



Regionalvertreter: Dirk Treber, Weingartenstrasse 24,  
64546 Mörfelden-Walldorf, Tel: 06105/21781,  
Fax: 06105/277707, E-Mail: [dirk.treber@debitel.net](mailto:dirk.treber@debitel.net)  
Mörfelden-Walldorf, den 29. Januar 2002

Neue Anschrift der Geschäftsstelle ab 1.6.2001: 40476 Düsseldorf, Frankenstr. 25; Tel: 0211/4209186, Fax: 0211/4209188

An das  
Regierungspräsidium Darmstadt  
Postfach 11 12 53  
64278 Darmstadt

## **Einwendung zum Raumordnungsverfahren „Ausbau des Frankfurter Flughafens“**

Sehr geehrter Damen und Herren,

zunächst folgende Vorbemerkung:

die Unterlagen, Texte und Karten, die die FRAPORT AG zum Raumordnungsverfahren vorgelegt hat, sind zum Teil schlecht lesbar und sehr unübersichtlich. Sie müssten eigentlich überarbeitet und erneut offengelegt werden.

Im folgenden mache ich zu den planungsrelevanten Themen des Raumordnungsverfahren Bemerkungen, Anregungen und Anfragen. Insgesamt lässt sich zusammenfassend feststellen, dass alle drei vom Flughafen vorgesehenen Ausbauvarianten nicht raumverträglich sind und wir als Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) e. V. den Ausbau des Frankfurter Flughafens ablehnen.

### **Planungsrecht**

Die ausführliche Darstellung der sogenannten Mediation und ihrer angeblichen Ergebnisse in den Antragsunterlagen der FRAPORT AG macht die Offenlegung aller Gutachten und Sitzungsprotokolle dieses Verfahren erforderlich.

Die von der Landesregierung als Miteigentümerin des Flughafens in Gang gesetzte Mediation kann nicht Bestandteil der Abwägungsentscheidung im Genehmigungsverfahren sein.

Es ist unklar, in welchem Verhältnis das als Mediation bekannte Verfahren oder Teile daraus Bestandteil des Genehmigungsverfahrens sind.

In welchem Verhältnis stehen das Regionale Dialogforum (RDF) und das Genehmigungsverfahren zu einander?

Der aktuelle Regionalplan ist hinsichtlich der Aussagen zum Frankfurter Flughafen nichtig. Es besteht keine Rechtsgrundlage für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens.

Das Raumordnungsverfahren kann von seinem Wesen her die anstehende Frage nicht lösen. Statt die notwendige Änderung des Regionalplans von der Entscheidung der Variantenwahl im Raumordnungsverfahren abhängig zu machen, sollte lieber der Regionalplan entsprechend den Vorgaben des Landesplanungsgesetzes geändert werden.

Die Festlegung der Landesregierung, vertreten durch den Ministerpräsidenten Roland Koch, und der Antragstellerin auf die Nordwestvariante belegt, dass das Raumordnungsverfahren nur noch eine Alibifunktion hat. Tatsächlich will die Landesregierung der zuständigen Regionalversammlung beim Regierungspräsidenten in Darmstadt den von ihr gewünschten Standort (Nordwestbahn) aufzwingen.

Die Bestimmung der Gemeinwohlaspekte zur Flughafenerweiterung ist nicht nachvollziehbar.

Für ein Vorhaben von bundesweiter Bedeutung hätte eine bundesweite Prüfung aller Vorhabensalternativen erfolgen müssen. Tatsächlich erfolgte die Festlegung auf den Ausbau in Frankfurt, bevor entsprechende Ergebnisse aus bundesweiten Untersuchungen vorlagen. Ich beantrage, den Abbruch des Verfahrens wegen unvollständiger Planungsunterlagen hinsichtlich der Vorhabensalternativen.

Die Behauptung, ohne den Ausbau von Frankfurt sei die internationale Anbindung Deutschlands an die Luftfahrt nicht dauerhaft gesichert, ist nicht belegt. Schon der kurze Planungszeitraum (bis 2015) von 9 Jahren nach geplanter Fertigstellung im Jahr 2006 widerlegt diese These.

Die Stärkung der Hub-Funktion von Frankfurt widerspricht dem raumordnerischen Ziel gleichwertiger Lebensbedingungen in ganz Deutschland. Es macht keinen Sinn, Waren aus ganz Deutschland erst nach Frankfurt zu transportieren bzw. von Frankfurt aus zu verteilen. Unser Land ist so dicht besiedelt, dass das System Hub and Spoke einseitig die betriebswirtschaftlichen Vorteile der Fluggesellschaften unterstützt.

Bei den planerischen Vorgaben fehlt die Möglichkeit der Verlagerung aller reinen Frachtflüge zum Flughafen Hahn oder anderen Flughäfen.

Es fehlt eine konsequente Abarbeitung der Möglichkeiten aller Flughafenkooperationen für den Frankfurter Flughafen.

Die unternehmerische Kooperation der Flughäfen Frankfurt und Amsterdam wird auch im Hinblick auf die Flughafenkooperation Konsequenzen haben. Hier wurde zentraler Aspekte, die künftige Nachfrage zu befriedigen, ausgeblendet.

Die raumordnerische Überlegungen vernachlässigen die zu erwartende Herstellung von mehr Marktgerechtigkeit. Die Auswirkungen des EU-weit gewollten Subventionsabbaus für die Luftfahrt kann bei der Erstellung der Prognosen nicht ignoriert werden.

Soweit volkswirtschaftliche Aspekte zur Begründung des Vorhabens herangezogen werden, müssen die staatlichen Subventionen herausgearbeitet und in Bezug zu den angegebenen Vorteilen gesetzt werden.

Die Zunahme der Luftfahrt resultiert i. W. aus dem veränderten Freizeitverhalten der Bevölkerung. Die staatliche Daseinsfürsorge dient aber nicht der Sicherung der Mobilität auf jede Art und unabhängig von den Motiven. Für die Raumordnung ist von Bedeutung, dass nicht die betriebswirtschaftlichen Strategien der Fluglinien und Flughäfen die Gewichtung der öffentlichen Belange untereinander bestimmen dürfen, sondern die nachvollziehbaren Ansprüche der jeweiligen öffentlichen Belange.

Die Bezugnahme auf den Entwurf der Bundesregierung zum Flughafenkonzept ist unzulässig. Würde über den Entwurf Einigkeit bestehen, wäre es kein Entwurf mehr.

Die Nachfrage nach Flügen wird weltweit durch die Flugpreise bestimmt. Kapazitätsengpässe sind Ausdruck zu niedriger Flugpreise interpretiert werden. Wer die Beseitigung des Kapazitätsengpasses in Frankfurt als öffentlichen Belang definiert, greift in die Preisgestaltung des Fliegens ein.

Die Auswirkungen des Vorhabens gehen im Umweltbereich weit über den festgelegten Untersuchungsraum hinaus. So ist insbesondere der Wirkungsmechanismus für die Ozon-Problematik (Sommersmog) nicht ausreichend aufgearbeitet worden.

Raumordnungsrecht ist kein dienendes Recht gegenüber der Fachplanung. Der räumliche und tatsächliche Ausgleich der Ansprüche an die zeitlichen und flächenbezogenen Raumansprüche ist eigenständiges Fachrecht. Die Fachplanung muss deshalb dem Ausgang des Raumordnungsverfahrens nicht zwingend folgen. Sie muss die Position von Landesplanung und Raumordnung aber mit nachprüfbaren Gründen in der Abwägungsentscheidung der Planfeststellung überwinden.

Die Kooperation mit dem Flughafen Hahn wird mehrfach zur Planungsgrundlage erhoben, obwohl hierfür keine Rechtsgrundlage vorliegt. Bis heute haben m. W. weder die Länder Hessen und/oder Rheinland - Pfalz noch die Flughafengesellschaften ein schlüssiges Konzept zur Kooperation vorgelegt oder gar die Kooperation bei der EU beantragt. Die Unterlagen sind zu überarbeiten und bei Vorliegen der Voraussetzungen wieder vorzulegen.

Die Schaffung von Arbeitsplätzen ist – wenn überhaupt – nur ein allgemeines Argument, kann aber niemals das Expansionsrecht eines bestimmten Unternehmens begründen. Andernfalls würde der Staat einseitig einen Marktteilnehmer bevorzugen.

Wenn die Bundesregierung und die Landesregierung die Verlagerung des innerdeutschen Flugverkehrs auf die Schiene wollen, dann müssen sie entsprechende Rahmenbedingungen schaffen. Die Aussage, dass eine solche Verlagerung unter derzeitigen Marktbedingungen nicht oder nicht ausreichend eintritt, zeigt das Handlungsdefizit der Politik auf, begründet aber keinen öffentlichen Belang zur Sicherung innerdeutscher Flüge.

Die Annahmen zum Flotten - Mix im Jahr 2015 bestimmen das Planungsziel von 120 Flugbewegungen je Stunde, obwohl sie nicht hergeleitet wurde. Eine willkürliche Annahme kann aber nicht zur Planungsgrundlage in einem öffentlich-rechtlichen Verfahren werden.

Alle Ausbauvarianten liegen im Bannwald, der seit Ende 2000 als Rechtsverordnung geschützt ist. Rechtsverordnungen sind Landesrecht. Das Raumordnungsverfahren kann geltendes Recht nicht missachten.

Der südhessische Verdichtungsraum wird immer mehr von der Luftverkehrsbranche abhängig, die konjunktur- und strukturanfällig ist z. B. durch internationale Konzentration der Fluggesellschaften, europäische und deutsche Standortalternativen zu FRA, Bahnkonkurrenz auch bei der Fracht, europäische Kerosinbesteuerung.

Die gesetzlich vorgeschriebene Aufforstungsverpflichtung wird zu einer Reduktion landwirtschaftlicher Fläche führen. Die Nahrungsmittelproduktion in der Nähe des Ballungsgebietes hat aber eine besondere Bedeutung für die Direktvermarktung als wichtige Einnahmeform der Landwirtschaft und als bedeutende Möglichkeit zum direkten Dialog zwischen Nahrungsmittelproduzent und Lebensmittelnutzer.

Die mit dem Ausbau verbundenen Folgeerscheinungen werden zu großen Teilen landwirtschaftliche Flächen in andere Nutzungen überführen. Damit werden die Transportwege für die Lebensmittelversorgung des Ballungsgebietes Rhein-Main länger. Dies ist umweltpolitisch schädlich.

Die notwendigen Restriktionen bei der Neuausweisung von Wohngebieten wegen der starken Lärmzunahme steht in scharfem Kontrast zu den Versprechungen über zusätzliche Arbeitsplätze.

Eine Raumaufteilung, die so "angelockte" Menschen zu Fernpendlern macht, muss abgelehnt werden.

### **Bedarfsnachweis - Fliegen**

Die Angaben zur Entwicklung der Weltluftfahrt beruhen auf Hochrechnungen aus der Entwicklung vergangener Jahre. Ihre Aussagekraft für die Zukunft ist deshalb beschränkt.

Betrachtet man die Literatur zur weiteren Entwicklung des Weltluftverkehrs, fällt auf, dass die Prognosen stark differieren.

Die Wachstumsraten der Weltluftfahrt besagen nichts über die Entwicklung in Europa oder in Frankfurt, da sie stark von Regionen geprägt sind, die erheblichen Nachholbedarf an wirtschaftlicher Entwicklung (China, Südamerika) haben und deren Wirtschaftszentren mehrere hundert Kilometer auseinanderliegen (USA/Nordamerika, Ostasien).

Der Boom der Luftfahrt in den letzten Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde vor allem durch die Liberalisierung der Weltluftfahrt, Preisnachlässe und die starke Konjunktur in den Vereinigten Staaten bestimmt. Diese Voraussetzungen bestehen nicht mehr. Die Prognosen der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts können keine Planungsgrundlage mehr darstellen.

Triebfeder der Preisnachlässe in der zivilen Luftfahrt war in den letzten 20 Jahren u. a. der zunehmende Ferntourismus. Abnehmende Kaufkraft in den Ausgangsländern, steigende Preise in den Zielländern oder steigende Treibstoffpreise können diese Situation sehr schnell ändern.

Die Preise für Flugtickets entsprechen nicht realen Preisen, sondern resultieren aus den direkten und indirekten Subventionen.

Die Entwicklung der Hub's in den 90er Jahren war Resultat einer bestimmten ökonomischen Situation, die nicht mehr existiert. Der Rückgang der Geschäftsflüge aus Deutschland in die Vereinigten Staaten begann bereits vor den Anschlägen am 11.09.2001. Telekommunikationsmöglichkeiten verändern bereits den Mobilitätsbedarf der Geschäftswelt.

Die Kapazitätsprognose berücksichtigt nicht die einschneidenden Veränderungen der letzten Wochen in der Weltluftfahrt. Sie muss überarbeitet werden. Ob die Luftfahrt sich von den Einbrüchen erholt ist fraglich. Da sich die Kosten der Fluggesellschaften erhöhen. Der Kapazitätszuwachs nach der Golf-Krise wurde durch die Effekte bei der beginnenden Liberalisierung des Luftverkehrs gestützt. Diese Effekte treten nicht ein zweites Mal auf. Die Segmente Geschäftsflüge, Frachtflüge und Urlaubsflüge werden derzeit noch oft mit einer Maschine befriedigt. Die Arbeitsteilung und Spezialisierung in der Volkswirtschaft wird mit Sicherheit auch den Flugverkehr erreichen. Anzeichen hierfür sind der Bau von Großraumflugzeugen für den Passagierverkehr, zunehmender Fernverkehr mit kleinen "Geschäftsflugzeugen" und die Bildung von Schwerpunkt-Frachtflughäfen. Die Veränderungen werden im Zuge des weltweiten Warenaustauschs sehr schnell eintreten. Die Tradition des Frankfurter Flughafens als Zentrum aller Flugverkehrssegmente richtet sich gegen die Kräfte des Wettbewerbs und kann nicht gelingen.

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat errechnet, dass der ICE zwischen Frankfurt und den Flughäfen (Städten) Amsterdam, Düsseldorf und Köln/Bonn den Frankfurter Flughafen in dem Maß entlastet, wie zusätzliche Kapazitäten nachgefragt werden.

Treffen die Hochrechnungen für die Nachfrage in Frankfurt zu, dann belegt dies, dass der Flughafen am heutigen Standort nicht zukunftsfähig ist. Vielfach wurde selbst von den Interessensverbänden der Luftfahrt, wie der Pilotenvereinigung Cockpit, bereits die Neuanlage eines Flughafens außerhalb des Ballungsraums gefordert. Dieser Forderung wird in den vorliegenden Unterlagen nicht weiter untersucht.

Mit einer Vergrößerung der Fläche für die zivile Nutzfahrt um 30 bis 40 Prozent entsteht tatsächlich ein völlig neuer Flughafen. Angesichts der dargestellten Wachstumsraten im Luftverkehr ist es vollkommen unerträglich, wenn auch dieses neue Flughafenkonzept in wenigen Jahren schon wieder an seine Kapazitätsgrenzen stoßen wird.

Die Aussagen zur Hub-Funktion von Berlin-Schönefeld werden der Hauptstadtfunktion von Berlin nicht gerecht. Sie ignorieren außerdem die Öffnung der EU nach Osten.

### **Verkehrsentwicklung anderer Verkehrsträger (Modalsplitt)**

Die neue Tarifstruktur der Deutschen Bahn AG ab 2002 wird zu deutlichen Veränderungen in der Nachfrage nach Bahnverbindungen führen. Die Preisgestaltung wurde bei den Kapazitätsüberlegungen nicht berücksichtigt.

Der Ausbau des ICE-Netzes wird die Nachfrage nach innerdeutschen Flügen weiter reduzieren. Gerade der Raum Frankfurt wird zusätzliche ICE-Strecken erhalten.

Die Anbindung und Verbesserung der Schienenanbindung löst zwar einerseits eine Erweiterung des potentiellen Einzugsbereichs aus, macht aber gleichzeitig viele innerdeutsche Flüge überflüssig.

### **Ökonomische Leistungen des Frankfurter Flughafens**

Da die negativen Wirkungen des Flughafens auf die Wirtschaftsentwicklung bei den Gutachten zur Mediation bewusst ausgeblendet wurden, sind die Ergebnisse nicht sehr aussagefähig.

Die regionalen Kosten der Luftfahrt wurden nicht untersucht.

Bahninvestitionen haben gegenüber Luftverkehrsinvestitionen einen erheblich höheren Arbeitsplatzeffekt im Inland, da Herstellung, Streckenbau und Wartung im Inland erfolgen.

Die Gutachten betrachteten einseitig die mögliche Entwicklung des Frankfurter Flughafens. Die wichtigere Frage nach dem künftigen Mobilitätsbedarf der Wirtschaftsunternehmen wurde nicht untersucht.

Sämtliche Wirtschaftsgutachten unterstellten stillschweigend, dass Kapazitätsengpässe in Frankfurt zur Verhinderung gewünschter Wirtschaftsaktivitäten führen. Diese Betrachtung ist naiv und entspricht nicht den Wirtschaftsabläufen. Die marktgerechte Veränderung der Preise und die daraus resultierenden Umschichtungen innerhalb der Nutzungsinteressenten wurden nicht einmal in Erwägung gezogen.

Die Investitionsleistung am Flughafen ist angesichts der Pflicht zu EU-weiten Ausschreibungen kein Indikator für die Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur. Die Erfahrungen beim Bau der ICE-Strecke Köln- Rhein/Main belegen, dass die Arbeiten zu großen Teilen nicht von Arbeitskräften mit einem dauerhaften Wohnsitz im Rhein-Main Gebiet oder in Deutschland erledigt werden.

Die Annahmen der verschiedenen Szenarien zur Kapazitätsentwicklung und zu einzelnen Verkehrssegmenten unterschieden sich gravierend von den Annahmen der Wirtschaftsgutachten. Die Zusammenführung von Ergebnissen unterschiedlicher Fragestellung ist unzulässig. Die Qualitätsprüfung hat diese Aussage entweder bestätigt oder nicht untersucht.

Die Annahme, dass die Verlagerung von Frachtflügen zwangsläufig zu volkswirtschaftlichen Einbußen führt, ist falsch. Wenn der neue Ziel- oder Ausgangspunkt näher am Absender bzw. Empfänger liegt, sind betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Einsparungen die Folge.

Alle Imagestudien über das Rhein-Main Gebiet belegen, dass die weichen Standortfaktoren die künftige Entwicklung bestimmen werden. Wenn aber über 70 % der realen und potentiellen Siedlungsfläche durch Fluglärm bis hin zur Unbewohnbarkeit belastet wird, dann wird dies Konsequenzen für das Image und die wirtschaftliche Entwicklung haben.

Die Berechnung induzierter Effekte im Hinblick auf die Arbeitsplätze ignoriert, dass die Standortentscheidung eines Unternehmens durch eine Vielzahl von Faktoren bestimmt wird.

Unsinnige Grundannahmen in den ökonomischen Gutachten können auch die Bearbeitung des Zahlenmaterials mit statistischen Test-Verfahren nicht "bewiesen" werden, denn statistische Test können die Zulässigkeit ihrer Anwendung nicht prüfen.

Die minimale Rücklaufquote der Antworten belegt vor allem die Bedeutungslosigkeit des Flughafens für die angeschriebenen Unternehmen. Das "Nachfassen" verändert den zu interpretierenden Datensatz. Inhomogen gewonnene Aussagen dürfen nicht mit Test-Verfahren geprüft werden, die eine homogene Datengewinnung erfordern. So entstandene Erhebungen lassen sich nur verbal-argumentativ interpretieren.

Die Luftverkehrsarbeitsplätze sind besonders konjunkturanfällig und kapitalintensiv. Sie weisen deshalb noch große Rationalisierungsreserven auf (Einchecken, Gepäckabfertigung, etc.), die der künftig verschärfte Wettbewerb freisetzen wird. Sie sind in den Arbeitsplatzberechnungen und Arbeitsplatzprognosen nicht berücksichtigt.

Mehr Flugverkehr ist keine Garantie für Beschäftigungswachstum. Trotz starkem Zuwachs an Passagieren, Flugbewegungen und Luftfracht gab es zwischen 1991 und 1996 keinen Zuwachs der Arbeitsplätze bei der FAG.

Die Arbeitsplatzentwicklung am Flughafen ist durch konkrete Zahlenreihen und Analysen zu belegen. Die Kalkulationen aus der "Mediation" können wegen methodischer Probleme nicht als Bewertungsmaßstab herangezogen werden.

Das Wachstum an Passagieren war mindestens im Jahr 1998 bei der FAG nicht mit dem prognostizierten Beschäftigungswachstum verbunden (Bilanzpressekonferenz der FAG am

11.05.1999; laut FAG-Chef Bender am 30.11.1999: In 1999 gab es kein Beschäftigungswachstum trotz starkem Verkehrszuwachs bei der FAG).

Vor allem aus der Vielzahl der direkten internationalen Linienflugverbindungen resultieren regionale Standorteffekte und sekundären Beschäftigungseffekte, kaum nennenswerte hingegen aus den Urlaubsflügen und dem Umsteigerverkehr (Passagier-Hub).

Die Drehkreuz-, Umsteige- oder Transitfunktion (hub and spoke, Nabe und Speiche) hat kaum primäre und sekundäre Beschäftigungseffekte, denn wer wie angestrebt, "schnell umsteigt" hat keine Zeit zum Geld ausgeben. Die Drehkreuzfunktion ermöglicht Rationalisierungen und kostet insgesamt gesehen Arbeitsplätze.

Dass "wachsender Luftverkehr zu einem kontinuierlichen Zuwachs an Arbeitsplätzen und Einkommen führt" ist auch unter Berücksichtigung der dadurch verursachten Beschäftigungsverluste im Bahn- und Straßentransport zu prüfen.

Viele Tausend Arbeitsplätze in Tourismus, Industrie, Landwirtschaft, Handel und anderen Dienstleistungen werden wegen niedriger Flugpreise ins Ausland verlagert. Wachsender Luftverkehr z. B. durch Flugtourismus zum Hauptzielgebiet Mittelmeer vernichtet Arbeitsplätze im Inland.

Eine weitere Arbeitsplatzkonzentration im Rhein-Main-Verdichtungsraum, der nach der Wirtschaftskraft unter den europäischen Flächenregionen an erster Stelle steht, geht strukturpolitisch zu Lasten anderer Regionen, z. B. in den neuen Bundesländern.

### **Vorhabensalternativen**

Die Möglichkeit eines privatfinanzierten internationalen Großflughafens in Sachsen-Anhalt hat die Antragstellerin bewusst kleingeredet. Hier muss die Raumordnungsbehörde eigene Sachverhaltsermittlungen anstellen.

Der öffentliche Belang, Sicherung der internationalen Luftfahrt, begründet kein hessisches Vorrrecht zur Entwicklung des Frankfurter Flughafens.

Die Zielsetzung von Fraport für den Ausbau ist unklar: Einerseits geht es nach eigenen Angaben primär um die Zunahme bei den Umsteiger-Fluggästen und die Luftfracht (vgl. FRA 2000plus, März 1999), andererseits sollen möglichst viele Fluggäste auf innerdeutsche Flüge verzichten und mit der Bahn anreisen.

Der private Belang von Fraport zur Unternehmensausweitung und Gewinnsteigerung ist kein Argument für die Kapazitätsausweitung.

## **Variantenbestimmung**

Die Bestimmung einer "Vorzugsvariante" durch FRAPORT ist unzulässig und widerspricht der Zusage der Landesregierung, dass die Entscheidung über die Lage der neuen Bahn erst im Raumordnungsverfahren gefällt wird.

Da FRAPORT in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren die einzelnen Varianten nicht gleichwertig behandelt, ergibt sich ein Widerspruch zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Verwaltungsentscheidung darf durch die Festlegung des Ministerpräsidenten und Aufsichtsratsvorsitzenden von FRAPORT, Roland Koch, auf die Nordwestvariante nicht beeinflusst werden.

Die Begrenzung auf die drei Varianten "Nordwest", "Nordost" und "Süd" ist unzureichend. Außer der Nullvariante hätten alle möglichen Kooperationen mit anderen Flughäfen Berücksichtigung finden müssen.

Das Raumordnungsverfahren muss alle möglichen Varianten diskutieren. Hierzu gehören insbesondere auch der Einsatz neuer, verbesserter Techniken für das bestehende Bahnsystem, die Kapazitätssteigerung durch eine Bahnspreizung und mindestens die in der Mediation diskutierten Varianten.

Es wird – gerade unter Einbeziehung der Mediation – nicht nachvollziehbar dargelegt, warum die Schließung der Startbahn 18-West und die Nutzung von Wiesbaden-Erbenheim nicht möglich sein sollen.

Bei der Konzeption der beiden Nordvarianten wurde das bestehende Autobahn- und Bundesstraßennetz als unveränderbarer Zwangspunkt angenommen. Diese Annahme ist willkürlich. Immerhin liegt bei der NW-Variante die Bahnlinie "Kelsterbach – Niederrad" im Sicherheitsbereich.

Die Planung der Südbahn muss als Einstieg in die Atlanta-Variante bewertet werden. Weder die erste Stufe dieser maximalen Variante noch der Bau von zwei Südbahnen sind genehmigungsfähig.

## **Funktionsabläufe im Flughafen**

Die Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Frankfurt im Bereich des "Gateway-Garden" zugunsten sog. flughafenaffiner Nutzungen hätte in einem Gesamtkonzept des Flughafens berücksichtigt werden müssen. Es ist insbesondere nicht nachvollziehbar, warum das neue Terminal in den Süden gelegt werden soll.

Der Bau von Landebahnen nördlich des heutigen Flughafens führt in Verbindung mit einem Terminal im Süden zu flughafeninternem Kreuzungsverkehr. Es ist deshalb zu befürchten, dass in einigen Jahren auch der Startbetrieb von diesen Bahnen beantragt werden wird.

London – Heathrow hat mit einem Parallelbahnsystem eine höhere Kapazität als Frankfurt. Es wurde bisher nicht aufgeklärt, warum dieses Konzept in Frankfurt nicht anwendbar ist.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Anbindung der Nordbahnen als Brücken über die Verkehrswege geplant werden. Ebenerdige Verbindungen entsprechen der Funktionsweise eines Flughafens besser und würden geringere Lärmemissionen verursachen.

### **Verkehrsanbindung**

Das bereits heute überlastete Straßennetz im Rhein-Main-Gebiet kann die prognostizierten Verkehrsmengen durch den Flughafenausbau nicht aufnehmen. Es ist unabdingbar, dass die Erschließungsfrage vor Abschluss des Raumordnungsverfahrens einschließlich der Finanzierung der Verkehrswegeneubauten verbindlich geregelt wird. Der notwendige Aus- und Neubau von Straßen müsste deshalb zeitlich vor dem Flughafenausbau erfolgen.

Die vom Staat zu finanzierenden Kosten der zusätzlich notwendigen Infrastruktur (Straßen etc.) müssen im Raumordnungsverfahren nicht nur unter ökologischen, sondern auch unter ökonomischen Gesichtspunkten vollständig ermittelt und in die Abwägung eingestellt werden.

Die Anbindung des neuen Terminals an das Verkehrsnetz ist unzureichend. Dies belegt die falsche Positionierung. Die Planung muss vollständig überarbeitet werden.

Akzeptiert man die Arbeitsplatz- (plus 30.000 Menschen) und Fluggastprognosen (plus 40 Mio./Jahr) muss der Flughafen in 2015 selbst unter Berücksichtigung eines regelmäßigen Kranken- und Urlaubsumfang von 10 % der Beschäftigten (30.000 minus 9.000) und einem Umsteigeranteil der Fluggäste von 50 % täglich für ca. 80.000 Menschen zusätzlich erreichbar sein.

### **Sicherheitsfragen**

Die Zunahme des Flugverkehrs erhöht zwangsläufig das Risiko von Unfällen und kriminellen Einwirkungen. Es ist allgemein üblich, dass die Risikofaktoren nicht nur benannt, sondern auch quantifiziert werden.

Für die Kreuzung des Mains besteht ein erhöhtes Vogelschlagrisiko. Die Wahrscheinlichkeit und die Folgen der Vogelschläge sind nur unzureichend abgeschätzt worden.

Es fehlen Planungen und Maßnahmen für den Fall, dass Abstürze etc. über Wohngebieten oder Industrieanlagen (Ticona-Gelände, Caltex-Gelände) geschehen.

### **Schutzgut Klima**

Das Hessische Landesplanungsgesetz hat den Gedanken der Nachhaltigkeit auch im Hinblick auf den weltweiten Klimaschutz als Abwägungsbelang formuliert. Es fehlen in den offengelegten Unterlagen aber die Abwägungsgrundlagen. Hier sind zusätzliche Unterlagen erforderlich. Der Zusammenhang zwischen der Verkehrspolitik und dem Klimaschutz ist unverkennbar.

Um die Folgen des Luftverkehrs für das Weltklima abzuschätzen, müssen die verschiedenen Schadstoffe mengenmäßig und nach Höhenschichten der Atmosphäre ermittelt werden.

### **Schutzgut Mensch: Lärmbelastung und Gesundheit**

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut "Mensch" berücksichtigt nicht die aktuelle Fluglärmbelastung nach Änderung der Flugrouten am 19.04.2001. Die Verfahrensunterlagen sind zu überprüfen und zu aktualisieren.

Die Aufarbeitung der künftigen Lärmsituation ist unzureichend. Sie berücksichtigt weder die Lärmwirkungsforschung, die Arbeit des Umweltbundesamtes noch die Eckpunkte zur Novellierung des Fluglärmgesetzes durch das Bundesumweltministerium. Auch die Ergebnisse der Mediation werden ignoriert.

In der DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau", die in Hessen baurechtlich eingeführt ist, wird von einem Innenpegel nachts < 30 dB(A) ausgegangen. Ich beantrage die Erstellung zusätzlicher Lärmisophonen für die Dauerschallpegel von 40 dB(A)nachts, 45 dB(A) nachts und die Häufigkeits-Maximalpegel von 4 x 50 dB(A)nachts. Hilfsweise beantrage ich die Kontur der Lärmisophone von 47 dB(A)nachts und 6x 68 dB(A)nachts darzustellen.

Die Kippstellung von Fenstern führt nach dem Handbuch für Lärmschutz (1990) nur zu einer Dämpfungsleistung von 10 dB(A) und nicht von 15 dB(A). Auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung geht von diesem Wert aus. Dies muss bei der Berechnung der gesundheitlichen Folgen und der Entschädigungsansprüche berücksichtigt werden.

Bei der Einschätzung der gesundheitlichen Folgen des Nachtflugbetriebes ist die lauteste Nachtstunde maßgeblich, nicht der Dauerschallpegel. Wenn der Flugbetrieb zwischen 23.00 und 5.00 h tatsächlich ruht, führt die Berechnung des Mittelwertes für die Zeit von 22.00 – 6.00 Uhr zu einer dramatischen Unterschätzung des Fluglärms.

Im "Mediationspaket" vom 31.01.2000 heißt es unter dem Punkt Nachtflugverbot: "Darüber hinaus befürwortet die Mediationsgruppe, für weitere besondere lärmsensible Zeitbereiche Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu ergreifen." Solche Zeitbereiche sind die Tages- und Nachtrandstunden (20.00 h -22.00 h; 22.00 h – 23.00 h; 5.00 h – 6.00 h und 6.00 – 8.00 h). Bisher fehlt es an Angaben zum Fluglärm in diesen Zeitbereichen.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm ist der Auffassung, dass die Lärmbelastung in der Umgebung des Frankfurter Flughafens bereits heute so hoch ist, dass schon jetzt ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr erlassen werden muss.

Die heutige Belästigungssituation durch Fluglärm wird durch die Häufigkeit der Überflüge wesentlich mitbestimmt. Hierauf muss die Planung Rücksicht nehmen. Die Unterlagen sind um geeignete Rechen- und Messverfahren zu ergänzen und erneut vorzulegen.

Die Folgen des zusätzlichen Verkehrslärms in den Orten im Umfeld des Flughafens wurden nicht ausreichend dargestellt, weil der Schleichverkehr in Folge der Überlastung des Straßennetzes unzureichend berücksichtigt wurde. Ziel des ROV ist aber nicht nur eine Entscheidung zwischen den von Fraport vorgeschlagenen Bahnen, sondern die Klärung der Raumverträglichkeit aller von dem Vorhaben ausgehenden Nachteile.

Es fehlen ganz eindeutig Untersuchungen und Zukunftsaussagen zu den Konsequenzen für gesundheitliche Risikogruppen.

Den grundgesetzliche Anspruch der Bürgerinnen und Bürger auf den Schutz der körperlichen Unversehrtheit kann die Raumordnung nicht ignorieren. Wenn die Antragstellerin aus der Sicht der Behörde die notwendigen Gutachten z. B. zu den Auswirkungen auf die geistige und körperliche Entwicklung von Kindern nicht erbringen will und nicht erbringen muss, dann kann die Behörde die vorliegenden Hinweise aus den Untersuchungen in München und an anderen Orten nur im Sinne des Vorsorgeprinzips und damit in ihrer maximalen Risikogröße in die Abwägung einstellen.

Für das Schutzgut Erholung müssen Maßstäbe hinsichtlich der Lärmeinwirkung erst noch entwickelt werden. Die Unterlagen sind vollständig zu überarbeiten.

Die besondere Bedeutung des Waldes für die Erholung im Nahbereich des Flughafens und weiter entfernten Gebieten muss noch quantifiziert werden.

Die Verdrängungsvorgänge für die Erholungssuche durch die zunehmende Lärmbelastung wurden ungenügend berücksichtigt. Die entsprechenden Verkehre sind zu kalkulieren und hinsichtlich aller Umweltfolgen und Kosten für den Staat und die Privaten darzustellen.

Nach der Verlegung der Flugrouten ist die Erholungsnutzung auch im Naturpark "Taunus" beeinträchtigt. Es fehlt an einer planerischen Bewältigung dieser Frage.

### **Schutzgut Luft Kleinklima**

Das eingesetzte Klimamodell zur Erfassung der kleinklimatischen Veränderungen basiert auf einem zu weitmaschigen Messnetz. Dies hat zur Folge, dass die Auswirkungen auf die Waldbestände und auf die luftklimatische Situation in den benachbarten Ortslagen nicht abgebildet wird.

### **Schutzgut Luft Emissionen - Immissionen**

Die komplexen Wechselwirkungen des Sommersmogs mit getrennten, großräumigen Entstehungs- und Belastungsgebieten wurden nicht aufgearbeitet. Die "relativ" niedrigen Ozonwerte im Flachland, in dem der Flughafen liegt, sind die Ausgangsregionen der extrem hochbelasteten Hochlagen der Mittelgebirge. Die dramatischen Zuwächse des Flugverkehrs und der von ihm ausgelösten Kfz-Bewegungen müssen im Hinblick auf die konkreten Auswirkungen in den Mittelgebirgen geprüft werden.

### **Schutzgut Luft Staub und Feinpartikel**

Die Folgen der sich dramatisch verändernden kleinklimatischen Situation wurden im Hinblick auf die steigende Gesundheitsbelastung in den Siedlungen nicht abgearbeitet.

Das eingesetzte Klimamodell zur Erfassung der kleinklimatischen Veränderungen basiert auf einem zu weitmaschigen Messnetz. Dies hat zur Folge, dass die Auswirkungen auf die Waldbestände und auf die luftklimatische Situation in den benachbarten Ortslagen nicht abgebildet wird.

### **Schutzgut Boden**

Die Sandböden im Flughafenbereich sind gegen Schadstoffeinträge extrem gefährdet, weil der Boden nur geringste Puffer- und Speicherkapazität aufweist.

Mit dem Ausbau des Flughafens und der Steigerung der Flugbewegungen auf 660.000 bis ca. 1 Mio. Flüge/Jahr werden die Stickstoffeinträge die bereits aktuell stattfindende Bodenversauerung rasant beschleunigen.

Die direkten und indirekten Schadstoffeinträge durch den Flughafenausbau und die ständigen Kapazitätssteigerungen überfordern die Leistungsfähigkeit der Böden im Waldgürtel zwischen Rüsselsheim und Hanau.

### **Schutzgut Wasser**

In den vorgelegten Unterlagen wird nicht aufgezeigt, wie und wo die zusätzlichen Kläranlagenkapazitäten – einschließlich der neuen Rohleitungen – geschaffen und mitgenutzt werden sollen.

Die geplanten Tiefbaumaßnahmen verändern die Fließrichtung der Grundwasserströme.

Nach der Beseitigung der Waldvegetation wird das Niederschlagswasser ganzjährig schnell versickern. Damit wird das Wasser nicht in der Landschaft zurückgehalten; die Hochwasserspitzen von Main und Rhein werden verschärft.

Die Baumaßnahmen im Süden des heutigen Flughafengeländes stellen gravierende Eingriffe in die vorhandenen Grundwasserleiter dar. Sie gefährden damit die Wasserführung im Gundbach und den Wasserhaushalt der grundwasserabhängigen Vegetation im Planungsraum.

Die von den beiden Nordvarianten negativ beeinträchtigten Grundwasserförderungen müssen durch die Förderung in anderen Gebieten ersetzt werden. Eine solche Verlagerung löst ökologische Folgeschäden aus, die bereits im Raumordnungsverfahren hätten vollständig abgearbeitet werden müssen.

Wenn aus der Rodung des Waldes eine Zunahme der Grundwasserneubildung abgeleitet wird, so wird gleichzeitig verkannt, dass der Wald in vielfältigen Wechselwirkungen auf die Qualität des Grundwassers und seine jahreszeitliche Neubildungsrate einwirkt. Die weitgehend mengenmäßigen Betrachtungen zur Grundwasserneubildung ignorieren die jahreszeitlich unterschiedlichen Wirkungen des Waldes auf diesen Vorgang. Der Wald dient insbesondere auch dem Schutz des Grundwassers.

Bei Realisierung der Südvariante steigt die Gefahr der Grundwasserverunreinigung durch Betrieb und Unfälle stark an, da das Grundwasser sehr hoch ansteht.

Die Vegetation wirkt immer auch als Schadstoff-Filter. Wald ist wegen der großen Pflanzenmasse und der hohen Strukturvielfalt ein besonders guter Bio-Filter gegen Luftschadstoffe. Der Wald schützt deshalb das Grundwasser vor Verunreinigungen.

### **Schutzgut Kulturgüter**

### **Schutzgut Lebensräume, Tiere und Pflanzen**

Die Datengrundlage ist uneinheitlich erhoben worden, da das NSG "Mönchbruch von Rüsselsheim und Mörfelden" erst etwa ab Mai betreten werden durfte. Der BUND Landesverband Hessen wiederholt auf die Bedeutung vergleichbarer Erhebungen aus einer Vegetationsperiode im gesamten Untersuchungsgebiet hingewiesen. Die Vergleichbarkeit ist nicht mehr gegeben.

Die Obere Naturschutzbehörde hatte im Vorfeld des ROV zutreffend vollständige Bestandsaufnahmen bis zur Bestimmung der Arten auf der Ebene der Raumordnung gefordert. Sie hatte damit die ursprüngliche Anordnung des Wirtschaftsministers fachlich untermauert. Der spätere Verzicht auf die vollständige Erledigung ist ein schwerwiegender Verfahrensmangel. Schon im Interesse der Verfahrensführerin ist eine Verschiebung des Raumordnungsverfahrens vorzunehmen.

Da die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege im ROV nicht vollständig abgearbeitet werden sollen, besteht die Gefahr, dass die Planfeststellung die Raumordnungsentscheidung zur Variantenwahl nicht berücksichtigen kann. Damit würde die Gefahr entstehen, dass die Lärmproblematik in der Planfeststellung ohne bzw. mit fehlerhafter Anpassung der künftigen Siedlungsplanung an die zu erwartenden Belastungen nicht ausreichend oder sogar rechtsfehlerhaft bewältigt wird.

Unabhängig von der genauen Lage wird jede Bahn im Süden des Flughafens unweigerlich negative Folgen für die Standorte der "Feuchtwälder" im NSG "Mönchbruch von Rüsselsheim und Mörfelden" auslösen.

Voraussetzung der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist eine abschließende Bestandsaufnahme der Tier- und Pflanzenwelt. Wegen der ungewöhnlichen Witterung im Frühjahr 2001 war diese Bestandsaufnahme nicht mit ausreichender Genauigkeit möglich. Bis Ende April war es zu kühl und sehr regnerisch. Ich halte eine zusätzliche Bestandsaufnahme im Jahr 2002 für notwendig.

Die Eichenwälder im Planungsraum sind nicht ersetzbar. Die dauerhafte Bestockung ist für die Wälder rund um den Flughafen und südlich von Frankfurt für mindestens tausend Jahre belegt. Dies markiert die Unersetzbarkeit der vorhandenen Waldflächen.

Die ökologische Bedeutung der bestehenden alten Eichenwälder kann erst in mehreren hundert Jahren an einem anderen Platz erreicht werden.

Die Südvariante hat nach den Planungsunterlagen den höchsten Flächen- und Waldverbrauch aber den geringsten Kapazitätswachstum

Der Bau eines neuen Terminals im Süden ist die planerisch schlechteste Lösung. Die Wege innerhalb des Flughafens werden zu lang, die notwendigen Eingriffe in den Naturhaushalt nehmen durch diese Planung zu.

Die besondere Prüfung der FFH-Verträglichkeit muss im ROV vollständig erfolgen. Eine Verlagerung von Teilaspekten in das spätere Teilplanänderungsverfahren des Regionalplans führt zu Formfehlern.

Voraussetzung der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist eine abschließende Bestandsaufnahme der Tier- und Pflanzenwelt. Wegen der ungewöhnlichen Witterung im Frühjahr 2001 war diese Bestandsaufnahme nicht mit ausreichender Genauigkeit möglich. Bis Ende April war es zu kühl und sehr regnerisch. Ich beantrage eine zusätzliche Bestandsaufnahme im Jahr 2002.

Die Eichenwälder im Planungsraum sind nicht ersetzbar. Die dauerhafte Bestockung ist für die Wälder rund um den Flughafen und südlich von Frankfurt für mindestens tausend Jahre belegt. Dies markiert die Unersetzbarkeit der vorhandenen Waldflächen.

Die ökologische Bedeutung der bestehenden alten Eichenwälder kann erst in mehreren hundert Jahren an einem anderen Platz erreicht werden.

Die Südvariante hat nach den Planungsunterlagen den höchsten Flächen- und Waldverbrauch aber den geringsten Kapazitätswachstum

Der Bau eines neuen Terminals im Süden ist die planerisch schlechteste Lösung. Die Wege innerhalb des Flughafens werden zu lang, die notwendigen Eingriffe in den Naturhaushalt nehmen durch diese Planung zu.

Abschließend möchte ich feststellen, dass die Bundesvereinigung gegen Fluglärm aufgrund der oben ausgeführten Bedenken und aufgezeigten Belastungen jegliche Erweiterung des Frankfurter Flughafens ablehnt.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Treber

(Für den Vorstand der BVF)