

Kreistagsbeschluss zum Flughafenausbau vom 29.01.2002

Raumordnungsverfahren nach dem Hessischen Landesplanungsgesetz (HLPG) für den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main

Stellungnahme des Main-Taunus-Kreises als Träger öffentlicher Belange gemäß Verfügung des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 29.10.2001

- Drucksache Abteilung II a Nr. 61 vom 16.01.2002 -

Beschluss:

- I. Der Kreistag bekräftigt seine ablehnenden Beschlüsse vom 15.12.1997, 06.09.1999, 03.04. und 11.09.2000 zu diesem geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main, insbesondere der Variante „Nordwest-Landebahn“, die erhebliche Belastungen und gravierende Nachteile für die Gesundheit und das Leben der Menschen und für die Natur in weiten Teilen des Main-Taunus-Kreises mit sich bringen würde (auf die „Schutzübergreifende Konfliktkarte Variante Nordwest“, Anlage A.1, der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren wird in diesem Zusammenhang exemplarisch hingewiesen).
- II. Dies vorausgeschickt, macht der Kreistag folgende grundsätzlichen Einwendungen und Bedenken gegen dieses angestrebte Ausbauprojekt geltend:

Insgesamt leiden die vorgelegten Unterlagen zum Raumordnungsverfahren unter dem Mangel, dass sie nicht ausreichend sind, um eine umfassende und vollständige – der Bedeutung und den voraussichtlichen Auswirkungen angemessene – Prüfung des Vorhabens bzw. der Vorhabensvarianten auf die in § 2 UVP-Gesetz und § 13 Abs. 3 HLPG genannten Schutzgüter sowie insgesamt auf die raumbedingten Auswirkungen auf die in §§ 2, 3 HLPG und in § 2 ROP genannten Belange zu ermöglichen. Auf die entsprechenden Hinweise in der fachlichen Stellungnahme wird insofern Bezug genommen. Aufgrund der vorliegenden Unterlagen sind jedoch die nachfolgenden Feststellungen zu treffen, die bereits dazu führen, dass das Vorhaben als nicht raumverträglich zu bewerten ist.

A: Der Flughafen Frankfurt liegt in einer der am dichtest besiedelten Regionen Europas.

Die Landebahn Nordwest würde die Luftfahrzeuge direkt über dicht bewohnte Gebiete in einer Höhe von 242 m und geringer führen, so dass dort während des Flugbetriebes kein erträgliches Leben für die Anwohner zu führen wäre (siehe dazu Karte Bc 2.4-1 „Überflughöhen über Grund, Vorzugsvariante Nordwest“ sowie Bc 2.3-1 bis 2.3-3 der Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren).

Die Lebensgrundlagen der Menschen – oft in langen Arbeitsjahren hart erarbeitet – würden dadurch empfindlich verletzt.

Außerdem würden Flora und Fauna der besonders sensiblen Mainauen unwiderruflich in ihrer heutigen Ausprägung vernichtet.

Die Einwohner dieser Region werden bereits heute in kaum noch zumutbarer Weise von den negativen Einflüssen, insbesondere der verschiedenen Verkehrssysteme (Straßenverkehr, ICE-Trasse, Flugverkehr), wie Lärm und anderer Immissionen beeinträchtigt.

Dabei spielt der Flugverkehr eine – im negativen Sinne – herausragende Rolle:

Bereits durch Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten des Flughafens Frankfurt hat die Zahl der Starts und Landungen – und die damit verbundene Belastung – in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen.

Im Main-Taunus-Kreis sind durch den im Laufe der Jahre stetig angestiegenen Flugverkehr vor allem die Städte Hattersheim, Hochheim, Flörsheim und Hofheim sowie weitere Städte bzw. Gemeinden im Vordertaunus von den daraus resultierenden Starts und Landungen in unzumutbarem oder erheblich störenden Maße betroffen.

Der Aussage der Gutachter, dass es sich *"bei der Verlärmung durch den Flugbetrieb nicht um eine Dauerbelastung handelt, sondern um eine Abfolge einzelner Lärmereignisse, die in Häufigkeit und Dauer einigermaßen vorhersehbar sind. Hierdurch tritt keine dauernde Stressbelastung ein und es kann zu Gewöhnungseffekten kommen."*

muss widersprochen werden. Der Ausbau des Flughafens dient nicht nur zu einer Kapazitätsverlagerung auf mehrere Bahnen, sondern zweifelsfrei zu einer ständigen Kapazitätssteigerung. Dies führt neben den zusätzlichen Flugbewegungen auf den vorhandenen Start- bzw. Landebahnen zu einer kontinuierlichen Belastung durch die enge Folge von an- bzw. abfliegenden Maschinen, so dass nach unserer Auffassung von einer "unregelmäßigen" Dauerbelastung ausgegangen werden muss.

Der Kreistag appelliert an die politisch Verantwortlichen auf allen Ebenen, auf den Antragsteller Fraport AG einzuwirken, aufgrund der erheblichen, langfristig negativen, Folgen auf einen Ausbau – insbesondere der Nordwest-Variante – zu verzichten.

Die zusätzlich entstehenden Nachteile und Risiken durch die geplante Verdichtung des Flugverkehrs für Menschen und Natur sowie der dadurch verursachten Schäden durch Lärm und Schadstoffe können dann von vornherein vermieden werden.

Der wirtschaftliche Erfolg dieser Varianten steht in keinem Verhältnis zu den langfristigen Nachteilen der Region, insbesondere für große Teile des Main-Taunus-Kreises.

Insbesondere seit Änderung der An- bzw. Abflugrouten fühlen sich die Einwohner weiterer Städte bzw. Gemeinden im Main-Taunus-Kreis vor allem durch Fluglärm beeinträchtigt.

Dabei wird an erster Stelle die Störung der Nachtruhe als natürlicher Erholungsphase des Organismus sowie die Beeinträchtigung der Lebensqualität und der Freizeit auch von denjenigen beklagt, deren Arbeitsstätte sich in der Rhein-Main-Region befinden.

Da die Region Rhein-Main ihre – gerade auch wirtschaftliche – Bedeutung und Attraktivität aus dem direkten Nebeneinander von Produktionsstätten, Dienstleistungsunternehmen, Wohn- und Naherholungsgebieten ableitet, bedeutet dieser angestrebte Ausbau des Flughafens mit den dadurch mit Sicherheit entstehenden Auswirkungen eine nicht wieder gut zu machende Beeinträchtigung mit unabsehbaren, negativen Folgen:

Denn die Auswirkungen des Vorhabens insgesamt als auch die Entscheidung des Vorhabensträgers für die Landebahn NW als favorisierte Vorzugsvariante stehen insbesondere wegen einer Zunahme der Verlärmung von Siedlungsgebieten (mit erheblichen Beeinträchtigungen bzw. Belastungen mit psychischen, vegetativen und hormonellen Störungen, die langfristig krank machen) im Widerspruch zu raumplanerischen Zielen und Festsetzungen.

- B: Andere Regionen Europas zeigen Wege auf, wie der Forderung nach weiteren Start- und Landekapazitäten innerhalb von Ballungsräumen nachgekommen werden kann:
Sowohl in den Zentren von London, Paris oder Amsterdam wird durch Kontingentierungen bzw. der Verlagerung von Flugplätzen an den Rand dieser Zentren den Bedürfnissen der Einwohner wie auch den Erfordernissen des Flugverkehrs Rechnung getragen. Die vorgelegten Planunterlagen sehen solche Alternativen auch nicht im Ansatz vor, obwohl in räumlicher Nähe zum bestehenden Flughafen Frankfurt z.B. durch den Flughafen Hahn bei entsprechender Nutzung bzw. weiterer Anpassung an die vorhandenen Erfordernisse eine Entlastung möglich würde.

Auch die Erhaltung der sogenannten Hub-Funktion stellt kein zwingendes Argument für die Erweiterung des Standortes Frankfurt dar: Ob ein Passagier in Frankfurt oder z.B. am Flughafen Hahn von der einen in die andere Maschine umsteigt, ist nicht entscheidend für die Wahl der Fluggesellschaft oder der Reiseroute.

Soweit notwendig, ist die vorhandene Infrastruktur diesem Zweck anzupassen bzw. zu modernisieren, um die Zeit für einen Zwischenstopp so kurz wie möglich zu halten.

Die Einbeziehung echter Standortalternativen wurde sowohl in einer Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt und Forsten (Rheinland-Pfalz) vom 14.09.2001 als auch bereits in einer für die Städte der Nordmainschiene abgegebenen Stellungnahme zum Unterrichtungsschreiben des RP Darmstadt vom 10.08.2001

gefordert.

Eine Verlagerung von Flügen auf bestehende andere Flughäfen ist geeignet, das von der Fraport AG behauptete Kapazitätsproblem zu lösen, die Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt zumindest eingeschränkt zu erhalten und damit das vorgegebene Planungsziel im Sinne des § 13 Abs. 3 Satz 2 HLPG unter weitaus geringerer Inanspruchnahme von Umweltgütern zu erreichen.

Da sich das mit dem Vorhaben verfolgte Ziel ohne Aufopferung anderer Interessen mit geringeren Nachteilen für Natur und Landschaft an anderer Stelle verwirklichen lassen würde, kann sich die Planungsbehörde nicht – ohne gegen das Abwägungsgebot zu verstoßen – für eine Variante entscheiden, die sich als intensiverer Eingriff darstellt (BVerwGE 104, 144, 151 – Autobahn A 94).

Ebenso steht das Argument neu entstehender Arbeitsplätze dem nicht entgegen:

Die prognostizierten Zuwächse durch den Ausbau des Flughafens Frankfurt sind nicht schlüssig belegt, werden verstärkt angezweifelt und müssen international ständig nach unten korrigiert werden.

Zudem ist nicht befriedigend geklärt, welche Qualität die fraglich neu entstehenden Arbeitsplätze hätten.

Die Wirtschaft im Rhein-Main-Gebiet beklagt bereits heute einen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften (Arbeitslosigkeit Oktober 2001: 3,8 %), während infrastrukturschwache Gebiete (wie z.B. das Gebiet um den Flughafen Hahn) eine hohe Arbeitslosigkeit aufweisen (vergleiche dazu entsprechende Veröffentlichungen des Arbeitsamtes Frankfurt, der IHK sowie der Handwerkskammer Rhein-Main).

Dieser Trend wird durch das geplante Vorhaben noch weiter verschärft werden.

- C: Nicht nur unter dem Eindruck der Ereignisse des 11. September 2001 ist auch die Frage des vom Flughafenbetriebes ausgehenden Sicherheitsrisikos keinesfalls befriedigend bedacht:

Alleine aufgrund des prognostizierten Anstiegs von Flugbewegungen steigt die statistische Wahrscheinlichkeit eines Flugunfalls. Dabei stellen nach Ansicht von Fachleuten gerade die Start- bzw. Landephase die kritischsten Phasen eines Fluges dar.

Sowohl Starts als auch Landungen führen in zunehmendem Maße jedoch direkt über dicht besiedeltes Gebiet unserer Region, insbesondere aber das Gebiet des Main-Taunus-Kreises.

Hinzu kommt, dass der Flughafen Frankfurt von einer Reihe von Industrie- und Gewerbeansiedlungen (z.B. Industriepark der ehemaligen Hoechst AG, Ticona Kelsterbach, Tanklager auf dem ehemaligen Caltex-Gelände, Tanklager der Shell AG [Flörsheim], Opelwerk Rüsselsheim etc.) direkt umgeben ist.

Die Northwest-Variante würde Flugzeuge zukünftig in der Landephase kurz vor dem Aufsetzen der Maschine in nur wenigen Metern Entfernung über die bzw. in die unmittelbare Nähe zur BAB 3, des Chemiebetriebes „Ticona“ und des DEA-Tanklagers (Raunheim) vorbeiführen, was mit

einem hohen – nicht vertretbarem – Risikofaktor zu bewerten ist.
Dazu machen die vorgelegten Planunterlagen keine Aussagen!

Hier meldet der Kreistag stärkste Bedenken an:

Bei einem Flugunfall muss davon ausgegangen werden, dass neben den Auswirkungen, die von dem Fluggerät selbst ausgehen, weitere Schäden z.B. aufgrund austretender Chemikalien, Bränden in Industriebetrieben usw. in einem nicht abzuschätzenden Ausmaß auftreten, die verheerende Auswirkungen auf die Menschen in der näheren und weiteren Umgebung der Unglücksstelle haben werden.

- D: Die Auswirkungen auf Natur und Umwelt – und damit auch auf die in der Region lebenden Menschen – wären unabsehbar:

Gerade der Main-Taunus-Kreis und seine Städte und Gemeinden haben durch gezielte Maßnahmen, wie z.B. der Rekultivierung der Weilbacher Kiesgrubenlandschaft, den Ausbau des Regionalparks und weiterer, bedeutender landschafts- und naturschützender Maßnahmen, einen Ausgleich zwischen Umwelt, Natur und der intensiven Siedlungstätigkeit in der Region herbeigeführt.

Dies umfasst neben der Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen von Flora und Fauna auch aktive Maßnahmen zur Renaturierung von industriellen Landschaftsschäden.

Dies hat bereits zu beachtlich positiven Ergebnissen geführt: Der Artenreichtum von Flora und Fauna hat wieder zugenommen, dies hat zur deutlichen Erholung der Natur geführt, was wiederum eine maßgebliche Verbesserung der natürlichen Lebensgrundlagen für die hier ansässigen Menschen der Region Rhein-Main bedeutet.

Vor allem die geplante Variante Nordwest würde viele dieser Anstrengungen wieder durch Zerstörung der mühsam wiedergewonnenen, natürlichen Lebensgrundlagen zunichte machen.

Der Main-Taunus-Kreis liegt auch nicht ohne Grund zu großen Teilen im Landschaftsschutzgebiet Taunus.

Dies bedeutet für die kreisangehörigen Städte und Gemeinden Einschränkungen bei deren Entwicklungsmöglichkeiten. Diese Einschränkungen werden in dem Bewusstsein hingenommen, dass damit zum Erhalt einer intakten Umwelt als unabdingbarer Lebensgrundlage für die hier lebenden Menschen beigetragen wird.

Dem entgegen steht das angestrebte Ausbauvorhaben, das einen existenzbedrohenden Eingriff in Umwelt und Natur bedeutet:

Dem angestrebten Ausbau soll z.B. aus guten Gründen geschützter „Bannwald“ zum Opfer fallen.

Dieser Bannwald trägt auch zum lebenswichtigen Kleinklima und der Erholung der Menschen des Main-Taunus-Kreises jenseits des Maines bei, da er in unmittelbarem Anschluss an die Mainauen liegt, die ebenfalls wegen ihrer unschätzbaren Funktion für den Artenschutz zu erhalten sind.

Der aktuelle „Waldschadensbericht“ der Bundesregierung verdeutlicht

jedoch, dass der (noch) vorhandene Wald weiterhin massiv durch Umwelteinflüsse geschädigt wird. Es ist daher nicht nachzuvollziehen, wieso vorhandene Waldflächen, die als Sauerstoffproduzenten und Regulatoren des Klimas in der Rhein-Main-Region lebensnotwendige Aufgaben haben, abgeholzt werden sollen.

In den Main-Auen, die überflogen werden bzw. künftig überflogen würden, haben sich seltene Tierarten – insbesondere Vögel – wieder angesiedelt:

Es ist durch die Aufzeichnungen verschiedener Naturschutzverbände belegt, dass sich an der Eddersheimer Schleuse besonders schutzwürdige Brutkolonien von Graureiher und Saatkrähe befinden, der Schwarzmilan wurde als Brutvogel festgestellt und das Gebiet ist Rast- und Schlafplatz für den Kormoran (es wurden bis zu 90 Individuen gezählt). Zusätzlich muss dem Unterrhein eine Bedeutung als Leitlinie im Rahmen des Vogelzuggeschehens zugestanden werden, auch der Regionalplan Südhessen 2000 weist auf die Funktion als "eine der Hauptlinien für den Vogelflug" hin.

Alle Maßnahmen, die dazu beitragen würden, diese Situation durch – auch anderweitige – Eingriffe in den Ist-Zustand zu verändern, sind daher abzulehnen.

Neben der Frage, ob die vorhandenen Populationen durch eine Zunahme des Flugbetriebes bei einem Ausbau auf Dauer dort weiterhin siedeln werden, ist auch hier der Sicherheitsaspekt unter dem Stichwort „Vogelschlag“ nicht zu vernachlässigen.

In den vorgelegten Planunterlagen finden sich jedoch auch zu diesen Problemfeldern keine belegbaren Aussagen, dass die angestrebte Maßnahme mit hinreichender Sicherheit keine negativen Folgewirkungen für Umwelt und Natur hätte.

Es muss weiterhin deutlich darauf hingewiesen werden, dass selbst in den von dem Vorhabensträger (Fraport AG) eingereichten Planunterlagen beim Variantenvergleich die Vorzugsvariante Nordwest als schlechteste Variante beim Schutzgut „Tiere“ abschneidet.

- III. Der Kreistag macht sich die **vom Kreisausschuss dem Regierungspräsidium vorgelegte fachliche Stellungnahme zu eigen**, die Bestandteil dieses Beschlusses ist (s. separates Worddokument).
- IV. Gleichzeitig erklärt der Kreistag gegenüber dem Regierungspräsidium, dass diese Stellungnahme ausdrücklich vorläufigen Charakter hat und weiterer Sachvortrag vorbehalten bleibt.

Die seitens des Regierungspräsidiums vorgelegten Unterlagen haben einen in der zur Verfügung stehenden Zeit zu bearbeitenden Umfang weit überschritten. Trotz eines entsprechenden Antrages durch den Kreisausschuss wurde keine Fristverlängerung eingeräumt, mit der Begründung, dass die gesetzlichen Grundlagen dafür keinen Ermessensspielraum zulassen würden.

Gleichwohl hat das Regierungspräsidium zuvor sein Ermessen ausgeübt, indem

- es über die Notwendigkeit, ein Raumordnungsverfahren einzuleiten, nicht innerhalb der 4-Wochenfrist nach § 13 Abs. 5 Satz 1 HLPG entschieden hat, sondern – nachdem laut Presseberichten die Unterlagen durch den Vorhabensträger am 28.08.2001 eingereicht wurden – das Raumordnungsverfahren erst am 22.10.2001 durch Veröffentlichung im Staatsanzeiger eingeleitet hat;
- es die ansonsten übliche Zeit für die Offenlegung der Unterlagen – zwar bürgerfreundlich, jedoch eben von der Regel abweichend - von 4 auf 6 Wochen verlängert hat.

Dem Main-Taunus-Kreis muss daher das Recht eingeräumt werden, weitere Bedenken und Einwendungen nachzureichen, soweit die fortgesetzte Prüfung der Planunterlagen dazu Anlass gibt.

- V. Zur Vereinfachung des weiteren Verfahrens wird der Kreisausschuss ermächtigt, entsprechende Stellungnahmen ohne vorherige Beschlussfassung durch den Kreistag abzugeben.

Der Kreistag sieht zwar nach wie vor die Frage des angestrebten Flughafenbaus und der damit verbundenen Verfahrensschritte als (wichtige) Angelegenheit i.S. der §§ 8, 29 HKO an.

Um eine zügige Abarbeitung der Problematik zu ermöglichen – und unter dem Gesichtspunkt, dass die heute beschlossene Stellungnahme die grundsätzliche Haltung des Kreistages deutlich macht – sind weitere Detailfragen durch den Kreisausschuss zu bearbeiten.

Der Kreistag geht jedoch gleichzeitig davon aus, dass der Kreisausschuss fortlaufend über den Stand der Verfahren Bericht erstatten wird bzw. – wenn erforderlich – weitere Beschlüsse des Kreistages vorbereiten wird.

Der Main-Taunus-Kreis beantragt deshalb die Einstellung des Raumordnungsverfahrens.