des Grundgesetzes möchte ich nur noch einmal anmerken. Aber die Rüge ist mehrfach ausgesprochen. Ich komme dann auch für diesen Punkt schon zum Schluss.

Ich möchte nur sagen, dass wir das hier für die von mir vertretenen Kommunen Flörsheim, Hattersheim und Hochheim nicht erörtern und hier auch keine Alibi-Veranstaltung aus der Erörterung machen. Der Mangel soll als Mangel an dem Verfahren haften. Vielleicht ist das – das Fass läuft ohnehin schon sturzbachartig über – noch ein Tropfen in diesen Sturzbach.

Noch einmal, Herr Bickel: Ich hoffe, Sie wissen es zu würdigen, dass ich die Gelegenheit nicht nutze, um hier ein allumfassendes vorgezogenes Schlusswort zu sprechen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das haben Ihre Vorredner zum Teil schon unternommen.

**RA Schröder:**

Ja, aber eine allgemeine Anmerkung möchte ich mir nicht verkneifen als ein kleines Resümee. Lärmgutachten: Da waren falsche Grundlagen, echt normativ falsche Annahmen; FANOMOS zeigt völlig anderes. In der Risikoanalyse wurden wesentliche Risikopotenziale schlicht übersehen. Stichworte: Ticon, Schornsteine. Anderes wurde einfach nicht untersucht. Thema – ich komme darauf zurück – Mönchwaldsee. Die Frage ist: Wie falsch müssen Unterlagen eigentlich sein, damit ein Verfahren zu einem negativen Ergebnis kommt? Ich muss mich wirklich wundern, dass sich eine Behörde mit so etwas beschäftigt. Wenn ich dagegensetze, dass mir ein Bauantrag beim VG München gescheitert ist, weil der Architekt vergessen hatte, eine Verschattung einzutragen, im Übrigen war der Plan völlig richtig, hätte die Fraport gradeso gut ohne Unterlagen hergehen könne, weil das, was Sie hier gemacht haben, uns ohnehin auf eine falsche Fährte führte. Bevor Sie sagen, das sei nicht raumbedeutsam: Irgendwann wird die Summe der Fehler, der Versäumnisse und der Missachtungen von Realitäten ein eigenständiges flächendeckendes Gefahrenpotenzial und ist als solches raumbedeutsam.

(Beifall)

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Entspricht die Quantität der Qualität? Das ist schon ein Problem.

**RA'in Fridrich:**

Für die Stadt Rüsselsheim sowie die Gemeinden Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg. Wir sind ja, wie Sie schon alle gemerkt haben, bei den Schlussworten angekommen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Dabei haben wir noch einen dicken Klops vor uns. Aber wir machen nach den Schlussworten – das will ich gerade sagen – eine Pause, und dann kommen wir noch einmal an das dicke Thema, das heute noch ansteht.

(Zuruf: Ist der Klops kalt oder warm? – Heiterkeit – Weiterer Zuruf: Heiß!)

**RA'in Fridrich:**

Okay. Ich fahre mal fort. Resümee aus den drei Wochen: Wir haben über vieles gesprochen. Es wurde viel erörtert. Es gab sicherlich viel neue Aspekte, auch Dinge, die wir nicht klären konnten und wahrscheinlich auch an einen solchen Erörterungstermin nicht als Maßgabe stellen können, alle Fragen, die sich aufwerfen, zu klären.

Der Kollege Fislake hat schon auf einige Punkte hingewiesen, die wir eigentlich nicht erörtert haben, obwohl sie zum Teil auch Gegenstand der Stellungnahmen waren. Gerüche kann man zum Beispiel noch hinzufügen. Kerosinablässe waren auch ein Thema, das wir nicht so erörtert haben. Altlasten haben wir auch umfassend vorgetragen. Ebenso kam mir eigentlich auch, wie der Kollege Schmitz schon dargestellt hat, die Frage des Landschaftsbildes und auch der Lichtimmission eigentlich zu kurz. Was haben wir eigentlich vorgetragen, aber ich denke, es macht jetzt auch keinen Sinn, das noch vertieft zu erörtern.

Für die von uns vertretenen Kommunen haben wir uns bemüht, relativ detailliert und sehr präzise auch Einwendungen zu erheben, auch noch einmal unter dem speziell gemeindlichen Blickwinkel versucht, an einer Sachaufklärung mitzuwirken, soweit unsere Kommunen das auch gewünscht haben. Da haben wir nicht vergessen, dass wir Ihnen noch zwei Karten zu den öffentlichen Einrichtungen schuldig sind, die wir Ihnen noch zuschicken werden, weil wir einfach das Problem – –

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das klingt wie eine Eintrittskarte ins Schwimmbad.

**RA'in Fridrich:**

Das soll es aber nicht sein. Aber Rüsselsheim hat tolle Schwimmbäder. Da kann ich Sie nur einladen.

Wir haben uns auch natürlich sehr mit dem gemeindlichen Eigentum beschäftigt und da auch dezidiert vorgetragen. Man muss sich vielleicht jetzt unabhängig von der Frage Eigentum der Bürger, das ich nachher noch ansprechen möchte, wirklich einmal die Frage stellen, wie eine Kommune, die auch erhebliche Sach- und Geldmittel investiert – die Stadt Rüsselsheim hat ungefähr 8.000 Wohnungen im Eigentum –, damit weiter umgeht, wie sie mit dem Problem, sollte es zum Ausbruch kommen, hier quasi allein gelassen wird.

Zum Thema Wald sind ja vor allem zwei Gemeinden, die wir vertreten – Bischofsheim und Rüsselsheim – sehr betroffen, die ja im Bereich Mönchbruch auch Eigentum haben. Dieses Thema ist natürlich sehr in den Vordergrund gerückt, auch aufgrund der Erfahrung Startbahn West. Umso mehr ist es eigentlich schade, hier auch nur von einem Wald als etwas Grünem zu reden und nicht auch der besonderen Bedeutung, die der Wald auch in der Umgebung hat, noch mehr Gewicht zu verleihen. Wir haben es zwar öfters angesprochen, aber ich denke, es ist ebenso wenig deutlich geworden wie beim Thema Gesundheit und Betroffenheit der Bürger, was hier doch für erhebliche Auswirkungen und Betroffenheiten vorliegen.

Zum Thema Gesundheit bestand auch für uns das Problem, dass die Unterlagen ja nichts dazu hergegeben haben. Deshalb können wir eigentlich auch nichts erörtern. Es wird Ihnen, Herr Bickel, und Ihrer Mannschaft obliegen, hier den Sachverhalt von Amts wegen aufzuklären. Entsprechendes gilt natürlich auch für das Eigentum und die Beeinträchtigungen, die das Privateigentum erfahren wird. Man muss sich einmal vor Augen halten, dass die von uns vertretenen Kommunen insgesamt zirka 100.000 Einwohner haben. Viele haben gebaut, haben in den letzten Jahren in ihre Gebäude, in ihr Eigentum investiert. Die sind natürlich da auch gebunden. Andererseits wird durch die zunehmende Lärmbelastung auch Wertvernichtung betrieben, die ganz erheblich ist. Man muss sich einmal auch die Bescheide vor Augen führen, die letztes Jahr zum § 6 ergangen sind, wo auch Gesundheitsbeeinträchtigungen der Bürger festgestellt wurden. Umso schlimmer sind natürlich jetzt für die Bürger schon im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens und im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens die Auswirkungen. Das zeigt sich schon an zurückgehenden Verkaufszahlen. Es wird hier noch zu wesentlich stärkeren Einwirkungen kommen. Anzeichen dafür gibt es schon. Es wird sicherlich hier auch ein großes Thema im Planfeststellungsverfahren sein, wie mit diesen Dingen umzugehen ist. Sie haben jetzt sicherlich schon in Ihrer Abwägung auch, wie der Kollege Haldenwang schon dargestellt hat, vor allem die Grundrechte mit einzustellen. Ich kann nur an Sie appellieren, auch diesen Belangen, zu denen wir auch vorgetragen haben, entsprechend Rechnung zu tragen.

Zum Thema Wald vielleicht ein Letztes. Wir haben letztes Jahr einmal mit Herrn Ebert vom Forstamt Mörfelden-Walldorf eine Führung durch den Mönchbruch gemacht. Als Außenstehender hat man natürlich immer den Ansatz: Ha ja, das ist halt schön grün. Das sagt man vor allem, wenn man aus Freiburg kommt und gewisse grüne Bereiche gewohnt ist. Es ist schon faszinierend, wie dieser Mönchbruch in Jahrhunderten entstanden ist. Er ist dann natürlich auch, wie der Kollege Fislake schon angesprochen hat, ein Kulturgut, weil er nicht einfach so gewachsen ist, sondern auch mit Menschenhand so gewachsen ist, weshalb er uns auch sehr am Herzen liegt und inzwischen ans Herz gewachsen ist, obwohl wir nicht hier wohnen. Vielleicht sollte man nicht so sehr auf die Zahlen schauen, die jetzt in Hektar oder auch in betroffenen Einwohnern ausgedrückt werden, sondern auch noch einmal hinter die Kulissen schauen. Das ist zwar jetzt rechtlich vielleicht nicht so relevant, aber nichtsdestotrotz sollte man sich vielleicht auch, um die Gründe nachvollziehen zu können, auch mit diesen Argumenten auseinandersetzen.

Zum Schluss denke ich, dass in unserer Stellungnahme vom 30. Januar für Rüsselsheim, Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg alle Punkte angesprochen wurden, die wir auch erörtert haben. Im Lauf der drei Wochen haben sich eigentlich mehr Einwendungen, Anregungen und Bedenken bestätigt, als sie widerlegt wurden. Es haben sich zwar einige Fragen vielleicht im Ansatz geklärt, viele sind aber auch ungeklärt geblieben oder sind sogar neu aufgeworfen worden. Man darf gespannt sein, wie Sie mit diesen Fragen in Ihrer landesplanerischen Beurteilung umgehen werden. Wir hoffen, dass Sie auch die Argumente, die beiderseits vorgetragen wurden, entsprechend würdigen, und werden dann einmal schauen, was im Mai/Juni aus Ihrem Haus uns zugehen wird. Vielen Dank.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Danke für Ihren Beitrag. Es kommt jetzt die letzte Wortmeldung vor der Kaffeepause. Sie wollen an die Karte? Jawohl.

**Norgall (BUND, Hessen):**

Ich habe ja gelernt, dass die Sachverhaltsaufklärung sozusagen nicht hier gemacht wird, sondern wir sollen Ihnen Anstöße geben.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Moment. Entschuldigung, wenn ich da unterbreche. Ich sehe hier: Kapazität des Frankfurter Flughafens mit der Prognose Null-Fall.

**Norgall (BUND, Hessen):**

Ich will gar nichts ausführen. Ich gebe es Ihnen nur.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Nein, lassen Sie mich doch eben einen Satz sagen. Nach der Kaffeepause ist das der Hauptpunkt, der noch offen ist. Deswegen wollte ich das nur sagen, ob Sie das nicht an die Kaffeepause anschließen wollen.

**Norgall (BUND, Hessen):**

Ich halte mich wirklich an die Zeitnot, unter der das Ganze hier abgehandelt wird. Ich will es Ihnen einfach nur übergeben. Ich habe nämlich die Zahlen, die Herr Gebauer genannt hat, sozusagen hier einmal umgerechnet. Wenn man die 87 Flugbewegungen, die als Kapazitätseckwert 2005/06 laut DFS erreicht werden, umrechnet, gibt es ein Problem mit dem Planungs-Null-Fall. Das will ich Ihnen einfach nur übergeben. Ich weiß, dass wir hier nur Anstoßfunktion haben. Ich halte mich jetzt immer mehr daran.

Ich will Ihnen noch etwas Zweites zeigen. Nachdem wir jetzt gelernt haben, dass wir mit einer neuen Hindernisrichtlinie das Problem Mönchwaldsee betrachten müssen, bin ich in meiner Naivität spontan davon ausgegangen: Vielleicht müssen wir sämtliche Fragen des Waldeinschlags nach der neuen Hindernisrichtlinie betrachten. Es könnte ja sein, dass die als Ganzes eingeführt ist und nicht nur in puncto Mönchwaldsee. Das würde dann zu folgenden Veränderungen führen: Die Einschlagsflächen wären nicht mehr 600 Meter breit, sondern nur 450. Erstaunlicherweise wären wir vor Kopf auch nicht mehr bei 900 Metern. Ich sehe da gewisse Probleme für die Stimmigkeit der UVP. Aber ich habe ja gelernt: Es wird alles in der Planfeststellung wiederholt. Danke schön.

(Beifall)

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Wir treffen uns, würde ich sagen, wieder um Viertel nach zehn.

(Zurufe: Nach elf!)

– Entschuldigung: Viertel nach elf. Schneller als das Licht wollte ich nicht sein. Danach kommt noch einmal das Thema Prognose. Die Prognostiker sind noch einmal da. Die 660.000, 120, 45 Minuten und all dieses kommt noch einmal in einem Schluss-Countdown zur Sprache, für mich eine außerordentlich spannende Angelegenheit als Highlight. Dann kommt mein Schlusswort.

(Unterbrechung von 10.47 bis 11.17 Uhr)

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Herr Baumann, wollen Sie jetzt noch irgendetwas sagen?

**RA Baumann:**

Aber ja. Natürlich will ich etwas sagen. Herr Vorsitzender, wir haben noch sehr viel zu sagen. Wir werden auch den heutigen Nachmittag noch brauchen, um alles zu sagen, was wir sagen wollen.

Zunächst möchte ich Sie damit vertraut machen, dass ich – ich möchte nicht, dass Sie es über die Presse erfahren oder sonst irgendwoher – eine Aufsichtsbeschwerde gegen Sie eingereicht habe.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Ich habe akustisch nicht verstanden, was Sie gesagt haben.

**RA Baumann:**

Ich habe eine Aufsichtsbeschwerde gegen die Verhandlungsleitung eingereicht, sowohl beim Hessischen Umweltminister als auch beim Hessischen Minister für Inneres wegen des Erörterungstermins, und zwar deswegen, weil im Rahmen dieses Erörterungstermins die Kapazitätsfrage, die 1,1 Millionen Flugbewegungen, die von der Fraport aufgrund der baulich-technischen Rahmenbedingungen beabsichtigt sind, nicht in die konkrete Betrachtung und Untersuchung mit aufgenommen worden sind. Wir meinen, dass so viele konkrete Hinweise bestehen – ich möchte sie hier nicht vortragen, ich habe das auf sieben Seiten dargestellt –, dass sich so viele Hinweise ergeben haben, dass hier ein ganz anderes Projekt eigentlich geplant ist und damit ein ganz anderes Vorhaben zur Diskussion steht, als es hier verhandelt worden ist, und dass deswegen vonseiten des Regierungspräsidiums Darmstadt – ich habe das hier an dieser Stelle jetzt nicht personalisiert – die Konsequenzen hätten gezogen werden müssen. Ich habe schon vor zwei Wochen darauf hingewiesen, dass es sich hier um ein von Amts wegen durchgeführtes Verfahren handelt und dass deswegen von Amts wegen alle relevanten Aspekte des Vorhabens hätten ermittelt werden müssen, auch die Frage, inwieweit sich dieses Vorhaben anders darstellt, als es hier von Fraport zum Ausdruck gebracht bzw. dargestellt worden ist. Ich meine auch, dass natürlich von Ihrer Seite irgendwelche Scheinerklärungen oder offensichtlich unrichtige Erklärungen nicht zugrunde gelegt werden können. Wenn aufgrund der konkreten Unterlagen sich so konkrete Anhaltspunkte ergeben, dass Sie von einer anderen Situation ausgehen müssen, müssen Sie dem entsprechend nachgehen.

Eine Bindung an die Angaben der Fraport besteht bei Ihnen nicht, auch schon deswegen, weil der insgeheime Vorbehalt, den die Fraport gemacht hat, dazu führt, dass auf die tatsächliche Situation abzustellen ist. Das ergibt sich schon aufgrund allgemeiner rechtlicher Überlegungen. § 116 Satz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs mag hier nur ein Anhaltspunkt sein, und die Nichtigkeit der Willenserklärung, die von Fraport hier unter den entsprechenden Vorbehalten abgegeben worden ist, wäre sicherlich auch ein wesentlicher Anhaltspunkt, dass Sie von Ihrer Seite aus den Dingen hätten nachgehen müssen. Wir fordern daher, dass dieser Erörterungstermin entweder an dieser Stelle abgebrochen wird und die Unterlagen nachgefordert werden und dass dann zu dem tatsächlich geplanten Projekt erörtert wird, wenn die Unterlagen präsentiert sind, oder dass daraus insgesamt die Konsequenz gezogen wird, dass eine raumordnerische, eine landesplanerische Feststellung gar nicht getroffen wird, weil man sagt: Wenn keine weiteren Unterlagen vorgelegt werden, besteht kein Sachbescheidungsinteresse. Dem könnten wir auch getrost entgegensehen und wären sicherlich durchaus einverstanden, wenn Sie diese Verfahrensweise wählen würden.

Ich möchte das einfach so eingebracht haben. Diese Aufsichtsbeschwerde wurde eingereicht, damit die zuständigen Minister sich auch mit dieser Frage noch einmal auseinandersetzen und sich auch das Kabinett mit dieser Frage auseinandersetzt, die ja von ganz entscheidender Bedeutung auch für zukünftige Verfahren ist, sodass die Dinge nicht allein auf Verwaltungsebene entschieden werden müssen, sondern ich meine – Sie werden natürlich sowieso Kontakt zu den jeweiligen zuständigen Politikern, die das politisch verantworten

müssen, haben und Gespräche mit ihnen führen –, dass hier noch eine zusätzliche Veranlassung besteht, darüber nachzudenken und aufgrund der Aufsichtsbeschwerde Entscheidungen auf oberster Ebene herbeizuführen. Das als konkreter Hinweis.

Zur Untermauerung dieser konkreten Gesichtspunkte, dass nämlich hier etwas völlig anderes geplant worden ist und auch für die Zukunft geplant ist, werden wir noch konkrete Angaben machen, damit Sie sich auch noch einmal ein deutliches Bild davon machen können, auf welche Art und Weise wir hier alle von der Fraport in diesen drei Wochen getäuscht worden sind. Herr Bender hat es ja schon zum Ausdruck gebracht, was er von unseren Sitzungen hält, indem er erklärt hat: Ganz gleich, was hier jetzt kommt, wir werden die Nordwesttrasse und die Variante nehmen und ins Planfeststellungsverfahren bringen. Insoweit verwundert einen ja gar nichts mehr. Es hat uns auch nicht verwundert, dass Sie die ganzen Tage an Ihrem – ich sage es einmal so – Lügengebäude von irgendwelchen Scheinangaben, die nicht der Realität entsprechen, festgehalten haben.

Herr Faulenbach da Costa wird zu dem Prognoseflugplan und den sich daraus ergebenden konkreten Schlussfolgerungen Stellung nehmen, wie das schon auch mit Ihnen abgesprochen war. Wie gesagt, es hat mit Ihnen persönlich nichts zu tun, wenn wir hier eine Aufsichtsbeschwerde machen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Ich habe es auch nicht so verstanden.

**RA Baumann:**

Das ist auch eine rechtliche Aufsichtsbeschwerde, keine Dienstaufsichtsbeschwerde.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Eine Fachaufsichtsbeschwerde. Ich habe es schon so verstanden.

**RA Baumann:**

Eine Fachaufsichtsbeschwerde. Deswegen habe ich den fachlichen Minister einbezogen. Ich habe die Beschwerde sowohl an Herrn Posch als auch an Herrn Dietzel und Herrn Bouffier geschickt, sodass die fachliche Seite aus meiner Sicht erst einmal abgedeckt ist und sich alle mit dieser Frage beschäftigen können. Es werden sich heute noch einige Überraschungen ergeben – das kann ich schon ankündigen –, wenn Sie Herrn Faulenbach da Costa das Wort geben. Später wird dann auch noch Herr Heldmeier Ausführungen machen. Es wird noch sehr spannend werden.

**Faulenbach da Costa (Stadt Offenbach):**

Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. Ich will kurz sagen: Es war eine mühsame Arbeit, den uns in der letzten Woche am Dienstag, glaube ich, zur Verfügung gestellten Planungsflugplan und Ist 2000 auszuwerten. Nicht ausgewertet habe ich den Planungsflugplan Prognose-Null-Fall, weil dazu einfach die Zeit nicht ausreichte. Ich habe ja noch an diesen Sitzungen hier teilgenommen.

Auslöser unserer Forderung, den Planungsflugplan einsehen zu können, waren eigentlich zwei grafische Darstellungen in dem Band A 4, die Abbildung 4.15, die einmal die Tagesganglinie für den Prognosefall im Jahr 2015 darstellt. Dort sehen wir eine deutlich ausgeprägte Spitze und mehrere ausgeprägte Spitzen und Täler. In der Regel ist es so, dass man in der Flughafenplanung davon ausgeht, dass sowohl die Ganglinie für die Bewegungen als auch die Passagiere zumindest in ihrem Verlauf ähnlich sein sollten, ich will nicht sagen deckungsgleich, aber ähnlich. Auffällig ist, dass die Ganglinie für die Bewegungen keine deutliche Spitze mehr aufzeigt, sondern hier bei 120 gedeckelt wird. Es wird zwar davon geschrieben, dass sich die Bewegungen, die Spitzen um diese 120 herum entwickeln können, aber an keiner Stelle werden die tatsächlichen Spitzen dargestellt.

Ich habe dann einfach erst einmal den Flugplan, so wie er uns zur Verfügung gestellt wurde, ausgewertet. Dann hat das überraschende Ergebnisse gezeigt.

Das Erste ist: Wenn ich den Flugplan so nehme, wie er ist – ich formuliere jetzt einmal überspitzt, um auf das eigentliche Problem hinweisen zu können –, ist es so, dass der Flughafen Frankfurt im Jahr 2015 erstens eine Flugzeugvernichtungsmaschine sein muss. Das wird dann eine Anlage, ich weiß nicht, nach TA Lärm, Bundes-Immissionsschutzgesetz, die da geprüft werden müsste. Es werden nämlich rund 66 Flugzeuge pro Nacht oder Tag vernichtet und sieben Flugzeuge verschiedener Größenklassen pro Tag produziert.

Es gibt eine weitere Auffälligkeit, die dann auch zu Konsequenzen führt. Es ist offensichtlich ein Ausbildungsprogramm für Schlepperfahrer in den Planungsflugplan 2015 eingestellt worden. Es gibt nämlich 42 Bewegungen in diesem Planungsflugplan, bei denen zu einem bestimmten Zeitpunkt ein Flugzeug auf eine Position geschleppt wird und nach soundso viel Stunden wieder von der gleichen Position abgeschleppt wird. Das Flugzeug kommt also nach diesem Planungsflugplan von Frankfurt und geht nach Frankfurt. Das sind insgesamt 21 Positionsbelegungen oder 42 Bewegungen pro Tag, die sich allein hieraus ergeben.

Es ist schon einmal im Zusammenhang mit dem Thema des Lärmgutachtens die Einstellung der Heavies thematisiert worden, ob 37 % oder 31 % ausreichend sind. Fraport hat dann gesagt: Wir haben ja noch die 757, die wir einstellen müssen; die müssen Sie als Heavy mit berücksichtigen; damit kommen wir ungefähr auf 37 % oder 36 % und noch etwas. Von diesen Flugzeugen fliegen fünf Flugzeuge Strecken, die sie offensichtlich nicht fliegen können. Das heißt, sie werden im Atlantik wassern. Das heißt, auch hier muss eine Neuproduktion aufgenommen werden. Zu diesen Boeing 757 ist noch zu sagen, dass in den Bewegungszahlen, die Fraport angegeben hat, um auf die 5 % zu kommen, auch einige in dieser

Gruppe enthalten sind. Das betrifft ebenfalls die Flugzeuge, die auf eine Position geschleppt und wieder weggeschleppt werden. Nur so kommen die 5 % zustande. Dass der Anteil dieser Flugzeuge heute nur 1 % am Gesamtaufkommen bzw. etwas über 1 % ausmacht und zukünftig 5 % ausmachen sollte, würde darauf hindeuten, dass von diesen Flugzeugen in Zukunft erhebliche Stückzahlen produziert werden müssen. Nur, nach Einstellung – ich habe Ihnen das ja überreicht – des Herstellers liegen entsprechende Bestellungen nicht vor. Dieses Flugzeug ist ein Mittelstreckenflugzeug, das also nicht stündlich in Frankfurt starten und landen kann, sondern – ich sage das einmal – mindestens drei bis vier Stunden fliegt, da es ein Mittelstreckenflugzeug ist und dafür eingesetzt wird. Das heißt, wenn es in Frankfurt in einem normalen Turnus von 17 Stunden eingesetzt wird, wird es noch einmal am Tag in Frankfurt landen und starten und kann dann am Abend wieder starten. Das heißt, es müssen erheblich mehr neue Flugzeuge hinzukommen. Das ist eine wesentliche Sache.

Ein weiterer Aspekt, der sich aus dem Planungsflugplan ergibt: Die durchschnittliche Belegungszeit laut Planungsflugplan 2015 auf den Positionen beträgt 15 Stunden und 47 Minuten, wenn ich den Planungsflugplan zugrunde lege. Dies würde aber bedeuten, dass wir bei einer angenommenen Landespitze, wie auch in die Grafik eingestellt, von 70 Flugzeugen pro Stunde auf rund 3.200 Hektar Vorfeldflächen kämen. Der heutige Flughafen hat nach dem Ausbau 1.900 Hektar. Wenn ich die Positionsbelegungszeit zugrunde lege – die wird nämlich bei der Bemessung, Dimensionierung und Anforderung an diese Anlage zugrunde gelegt –, wären 3.200 Hektar erforderlich. Das ist natürlich unsinnig. Das sind eindeutige Indikatoren dafür, dass dieser Flugplan zumindest optimiert wurde, um ein bestimmtes Szenario darzustellen.

Wesentlich dabei ist, dass ein Flugplan aus dem Bestand entwickelt wird. Der bestehende Flugplan, den wir auch bekommen hatten, ist hier ausgewertet und zeigt Ihnen, dass wir im Moment in der Spitze am typischen Spitzentag 90 Bewegungen haben. Wir haben ausgeprägt etwa vier Spitzen pro Tag. Da wir uns hier im Flugplan 2000 in einem Engpassszenario bewegen, müsste das bedeuten, dass der Flugplan 2015 deutlich ausgeprägtere Spitzen hat als dieser Flugplan, weil er sich in einem engpassfreien Szenario bewegt. Das ist aber offensichtlich nach den Raumordnungsunterlagen nicht der Fall, denn es wird etwas anderes dargestellt. Wir haben heute durchschnittlich 70 Bewegungen am Tag in der Zeit von 6 bis 23 Uhr – ich habe einmal diese zukünftige Zeit mit der so genannten Mediationssache berücksichtigt – und darüber ausgeprägt 90 in der Spitze.

Es fällt ein Weiteres auf. Das ist die Frage dieser Minimum-connecting-time, die immer wieder als Ausschlussgrund bei den Varianten genommen wird. Daran kann man abmessen, welche Zeiten zwischen einer Ankunfts- und einer Abflugspitze liegen. Die lagen in Frankfurt im Jahr 2000 deutlich über 45 Minuten, in der Regel 70 bis 75 Minuten. Das heißt, Passagiere, die kürzer als diese Umsteigezeit zwischen den Spitzen – dort findet ja der Hauptverkehr statt – umsteigen, sind nur eine Minderheit von Passagieren und stellen nicht das Gros

der Passagiere dar. Das kann ich nachher auch an dem Planungsflugplan des Jahres 2015 deutlich machen.

Ich will hier nicht weiter auf den bestehenden Flugplan eingehen. Ich habe hier einmal die Passagierganglinie nachgebildet, die in den Raumordnungsunterlagen dargestellt ist. Das war relativ einfach unter Berücksichtigung von Prämissen, die ich nachher noch benennen werde. Sie ist fast identisch mit dem, was in den Raumordnungsunterlagen eingestellt ist, aus dem Planungsflugplan entwickelt. Auch hier sehen Sie wieder den Unterschied deutlich ausgeprägt: eine deutlich ausgeprägte Spitze mit mehreren Spitzen – vier Spitzen am Tag –, in den Richtungsspitzen sehen Sie auch hier wieder die Zeitunterschiede, die sich zwischen den einzelnen Spitzen bewegen. Ich habe einmal die Zeiten zwischen einer Ankunfts- und einer Abflugspitze hingeschrieben. Auch hier haben Sie entweder weniger als 35 oder 30 Minuten. Das heißt also, in dieser Zeit bis zu der nächsten Abflugspitze kann nicht umgestiegen werden, oder aber die Umsteigezeit ist erheblich länger. Das ist ein wesentlicher Punkt, um zu sagen, dass diese Frage der 45 Minuten für die Auswahl von Varianten irrelevant war.

Jetzt habe ich einmal den Planungsflugplan auch unter dem Gesichtspunkt, wie Fraport ihn ausgewertet hat, auch hier ausgewertet und habe die Passagierganglinie mit der Bewegungsganglinie in Deckung gebracht. Hier sehen Sie, dass die eine Linie mit der anderen nichts zu tun hat. Es bestehen keine Abhängigkeiten dazwischen, indem man das darstellt, dass Sie hier einmal 120 haben und sogar in der Mittagszeit um 14 oder 15 Uhr diese Ganglinie – so auch dargestellt in den Raumordnungsunterlagen – in der Bewegung rapide absinkt, aber gleichzeitig die Ganglinie der Passagiere steigen würde. Man könnte das möglicherweise damit erklären, dass man sagt: Wir haben dort viele große Flugzeuge, hauptsächlich große Flugzeuge im Flugplan drin. Dem ist aber in diesem Flugplan nicht so; denn die großen Flugzeuge kommen hauptsächlich morgens gegen 7 Uhr an. Da ist der höchste Anteil von großen Flugzeugen an diesem Flugplan feststellbar. Ich habe diese Ganglinien der Flugzeugtypen, der großen und mittleren Flugzeuge, jetzt nicht mit dabei, weil ich das nicht zu umfangreich machen wollte. Aber ich stelle Ihnen das gern in den nächsten Tagen noch zur Verfügung, wie das anhand des Flugplans ausgewertet werden konnte.

Auch hier sehen Sie deutlich: Wir haben im Durchschnitt 104 Bewegungen. Die Frage ist: Was ist aus diesen 104 Bewegungen, wenn wir vorher die 70 in der Zeit von 6 bis 23 Uhr gesehen haben, zu schließen? Auch bei diesen 70 zu 90 Bewegungen können wir davon ausgehen, dass die absolute Spitze erheblich über 120 liegen muss. Das ist eigentlich die Konsequenz aus dieser Erkenntnis der durchschnittlichen Bewegungszahlen am Tag und der absoluten Spitze.

Es ist noch feststellbar, dass in diesem Flugplan Fraport immer wieder die volle Stunde ausgewertet hat und nur so zu diesem Ergebnis der 120 Bewegungen gekommen ist. Es ist also kein Wunderwerk der Technik oder sonst etwas, das auszuwerten, sondern man kann, indem man die volle Stunde auswertet, zu solchen Ganglinien kommen. Dann habe ich den gleichen Flugplan noch einmal nach der gleitenden Spitze ausgewertet. Das heißt, die Spitze

kann durchaus, sagen wir, von 10.25 bis 11.25 Uhr sein. Da können sich nämlich die Flüge in der Stunde kumulieren. Dann sieht die Ganglinie schon etwas anders aus. Dann kommen wir nämlich in der morgendlichen Spitze auf 128 Bewegungen, 83 Bewegungen in der Anflugspitze, und haben nachmittags noch einmal eine Anflugspitze von 74 Bewegungen. Ansonsten bewegen sich die Abflugspitzen in diesem Flugplan immer um die 70 Bewegungen herum.

Hier sehen Sie auch wieder oben darüber gelegt die Ganglinie der Passagiere, die wiederum mit den in die Raumordnungsunterlagen eingestellten Ganglinien identisch ist. Auch hier ist ein Vergleich der Ganglinien untereinander nicht feststellbar.

Ich habe dann gesagt, wie ich anfänglich dargestellt habe: Wir haben 42 Bewegungen im Flugplan drin, die normalerweise nicht dahin gehören, weil die Flugzeuge auf eine Position geschleppt und wieder von dieser Position weggeschleppt werden. Ich habe einmal gesagt: Okay, dann nehme ich an, dass das Flüge sind. Das heißt, sie werden mit einer Eins versehen, um sie im Flugplan zu berücksichtigen. Weiterhin habe ich folgende Annahme getroffen: Alle Flugzeuge, die vor 21 Uhr aus dem Flugplan herausgenommen werden, setze ich noch einmal als Flüge ein, weil sie noch irgendwo hingehen, und alle Flüge, die nach 7 Uhr auch erst in Frankfurt eingesetzt werden, setze ich als Flüge an, die irgendwo von einem Ziel nach Frankfurt kommen. Sonst habe ich auf einmal um die 200 Nachtstoppflüge in Frankfurt. Das ist ja unwahrscheinlich, so viele Nachtstoppflugzeuge in Frankfurt zu haben. Das heißt, ich muss die irgendwo im Flugplan wiederfinden.

Hier komme ich noch einmal zum Prinzip des Flugplans. Uns wurde nur – das ist offensichtlich den Raumordnungsunterlagen lediglich beigelegt – ein Tagesflugplan vorgelegt. Um Ungenauigkeiten eines solchen Flugplans auszugleichen, entwickeln Sie normalerweise einen Wochenflugplan, weil Sie Spitzentage und niedrige Tage drin haben. Daraus können Sie im Prinzip Mittelwerte bilden, um so auch für die Dimensionierung der Anlagen auf der sicheren Seite zu sein. Dieser Wochenflugplan liegt nicht vor. Aus einem Wochenflugplan kann ich auch wesentlich eher Nachtstoppflüge erkennen, weil die Flüge, die am Tag nur in Frankfurt verbleiben, von der Position geschleppt und zu einer anderen Zeit wieder eingesetzt werden. Auch dies habe ich nachzuvollziehen versucht. Soweit das anhand der angegebenen Flugzeugtypen – leider war der Flugplan ja anonymisiert – nachvollziehbar war, habe ich diese Flugzeugtypen, die irgendwann aus der Position nach Frankfurt gehen und irgendwo anders wieder auftauchen, also in Frankfurt eingesetzt werden, auch wieder eingesetzt. Das heißt, ich habe sie nicht doppelt gerechnet, sondern gesagt: Der ist von der Position abgeschleppt worden und wird dort wieder in Frankfurt eingesetzt. Auch das habe ich soweit berücksichtigt.

Das ergab dann diese dargestellte Ganglinie. Hier stellen wir fest, dass diese dargestellte Ganglinie mit 149 Bewegungen in der Spitzenstunde, also nicht 120, sondern 149 Bewegungen, entwickelt aus dem vorgelegten Planungsflugplan, weitestgehend identisch ist mit der Ganglinie der Passagiere, die ja auch hier wieder um die 20.000 Passagiere pro Tag in der

Spitze erreicht. Allerdings ergeben sich daraus leichte zeitliche Verschiebungen. Während in dem bisherigen Flugplan die Spitze etwa um 14 Uhr war, liegt die jetzige Passagierspitze gegen 12.30 oder 13 Uhr, ist also eine Stunde nach vorne verschoben worden. Leichte Verschiebungen haben sich dadurch ergeben. Ich denke, daraus sind erhebliche Konsequenzen zu ziehen.

Weiterhin ist feststellbar, dass wir eine Richtungsspitze und Landespitze von 89 Bewegungen – jetzt komme ich zu den anderen Anlagen, die daraus folgen – und eine Abflugspitze von 82 Bewegungen haben. Keine dieser Zahlen ist in dem Lärmgutachten eingestellt. Ich komme nachher noch einmal zur Anzahl der Flugzeugtypen, des Flugzeugmixes. Keine dieser Zahlen ist in die Kapazitätsgutachten eingestellt, die eine Simulation darstellen sollen, um Kapazitätsengpässe am Flughafen Frankfurt erkennen zu können und die technisch möglichen Kapazitäten des Systems zu ermitteln.

(Zuruf des RA Baumann)

– Herr Baumann fragt gerade nach. Flugbewegungen heißt Ankunftsflugbewegungen, Flugbewegungen Abflug, dann Gesamtflugbewegungen. Die durchschnittlichen Flugbewegungen liegen in diesem Szenario in diesem Flugplan bei 112 Bewegungen pro Tag in der Zeit von 6 bis 22 Uhr. Das andere Pax/h heißt Passagiere pro Stunde. Das ist die Ganglinie.

In den Raumordnungsunterlagen eingestellt ist die Aussage von Fraport, dass zukünftig im Jahr 2015 37 % Großraumflugzeuge zu berücksichtigen sind. Das spielt in den Kapazitätsgutachten der FAA als auch der DLR eine Rolle und führt dort auch zu dem Ausschluss bestimmter Varianten, die diesen dann errechneten Koordinationseckwert von 120 Bewegungen angeblich nicht mehr schaffen können. Die Fraport AG bzw. wie die damalige Flughafen Frankfurt (Main) AG sagt in ihrem Generalausbauplan 1995, dass der Anteil der drei- bzw. vierstrahligen Großraumflugzeuge wie A 340, B 747 – das ist die Flugzeuggrößenklasse P 5 – von 1985 mit 15,2 % geringfügig auf 12,7 % gesunken ist. In einer dargestellten Tabelle können wir auch feststellen, dass der Flugzeugmix der Größenklasse P 4 und P 5 von 32 % im Jahr 1985 – Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen – auf rund 36 % im Jahr 1990 gestiegen ist, im Jahr 1995 wieder auf 31 % gesunken ist und im Flugplan 2000 mit noch 26 % vermerkt ist. Das ist auch korrekt und ist auch im Flugplan 2000 so enthalten. Übrigens repräsentieren die 26 % ausschließlich die Flugzeuge der Größenklassen P 4 und P 5. B 757 ist bei den 26 % nicht enthalten, im Gegensatz zum Planungsflugplan 2015. Die Darstellung in dem Lärmgutachten mit 26 % für das Jahr 2000 ist richtig. 2015 mit nur noch 31 % ist dann auch richtig, denn diese 31 % ergeben sich aus dem Planungsflugplan. Die B 757 ist weder 2000 noch 2015 bei den Lärmgutachten entsprechend zu berücksichtigen.

Das heißt also, hier gibt es eindeutige Aussagen der Fraport von 1995 über Flugzeuggrößenklassen. Ohne dass dies begründet wird, wird die Flugzeuggrößenklasse der so genannten Heavies, nämlich über 136 Tonnen, massiv von jetzt 26 % auf 37 % erhöht. 1995 gegenteilige Aussage, die Anteile würden abnehmen. Übrigens eine Aussage, die die Flug-

zeughersteller, ganz besonders Boeing, Airbus etwas abgemildert, bis 2020 auch vorhersagen. Inwieweit sich Frankfurt dann von der allgemeinen weltweiten Luftverkehrsentwicklung als internationaler Großflughafen abheben wird, vermag ich nicht nachzuvollziehen. Fest steht auf jeden Fall, dass die Flugzeughersteller zu völlig anderen Flugzeugprognosen kommen, als dies Fraport unterstellt. Das kann nur die Ursache haben, dass man im Jahr 2015 die einmal gewählten 660.000 Bewegungen in der Planung nicht überschreiten will.

In den letzten Tagen ist auch einmal die Frage des Terminals Süd diskutiert worden. Wenn wir feststellen, dass wir rund 20.000 Bewegungen in der Spitzenstunde, in der typischen Spitze haben – das ist die Größe, nach der ein Terminal dimensioniert wird, nach den IATA-Empfehlungen müsste – –

(Zurufe)

– 20.000 Passagiere, Pardon, in der typischen Spitzenstunde. Nach den IATA-Empfehlungen wird pro Passagier eine Größe von 24 Quadratmetern genommen. Ich rechne einmal 25, damit es schneller geht. Das würde bedeuten, dass wir im Jahr 2015 bei 20.000 Passagieren in der Gesamtspitze zur Abfertigung der Passagiere 500.000 Quadratmeter Terminalfläche benötigen. Das ist ein hoher Service-Level bei IATA. Nach meiner Kenntnis haben wir heute 400.000 Quadratmeter am Flughafen Frankfurt mit den Terminals 1 und 2. Das würde bedeuten, dass für das Jahr 2015 zusätzlich 100.000 Quadratmeter erforderlich wären.

Ich komme jetzt zu einer weiteren Größe. Fraport macht in Band A Aussagen zu den Flugzeugpositionen. Auch dort hatte ich schon moniert, dass die 7 % Dispositionsreserve auf den Bestand ebenfalls zugerechnet wurden und damit zehn Positionen mehr ausgewiesen werden, als es nötig wäre. Es wären nach dieser Rechnung statt 234 tatsächlich nur 224 erforderlich, denn die Dispositionsreserve können Sie nur auf den Zuwachs rechnen, nicht noch auf den Bestand mit dazu. Dort haben Sie die Dispositionsreserve schon drin. Wenn Sie aber die Richtungsspitzen nehmen, die Sie in Ihren Unterlagen eingestellt haben, nämlich 70 Bewegungen – auch aus diesem Generalausbauplan 1985 geht es hervor, dort ist die Formel auch noch einmal beschrieben –, und die Flugzeugpositionen aus der Umdrehzeit der Flugzeuge am Boden ermitteln, den Flugzeugmix, also die Zeit, die sie am Boden sind – 60, 90, 120 oder 150 Minuten, sage ich einmal –, bezogen auf die Stunde, multipliziert mit der Dispositionsreserve, wenn Sie diese 70 Bewegungen zugrunde legen und eine durchschnittliche Umdrehzeit in Frankfurt von 120 Minuten annehmen – wenn ich einmal die Nachtstopps herausrechne, hat Frankfurt laut Planungsflugplan eine Umdrehzeit von 90 Minuten, ich nehme aber 120 Minuten, weil es ein internationaler Großflughafen ist –, kommen wir auf einen Bedarf an Flugzeugpositionen im Jahr 2015 von 189 Positionen. Beschrieben werden 234 Positionen. Das sind rund, sage ich einmal, 44 Positionen mehr. Das sind etwa 600.000 Quadratmeter Beton, um Ihnen da einmal eine Größenordnung zu nennen, wenn Sie 15.000 Quadratmeter pro Position rechnen. Also auch hier eine völlige Überdimensionierung.

Nehme ich jetzt den Planungsflugplan 2015, wie er wirklich eingestellt ist, kommen wir der Sache mit den 224 – die ziehen Sie schon einmal ab – wesentlich näher. Dann habe ich eine Richtungsspitze von 83, einen größeren Anteil an Heavies, als es in dem anderen Flugplan dargestellt ist, und komme dann auf 214 Positionen. Das heißt, hier streite ich mich dann eigentlich nicht mehr um die zehn Positionen, die Sie mehr ausgewiesen haben. Dann kommen Sie nämlich richtig hin. Auch hier ein Indikator dafür, dass Fraport sehr wohl gewusst hat, was Sie planen, nämlich wesentlich mehr Positionen, als nach den eigenen Angaben in den Unterlagen gebraucht werden. Aber intern wussten Sie wohl, dass Sie diese Positionen einfach aufgrund des Verkehrsaufkommens benötigen.

Zum Schluss spreche ich noch ein Thema an, das, denke ich, ganz entscheidend ist, nämlich die Frage des Flugzeugmixes. Dass nur 31 % Heavies eingestellt wurden, bedeutet gegenüber 37 % in den Kapazitätsanalysen, dass rund 13 Millionen Sitzplätze im Jahr fehlen, die durch Medium-Flugzeuge ausgeglichen werden. Das sind noch einmal rund 6 Millionen bis 7 Millionen Sitzplätze, die ich davon abziehe. Dann sage ich: Es fehlen Ihnen also rund 6 Millionen Sitzplätze im Jahr. Dies bedeutet, 40.000 Bewegungen im Jahr fehlen im heutigen Flugplan eindeutig. Oder anders ausgedrückt: Die gesamte Planung, die Fraport hier in den Raumordnungsunterlagen vorgelegt hat, beinhaltet deutlich mehr als 120 Bewegungen in der Stunde, bedeutet eine wesentlich höhere Richtungsspitze, als in den Kapazitätsgutachten untersucht wurde, und bedeutet im Jahresergebnis deutlich mehr als 700.000 Bewegungen pro Jahr, weil Sie sonst – dabei gehe ich davon aus, dass die 81 Millionen Passagiere durchaus richtig prognostiziert wurden – Ihre 81 Millionen Passagiere am Flughafen Frankfurt nicht transportieren können. Besten Dank.

(Beifall)

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das war ja ein sehr ausführlicher Vortrag. Mit einiger Konzentration konnte ich ihm sogar einigermaßen folgen.

**Faulenbach da Costa (Stadt Offenbach):**

Vielleicht noch eine Bemerkung, die ich vergessen habe. Es gibt ja ein Papier von Heldmeier und mir, in dem wir im April letzten Jahres ausgeführt hatten: Von der Vorzugsvariante zur Atlantavariante. Das Papier wurde dann in der Öffentlichkeit heftig kritisiert und als fehlerhaft und falsch dargestellt. Inzwischen wird dieses Thema auch im RDF diskutiert, und ich denke, es wird auch weiter diskutiert werden. Wir sind davon überzeugt – ich denke, ich habe es heute auch nachweisen können –, dass mit dieser Vorzugsvariante zumindest deutlich mehr als 660.000, aber auch deutlich mehr als 900.000 Bewegungen pro Jahr möglich sind. Herr Baumann ist jetzt wohl in der Zeitung mit 1,1 Millionen Bewegungen zitiert worden, die ich auch für machbar halte. Ich hatte am Anfang schon den Gutachter des Verkehrsministers, Rechtsanwalt Gronefeld, zitiert, der gesagt hat, dass eine einmal genehmigte Anlage die

technisch mögliche Kapazität ohne weitere Genehmigung auch nutzen dürfe. Das ist genau der Punkt, an dem wir hier die Schwierigkeiten auch im Raumordnungsverfahren haben. Selbst wenn Sie hier einen Deckel einziehen und das Planfeststellungsverfahren nachher auch ebenso durchgeführt wird und keine Kapazitätsbegrenzungen eingeführt werden, die auch rechtswirksam sind, werden irgendwann eine Million Bewegungen pro Jahr realisiert werden, ohne dass dafür überhaupt entsprechende Umweltverträglichkeitsprüfungen und Raumverträglichkeitsprüfungen vorgelegen haben. Besten Dank.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Darf ich Sie zurückfragen, ob Sie bei der Prognose auch das Handeln der Flugzeuge im Luftraum berücksichtigt haben. Das, was sie unten sozusagen abwickeln können, muss nicht unbedingt gefahrlos im Luftraum abzuwickeln sein. Da können sich ja auch noch weitere Begrenzungen ergeben. So etwas hatte ich jedenfalls aus der Flugsicherung in Erinnerung.

**Faulenbach da Costa (Stadt Offenbach):**

Herr Heldmeier wird mehr dazu sagen. Ich kann nur sagen, dass bei den Kapazitätsgutachten sowohl der FAA und auch nach meiner Einschätzung des DLR die Frage des Luftraums nicht diskutiert wird, sondern die technisch mögliche Betonkapazität.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das wollte ich nur klargestellt wissen.

**Faulenbach da Costa (Stadt Offenbach):**

Vielleicht sollte Herr Heldmeier etwas dazu sagen. Ich denke, der kann es besser ausführen. Besten Dank.

**Heldmeier (Stadt Hanau):**

Vielen Dank, dass ich dazu auch noch kurz Stellung nehmen darf. Ich habe hier einmal Kapazitätsaussagen auflegen lassen, die Fraport in der Untersuchung für die Atlantavariante während der Mediation angestellt hat. Sie sehen: Der Flottenmix ist grob vergleichbar mit dem, was in Frankfurt heute die Ist-Situation ist, und die 3 % leichten Flugzeuge – das möchte ich noch betonen, weil das auch immer wieder von Fraport vorgebracht wird – sind eher ein Hindernis. Man kann damit keine Kapazitäten machen, sondern damit macht man Kapazitäten kaputt. Wir sehen hier, dass 128 Flugbewegungen pro Stunde in Atlanta, aber bezogen auf Frankfurter Verhältnisse – das kann man hier nachlesen; warum man den 1995er-Wert eingestellt hat, weiß ich nicht –, zu 846.881 Flugbewegungen führen. Das ist aber nicht begutachtet, sondern real. Das heißt, die Frage, was gemacht werden kann oder nicht, kann man daran festmachen, wenn man das verfolgt, was in Atlanta oder anderswo

bei ähnlichen Flughafensystemen Realität ist. Insofern ist dieser Beweis erbracht. Die Lufträume dort müssen auch bewältigt werden und, und, und.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das war aber nicht meine Frage.

**Heldmeier (Stadt Hanau):**

Ich wollte nur diese Größenordnung einmal mitteilen.

Der zweite Punkt ist folgender: Die Betrachtung im Luftraum ist sehr stark von der Technologie abhängig. Wir haben im letzten Jahr gesehen, dass die Flugsicherung durch die veränderten Abflugrouten und die Inanspruchnahme des Luftraums nördlich des Frankfurter Flughafens eine von der Flugsicherung selbst zugegebene Kapazitätserweiterung ihres Luftraums um 30 % erreicht hat.

Des Weiteren gibt es ja diese Wirbelschleppenstaffelungseinrichtung bzw. die Wirbelschleppenstaffelung wird in Frankfurt reduziert. Es werden dieser Tage – ich habe das auch schon erwähnt – die Staffelungen zwischen den Flugzeugen der Klasse 2 von 2,5 Meilen auf 2 Meilen reduziert und dergleichen mehr. Das heißt, hier ist die Technologie sicherlich die treibende Kraft, die eben größere Kapazitäten im Luftraum ermöglicht.

Ich möchte aber auch noch einmal zu dem, was Herr Faulenbach gesagt hat, in Erinnerung zurückrufen, auch Ihnen, Herr Bickel: Die Flugsicherungsdaten, sowohl die Anzahl der Flüge als auch die Flugrouten, haben natürlich eine enorme raumordnerische Bedeutung. Das heißt – das haben wir auch bei dem Vortrag von Herrn Gebauer kritisiert –, dass sich die Flugzeuge in einem ganz bestimmten Luftraum konzentrieren, steht nicht im Einklang mit dem, was die originäre Aufgabe der Flugsicherung ist. Das heißt aber, dass hier die Grundlage sowohl von den Flugrouten als auch die Grundlage von der Anzahl der Flugbewegungen für viele wichtige Gutachten nicht gegeben waren.

Noch ein Zusatz, den ich an dieser Stelle am letzten Tag auch noch ansprechen möchte. Herr Faulenbach hat auf dieses Papier von Faulenbach und Heldmeier hingewiesen. Dieses Papier war auch Gegenstand der Diskussion im Hessischen Landtag anlässlich einer Anhörung. Ich hätte es schon gut gefunden, wenn die Leute, die dort gegen die beiden angeblichen Pseudoexperten polemisiert haben, sich wenigstens einmal eine Stunde Zeit genommen hätten, um sich über das, was sich hier sicherlich auf hohem Niveau abspielt, zu informieren, wie dieses Raumordnungsverfahren inhaltlich abläuft. Außer Herrn Kaufmann von den Grünen, glaube ich, habe ich keinen Abgeordneten des Hessischen Landtags hier gesehen. Sie auch nicht. Sie waren froh.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Meine Frage ist nicht so richtig zu meiner Befriedigung beantwortet worden. Sie haben gesagt, dass eine Steigerung im Luftraum möglich sei – das habe ich so verstanden – und sie sei zum Teil auch schon aufgrund der Technik realisiert, was bedeutet, dass ich davon ausgehen darf, dass eine weitere Steigerung über das, was jetzt schon durch die Technik gemacht worden ist, erst erzeugt werden müsste. Die Abstände, das haben Sie ja gesagt – sind schon von 2,5 auf 2 Meilen verringert, was ja nicht beliebig so weitergeht. Das ist ja nicht wie bei der Taktgeschwindigkeit von Computern, die alle drei Jahre, was weiß ich, um eine Potenz erhöht wird, sondern irgendwann habe ich eine geschlossene Metaldecke über einem Platz. Irgendwo ist ja eine Grenze. Diese Grenze war es, die mich im Augenblick interessiert. Die kann ich nicht in einen Vergleich mit anderen Flughäfen bringen, weil, wie ich das aus der Diskussion mit der Flugsicherung mitbekommen habe, diese Frage nicht nur vom Abstand der Flugzeuge, sondern auch davon abhängt, wie die Rollbahnen im Winkel zueinander stehen und belegt werden, sodass sich die Flugzeuge teilweise rechtwinklig die Bahnen kreuzen. Solche Dinge sind ja nicht auf jedem Flughafen gleich. Das sind spezifische Dinge hier, die sicherheitsrelevant sind und die es unter Umständen unmöglich machen, dass sozusagen alle zwei oder drei Minuten ein Flugzeug auf einer Bahn startet und gleichzeitig auf einer anderen Bahn ein anderes landet, weil die sich sonst im Luftraum irgendwo in die Quere kommen. So habe ich das jedenfalls aus diesen Knotenpunkten und aus den Luftfahrtlinien noch in Erinnerung. Das war das Spezifische, was in Heathrow oder so, also bei jedem Flughafen anders sein wird. Dieses spezifische Problem der Deckelung aus luftfahrttechnischer Sicht im Luftraum selbst war es, was mich interessierte, ob man da auf diese Weise 1,1 Millionen handeln könnte.

**Heldmeier (Stadt Hanau):**

Es geht einmal um den Luftraum. Da ist die Konstellation der Bahnen zunächst einmal unerheblich. In den Lufträumen, von denen Sie gerade gesprochen haben, sind diese Zahlen schon längst erreicht. In London sind es z. B. schon längst 1,1 Millionen.

Zweitens. Die Nordwestvariante in Frankfurt ist auch von der FAA als unabhängiges Bahnsystem genau wie in London deklariert worden; es wird übrigens auch im Internet von Fraport dargestellt. Unabhängig heißt, dass man hier unabhängige Landungen durchführen kann, weil die Landebahnen eine Distanz von mehr als 1,5 km haben.

Unterstellt man zum anderen, dass Herr Gebauer mit seiner Darstellung richtig gelegen hat, dass nämlich pro Jahr über 300.000 Flugzeuge zunächst einmal in einen kleinen Raum verbracht und dann wieder verteilt werden können, sind 1,1 Millionen überhaupt keine Frage mehr. Nun unterstelle ich einmal, Herr Gebauer hat hier richtige Angaben gemacht. Dann brauchen wir uns diese Frage – weiß Gott! – nicht mehr zu stellen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Gut! Ich nehme das einmal so mit.

(Faulenbach da Costa [Stadt Offenbach]: Darf ich dazu eine Anmerkung machen?)

– Ich möchte zunächst einmal alles abhandeln, bevor Fraport Gelegenheit hat, dazu zu reden.

**Faulenbach da Costa (Stadt Offenbach):**

Fraport bestätigt in den Raumordnungsunterlagen selbst, dass die 148 Bewegungen in der Stunde machbar sind. Daraus folgen natürlich entsprechende Jahresbewegungen; wir wissen ja aufgrund der Kurve, die irgendwann asymptotisch verläuft, wie man auf die Jahresbewegungen kommen kann.

Die Variante 14 – das ist die Südbahn mit Wiesbaden-Erbenheim – hat eine Kapazität von 148 Bewegungen pro Stunde. Sie ist nach den Raumordnungsunterlagen angeblich von der DFS begutachtet und als machbar angesehen worden. Probleme mit dem Luftraum werden nicht angemerkt. Bei anderen Varianten werden Probleme mit dem Luftraum angemerkt; bei dieser Variante wird darauf nicht hingewiesen, sondern es wird gesagt: Sie ist von der DFS begutachtet und für machbar angesehen worden. Das sind 148 Bewegungen in der Stunde.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Damit haben wir diese Sachen auf den Tisch gelegt. Ich frage Fraport, wer zu diesen Äußerungen Stellung nimmt.

**Amman (Vorhabensträgerin):**

Herr Faulenbach da Costa hat sich die Mühe gemacht, die Daten in kurzer Zeit zusammenzustellen, und hat die Ausweitung hier vorgestellt. Vom Grundsatz her haben wir nicht viel neue Argumente oder nicht viel mehr als das gehört, worüber wir mit ihm schon längere Zeit diskutieren. Bei diesem Thema erscheinen mir zwei Bemerkungen vorab wichtig, nämlich: Die Ausführungen, die wir eben gehört haben, ändern für meine Begriffe nichts an dem Grundsatz und an dem Verständnis, dass die Grundlage für das Raumordnungsverfahren und für die Auswirkungsprognosen nicht irgendwelche theoretisch-akademischen Grenzbeurteilungen, sondern die Verkehrsprognosen sind, die wir erstellt haben und die wir auch hier sehr plausibel präsentiert und diskutiert haben. Aus ihnen sind die 656.000 Bewegungen respektive mindestens 120 Bewegungen pro Stunde abgeleitet.

Ich möchte auch daran erinnern, dass wir nach intensiven Diskussionen, die wir geführt haben, von der DFS erneut bestätigt bekommen haben, dass die 120 Bewegungen pro Stunde aus Sicht der DFS das sind, was der Flughafen leisten kann. Ich erinnere hier noch einmal an das RP Darmstadt, das uns vor einiger Zeit aufgefordert hat: Bestätigt das doch bitte und führt irgendetwas herbei; denn wir bezweifeln, dass 120 Bewegungen überhaupt möglich sind, gerade im Zusammenhang mit der Nordwest-Variante. Da haben wir mit Herrn

Eck und anderen diskutiert und haben versucht, diese Bestätigung von der anderen Seite her aufzugreifen.

Wenn wir uns mit den Ausführungen von Herrn Faulenbach dezidiert auseinander setzen wollen – ich persönlich halte das nicht für notwendig –, bedingt das zwangsläufig, etwas mehr zu kennen, z. B. die Herleitung seiner Zahlen. Das würde dann zumindest eine Pause erforderlich machen, damit wir uns mit den hier getroffenen Aussagen dezidiert auseinander setzen können. Das stelle ich anheim, wenn das hier für erforderlich gehalten wird.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Ich halte das aus den verschiedensten Gründen für erforderlich. Die Frage, ob wir an Ihre Vorstellung gebunden sind und welche Konsequenzen sich daraus ergeben, dass die objektive Kapazität möglicherweise höher ist als die in den Unterlagen vorgestellte Kapazität, mit der Argumentation, die Herr Baumann dazu gebracht hat, werden wir nach Abschluss der Verhandlungen entscheiden. Je nachdem, zu welchem Ergebnis wir kommen, kann es natürlich schon von Wichtigkeit sein, ob das, was Herr Faulenbach da Costa vorgetragen hat, von Ihnen inhaltlich als unrichtig dargestellt wird. Ich habe nicht die Absicht, eine Diskussion mit dem Ziel zu führen, dass ein Gutachter den anderen überzeugt, sondern möchte nur feststellen, ob man da aneinander vorbei redet oder ob in der sachlichen Beurteilung tatsächlich eine Schere besteht. Dann haben wir als Konsequenz darüber zu befinden, ob wir uns entweder im jetzigen Verfahren oder in der Vorbereitung eines Folgeverfahrens eine gutachtliche Beurteilung von dritter Seite beschaffen müssen, um diese Frage für die Behörde hinreichend aufzuklären.

Natürlich können Sie sagen: Wenn das in diesem Verfahren möglicherweise keine Rolle spielt, wollen wir uns damit nicht auseinander setzen, sondern nur im Antragsverfahren oder in den Antragskonferenzen, wo das abwägungserhebliche Material zusammengestellt wird. Aber wenn ich höre, mit welchen terminlichen Vorstellungen Sie in das Planfeststellungsverfahren gehen wollen, sollte man sich vielleicht doch überlegen, ob man nicht möglichst früh gewisse Schwierigkeiten auf den Tisch legt, um sich mit den Problemen rechtzeitig auseinander setzen zu können. Aber man kann das auch beliebig weit hinausschieben; ich kann Sie dazu nicht zwingen.

Herr Baumann will sich jetzt noch äußern. Wenn es um die Bedeutung des Sachvortrags geht, sind wir uns darüber bereits im Klaren.

**Amman (Vorhabensträgerin):**

Lassen Sie mich vorher kurz sagen: Ich hatte schon angeboten, uns mit den Aussagen von Herrn Faulenbach auseinander zu setzen. Wir brauchen dazu möglicherweise noch einige Unterlagen, um Herleitungen nachvollziehen zu können. Sonst stehen Zahlen im Raum, von

denen wir nicht wissen, wie er sie ermittelt hat. Deshalb können wir dazu schwer Stellung nehmen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das ist schon klar. Ich möchte auch in eine ausführliche Mittagspause gehen, damit Sie Zeit haben, das zu machen. Dann nehmen Sie Stellung, und es gibt wahrscheinlich noch einen kurzen Wortwechsel, um das eine oder andere aufzuklären. Dann, meine ich, kann man dieses Thema abschließen. Entweder zeigt sich, dass das eine oder andere Missverständnis vorliegt oder dass die Berechnungen falsch sind, oder die Frage bleibt offen. Davon gehe ich zunächst einmal aus. Aber dann kann ich das Problem und die Fragestellung für die Aufklärung des Sachverhalts so heraus kristallisieren, dass ich – unter Umständen auch mit der einen oder anderen Nachfrage zu Feinheiten – einen Gutachter beauftragen kann, der uns sagen soll: Was ist denn Sache? Das ist das Ziel; denn dass wir in einer mündlichen Verhandlung aus dem Stegreif zu einer endgültigen Lösung kommen, dass der eine Recht und der andere Unrecht hat, halte ich bei einer so komplexen Materie für nahezu ausgeschlossen. Wir sind hier kein Seminar für Flughafenplanung. Ich muss nur die Frage heraus kristallisieren, damit ich genau weiß, was ich wissen will. Das ist eine etwas andere Aufgabenstellung.

**RA Baumann:**

Obgleich wir in diesem Erörterungstermin gelernt haben, dass richtige Fragen zu stellen nicht immer heißt, auch richtige Antworten zu bekommen oder überhaupt Antworten zu bekommen, halte ich Ihre Vorgehensweise für zielführend, weil dadurch sichergestellt werden kann, dass Missverständnisse oder Verständnisschwierigkeiten im Zusammenhang mit dem Papier, das jetzt vorgelegt worden ist, von allen Seiten ausgeräumt werden können. Es sind auch nicht alle Rechenvorgänge, die dem zugrunde liegen, erläutert worden; das wird vielleicht auch noch darzustellen sein.

Ich meine, dass wir im Gegensatz zur Fraport in den ganzen drei Wochen nichts zu verbergen hatten. Wir wollen ja keine Anträge auf Akteneinsicht stellen, Geheimnisschutz in Anspruch nehmen, betriebliche Geheimnisse darstellen oder Know-how zurückhalten; dies ist ja nicht unser Geschäft. Ich wollte das einfach einmal erwähnt haben.

Zum Luftraum sage ich nur eines. So weit ich es verstanden habe, ist die Fraport in ihren Unterlagen davon ausgegangen, dass die Flüge auf den Raum zwischen Flörsheim, Raunheim und Erzhausen konzentriert werden. In geringstem Luftraum werden 30.000 Flugbewegungen im Jahr konzentriert. Der Vertreter der DFS, Herr Gebauer, hat erklärt, damit hätte er keine Probleme. Wenn man das zugrunde legt, ist das, was hier gerechnet wurde, völlig problemlos. Unter Zugrundelegung der Äußerung von Herrn Gebauer ist noch ein Vielfaches möglich. Meine 1,1 Millionen Flugbewegungen sind ja schon höchst konservativ heruntergerechnet.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Wir treffen uns um 13.30 Uhr wieder.

(Unterbrechung von 12.10 bis 13.33 Uhr)

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Wir fahren fort in der Sitzung und bitten Fraport um eine Äußerung zu dem Vortrag von Herrn Faulenbach da Costa.

**Amman (Vorhabensträgerin):**

Wir werden einige Stellungnahmen zu der Aussage von Herrn Faulenbach und zu dem, was Herr Heldmeier dargelegt hat, abgeben. Sollte es dann noch Fragen geben, stehen wir gerne zur Verfügung.

Wir haben uns mit den Ableitungen von Herrn Faulenbach da Costa aus unserem Planungsflugplan befasst und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass sie auf anderen – wie wir meinen: unzutreffenden – Annahmen beruhen. Unser Planungsflugplan basiert auf dem durch die Verkehrsprognose für das Jahr 2015 ermittelten Bedarf von rund 660.000 – spitz: 656.000 – Bewegungen im Jahr und auf den gegenständlichen mindestens 120 Bewegungen pro Stunde. Herr Faulenbach da Costa trifft Annahmen, die zu einem Bedarf von knapp 150 – 148 – Bewegungen in der Stunde führen, und lässt die mögliche Kapazität des Ausbauvorhabens völlig außer Betracht. Auch der Hinweis auf eine Variante 14, die wir im Raumordnungsverfahren erwähnt haben, wonach unter Einbeziehung von Erbenheim 148 Flugbewegungen möglich seien, geht fehl, da diese Variante gar nicht Gegenstand des in den letzten drei Wochen hier verhandelten Ausbauvorhabens ist.

Beispielhaft möchte ich auf einige Aussagen und Hinweise von Herrn Faulenbach da Costa eingehen, beispielsweise auf die Aussage, wir würden Flugzeuge vernichten oder eine Schlepperausbildung betreiben. Diese Annahme ist falsch, weil nicht jede Bewegung innerhalb von 24 Stunden umläuft und im Planungsflugplan auch Werftumläufe berücksichtigt sind. Das Fazit heißt: Diese Bewegungen können nicht als Flugbewegungen eingesetzt werden.

Noch etwas zu den Schleppervorgängen innerhalb von Fraport. Es geht hier um einen Wechsel von der Gebäudeposition zur Warteposition. Das Flugzeug kommt an, und die Leute steigen aus. Dann kommt es auf eine Warteposition, weil es länger steht, und wird dann wieder zu einer Abflugposition geschleppt.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das war genau der Punkt, den er auch genannt hat. Es wird angedockt, die Leute steigen aus, es wird abgeschleppt, steht irgendwo und kommt wieder an.

**Amman (Vorhabensträgerin):**

Aber wir haben ihn so verstanden, dass er dies als Flugbewegung sieht.

(Zuruf: Nein, erst einmal nicht!)

– Oder entsprechend umgewandelt. So haben wir es gesehen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Wenn das ein Missverständnis ist, können wir es gleich aufklären.

**Amman (Vorhabensträgerin):**

Dann wurden Wasserungen angesprochen. Wasserungen, weil Flugzeuge eine zu kurze Reichweite haben, wird es nicht geben. Die zitierten Flugzeuge sind mit der Destination Karibik eingesetzt, und dort kommen sie wegen ihrer Reichweite auch an. Sie sind deshalb richtig eingesetzt.

Zu der genannten Belegungszahl ein ganz einfaches Rechenbeispiel. Wenn Sie 2.000 Bewegungen am Tag – das entspricht 1.000 Belegungen der Position – und eine Positionsbelegung von vier Stunden ansetzen, kommen Sie zu einem Bedarf von ungefähr 250 Positionen. Die Annahme einer Belegungsdauer von 15 Stunden – so viel war, glaube ich, angesprochen – ist aus unserer Sicht völlig realitätsfremd, wie die von Herrn Faulenbach da Costa selbst angeführte Rechnung von 3.200 ha Positionsflächenbedarf belegt.

Bei der angesprochenen Tagesganglinie zum Passagieraufkommen im Jahr 2015 und der MCT besteht aus unserer Sicht kein Zusammenhang zwischen dem Angebot des Flughafenbetreibers, einer Minimum Connecting Time und dem Flugplanverlauf. Deshalb kann auch nicht geschlossen werden, dass nur 4 % der Umsteiger von der MCT Gebrauch machen bzw. die MCT nicht nachweisbar sei.

Wir haben auch keine Aussage über den durchschnittlichen Ladefaktor über das Jahr gemacht, sondern in Band 4 unserer Unterlagen ausschließlich etwas zum typischen Spitzentag gesagt. Da wiederum das Fazit: Die behauptete Optimierung der Zahlen, um auf eine maximale Anzahl von 660.000 Flugbewegungen zu kommen, ist falsch. Wir haben uns an dem Planungsflugplan orientiert, der aus der Verkehrsprognose kommt; das hatte ich heute vor der Pause erwähnt. Außerdem haben wir den Planungsflugplan auf geplante Zeiten ausgelegt, nämlich auf 120 Bewegungen pro Stunde und davon maximal entweder 70 Starts oder 70 Landungen.

Dann wurde noch die unterschiedliche Zuordnung der Kategorie Heavy angesprochen. Was die 757 betrifft, ist es relativ einfach: Das sind immer die gleichen Flieger. Wenn ich die Kapazität betrachte, muss ich mich einmal an der Wirbelschleppencharakteristik und einmal

am Lärm orientieren. Deshalb werden die Heavies verschiedenen Kategorien zugeordnet. Aber es werden keine Flieger hin- und hergeschoben.

Bei der Bewegungszahl muss ich mich korrigieren. Bei den 2.000 Bewegungen und 1.000 Positionsbelegungen war die durchschnittliche Belegungsdauer 6 und nicht 4 Stunden. Sonst wären es nicht vier Belegungen pro Tag.

Das war das, was ich zu den Ausführungen von Herrn Faulenbach da Costa sagen wollte. Herr Mauel wird jetzt noch einiges zu den Anmerkungen von Herrn Heldmeier sagen.

**Mauel (Vorhabensträgerin):**

Herr Heldmeier, Ihr Vergleich von Frankfurt und Atlanta ist nicht sachgerecht, da der Flughafen Atlanta zum einen einen ganz anderen Flugzeugmix besitzt als den prognostizierten Flugzeugmix für den Ausbau in Frankfurt. Der Anteil der Heavy-Flugzeuge beträgt dort nur 23 %, und wir haben 37 % prognostiziert. Es ist klar, dass da andere Ergebnisse herauskommen müssen. Des Weiteren besitzt Atlanta ein völlig anderes Bahnsystem, als wir es mit der Vorzugsvariante Northwest anstreben. Von daher ist auch da keine Vergleichbarkeit gegeben. Zum Dritten wurden – das ist ganz wichtig – die 800.000 Jahresbewegungen in Atlanta zu dem Preis erkaufte, dass Atlanta von der Verspätungssituation her der drittschlechteste HAP(?) der ganzen USA ist. Wir in Frankfurt sind der pünktlichste HAP(?) in Europa, und das streben wir auch im Ausbaufall an. Von daher kann man die Jahreskapazität von Atlanta nicht heranziehen.

Herr Heldmeier, Sie sagten, dass die Luftraumkapazität durch weitere Technologien steuerbar ist. Da führten Sie die Reduktion der Staffelung von 2 ½ auf 2 nautische Meilen an. Diese Aussage ist falsch, dass diese Staffelungsreduktion nur auf eine Diagonalstaffelung und nicht auf unabhängige Bahnen angewandt werden kann. Für unabhängige Bahnen gilt weiterhin das Staffelungskriterium von 3 bzw. 2,5 nautischen Meilen, wie es im ICAO-Pansack(?) definiert ist und wie wir sie den Simulationsuntersuchungen zugrunde gelegt haben.

Sie führten aus, die Landebahn Northwest sei unabhängig vom Gesamtbahnsystem zu betrachten. Das ist richtig. Die Landebahn Northwest ist vom bestehenden Bahnsystem unabhängig. Das heißt jedoch, dass das bestehende Bahnsystem weiter abhängig ist. Von daher kann man die Spekulation um 1 oder 1,1 Millionen Jahresbewegungen relativ einfach ad absurdum führen. Wenn wir annehmen, dass das bestehende Bahnsystem maximal 500.000 Jahresbewegungen schafft, hat mir noch niemand gezeigt, wie ich auf einer einzigen Bahn 500.000 Jahresbewegungen abwickeln kann. Wir gehen davon aus: Wir sind mit unseren 160.000 Jahresbewegungen auf einer Bahn in einem völlig realistischen und plausiblen Größenbereich, sodass wir insgesamt eine Kapazität von 660.000 Jahresbewegungen anstreben.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Ich habe noch eine Rückfrage. Oder wollen Sie noch etwas hinzufügen?

**Amman (Vorhabensträgerin):**

Ich möchte noch zwei Dinge ansprechen. Zum Ersten sind wir, wenn der Bedarf besteht, gern bereit, dem RP unsere in Kürze vorgetragene Stellungnahme noch schriftlich und ausführlich zur Verfügung zu stellen.

Zum Zweiten wird hier immer unterstellt, dass Fraport manipuliert, die Leute betrügt, Vorratsplanung betreibt und utopische Flugbewegungen beabsichtigt. Wir haben ein Flughafensystem, das jeder hier kennt – wir haben es drei Wochen lang diskutiert –, das knapp 500.000 Bewegungen schafft und das wirklich knirscht; mehr geht da nicht. Jetzt bauen wir eine Landebahn dazu. Dann soll man mit einer weiteren Landebahn mehr, und zwar deutlich mehr – mehr als das Doppelte – schaffen als heute. Das ist für meine Begriffe unabhängig von spitzen Rechnungen nicht plausibel, und es ist auch für meine Begriffe nicht tragbar. Wir manipulieren nicht, sondern wir orientieren uns – ich sagte es vorhin – an dem Bedarf. Wir haben deshalb eine Prognose erstellt, die wissenschaftlich fundiert und seriös ist. Das ist die Grundlage für unsere Planung.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Jetzt kann ich meine Zusatzfrage loswerden. Die 660.000 oder 656.000 – wir runden da unzulässigerweise immer etwas – beruhen nicht auf der Baumaßnahme, sondern auf einer Prognose für den Verkehrsbedarf im Jahr 2015; das sehe ich richtig. Die Zahl 656.000 ist also von der Baumaßnahme insofern unabhängig, als die Baumaßnahme nur dazu dient, diese Zahl auf jeden Fall zu bewältigen. Jetzt meine Frage: Was würden Sie von Ihrem Standpunkt aus unter Zugrundelegung Ihrer technischen Auslegung für eine Spitze prognostizieren? Sie sagen selbst, 1,1 Millionen sei illusorisch; man kann mit einer zusätzlichen Bahn nicht auf das Doppelte kommen, wobei ich diese Aussage nicht unbedingt für zwingend halte. Man kann durch eine geeignete Anordnung auch Bestehendes noch steigern. Aber Sie haben eine Vorstellung davon, wie weit Sie gehen könnten, wenn Sie wollten oder wenn Sie müssten.

Was darüber hinausgeht und technisch überhaupt nicht machbar ist, ist eine natürliche Grenze, deren Festschreibung Sie unter diesem Gesichtspunkt gar nicht belasten würde. Wenn jemand in einen Bescheid schreibe, Sie dürfen nicht mehr als 2 Millionen Flugbewegungen machen, würden Sie sagen: Diese Auflage ist vielleicht nicht gerade zulässig, juckt mich aber nicht; denn da komme ich sowieso rein technisch nicht hin. Das würde Sie also gar nicht beeinträchtigen. Das heißt, Sie haben irgendeine Vorstellung, welche Kapazitätsauslastung bei Berücksichtigung aller Gesichtspunkte der technischen Machbarkeit überhaupt möglich ist. Deshalb würde ich gern wissen, welche Vorstellung Sie haben, was Ihre Anlage zu leisten imstande wäre, wenn es darauf ankommt. Können Sie dazu etwas sagen?

**Amman (Vorhabensträgerin):**

Vielleicht können wir dazu Herrn Gebauer von der DFS das Wort geben, weil er realistisch einschätzen kann, was noch möglich sein könnte.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das ist vonseiten der Flugsicherung vielleicht etwas anderes als vonseiten der Bodentechnik; ich weiß es nicht. Auf meine Rückfrage an Herrn Faulenbach da Costa vor der Mittagspause hieß es, so hatte ich den Eindruck: Der Luftraum verkraftet alles; die Grenze ist am Boden. Es kann sein, dass das falsch ist. Aber um diese Frage nicht über das Knie zu brechen, möchte ich gern beide Begrenzungen von jemandem hören, der sich fachlich damit auskennt. Sie als Vorhabensträger haben wahrscheinlich den besten Überblick darüber, was Sie Ihrer Anlage zutrauen. Herr Gebauer kann uns dann sagen, was der Luftraum verkraftet.

**Amman (Vorhabensträgerin):**

Wir behaupten nie, dass bei 656.001 Bewegungen irgendetwas zusammenbricht; das haben wir auch noch nie behauptet. Ich weiß nicht, ob es überhaupt möglich ist, eine theoretische Grenzkapazität mit Hilfe irgendwelcher Rechenvorgänge zu ermitteln. Da kommt es auf Randbedingungen und auf Parameter an. Sie können aber ganz einfache Rechnungen machen, indem Sie 120 Bewegungen pro Stunde mit 16 Stunden multiplizieren und zweimal 150 Nachtstunden addieren, von mir aus auch diese noch wieder voll mit 120 Bewegungen pro Stunde. Damit kommen Sie auf eine Zahl von etwas über 700.000. Vielleicht ist das der Grenzwert. Vielleicht sind aber nur 715.238 der Grenzwert.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das ist ja in Ordnung! Aber dann weiß ich, dass Sie auf jeden Fall unter 800.000 sind. Uns geht es nur um die Größenordnung.

**Amman (Vorhabensträgerin):**

Ich wollte gerade noch sagen, dass man die Rechnungen in alle Richtungen hin betreiben kann, dass aber die Dimension und die Größenordnung erhalten bleiben. Wir kommen also selbst bei den theoretisch möglichen Rechengängen nicht in die Größenordnung von 800.000 oder sogar darüber.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Nur diese Aussage wollte ich von Ihnen haben. Jetzt kann vielleicht noch Herr Gebauer einen Satz dazu sagen, ob es eine limitierende Größe gibt, die diese Feststellung obsolet werden lässt.

**Gebauer (DFS):**

Guten Tag, meine Damen und Herren! Ich bin ganz kurzfristig hergekommen. Ich würde gerne zu dem Thema zwei Statements abgeben.

Ich habe ja in der letzten Woche schon einmal vorgetragen, dass es einen sehr großen Unterschied gibt zwischen einer theoretischen Kapazität – Sie, Herr Bickel, haben auch das Wort „Grenzwertkapazität“ genannt – und einer praktischen Kapazität. Die praktische Kapazität eines Flughafensystems ist von vielen Randbedingungen abhängig. Da gibt es mehrere, die wirklich entscheidend maßgeblich sind. Das sind die Sicherheitsabstände, die zwischen Flugzeugen eingehalten werden müssen. Ich versuche es innerhalb eines Satzes mit einem sehr einfachen Beispiel. Wenn Sie einmal rechnen, dass ein Auto vier Meter lang ist und Sie einen Kilometer Autobahn verfügbar haben, beläuft sich die theoretische Kapazität eines Kilometers Autobahn, wenn man es mathematisch berechnet, 250 Autos. Wenn Sie aber alle Autos mit 100 km/h betreiben, erkennen Sie sofort, dass das nie funktionieren kann, weil Sie einen Abstand zwischen den Autos brauchen. Manche Autos fahren 150 km/h und manche nur 65. Da erkennen Sie, dass das noch viel schwieriger wird, weil Sie den Abstand vergrößern müssen. Ähnlich ist es auch mit einem Flughafenbahnsystem und auch mit dem Luftraum.

Mein erstes Statement ist: Der Luftraum ist in seiner Kapazität nicht unendlich. Nicht umsonst wurde auf europäischer Ebene im Rahmen des so genannten Projektes Single sky, ein maßgebliches Projekt, das gerade in Europa läuft, versucht, Flugsicherungen in Europa zusammenzufassen, um die letzte Kapazität, die dieser Luftraum in Europa noch hat, irgendwie ausnutzen zu können. Es werden heute in Europa unterschiedliche Systeme betrieben. Wir haben viele Zentralen, und wir erhoffen uns dadurch eine weitere Optimierung.

Bei meinem Vortrag in der letzten Woche hat Herr da Costa gesagt – ich denke, man muss sagen, dass das richtig ist –: Man kann Luftraum optimieren. Die Frage ist immer nur, wie weit man ihn optimieren kann. Was wir halt auch nicht vergessen dürfen, ist: Wir können den Luftraum nicht nur bei uns optimieren. Das war auch die Diskussion in der letzten Woche, als es darum ging, dass der Luftraum die Millionen nicht verkraften kann, und ich die Aussage getroffen habe: Das habe ich aber nicht gesagt, sondern ich habe gesagt, der Luftraum kann keine Million Frankfurter verkraften. Die Bundesrepublik Deutschland zählt zu den am dichtest beflogenen Gebieten weltweit, und der Luftraum der Bundesrepublik dient nicht nur den deutschen Verkehrsflughäfen, sondern insbesondere allen westeuropäischen Verkehrsflughäfen und teilweise auch transatlantischen Flughäfen für die Bedienung der Fernost- und Nahoststrecken. Das heißt, es geht nur ein Teil unseres Verkehrs als so genannter Quellverkehr in den Luftraum. Das heißt, dass wir die Gesamtbelastung sehen müssen.

Wir haben heute international Abstände im Luftraum vorgegeben. Herr Heldmeier zitiert dort sehr häufig die drei nautischen Meilen, die übrigens wirklich ein sehr wichtiges Kriterium sind, aber eben nicht überall gelten. Wenn man sich überlegt – da komme ich wieder zu dem Beispiel der Autobahn –, dass schon in einer Entfernung von 20 nautischen Meilen außerhalb des Flughafens Frankfurt die minimale Entfernung im Luftraum zwischen zwei Flugzeu-

gen fünf nautische Meilen gleich zirka zehn Kilometer beträgt – zwischen nur zwei Flugzeugen –, dann erkennen Sie natürlich auf den ersten Blick: Die Luftraumkapazität ist eigentlich sogar mehr als endlich, wenn man einmal die Zahlen vergleicht, was wir heute schon in diesen Luftraum hineinschicken.

Wir wissen, dass wir mit Höhen staffeln können. Das war auch ein Thema. Wir haben eine Höhenstaffelung: 1.000 Fuß gleich 300 Meter. Es gibt dort auch wieder im europäischen Rahmen Optimierungsprogramme, und wir haben ganz aktuell vor wenigen Wochen in Europa aufgrund verbesserter Technologien im oberen Luftraum – das ist der Luftraum über acht Kilometer Höhe – tatsächlich auch die vertikale Staffelung, die wir bis dahin gegenüber dem unteren Luftraum doppelt so hoch ansetzen mussten, auf die Staffelung des unteren Luftraums reduzieren können. Technologien, die es uns ermöglichen könnten, im unteren Luftraum die vertikale Staffelung zwischen Flugzeugen unterhalb dieser vorgegebenen 1.000 Fuß oder 300 Meter weiter zu reduzieren, sind heute überhaupt nicht in Sicht.

Noch ein abschließendes Statement zum Thema zwei nautische Meilen Diagonalstaffelung. Ich hatte in der letzten Woche vorgetragen, dass diese zwei nautischen Meilen Diagonalstaffelung ein Beitrag sind, den wir nutzen, um aus dem bestehenden Bahnsystem Optimierungspotenziale herauszuholen, und diese zwei nautischen Meilen Diagonalstaffelung sind ein Staffelungswert, der schon in diesem Jahr erstmalig angewandt werden soll. Was wir aber alle wissen müssen – ich denke, da wird mir Herr Heldmeier auch sofort Recht geben –, ist: Wenn wir nach Ausbau des Flughafens diese zwei nautischen Meilen anwenden, bringt es uns kapazitätsmäßig überhaupt nichts, weil die Landebahn nach ihrer jetzigen Nutzungsstrategie, die neue Bahn, unabhängig von der heutigen Südbahn wäre, die zwei nautischen Meilen aber, wie gesagt, nur Sinn bringen im heutigen System der Optimierung. Damit würden wir, wenn wir alle drei bedienen, die neue Nordbahn von ihrem unabhängigen Charakter zu einer abhängigen Bahn machen. Das heißt, dann hätten wir drei abhängige Bahnen. Damit kann uns nicht gedient sein.

Nach wie vor – das ist das letzte Statement –: Das heutige Bahnsystem bleibt auch nach Ausbau in sich komplett abhängig. Danke schön.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das letzte Wort habe ich nicht verstanden.

**Gebauer (DFS):**

Abhängig voneinander. Wir haben also keinerlei neue Unabhängigkeiten.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das „komplett“ hatte ich nicht verstanden. Danke.

**Faulenbach da Costa (Stadt Offenbach):**

Zum Thema Luftraum mache ich nur kurz die Anmerkung, Herr Mauel und Herr Gebauer: Wir haben, bezogen auf das FAA-Gutachten, das sich ausdrücklich auf die Betonkapazität bezogen hat und die Luftraumkapazität nicht einbezogen hat – das ist bei diesem Kapazitätsgutachten der Fall, auch darauf bezogen –, wohl gewusst – gar keine Frage –, dass der Luftraum möglicherweise Restriktionen ergibt. Das Thema hatten wir auch in dem Sinne nicht angesprochen. Insoweit sollte man da offen miteinander umgehen.

Zu Herrn Amann: Ich stimme Ihnen in der Analyse, die Sie gemacht haben, ja voll zu. Ich widerspreche Ihnen da ja gar nicht. Ich will das noch einmal erläutern. Ich habe Folgendes versucht: Ich habe einmal ein Beispiel hier, ein S-5.2-Flugzeug Narrow Body wird um 19.10 Uhr in Frankfurt von der Position geschleppt und wird dann aus dem Verkehr herausgenommen. Dann suche ich mir – nach 19.10 Uhr habe ich das versucht – in dem Flugplan ein Flugzeug der Klasse S 5.2 wiederzufinden, das ich dann in Frankfurt wieder einsetze. Das muss aber nach 19.10 Uhr sein. Wenn ich zu diesen entsprechenden Flugzeugen, die Sie herausgenommen haben, im Flugplan kein anderes Flugzeug wiederfinde, sage ich als Erstes: Entweder stimmt der Flugplan hier nicht oder ich setze das als Flugzeug ein, das Sie herausgenommen haben. Insoweit ist völlig richtig, was Sie sagen. Genau das habe ich ja gemacht.

Es gibt eine Menge solcher Flüge, für die Sie keinen äquivalenten Flug auf der anderen Seite wiederfinden, den Sie dann herausnehmen müssen. Ich nenne Ihnen jetzt ein Beispiel. Ich habe das in meinen schriftlichen Ausführungen auch gemacht. Da gibt es einen Flug auf Seite 14 – ich weiß nicht mehr, welche Zeile das ist – S 7.1. Der kommt um 7.05 Uhr von Frankfurt an. Das heißt, er ist dort nach Ihren Angaben auf die Position geschleppt worden und wird um 20.15 Uhr wieder von dieser Position weggeschleppt. Das heißt, er steht den ganzen Tag auf der Position dort. Das ist eine Unwahrscheinlichkeit. Außerdem gehört so etwas nicht in den Planungsflugplan hinein, muss ich dazu sagen. Ich gucke mir den Planungsflugplan 2000 an. Da haben Sie genau solche Vorgänge nicht drin. Da passiert auch genau das nicht, dass bei Ihnen Flieger verschwinden. Ich weiß wohl, dass das keine Vernichtung von Flugzeugen ist. Meine Ironie sollten Sie auch verstehen können, die ich dort angewandt habe, um deutlich zu machen: Es gibt hier deutliche Widersprüche in Ihrem Flugplan, die ich aus dem Flugplan, wie Sie ihn mir vorgelegt haben, nicht auflösen kann. Aber ich habe zu Ihren Gunsten gesagt: Das sind Nachtstopplüge und ab einer bestimmten Zeit rechne ich Ihnen die als Nachtstopplüge zu. Die tauchen am nächsten Tag wieder auf. Ich sage das nur, um das deutlich zu machen. Insoweit habe ich nur Ihren Flugplan zugrunde gelegt und habe dann – das steht ja in meinem Papier drin – bestimmte Annahmen getroffen und gesagt: Ich tue jetzt so, als ob dieser Flug, der nach Ihrem Plan um 7.05 Uhr in Frankfurt auf die Position geschleppt wird, einen ganzen Tag dort steht und um 20.15 Uhr wieder weggeschleppt wird – das kommt 21-mal vor, das sind also 42 Bewegungen, die ich auch nicht irgend woanders zuordnen kann – ein Flug wäre. Diese Bewegungen rechne ich

also als Flüge an. Woher die kommen und wohin sie gehen, weiß ich nicht, aber es sind Flüge, die dort stattfinden, denn im Planungsflugplan haben Schlepperfahrten, die am Boden stattfinden, nichts zu suchen. Die gehören nicht in den Planungsflugplan hinein, es sei denn, Sie wollen hier eine Positionierungsplanung machen. Das ist aber offensichtlich nicht Aufgabe des Planungsflugplans.

Deshalb sage ich Ihnen: Ihrer Grundannahme stimme ich zu, und ich habe immer wieder versucht, den Flug, der irgendwann herausgenommen wird, woanders zuzuordnen, oder einen anderen, der vorne hineingestellt wird, hinten in dem Abflug wiederzufinden und dann zuzuordnen. Das ist mir auch bei den meisten Flügen gelungen. So komme ich dann zu einer ganzen Menge Bewegungen mehr, die Sie drin haben: statt 1.950 sind es etwa 100 Bewegungen am Tag mehr, die ich etwa feststellen kann und die aus diesem Flugplan herausgefiltert werden können. Danke schön.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Was ich fachlich oder sachlich bisher aus dem Disput herausgehört habe, ist, dass hinsichtlich der technischen Spitze eine gewisse Differenz besteht, die sich aus dem Planungsflugplan ergibt. Das heißt, der Planungsflugplan ist wahrscheinlich auch nicht einmal die technische Spitze, sondern eine bestimmte typische Prognose. Das war, glaube ich, der dreißigsthäufige Tag. Da gibt es noch ein paar darüber. Sie haben irgendetwas mit 149 in der absoluten Spitze als technische Kapazität, habe ich in Erinnerung.

**Faulenbach da Costa (Stadt Offenbach):**

Das ist auch erklärt worden. Das stimmt nach den Planungen. Ich habe die 30 Spitzentage pro Jahr genommen. Das heißt aber nicht, dass der Rest unter 120, diesem so genannten Koordinationseckwert, liegt, sondern Sie können davon ausgehen, dass an 300 Tagen im Jahr dieser Koordinationseckwert von 120 Bewegungen deutlich überschritten wird. Das heißt, diese 30. Spitze dient ausschließlich dazu, die Flughafenanlage zu dimensionieren. Das ist die Bemessungsgröße. Darum geht es einfach. Insoweit komme ich Fraport ja entgegen und sage denen: Dann liegen Sie mit Ihren Vorfeldern, die Sie angeben, richtig. Mit den 149 Bewegungen kann ich auch 220 Vorfeldpositionen errechnen. Die kriege ich aber nicht mit Ihren 120 Bewegungen in der Stunde hin.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Ach so. Jetzt habe ich es gesehen. Ich habe jetzt die Differenz zwischen Ihnen verstanden, die ich jetzt hier auch nicht auflösen will. Dafür ist dieser Termin nicht geeignet. Ich muss nur verstanden haben, worin der Unterschied zwischen Ihnen und Fraport liegt und muss daraus auch die Frage ableiten können, die ich einem neutralen oder anderen Gutachter zu stellen habe, um festzustellen, wie es sich verhält, sofern es darauf ankommt. Das ist natürlich die Vorfrage. Ich darf ja keine Beweise über Angelegenheiten erheben, auf die es in der Ent-

scheidung nicht ankommt. Gleichwohl weiß ich jetzt, wenn es auf die Entscheidung ankommt, welche Frage ich zu stellen habe. Das war für mich das Wesentliche dieser Auseinandersetzung. Wer da wirklich richtig liegt, kann ich hier natürlich so als Jurist und als einer, der von Luftfahrtrecht sowieso nichts versteht, nicht entscheiden.

Sie wollten noch einmal das Wort haben. Ich gebe es Ihnen noch einmal.

**Schäfer (Vorhabensträgerin):**

Vielleicht gerade zum letzten Punkt, den Herr Faulenbach angesprochen hat, noch einmal eine Erläuterung. Es war nicht unsere Absicht, hier unterschiedliche Datengrundlagen zu geben, sondern Ihnen umfänglich unsere Planungsgrundlagen zur Verfügung zu stellen. Das heißt, wir haben Ihnen einen Flugplan gegeben inklusive aller Positionierungen. An dem Beispiel, das Herr Faulenbach eben gebracht hat, kann man es auch einmal offen legen. Es gibt einen berühmten Flug, das ist die Qantas. Die kommt morgens um 5 Uhr aus Australien an, geht an das Gebäude, wird entladen, wird um 7.30 Uhr auf das Vorfeld weggeschleppt, wird abends um 20.30 Uhr wieder bereitgestellt und fliegt dann nach 22 Uhr weg. Dadurch kommt dieses, was Herr Faulenbach gerade als Beispiel gebracht hat, zustande.

**Faulenbach da Costa (Stadt Offenbach):**

Ich kam zwar nicht auf Qantas, aber ich dachte schon, dass das irgendeiner ist, der was weiß ich wohin fliegt, ins JWD.

**Schäfer (Vorhabensträgerin):**

Insofern sind alle diese Dinge nachvollziehbar. Wie gesagt, es war unser Interesse – –

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Ich gehe einmal hypothetisch davon aus, dass selbst dann, wenn Fraport etwas verschleiern wollte, das nicht so geschehen würde, dass es nicht wenigstens plausibel ist. Das traue ich Ihnen schon zu.

(Heiterkeit – Schäfer [Vorhabensträgerin]: Danke!)

Aber ich gehe auch weiterhin davon aus, um das gleich klarzustellen, dass Sie Ihre Arbeit nach bestem Wissen und Gewissen subjektiv machen. Das wollte ich schon gleich sagen. Nur, es klang so, als ob man Ihnen unterstellen würde, dass da unter Umständen offensichtliche Unrichtigkeiten absichtlich untergebracht werden. Das ist Unsinn. Davon geht die Behörde hier auf gar keinen Fall aus. Das mal gleich zu Anfang.

(Heldmeier [Stadt Hanau] meldet sich zu Wort.)

– Die Luftraumgeschichte ist ja gegessen. Was denn?

**Heldmeier (Stadt Hanau):**

Ich möchte zum Thema Luftraum und Atlanta noch zwei Dinge sagen. Fraport schließt Atlanta aus, weil es der Region nicht zumutbar ist.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das haben Sie nun schon zum vierten Mal gesagt.

**Heldmeier (Stadt Hanau):**

Moment. Das unterstellt Fraport sich selber. Ich würde die Kapazität, wenn ich Atlanta hätte, auch nutzen. Das muss man sehen. Sonst brauche ich es ja nicht auszuschließen. Wenn ich nur 660.000 Flugbewegungen auf dem Atlanta-Prinzip oder Atlanta-Modell mache, kann es ja kein Ausschlusskriterium sein, weil die anderen auch 660.000 Flugbewegungen machen. Das zum einen.

Etwas Zweites will ich zeigen, weil hier das Thema Atlanta doch ein bisschen stärker in den Vordergrund kommt, und zwar zu dem, was Herr Gebauer gesagt hat, das ist das FAA-Gutachten. Sie können hier unten sehen, sogar kursiv gedruckt, dass es sich um ein völlig unabhängiges Bahnsystem handelt, und zwar die Nordwest-Variante. So auch die FAA. Diese Variante ist völlig unabhängig, und Atlanta ist auch völlig unabhängig in diesem Sinn. Das hierzu.

Dann möchte ich zu den Ausführungen von Herrn Gebauer etwas sagen. Das ist nachvollziehbar, weil es in den Unterlagen auch eingestellt ist: Es sind ja auch von der FAA Abstände zwischen zwei Bahnen von 1,5 Meilen untersucht worden. Das ist nämlich das PRM-Radar. Das heißt, die Folge des PRM-Radars, wenn es in Frankfurt auch noch eingeführt würde, wäre in der Luft eine Kapazitätserhöhung und, und, und. Es gibt also viele Dinge, die sich da fantasievoll entwickeln können.

Das andere: Zu dem unabhängigen und abhängigen System in Frankfurt muss ich sagen, dass das abhängige System, nämlich das Parallelbahnsystem, gerade von uns kritisiert wurde. Dort starten ja alle Flugzeuge in dieses System hinein, in das abhängige System, das wir in seiner Richtigkeit anzweifeln. Herr Gebauer hat mit seinen Ausführungen heute seine Ausführungen von vor acht Tagen eigentlich widerlegt. Er sagt: Ich muss drei- oder fünfmal staffeln. Wenn Sie annehmen, was er zugrunde legt, wo die Flugzeuge lang fliegen, haben Sie alle 48 Sekunden ein Flugzeug. Entweder stimmt das, was Herr Gebauer vor ein paar Tagen gesagt hat, oder es stimmt das, was er heute gesagt hat. Diese Flugzeuge gehen alle in einen kleinen begrenzten Flugraum.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Ich sage Ihnen ja: Das können Sie jetzt nicht aufklären. Wir wissen, dass es dort möglicherweise luftraumbedingte Kapazitätsgrenzen gibt, die durch bestimmte technische Feinheiten eine gewisse Variation zulassen. Aber das genügt mir. Mir ging es ja nur darum, ob die Kapazität von Fraport am Boden durch eine verminderte Kapazität in der Luft eingeschränkt wird. Dies scheint ja nicht der Fall zu sein. Da sind Sie ja mit ihm einig. Da weiß ich gar nicht, worüber wir uns streiten. Es geht nur darum, welcher von beiden Faktoren die limitierende Grenze ist. Zu der Frage gibt es keine unterschiedlichen Auffassungen.

**RA Schmitz:**

Darf ich eine Frage stellen?

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Gut, zum Sachverhalt eine ganz kurze Frage. Aber jetzt möchte ich gern allmählich Land gewinnen.

**RA Schmitz:**

Ich habe nur eine ganz kurze Frage an Herrn Amann zum Sachverhalt, und zwar ob Sie bei Ihrer Kapazitätsberechnung das Nachtflugverbot unterstellt haben oder nicht. Das habe ich jetzt nicht mitbekommen. Das hatten Sie unterstellt?

**Amann (Vorhabensträgerin):**

Ja.

**RA Schmitz:**

Gut. Das war es schon. Danke.

**RA Fislake:**

Für Kelsterbach. Der Zwischenruf, ich hätte nur vier Minuten, stimmt schon deshalb nicht, weil Herr Haldenwang mir sein Deputat abgetreten hat.

Zunächst einmal glaube ich, Herr Bickel, ist die Diskussion über diese Kapazitätsfrage hier und heute nur darin begründet, dass wir den Flugplan so spät bekommen haben. Wenn wir ihn rechtzeitig gekriegt hätten, hätten wir auch rechtzeitig zu dem Tagesordnungspunkt innerhalb der Gliederung etwas dazu gesagt. Das ist jetzt nur nachgeholt worden. Die Kommunen begrüßen die Arbeit von Herrn Faulenbach da Costa und Herrn Heldmeier. Damit sind die Punkte angesprochen.

Die Unsicherheiten, will ich einmal vorsichtig formulieren, die Ihr Flugplan enthält, sind auf dem Tisch und deutlich geworden. Es ist Ihnen aus meiner Sicht nicht gelungen, hier jetzt mit

Ihren Wortbeiträgen nach der Mittagspause Herrn Heldmeier und Herrn Faulenbach da Costa zu widerlegen. Wir halten insofern die Diskussion eigentlich für beendet. Was jetzt noch käme, wären eigentlich nur Streitereien über die Gutachter. Wir können auch lange darüber streiten, ob Herr Gebauer Ihre Frage überhaupt beantwortet hat – das hat er nämlich nicht – und dass Herr Amann eine Aussage zur theoretischen Vollauslastung auch nicht getroffen hat. Ich bin einmal gespannt, wann irgendjemand bei Fraport die Kraft hat, zu erkennen, dass die Frage zwischen wirtschaftlicher, technischer und theoretischer Vollauslastung längst Gegenstand der Rechtsprechung geworden ist und Sie dementsprechend auch reagieren mögen. Bislang ist das offenbar nicht der Fall. Jedenfalls sind Sie dazu nicht bereit.

Ich komme deswegen auch zu einer Feststellung. Vor der Mittagspause ist das Thema 1,1 Millionen Flugbewegungen usw. von Herrn Kollegen Baumann so angesprochen worden, dass man den Eindruck haben könnte, das sei erstmalig und neu. Das ist es natürlich nicht. Wenn man unsere Stellungnahmen und unsere Wortbeiträge innerhalb des Erörterungstermins kennt, ist das – seien Sie mir nicht böse, wenn ich das sage – ein ziemlich alter Hut. Das ist längst angesprochen worden, sodass wir auch diesbezüglich keinen weiteren Erörterungsbedarf sehen. Wir beziehen uns auf unsere Stellungnahmen.

Soweit in der Mittagspause eine Pressekonferenz stattgefunden hat, sind schon wieder Worte an mein juristisches Gehör gelangt, die da lauten: Ach, die Kommunen haben eine Aufsichtsbeschwerde gegen Herrn Bickel erhoben. Da habe ich dann gesagt: So sind die Presseleute; sie können nicht hören oder jedenfalls nicht richtig hören. Es kann auch sein, dass da wieder irgendeiner, aus welcher Ecke auch immer, Propaganda gegen die Kommunen betreiben möchte. Wir legen Wert auf die Klarstellung, dass diese Aufsichtsbeschwerde, die von uns nicht bewertet wird, von Rechtsanwalt Baumann für die von ihm vertretenen Gemeinden erhoben worden ist, nicht von den Gemeinden, die wir hier vertreten. Da nehme ich, um zu vermeiden, dass jetzt alle sagen, sie würden sich Herrn Fislake anschließen, Bezug auf den Kollegen Schmitz, den Kollegen Dr. Schröder, den Kollegen Haldenwang und Frau Distler – habe ich jemand vergessen? – sowie Frau Fridrich, Entschuldigung. Wenn ich von daher „wir“ gesagt habe, sind das wir, die Kommunen. Ich denke, dass es klar geworden ist. Wir würden es begrüßen, wenn das auch vom Regierungspräsidium so gesehen würde. Vielen Dank.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Auch ich habe damals eine etwas riskante Lippe riskiert, als ich gesagt habe: Die wollen ausziehen. Ich sehe, die Fehler passieren überall. Deswegen habe ich das auch so verstanden und nehme das so hin. Das ist deswegen nicht irgendeine persönliche Geschichte.

**Norgall (BUND, Hessen):**

Diese maximale Kapazität kann natürlich zu langen Diskussionen führen. Die will ich jetzt nicht anfangen. Das Nicken habe ich mir schon gedacht.

Ich will Ihnen an der Stelle nur noch zwei Überlegungen sagen.

Wenn Sie den angegebenen Prognose-Null-Fall nehmen und 125 nächtliche Flüge rechnen – das ist der Durchschnitt des letzten Jahres –, kommen Sie auf eine durchschnittliche Flugbewegungszahl von 77,8 für den jetzigen Flughafen. Der hat aber jetzt schon eine Kapazität von über 80 als Stundeneckwert. Daran sieht man, wie groß die Spielräume ganz schnell werden, weil uns Herr Gebauer auch gesagt hat: Bis 2005 haben wir sogar einen Stundeneckwert von 87, ohne neue Bahn.

Dann wollte ich noch etwas fragen. Das muss jetzt nicht beantwortet werden. Im Zweifelsfall können Sie es auch sozusagen wieder in die dann nachfolgende weitere Sachverhaltsermittlung mitnehmen. Es gab einmal einen kurzen Disput zwischen mir und Herrn Meyer über die Frage der Terminalkapazität. Da hat Herr Meyer zu mir gesagt, es wäre richtig, die Planung wäre für den 30. Spitzentag ausgelegt, aber es gebe auch einen absoluten Spitzentag, und der wäre bei den Terminals angenommen worden. Mehr wollte ich gar nicht sagen. Den Rest finden Sie dann auf dem Tonband.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das habe ich mir auch so gedacht mit dem absoluten Spitzentag. Die Leute dürfen ja nicht auf dem Vorfeld in glühender Sonne stehen bleiben, bis irgendwo einer wegrückt. Das habe ich mir schon selber so überlegt, dass das bei der Planung berücksichtigt wird. Aber was sich daraus ergibt, werden wir ja sehen.

**Meyer (Vorhabensträgerin):**

Herr Norgall, da haben Sie mich wahrscheinlich doch falsch verstanden. Ich habe gesagt: Bei der Gesamtdimensionierung ist natürlich der dreißigstärkste Tag berücksichtigt, aber eine gewisse Reserve brauche ich immer, weil eben auch Positionen nicht zur Verfügung stehen, und diese muss ich haben, sonst funktioniert der Flughafen nicht.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das habe ich auch noch so in Erinnerung. Sie sagten: Man muss ja einmal einen überholen und so. Das war schon so.

**RA Dr. Schröder:**

Für Flörsheim, Hattersheim und Hochheim. Herr Bickel, Sie haben vorhin eine erstklassige Frage gestellt, und weil ich auch so wenig Gelegenheit habe, Herrn Gebauer zu fragen, würde ich doch noch gern wissen: Was kann denn nun der Luftraum? Das ist ähnlich wie die

Frage, die Sie Herrn Amann gestellt haben: Wo liegt denn größenordnungsmäßig die Grenze im Luftraum? Oder ist da etwas an mir vorbeigegangen? Ich habe es nicht gehört.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Wenn Sie dazu antworten wollen, bitte. Ich meine, ich hätte die Antwort mitgekriegt, aber das, was ich verstanden habe, ist nicht immer so verstanden, dass ich es auch richtig wiedergeben kann.

**Gebauer (DFS):**

Die Kapazität des Luftraums, wie eben schon gesagt, ist abhängig einmal von den Staffellungsabständen und zum anderen von anderen Rahmenbedingungen. Zahlen kommen ja gleich. Bei vielen amerikanischen Flughäfen habe ich auch andere Rahmenbedingungen. Wenn ich in Frankfurt, losgelöst von jeglichen Lärmauflagen, so wie viele Amerikaner das machen, immer in fünf Grad Abstand die Flugzeuge hinausschießen könnte, wie wir sagen, bekäme ich bestimmt etwas mehr heraus.

Ich habe in der letzten Woche auf eine Simulation verwiesen, die wir zur Luftraumbelastung im Vorfeld gemacht haben. Das Ergebnis dieser Simulation ist – so hatte ich es in der letzten Woche auch dargestellt –, dass wir mit den Stundenwerten von 120 Bewegungen, wenn wir sie auf Dauer fahren, Qualitätswerte – und Qualität heißt akzeptable Verspätungen – erreichen, die an der Grenze dessen sind, was der Kunde akzeptiert. Wir erreichen nämlich dort eine durchschnittliche Kapazität oder Verspätung von zirka fünf Minuten. Alles, was man zusätzlich hineingeben würde, würde zu Qualitäten führen, die einfach nicht mehr akzeptiert werden können. Damit ist eigentlich für uns festgelegt: Wir kriegen mehr als die 120 mit den heutigen Tools und Abständen, die wir machen müssen, im Luftraum bei akzeptierter Qualität nicht hinein.

(Zurufe)

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Moment. Herr Gebauer, heißt das: unabhängig vom Ausbau des Flughafens? Habe ich das so richtig verstanden?

**Gebauer (DFS):**

Nein, wir haben ja diese Simulation im Zusammenhang mit der Mediation gemacht, als wir gefordert waren, zum ersten Mal eine Aussage zu machen: Gehen denn die 120 überhaupt?

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das bezieht sich also auf die Prognose, auf den Planungsfall?

**Gebauer (DFS):**

Genau. Deswegen haben wir untersucht, ob die 120 gehen, und haben dabei – nicht für Erbenheim – eine Simulation gemacht, die sich noch vor der Mediation auf eine der in der Mediation befindlichen Nordvarianten bezog. Wir haben auch im Rahmen dieser Simulation überprüft, ob sich diese grundsätzliche Aussage des Luftraums auch rückschließen lässt auf die andere Nordvariante oder die jetzt in der Diskussion befindliche Südvariante. Da sind die Unterschiede in der Luftraumkapazität für diese drei Varianten, wenn überhaupt, nur sehr marginal. Ich hatte ja in der letzten Woche schon einmal die Chance, Ihnen zu zeigen: Alle drei Varianten bedienen denselben Luftraum.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Danke.

(RA Fislake: Die Frage Luftraumkapazität ist nicht beantwortet!)

– Doch! Das war die Frage. Bitte, er kann es selber noch einmal präzisieren.

**RA Dr. Schröder:**

Für Flörsheim, Hattersheim und Hochheim. Ich darf die Frage noch einmal präzisieren: Was kann der Luftraum ohne Marketingargumente? Was akzeptiert der Kunde? Das sind Dinge, über die sich die Fraport Gedanken machen muss. Was wäre, wenn die Flugzeuge könnten, wie sie technisch können, in der Luft möglich? Das ist ja in Reinkultur die Frage, ohne noch aus anderen Bereichen Randbedingungen limitierender Art hinzuzunehmen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das ist schwierig. Sie müssen irgendwelche Annahmen treffen. Wenn Sie die fünf Minuten permanent in Kauf nehmen, würden Sie ja den Flugplan einfach um fünf Minuten strecken. Dann haben Sie auf diese Weise einfach weniger Flugbewegungen. Ob ich einen Bus alle zehn Minuten in den Fahrplan hineinsetze und der in Wirklichkeit bloß alle Viertelstunde kommt, oder ob ich gleich sage: „alle Viertelstunde“, ist wohl kein großer Unterschied.

(Widerspruch)

Da sehe ich im Augenblick keine – –

(Zurufe)

– Bitte, er kann seine Frage selbstverständlich formulieren.

**RA Dr. Schröder:**

Herr Bickel, es ist ja ein analytisches Vorgehen. So hatte ich Sie verstanden. Man schichtet ab. Man nimmt die einzelnen Systeme in den Blick und fragt: Ist das ein limitierender Faktor? Was Sie hier vornehmen, ist eine Vermischung. So hätte Herr Amann auch argumentieren können. Aber Sie haben ihn festgenagelt und gesagt: „Was kann der Beton?“, sage es mir. Hätte Herr Amann gesagt: „Der Kunde akzeptiert aber nicht“, hätten Sie gefragt: „Was kann der Beton?“ Ich frage mit Ihnen – ich besorge gewissermaßen Ihr Geschäft –: Was kann der Luftraum, wenn man etwa – ich nehme auf, was Herr Gebauer sagte – in fünf Grad Abstand wie die Amerikaner, die sich nicht darum kümmern, die Flugzeuge hinausschießen würde? Was wäre dann?

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Wenn ich an den Boden gedacht habe, bin ich davon selbstverständlich „im Rahmen der Rechtsordnung“ ausgegangen, in diesem Fall im Rahmen der zivilrechtlichen Verpflichtung, grundsätzlich bestimmte Verträge einzuhalten. Auf die Idee, dass von vornherein Erstattungen in beliebiger Größenordnung einkalkuliert werden und dass die Fraport von vornherein sagt, dass sie sich um ihren eigenen Flugplan nicht kümmert, sodass ich ein Maximum an Betonauslastung habe, um das einmal auf Herrn Amman zu beziehen, bin ich gar nicht gekommen. Ich gehe vielmehr davon aus, dass die ganze Geschichte irgendwie Sinn machen muss. Da muss ich Puffer haben, und da streckt sich alles. Diese ganze Geschichte haben wir ja erörtert.

Ich habe Zweifel, ob man eine technische Simulation gemacht hat, die so rein ist, und ob man daraus eine Aussage machen kann. Ich kann natürlich sagen, ich mache es wie beim Flugzeugträger: Der ganze Schwarm ist in der Luft; wie lange dauert es, bis ein Flugzeug nach dem anderen unten ist? Das multipliziere ich mit 10 oder 12 Stunden und habe dann die maximale Kapazität von Flugzeugen, die da gleichzeitig hintereinander landen können. Das kann ich natürlich machen; aber ich habe gewisse Zweifel, ob mich diese Angabe zu irgendeiner Erkenntnis führt. Herr Gebauer, wollen Sie sich dazu äußern, oder halten Sie diese Frage für obsolet? Wie sieht es aus, wenn man die Randbedingung von fünf Minuten Verspätung einfach weglässt und davon ausgeht, dass es keinen Flugplan oder sonst etwas gibt, sondern die Flugzeuge wie ein Schwarm im Zweiten Weltkrieg kommen und alle landen wollen? Wie viele können da landen?

**Gebauer (DFS):**

Wir haben nie – das muss man einfach sagen – eine Simulation für eine theoretische Kapazität gemacht, die am Flughafen Frankfurt unter der Bedingung vorhanden ist, dass es kein Regelwerk bezüglich einer Tag-Nacht-Nutzung und kein Regelwerk des Lärms gibt, sondern wo jedes Flugzeug direkt nach dem Start abdrehen kann, egal, wie hoch oder wie tief es über eine Ortschaft fliegt, wo nicht mehr berücksichtigt werden muss, dass sich Flugzeuge kreuzen, einander entgegenfliegen usw. Wir haben versucht, Simulationen zu machen, die realistisch sind.

Wenn ich aufgefordert werde – deshalb habe ich eben das Beispiel der Autobahn gebracht –, die theoretische Kapazität eines Luftraums – man misst sie logischerweise in  $\text{km}^3$  – zu nennen, und ein Flugzeug so und so viel Kubikmeter groß ist, kann ich Ihnen angeben, dass Sie in einen Luftraum von  $1 \text{ km}^3$  eine bestimmte Anzahl von Flugzeugen hineinbringen. Da ein Flugzeug aber fliegt und Sicherheitsabstände braucht – wir sprechen über das Thema der Flugsicherheit; ich möchte das noch einmal ganz deutlich sagen –, haben wir herausgefunden, dass wir 120 schaffen. Das schaffe ich aber – hier hat Herr Heldmeier mit seinen 1,5 nautischen Meilen nicht ganz Unrecht – nur ganz am Ende vor der Landebahn. Ich muss auch künftig 20 km außerhalb einen Abstand von 10 km einhalten. Sie sehen – das kennen Sie, insbesondere wenn Sie aus den Kommunen kommen, die hier vertreten sind –, wie die Flugzeuge in den so genannten holding patterns am Himmel kreisen. Dabei nimmt natürlich jedes Flugzeug, das dort kreist, Kapazität im Luftraum weg. Deswegen haben wir gesagt – dieses Statement ist auch richtig –: Die Kapazität im Luftraum ist bei der geforderten Qualität in dieser Größenordnung erschöpft.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Dem habe ich entnommen, dass auf jeden Fall eine Simulation existiert, die ganz bestimmte Randbedingungen einhält, und eine andere Simulation, die sich z. B. auf die Sicherheit beschränkt und nicht den Flugplan berücksichtigt, nicht existiert. Deshalb hat es keinen Zweck, nach einer solchen Kapazität zu fragen. Es hat auch keinen Zweck, jetzt weitere Richtigstellungen vorzunehmen. Wir haben die eine Angabe mit allen Randbedingungen. Wir können uns darüber Gedanken machen, ob wir eine andere haben wollen. Dann muss sie aber erst erstellt werden. Dabei kann man sich Gedanken machen, welche Randbedingungen man bei einer anderen Simulation vorgibt. Aber wir haben eine Simulation, und es hat keinen Sinn, dazu Zusatzfragen zu stellen.

**RA Schmitz:**

Ich möchte nur nachfragen, weil wir von Herrn Amman eine Jahresbetonkapazität gehört haben. Da es immer schön ist, wenn man Zahlen vergleichen kann, würde ich gern wissen, ob man aufgrund der 120 Bewegungen pro Stunde eine Jahreszahl für die Luftkapazität bekommen kann. Natürlich kann ich selber 120 Bewegungen pro Stunde auf das Jahr hochrechnen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das ist schon am Anfang besprochen worden; da müssen Sie im Protokoll nachsehen. Ich erinnere mich, dass diese Frage erörtert worden ist.

(RA Fislake: Das Protokoll sieht man ja nicht!)

– Warten Sie doch ab, ob Sie es bekommen. Woher wollen Sie das wissen?

(RA Fislake: Sie haben neulich gesagt, wir bekommen es nicht!)

– Nein.

(Zurufe: Doch!)

– Moment!

(Zuruf: Sie haben von Akteneinsicht gesprochen!)

– Das ist richtig. Ich bin davon ausgegangen, dass ich in 20 Ordnern alles bekomme, was wir geschwätzt haben. Es ist einsichtig, dass ich das nicht wie Goethes Gesammelte Werke 20fach drucken lasse. Inzwischen habe ich aber erfahren, dass wir die Protokolle unter Umständen auch auf Datenträger bekommen. Wenn das so ist, ist es kein Problem, so etwas weiterzugeben. Ich bin nicht befugt, über diese Frage endgültig zu entscheiden, weil ich nur der Moderator bin. Aber ich habe nicht den Eindruck, dass man sich dagegen wehren würde, die Protokolle als Datenträger zur Verfügung zu stellen. Das müssen wir noch prüfen; aber ich sehe keinen Hinderungsgrund.

(Zuruf: Neuer Sachverhalt, neue Rechtslage!)

– Sehen Sie! Als ich am Anfang darüber gesprochen habe, wusste ich das nicht, weil ich die Verträge mit den Protokollführern nicht kannte. Gestern habe ich die Diskette vom ersten Tag gesehen, und da habe ich gesehen, dass das möglich ist. Eine CD werden wir wahrscheinlich nicht bekommen; aber man kann sie ja selber machen. Da braucht man nur die Dateien aneinander zu stricken; das ist kein Problem. Ich werde mich dafür einsetzen, dass diejenigen, die ein Interesse anmelden, das Protokoll in digitalisierter Form bekommen. Die Entscheidung treffe nicht ich.

(RA Fislake: Ich melde ein Interesse an!)

**RA'in Fridrich:**

Könnten wir vielleicht wieder eine Liste auslegen? Sonst bekommen Sie in der nächsten Woche von allen Kanzleien die Anzeige des Interesses.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das mache ich aus folgendem Grund nicht. Es gibt Kollegen, die den Wortwechsel eben nicht mitbekommen haben. Diejenigen, die Interesse haben, werden sich auf jeden Fall melden. Dann möchte ich nicht, dass gesagt wird: Sie stehen nicht auf der Liste; deswegen bekommen Sie nichts. Die, die es jetzt gehört haben, wissen, dass wir uns bemühen bzw. dass zumindest ich dafür eintrete. Die Entscheidung trifft die Behördenleitung. Aber ich persönlich sehe keinen Hinderungsgrund. Wir werden sehen, was sich ergibt. Wenn ich das

Interesse kenne, werden wir schon etwas finden. Ich brauche das Protokoll selber auch. Ich muss ja prüfen, ob meine Versprechungen abgearbeitet sind.

**RA'in Distler:**

Es ist schon sehr erstaunlich. Offensichtlich hält eine höhere Macht ihre Hand schützend über die Fraport, deren subjektive Ehrlichkeit ich mit Ihnen unterstellen möchte. Wir brauchen 120 Flugbewegungen, um den HAP(?) zu retten, und genau diese 120 gibt der Luftraum her. Das sei nur einmal angemerkt. Eine ganz andere Frage, die sich mir stellt, ist, ob die 120 überhaupt gehen; denn Herr Gebauer hat gesagt, er weiß es gar nicht, vielleicht gehen die 120 gar nicht, und Herr Amman hat das bestätigt. Ich rege an, dass die Behörde das überprüft. Denn wenn die 120 funktionieren, müssen wir andere Varianten in den Blick nehmen. Wenn der Beton mehr als 120 Flugbewegungen hergibt, und zwar deutlich mehr, über den Puffer hinaus, den wir der Fraport zugestehen wollen, stellt sich wieder die Frage der Überdimensionierung, die schon mehrfach im Raum stand. Ich rege also an, dass das von der Behörde nochmals geprüft wird.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das ist aber schon im Protokoll!

**RA'in Distler:**

Wenn die 120 Flugbewegungen nicht erreicht werden, kann der HAP(?) vielleicht gar nicht gerettet werden. Brauchen wir denn überhaupt einen Ausbau?

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Vielleicht eine Kondolenzkarte.

(RA'in Distler: Mit Ihrer Unterschrift!)

**Norgall (BUND, Hessen):**

Die Diskussion über Maximalkapazitäten und der Vergleich mit der Straße bringen mich dazu, einmal zu sagen, dass man bei Straßen solche Maximalkapazitäten in der Regel mit angibt; das ist völlig normal, und das ist nichts Besonderes.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Entschuldigung! Ich habe mich bei unseren Straßenbauern erkundigt; solche Planfeststellungen werden ja bei uns gemacht. Da wird der obere Durchschnitt zugrunde gelegt, und es wird nicht von Auto an Auto an Auto mit 100 km/h ausgegangen. Diese Maximalkapazität wird nicht zugrunde gelegt. Ich habe auch gefragt: Was passiert eigentlich, wenn Sie sich überschätzt haben? Da bekam ich eine sehr aufschlussreiche und erhellende Auskunft, und

jetzt habe ich endlich herausbekommen, was die sinnlosen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 100 km/h bedeuten, bei denen ich sage: Was soll das? Die ganze Autobahn ist leer. Ich fahre da morgens früh um 6 Uhr, da ist nichts los; aber dann ist die Geschwindigkeit auf einer vierspurigen Autobahn auf 100 km/h begrenzt.

(Norgall [BUND, Hessen]: Ich weiß das, Herr Bickel!)

– Das habe ich nicht gewusst. Manchmal steht auch noch etwas von Lärm dran.

(Norgall [BUND, Hessen]: Das darf nicht mehr sein; das hat der VGH gesagt!)

Ich muss Ihnen ehrlich sagen, wenn ich das noch hinzufügen darf: Mich wundert, dass sich kein Mensch darüber beschwert und dass nirgendwo ein Blitzgerät steht.

(Zuruf: Doch!)

– Auf der Autobahn Frankfurt – Wiesbaden habe ich noch nie eines gesehen. Ich bin auch noch nie geblitzt worden, obwohl ich mich nie daran gehalten habe.

**Norgall (BUND, Hessen):**

Der Vergleich mit der Straße soll nur besagen, dass es gerade im Verkehrswegebau und irgendwann vielleicht auch bei der Luftfahrt üblich ist, Spitzen anzugeben. Nach meiner Kenntnis hat die Deutsche Flugsicherung nämlich etwas anderes gemacht. Sie hat sich nur die Frage gestellt und beantworten lassen: Gehen 120? Die Frage, wie viele gehen, hat Herr Gebauer beantwortet. Meines Wissens gibt es dazu aber überhaupt nichts. Für den Fall, dass es doch etwas gibt, möchte ich zu guter Letzt beantragen, dass Sie es beiziehen, damit wir es wirklich kennen.

Ein letzter Punkt an dieser Stelle. Herr Bickel, Sie haben bezüglich der Verspätungen einen kleinen Fehler gemacht. Das zentrale Gutachten für die Kapazität von der FAA wurde von der Fraport mit einem bestimmten Verspätungswert – vier Minuten – versehen, und die Qualitätsgutachter der viel gerühmten Mediation haben gesagt: Das ist aber kurz. Das kann man auch länger machen. Wenn man es länger macht – so wie Sie es von der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn gesagt haben –, geht sofort mehr hinein. Das ist genau das Problem bei der Dimensionierung der Terminals. Das Problem ist nicht, dass dann alles zusammenbricht; das Problem sind die Verzögerungen. Dann kommen wir auf die Zumutbarkeit und auf die Fragen, wie weit das Fachrecht den Wunsch des Vorhabensträgers deckt, wo die Beschränkungen, die Konkurrenz, FFH usw. sind.

**Faulenbach da Costa (Stadt Offenbach):**

Ich möchte noch zwei Richtigstellungen anbringen. Wenn die Fraport in ihren Flugplan Schlepperflüge – so sage ich einmal – einstellt, ist das – jetzt zitiere ich etwas, was Herr

Fislake in der Mittagspause gesagt hat – etwas Ähnliches, wie wenn die Bundesbahn Rangierfahrten in ihren Fahrplan aufnimmt. Sie müssen sich überlegen, was das für ein Fahrplan wäre. Ich wollte die Aussage der Fraport an diesem Beispiel deutlich machen.

Mit der Nordwestbahn gehen Sie nach dem Prinzip vor: Es wird eine Ortsumfahrung gebaut; aber auf der Ortsumfahrung lassen wir pro Tag nur so und so viele Fahrzeuge zu, alle anderen müssen nach wie vor durch den Ort fahren. Dann wundert man sich, dass auf der Ortsumfahrung kein Verkehr stattfindet und die Kapazitäten begrenzt sind. So verfahren Sie im Moment mit der Nordwestbahn.

Zum Schluss zur Luftraumkapazität. Es ist sicher richtig, dass eine Menge simuliert wurde. Aber es wurde viel in einer Phase simuliert, als die Eingangsdaten eigentlich nur unter dem Gesichtspunkt berücksichtigt wurden: Ich sehe über meinen Daumen von Rechts nach Links; in dieser Größenordnung muss ich mich bewegen. Das Ergebnis der Simulation kann natürlich nur genauso präzise sein. Inzwischen liegen ja präzisere Daten vor. Es liegt ein Planungsflugplan vor, der noch interpretationsfähig ist. Aber ich meine, mit einem solchen Planungsflugplan ließe sich auch bei der DFS präziser simulieren, und man käme dann möglicherweise auch zu anderen Ergebnissen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Das habe ich auch so aufgenommen.

Jetzt sehe ich keine Wortmeldung mehr.

(RA Baumann meldet sich zu Wort. – Zuruf: Die Rednerliste ist geschlossen, Herr Baumann!)

– Ich will Herrn Baumann nicht das Wort entziehen. Er muss ja seines Amtes walten.

**RA Baumann:**

Wollten Sie etwa gesagt haben, dass Sie den Erörterungstermin beenden wollen?

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Ja.

**RA Baumann:**

Das erschreckt mich zutiefst.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Ich weiß. Ich sehe die Schweißperlen auf Ihrer Stirn. Ich sehe in Ihrer Miene das blanke Entsetzen. Aber nach Rückfrage bei meinen Kollegen habe ich festgestellt, dass es für die

landesplanerische Stellungnahme bei uns keinen Erörterungsbedarf mehr gibt. Ich will aber nicht unhöflich sein. Deswegen wollte ich Ihnen trotzdem noch einmal das Wort geben. Aber eine Erörterung sehen wir nicht mehr als erforderlich an.

**RA Baumann:**

Das Besondere an dem Prognoseflugplan 2015 war, dass die Flugzeuge in größerem Maße kurz vor den USA in den Atlantik stürzen; Sie haben das sicher mitbekommen.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Wir haben diese Frage schon aufgeklärt; da waren Sie noch draußen.

**RA Baumann:**

Da musste ich leider gerade anderen Dingen nachgehen; ich bitte um Entschuldigung. Es ist jetzt protokolliert. Sie hatten auch die Freude, die genaue Region im Atlantik festzustellen zu können, nämlich im Bermuda-Dreieck; dort wässern die Flugzeuge und verschwinden auch gleich.

(Verhandlungsleiter Bickel: Es gab darüber einmal einen Film!)

Dieser Erörterungstermin hat insoweit auch höchst interessante Nebeneffekte, nämlich den, dass die Flugzeugindustrie erheblich angekurbelt wird und sich die Konjunktur verbessern wird. Man hätte die Frankfurter Börse zu dem Erörterungstermin beiladen sollen; denn das hätte das Konjunkturbarometer drastisch verbessert, und die Aktionäre der Flugzeugindustrie wären erfreut gewesen. So haben Sie uns erfreut und andere nicht. Aber insgesamt, muss ich sagen, kann ich dem Regierungspräsidium ein Kompliment machen. Das wollte ich als abschließendes Wort gesagt haben. Ich hoffe, dass Sie die Dinge mit der nötigen Unabhängigkeit, die Ihnen ja zu eigen ist, prüfen und eine entsprechende Entscheidung treffen, nicht ohne die von uns hier vorgebrachten Anträge berücksichtigt zu haben.

**Verhandlungsleiter Bickel:**

Damit komme ich wohl zum Schluss unserer dreiwöchigen Erörterung. Ich möchte Ihnen bei dieser Gelegenheit wenigstens zum Ende noch ein paar Worte sagen. Sie werden es mir wahrscheinlich nicht abnehmen; aber ich bin ein Bürokrat vom Scheitel bis zur großen Zehe. Sie werden wahrscheinlich denken, das sei ein Widerspruch. So ist es nicht. Für mich ist Bürokratie die Grammatik des Staates, mit der er zu seinen Bürgern spricht. Wenn Sie in der Grammatik nicht zu Hause sind, sondern sich bei jedem Satz überlegen müssen, wohin das Verb kommt und wohin das Subjektiv kommt, können Sie nicht reden. Sie müssen die Grammatik total verinnerlichen, um aus der Bürokratie herauszutreten und die Wahrheit oder das Richtige finden zu können.

Ich will das an einem Beispiel deutlich machen. Die juristische Erörterung hier über die Beeinträchtigung der Menschen hat sich im Wesentlichen auf rechtlichem Gebiet abgespielt. Es gab, um eine Parallele zu ziehen, in Hamburg eine Siedlung auf einer Schlammdeponie. Sie ist vor vier oder fünf Jahren angesiedelt worden. Dann hat sich herausgestellt, dass der Hafenschlamm so sehr mit Schwermetallen verseucht ist, dass die Siedlung abgerissen werden muss, dass der Boden ausgehoben und erneuert werden muss. Die Leute wurden umgesiedelt. So etwas lässt sich rechtlich und mit einem goldenen Handschlag locker durchziehen. Dasselbe ist hier, wo Generationen in ein und demselben Siedlungsraum gewesen sind und wo sich soziale Strukturen gebildet haben, eine Katastrophe; das sehe ich. Das ist eine menschliche Katastrophe. Man kann das nicht in juristischen Bahnen sehen; man muss da auch sehen, dass in dieser Problematik ganz andere Maßstäbe anzulegen sind.

Ich sehe das ganz deutlich, und ich will betonen, dass wir von der Behörde – das bin nicht nur ich; das sind auch andere – im Planfeststellungsverfahren im Geiste durchaus vor uns sehen, dass eine alte Frau kommt und sagt: Ich wohne hier schon 40 Jahre; nun wird der Wald abgehackt, und ich kann da praktisch nicht mehr wohnen. Ich bekomme zwar ein Häuschen – was weiß ich, wo – in Hofheim angeboten; aber was soll ich da? Diese Dimensionen sehen wir. Wir sitzen zwar hier oben für das Regierungspräsidium; aber wenn wir aus dem Büro gehen, sind wir genauso betroffen und genauso Menschen wie Sie auch. Wir lesen dieselbe Zeitung und stellen das in unsere Überlegungen ein. Das will ich einmal klarmachen.

Deshalb ist dieses Verfahren nicht nur ein juristisches Verfahren. Diese Art der Verfahrensführung ist nicht deswegen eingeführt worden, um eine höhere Richtigkeit des Ergebnisses zu erreichen – das auch –, sondern auch, um eine Implementation in der Region zu erzeugen. Man hatte damals das Bedürfnis, durch eine mündliche Erörterung eine Akzeptanz zu erzeugen. Ob sich diese Vorstellung verwirklicht hat oder ob nicht viel mehr die Gelegenheit benutzt worden ist, den Zorn noch durch Entladungen zu steigern, will ich nicht näher erörtern. Aber man kann das genannte Ziel nur erreichen, wenn man sich nicht an Recht und Gesetz als *minima moralia* hält und sich bei jedem Schritt überlegt: Muss das unbedingt geprüft werden? Muss diese Unterlage unbedingt da sein? Ist sie wirklich bis ins Letzte entscheidungserheblich?, sondern wenn man ein bisschen großzügiger ist.

Ich habe aus diesem Verfahren mitgenommen, dass man nicht zu engherzig sein darf und sich nicht allein auf den Rechtsstandpunkt stellen darf. Wenn die Anwälte überzeugend dargelegt haben, dass das Verfahren das schwierigste und größte Großverfahren der letzten Zeit in der Bundesrepublik ist, kann man sich nicht auf die *minima moralia* stützen, wenn man das Verfahren ordnungsgemäß, mit einer gewissen Mindestakzeptanz und mit einer Einsicht der Bevölkerung über die Runden bringen will. Ich werde mich dafür einsetzen, dass wir uns auch in den Folgeverfahren an die etwas weitsichtige soziale Komponente halten. Ich kann natürlich nie garantieren, wie ein solches Verfahren ausgeht und ob etwas gebaut wird oder nicht. Aber ich hoffe, wir kommen drum herum, mehr oder weniger Krieg gegen die

eigene Bevölkerung zu führen, ohne dass es notwendig ist, wie es offenbar in Berlin der Fall gewesen ist.

Ich bedanke mich auf das Allerherzlichste für Ihre sehr sachliche Auseinandersetzung. Die persönlichen Angriffe wurden auf das unbedingt Notwendige beschränkt und gehören immer zum Geschäft. Ich musste – Gott sei Dank! – relativ wenig eingreifen. Ich habe Verständnis, auch wenn ich selber nicht immer der Betroffene war. Aber auch das hätte mich nicht besonders gestört. Ich hätte das geschluckt; ich habe ein etwas dickeres Fell. Ich wünsche mir, dass wir in den Folgeverfahren genauso respektvoll miteinander umgehen, wie wir es in diesem Verfahren getan haben. Ich möchte mich bei Ihnen für diese Haltung bedanken und die Sitzung schließen.

Schluss: 14.42 Uhr