

Abl: VP-33.1.6
Philippe-Verhulst/Kastner
Teffenw/Ruijs/BBJc

VERTRAGSVERLETZUNG 2003/5086 – GEPLANTER AUSBAU DES FRANKFURTER FLUGHAFENS

Treffen mit deutscher Delegation am 17. Mai 2004

1. Sachverhalt

Der Fall betrifft den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens. Die geplante neue Nordwest-Landebahn wäre weniger als einen Kilometer von der Chemiefabrik „Ticona“ entfernt. Die Landesplanerische Feststellung vom 11 Juni 2002, durch die das Raumordnungsverfahren zur Flughafenerweiterung abgeschlossen wurde, hat die prinzipielle Raum- und Umweltverträglichkeit der Vorhabensvariante Nordwest festgestellt und diese hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Raum- und Umweltfaktoren als gegenüber den anderen beiden geprüften Varianten (Nordost und Süd) vorzugswürdig festgestellt. Zuvor war keine umfassende Beurteilung des Seveso-II-Risikos hinsichtlich der Landebahn Nordwest vorgenommen worden.

Mittlerweile sind verschiedene technische Untersuchungen, unter anderem durch die deutsche Störfallkommission, durchgeführt worden, die festgestellt haben, dass der Bau der Nordwest-Alternative angesichts der Nähe zur Chemiefabrik Ticona nicht ratsam wäre.

2. Rechtliche Bewertung

Sowohl der Flughafen selbst als auch Ticona sind Störfallbetriebe im Sinne der Seveso-II-Richtlinie. Gemäß Artikel 12 der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass in ihren Politiken der Flächenausweisung oder -nutzung und/oder anderen einschlägigen Politiken das Ziel Berücksichtigung findet, schwere Unfälle zu verhüten und ihre Folgen zu begrenzen. Nach Einschätzung der Kommission ist das Raumordnungsverfahren eine Politik in diesem Sinne. Demnach hätte während des Raumordnungsverfahrens und insbesondere vor Durchführung des Alternativenvergleichs eine Untersuchung nach Artikel 12 der Seveso-II-Richtlinie durchgeführt werden müssen. Dies ist nicht geschahen. Artikel 12 der Seveso-II-Richtlinie ist daher verletzt worden.

3. Stand des Verfahrens

Die Kommission hat am 1. April 2004 ein Mahnschreiben wegen Verletzung von Artikel 12 der Seveso-II-Richtlinie an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet. Deutschland hat mit Schreiben vom 7. Mai 2004 eine Verlängerung der Antwortfrist bis zum 1. Juli 2004 beantragt. Die Verlängerung wurde gewährt. Deutschland hat gleichzeitig um ein Gespräch mit den Dienststellen der Generaldirektion Umwelt gebeten, um Möglichkeiten zur Lösung des Problems zu diskutieren.

4. Treffen am 17. Mai 2004

Das Treffen fand am 17. Mai 2004 statt. Die deutsche Delegation unter Leitung des Bundesumweltministeriums stellte klar, dass es keine Vorfestlegung für eine bestimmte Landebahn-Variante seitens der deutschen Behörden gegeben habe. Im Rahmen der anstehenden Neufassung des Landesentwicklungsplans für Hessen würde nunmehr eine umfassende Seveso-II-Prüfung sowohl hinsichtlich der Nordwest- als auch bezüglich der anderen Varianten durchgeführt werden. Die Ergebnisse der Untersuchungen der Störfallkommission würden dabei berücksichtigt werden. Auf der Basis der Ergebnisse dieser Prüfungen würde ein neuer Variantenvergleich, einschließlich der „Nullvariante“, durchgeführt werden. Der Entwurf des neuen

Landesentwicklungsplans für Hessen solle dem Hessischen Kabinett etwa im September 2004 vorgestellt werden.

5. Weiterer Verlauf des Verfahrens

Die Kommission wird die offizielle Antwort der Bundesrepublik Deutschland auf das Mahnschreiben der Kommission abwarten. Sollte die Antwort die von der deutschen Delegation während des Gesprächs am 17. Mai 2004 getroffenen Aussagen bestätigen, d.h. sollten die Anforderungen der Seveso-II-Richtlinie befolgt werden, wäre relevantes Gemeinschaftsrecht gewahrt. In diesem Fall hätte die Kommission keinen Grund, weitere Schritte in dem Verfahren zu unternehmen.