

10 Punkte
die gegen den Entwurf des
LEP EFFM sprechen

Auftraggeber: Stadt Offenbach

Erstellt am: 23.12.2006

Erstellt durch: Dieter Faulenbach da Costa
Hermann Gaffga
Stefan Gessenich

Inhaltverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	4
A) Ausgangssituation.....	5
B) Zusammenfassende Bewertung	5
C) Zehn Punkte, die gegen den Entwurf des LEP EFFM sprechen.....	9
1. Mediation und LEP EFFM im Widerstreit der Interessen?	9
1.1 Optimierung.....	9
1.2 Kapazitätserweiterung durch Ausbau als Ziel im LEP EFFM	10
1.3 Nachtflugverbot der Mediation im LEP EFFM kein Ziel und kein Grundsatz	10
1.4 Anti-Lärm-Pakt der Mediation im LEP EFFM kein Ziel und kein Grundsatz	10
1.5 Fazit.....	11
2. Verhältnis Raumordnungsverfahrens (ROV) zum LEP EFFM	11
2.1 Das Raumordnungsverfahren als Grundlage des LEP EFFM	11
2.2 Fazit	12
3. Welche Verkehrszahlen sind der Region noch zumutbar?	12
3.1 Die Grenze der Zumutbarkeit wird überschritten	12
3.2 Fazit	15
4. Vorhabensalternativen und Variantenauswahl	16
4.1 Ergebnisorientierte Variantenauswahl im LEP EFFM.....	16
4.2 Fazit	17
5. Einseitige Bindung von Straßenbaumitteln	17
5.1 Straßenbaumittel des Landes werden für ein Jahrzehnt einseitig gebunden.....	17
5.2 Fazit	17
6. Planfeststellung und Wirtschaftlichkeit.....	17
6.1 Die Wirtschaftlichkeit der Landebahn Nordwest ist nicht gegeben	17
6.2 Fazit	18

7.	Genehmigungsfähigkeit der Nordwestbahn	18
7.1	Die Genehmigungsfähigkeit ist mit den vorliegenden Antragsunterlagen nicht erreichbar	18
7.2	Fazit	19
8.	LEP EFFM und Regional- und Stadtplanung	19
8.1	Regional- und Stadtentwicklungsplanung werden ausgebremst	19
8.2	Fazit	20
9.	Konfliktbewältigung im LEP EFFM	21
9.1	Keine nachhaltige Konfliktbewältigung im LEP EFFM	21
9.2	Fazit	22
10.	Hauptaufkommen und öffentliche Daseinsvorsorge	22
10.1	Woher kommt das Hauptaufkommen und wo liegt das Hauptaufkommensgebiet?	22
10.2	Fazit	24
D)	Erläuterung fachplanerischer Begriffe	26

Abkürzungsverzeichnis

a	Jahr
ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
AzB	Anleitung zur Berechnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen
BVwerG	Bundesverwaltungsgericht
CDU	Christlich Demokratische Union
dB(A)	Dezibel
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
EU	Europäische Union
Fbw	Flugbewegungen
FDP	Freie Demokratische Partei
FRA	Internationale drei letter code für den Flughafen Frankfurt Main
h	Stunde
ha	Hektar
HMWVL	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
ICAO	International Civil Aviation Organization
LEP EFFM	Landesentwicklungsplan Erweiterung Flughafen Frankfurt Main
LEP FS	Landesentwicklungsplan Flughafenstandort, Berlin Schönefeld
L _{eq}	Äquivalenter Dauerschallpegel
LPB	Landesplanerische Beurteilung
Mio.	Millionen
Pax	Passagier
q	Halbierungsparameter
RDF	Regionales Dialogforum
ROV	Raumordnungsverfahren
RPS	Regionalplan Südhessen
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschland
ZRM	Zukunft Rhein Main

A) Ausgangssituation

Die Landtagsparteien/Fraktionen von CDU, SPD und FDP sprechen sich rückhaltlos für die Umsetzung 1:1 der Ergebnisse der Mediation aus¹. Sie müssen sich deshalb Fragen lassen, ob mit dem nun vorgelegten Landesentwicklungsplan Erweiterung Flughafen Frankfurt Main (LEP EFFM) diese von der Mediation vorgegebenen Ziele umgesetzt werden.

Zur Erinnerung: Die Mediation hatte folgende fünf „unauflösbaren“ Bestandteile zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main beschlossen (LEP EFFM, Seite 11):

- Optimierung des vorhandenen Systems
- Kapazitätserweiterung durch Ausbau
- Nachtflugverbot
- Anti-Lärm-Pakt und
- Regionales Dialogforum (RDF)

Die Mediation legte Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt als Kompensationen für den Ausbau fest. Weder Nachtflugverbot (siehe hierzu auch KA-1) noch Anti-Lärm-Pakt werden im vorliegenden LEP EFFM als verbindliche Ziele formuliert. Es sind lediglich „Planungsvoraussetzungen“ (Anti-Lärm-Pakt) oder

¹ Seitens der Verfahrensbeteiligten (Luftverkehr, Kommunen) wurde das von den Mediatoren formulierte „Paket“ nicht uneingeschränkt übernommen. Während seitens der Luftverkehrswirtschaft das Anti-Lärm-Paket und von den Luftverkehrslinien zusätzlich das Nachtflugverbot abgelehnt wurde, forderten die Kommunen die Einführung des Nachtflugverbots und Umsetzung des Anti-Lärm-Pakts, lehnten aber den Ausbau ab.

Grundsätze (Nachtflugverbot) die weder im LEP EFFM noch im weiteren planrechtlichen Verfahren berücksichtigt werden müssen, bzw. überwunden werden können.

Obwohl noch mehr Schwächen/Fehler im nun dem Hessischen Landtag vorgelegten Entwurf des LEP EFFM nachweisbar sind, befasst sich die nachfolgende Betrachtung nur mit zehn markanten Fehlern/Schwächen des LEP EFFM.

B) Zusammenfassende Bewertung

Die Hessische Landesregierung gibt nicht nur im LEP EFFM die Mediation

Mit dem am 14.12.2006 im Bundestag verabschiedeten FlugLärmG und der erwartbaren Zustimmung des Bundesrates, auch der Hessischen Landesregierung, werden die kompensatorischen Maßnahmen der Mediation zur Fluglärmbekämpfung unwirksam und können nur über Festlegungen im LEP EFFM oder durch freiwillige Maßnahmen der Fraport AG oder Vereinbarungen/Verträge umgesetzt werden.

Der Entwurf des LEP EFFM von 2005 wurde, nach Vorlage der neuen Fraport Prognose vom April 2006, nur unwesentlich und zum Nachteil der Flughafennachbarn überarbeitet. In allen Bereichen der Beurteilung und der Bewertung baute der nun vorliegende Entwurf des LEP EFFM auf den Antragsunterlagen der Fraport AG von 2004 zum Planfeststellungsverfahren Ausbau Flughafen Frankfurt Main und der landesplanerischen Beurtei-

lung (LPB) zu ROV auf. Darin werden 120 Fbw/h, 660.000 Fbw/a, 82,5 Mio. Pax/a und ein Umsteigeranteil von 45 Prozent prognostiziert und als Bewertungsgrundlagen der Auswirkungen angenommen. Nach der neuen Fraport Prognose von 2006 sollen nun im Jahr 2020 aber 126 Fbw/h, 701.000 Fbw/a, 88 Mio. Pax/ und rund 53 Prozent Umsteiger abgefertigt werden und im Jahr 2015, dem Planungshorizont des LEP EFFM, nur noch 628.000 Fbw/a statt 657.000 Fbw und nur noch 76,1 Mio.Pax/a statt 81,5 Mio.Pax. Damit sind die bisherigen Ergebnisse aller Auswirkungsbetrachtungen und die darauf aufbauenden Bewertungen nicht mehr valide.

Zwar wagt der „neue“ LEP EFFM vereinzelt ein Blick auf das Planungsjahr 2020, aber nur um festzustellen, dass sich dadurch an der Bewertung in Bezug auf den Siedlungsbeschränkungsbereich für 2015 nichts Grundsätzliches ändere. Dabei wird aber übersehen, dass die Prognose für 2015 nur noch von 628.000 Fbw/a ausgeht. Dafür werden aber dann 520.000 Fbw/a, statt 500.000 als Planungsvorbelastung angenommen und damit das Delta durch den Ausbau noch kleiner.

Damit begeht der LEP EFFM entscheidende Fehler:

1. Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) betätigt zwar, dass 520.000 Fbw/a im jetzigen System möglich seien, aber nur mit dem bestehenden Flugzeugmix. In den Fluglärmrechnungen für den Planungsnullfall wird aber ein Flugzeugmix mit einem deutlich

höheren Anteil schwerer und damit lauter Flugzeuge angenommen. Mit diesem Flugzeugmix sind aber laut DFS keine 520.000 Fbw/a möglich.

2. In der Raumordnung gilt das Gegenstromprinzip. Bei Beachtung dieses Gegenstromprinzips muss im LEP EFFM der gültige Siedlungsbeschränkungsbereich des Regionalplans Südhessen 2000 für die Deltaprognose Siedlungsbeschränkungsbereich angenommen werden und nicht ein imaginärer Bereich der sich aus angenommenen Flugbewegungszahlen für den Planungsnullfall ergeben könnte.

Auch ohne kritische Distanz zum Flughafen- ausbau am Standort Frankfurt Main, muss festgestellt werden, dass der LEP EFFM die ihm nach dem Raumordnungsgesetz, zukommende Aufgabe der nachhaltigen Konfliktbewältigung, nicht erbringt. Weiterhin muss festgehalten werden, dass der LEP EFFM die politische Forderung nach der 1:1 Umsetzung des „unauflösbaren“ Mediationspakets auflöst und nur noch den Ausbau als Ziel festschreibt und die Mediationsnacht nur als überwindbaren Grundsatz einstellt. Den anderen wesentlichen Baustein² aber der Abwägungsentscheidung der nachgelagerten Fachplanung, auf deren Ergebnisse und Bewertungen sich der LEP EFFM in wesentlichen Teilen bezieht, überlässt, bzw. durch das neue FlugLärmG außer Kraft gesetzt werden. Zusammenfassend weist der

² Nur bei Verwirklichung der aller Bausteine waren die Mediatoren bereit, den Ausbau zu empfehlen.

LEP EFFM folgende Schwächen/Fehler und Differenzen zum Ergebnis der Mediation, zur LPB und zu den Ergebnissen des Erörterungstermins zum Ausbauantrag des Flughafens Frankfurt Main, auf:

- a) Auftrennung des „unauflösbaren“ Mediationspakets. Während der Ausbau im LEP EFFM als Ziel festgeschrieben wird, werden die kompensatorischen Voraussetzungen der Mediation (Anti-Lärm-Pakt und Nachtflugverbot) für den Ausbau in der nachfolgenden fachplanerischen Abwägung zur Disposition gestellt.
 - b) Die in den LEP EFFM eingestellten Ergebnisse und Bewertungen des ROV und der LPB sind, nach der neuen Fraport Prognose von 2006, nicht mehr gültig. Im ROV wurden ausdrücklich nur 660.000 Fbw/a bewertet. Höhere Verkehrszahlen bedürfen laut LBP einer neuen raumordnerischen Bewertung. Nun liegen höhere Bewegungszahlen für 2020 und niedrigere für 2015 vor und bedürfen einer neuen Bewertung (Fluglärm, Schadstoffe, externes Risiko, Vogelschlagrisiko, etc.). Die Oberste Landesplanung übernimmt offensichtlich zur Aktualisierung ihres Entwurfs nur ungeprüfte Unterlagen (Prognosezahlen) der Fraport AG.
3. Höhere Verkehrszahlen, als in der Mediation und im ROV angenommen, sind auch nach Aussagen der Fraport AG, der Region nicht zumutbar.
 4. Die Variantenauswahl und Alternativbetrachtungen erfolgten nicht ergebnisoffen da die Variante Nordwest bereits im Börsenzulassungsspekt der Fraport AG von 2001 als Vorzugsvariante festgeschrieben wurde und die nachfolgenden Variantenbewertungen offensichtlich und erkennbar ergebnisorientiert, unter Ausblendung wesentlicher Faktoren, erfolgten.
 5. Schon im bisherigen Verfahren hatte die Fraport AG 200 Mio. € für die Einkürzung von Hindernissen bei der Nordwestbahn für erforderlich erachtet und in ihre Kalkulation der Ausbaurkosten eingestellt, diese sind aber nicht in die Variantenbewertung eingeflossen. Unter Berücksichtigung der nun tatsächlichen Mehrkosten von 650 Mio. € für die Landebahn Nordwest und der ausschließlich durch diese Landebahn induzierte Verlust qualifizierter Industrieller Arbeitsplätze, bieten sich andere bisher wegen zu hoher Kosten oder anderer Auswirkungen ausgeschlossene Varianten und Alternativen als Vorzugsvarianten/Vorzugsalternativen an, da die externen Auswirkungen außerhalb des Flughafengeländes geringer ausfallen als bei der Nordwestbahn.
 6. Die durch den Flughafenausbau ausgelösten Aus- und Erweiterungsbauten im Straßennetz, binden für mindestens ein Jahrzehnt die Straßenbaumittel des Landes Hessen, darüber hinausgehende Investitionen und Maßnahmen in anderen Landesteilen sind aus dem Landeshaushalt nicht mehr finanzierbar.

7. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die dem LEP EFFM zugrunde liegenden Antragsunterlagen zur Planfeststellung, ohne deutliche Überarbeitung, nicht geeignet die Genehmigungsfähigkeit der Nordwestbahn herzustellen. Diese Feststellung des HMWVL im Schreiben vom 16.12.2005 muss zwingende Auswirkungen auf den vorliegenden LEP EFFM haben, wurden aber nicht eingearbeitet.

8. Regionalplanung und Stadtentwicklungsplanung von Hanau bis Mainz und von Hattersheim bis Darmstadt werden ausgebremst und der Flughafenentwicklung untergeordnet.

9. Der LEP EFFM leistet keinen dauerhaften Beitrag zur nachhaltigen Konfliktbewältigung. Der LEP EFFM verfehlt das Ziel einer geordneten und zukunftsfähigen Landesentwicklung und Sicherung des Luftverkehrsstandortes Rhein-Main.

10. Das Hauptaufkommen am Flughafen Frankfurt Main wird 2020 durch exogenes Aufkommen (78 Prozent) bestimmt. Die Nähe zum Hauptaufkommen (LEP EFFM, Seite 20) ist mit dem als Ziel bestimmten Standort somit nicht mehr gegeben. Die Bequemlichkeit der zum Flughafen an- und abreisenden Originärpassagiere aus dem im LEP EFFM definierten „Hauptaufkommensgebiet“, wird im LEP EFFM höher gewichtet als der Lärmschutz der Bevölkerung im Verdichtungsraum.

Insgesamt lässt der LEP EFFM mehr Fragen offen als er klärt. Die offenen Fragen können auch nicht, im Sinne der Mediation, in der nachfolgenden Fachplanung (LEP EFFM, Seite 3)³ zufrieden stellend geklärt werden.

B-1 Zusammenfassende Bewertungsmatrix entscheidungsrelevanter landesplanerischer Bewertungskriterien

Nr.	Thema	Anforderung Mediation/Raumordnung	
		Erfüllt	Nicht erfüllt
1.	"Unauflösbarkeit" des Mediationsergebnisses		-
1.1	Optimierung der bestehenden Flugbetriebsflächen		-
1.2	Kapazitätserweiterung	+	
1.3	Anti-Lärm-Pakt		-
1.4	Nachtflugverbot		-
2.	Geltung der Ergebnisse des ROV		-
3.	Raumverträglichkeit potentieller Verkehrszahlen		-
4.	Vorhabensalternativen und Variantenauswahl		-
5.	Verfügbarkeit der Straßenbaumittel		-
6.	Wirtschaftlichkeit der "Vorzugsvariante" Nordwest		-
7.	Genehmigungsfähigkeit des geplanten Ausbaus		-
8.	LEP EFFM und Regional- und Stadtplanung		-
9.	Dauerhafte Konfliktbewältigung im LEP		-
10.	Nähe zum Hauptaufkommensgebiet		-
Ergebnis:		1	13

Tabellennr.: fdc-Airport Consulting & Partners

³ Der LEP EFFM spricht an verschiedenen Stellen von der Klärung verschiedener Fragen im Rahmen der nachfolgenden fachrechtlichen Verfahren. Diese Abschichtung – zuerst rechtsgültiger LEP, danach fachplanerisches Zulassungsverfahren – wäre auch die in der Genehmigungsplanung übliche Vorgehensweise. Hier ist nun festzustellen, dass der LEP EFFM im Mai 2005 vorgelegt wurde, die Antragsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren aber bereits im September 2003 bei der Verfahrensbehörde zur Vollständigkeitsprüfung eingereicht wurden, und sich der LEP EFFM in weiten Bereichen bei seinen Bewertungen und Auswirkungsbetrachtungen auf die ungeprüften Antragsunterlagen zum fachplanerischen Zulassungsverfahren bezieht.

C) Zehn Punkte, die gegen den Entwurf des LEP EFFM sprechen

1. Mediation und LEP EFFM im Widerstreit der Interessen?

1.1 Optimierung

Die Optimierung des vorhandenen Flugbetriebsflächensystems ist offensichtlich überholt. Bei der Optimierung des vorhandenen Systems wird auf die Prognose des Raumordnungsverfahrens Bezug genommen und festgestellt, dass der Flughafen Frankfurt Main (FRA) seine Hub-Funktion verlieren (LEP EFFM, Seite 19) werde und nur noch über einen Umsteigeranteil von rund 25 Prozent (rund 14 Mio. Passagiere pro Jahr (Pax/a)) verfüge, bei maximal 58 Mio. möglichen Pax/a und maximal 500.000 Flugbewegungen pro Jahr (Fbw/a). Diese Zahlen sind laut neuer Fraport Prognose vom April 2006 offensichtlich überholt. In der nun von der Fraport AG vorgelegten neuen Prognose werden für den Nichtausbaufall 64 Mio. Pax/a (+8 Mio. Pax) und 520.000 Fbw/a (+20.000 Fbw) möglich, bei einem Umsteigeranteil von über 38 Prozent (rund 24 Mio. Pax/a, +10 Mio. Pax statt bisher 14 Mio.) prognostiziert; dies wird auch auf Seite 20 des LEP EFFM angeführt. Es wird aber nicht hinterfragt woraus sich diese Differenz zur alten Prognose ergibt.

Nun bietet sich für 2015 wieder die Variante Öffnung der Stadtbahn 18 zur Start- und Landebahn 18/36, mit einer simulierten Kapazität von rund 660.000 Fbw/a, an. Auf ihre Raumverträglichkeit wurden die möglichen Kapazitäten des bestehenden Flugbetriebs-

flächensystems, mit einer Öffnung der Startbahn 18 zur Start- und Landebahn 18/36 im LEP EFFM nicht untersucht. Immerhin würde diese Variante die für 2015 im Ausbaufall prognostizierten Bewegungszahlen ohne Kapazitätsprobleme abwickeln können. Nach einer von der Stadt Offenbach in Auftrag gegebenen Simulation sind mit dieser Maßnahme (Öffnung der Startbahn 18 zur Start- und Landebahn 18/36), bei Berücksichtigung eines Nachtflugverbots von 23 Uhr bis 5 Uhr, die von der Fraport AG für 2015 prognostizierten 628.000 Fbw/a, bei optimalen Bedingungen der Hub-Funktion, erfüllen. Die raumordnerische Bedeutung der Verlagerungen von Kurzstreckenverkehren bis vier Stunden Fahrtzeit (wie im Bundesverkehrswegeplan gefordert) wird im LEP EFFM nicht untersucht.

Durch die fehlende Untersuchung der technisch möglichen Kapazität des bestehenden Flugbetriebsflächensystems (Optimierung) und die neuen Prognosezahlen für den Nicht-Ausbaufall, ist das „unauflösbare“ Ziel des Mediationspakets offensichtlich nicht Gegenstand des LEP EFFM, und wird in der nachfolgenden fachplanerischen Genehmigung und in der gerichtlichen Überprüfung offensichtlich zur Disposition gestellt.

Das Ziel der Mediation der Binnenoptimierung wird durch den LEP EFFM nicht erfüllt.

1.2 Kapazitätserweiterung durch Ausbau als Ziel im LEP EFFM

Der Ausbau mit der Nordwestbahn wird im LEP EFFM als Ziel festgeschrieben und in einer Planzeichnung im Maßstab eines Regionalplanes detailliert festgelegt. Ziele stehen einer späteren Abwägung in der nachfolgenden Fachplanung nicht mehr zur Verfügung und können nicht überwunden werden. Die zwischenzeitlich von der Fraport AG vorgelegt und durch die Aufklärungsschreiben der Genehmigungsbehörde erforderliche neue Prognose bis 2020 kommt auf 701.000 Fbw/a. Diese Bewegungszahl wird weder in den Umweltbericht des LEP EFFM eingestellt noch einer Bewertung unterzogen. Im LEP EFFM werden die Auswirkungen durch diese Bewegungszahl lediglich in Bezug zum Siedlungsbeschränkungsbereich einer groben Abschätzung unterzogen, faktisch aber in der raumordnerischen Abwägung nicht berücksichtigt.

Dieses Ziel der Mediation wird durch den LEP EFFM erfüllt.

1.3 Nachtflugverbot der Mediation im LEP EFFM kein Ziel und kein Grundsatz

Nachtflugbeschränkungen werden als Planungsprämissen zur Bewertung der Auswirkungen unterstellt, aber nicht als Ziel sondern nur als Grundsatz festgelegt. Es wird auf die Zuständigkeit der nachgelagerten fachplanerischen Genehmigung verwiesen. Damit wird

dieses „unauflösbare“ Ziel der Mediation in der fachplanerischen Genehmigung und in der gerichtlichen Überprüfung zur Disposition gestellt. Belange der Luftverkehrslinien sind im Planfeststellungsverfahren ebenso zu berücksichtigen, wie die Belange der Flughafennachbarn. Das im Planfeststellungsantrag beantragte „Nachtflugverbot“ sieht eine Reihe von Ausnahmen vor, die auch in der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr einen unregelmäßigen aber hohen Flugbetrieb zulassen (ca. 11.000 jährliche Bewegungen, siehe hierzu auch KA-1).

Das Nachtflugverbot, als kompensatorische Maßnahme der Mediation für den Ausbau, wird weder durch den LEP EFFM noch im anschließenden Planfeststellungsverfahren gesichert.

1.4 Anti-Lärm-Pakt der Mediation im LEP EFFM kein Ziel und kein Grundsatz

Der Lärmschutz wird im LEP EFFM noch nicht einmal als Grundsatz formuliert und steht damit vollständig und umfassend in der nachfolgenden Fachplanung für die Abwägung zur Verfügung. Die von der Mediation vorgegebenen Vorsorge-, Schwellen- und Alarmwerte⁴, sowie die 100/100-Betrachtung bei den Lärmauswirkungen, sind nicht im LEP

⁴ In der Mediation (Bericht zum Mediationsverfahren, Seite 56) werden die Werte wie folgt definiert: Vorsorgewert: L_{eq} 60 dB(A), sollte aus Vorsorgegründen als Obergrenze angestrebt werden. Schwellenwert: L_{eq} 62 dB(A), oberhalb 62 dB(A) sollte zur Vermeidung erheblicher Belästigungen nicht überschritten werden. Alarmwert: L_{eq} 65 dB(A), sollte aus gesundheitlichen Gründen nicht überschritten werden.

EFFM enthalten⁵ und werden nicht als Ziel vorgegeben. Das „unauflösbare“ Ziel der Mediation, sowie die dort aus dem Gesichtspunkt der Gesundheitsvorsorge festgelegten Lärmwerte, werden damit in der fachplanerischen Abwägung zur Disposition gestellt, und die von der Mediation vorgegebenen Vorsorge-, Schwellen- und Alarmwerte offensichtlich aufgegeben⁶. Der LEP EFFM übernimmt stattdessen bei den Auswirkungsbetrachtungen die Vorgaben aus dem Planfeststellungsantrag der Fraport AG von 2004, mit den alten Bewegungszahlen. Im vorliegenden Planfeststellungsantrag werden weder die von der Mediation geforderte 100/100-Regel, noch die dort angegebenen Vorsorge-, Grenz- und Alarmwerte beachtet.

Weiterhin ist festzustellen, dass die Hessische Landesregierung im Bundesrat ein Fluglärmschutzgesetz unterstützt das den kompensatorischen Bedingungen der Mediation zuwider läuft.

Dieses Ziel der Mediation wird durch den LEP EFFM nicht erfüllt.

⁵ Für die Nacht – von 22 bis 6 Uhr – hat die Fraport AG der Forderung der Verfahrensbehörde zugestimmt, die 100/100-Regel anzuwenden. Im LEP EFFM wird dies – bis auf die Festlegung des Siedlungsbeschränkungsbereichs im RPS - nicht thematisiert und im Planfeststellungsantrag Ausbau Flughafen Frankfurt Main nicht berücksichtigt.

⁶ Ein Beispiel dafür, dass nicht der LEP EFFM die Vorgaben macht und die nachfolgende Fachplanung sich an diesen Vorgaben zu orientieren hat. Mit diesem LEP EFFM wird die Vorgehensweise der Abschichtung der Planungsprozesse auf den Kopf gestellt. Der LEP EFFM setzt keine raumordnerischen Maßstäbe, er übernimmt ungeprüft die Vorgaben der Fachplanung.

1.5 Fazit

Die Ergebnisse der Mediation werden offensichtlich zur Disposition gestellt. Der LEP EFFM übernimmt von der Mediation **als Ziel nur den Ausbau mit der „Vorzugsvariante“ Nordwest und überlässt die anderen Punkte der Mediation (Nachtflugverbot, Lärmschutz, Optimierung), dem nachfolgenden fachplanerischen Genehmigungsverfahren.**

Das heißt: Die Kapazitätserhöhung und der Ausbau werden als nicht der Abwägung zur Verfügung stehenden Ziele festgelegt, die anderen wesentlichen Voraussetzungen der Mediation für den Ausbau, sollen der fachplanerischen Abwägung und gerichtlichen Überprüfung – bei neuer Gesetzeslage - unterworfen werden, und sind damit disponibel.

Die „Unauflösbarkeit“ der Mediation wird aufgelöst und zur Disposition der nachfolgenden Fachplanung gestellt.

2. Verhältnis Raumordnungsverfahrens (ROV) zum LEP EFFM

2.1 Das Raumordnungsverfahren als Grundlage des LEP EFFM

Der LEP EFFM bezieht sich, neben den Antragsunterlagen der Fraport AG zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main, bei seinen Beurteilungen in weiten Teilen auf das abgeschlossene und zwischenzeitlich überholte ROV. In der Landesplanerischen Beurteilung (LPB) zum ROV wurde ausdrücklich festge-

stellt (LPB, Seite 30), dass Gegenstand der LPB die von der Fraport AG vorgelegten Verkehrszahlen mit 120 Fbw/h (Koordinationsseckwert), 660.000 Fbw/a und 81,5 Mio. Pax/a ist. Wolle Fraport mehr Verkehr abwickeln, sei eine neue raumordnerische Beurteilung erforderlich.

Der vorliegende LEP EFFM mit den neuen Verkehrszahlen entspricht damit nicht mehr den Ergebnissen der LPB und den dort unterstellten Auswirkungsbetrachtungen. Nun werden im LEP EFFM Teile der überarbeiteten und ungeprüften Antragsunterlagen der Fraport AG übernommen⁷. Erst mit Schreiben vom 28. April 2006 teilte die Fraport AG der Obersten Landesplanung mit, dass nun statt 2015 für 2020 ein neuer Koordinationseckwert von 126 Fbw/h, eine höhere Bewegungszahl von 701.000 Fbw/a und 88 Mio. Pax/a als Ausbauziel gelten.

Zur Erinnerung:

Mediation, ROV und der vorliegende Planfeststellungsantrag gingen bei ihrer Beurteilung und Empfehlung von 120 Fbw/h, 660.000 Fbw/a und 72 bis 82 Mio. Pax/a aus.

Mit den neuen Zahlen sind die Grundlagen, Aussagen und Empfehlungen der Mediation, des ROV und des vorliegenden Planfeststel-

lungsantrags irrelevant. Die neuen, auf Vorgaben der Fraport AG beruhenden Aussagen und Bewertungen des LEP EFFM wurden bisher weder einem Beteiligungsverfahren unterzogen, noch einer eigenen landesplanerischen Bewertung. Auch die Ergebnisse der LPB des ROV sind zwischenzeitlich, wegen deutlich höherer Verkehrszahlen, obsolet.

2.2 Fazit

Grundlage der LPB waren die Ergebnisse der Fraport Prognose G4 von 2001 aus dem ROV für 660.000 Fbw/a, darüber hinausgehende Verkehrszahlen – wie mit der neuen Fraport Prognose – werden durch die LPB nicht erfasst; **eine neue raumordnerische Bewertung wird damit erforderlich**. Der LEP EFFM leistet diese Aufgabe nicht und benutzt für seine raumordnerischen Bewertungen offensichtlich die vom Vorhabensträger gelieferten Unterlagen.

3. Welche Verkehrszahlen sind der Region noch zumutbar?

3.1 Die Grenze der Zumutbarkeit wird überschritten

Nach Aussagen der Fraport AG im ROV ist ein Flugbewegungsaufkommen von 128 Fbw/h der Region nicht zumutbar⁸ (Atlanta-

⁷ Ein Beispiel dafür, dass nicht der LEP EFFM die Vorgaben macht und die nachfolgende Fachplanung sich an diesen Vorgaben zu orientieren hat. Mit diesem LEP EFFM wird diese in der Planung übliche und notwendige Vorgehensweise auf den Kopf gestellt. Der LEP EFFM setzt keine Maßstäbe, er übernimmt die Vorgaben der Fachplanung.

⁸ Unter normalen betrieblichen und planbaren Bedingungen kann ein Koordinationseckwert von 126 Fbw/h in der absoluten Spitze um 25 Prozent überschritten werden. Dies bedeutet, dass mit der Landebahn Nordwest 158 Fbw/h im neuen Flugbetriebsflächensystem möglich und zu erwarten sind.

Variante⁹). Deshalb wurde diese Variante (12) der Mediation und des ROV bei der weiteren Variantenbetrachtung ausgeschlossen. Nach der neuen Fraport Prognose von 2006 wird für 2020 ein Koordinationseckwert von 126 Fbw/h angenommen. Bei den Erörterungsterminen des ROV und des Planfeststellungsantrags hat die Fraport AG lange bestritten, dass mit der Nordwestvariante mehr als 660.000 Fbw/a machbar seien¹⁰, nun bestreitet die Fraport AG nur noch, dass wesentlich mehr als 701.000 Fbw/a mit dem neuen SLB-System möglich seien¹¹. Die planbare praktische Kapazität des ausgebauten Flugbetriebsflächensystems wurde weder durch die Oberste Landesplanung noch durch den Vor-

den Vorhabensträger ermittelt (siehe auch Erläuterung von Fachbegriffen: Kapazität).

Auch eine raumordnerische Bewertung und dauerhafte Konfliktbewältigung erfolgte nicht für die planbare technische Kapazität des Systems. Stattdessen wird auf die erforderliche Überarbeitung des LEP im Jahr 2015 hingewiesen und auf die in diesen Zeitraum dann erforderlich neue raumordnerische Bewertung und dauerhafte Konfliktbewältigung hingewiesen. Dabei übersieht die Oberste Landesplanung, dass es dann nicht mehr um die Anlage einer Piste geht, sondern nur noch um die Bewertung zunehmenden Luftverkehrsaufkommens.

Restriktionen wie Nachtflugverbot, Flugbeschränkungen, Lärmauflagen können nach Auffassung der Obersten Landesplanung nicht Gegenstand des Landesentwicklungsplans sein. Wenn sie es heute nicht sein können, können sie es 2015 auch nicht sein. Was also hätte ein zu überarbeitender LEP 2015 zu bewerten?

Damit wird deutlich, dass die für 2015 in Aussicht gestellte raumordnerische Bewertung nur zu dem Schluss weiterer Siedlungsbeschränkungen führen kann und damit zu weiteren Einschränkungen kommunaler Entwicklungsplanungen.

Wenn dies aber schon jetzt erkennbar ist, hat der LEP EFFM aber die Aufgabe diese erkennbaren Konflikte zu bewerten und einer dauerhaften Konfliktbewältigung zuzuführen.

⁹ Der Flughafen Atlanta fertigte im Jahr 2000 bei einem Koordinationseckwert von 128 Fbw/h rund 840.000 Fbw/a ab.

¹⁰ LEP EFFM, Seite 23: „...zu den Auswirkungen durch den Fluglärm sowie zur praktischen Kapazität untersucht.“ Die praktische Kapazität lag bei dieser „Untersuchung“ bei 657.000 Fbw/a. Nach der neuen Fraport Prognose liegt diese nun bei 701.000 Fbw/a. **Frage:** Was verstehen die Verfasser unter „praktischer Kapazität“? **Anders ausgedrückt:** Im LEP EFFM wurde nicht die planbare praktische Kapazität untersucht, sondern die in der Prognose enthaltenen Verkehrszahlen für die Untersuchungen eingestellt (siehe hierzu auch Begriffserläuterungen im Anhang). Also die **geplante und nicht die planbare Kapazität** untersucht.

¹¹ Laut Fraport AG werden in den verkehrsreichsten sechs Monaten 53 Prozent (also 371.500 Fbw) abgewickelt. Diese jahreszeitliche Verteilung wird im Wesentlichen durch die Nachfrage bestimmt. Bei einer Gleichverteilung sind somit mindestens 743.000 Fbw/a möglich. Wird der Koordinationseckwert von 126 Fbw/h multipliziert mit der täglichen Betriebszeit des Flughafens (Mediationsnacht unterstellt. Ergibt 18 Stunden Betriebszeit) und 365 Tagen multipliziert, ergibt dies ein planbares jährliches Bewegungsaufkommen von 827.820 Fbw (126 x 18 x 365).

Diese Aufgabe leistet der LEP EFFM aber nicht.

Zur Erinnerung:

In der Planfeststellung 1971 wurden 325.000 Fbw/a als Beurteilungsgrundlage angenommen. Fünfzehn Jahre nach Inbetriebnahme der Startbahn 18 stellte die Fraport AG, bei 450.000 Fbw/a, ein Kapazitätsdefizit fest und fordert den Bau einer weiteren Start- und/oder Landebahn. Der Anlass, für die Hessische Landesregierung ein Mediationsverfahren einzurichten.

Nach derzeitigem Kenntnisstand kann davon ausgegangen werden, dass der Luftverkehr auch nach 2015 (Planungshorizont des LEP EFFM) weiter wachsen wird. **An keiner Stelle untersucht** der LEP EFFM, welche planbare praktische Kapazität mit dem ausgebauten Flugbetriebsflächensystem möglich (siehe Fußnote 11) ist¹² und **welches Verkehrsaufkommen der Region zumutbar sein wird**. Es wird nicht untersucht, ob der Luftverkehr nach 2015¹³ auch in Frankfurt weiter wach-

¹² Die rechnerisch nachweisbare und inzwischen auch durch Simulation nachgewiesene planbare Kapazität des beantragten Pistensystems wird in der Abwägungssynopse (1.5.5-8, u.a.) als nicht nachgewiesen bezeichnet (siehe auch Fußnote 11).

¹³ Zieljahr des LEP EFFM ist das Jahr 2015. Zwischenzeitlich hat die Fraport AG eine Prognose mit dem Zieljahr 2020 vorgelegt. Die Fraport AG wurde mit Schreiben vom 16.12.2005 durch das HMWVL aufgefordert, auch darüber hinaus Betrachtungen anzustellen. **Nun wird folgende Kuriosität sichtbar:** Ein LEP EFFM, basierend auf den veralteten Antragsunterlagen des Vorhabensträgers, wird durch ein verändertes Zieljahr

sen wird. Es wird nicht geklärt, wie und mit welchen Maßnahmen das zunehmende Luftverkehrsaufkommen, bei einer angenommenen Ausschöpfung der nach 2010 erweiterten Flugbetriebsflächen, abgewickelt und raumordnerisch bewältigt werden kann. Wird eine weitere Start- und Landebahn erforderlich? Werden flugbetriebliche Beschränkungen erforderlich? Werden Verkehrsverlagerungen erforderlich¹⁴? Werden großräumige passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich? Welche Flugbewegungszahlen sind aus landesplanerischer Sicht der Region zumutbar?

Da eine solcher Konflikt, nach Auffassung der Obersten Landesplanung nur in einem fachplanerischen Genehmigungsverfahren bewältigt werden kann, muss der LEP EFFM jetzt diese absehbaren raumordnerischen Konflikte auch raumordnerisch bewerten und abwägen; dies tut er aber nicht.

Im Planfeststellungsbeschluss von 1971 wurden 325.000 Fbw/a als Kapazitätsgrenze angesehen, die durch die Startbahn 18 mögliche Lärmverteilung als eine Ausbaubegründung angegeben und der Bau einer weiteren Start- und Landebahn als nicht genehmigungsfähig bezeichnet¹⁵! Mit den zumindest

des Vorhabensträgers in seiner Aktualität überholt.

¹⁴ Der Bundesverkehrswegeplan fordert die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn, bei einer Fahrtzeit von bis zu vier Stunden. Damit könnten in Frankfurt alle innerdeutschen Flüge entfallen.

¹⁵ Hessisches Ministerium für Wirtschaft und Technik, Planfeststellungsbeschluss vom 13.03.1971, Seite 9: „*Mit dem geplanten Ausbau wird gleichzeitig erreicht, daß durch die danach mögliche Verkehrsaufteilung lärmgünstige An-*

als landesplanerischen Grundsätzen zu verstehenden Aussagen der Planfeststellung von 1971, setzt sich der vorliegende Entwurf des LEP EFFM an keiner Stelle auseinander; er erwähnt sie noch nicht einmal. Lediglich in der Abwägungssynopse setzt sich die Oberste Landesplanung damit auseinander um festzustellen, dass der PFB 1971 hinsichtlich einer weiteren Bahn keine bindenden Aussagen treffe, die Zeiten sich geändert hätten und, obwohl keine Nachtflugbeschränkungen enthalten gewesen seien, die Landesregierung durch Auflagen die nächtlichen Flugbewegungen beschränkt habe¹⁶. Deutlicher kann die Wirkungslosigkeit von Auflagen der Landesregierung nicht demonstriert werden.

Mit den neuen Verkehrszahlen der Fraport AG für 2020 sind alle im alten Entwurf berücksichtigten Auswirkungsbetrachtungen Makulatur. Ebenso überarbeitungsbedürftig,

und Abflugverfahren eingeführt werden können.“ Diese Voraussetzung der Genehmigung von 1971 wird nun wieder, zugunsten einer Lärmbündelung, aufgegeben. Und auf Seite 11: Die Startbahn 18 „... ermöglicht...nicht nur eine Erhöhung der Kapazität..., sondern bietet außerdem durch ihre Lage und Richtung die Gewähr, daß die Lärmbelastung auf ein Mindestmaß beschränkt bleibt.“ Weiter heißt es auf derselben Seite: „Die Befürchtungen, daß später eine weitere Start- oder Landebahn...errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage. Die Genehmigung einer solchen Maßnahme wird auf keinen Fall erteilt.“

¹⁶ Diese Beschränkungen führten laut HMWVL zu folgenden nächtlichen Flugergebnissen:

Jahr	1985	1990	1995	2000	2005
22-6 Uhr:	12.440	28.945	28.481	42.079	>53.000
Ø pro N.:	34	79	78	125	151

Für 2020 ist bei Berücksichtigung der Mediationsnacht mit über 71.000 (204) nächtlichen Flugbewegungen zu rechnen!

wegen erhöhter Verkehrszahlen, ist auch die Frage des Vogelschlagrisikos.

Nicht thematisiert wird das äußerst hohe externe Risiko Dritter (so genannte Folgeschäden) bei einem Absturz auf das DEA-Tanklager Raunheim oder das Tanklager in Flörsheim. Ob die Vereinbarkeit der bekannten Störfallanlagen (Ticono, DEA-Tanklager Raunheim, Tanklager Flörsheim, etc.) mit der Nordwestbahn überhaupt gegeben ist und wenn ja unter welchen einschränkenden Bedingungen, wird im LEP EFFM nicht geklärt. **Eine Verlagerung der betroffenen Störfallanlagen hätte aber vielfältige raumordnerische Auswirkungen und müsste im LEP EFFM diskutiert werden.**

3.2 Fazit

Es erfolgt keine Aussage über die Grenzen zumutbarer Raumbelastungen durch Fluglärm. **Welcher Fluglärm ist der Region zumutbar?** Eine nachhaltige Konfliktbewältigung wird durch den LEP EFFM nicht geleistet. Die Zukunftsfähigkeit der Region wird nicht geklärt. **Ungeklärt bleibt im LEP EFFM eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung des Luftverkehrstandortes Rhein-Main.**

4. Vorhabensalternativen und Variantenauswahl

4.1 Ergebnisorientierte Variantenwahl im LEP EFFM

Eine ernsthafte Auseinandersetzung mit Vorhabensalternativen (Flughafensystem¹⁷, Satellitenairport, neuer Standort, Verkehrsverlagerung) erfolgt im LEP EFFM nicht.

Im LEP EFFM heißt es, dass die Südvariante die Rückgabe der US-Air Base voraussetze (LEP EFFM, Seite 23). Die Südbahn verfüge über die größeren, flexibleren und zukunftsfähigeren Optionen¹⁸. Mit dieser Begründung wird diese Variante für beachtenswert gehalten, und bleibt in der Variantenbetrachtung (LEP EFFM, Seite 23). Wird mit der Nordwestbahn also eine nicht zukunftsfähige Variante im LEP EFFM als landesplanerisches Ziel bestimmt? **Fakt ist:** Alle 21 Varianten setzen die Rückgabe der US Air Base voraus, deren Rückgabe zum Zeitpunkt der Mediation bereits feststand.

¹⁷ Ein Flughafensystem gilt in der Fachplanung als leistungsfähig, flexibel, anpassungsfähig und zukunftsorientiert. Ein Flughafensystem kann auf periodisch wiederkehrende Veränderungen und Anforderungen im Luftverkehr schnell und kapazitätsorientiert reagieren. Kann auf unterschiedliche Kundenwünsche (Vollzahler, Linienanforderungen, Charter-Bedingungen, Billigflieger, Privatflieger) ohne Ausbauten und mit lärmverteilenden Optionen besser und schneller reagieren als ein Single-Standort. Ein Flughafensystem ist raumwirtschaftlich einem Single-Standort deutlich überlegen.

¹⁸ Für wen diese zukunftsfähigere Option gilt, für die Region oder den Flughafen, bleibt ungeklärt.

Die Hessische Landesregierung hat der EU-Kommission im Hinblick auf den zwischenzeitlich gelösten Konflikt um die Seveso II-Richtlinie eine ergebnisoffene Prüfung aller Varianten und Alternativen zugesagt. Tatsächlich erfolgt keine eigene ergebnisoffene Variantenbetrachtung und Prüfung von Vorhabensalternativen im LEP EFFM. Stattdessen werden die bisher nicht geprüften Antragsunterlagen und Variantenbetrachtungen der Fraport AG, mit dem vorbestimmten Ergebnis Nordwest¹⁹, übernommen.

Beim Vergleich des Flächenverbrauchs wurde die Variante Nordwest vor dem Vergleich optimiert. Die beiden anderen Varianten (Nordost und Süd) wurden nicht optimiert. Ebenso wurden die bereits in früheren Verfahren ausgeschlossenen kapazitätsgerechten Varianten keine Optimierung und keiner erneuten Bewertung unterzogen. So konnte eine objektive Vergleichbarkeit nicht hergestellt werden. Das Ergebnis war vorherbestimmt und bestätigte damit die Vorfestlegung der Fraport AG in ihrem Börsenzulassungsspektrum. Die Variante Nordwest landete wie gewünscht mit knappem Vorsprung auf Rang 1 (2 ha besser, bei einem Verbrauch von rund 246 ha²⁰).

¹⁹ Fraport AG, „Unvollständiger Verkaufsprospekt/Börsenzulassungsspektrum“, Frankfurt Main, den 14.05.2001, Seite 99: „... wegen funktionaler Erwägungen bevorzugt Fraport die Nord-West-Variante.“ Seite 100: „Planfeststellungsverfahren... ist für 2002 geplant... In dieses Verfahren wird nur noch... [die] - Einfügung durch Autor - bevorzugte Bahnvariante... eingebracht.“

²⁰ Unter Berücksichtigung des Bauschutzbereichs nach LuftVG errechnet sich bei einer Landebahnlänge von 2.800 m (zzgl. beidseitig je 60 m Errosionsschutzflächen), einer vor den beiden

4.2 Fazit

Vorhabensalternativen werden nicht untersucht. Die Variantenauswahl erfolgte nicht ergebnisoffen. Schon spätestens seit 2001 nennt die Fraport AG die Nordwestbahn „Vorzugsvariante“. Dieser frühen Vorfestlegung hatten sich offensichtlich alle vorgenommenen Bewertungs- und Auswahlverfahren unterzuordnen.

5. Einseitige Bindung von Straßenbaumitteln

5.1 Straßenbaumittel des Landes werden für ein Jahrzehnt einseitig gebunden

Zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des überörtlichen und örtlichen Straßennetzes in der Umgebung des Flughafens Frankfurt Main werden (LEP EFFM, Seite 5) die erforderlichen Ausbaumaßnahmen für mindestens ein Jahrzehnt die verfügbaren Landesmittel zum Straßenausbau allein für die durch den Flughafenausbau erforderlichen Maßnahmen, nach Einschätzung von Experten, binden. Verkehrsverbesserungen in strukturschwachen oder anderen Regionen des Landes sind dann nicht mehr finanzierbar.

Schwellen jeweils 1.000 m langen und beidseitig der SLB 500 m breiten Sicherheitsfläche, ein theoretischer Bedarf von 492 ha. Wird der ICAO Annex 14 angenommen reduziert sich diese Fläche auf 142 ha.

5.2 Fazit

Die Kapazitätsanpassungen im landseitigen Verkehrssystem zur Aufnahme der Verkehrsströme durch den ausgebauten Flughafen Frankfurt Main, binden einseitig und dauerhaft die verfügbaren Straßenbaumittel des Landes Hessen für Erweiterungsmaßnahmen zugunsten des Flughafenausbaus Frankfurt.

6. Planfeststellung und Wirtschaftlichkeit

6.1 Die Wirtschaftlichkeit der Landebahn Nordwest ist nicht gegeben

Der zwischenzeitlich durch eine entsprechend vereinbarte Absiedlung des Ticonawerks bis Mitte 2011 belegt die Berechtigung der bisherigen Kritik zur Vereinbarkeit/Unvereinbarkeit von Landebahn Nordwest und des Störfallbetrieb Ticona und weist gleichzeitig auf ein weiteres Defizit des LEP EFFM hin. Nur bei Realisierung der Nordwestbahn war die nun umgesetzte „Konfliktlösungsstrategie“ zur Absiedlung des Störfallbetriebs geboten. In die Variantenbewertung sind die erkennbaren Bedingungen und Kosten nicht eingeflossen. Auch befasst sich der LEP EFFM nicht mit den landesplanerischen Folgen des Verlustes qualifizierter industrieller Arbeitsplätze.

Dazu führte der damalige Offenbacher Bürgermeister und heutige Oberbürgermeister Horst Schneider am 15.09.2005 auf dem EÖT in Offenbach aus:

„Die relative Stärke der deutschen Wirtschaft besteht nach wie vor im Bereich technologisch anspruchsvoller Güter und Dienstleistungen. Um die Wettbewerbsposition in diesen Bereichen zu sichern, ist es erforderlich, Produkte und Herstellungsverfahren permanent auf technologisch neuestem Stand zu halten und immerfort an sich verändernde Kundenwünsche anzupassen.

Dieser Prozess der fortlaufenden Veränderung und Erneuerung von Produkten und Verfahren erfordert die Einbindung neuesten technischen Wissens in die Produktentwicklung und den Produktionsprozess sowie eine äußerst flexible Organisation aller Geschäftsabläufe.

Dazu gehört die formelle und informelle Kommunikation zwischen den Mitarbeitern einer Firma sowie mit Vertretern von Kooperationspartnern, Zulieferern, Kunden, technischen und unternehmerorientierten Dienstleistern. Es kann aus unserer Sicht nicht sein, dass die vordergründigen und nicht belegbaren Dienstleistungen gegen die für unser Land und unsere Region notwendige und zukunftssichernde Technologien ausgetauscht werden sollen.“

Während im Abwägungsprotokoll der Obersten Landesplanung (4.4.2-25) festgehalten wird, dass bei der Variantenauswahl eine unzumutbare unwirtschaftliche Ausbauvariante dem „Verhältnismäßigkeitsprinzip“ widerspreche, wurden bei der Variantenbewertung die ausschließlich für die Nordwestbahn aufzuwendenden 650 Mio. € keiner Bewertung unterzogen²¹ und in der Variantenreihung

nicht berücksichtigt. Während im Abwägungsprotokoll zum vorliegenden LEP EFFM immer wieder unzumutbare wirtschaftliche Auswirkungen für den Vorhabensträger als Gründe gegen bestimmte Alternativen oder Varianten vorgebracht werden, beschäftigt sich der LEP EFFM nicht mit den raumwirtschaftlichen Folgekosten des mit der Nordwestbahn festgelegten Ausbauziels.

6.2 Fazit

Im LEP EFFM wurden weder die Werksstilllegung noch die dadurch entstandenen Kosten berücksichtigt (siehe auch Variantenbewertung). Dabei muss festgehalten werden, dass sich mit der nun vereinbarten Lösung die von Fraport bisher genannten Baukosten um rund 20 Prozent erhöhen. Eine dramatische Baukostenerhöhung die nur bei der Nordwestbahn entsteht, ohne dass bisher ein Stein gewendet wurde! Weitere Folgekosten durch immer noch nicht geklärte externe Risiken (DEA-Tanklager Raunheim, etc.) und Kostensteigerungen in der Bauphase können nicht ausgeschlossen werden.

7. Genehmigungsfähigkeit der Nordwestbahn

7.1 Die Genehmigungsfähigkeit ist mit den vorliegenden Antragsunterlagen nicht erreichbar

Der LEP EFFM baut auf den neuen ungeprüften Antragsunterlagen zur Planfeststellung der Fraport AG auf. Auf diesen nicht geprüften

²¹ Zusätzlich fallen Kosten für zwei Flugzeugbrücken in der Größenordnung von 500 bis 700 Mio. € allein bei der Nordwestbahn an. Auch dies Kosten sind nicht in die Variantenbewertung eingeflossen.

ten Antragsunterlagen beruhen aber die Aussagen und Bewertungen zur Raumverträglichkeit für die Nordwestbahn im LEP EFFM.

7.2 Fazit

Die Bewertungen und Festlegungen des LEP EFFM basieren, neben dem überholten Ergebnis des ROV, auf nicht geprüften Antragsunterlagen der Fraport AG.

8. LEP EFFM und Regional- und Stadtplanung

8.1 Regional- und Stadtentwicklungsplanung werden ausgebremst

Schon bei den bisher genannten 660.000 Flugbewegungen pro Jahr, werden ganze Bereiche von Hanau bis Mainz, und von Hattersheim bis Darmstadt, einer zukunftsfähigen Regional- und Stadtentwicklung, durch relevanten Fluglärm und durch den im LEP EFFM vom Regionalplan Südhessen (RPS) geforderten Siedlungsbeschränkungsbe-
reich²², entzogen. Lediglich der Siedlungsbeschränkungsbe-
reich soll nach der 100/100-
Regel²³ festgelegt werden. Mit der Festle-

²² Der LEP EFFM legt die Nordwestbahn als Ziel im Maßstab des Regionalplans fest, kennt die Verkehrszahlen und Flugrouten, hält die Fluglärmwirkungen für hinnehmbar, ohne gleichzeitig den dazugehörigen Siedlungsbeschränkungsbe-
reich zu bestimmen.

²³ LEP EFFM, Seite 29. „... dass ein Siedlungsbeschränkungsbe-
reich in methodisch gleicher
Weise wie für den Regionalplan Südhessen 2000 (60 dB(A), q=3, 100%-Regelung, AzB 1984 nach der Fluglärmleitlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz) für angenommene 657.000 Flugbewegungen pro Jahr festgelegt wird.“

gung des Siedlungsbeschränkungsbe-
reichs nach der 100/100-Regel, werden hohe Auflagen für die kommunale Entwicklungsplanung wirksam, ohne dass sich dies in den Auswirkungsbetrachtungen des Fluglärms²⁴ niederschlägt. Im LEP EFFM erfolgt keine Festlegung (Ziel oder Grundsatz), nach welchen Kriterien die Fluglärmwirkungen ermittelt werden sollen, es erfolgt lediglich eine Bindungswirkung für die Kommunen. **Damit wird aber auch erneut dokumentiert, dass nicht die Kommunen an den Flughafen heranwachsen, sondern der Flughafen über die Kommunen hinauswächst.**

In ihrem bisherigen Planfeststellungsantrag lehnt die Fraport AG die Berechnung nach der 100/100-Regel ab, und ermittelt die Fluglärmwirkungen über die Realverteilung mit einer 5%-igen positiven Standardabweichung und den Empfehlungen der von der Fraport AG beauftragten so genannten „Synopsis“²⁵.

²⁴ Im Planfeststellungsantrag werden die Fluglärmwirkungen nach der „Realverteilung“ auf der Grundlage der AzB 99 und einer 5-prozentigen positiven Standardabweichung (σ -Regelung) ermittelt und bewertet. Es kann zum jetzigen Zeitpunkt aber auch vermutet werden, dass die neuen Werte und Berechnungsverfahren des am 14.12.2006 durch den Bundestag verabschiedeten Fluglärmsgesetzes zugrunde gelegt werden und damit die Mediation vollständig und umfassend aufgegeben wird.

²⁵ In dieser Synopsis werden die Empfehlungen der Mediation nicht mehr berücksichtigt, wie in der Stellungnahme der zuständigen Fachbehörde (HLUG) zum Planfeststellungsverfahren nachgelesen werden kann.

Ein möglicher und erforderlicher Stadtumbau in der Region²⁶ und in den Kommunen zur Bewältigung wirtschaftlicher Krisen, wird zugunsten einer einseitig auf den Luftverkehr orientierten Entwicklung aufgegeben. Die Prosperität der Region wird einseitig an die Krisenanfälligkeit (Kriege, Terrorismus, Seuchen, etc.) des Luftverkehrs angebunden.

Der LEP EFFM übersieht vollständig, dass nicht nur der Ausbau des Luftverkehrsdrehkreuzes ansteht, sondern gleichzeitig ein neues Oberzentrum als "Airport-City" entsteht mit zahlreichen nicht betrachteten negativen Auswirkungen auf die Region Frankfurt-Rhein-Main. (bisherige T1 und T2 mit landseitigen Geschäften und zahlreichen Dienstleistungsfunktionen und ergänzenden Bauten sowie T3 mit landseitigem Einzelhandel sowie ergänzende Entwicklungen wie Airrail-Center, Gateway-Garden...; mit dem Entzug von aktiven, zukunftsorientierten Dienstleistungsfunktionen in den bestehenden - und nach Raumordnung (LEP/RPS) zu erhaltenen und zu stärkenden (Leitbild für RPS2006/RFNP "Region der starken Zentren") - Zentren der Region (polyzentrische Struktur) durch das neue "Oberzentrum FRA" werden die traditionellen Zentren (Oberzentren wie Mittelzentren; z.B. soll Rüsselheim mit der Entwicklung Flughafen auch abgestuft werden) marginalisiert und ins soziale Abseits geschoben (außer Frankfurt).

²⁶ Von Fluglärm am meisten betroffen ist die alte Industrieachse von Hanau bis Rüsselsheim, in der ein Stadtumbau und die erforderlichen Strukturveränderungen durch die zu erwartende hohe Fluglärmbelastung unterbunden werden.

8.2 Fazit

Keine nachhaltige Konfliktbewältigung leistet der LEP EFFM für die regionale Entwicklung und die Zukunftsperspektiven des Flughafens Frankfurt Main. Mit der gewählten Vorgehensweise, erkennbare Konflikte – Fluglärm versus Siedlungsentwicklung – nicht zu lösen, werden in überschaubaren Zeiträumen, wie nach der Planfeststellung von 1971, neue Konflikte programmiert, die schließlich zur Unbewohnbarkeit der stark von Fluglärm betroffenen Siedlungsbereiche führen, oder dem Flughafen keine Entwicklungsperspektiven über die unterstellten und bewerteten Verkehrsaufkommen ermöglichen wird.

Dafür ist aber die beabsichtigte Investition, mit nun nach Fraport Angaben fast vier Mrd. € zu hoch um die Zukunftsfähigkeit des Flughafens und der Region durch eine unzureichende perspektivische Landesentwicklungsplanung zu gefährden.

Wenn aber die Auffassung vertreten wird, dass es nach dem im LEP EFFM mit 2015 unterstellten Planungshorizont keine weitere Entwicklung und kein weiterer Ausbau – wie 1971 – gesehen wird, ist die Frage berechtigt, warum jetzt ein Ausbau am Standort erforderlich ist? Der Verweis auf die nächste Generation hilft da nicht weiter, ist vielmehr die Verweigerung die Landesentwicklung langfristig die Entwicklung der Region und des Flughafens auch für die nächste Generation zu sichern.

9. Konfliktbewältigung im LEP EFFM

9.1 Keine nachhaltige Konfliktbewältigung im LEP EFFM

In den 70er Jahren wurde von dem damaligen Flughafenbetreiber die Maximalkapazität, des mit der Startbahn 18 ausgebauten Flughafens Frankfurt Main, mit 325.000 Fbw/a angegeben. Dieser Maximalwert wurde bereits zehn Jahre nach Inbetriebnahme der Startbahn 18 überschritten und wird nun von der Fraport AG, in der neuen Prognose, mit 520.000 Fbw/a angegeben. Bei den Auswirkungsbetrachtungen im LEP EFFM wird nur das Prognose-Stützjahr 2015 (628.000 Fbw/a) mit 660.000 Fbw/a einem imaginären Planungsnullfall mit 520.000 Fbw/a gegenübergestellt²⁷ (siehe auch Kapitel 2 und 3).

Die Flugbewegungszahlen des Flughafens Atlanta (840.000 Fbw/a in 2000²⁸) sind laut Fraport AG im ROV der Region nicht zumutbar. Die praktisch planbare Kapazität des mit der Nordwestbahn ausgebauten Flugbetriebsflächensystems liegt nach einer 2005 im Auftrag der Zukunft Rhein Main (ZRM) durchgeführten Simulation mit dem international anerkannten Simulationsmodell SIMMOD und international anerkannten Verzögerungshäufigkeiten (Verspätungen), bei

900.000 Fbw/a²⁹. Der LEP EFFM befasst sich nicht mit der praktisch planbaren Kapazität³⁰, des als Ziel festgelegten Flugbetriebsflächensystems. Er ignoriert sie!

- Er befasst sich auch nicht mit der Frage, welche Maßnahmen erforderlich sind, um eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung des Luftverkehrstandortes Rhein-Main zu sichern?
- Im LEP EFFM wird nicht die Frage gestellt, welche Flugbewegungszahlen der Region und für eine ausgeglichene Raumentwicklung zumutbar sind?

²⁹ Trotzdem behauptet die Oberste Landesplanung in ihrer Abwägungssynopse (1.6.5-29), dass bisher kein Nachweis für zumutbare Rahmenbedingungen erbracht wurde.

³⁰ Die praktisch planbare Kapazität berücksichtigt Verzögerungen, Witterungsbedingungen, Flugzeugmix, etc. und stellt 90 Prozent der technischen maximal Kapazität dar. Die Definition von Prof. Dr.-Ing. Heinrich Menson lautet: „*Unter der technischen Kapazität, die oft auch als „Sättigungskapazität“ oder im englischen Sprachgebrauch als „Ultimate Capacity“ bezeichnet wird, versteht man die maximale Anzahl von Flugzeugbewegungen, die eine Flugbetriebsfläche (z.B. Start- und Landebahn), bezogen auf ein festgelegtes Zeitintervall, aufnehmen kann. Dabei wird vorausgesetzt, dass eine ständige Nachfrage besteht und keine limitierenden Faktoren wirken.* [Hervorhebung durch Autor]. Demnach ist an einem Flughafen mit 18-stündigem Betrieb zur Ermittlung der technischen Kapazität auch 18-stündiger Flugbetrieb in Ansatz zu bringen, wobei zu berücksichtigen ist, dass es sich bei der technischen Kapazität (Sättigungskapazität), um eine theoretische Größe handelt, die in der Praxis nicht erreicht wird. Die planbare Kapazität liegt etwa 10 Prozent unterhalb der technischen Kapazität.

²⁷ Bezogen auf die Planfeststellung 1971 bleiben damit 195.000 Fbw/a (Differenz zwischen Planungsgröße der Planfeststellung 1971 – 325.000 Fbw/a und nun berücksichtigten 520.000 Fbw/a) bei den Auswirkungsbetrachtungen unberücksichtigt und wurden keiner Bewertung unterzogen.

²⁸ Siehe Fußnote 11.

- Ab welchen Flugbewegungszahlen andere Lösungen wie Satellitenairport oder Flughafensystem erforderlich werden?
- Wie die langfristige Regionalentwicklung einerseits und die langfristige Flughafenentwicklung des Standorts Rhein-Main andererseits, gesichert werden können?³¹

Der LEP EFFM übernimmt ungeprüft ausschließlich die von der Fraport AG bisher angegebenen alten Verkehrszahlen von 660.000 Fbw/a (wagt einen Blick auf 701.000 Fbw/a) um die Raumverträglichkeit, bei „jedoch nicht unzumutbar[en]“³² Fluglärmbelastungen (LEP EFFM, Seite 116), im Verdichtungsraum festzustellen. Ab wann sie nicht mehr zumutbar sind, wird nicht diskutiert und nicht geklärt.

Der LEP EFFM kommt seiner Aufgabe, einer nachhaltigen Konfliktbewältigung und Absicherung von regionalen und luftverkehrlichen Entwicklungsperspektiven, nicht nach³³.

³¹ Hierzu führt der Generalbevollmächtigte der Fraport AG Volker Zintel in der „Flug Revue“ vom August 2006 aus: dass „Der nächste Neubaubedarf für ein Piste...dann 2040/41 in noch in sehr weiter Ferne“ liege. Zur Erinnerung: 15 Jahre nach Inbetriebnahme der Startbahn 18 (etwa 1998) wurde die Forderung nach dem Bau einer weiteren Piste erhoben. Die Nordwestbahn soll laut Fraport-Chef Bender nun 2011 in Betrieb gehen. Somit ist spätestens 2030 mit der erneuten Forderung nach einer weiteren Piste zu rechnen.

³² Einfügung des Autors.

³³ Laut Entscheidungen des BVwerG ist dies nicht Aufgabe der Fachplanung. Umso wichtiger ist es, diese Frage in der Landes- und Regionalplanung, vor der Zielfestlegung, zu klären.

9.2 Fazit

Nicht geklärt und nicht untersucht wird die technisch planbare Kapazität des um die Nordwestbahn erweiterten Flugbetriebsflächensystems. Somit kann auch keine Aussage über die Grenzen der Raumverträglichkeit möglicher Flugbewegungen im Verdichtungsraum, u.v.a.m. getroffen werden.

10. Hauptaufkommen und öffentliche Daseinsvorsorge

10.1 Woher kommt das Hauptaufkommen und wo liegt das Hauptaufkommensgebiet?

In der Flughafenplanung wird der Einzugsbereich (Hauptaufkommensgebiet) eines Flughafens mit einem Fahrtzeitwiderstand von einer Stunde definiert. Für dieses Hauptaufkommensgebiet (endogenes Aufkommen) kann die öffentliche Daseinsvorsorge für Luftverkehrsdienstleistungen in Anspruch genommen werden³⁴.

Der LEP EFFM definiert die öffentliche Daseinsvorsorge (LEP EFFM, Seite 113) zur notwendigen Befriedigung dieses Verkehrsbedürfnisses, und stellt diese Befriedigung in den engen und unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem Hauptaufkommensgebiet Rhein-Main (LEP EFFM, Seite 20). Dabei wird nicht geklärt, wie hoch der Anteil des Hauptaufkommensgebietes am gesamt-

³⁴ Über diesen Fahrtzeitwiderstand wird die Bundesrepublik Deutschland fast flächendeckend durch die internationalen und regionalen Flughäfen abgedeckt (siehe Graphik folgende Seite).

ten Verkehrsaufkommen sein soll oder sein muss, um diese Bedingung zu erfüllen³⁵. Dies bedeutet, dass für das exogene Aufkommen³⁶ die Daseinsvorsorge nicht geltend gemacht werden kann, da dieses Aufkommen aus einem außerhalb des definierten Hauptaufkommensgebiets liegenden Einzugsbereich oder aus Transferverkehrsaufkommen generiert wird.

Das außerhalb des eigenen Einzugsbereichs generierte Passagieraufkommen wird aber bereits durch andere öffentliche Flughäfen (siehe Graphik auf der folgenden Seite), die ebenfalls der Daseinsvorsorge dienen, befriedigt wird (Münster/Osnabrück, Dortmund, Paderborn, Köln/Bonn, Frankfurt-Hahn, Saarbrücken, Stuttgart, Nürnberg, Hof, Erfurt, Hannover und zukünftig nach dem Willen der Hessischen Landesregierung auch Kassel-Calden³⁷). Für das Transferaufkommen ist der Standort irrelevant. Transferaufkommen können an jedem beliebigen Flughafenstandort abgewickelt werden.

Aus den Verkehrszahlen der Verkehrszellen³⁸ des Bundesverkehrswegeplans, lässt sich für

³⁵ Im LEP FS für den Flughafen Berlin-Schönefeld wurde der Anteil des Aufkommens aus dem Hauptaufkommensgebiet mit 90 Prozent des Gesamtaufkommens angegeben.

³⁶ Unter exogenem Aufkommen wird das Aufkommen aus Gebieten außerhalb des Einzugsbereichs, wie Transit- und Transferaufkommen verstanden.

³⁷ Die Bedeutung des Flughafens Kassel-Calden und seine Auswirkungen auf das Originäraufkommen in Frankfurt, wird im LEP EFFM weder diskutiert noch einer Abwägung unterzogen.

³⁸ Fraport AG, Antrag auf Planfeststellung, Gutachten G8, Luftverkehrsprognose, München, den 30.07.2004, Seite 127.

das Rhein-Main-Gebiet³⁹ im Jahr 2020 ein originäres Luftverkehrsaufkommen von rund 30 bis 35 Mio. Pax/a abschätzen. Davon werden rund zehn Prozent von anderen Flughäfen und nochmals mindestens 30 Prozent vom Flughafen Frankfurt-Hahn abgefertigt werden, so dass nur rund 18 bis 21 Mio. Originärpassagiere für den Flughafen Frankfurt aus der Rhein-Main-Region (Hauptaufkommensgebiet laut LEP EFFM) generiert werden können. Laut neuer Fraport Prognose sollen von den prognostizierten 88 Mio. Pax im Jahr 2020 rund 47 Mio. als Transferpassagiere abgefertigt werden, so dass noch rund 23 bis 27 Mio. Originärpassagiere aus entfernten und durch andere Flughäfen erschlossene Gebiete in Frankfurt abgefertigt werden sollen. Während am Flughafen Frankfurt Main derzeit noch über 30 Prozent des Gesamtaufkommens aus dem eigenen Einzugsbereich (Hauptaufkommensgebiet) generiert werden, reduziert sich dieser Anteil des endogenen Luftverkehrsaufkommens bis 2020 auf nur noch rund 22 Prozent.

Dies bedeutet, dass 78 Prozent des zukünftigen Luftverkehrsaufkommens des Flughafens Frankfurt Main exogenes Aufkommen darstellen.

Für diese 78 Prozent exogenes Aufkommen kann aber eine Daseinsvorsorge am Standort Frankfurt Main nicht geltend gemacht wer-

³⁹ Mit Rhein-Main-Gebiet werden folgende Verkehrszellen erfasst: Frankfurt/M, Fulda, Gießen, Westerwaldkreis, Mayen/Koblenz, Mainz-Bingen, Bad Kreuznach, Kaiserslautern, Ludwigshafen, Mannheim, Darmstadt-Dieburg, Aschaffenburg, Würzburg

den, da dieses Aufkommen auch unabhängig vom bestehenden Standort Frankfurt, an jedem anderen alternativen Standort oder den benachbarten Flughäfen abgefertigt werden kann. Auch diese Tatsache zeigt auf, welche Bedeutung die Diskussion einer nachhaltigen Konfliktbewältigung in der Landesentwicklungsplanung für die langfristige regionale Entwicklung und Sicherung des Luftverkehrsstandortes Rhein-Main hat.

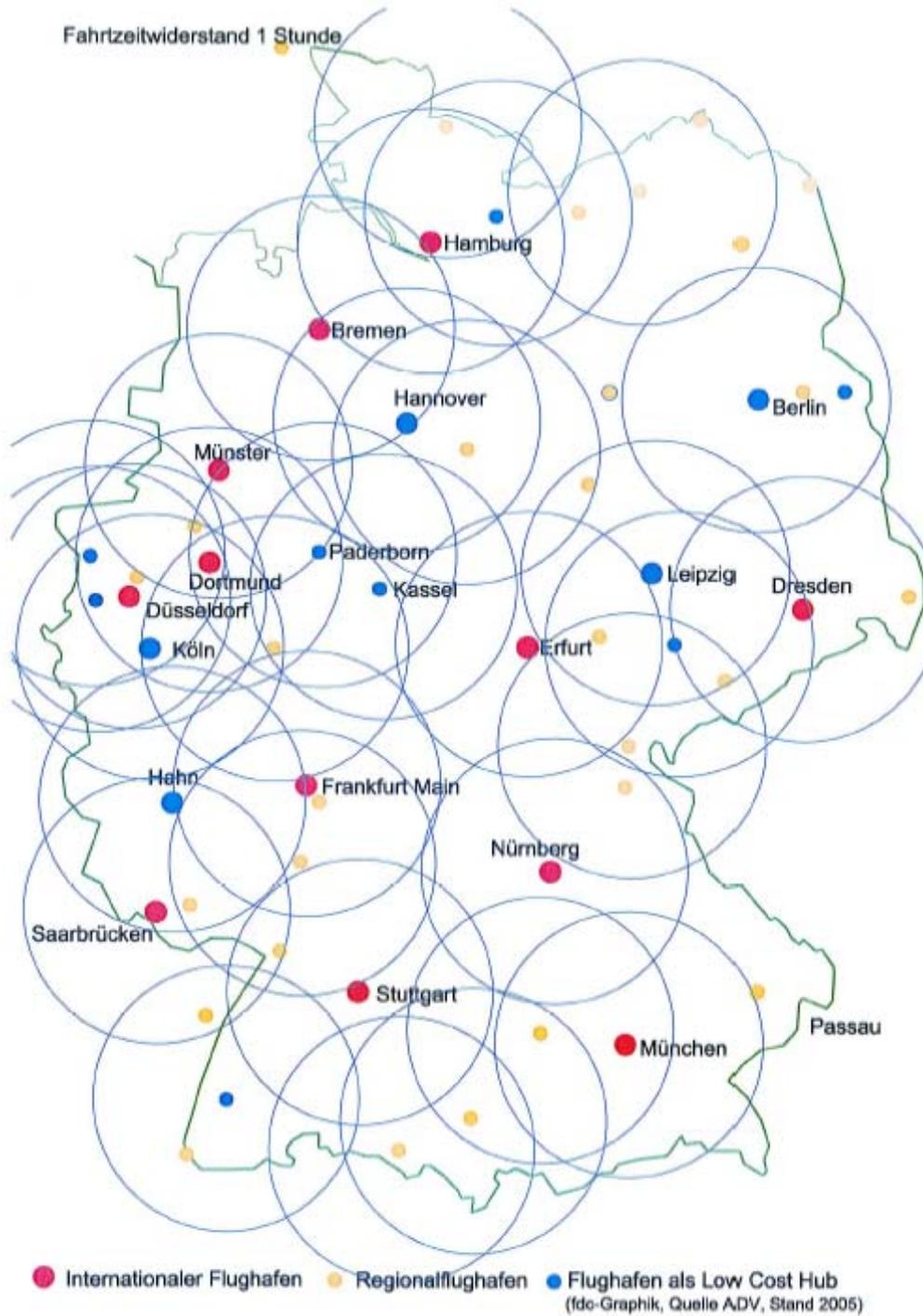
Der LEP EFFM leistet darüber hinaus nicht die Aufgabe der Klärung, welche Bedeutung und welche Auswirkungen die Nähe zum Hauptaufkommensgebiet haben kann. Es wird die gute Erschließung und gute Erreichbarkeit als Planungsbedingung eingeführt. Es wird aber nicht diskutiert und nicht bewertet, welche negativen Auswirkungen die Nähe des Standortes zum Verdichtungsraum, der nach Auffassung des LEP EFFM das Hauptaufkommensgebiet definiert, haben kann und haben wird.

Die Bequemlichkeit und die finanziellen Vorteile der zum Flughafen an- und abreisenden Originärpassagiere, wird im LEP EFFM höher bewertet als der Lärmschutz der Bevölkerung im Verdichtungsraum.

Während der LEP EFFM privatwirtschaftliche Aspekte des Flughafens und der Flughafenutzer in seiner Standortentscheidung bevorzugt berücksichtigt, werden Lärmbelastung der Flughafennachbarn und raumwirtschaftliche Aspekte in die „nachfolgende“ fachplanerische Genehmigung verschoben.

10.2 Fazit

Das Hauptaufkommen (78 Prozent) des Flughafens Frankfurt Main wird durch exogene und nicht durch endogene Verkehrsaufkommen bestimmt. Die vom LEP EFFM geforderte Nähe zum Hauptaufkommensgebiet (LEP EFFM, Seite 20) wird mit dem jetzigen Standort, für die unterstellten Verkehrsaufkommen, nicht erfüllt.



D) Erläuterung fachplanerischer Begriffe

Anflugverfahren:

Nach ICAO Annex 14 gibt es drei Anflugverfahren:

- Anflugverfahren nach Sichtflugregeln
- Anflugverfahren nach Nicht-Präzisionsflugregeln
- Anflugverfahren nach Präzisionsflugregeln.

Alle drei Anflugverfahren sind (auch nach Aussagen der DFS) als sicher einzustufen; andernfalls dürften sie nicht zugelassen werden.

Am Flughafen Frankfurt Main erfolgen die Anflüge nach Präzisionsflugregeln. Anflugverfahren nach Präzisionsflugregeln erhöhen nicht die Luftverkehrssicherheit, sie erhöhen die Betriebssicherheit des Flughafens (siehe auch Betriebssicherheit).

Betriebsrichtung:

Die Betriebsrichtung gibt den Kompasskurs (auf 10 Grad) des geflogenen Kurses (An- oder Abflug), bzw. der Richtung der Start- oder Landebahn an. Bei einem Kompasskurs von 249 Grad liegt die Betriebsrichtung 25 an, d.h. es wird in Richtung 249 (25) Grad gelandet oder gestartet.

Betriebssicherheit:

Unter Betriebssicherheit werden die Betriebszeiten eines Flughafens verstanden. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit (der Luftver-

kehr kann auch bei minimalen Sicht- oder schlechten Witterungsbedingungen stattfinden) sind an den meisten europäischen Flughäfen Anflugverfahren nach Präzisionsanflugregeln der Category I, II/III eingeführt.

Der ICAO Annex 14 fordert für einen Flughafen eine Betriebssicherheit von mindestens 95 Prozent.

Flugbetriebsflächensystem:

Ein Flugbetriebsflächensystem besteht aus:

- Start- und Landebahn
- Streifen
- Schnellabrollwegen
- Abrollwegen
- Rollwegen und
- Vorfeldern (Gebäudenahe- oder Außenposition)

Hindernisfreiheit:

Die Richtlinien des BMVBW lehnen sich an die Vorgaben des ICAO Annex 14 an. Dabei ist festzustellen, dass bei Anflugverfahren nach Sichtflugregeln die geringsten Anforderungen an die **Hindernisfreiheit** gestellt werden, bei Anflugverfahren nach Nicht-Präzisionsflugregeln werden die Anforderungen verschärft und **bei Anflugverfahren nach Präzisionsflugregeln gelten die schärfsten Anforderungen.**

Diese Regelung weist darauf hin, dass bei Anflugverfahren nach Präzisionsflugregeln entweder die Hindernisse zu beseitigen sind, oder die Entscheidungshöhe für Fehlanflugverfahren angehoben werden muss; was

schließlich dazu führen kann, dass die Anfliegbarkeit der entsprechenden Landebahn bei schlechteren Wetterbedingungen nur noch eingeschränkt möglich ist. Damit wird die Betriebssicherheit des Flughafens reduziert (siehe auch Anflugregeln und Betriebssicherheit).

Kapazität:

Die Kapazität eines Flughafens wird durch verschiedene Parameter (Witterungsbedingungen, Luftraum, Flugzeugmix, Pistensystem, Abrollwege, Rollwege und Vorfelder, aber auch durch Passagieranlagen und die landseitige Erschließung) bestimmt. Da bei Inbetriebnahme einer Neuanlage oder Erweiterung eines Flughafens die Kapazitätsgrenzen der Anlagen für zehn bis fünfzehn Jahre in Voraus geplant werden und somit bei Inbetriebnahme nicht erreicht werden, sonst läge eine Fehlplanung vor, ist es für die Planung von außerordentlicher Bedeutung, die Kapazität der neuen Anlage zu kennen (siehe auch Schwellen). Für diese Kapazität sind zwei Begriffe maßgeblich:

- Technisch mögliche Kapazität und
- praktisch planbare Kapazität⁴⁰

Bei der **technisch möglichen Kapazität** bleiben externe Faktoren (Wetter, etc.) unberücksichtigt. Außerdem wird davon ausgegangen, dass ein gleichmäßig hoher Durch-

satz über die gesamten Betriebsstunden und den Betrachtungszeitraum stattfindet. Dieser theoretische Wert ist unter praktisch planbaren Bedingungen (Berücksichtigung externer Faktoren, etc.) nicht zu erreichen.

Bei der praktisch planbaren Kapazität⁴¹ werden Betriebszeiten, Witterungsbedingungen, Luftraum, Flugzeugmix, Staffelung, Pistensystem, Abrollwege, etc. berücksichtigt. Um auftretende Verzögerungen (siehe auch Verzögerungen) abbauen zu können, müssen die An- und Abflüge wellenförmig und zeitversetzt während der Betriebszeit des Tages verlaufen; es findet also kein gleichmäßig hoher Durchsatz statt. Die Grenze der praktisch planbaren Kapazität liegt bei etwa 90 Prozent der technisch möglichen Kapazität.

Kapazitätsermittlungen erfolgen unter Berücksichtigung der Staffelungswerte für CAT I-Betrieb.

Leichte Luftfahrthindernisse:

Leichte Luftfahrthindernisse (Hindernisse mit Sollbruchstelle) sind in der Definition des ICAO Annex 14 ausschließlich Hindernisse, die dem Luftverkehr dienen und nur im Streifen liegen (siehe auch Streifen) und nicht zu strukturellen Schäden an Flugzeugen führen dürfen, welche die Start- und/oder Landebahn verlassen haben.

⁴⁰ Die Frage der planbaren Kapazität wird vom LEP auf den von der Fraport AG willkürlich festgelegten Koordinationseckwert von 120 Fbw/h (LEP EFFM, Seite 15) bezogen, eine Ermittlung dieses Wertes erfolgt nicht. Unter normalen betrieblichen Bedingungen kann dieser Wert in der absoluten Spitze um 25 Prozent überschritten werden. Dies bedeutet, dass mit der Landebahn Nordwest durchaus 150 Fbw/h möglich sind.

⁴¹ Wenn der Koordinationseckwert (LEP EFFM, Seite 15) als planbare Kapazität angegeben wird, muss verdeutlicht werden, dass dieser Wert im praktischen Betrieb und in der Spitzenstunde um rund 25 Prozent überschritten werden kann. Damit werden aus 120 Fbw/h Koordinationseckwert, 150 Fbw/h in der absoluten Spitzenstunde.

Schwellen:

Lande- oder Startschwellen liegen in der Regel in Betriebsrichtung am Anfang der Start- und/oder Landebahn. Die Schwellen werden mit der Betriebsrichtung beschriftet (siehe auch Betriebsrichtung).

Simulation:

Simulationen werden in der Regel mit dem von der US-Amerikanischen zivilen Luftfahrtbehörde entwickelten und international anerkannten Simulationsmodell SIMMOD⁴² durchgeführt. Mit diesem Simulationsmodell kann, vom realen Flugbetrieb bis zur technisch möglichen Kapazität, jedes Betriebs- und Kapazitätsszenario modelliert, abgebildet und ermittelt werden.

Bei den Simulationen des Planfeststellungsantrags der Fraport AG zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main wurden die vorgegebenen Planungsflugpläne abgebildet, **dies entspricht nicht der praktisch planbaren, sondern der geplanten Kapazität** des ausgebauten Flughafens.

Streifen:

Laut ICAO Annex 14 wird die Start- und/oder Landebahn von einem Streifen umgeben. Dabei ist der Streifen bei einer Start- und/oder Landebahn für Präzisionsanflugverfahren 300 m breit und 120 m länger als die Start- und/oder Landebahn. Nur innerhalb des Streifens dürfen leichte Hindernisse vor-

handen sein, wenn sie dem Luftverkehr dienen und zu keinen strukturellen Schäden an Flugzeugen führen, welche die Piste verlassen haben⁴³.

Transferverkehr:

Als Transfer wird der Umsteigevorgang zwischen zwei Flugzeugen (ankommenden und abfliegenden) am Flughafen des Transfervorgangs bezeichnet. Während für Fluggäste die innerhalb der Pass- und Zollgrenzen Umsteigen keine besonderen Einrichtungen erforderlich sind, muss für Transferpassagiere die international/international Umsteigen ein grenzfreier Übergang von einem Flugzeug zum anderen Flugzeug möglich sein (Transfergang). Passagiere die grenzüberschreitend Umsteigen müssen die Grenzkontrollen durchlaufen; besondere Einrichtungen hierfür sind nicht unbedingt erforderlich.

Transitverkehr:

Als Transitverkehr wird der Verkehr bezeichnet der mit einem Flugzeug an einem Flughafen zwischenlandet und mit diesem Flugzeug zum Zielflughafen weiter fliegt, dabei können

⁴² Das aus SIMMOD entwickelte Simulationsmodell TAAM ist ein dreidimensionales Simulationsmodell.

⁴³ Prof. Schänzer schlägt in seinem luftfahrttechnischen Gutachten vor, die verbleibenden Hindernisse im Anflug auf die Nordwestbahn - auf dem Ticona-Gelände - als „leichte Luftfahrthindernisse“ auszubilden. Es kann bezweifelt werden, dass dieser Vorschlag genehmigungsfähig ist. Es kann unzweifelhaft festgehalten werden, dass eine Kollision eines Flugzeugs im Anflug mit diesen „leichten Luftfahrthindernissen“, zu nicht hinnehmbaren strukturellen Schäden am betroffenen Flugzeug führen wird. Nicht untersucht wurde, welche dynamische Energie freigesetzt wird und welche Schäden ein herabstürzendes „leichtes Luftfahrthindernis“ im Betriebsbereich der Ticona verursachen würde.

die Passagiere, je nach örtlichen Bestimmungen, im Flugzeug verbleiben oder das Flugzeug vorübergehend verlassen.

Umsteigezeit:

Als kürzest mögliche Umsteigezeit oder auch Minimum Connecting Time (MCT) wird die Zeit benannt in der ein Passagier, vom ausstellen der Triebwerke auf der Parkposition des ankommenden Fluges bis zum anlassen der Triebwerke auf der Parkposition des abgehenden Fluges, für seinen Umsteigevorgang benötigt. Dabei wird mit der MCT vom Flughafenbetreiber jedoch nur garantiert, dass bei einem Umsteigevorgang der die angegebene MCT nicht unterschreitet das aufgegebenes Fluggepäck im Anschlussflug sein wird.

Die erzielbare mittlere Umsteigezeit liegt zwischen den beiden Richtungsspitzen der An- und Abflugbewegungen (am Flughafen Frankfurt Main liegen die Richtungsspitzen durchschnittlich 74 Minuten auseinander – kürzeste 65 Minuten und längste 85 Minuten).

Daraus wird deutlich, dass die Lage von Start- und Landebahnen keinen Einfluss auf die Hubfähigkeit eines Flughafens hat. Die Hubfähigkeit wird bestimmt durch Knotenbildung von Luftverkehrsallianzen, durch zeitlich versetzte An- und Abflugwellen (Richtungsspitzen), durch Anordnung und Funktionalität des Passagierterminals, durch zügige Grenzformalitäten, durch hohe Technisierung der Gepäckabfertigung, etc.

Verzögerungen:

Verzögerungen, auch Verspätungen oder Pünktlichkeit genannt, werden von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) wie folgt definiert:

„Im internationalen Luftverkehr gilt ein Flug als pünktlich, wenn er nicht mehr als fünfzehn Minuten von der im Flugplan vorgegebenen Zeit abweicht.“ (Quelle: ADV Verspätungsstatistik 2005).

Ohne Berücksichtigung von Verzögerungen würde jedes Flugbetriebsflächensystem bei gleichzeitig mehr als einer Bewegung pro Piste im Zeitintervall des Flugplans Kapazitätsdefizite aufweisen. Würden die Kapazitäten von Flugbetriebsflächen ohne ausreichende Verzögerungen (15 Minuten) geplant, wäre die Folge eine deutliche Überdimensionierung der verfügbaren Anzahl der Start- und Landebahnen.

Flugpläne werden im Fünf-Minuten-Raster erstellt. Wird pro Landebahn/Startbahn mehr als eine Bewegung in den Flugplan innerhalb dieses Zeitrasters eingestellt, tritt automatisch eine Verzögerung auf, da zwei oder mehr Flüge nicht gleichzeitig auf derselben Piste stattfinden können. Bei Großflughäfen können diese flugplanbedingten Verzögerungen durchaus bis zu fünfzehn Minuten betragen, ohne dass Kapazitätsengpässe auftreten oder der Flug als verspätet angesehen wird. Durch den wellenförmigen und zeitversetztem Verlauf der An- und Abflugbewegungen, werden diese Verzögerungen, nach Erreichen

der jeweiligen Richtungsspitze, wieder abgebaut.

Kapazitätsengpässe werden erst dann erreicht, wenn über die tägliche Betriebszeit betrachtet, mehr als 50 Prozent der Flugerignisse mit mehr als fünfzehn Minuten Verspätung registriert würden (Verspätungshäufigkeit). Diese erkennbare Situation würde den Flughafenbetreiber zum Handeln zwingen: Beseitigung des in der Simulation erkannten Engpasses oder Erweiterung des Flugbetriebsflächensystems.

Am Flughafen Frankfurt Main wird derzeit, laut Fraport AG, eine Pünktlichkeitsrate (Verspätungshäufigkeit) von 80 Prozent erreicht. Dies belegt, dass es derzeit am Flughafen Frankfurt, trotz anders lautender Aussagen, keine Kapazitätsprobleme gibt.