

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva-Maria Bulling-Schröter, Fred Gebhardt, Rolf Kutzmutz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der PDS – Drucksache 14/823 –

Engagement und Interessen des Bundes bei der vorgesehenen Flughafenerweiterung in Frankfurt am Main

In Frankfurt am Main bewegt die Flughafenerweiterung seit geraumer Zeit die Gemüter. Auch die Bundesregierung ist an der Flughafenerweiterung interessiert, da der Bund einer der Betreiber der Flughafen Frankfurt Main AG (FAG) neben dem Land Hessen und den Stadtwerken Frankfurt ist. Die Bundesregierung meint, daß „die FAG die Leistungsfähigkeit des Frankfurter Flughafens nachfragegerecht steigern muß, um die Bedeutung des Luftstandorts Deutschland in Zukunft im internationalen Wettbewerb erhalten zu können“ (Antwort auf Frage 64 in Drucksache 14/481). Die Bundesregierung weiß ihre Interessen im Aufsichtsrat und in der Gesellschafterversammlung vertreten.

Die vorgesehene Flughafenerweiterung in Frankfurt hat nicht nur Anhänger in der Stadt Frankfurt. In sechszwanzig Bürgerinitiativen wehren sich die Anwohnerinnen und Anwohner der Stadt Frankfurt gegen zunehmenden Schmutz, anwachsenden Lärm sowie erhöhte Risiken durch die Vergrößerung der Anzahl der Flugbewegungen und die Verkehrskumulation. Sie weisen darauf hin, daß der Flughafen nicht die „Jobmaschine“ ist, sondern mit „Arbeitsplatzexport“ in Billiglohnländer, Austrocknung von Handwerk und Produktionen in der Bundesrepublik Deutschland, mit der Preisverbilligung von Produkten, mit dem Konkurs von kleinen und mittleren Unternehmen durch vermehrte Importe aus Billiglohnländern und mit massenhaft prekären Beschäftigungsverhältnissen verbunden ist. Interessant erscheint deshalb, welches Engagement und welche Interessen die Bundesregierung in ihrer Funktion als einer der Betreiber der FAG verfolgt.

Vorbemerkung

Die Bundesregierung ist zwar der Auffassung, daß ein nachfragegerechtes Leistungsangebot der Flughafen Frankfurt Main AG (FAG) für die Zu-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 6. Mai 1999 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

kunft des Luftfahrtstandortes Deutschland von herausragender Bedeutung ist, eine entsprechende „vorgesehene Flughafenerweiterung“ ist ihr jedoch nicht bekannt. In dem von der hessischen Landesregierung eingeleiteten Mediationsverfahren über die Zukunft des Frankfurter Flughafens werden ergebnisoffen eine Vielzahl von Handlungsoptionen erörtert, von denen keine ein entscheidungsreifes Stadium hat. Die Bundesregierung wird ebenso wie die hessische Landesregierung das Ergebnis des Mediationsverfahrens Ende 1999 abwarten, ehe sie Stellung zu Vorschlägen nehmen wird.

1. Mit welchen Interessen ist der Bund als einer der Betreiber der Frankfurter Flughafengesellschaft (FAG) bei der Flughafenerweiterung des Flughafens Frankfurt am Main engagiert?

Betreiber des Flughafens Frankfurt am Main ist die Flughafen Frankfurt Main Aktiengesellschaft, FAG. Dies ist eine juristische Person. Für die Gesellschaft handelt der Vorstand unter eigener Verantwortung (§ 76 Abs. 1 Aktiengesetz).

Der Bund ist Minderheitsaktionär dieser Aktiengesellschaft.

2. Aus welchen Gründen und mit welchen Argumenten erscheint bundespolitisch eine Erweiterung des Flughafens in Frankfurt am Main geboten?

Dem Ergebnis des Mediationsverfahrens kann und will die Bundesregierung nicht vorgreifen. Erst nach Abschluß des Mediationsverfahrens wird bekannt sein, ob eine Erweiterung des Flughafens Frankfurt am Main (bundespolitisch) geboten ist und wie diese Erweiterung aussehen kann.

Der Flughafen Frankfurt am Main kann mittelfristig ohne Weiterentwicklung seines Leistungsumfanges seine herausragende Rolle im deutschen, europäischen und globalen Luftverkehr nicht weiter einnehmen. Direkt führt dies zu einem Verzicht auf Arbeitsplätze, indirekt wird die gesamte deutsche Wirtschaft im Wettbewerb schlechter gestellt werden. Auch dies wird in Mediationsverfahren zu erörtern sein.

3. Welche verschiedenen Alternativen zur Flughafenerweiterung wurden diskutiert?

Die Bundesregierung bezieht sich bei der Beantwortung der folgenden Fragen auf die Erörterung von ihr bekannten Varianten im Mediationsverfahren.

- a) Gibt es diskutierte Alternativen zur Flughafenerweiterung, die auf eine Reduzierung der Flugbewegungen ausgerichtet sind und/oder statt dessen für die Reisenden einen besseren Service ermöglichen?

Ja. Eine Bewertung dieser Alternativen durch die Bundesregierung erfolgt nach Abschluß des Mediationsverfahrens.

- b) Gibt es auch Alternativen der Flughafenerweiterung, die ohne den Neubau einer Start- bzw. Landebahn vorstatten gehen und in denen beispielsweise ein verbesserter und preiswerterer Nahverkehr der Bewohnerinnen und Bewohner der Städte Frankfurt am Main, Wiesbaden und Mainz diskutiert wird?

Siehe Antwort zu 3a.

- c) In welchen Alternativen der Flughafenerweiterung werden eine Reduzierung des Flächenverbrauchs und der Bodenversiegelung verfolgt?
- d) In wie vielen und in welchen der diskutierten Alternativen der Flughafenerweiterung wird der Bau einer neuen Start- oder Landebahn vorgesehen?

In den Erörterungen der Mediationsgruppe sind bislang keine Alternativen oder deren Varianten ausgeschlossen. Es kann daher keine vergleichende Angabe gemacht werden.

4. Welche möglichen Bebauungsflächen für die Flughafenerweiterung sind vom privaten Betreiber FAG in die Diskussion gebracht worden?

Innerhalb des Flughafengeländes stehen alle Flächen der Erörterung offen, außerhalb des Flughafengeländes sind keine bebaubaren Flächen von der FAG in die Erörterungen der Mediationsgruppe eingebracht worden.

- a) Warum erscheint ausgerechnet der ehemalige Militärflughafen Wiesbaden-Erbenheim oder die Nordbahn als besonders geeignet für die Flughafenerweiterung, wo hier doch Wohngebiete lautstark überflogen werden?

Die Eignung der erwähnten Varianten wird im Mediationsverfahren erst noch erörtert werden.

- b) Welchen Verhandlungsstand gibt es zwischen FAG und dem Land Hessen und den Betreibern des Militärflughafens?

Verhandlungsführer in Angelegenheiten des Flughafens mit anderen Stellen ist das Land Hessen.

5. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Tatsache, daß die Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen und der Umsatz von Luftfracht bis 2010 noch nahezu verdoppelt werden sollen?

Die Verdoppelung des Umsatzes der Luftfracht bis 2010 ist als positives Zeichen zu werten, da damit auch Arbeitsplätze neu geschaffen werden können. Das Gesamtwachstum auf dem Flughafen Frankfurt am Main

zeigt insbesondere die enge Verflechtung mit der Weltwirtschaft. Der Flughafen Frankfurt am Main ist wichtig nicht nur für die Region, sondern auch für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Es kann davon ausgegangen werden, daß der Flughafen Frankfurt am Main trotz Kapazitätsengpässen im Wettbewerb zu anderen europäischen Hubs bestehen kann.

6. In welchem Umfang fallen für den Bund als Beteiligten an der FAG Kosten für die zwei aussichtsreichsten Alternativen der Flughafenerweiterung in Frankfurt am Main an?
 - a) Zu welchen Anteilen sollen die Stadtwerke Frankfurt, das Land Hessen und der Bund als Beteiligte an der FAG oder auch die Luft-hansa an der Finanzierung der Flughafenerweiterung beteiligt werden?
 - b) Beteiligt sich der Bund aus Steuermitteln?
Wenn ja, in welchem Umfang, und in welchem Haushaltstitel sind die Mittel vorgesehen?

Zur Beantwortung der Frage siehe Antwort zu Frage 1. Zusätzlich sei darauf hingewiesen, daß der Bund dem Ergebnis des Mediationsverfahrens nicht vorgehen kann und „aussichtsreichste Alternativen“ und ihre Kosten aus diesem Grunde nicht bekannt sind. Die FAG deckt ihre Kosten vollständig aus den am Flughafen erhobenen Gebühren und sonstigen Entgelten, Umlagen, Mieten, Pachten, Umsatzabgaben sowie weiteren Einnahmen.

7. Warum und mit welcher Zielstellung wurde durch die Landesregierung Hessen ein Mediationsverfahren angestrengt, und welche Probleme wurden dort diskutiert?

Die Mediationsgruppe will mit einem offenen, unabhängigen und fairen Informations- und Beratungsverfahren erreichen, daß die Voraussetzungen geklärt werden, unter denen der Flughafen Frankfurt am Main die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein-Main im Hinblick auf Arbeitsplätze und Strukturelemente dauerhaft sichern und verbessern kann, ohne zugleich die umweltrelevanten Belastungen der Siedlungsregion Rhein-Main nachhaltig zu vergrößern.

Die Erörterungen umfassen alle von den Mitgliedern der Mediationsgruppe angesprochenen Probleme.

- a) Seit wann und für welchen Zeitraum läuft das Mediationsverfahren, und welche Institutionen, Organisationen bzw. Bürgerinitiativen sind daran mit welchen Forderungen beteiligt?

Die konstituierende Sitzung der Mediationsgruppe fand am 16. Juli 1998 statt, die Erörterungen sollen Ende 1999 abgeschlossen sein.

- b) Was weiß die Bundesregierung über die Kosten, die dem Land Hessen für das Mediationsverfahren entstehen?

Der Mediationsfonds ist vom Land Hessen mit 670 000 DM für das Jahr 1998 und mit 2 190 000 DM für das Jahr 1999 ausgestattet worden.

- c) Hat das Land Hessen auch die Studie zur Flughafenerweiterung in Auftrag gegeben, die im Mediationsverfahren vorgestellt wurde, und finanziert es die Studie?

Wenn ja, was kostet sie, und wieviel Steuermittel aus dem Landesetat werden verwendet?

Unter den im Rahmen des Mediationsverfahrens vorgestellten Studien ist keine ersichtlich, die der Fragestellung entsprechen würde.

8. Was weiß die Bundesregierung über die Reaktionen in der Frankfurter Bevölkerung auf die Flughafenerweiterung?

Der Bundesregierung sind die in den Zeitungen des Frankfurter Raums veröffentlichten sowie die in Anschreiben von Abgeordneten, Bürgern und mehrerer Bürgerinitiativen an die Bundesregierung geäußerten Reaktionen der Frankfurter Bevölkerung bekannt.

9. Was weiß die Bundesregierung über den Zustand des Luftraumes im Rhein-Main-Gebiet?

Der Bundesregierung sind Ergebnisse durchgeführter Untersuchungen der Schadstoffbelastungen im Bereich des Flughafens Frankfurt am Main, speziell nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG § 47) bekannt. Danach ist der Flughafenbereich nicht überproportional mit Schadstoffen belastet.

- a) Welche Maßnahmen werden von den Betreibern Stadtwerke Frankfurt, Land Hessen und Bund diskutiert, um die zukünftigen von der Flughafenerweiterung betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner vor Fluglärm, erhöhter CO₂- und Kerosinbelastung zu schützen?

Geeignete Maßnahmen zum Schutz der Anwohner können erst dann entwickelt und diskutiert werden, wenn eine konkrete Handlungsalternative festgelegt und deren Auswirkungen bestimmt sind.

- b) Wie erklärt sich die Bundesregierung die Differenzen zwischen den Aussagen der FAG und anderen Aussagen zur Luftbelastung?

Die Bundesregierung folgt hinsichtlich unterschiedlicher Aussagen zur Luftbelastung den Feststellungen der Hessischen Landesanstalt für Umwelt und des Öko-Instituts Darmstadt, die unterschiedliche Meßmethoden, Meßeinrichtungen, Berechnungsverfahren und zugrundeliegende Annahmen dafür als ursächlich ansehen.

- c) Wie entspricht die Flughafenerweiterung den Anforderungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz?

Es wird auf die Antwort zu Frage 9a verwiesen.

- d) Gibt es Studien oder wissenschaftlich belegte Aussagen über die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner der sog. Krankenhausroute und anderer Einflugschneisen mit Aussagen und Vergleichen zwischen 1980 bis 1998 hinsichtlich Luftverschmutzungen nach den verschiedenen Verursachern?

Wenn ja, welche, und was wird dort festgestellt?

Eine spezielle Studie über routenbezogene Vergleiche der Luftverschmutzung zwischen 1980 und 1998 nach Verursachern ist der Bundesregierung nicht bekannt.

10. Wie erklärt sich die Bundesregierung als durch den Bund Beteiligte an der FAG die Differenzen zwischen den Aussagen der FAG und wissenschaftlichen Einrichtungen zur Lärmbelästigung?

Die Bundesregierung unterscheidet hinsichtlich ihrer Lärmschutzpolitik nicht zwischen Flughäfen nach deren Eigentümerstruktur und -verhältnissen. Sofern tatsächlich unterschiedliche Aussagen zu vergleichbaren Sachverhalten vorliegen sollten, wartet die Bundesregierung die diesbezüglichen Untersuchungen und Wertungen im Rahmen des Mediationsverfahrens ab.

- a) Welche wissenschaftlichen Studien liegen der Bundesregierung hinsichtlich der sozial- und gesundheitsverträglichen Lärmbelästigungen der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Frankfurt am Main vor?

Eine Zusammenstellung dazu vorliegender Studien ist bei dem gegebenen Zeitrahmen nicht möglich. Die Bundesregierung wird sich zukünftig auf die entsprechenden Zusammenstellungen und Wertungen der Mediationsgruppe und deren „Arbeitskreis Lärm“ stützen.

- b) Gibt es Studien oder wissenschaftlich belegte Aussagen über die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner der sog. Krankenhausroute und anderer Einflugschneisen mit Aussagen und Vergleichen zwischen 1980 bis 1998 hinsichtlich Lärmintensität und Lärmverträglichkeit nach den verschiedenen Verursachern?

Wenn ja, welche, und was wird dort festgestellt?

Eine spezielle Studie über routenbezogene Vergleiche der Lärmbelastung zwischen 1980 und 1998 nach Verursachern ist der Bundesregierung nicht bekannt.

- c) Wie verträgt sich eine ständige Lärmbelästigung mit der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. März 1979, die in § 40 die Erteilung von Genehmigungen nur nach Gutachten über das Ausmaß des Fluglärms und der medizinischen Sachverständigen fordert, und mit dem Luftverkehrsgesetz vom 14. Januar 1981?

In § 40 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) ist in Absatz 1 Nr. 10 festgelegt, daß dem Antrag auf Erteilung der Genehmigung eines

Flughafens ein Sachverständigengutachten hinzuzufügen ist, das über das Ausmaß des Fluglärms, der in der Umgebung des Flughafens zu erwarten ist, und die medizinische Auswirkung dieses Lärms auf die Bevölkerung, Auskunft gibt. Anhand dieses Gutachtens ist von der Genehmigungsbehörde nach § 6 Abs. 2 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. d. F. der Neubekanntgabe vom 27. März 1999 vor Erteilung der Genehmigung zu prüfen, ob der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt wird.

- d) Wie erklärt sich die Bundesregierung die Tatsache, daß bei der Nordbahn Werte von 90 Dezibel keine Seltenheit sind, obwohl das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) für Wohngebiete bei einem 16-Stunden-Tag maximale Einzelpegel von 55 Dezibel vorschreibt?

In § 2 nimmt das BImSchG die Flughäfen aufgrund der eigenen Gesetzgebung „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ explizit aus. Im Rahmen der 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung) wird das Wohngebiet mit einem Beurteilungspegel von 59 dB bewertet. Einzelereignisse werden nicht bewertet.

- e) Welche Erklärung hat die Bundesregierung für die Tatsache, daß bereits jetzt bei den unter den Einflugschneisen des Flughafens gelegenen Wohngebieten eine chronische Geräuschquelle von mehr als 60 Dezibel gemessen wird?

Im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm werden entsprechende Lärmkonturen berechnet, innerhalb derer Aufwendungen für passiven Schallschutz gewährt werden. Da jedoch eine andere Metrik mit einem Äquivalenzparameter von 4 im Rechenverfahren verwandt wird, ist das Ergebnis nicht unmittelbar mit anderwärtig erzielten Ergebnissen vergleichbar.

- f) Welche Vorstellungen, Pläne oder Konzepte hat die Bundesregierung, um die wachsende Lärmbelästigung durch Flugzeuglärm in Frankfurt am Main zu mindern?

Die Bundesregierung hat für den Flughafen Frankfurt am Main keine spezielle Lärmschutzpolitik. Diese fällt in die Zuständigkeit des Landes Hessen.

11. Wie erklärt sich der Bund als Teil der Flughafenbetreiber die Tatsache, daß für die Erweiterung des Flughafens in Frankfurt am Main ein nach Landesgesetzen geschützter Bannwald abgeholzt werden soll, und wie ist dies mit den Bestrebungen der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung der Umwelt in Einklang zu bringen?

Der Bundesregierung ist die angeführte Tatsache nicht bekannt.

12. Welchen Sinn macht die Flughafenerweiterung hinsichtlich der Tatsache, daß auf dem Flughafen Frankfurt am Main 50 bis 60 Prozent der Fluggäste nur umsteigen?

Über das Ob und ggf. Wie einer Flughafenerweiterung ist bislang nicht entschieden. Die Bundesregierung vertritt allerdings die Auffassung, daß der Flughafen Frankfurt am Main ein der Nachfragestruktur im Luftverkehrsmarkt entsprechendes Angebot bereitstellen sollte.

13. Welchen Sinn macht die Flughafenerweiterung beim Flughafen Frankfurt am Main, der beim Frachtverkehr den Platz 1 in Europa einnimmt, vor dem Hintergrund der Tatsache, daß die Post ihre Briefverteilzentren fernab der Zentren aufbaut?

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

Der Luftpostverkehr ist gegenüber dem Gesamtfrachtverkehr von geringer Bedeutung.

14. Welche Beschäftigungseffekte durch welche speziellen Wirkungen des Flughafens erwartet der Bund als gleichberechtigt Beteiligter an der Frankfurter Flughafen Aktiengesellschaft?

Aufgrund nationaler und internationaler unstrittiger Erfahrungswerte geht die Bundesregierung davon aus, daß die Abfertigung von 1 Million zusätzlicher Verkehrseinheiten etwa 1 000 zusätzliche Arbeitsplätze am Flughafen erforderlich macht. Zusätzliche indirekte und induzierte Beschäftigung ist mit dem Faktor 2,1 bis 2,4 zur direkten zusätzlichen Beschäftigung zu erwarten.

- a) Auf welchen wissenschaftlichen Grundlagen bewegen sich die Aussagen der FAG zu den versprochenen Beschäftigungseffekten?

Auf anerkannten nationalen und internationalen Studien.

- b) Wie verteilen sich Beschäftigungsrückgänge und -zugänge durch die Flughafenerweiterungen der letzten 20 Jahre?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

15. Wie verhält sich die Bundesregierung als eine Repräsentantin der FAG zu der Auffassung, daß ein vergrößerter Luftverkehr im Land Hessen einfache Arbeitsplätze wegrationalisiert und durch Export diese Arbeitsplätze unter schlechteren Arbeitsbedingungen in Schwellenländern wiederherstellt (u. a. Stichwort „Schnittblumen aus Kolumbien“)?

Die Bundesregierung ist keine Repräsentantin der FAG und teilt diese Auffassung nicht. Der Luftverkehr ist überwiegend darauf spezialisiert, hochwertige Güter und Dienstleistungen zu transportieren und insbesondere aus Deutschland zu exportieren. Damit wird der deutschen Wirtschaft

ermöglicht, hochwertige Waren und Dienstleistungen auf dem internationalen Markt zu plazieren. Die damit gesicherten hochwertigen Arbeitsplätze induzieren wiederum auch einfache Arbeitsplätze in Deutschland. Daß bestimmte, u. U. auch nicht hochwertige Warengruppen zur Befriedigung der Nachfrage in Deutschland importiert werden, liegt im globalen Wirtschaftsinteresse Deutschlands und ändert nichts an der positiven Gesamtbilanz bei der Beschäftigung in Deutschland.

16. Was hält die Bundesregierung davon, daß ein Expreßluftfrachtunternehmen, das mit Unterstützung der hessischen Landesregierung expandieren will, das Flugmuster B 727 auf dem Frankfurter Flughafen einsetzen will, welches erhebliche Lärmbelastigungen im Umfeld des Flughafens Köln/Bonn verursacht?

Der Bundesregierung sind die Pläne nicht bekannt.

- a) Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, als eine durch den Bund Beteiligte an der FAG sich gegen die Nutzung der Boing 727, die außerdem wegen ihrer Triebwerkleistungen ein relativ schlechtes Steigverhalten hat, zu wenden und sich für eine Erhöhung der Flugsicherheit einzusetzen, und wenn ja, welche?

Flugzeuge unterliegen international gültigen Lufttüchtigkeitsanforderungen. Sind diese Anforderungen, bestätigt durch die nationalen Behörden, erfüllt, gibt es keinerlei Differenzierung, die den Einsatz eines bestimmten Musters wegen Fragen der „Flugsicherheit“ in Frage stellen würde.

- b) Ist der Bundesregierung bekannt, daß der Nachtflug mit Frachten durch die FAG mit Genehmigung der hessischen Landesregierung mit bis zu 50 % geringeren Landegebühren massiv gefördert wird?
Wenn ja, welchen Standpunkt nimmt die Bundesregierung zur daraus folgenden massiven nächtlichen Beeinträchtigung der Anwohnerinnen und Anwohner ein?

Die inzwischen wieder aufgegebene Landegebührendifferenzierung sollte zeitlich befristet Frachtbeförderung in die Tagesrandzeiten ziehen. Abwanderndem Frachtverkehr sollte damit ohne zusätzliche nächtliche Beeinträchtigungen eine Bedienchance in Frankfurt am Main eingeräumt werden.

- c) Wie verhält sich die Bundesregierung als durch den Bund an der FAG Beteiligte generell zu Nachtflugverboten?

Unabhängig von ihrer Beteiligung an der FAG sieht die Bundesregierung generell Probleme bei Betriebsbeschränkungen an Flughäfen, die nach den internationalen Vereinbarungen grundsätzlich durchgehend dem Luftverkehr geöffnet sein sollen. Aus lokalen Schutzerwägungen notwendig werdende Betriebsbeschränkungen sind daher eingehend zu begründen

und sorgfältig auf ihre Vereinbarkeit mit europäischem und internationalem Recht zu prüfen.

17. Welches Konzept hat die Bundesregierung als Beteiligte an der FAG hinsichtlich der Verbesserung der Flughafenmanagementsysteme zur Koordinierung der erhöhten Flugbewegungen?

Die Bundesregierung drängt nicht nur die FAG, das Flughafenmanagement ständig zu verbessern und höchsten Anforderungen anzupassen. In Frankfurt am Main ist dazu eine spezielle Gruppe eingerichtet, die Empfehlungen zur Verbesserung unter Mitwirkung u. a. des Bundes, des Landes, der Flugsicherung, des Flugplankoordinators und des Flughafens selbst erarbeitet.

18. Welchen planungsrechtlichen Status haben die bei der Flughafenerweiterung in Frage kommenden Flächen?
 - a) Sind die Flächennutzungen im gegenwärtig gültigen Flächennutzungsplan enthalten?
 - b) Sind Raumordnungs- und/oder Planfeststellungsverfahren geplant?

In Frage kommende Flächen haben abhängig von den jeweiligen Alternativen und deren Varianten einen sehr unterschiedlichen Status. Sofern Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren erforderlich sind, werden diese auch nach geltendem Recht durchgeführt.