

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Klaus Daubertshäuser, Robert Antretter, Dr. Marliese Dobberthien, Marion Caspers-Merk, Eike Ebert, Carl Ewen, Elke Ferner, Norbert Formanski, Monika Ganseforth, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Siegrun Klemmer, Volkmar Kretkowski, Dr. Klaus Kübler, Brigitte Lange, Dieter Maaß (Herne), Dr. Dietmar Matteredne, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Michael Müller (Düsseldorf), Albrecht Müller (Pleisweiler), Jutta Müller (Völklingen), Dr. Rolf Niese, Adolf Ostertag, Rudolf Purps, Horst Peter (Kassel), Bernd Reuter, Harald B. Schäfer (Offenburg), Siegfried Scheffler, Otto Schily, Dietmar Schütz, Dr. R. Werner Schuster, Lisa Seuster, Dr. Dietrich Sperling, Joachim Tappe, Rudi Walther (Zierenberg), Wolfgang Weiermann, Hildegard Wester, Dr. Margrit Wetzel, Dr. Norbert Wiczorek, Heidemarie Wiczorek-Zeul, Berthold Wittich, Uta Zapf

Flughafen Frankfurt/Main und seine künftige Rolle im Verkehrskonzept

Für die Attraktivität des Industrie- und Dienstleistungsstandortes Rhein/Main kommt es entscheidend darauf an, den Frankfurter Flughafen in seiner Bedeutung als internationalen Großflughafen zu erhalten. Dabei müssen aber auch die Belange der Bevölkerung und die Verkehrsstruktur der Region berücksichtigt werden. Die Kapazitätsprobleme des Flughafens müssen daher durch ein verbessertes Nutzungskonzept gelöst werden, das in ein Gesamtverkehrskonzept Deutschland eingebettet ist. Insbesondere ist eine bundesweite Flughafenkoordination erforderlich.

Zur Zeit ist seitens des Bundes und der Flughafengesellschaft dagegen nur die Rede von quantitativen Erweiterungskonzepten, die u. a. eine zivile Nutzung des Flughafens Wiesbaden/Erbenheim bzw. Neubauten von Start- und Landebahnen beinhalten. Es liegen bisher weder Konzepte für eine qualitative Kapazitätserweiterung noch Vorstellungen über die Einbindung des Frankfurter Flughafens in ein bundesweites Verkehrskonzept vor.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch war im Jahr 1990
 - a) die Zahl der Starts und Landungen
 - b) die Zahl der Passagiere insgesamt und bezogen auf die Flugbewegungenauf dem Flughafen Frankfurt?

2. Wurde dieser Wert in der EG oder weltweit übertroffen; wenn ja, wo und unter welchen Voraussetzungen?
3. Welche nationalen und internationalen Flughäfen mit ähnlicher Fläche und ähnlicher Start/Landebahnkonfiguration wie Frankfurt bewältigten 1990
 - a) eine höhere Bewegungsdichte bzw. -zahl
 - b) eine höhere Passagierzahl?
4. Können die dort vorhandenen Voraussetzungen auch auf Frankfurt übertragen werden und welcher Aufwand wäre dafür nötig?
5. Von welchen Prognosen für die Entwicklung des Flugverkehrs in Frankfurt geht die Bundesregierung aus?
6. Trifft es zu, daß die Kapazitätsgrenze des vorhandenen Start/Landebahnsystems in Frankfurt bei 370 000 bis 400 000 Flugbewegungen pro Jahr liegt?
7. Wann ist diese Grenze nach Einschätzung der Bundesregierung erreicht?
8. Für wie lange und um wie viele Flugbewegungen würde eine Einbeziehung der Start- und Landebahn Erbenheim die Erreichung der Kapazitätsgrenze hinausschieben?
9. Lohnt diese Lösung auch dann, wenn das Erreichen der Kapazitätsgrenze dadurch für weniger als acht Jahre hinausgeschoben wird? Wenn ja, mit welcher betriebs- und volkswirtschaftlichen Begründung?
10. Für wie lange und um wie viele Flugbewegungen würde eine technisch optimale neue Parallelbahn in Frankfurt – nach Süden ohne Hindernisse soweit verschoben, wie es Betrieb, Technik und Regeln erfordern – die Erreichung der Kapazitätsgrenze hinausschieben?
11. Lohnt diese Lösung auch dann, wenn das Erreichen der Kapazitätsgrenze dadurch für weniger als zehn Jahre hinausgeschoben wird? Wenn ja, mit welcher betriebs- und volkswirtschaftlichen Begründung?
12. Sind die angesprochenen Lösungen mit der vorhandenen Verkehrsstruktur in Frankfurt vereinbar?
13. Welche weiteren Kapazitätssteigerungen über die angesprochenen Lösungen hinaus (z. B. über 500 000 Bewegungen pro Jahr nach dem Jahr 2000) sind vorstellbar?
14. Können Kapazitätssteigerungen auf über 400 000 Bewegungen im Jahr
 - a) bei den Flugzeugabstellpositionen
 - b) bei den Rollzeiten
 - c) bei den neuen Fluggastanlagenwirtschaftlich ermöglicht werden?
15. Liegen Szenarien vor, die bei einer absoluten Grenze der Flugbewegungen bei 400 000 pro Jahr für Frankfurt

- a) ein weiteres qualitatives Wachstum ermöglichen
b) die Verkehrsentwicklung regional und europäisch sichern
und was beinhalten sie im einzelnen?
16. Welche Konzeption – z. B. verkehrsträgerübergreifend durch Verlagerungen auf die Schiene oder verkehrsträgerintern durch Aufgabenteilung zwischen den deutschen Flughäfen – verfolgt die Bundesregierung zur Bewältigung der Kapazitätsengpässe im Luftverkehr als Voraussetzung für qualitatives Wachstum?

Bonn, den 19. Juni 1991

Klaus Daubertshäuser
Robert Antretter
Dr. Marliese Dobberthien
Marion Caspers-Merk
Eike Ebert
Carl Ewen
Elke Ferner
Norbert Formanski
Monika Ganseforth
Dr. Liesel Hartenstein
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Siegrun Klemmer
Volkmar Kretkowski
Dr. Klaus Kübler
Brigitte Lange
Dieter Maaß (Herne)
Dr. Dietmar Matteredne
Heide Mattischeck
Ulrike Mehl
Michael Müller (Düsseldorf)
Albrecht Müller (Pleisweiler)

Jutta Müller (Völklingen)
Dr. Rolf Niese
Adolf Ostertag
Rudolf Purps
Horst Peter (Kassel)
Bernd Reuter
Harald B. Schäfer (Offenburg)
Siegfried Scheffler
Otto Schily
Dietmar Schütz
Dr. R. Werner Schuster
Lisa Seuster
Dr. Dietrich Sperling
Joachim Tappe
Rudi Walther (Zierenberg)
Wolfgang Weiermann
Hildegard Wester
Dr. Margrit Wetzel
Dr. Norbert Wiczorek
Heidemarie Wiczorek-Zeul
Berthold Wittich
Uta Zapf

