



regionales
dialogforum

Flughafen Frankfurt

Leistungsbeschreibung

Gutachten „Praxisorientiertes Um-
setzungskonzept zur Verlagerung
der Flugbewegungen in den Zeiten
des geplanten Nachtflugverbots am
Flughafen Frankfurt“

Bensheim
31. März 2003

1. Allgemein

Das Regionale Dialogforum ist Bestandteil des in dem Mediationsverfahren um den Frankfurter Flughafen verabschiedeten Mediationspakets. Es wurde als vermittelndes Verfahren am 23. Juni 2000 ins Leben gerufen und begleitet die Umsetzung des 5-Punkte-Mediationspakets. Das Mediationspaket fordert unter anderem ein Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr am Flughafen Frankfurt. Das Regionale Dialogforum hat sich zum Ziel gesetzt, Wege zur Realisierung des geforderten Nachtflugverbots aufzuzeigen. Ein wesentlicher organisatorischer Schritt in Richtung eines Nachtflugverbots ist die Verlagerung von Nachtflügen in andere Tageszeiten und/oder an andere Flughäfen. Das Regionale Dialogforum sieht in diesem Bereich Untersuchungs- und Handlungsbedarf. Das Regionale Dialogforum und sein Projektteam Nachtflugverbot möchten möglichst zeitnah konstruktive Diskussionsbeiträge einbringen, die die Einführung des Nachtflugverbots bei der potenziellen Inbetriebnahme der neuen Landebahn sichern.

2. Zielsetzung des geplanten Gutachtens

Aus diesem Grund vergibt das Regionale Dialogforum ein Gutachten, dessen Ziel es ist, ein **praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur räumlichen und zeitlichen Verlagerung von Flugbewegungen, die planmäßig in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr** (Zeit des geplanten Nachtflugverbotes) am Frankfurter Flughafen stattfinden, zu erarbeiten.

Im Rahmen des Umsetzungskonzeptes sind zur Entwicklung von konkreten Verlagerungsstrategien die infrastrukturellen Voraussetzungen und Kapazitäten an möglichen Kooperationsflughäfen (unter besonderer Berücksichtigung des Flughafens Hahn), flugbetriebliche Restriktionen (z.B. Netzaspekte wie Flugzeugumläufe) sowie ökonomische Randbedingungen (Kosten) zu ermitteln. Das Umsetzungskonzept sollte die Möglichkeit in Betracht ziehen, dass – abhängig vom Einzelfall – Flugbewegungen auf verschiedene Kooperationsflughäfen verlagert werden.

Um bei der Umsetzung des geplanten Nachtflugverbots möglichst umfassende Handlungsspielräume aufzuzeigen, sind insbesondere bei Möglichkeit der zeitlichen Verlagerbarkeit von Flugbewegungen der Fall vor und nach Ausbau der Flughafens Frankfurt zu unterscheiden. Das in der Mediation definierte Ausbauziel ist hiervon nicht tangiert.

Das RDF hat gutachterlich die theoretischen Verlagerungspotenziale durch die Kooperation des Flughafens Frankfurt am Main mit Hahn und anderen Flughäfen¹ sowie die rechtliche Machbarkeit der Einführung eines Nachtflugverbotes untersuchen lassen². Weiterhin wurden im Auftrag der Fraport AG die verkehrlichen Auswirkungen und mögliche Maßnahmen bei Einführung eines Nachtflugverbots am Flughafen

¹ Mörz Transport Consult: Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt am Main mit Hahn und anderen Flughäfen mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung: Identifikation des Potenzials verlagerbarer Verkehre (Arbeitspaket 1). Gutachten im Auftrag des RDF. München: November 2001.

² Prof. Dr. Stephan Hobe, LL.M, Bonn, RA Wilhelm Stoffel, LL.M. sowie Kanzlei Caemmerer, Bender, Lenz, Freiburg durch Prof. Dr. Reinhard Sparwasser, Prof. Dr. Andreas Voßkuhle unter Mitarbeit von Dr. Thorsten Heilshorn: Rechtsgutachten über Rechtliche Fragstellungen zur Umsetzung eines "Nachtflugverbotes". Gutachten im Auftrag des RDF. August 2002.

Frankfurt/Main untersucht³. Die Gutachten werden dem potenziellen Auftragnehmer zur Erstellung des Angebotes zur Verfügung gestellt.

Das geplante Gutachten soll auf die Ergebnisse der vorliegenden Arbeiten aufbauen und mögliche Konsequenzen in der Ausarbeitung eines Umsetzungskonzeptes berücksichtigen.

Weiterhin diskutiert das RDF aktuell die Notwendigkeit einer Lärmbegrenzung in den Nachtrandstunden als besonders sensible Zeiträume vor und nach dem geplanten Nachtflugverbot (Lärmschutzkonzept der Mediation) – die Ergebnisse dieser Diskussion werden dem Auftraggeber ebenfalls zur Verfügung gestellt, da sich daraus Einschränkungen hinsichtlich der zeitlichen Verlagerbarkeit von Nachtflügen ergeben könnten. Die zeitgerecht eingehenden Ergebnisse sind in dem geplanten Gutachten zu berücksichtigen.

3. Untersuchungsbereiche und Anforderungskatalog

In den folgenden Kapiteln sind das Untersuchungsdesign und die damit verbundenen Anforderungen des RDF an das Gutachten detaillierter dargestellt (Kapitel 3.1 bis 3.3).

Im einzelnen sind folgende Arbeitspakete durch das Gutachten zu bearbeiten:

- Synopse vorliegender Untersuchungen (Arbeitspaket 1)
- Detailanalyse der Verlagerbarkeit der Nachtflüge (AP 2)
- Erarbeitung eines praxisorientierten Umsetzungskonzeptes (AP 3)

3.1 Synopse vorliegender Untersuchungen (AP 1)

Im ersten Arbeitsschritt sind die möglichen Verlagerungsoptionen für die Nachtflüge zu konkretisieren. Hierzu sind die Ergebnisse der Analysen aus den beiden bereits vorliegenden Gutachten für die Verlagerungsoptionen zu systematisieren und ggf. durch eigene Untersuchungen zu ergänzen. Wichtiger Aspekt in diesem Zusammenhang ist die transparente Darstellung der Frage, welche Flugbewegungen konkret durch das Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr betroffen sind und welche Kooperationsflughäfen für die verschiedenen Verkehrssegmente (Passage, Fracht etc.) Relevanz besitzen. Hierbei bedarf es einer besonderen Berücksichtigung der Rolle des Flughafens Hahn.

In diesem Arbeitsschritt sind zudem die Rand- und Rahmenbedingungen der Untersuchung in Abstimmung mit dem Auftraggeber zu definieren und festzulegen. Weiterhin ist zu prüfen, ob die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchungen einer Aktualisierung bedürfen.

3.2 Detailanalyse der Verlagerbarkeit der Nachtflüge (AP 2)

Im zweiten Arbeitspaket sind für alle Nachtflüge im Einzelfall die zeitliche und räumliche Verlagerbarkeit zu prüfen. Hierbei sind der Fall vor und nach Ausbau des Frankfurter Flughafens (siehe oben) zu unterscheiden. Ergänzend ist zu betrachten, inwieweit für die einzelnen Flugbewegungen verschiedene Alternativen zur Verlagerung bestehen. Aufbauend auf diesen Analysen sind für die einzelnen Verkehrssegmente (Passage-Linie, Touristik, Fracht, Post etc.) mindestens zwei integrierte Verlagerungsstrategien

³ Jünemann, R. et al.: Verkehrliche Auswirkungen und mögliche Maßnahmen bei Einführung eines Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt/Main. Gutachten im Auftrag der Fraport AG. Dortmund: Dezember 2001.

für den Fall vor und nach Ausbau des Flughafens zu entwickeln, die auf folgende Aspekte hin überprüft werden:

- (flug-)betrieblichen Restriktionen;
- Infrastrukturellen Voraussetzungen am Kooperationsflughafen sowie am Flughafen Frankfurt;
- Kosten der einzelnen Verlagerungsstrategien.

In den bereits erwähnten Gutachten liegen zu einzelnen Teilaspekten bereits Analysen vor; diese sind bei der Bearbeitung zu berücksichtigen.

Analyse der (flug-)betrieblichen Restriktionen

Im Flugbetrieb können sich eine Vielzahl von Restriktionen und Abhängigkeiten für eine Verkehrsverlagerung ergeben. Folgende Bereiche könnten z. B. durch eine Verkehrsverlagerung betroffen sein:

- Gestaltung der Flugzeugumläufe (besondere Relevanz auch für Home-Base-Carrier);
- Notwendigkeit der Verlagerung von korrespondierenden Flugbewegungen;
- Gewährleistung von Wartungsprozessen;
- Organisation der Passagier-, Gepäck- und Frachtströme;
- Verladung von Fracht auf Passagierflugzeuge.

In diesem Schritt sind basierend auf den bereits vorliegenden Analysen und eigenen ergänzenden Untersuchungen die Auswirkungen der Verlagerungsstrategien auf den Flugbetrieb zu untersuchen. Es muss gewährleistet werden, dass die Verlagerungsstrategien in einen ökonomisch sinnvollen Flugbetrieb integrierbar sind.

Identifikation von infrastrukturellen Voraussetzungen

Im zweiten Schritt ist zu klären, welche Anteile der verlagerbaren Verkehre die potenziellen Kooperationsflughafen aufnehmen können (Potenzialanalyse) und welche infrastrukturellen Voraussetzungen am Kooperationsflughafen sowie am Frankfurter Flughafen für die einzelnen Verlagerungsstrategien erfüllt werden müssen (infrastrukturelle Voraussetzungen). In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass eine wirtschaftlicher Betrieb der Kooperationsflughäfen möglich ist.

Folgende Punkte sind für die Verlagerungsoptionen zu untersuchen:

- Integrationsfähigkeit in den Flugbetrieb der Kooperationsflughäfen;
- Erfordernis von infrastrukturellen Maßnahmen (z.B. Anforderungen an das Bahnsystem, Terminal, Wartungseinrichtungen);
- Realisierungszeiträume (ggf. unter Beachtung z.B. der Dauer von Genehmigungsverfahren) und Zeitpunkt der Verfügbarkeit der Infrastruktur;
- Investitionsbedarf für die infrastrukturelle Maßnahmen.

Eine zentrale Rolle spielt – je nach Verlagerungsstrategie – der Transfer von Fracht, ggf. auch von Passagieren und Gepäck zwischen dem Frankfurter Flughafen und dem Kooperationsflughafen. Es sind auch hierfür die infrastrukturellen Erfordernisse, die Umsetzungszeiträume und der Investitionsbedarf zu bestimmen. Hierzu sollen die Verkehrsträger Schiene und Straße und deren Vor- bzw. Nachteile (v.a. Kosten, Zeit) untersucht werden.

Weiterhin ist zu klären, ob Akzeptanzprobleme an den Kooperationsflughäfen aufgrund der zusätzlichen nächtlichen Flugbewegungen zu erwarten sind. Weiterhin ist die politische Verfügbarkeit der Kooperationsflughäfen gerade für die Nachtzeit (23 bis 5 Uhr) zu betrachten.

Kosten der einzelnen Verlagerungsstrategien

Im Gutachten im Auftrag der Fraport AG sind für einzelne Verlagerungsoptionen Kosten ermittelt worden, die im Rahmen dieses Gutachtens nochmals aktualisiert werden sollen

Im Rahmen dieses Gutachtens sind für alle untersuchten Verlagerungsstrategien

- Investitionskosten,
- Umstellungskosten und
- Kosten aufgrund des veränderten Betriebes

zu bestimmen. Die Kosten sind für die betroffenen Akteure und Verkehrssegmente getrennt auszuweisen (Flughafenbetreiber, Airlines, Staat). Den so ermittelten Kosten sind ggf. erzielte Kosteneinsparungen, die sich durch die Verlagerung der Flugbewegungen ergeben können, gegenüberzustellen.

Zusammenstellung der Ergebnisse

Basierend auf den vorangegangenen Untersuchungen sind für alle untersuchten Verlagerungsstrategien getrennt nach Verkehrssegmenten und ggf. Akteuren (z. B. Airlines) die wesentlichen Analyseergebnisse in einer Matrix darzustellen (infrastrukturelle Voraussetzungen, Auswirkungen auf Flugbetrieb, Kosten, Zeitaufwand, weitere Vor- und Nachteile; Hemmnisse). Hierbei sind die Fälle vor und nach Ausbau zu unterscheiden.

3.3 Erarbeitung eines praxisorientierten Umsetzungskonzeptes (AP3)

Auf Basis der vorangegangenen Analysen und Auswertungen ist getrennt für beide Untersuchungsfälle (Möglichkeit der zeitlichen Verlagerbarkeit von Flugbewegungen der Fall vor und nach Ausbau der Flughafens Frankfurt) ein konkreter Vorschlag für ein **praxisorientiertes Umsetzungskonzept** zu entwickeln. Die Vorschläge müssen ökonomisch sinnvoll, praktikabel (auch hinsichtlich Zeithorizont für Umsetzung) und umsetzungsorientiert auch hinsichtlich der Akzeptanz betroffener Akteure sein. Die Bereitschaft zur Verlagerung bestimmter Flugbewegungen ist schon während des Projekts mit den betroffenen Akteuren zu diskutieren. - Das Konzept muss antworten geben auf die Fragen:

- Welche Maßnahmen (insbesondere infrastruktureller und preispolitischer Art) müssen ergriffen werden?
- Zu welchen Zeitpunkten müssen die Maßnahmen ergriffen werden, in welcher Reihenfolge müssen sie aufgegriffen werden und in welchen Zeiträumen sind sie abzuschließen (Masterplan)?
- Wer sind die zur Umsetzung der Maßnahmen relevanten Akteure?
- Welcher weiterer Klärungsbedarf zur Umsetzung besteht (ggf. auch Bedarf von Expertisen)?
- Welche Hemmnisse sind mit dem Konzept verbunden? Wie können diese Hemmnisse überwunden werden (z.B.: durch ökonomische Anreize für Betroffene)?
- Welche Kosten sind mit den Maßnahmen verbunden?
- Wo liegen die Vor- und Nachteile des Konzeptes?

Es wird im Rahmen des Gutachtens gefordert, den vom Gutachter vorgelegten Vorschlag für das Konzept, in einem Akteursworkshop mit allen relevanten Akteuren zu diskutieren. Das Umsetzungskonzept ist in Abstimmung mit dem Auftraggeber auf Basis der Ergebnisse des Workshops zu aktualisieren.

4. Vergabe des Gutachtens

Das Regionale Dialogforum behält sich vor, die Arbeitspakete einzeln oder gebündelt - abhängig von den eingehenden Angeboten – zu vergeben. Die Kostenplanung ist für die Projektphasen bzw. Arbeitspakete einzeln zu erstellen. Es sollte explizit dargestellt werden, ob die Aufwendungen für die Recherche von den für das Gutachten notwendigen Daten in der Kostenkalkulation enthalten ist.

5. Zeitlicher Rahmen des Gutachtens

Die Arbeiten der Gutachter dürfen nach Auftragsvergabe den Zeitraum von sechs Monaten nicht überschreiten. Ein vorläufiger Zeitplan für die Erstellung des Gutachtens bzw. des Arbeitspaketes ist den Angebotsunterlagen beizufügen.

6. Kooperationen und Konsortien

Dem Auftragnehmer wird freigestellt, Unteraufträge zu vergeben oder gegebenenfalls Konsortien zu bilden.

7. Begleitung des Gutachtens

Die wissenschaftliche Begleitung des Gutachtens erfolgt durch das Öko-Institut: Darüber hinaus begleiten das Gutachten, das Regionale Dialogforum, die Geschäftsstelle des RDF sowie das Projektteam „Nachtflugverbot“.

Weiterhin ist vorgesehen, die Gutachten von externen Experten mit einer Qualitätssicherung begleiten zu lassen. Sowohl das Untersuchungsdesign als auch die Ergebnisse des Gutachtens werden einer Prüfung durch die externen Experten unterzogen.

Das RDF geht davon aus, dass diejenigen Anbieter, die nicht den Zuschlag erhalten auf der Basis von Tagessätzen auch für die Qualitätssicherung der Arbeiten eines anderen Anbieters zur Verfügung stehen. Sollte dies nicht der Fall sein, ist darauf ausdrücklich im Angebot hinzuweisen.

8. Darstellung und Präsentation der Ergebnisse

Die Ergebnisse sind in 50-facher Ausfertigung in einem Endbericht darzustellen sowie in digitaler Form zur Verfügung zu stellen (CD-ROM).

Des Weiteren sind Zwischenergebnisse sowie Endergebnisse im Rahmen der Sitzungen des Projektteams „Nachtflugverbot“ vorzustellen und mit den anwesenden Mitgliedern zu diskutieren.

Alle im Rahmen des Gutachtens erarbeiteten Daten sind dem Regionalen Dialogforum auf Anfrage kostenfrei in digitaler Form auch für weitere Arbeiten anderer Gutachter zur Verfügung zu stellen.

9. Fristen für das Angebot

Potentielle Auftragnehmer sind aufgefordert, ihre Angebote für das beschriebene Gutachten spätestens bis zum 5. Mai 2003, 12.00 Uhr, bei der Geschäftsstelle des Regionalen Dialogforums einzureichen (Poststempel bzw. FAX-Protokoll; Adresse siehe Begleitschreiben). Die Anbieter sollten bereit sein, ihre Angebote im Projektteam „Nachtflugverbot“ am 15. Mai 2003 und im Regionalen Dialogforum am 16. Mai 2003 zu präsentieren.

10. Ansprechpartner

Bei inhaltlichen Fragen wenden Sie sich bitte an Herrn Martin Schmied, Öko-Institut, Novalisstraße 10, D-10115 Berlin, schmied@oeko.de, Fon +49-30-280 486-82, Fax +49-30-280 486-88; Mobile: +49-160-530 7671.

Zum organisatorischen Ablauf gibt Herr Ralf Eggert von der Geschäftsstelle des Regionalen Dialogforums weitere Auskunft: Berliner Ring 89, D-64625 Bensheim, eggert@ifok.de, Fon +49-6251-841678, Fax +49-6251-841616.