



Flughafenausbau Frankfurt – Sachstandsbericht

***Vortrag im Rahmen des 2. Karlsruher Kolloquium über
Flugbetriebsflächen – Planung Bau und Erhaltung
16.02.2005***

***Stefan Mael
Ausbauprogramm Flughafen
Leiter Entwicklung (APF-KE)***

Inhalt

1. Flughafen Frankfurt

2. Ausbaubedarf

3. Ausbau: Landebahn Nordwest

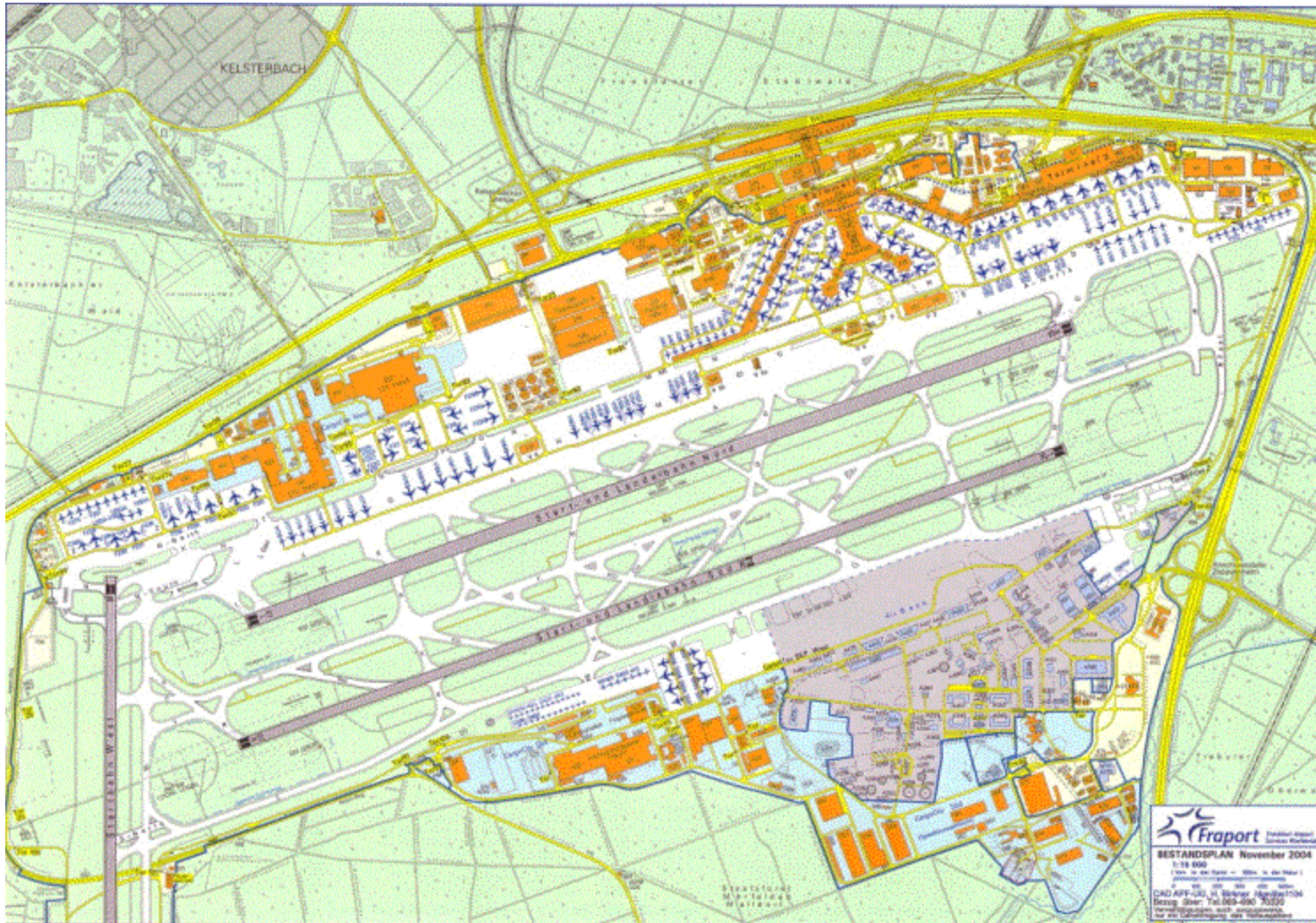
Mediation

Raumordnungsverfahren (ROV)

Planfeststellungsverfahren (PFV)

4. Sonderbetrachtungen (Hot Spot RISIKO)

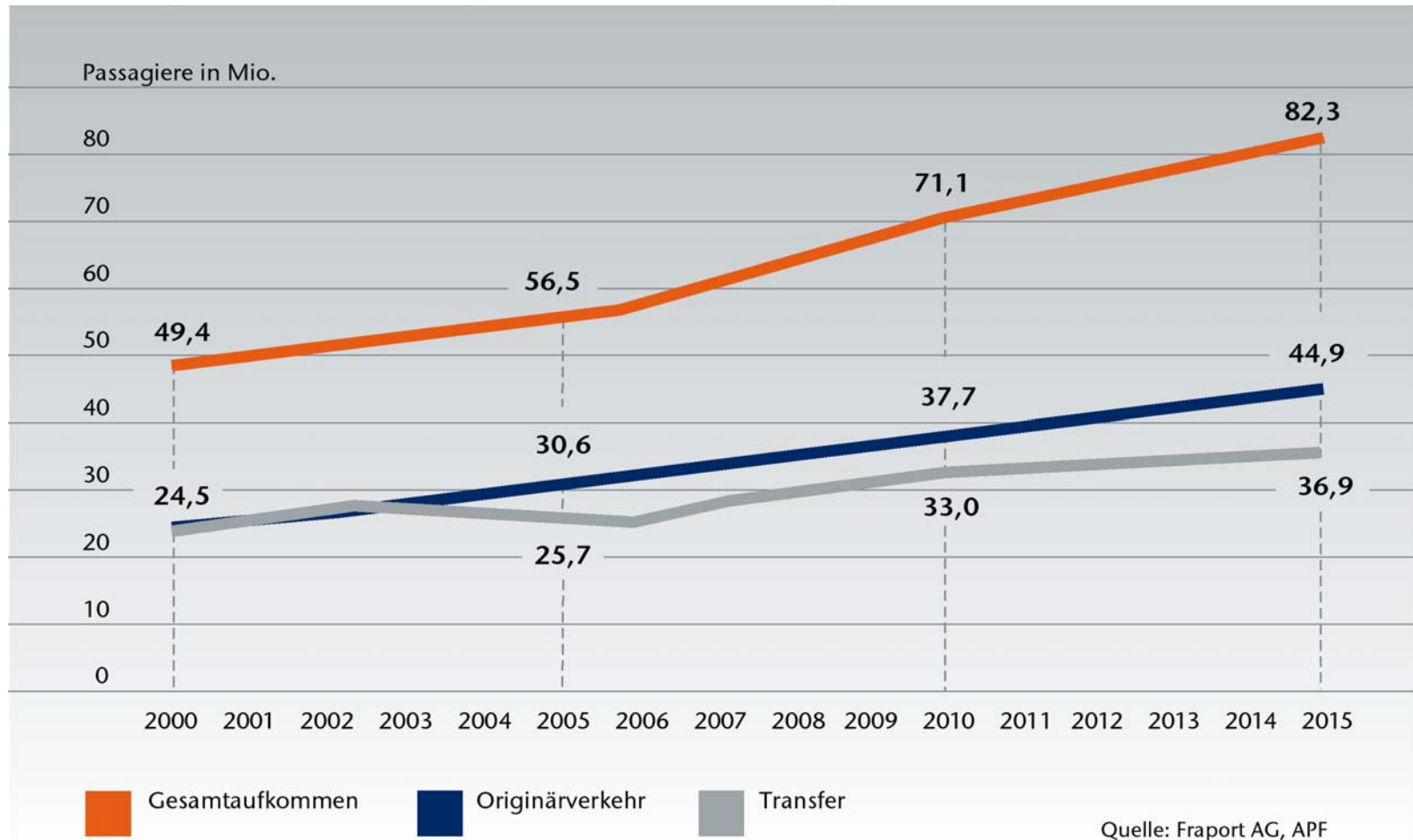
Flughafen Frankfurt



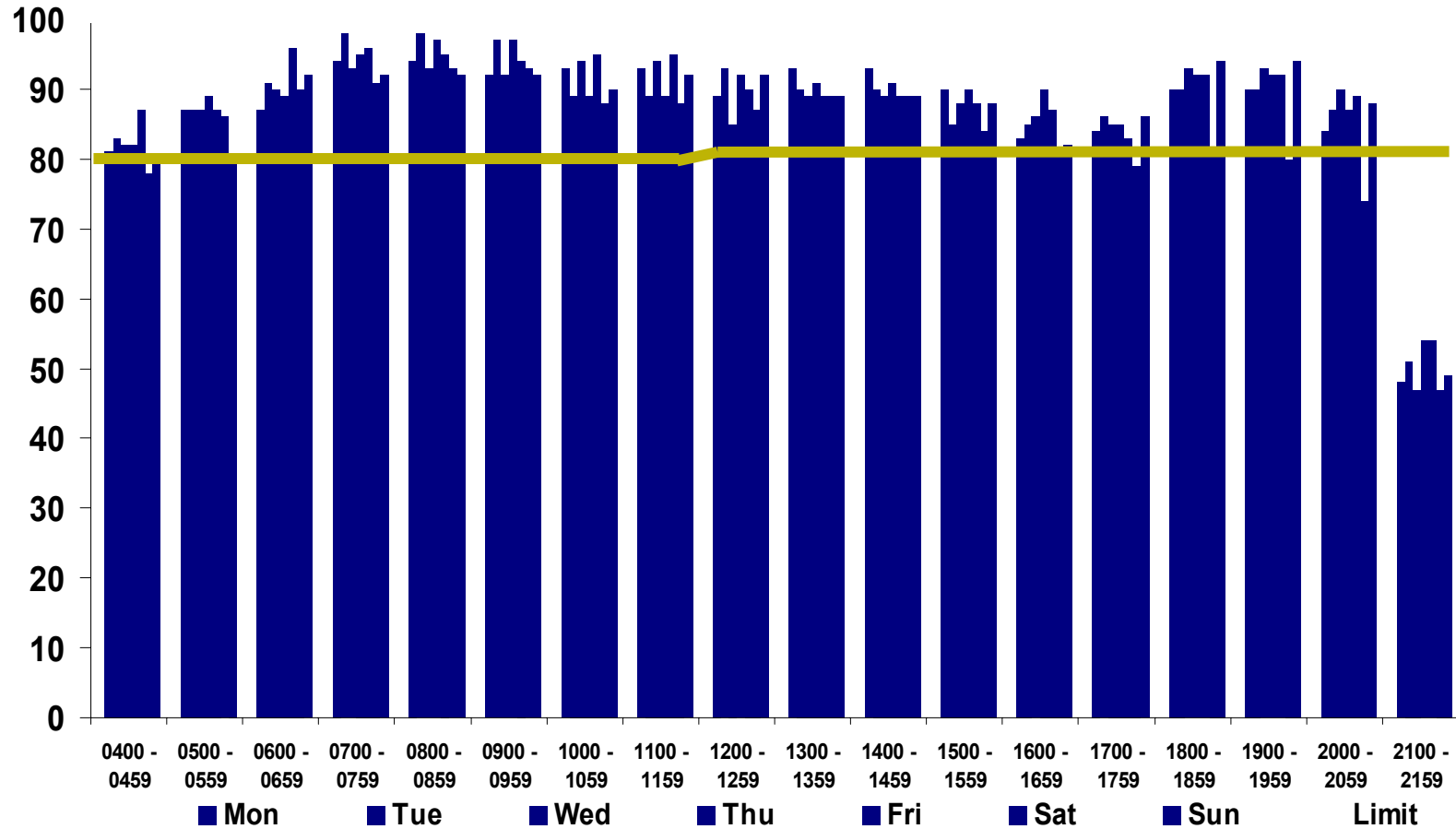
Flughafen Frankfurt – Verkehrszahlen

Jan - Dez	2001	2002	2003	2004	Vergleich Δ zu 2003
Passagiere (Mio.)	48,57	48,45	48,35	51,11	5,7 %
Luftfracht (tsd. t)	1.494	1.515	1.548	1.751	13,1 %
Luftpost (tsd. t)	141.1	141.0	126.7	117.8	-7,0 %
Bewegungen (tsd.)	456.5	458.4	458.8	477.5	4,1 %
MTOW (Mio. t)	25.5	24.9	25.4	27.2	7,2 %

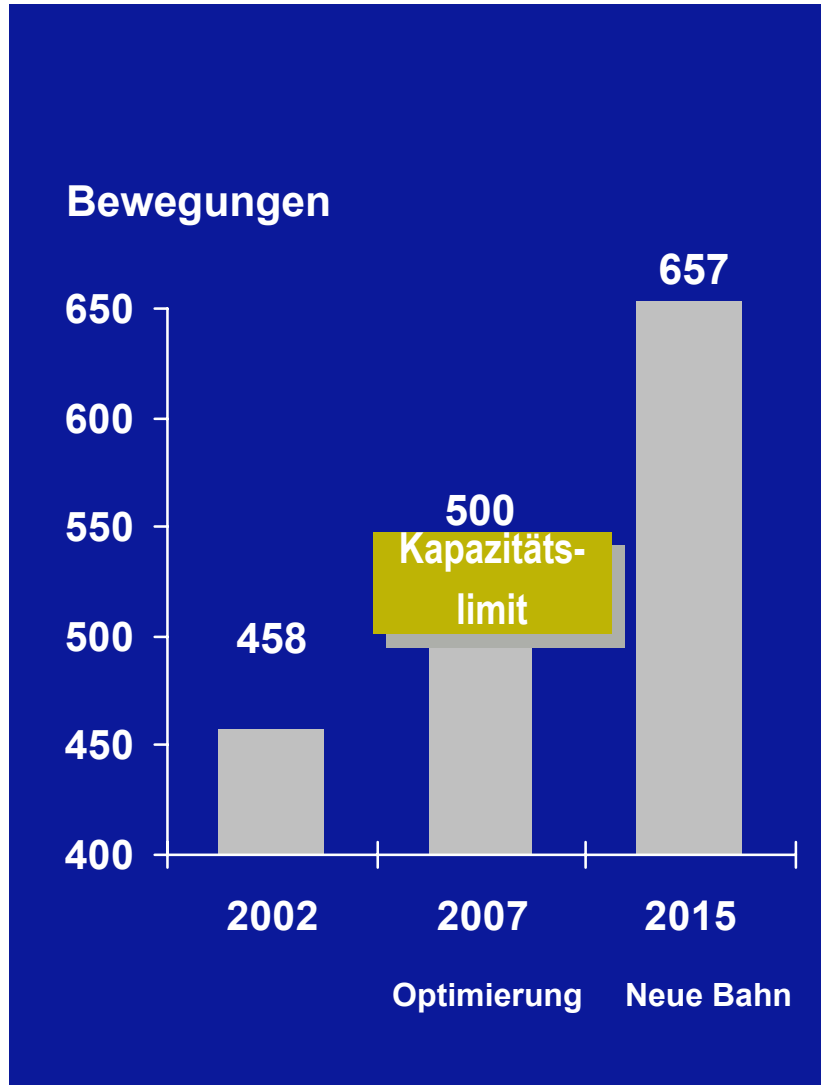
Prognosen Passagierwachstum FRA



Nachfrage liegt über verfügbarer Kapazität



Kapazitätserweiterung in zwei Phasen



1. Optimierung:

Frankfurt wird trotz Optimierung 2007 das Kapazitätslimit erreichen

2. Ausbau:

Prognose 2015:

82,3 Mio. Passagiere

2,7 Mio. t Cargo

657.000 Bewegungen

Bau einer vierten Landebahn

- 2.800 Meter
- bi-direktional nutzbar

Bau eines dritten Terminals, stufenweise Fertigstellung bis 2013

Chronik des Ausbaus

Planung

1997	1998 – 2000	Juni 2000	September 2000
Beginn der Diskussion um Flughafenausbau	Mediationsverfahren	Politische Grundsatzentscheidung	Fraport Aufsichtsratsbeschluss für Ausbau

Genehmigung

November 2000	2001	Juni 2002	2003	2004
Scoping-Termin	Raumordnungsverfahren	Abschluß ROV mit „landesplanerischer Beurteilung“	Scoping-Termin	Nach Abschluss der Vollständigkeitsprüfung
Raumordnungsverfahren (ROV)			Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	Einreichung des vollständigen Planfeststellungsantrags

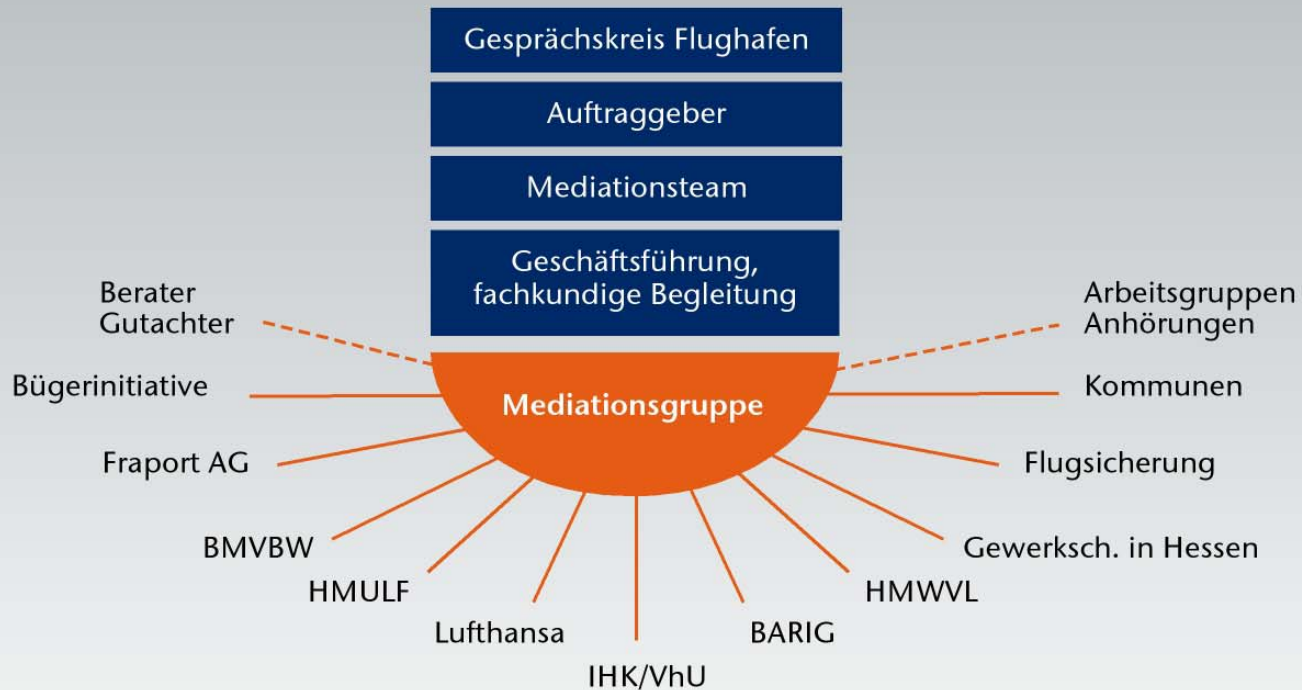
Realisierung

Betrieb

2005	2007	2008/09	2009	2007 – 2013
Offenlegung und Erörterung	Planfeststellungsbeschuß Baubeginn	Fertigstellung neue Landebahn	Inbetriebnahme neue Landebahn	Bau neuer Terminalanlagen

Quelle: Fraport AG
Rote Daten: lt. HMWVL

Mediation: beteiligte Gruppen und Institutionen



- BMVBW Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
- HMULF Hessisches Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Forsten
- IHK/VhU Industrie und Handelskammer/Verband hessischer Unternehmer
- BARIG Board of Airline Representatives in Germany
- HMWVL Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Mediation - Fünf Empfehlungen

Die Mediatoren sprachen in ihrem Abschlussbericht fünf Empfehlungen aus, die sie als „untrennbar miteinander verbundene Komponenten“ sehen:

- Optimierung des vorhandenen Systems
- Kapazitätserweiterung durch Ausbau
- Nachtflugverbot
- Anti-Lärm-Pakt
- Regionales Dialogforum

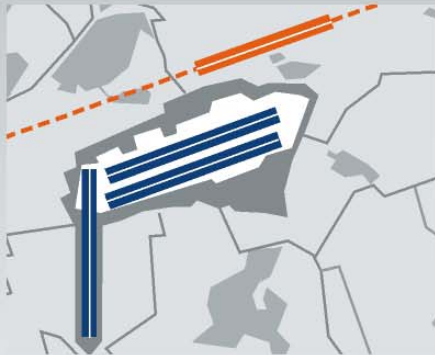
Quelle: Bericht der Mediationsgruppe

Raumordnungsverfahren (ROV)

- Raum- und Umweltverträglichkeit der Ausbaualternativen sind zu prüfen.
- Im Rahmen des ROV werden die Auswirkungen des Flughafenausbaus auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft bewerten.
- Fraport AG übergab dazu umfassende Darstellungen des Ausbauvorhabens sowie Studien und Fachgutachten an die zuständige Behörde (RP Darmstadt).
- Die gesamte Unterlage umfasst 16 Ordner mit insgesamt 6000 Seite und 300 Plänen.
- Kommunen, Gemeinden sowie die Anwohner können beim RP ihre Anregungen, Bedenken und Einwendungen geltend machen.
- Träger öffentlicher Belange sowie die Kommunen werden bei einem Erörterungstermin separat gehört.

Raumordnungsverfahren - Varianten

Landebahn Nord (Ost)



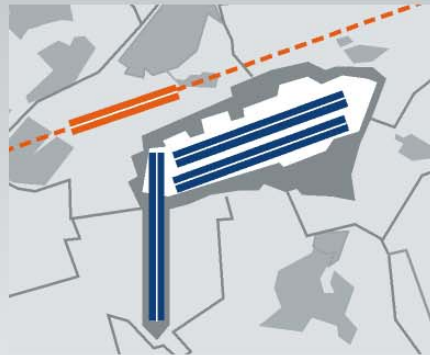
FAA-Kapazität

- 120 Bewegungen/h zukünftiger Flottenmix
- 130 Bewegungen/h heutiger Flottenmix

Waldverbrauch

- 281 ha

Landebahn Nord (West)



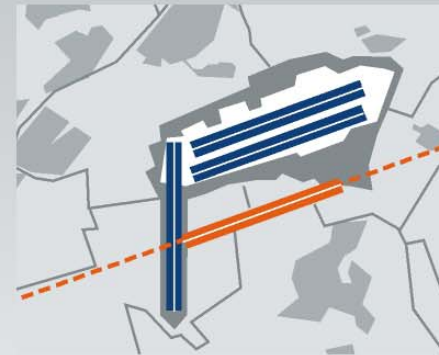
FAA-Kapazität

- 120 Bewegungen/h zukünftiger Flottenmix
- 139 Bewegungen/h heutiger Flottenmix

Waldverbrauch

- 162 ha

Start-/Landebahn (Süd)



FAA-Kapazität

- 112 Bewegungen/h zukünftiger Flottenmix
- 121 Bewegungen/h heutiger Flottenmix

Waldverbrauch

- 292 ha

Raumordnungsverfahren - Kriterien

- **Der Kapazitätsbedarf von 120 Bew./h muss im Hinblick auf die Wettbewerbssituation mit anderen internationalen Drehkreuzen erfüllt werden.**

(Bahnsystem, Luftraum, Vorfeld- und Abfertigungsanlagen müssen stabil 120 Bew./h ermöglichen)

-> Kapazität / Stunde

- **Fluglärmbelastung muss relativ gering gehalten werden.**

(Schutzgebiete und Siedlungsbeschränkungsgebiete)

-> Anzahl betroffener Einwohner

- **Der Eingriff in Ökologie und Naturschutz muss begrenzt werden.**

(Mensch, Tier, Pflanze, Boden, Wasser, Klima,...)

-> Flächen-/Waldverbrauch

- **Die Wirtschaftlichkeit muss für die Fraport AG und Kunden gewährleistet sein.**

(Kosten, Erlöspotentiale, Werterhaltung, Auswirkung auf Börsengang)

-> Ausreichender ROI

**Genehmigungs-
relevante
Elemente**

Raumordnungsverfahren - Abschluss

- Am 10. Juni 2002 wurde der Abschlussbericht der Raumordnungsverfahrens zum Flughafenausbau, die „Landesplanerische Beurteilung“ vorgelegt.
- Die „Landesplanerische Beurteilung“ bestätigt die wesentlichen Positionen von Fraport zum Flughafenausbau.
- Der Vergleich der Ausbauvarianten Nordwest und Nordost hat ergeben, dass vorrangig die Variante Nordwest „mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden kann“.
- Die Variante Nordwest ist am wenigsten umweltbelastend. Dies gilt sowohl für die Lärm- als auch für die Wasser- und Bodenbelastung sowie für den Flächenverbrauch.
- Die Ausbauvariante Süd hätte die stärksten Eingriffe in die Umwelt zur Folge. Sie ist deshalb mit den Erfordernissen der Raumordnung nicht vereinbar.

Planfeststellungsverfahren (PFV) Flughafen Frankfurt



Flächensymbole (Art der Nutzung)

-  Flugbetriebsflächen
-  Flugzeugserviceflächen
-  Flächen für Passagier- und Gepäckanlagen
-  Luftfrachtflächen
-  Landseitige Verkehrsflächen
-  Landseitige Verkehrsflächen Bahnanlagen
-  Sonstige gewerbliche Flächen
-  Sonstige Betriebsflächen
-  Grünflächen
-  Allgemeine Grünflächen Bannwald

Einzelsymbole

-  Grünflächen und sonstige unversiegelte Flächen innerhalb der Flugbetriebsflächen
-  Start- und/oder Landebahn
-  Bahnanlagen innerhalb der Luftfrachtflächen
-  Nutzung über fremdem Eigentum
-  Passagier-Transport-System PTS

Planfeststellungsverfahren: “Meilenstein” Einreichung

- Am 09.09.2003 wurde die Unterlage von der Fraport AG zur Beantragung des Planfeststellungsverfahrens beim Regierungspräsidium in Darmstadt (Verwaltungshelfer der PFV-Behörde HMWVL) eingereicht.
- Mehr als 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, zahlreiche Gutacher und Planungsbüros haben über einen Zeitraum von 2 Jahren erarbeitet:
 - 34 Gutachten
 - 790 Pläne und Karten
 - 17.500 Seiten Text
 - 650 Sätze von je 60 Ordner

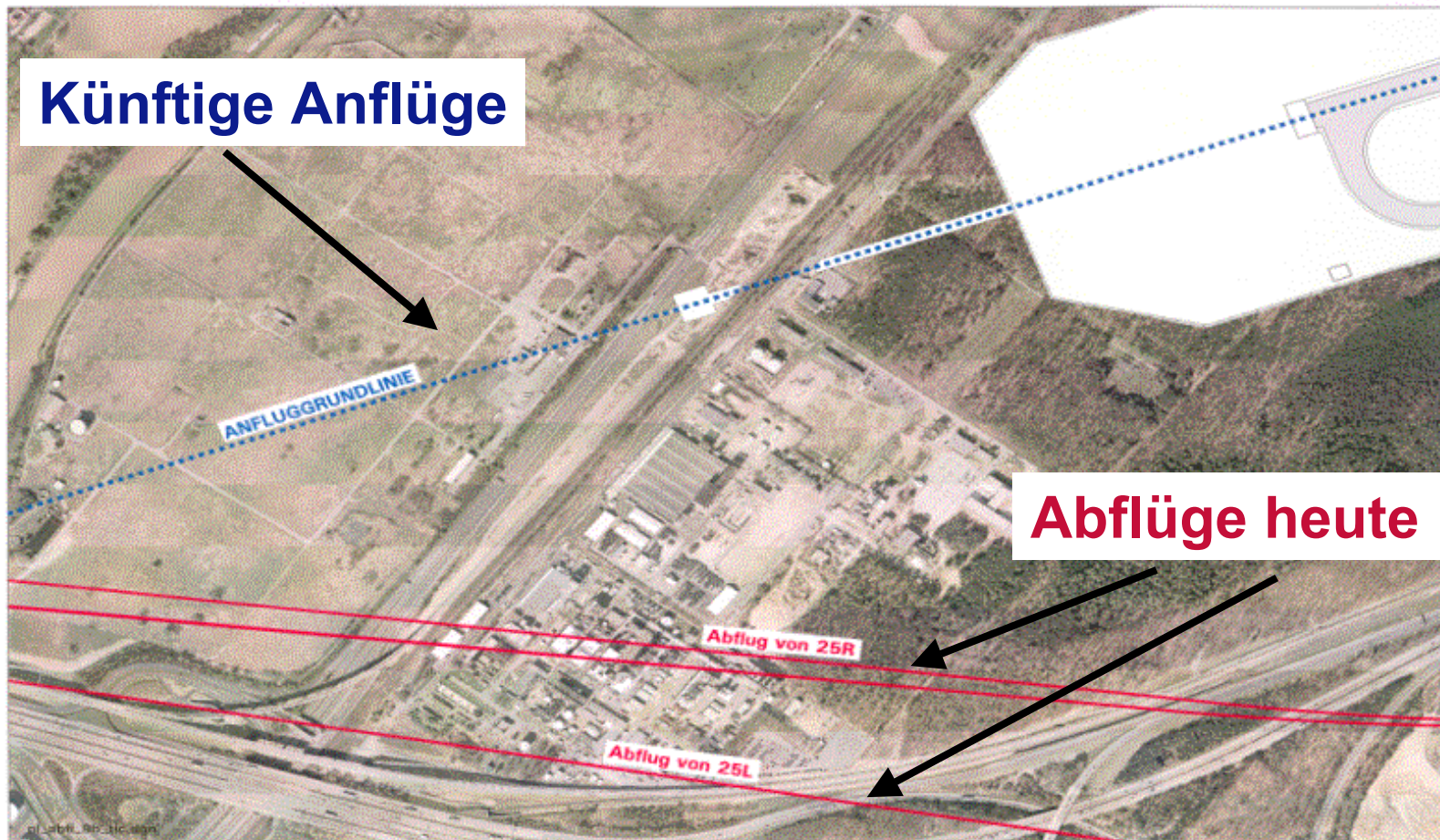
Landebahn Northwest

FRA 2009:
Anflug auf die Landebahn Northwest

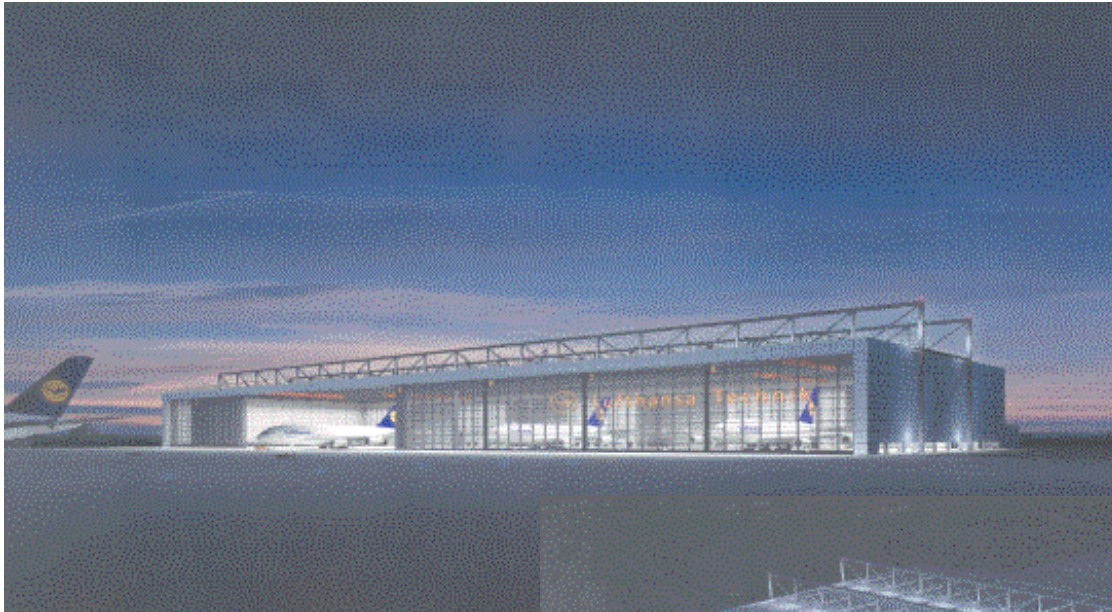


HOT SPOT: TICONA

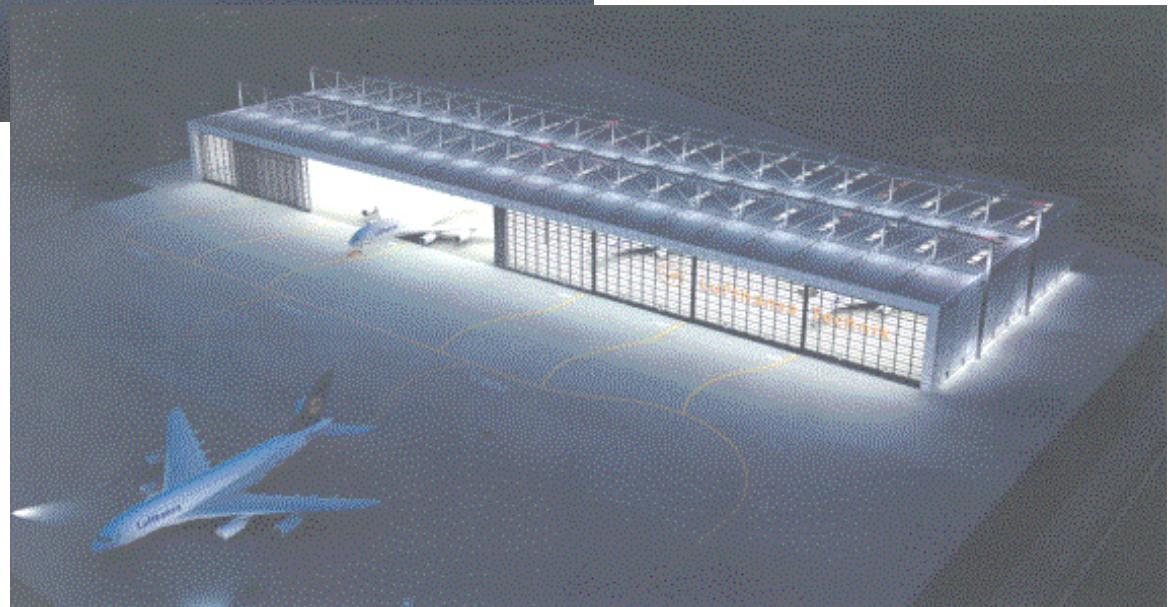
Heute wird direkt über Ticona gestartet, künftig soll daran fast nur noch vorbeigeflogen werden



Separates Planfeststellungsverfahren A380 Halle



**„Jeder Vogel
braucht sein
Nest“ –
Lufthansa A380
ab 2007 in FRA**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

