

REGIONALES DIALOGFORUM

Projektteams Optimierung, Langfristperspektiven, Anti-Lärmpakt, Ökologie

VON DER „VORZUGSVARIANTE“ ZUR „ATLANTA-VARIANTE“

Laut Aussagen der FRAPORT AG auf dem Scoping-Termin vom November 2000 zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und zum Raumordnungsverfahren (ROV), werden für den Ausbau in Frankfurt 660.000 Bewegungen pro Jahr und 120 Bewegungen pro Stunde als unterste Grenze angesehen. Die FRAPORT AG ging beim Scoping-Termin davon aus, daß in den anstehenden öffentlich-rechtlichen Planverfahren eine Bewegungsbegrenzung nicht beantragt wird und nicht als Ergebnis der Verfahren festgeschrieben werden sollte. Nach den Aussagen des Ra Gronefeld, in seinem Gutachten für den Hessischen Verkehrsminister, können einmal genehmigte Anlagen die technisch mögliche Kapazität auch ohne weitere Genehmigungen nutzen. Diese Aussagen haben die beiden Verfasser veranlaßt die von der FRAPORT AG genannte „Vorzugsvariante“ Nordwestbahn einmal in den Gesamtzusammenhang mit dem bestehenden Bahnen-System zu stellen. Bei diesen Untersuchungen kommen die Verfasser zum Ergebnis, daß mit dieser „Vorzugsvariante“ das „Modell Atlanta“ Realität wird und zukünftig mindestens 900.000 Bewegungen pro Jahr und bis 160 Bewegungen pro Stunde in Frankfurt abgefertigt werden können. Die Historie und die Analyse die zu diesem Untersuchungsergebnis führten, sind nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

1. AUSGANGSSITUATION

Der beabsichtigte Ausbau des Flughafens Frankfurt hat in der Region und der interessierten Öffentlichkeit eine breite Diskussion über die Notwendigkeit, die Entwicklungsfähigkeit und die Zumutbarkeit dieses Projekts eröffnet.

Zur Erzielung eines breiten Konsenses zur Flughafenentwicklung wurde durch die Hessische Landesregierung die Mediation eingerichtet. Hier sollte durch Interessenausgleich die Frage diskutiert und Ergebnisse vorgelegt werden ob und wenn ja, wie und unter welchen Bedingungen ein Flughafenausbau möglich und empfehlenswert ist.

1.1 Mediation

Die Mediation hat nach langer intensiver Diskussion und zahlreichen Gutachten folgende Empfehlungen erarbeitet:

- Optimierung der bestehenden Anlagen auf rd. 500.000 Bewegungen pro Jahr
- Kapazitätserweiterung durch Ausbau (Nordwest, Nordost oder Süd)
- Nachtflugverbot in der Zeit von 23 bis 5 Uhr
- Anti-Lärm-Pakt durch Einführung neuer Lärmgrenzwerte und
- Einrichtung des Regionalen Dialogforums (RDF) um das in der Mediation begonnen Verfahren fortzuführen und zu intensivieren.

1.2 FRAPORT AG

Ausgehend von den Mediationsergebnissen und –empfehlungen beabsichtigt die FRAPORT AG (frühere FAG) mit den drei von der Mediation empfohlenen Varianten in die anstehenden öffentlich-rechtliche Planverfahren zu gehen. Dabei betont die FRAPORT AG, daß die von der Mediation empfohlene Nordwest Variante ihre "Vorzugsvariante" darstellt. Begründet wird dies mit dem geringsten Waldverbrauch und der geringsten zusätzlichen Belastung durch Fluglärm in der Umgebung des Flughafens.

Das Mediationsergebnis basierte auf den Vorgaben der FRAPORT AG 120 Flugbewegungen pro Stunde und 660.000 Flugbewegungen pro Jahr zu ermöglichen. Der Planungshorizont wurde auf 15 Jahre bis zum Jahr 2015 begrenzt. Diskussionen oder Entwicklungsszenarien über diesen Zeitpunkt hinaus wurden in der Mediation ausgeblendet.

Wesentlich zur Entscheidungsfindung der Mediation trug das von der FRAPORT AG bei der Federal Aviation Agency (FAA) in Auftrag gegebene Gutachten über Varianten und deren Kapazitäten bei.

1.3 Scoping Termin

Zum Scoping Termin im November 2000 legte die FRAPORT AG ein Scoping Papier zur Vorhabensbeschreibung vor, welches die drei von

Mediation ausgewählten Varianten enthielt. Ebenso wurde die Begrenzung des Planungshorizonts auf 15 Jahre und eine Beschreibung des Planungsvorhabens, beschränkt auf die Genehmigung zum Bau einer neuen Start- und Landebahn vorgelegt.

1.4 Unterrichtungsschreiben der Verfahrensbehörde an die FRAPORT AG

Im Februar 2001 unterrichtet die Verfahrensbehörde die FRAPORT AG über das Ergebnis des Scoping-Termins vom November 2000. Im Wesentlichen kann festgehalten werden, daß die Verfahrensbehörde die vorgelegten Unterlagen als nicht ausreichend für das anstehende Raumordnungsverfahren ansieht. Es werden der FRAPORT AG eine Reihe wesentlicher Auflagen gemacht: z.B. Aussagen über die sekundären, tertiären Anlagen und die Verkehrserschließung beizubringen. Weiterhin wird die FRAPORT AG u.a. aufgefordert über die Mediationsergebnisse Vorhabensalternativen zu untersuchen und in das Verfahren einzubringen.

1.5 Regionales Dialogforum

Auf Empfehlung der Mediation wurde ein Regionales Dialogforum (RDF) mit Projektteams eingerichtet. Die Aufgabe des RDF kann im wesentlichen mit der Begleitung des Ausbaus, ohne Einfluß auf die Planverfahren, des Flughafens Frankfurt und Ausarbeitung von Empfehlungen für die Hessische Landesregierung umschrieben werden.

Das RDF besteht aus Vertretern der benachbarten Kommunen, der FRAPORT AG, den Luftverkehrslinien, Interessenverbänden und Vertretern der Wirtschaft der Rhein-Main Region.

1.6 Gutachten des RA Gronefeld für das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL)

Die in diesem Ministerium angesiedelte Luftverkehrsbehörde ist die für die Genehmigung der Planfeststellung zuständige Behörde. Seitens des Ministeriums wurde der Fachanwalt für Verwaltungsrecht Dr. Gronefeld beauftragt eine rechtliche Stellungnahme über die Zulässigkeit

eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt zu erarbeiten. Neben ausführlichen Darlegungen zum in Auftrag gegebenen Thema, beschäftigt sich der erfahrene Fachanwalt für Luftverkehrsrecht auch mit der Frage, inwieweit eine einmal erteilte Genehmigung durch den Betreiber ausgenutzt werden kann. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, daß eine einmal erteilte Genehmigung in bezug auf die Kapazitäten der genehmigten Anlagen keiner Restriktion unterliege. Lediglich die technische Kapazitätsgrenze zeige die Entwicklungsmöglichkeiten für den Flughafen auf.

1.7 Schlußfolgerung

Werden alle Elemente der bisherigen Vorgehensweise, Ergebnisse, den vorliegenden Planungsansätzen, den abgegebenen Erklärungen und Diskussionen einer kritischen Analyse, auf Durchgängigkeit und Ergebnisorientierung, unterzogen, muß festgehalten werden, daß die bisherigen Ergebnisse und Diskussionen teilweise unvollständig, widersprüchlich und zweckorientiert geführt wurden und werden.

Letztlich war das sogenannte Gronefeld Gutachten Anlaß für die Autoren die wesentlichen Gutachten der Mediation, die Verlautbarungen der FRAPORT AG und die derzeit stattfindende Diskussion im RDF, entsprechend Ihrer Werthaltigkeit, einer kritischen Prüfung, Analyse auf Vollständigkeit und sachlichen Kritik zu unterziehen. Insbesondere war zu prüfen, ob FRAPORT AG nicht von vornherein die Nordwestvariante ("Vorzugsvariante") selbst favorisierte, weil sie um die enorme Leistungsfähigkeit dieser Variante wußte.

2. KRITIK

2.1 Planungszeitraum und Gronefeld Gutachten

Zuerst fällt auf, daß Prognose- und Planungszeiträume für ein Projekt dieser Größenordnung und Bedeutung mit 15 Jahren zu kurz angelegt sind.

Nachfragen und Kritik an dieser Tatsache und die Frage was nach 2015 passiere, beantwortete die FRAPORT AG überhaupt nicht, spricht von Betrieb unter Vollast (Schreiben an das RDF) oder forderte

nur die Gleichstellung mit anderen deutschen Flughäfen (ebenfalls Schreiben an das RDF) und verwies dabei auf den Ausbau des Flughafens Leipzig (7 Mio. Pax/a).

Vergleichbare Projekte in Deutschland (München und Berlin) gingen mit Prognosen und Planungszeiträumen von 30 Jahren in die öffentlich-rechtlichen Planverfahren.

Im Zusammenhang mit den Kernaussagen des Gronefeld Gutachtens über die restriktionslose Ausnutzung der vorhanden technischen Kapazitäten und den Befindlichkeiten in der Region, macht die Vorgehensweise der FRAPORT AG, nur eine 15-jährige Prognose vorzulegen, durchaus Sinn.

2.2 FAA-Gutachten

Das vorliegende FAA-Gutachten zeichnet sich durch Inkonsistenzen und Ungereimtheiten aus. Zwar werden viele Varianten einer vergleichenden Untersuchung unterzogen. So wurden Varianten untersucht, deren Sinnhaftigkeit die Autoren nicht nachvollziehen können, in denen z.B. davon ausgegangen wurde, daß in Wiesbaden-Erbenheim interkontinentale Verkehre abgewickelt werden sollen und dafür auf einen Ausbau in Frankfurt verzichtet werden kann.

Inkonsistenzen und Ungereimtheiten zeigen sich, wenn die einzelnen Varianten untereinander in bezug auf ihre Kapazitäten bewertet und verglichen werden. Daß trotz ähnlicher Varianten unterschiedliche Kapazitäten ermittelt werden hat mit einer einfachen Tatsache zu tun:

- Staffellungsabstände wurden unterschiedlich angesetzt oder
- die Tatsache, daß die Verteilung der Verkehre auf die einzelnen Bahnen an vielen Stellen einem geordneten Flugbetrieb widersprechen.

3. VON DER „VORZUGSVARIANTE“ ZUR „ATLANTA-VARIANTE“

3.1 Wie aus einer Vorzugsvariante die Atlanta-Variante wird

In der Mediation wurde auch die sogenannte „Atlanta-Variante,“ Bau von zwei parallelen Südbahnen und Schließung der 18-West, diskutiert und als „Horror-Variante“ verworfen. So konnte, unter Hinweis auf eine eigentlich für die FRAPORT AG „wünschenswerte“ Variante, die Diskussion gezielt gesteuert und die bekannten Ergebnisse erzielt werden.

Somit erhält die FRAPORT AG, unter der Annahme, daß der Gutachter Gronefeld richtig liegt, mit geringerem Aufwand für die „Vorzugsvariante“ und offensichtlich mit geringerem Widerstand „ihre Atlanta-Variante“.

3.2 Was ist Atlanta?

Ein Flughafen mit:

zwei unabhängigen Landebahnen und einer Länge von 2.743 m

zwei unabhängigen Startbahnen und

einer Länge von 3.048 m bzw. 3.624m

die Abstände zwischen den Bahnen betragen:

Landebahn zu Landebahn 1.535 m

Landebahn zu Startbahn 350 m

In 1999 wurden damit 903.000 Bewegungen abgewickelt.

3.3 Was ist die Nordbahnvariante („Vorzugsvariante“)?

Ein Flughafen mit:

zwei unabhängigen Landebahnen

und einer Länge von 2.800 m bzw. 4.000 m

zwei unabhängigen Startbahnen

mit einer Länge von 4.000 m bzw. 3.000 m

Die Startbahn 18 W ist für eine Rückenwindkomponente von 15 Knoten zugelassen. Dieser Wert wird statistisch lediglich an 4 Stunden im Jahr! überschritten.

die Abstände zwischen den Bahnen betragen:

Landebahn zu Landebahn 1.910 m

Landebahn zu Startbahn 530 m

3.4 Kapazitäten in der Mediation

In der Mediation wurden die Kapazitäten der Vorzugsvariante wie folgt definiert:

Bestehendes System	500.000 bis 510.000
neue Landebahn Nordwest („Vorzugsvariante“)	150.000
Insgesamt	660.000 Bewegungen pro Jahr

Die FAA beschreibt diese Variante als eine Variante bei der, nach den geltenden ICAO-Richtlinien, die Bahnen völlig unabhängig betrieben werden können.

4. FRAGEN

In diesem Zusammenhang sind folgende Fragen an die FRA-PORT AG zu stellen:

- **Wie hoch ist die Anzahl der maximal möglichen Flugbewegungen pro Jahr für die einzelnen Varianten, inklusive bestehendes Bahnsystem?**
- **Welche Kapazitäten können mit einem Ausbau von Frankfurt und der Einbeziehung von Wiesbaden-Erbenheim (Erbenheim mit absolutem Nachtflugverbot) erreicht werden?**
- **Welche Auswirkungen auf die Umgebung haben die potentiellen Kapazitäten der „Vorzugsvariante“?**
- **Welche Maßnahmen sind möglich oder erforderlich um die Region langfristig vor Kapazitäten jenseits der angestrebten 660.000 Flugbewegungen zu schützen?**
- **Wie kann durch einen modifizierten Ausbau (Satelliten-Airport, Querwindbahnen, etc.) vom Prinzip der Lärmbündelung abgewichen und eine Entlastung aller vom Fluglärm betroffenen erreicht werden?**

5. FAZIT FÜR DAS PROJEKTTEAM OPTIMIERUNG

Diskussion, Analyse und die Folgen der potentiellen Kapazitäten der „Vorzugsvariante“ für die Region sollten in den Vordergrund der Arbeit des PT treten.

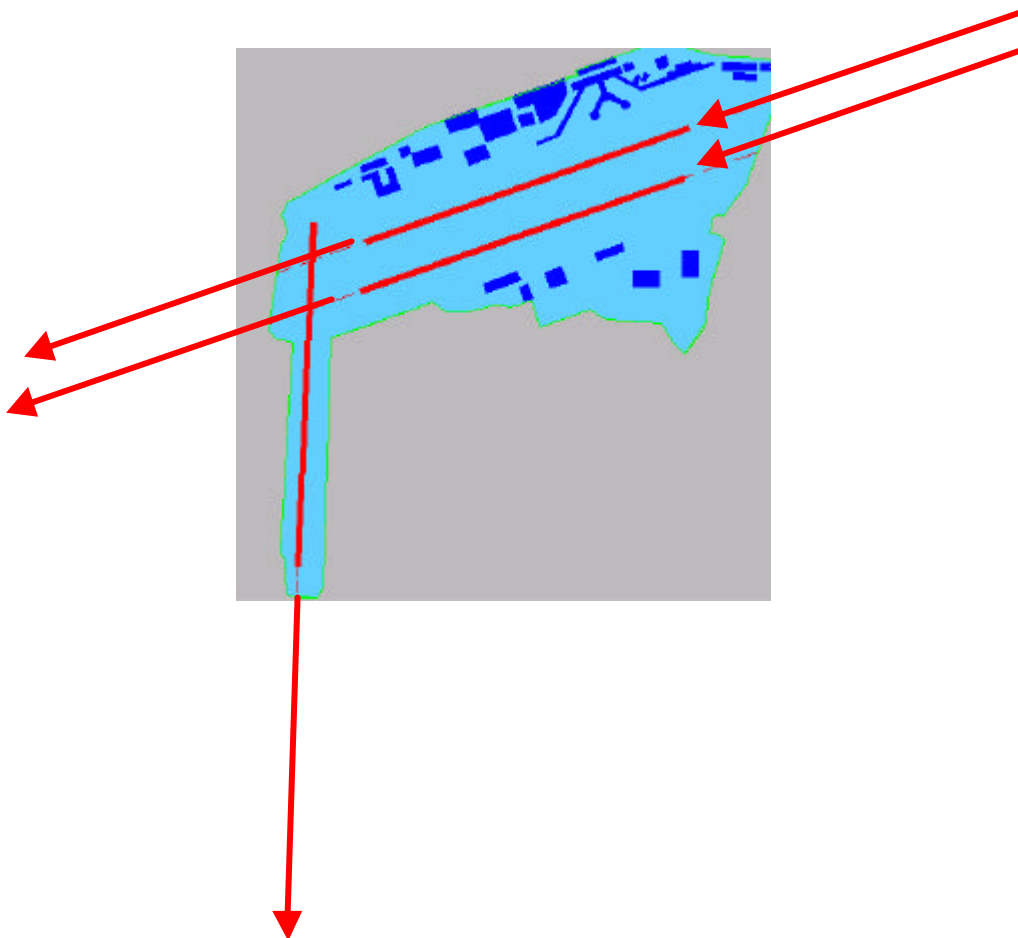
Harm Heldmaier, Flugkapitän a.D., Flörsheim
Dieter Faulenbach da Costa, Flughafenplaner, Offenbach

**5. BESTEHENDES SLB-SYSTEM UND ZUKÜNFTIGES SLB-SYSTEM
MIT „VORZUGSVARIANTE“**

5.1 Bestehenden SLB-System, Betriebsrichtung 25

Abbildung: 5-1

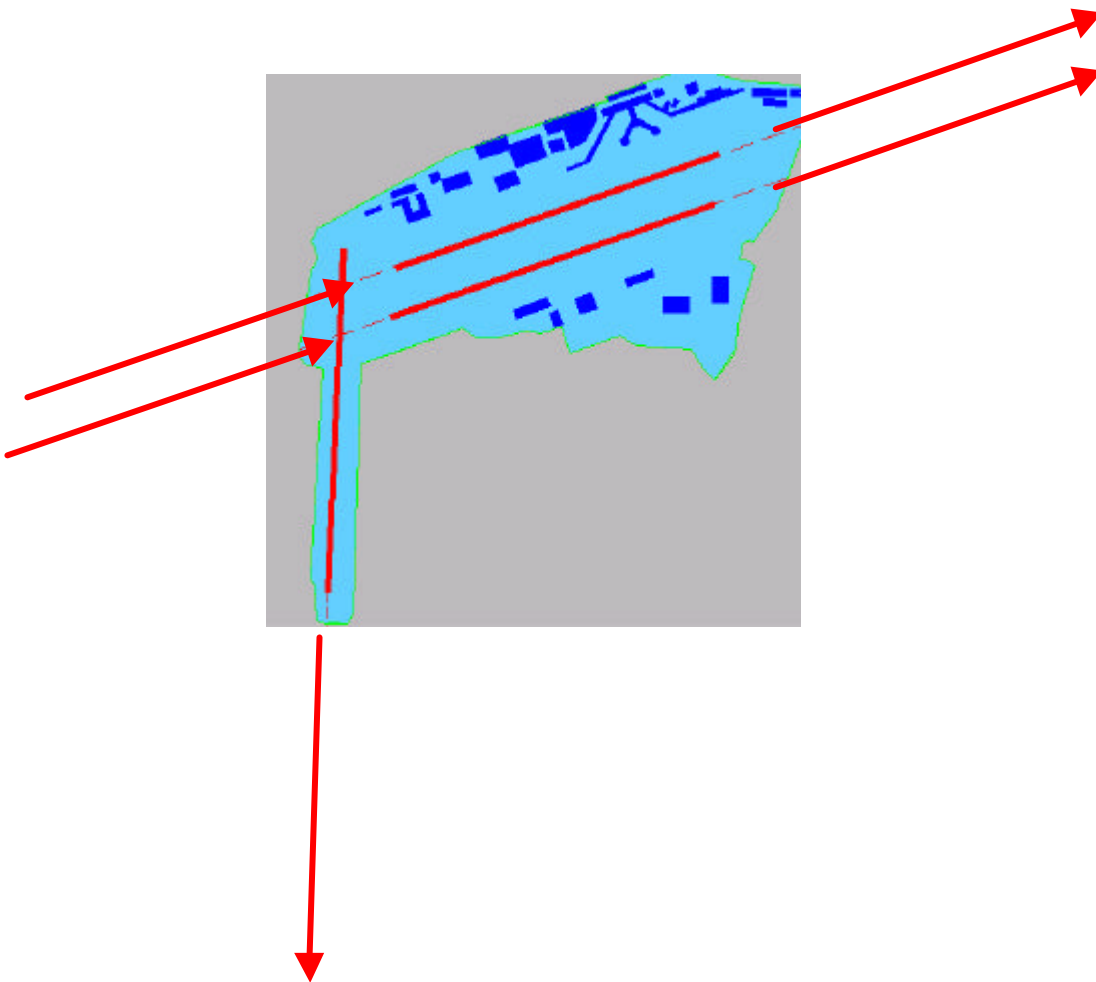
Kapazität:	500.000?
Aufkommen in 2000	450.000 Bewegungen pro Jahr



5.2 Bestehenden SLB-System, Betriebsrichtung 07

Abbildung: 5-2

Kapazität:	500.000?
Aufkommen in 2000	450.000 Bewegungen pro Jahr

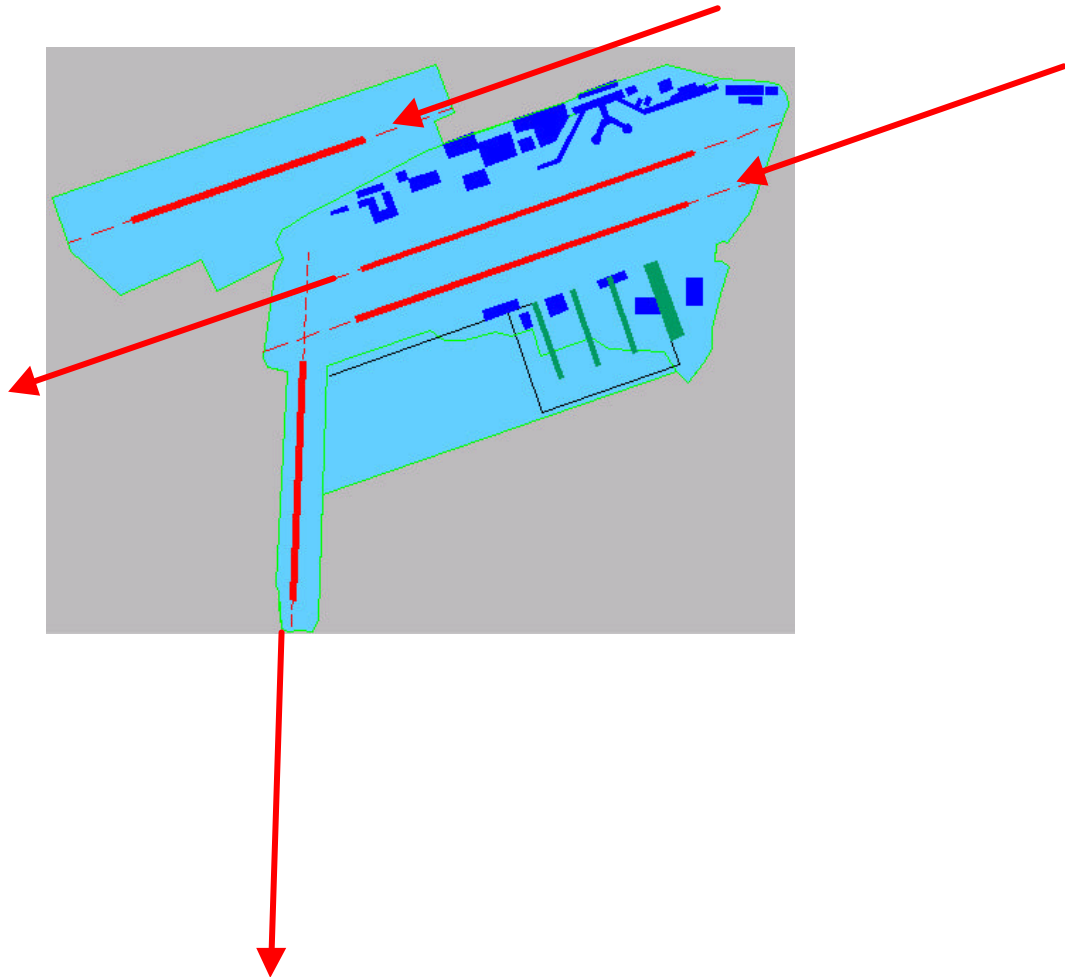


5.3 SLB-System mit „Vorzugsvariante“, Betriebsrichtung 25

Abbildung: 5-3

4 unabhängige SLB
Kapazität:

900.000 Bewegungen pro Jahr

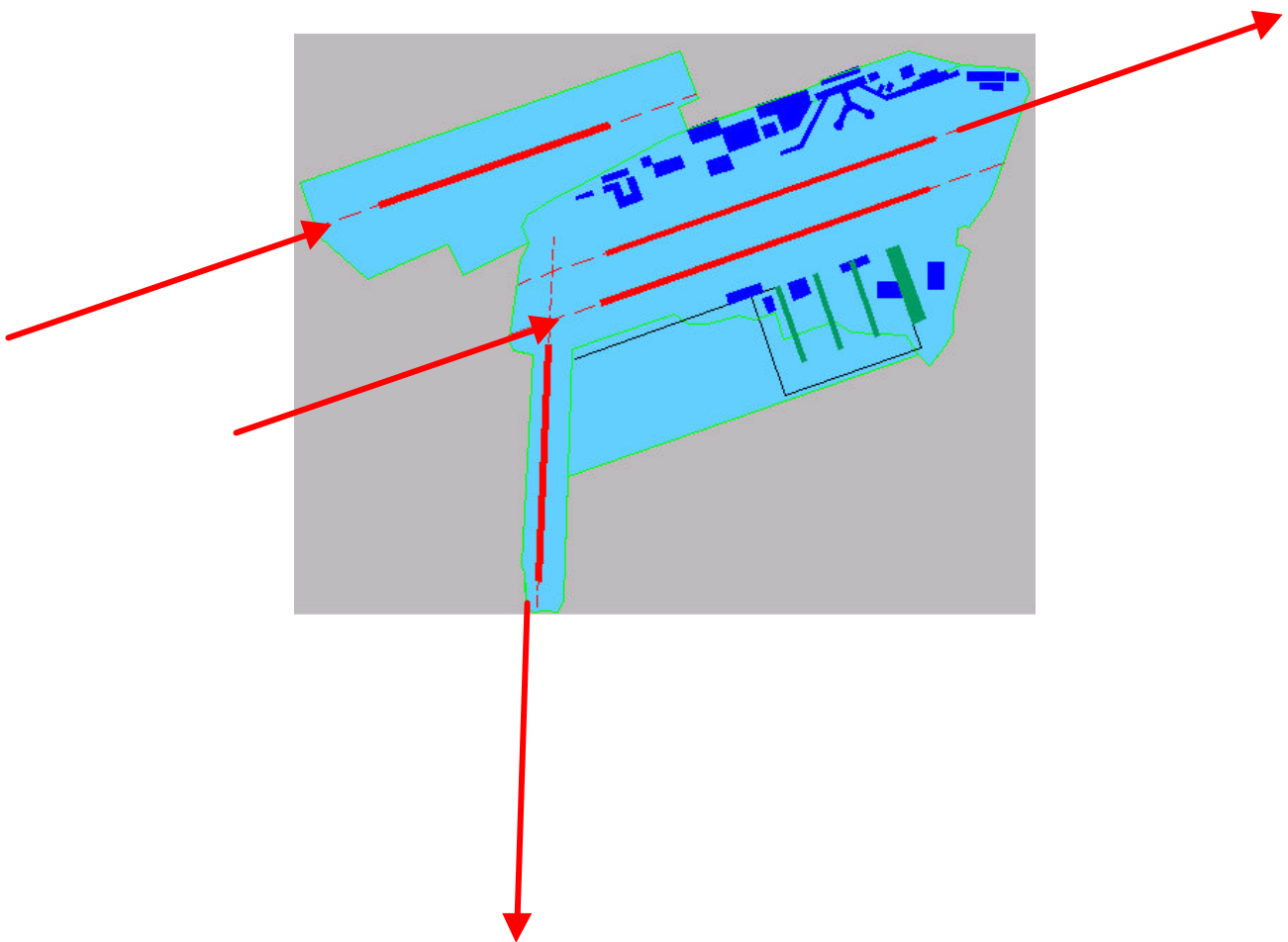


5.4 SLB-System mit „Vorzugsvariante“, Betriebsrichtung 07

Abbildung: 5-4

4 unabhängige SLB
Kapazität:

900.000 Bewegungen pro Jahr



Anmerkungen:

Nach ICAO Annex 14, zweite Ausgabe vom Juli 1995, ist ein unabhängiger Landebetrieb auf Landebahnen bei einem minimalen Abstand von 1.035 m möglich.

6. ZUSAMMENFASSUNG

Bisher wurde in der Mediation und der Öffentlichkeit von der genannten Zahl von 660.000 Bewegungen pro Jahr und 120 Bewegungen pro Stunde für den zukünftigen Betrieb in Frankfurt ausgegangen.

Die langfristige Entwicklung über 2015 hinaus, also über die 660.000 Bewegungen pro Jahr, wurde aus der Diskussion ausgeblendet. Da bisher angenommen wurde, daß die von der FRAPORT AG in die öffentlich-rechtlichen Verfahren eingebrachten Varianten eine maximale Kapazität von 660.000 Bewegungen pro Jahr haben, wurden berechtigten Fragen was nach 2015 geschehen soll, oder Vorschläge einen neuen Standort zu erschließen (Stadt Offenbach, Vereinigung Cockpit), von der FRAPORT AG nicht, oder mit dem Hinweis auf die Entscheidungsfreiheit der zukünftigen Generation beantwortet.

Die Aussagen der FRAPORT AG beim Scoping-Termin (660.000 Bewegungen pro Jahr sind nicht als Obergrenze sondern als Minimum zu verstehen), sowie das Gutachten des Ra Gronefeld (ein genehmigtes Bahnen-System kann, ohne weitere Genehmigungen, die technisch mögliche Kapazität nutzen) führten zu erneuten Überprüfung der Kapazitäten des bestehenden Systems plus Nordwestvariante als "Vorzugsvariante" der FRAPORT AG.

Mit nur leichten, nicht genehmigungspflichtigen, Modifikationen dieser "Vorzugsvariante" erreicht die FRAPORT AG ein vier Bahnen-System mit unabhängigem Betrieb! Also, die Realisierung der "Atlanta-Variante". Wird davon ausgegangen, daß mit dem beantragten vier Bahnen-System je Bahn 225.000 bis 250.000 Bewegungen pro Jahr

und Bahn abgewickelt werden können, sind in Frankfurt mit der
"Vorzugsvariante" 900.000 bis 1 Mio. Bewegungen pro Jahr und bis
zu 160 Bewegungen pro Std. möglich.

Diese Tatsache muß in den weiteren Diskussionen und
Genehmigungen zu Konsequenzen führen.

Offenbach, den 22.04.01

Flörsheim, den 22.04.01

(Dieter Faulenbach da Costa)

(Harm Heldmaier)