

## **Einschreiben**

Regierungspräsidium Darmstadt  
Herrn Regierungspräsidenten Gerold Dieke

31. Januar 2002

64278 Darmstadt

### **Raumordnungsverfahren nach dem Hessischen Landesplanungsgesetz (HLPG) für den Ausbau des Flughafens Frankfurt / Main Stellungnahme der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald - Landesverband Hessen e.V. gemäß Ihrem Schreiben vom 29. Oktober 2001 und den ROV - Unterlagen in Anlage**

#### §22 / Absatz 2 Hessisches Forstgesetz:

*Die obere Forstbehörde kann durch Rechtsverordnung Wald zu Bannwald erklären, soweit er wegen seiner besonderen Bedeutung für das Gemeinwohl unersetzlich ist. Die Rodung und Umwandlung von Bannwald in eine andere Nutzungsart ist verboten. Abs.1 Satz 5 gilt entsprechend (Er heißt: Der Träger der Regionalplanung ist zu hören).*

Gültiges Gesetz bei Einleitung des ROV  
durch Bekanntgabe im Hessischen Staatsanzeiger am 22. Oktober 2001

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident,

gemäß §29 BNatG nimmt die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald - Landesverband Hessen e.V. (SDW) zu dem Vorhaben und den uns mit oben genanntem Schreiben zugesandten Unterlagen Stellung.

Diese Stellungnahme basiert auf den Beschlüssen Ihrer Landesdelegiertenversammlungen 1998 bis 2001 ab. Diese Stellungnahme wurde von einer internen Arbeitsgruppe erarbeitet.

#### **1. Vorbemerkung:**

Die SDW toleriert eine Optimierung des Luftverkehrs am Frankfurter Flughafen im Rahmen der vorhandenen Anlagen (innerhalb des Zaunes) und grundsätzlich auch im Falle von für den Wald, die Region und die Menschen verträglichen Alternativen. Der Ausbau, wie er nach den Varianten (in der ROV - Unterlagen so bezeichnet, jedoch lediglich Alternativen einer Variante) der ROV - Unterlagen geplant ist, wird von uns, da er nicht raumverträglich ist, abgelehnt. Dies begründet sich in erster Linie aus dem nicht auszugleichenden Bannwaldverlust,

der für die Region und die dort lebenden Menschen nicht zu vertreten ist. Mit der Ausweisung des Bannwaldes um den Frankfurter Flughafen hat eine regional- bzw. raumplanerische Abwägung für den Erhalt dieser Waldbestände bereits stattgefunden. Dies wird aus §22 Abs.2 und Abs. 1 Satz 5 deutlich: *Der Träger der Regionalplanung ist zu hören*. Die Stellungnahme unseres Verbandes beschränkt sich daher im wesentlichen auf die unmittelbar den Wald und seine Funktionen betreffenden Bereiche.

## **2. Ein Flughafenausbau ohne weitsichtige Überlegungen und langfristige Sicherungen**

Das ROV befasst sich lediglich mit drei vorgeschlagenen und für die Verfahrensentscheidung nach verschiedenen Gesichtspunkten untersuchten Alternativen einer Variante für die Neueinrichtung einer Start- und Landebahn sowie der dafür notwendigen Abfertigungsanlagen mit einer zeitlichen Zielprojektion bis zum Jahre 2015. Sowohl hinsichtlich dieses Zeithorizontes als auch des Verfahrensgegenstandes kann das Verfahren weder als eine in die Zukunft weisende noch als eine raumordnerisch und regionalplanerisch vorausschauende Untersuchung angesehen werden. Dies ergibt sich schon allein aus der Tatsache, dass auf Grund der bereits eingeleiteten Gerichtsverfahren und den zu erwartenden Rechtsstreitigkeiten der Zeitplan für den Ausbau nicht eingehalten werden kann.

Es fehlt im Verfahren die Untersuchung einer echten 0-Variante sowie die Untersuchung von Varianten, die eine echte Vergleichbarkeit zur bisherigen Planung zulassen. Solche Varianten müssen vordringlich untersucht werden, um die langfristige Sicherung der Maßnahme über 2015 hinaus zu gewährleisten. Die drei vorgestellten Alternativen sind lediglich Alternativen einer einzelnen Variante, die den Ausbau im Waldgebiet um den Frankfurter Flughafen lückenhaft untersucht.

Die das Verfahren durchführende Raumordnungsbehörde wird, wenn sie ihrem Auftrag gerecht werden will, nicht umhinkommen, eigene Überlegungen zur zukünftigen Gestaltung des luft- und erdgebundenen Verkehrs im Rhein-Main-Gebiet anzustellen, obwohl dies nicht ihre Aufgabe ist. Keinesfalls genügen die von der Antragstellerin Fraport AG vorgetragene und von ihr als wünschenswert angesehenen, an anderer Stelle als "*unabdingbar*" (Band 0 Seiten 30 und 41 der ROV - Unterlagen) bezeichneten Entwicklungsprognosen des Flughafens. Vielmehr sind die demographischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen des Raumes zu erfassen, die dem Wohl der Bevölkerung dienende Lebensqualität und Attraktivität des Raumes abzuwägen und eine am Gemeinwohl orientierte zukunftsweisende Gestaltung des Raumes anzustreben. Dies ist nicht geschehen.

Nach Auffassung der SDW steht der Flughafen Frankfurt am Main gegenwärtig hinsichtlich seiner Fortentwicklung an einem Scheidewege. Aus der bisherigen Erfahrung ist mit einer weiteren Zunahme des Luftverkehrsaufkommens auch über das dem Verfahren zugrundeliegende Zieljahr 2015 zu rechnen, ohne dass gegenwärtig eine Aussage zur Rasanzen dieser Entwicklung getroffen werden kann. Eine solche Option ist im anhängigen ROV bereits zu bedenken. Unter diesen Voraussetzungen greift die ausschließliche Betrachtung des ROV auf die jetzt geplante Start- und Landebahn mit Abfertigungsanlagen zeitlich zu kurz und sachlich zu eng. Solches würde die Antragstellerin geradezu einladen, zukünftige Flächenwünsche wiederum aus dem benachbart gelegenen Gelände zu befriedigen. Da diese aber langfristig

genauso wenig möglich sind wie heute, ist eine langfristige - über das Jahr 2015 hinausgehende - Planung notwendig, um späteren Schaden für Region in Form eines Verlustes der Wirtschaftskraft durch unfreiwillige Strukturänderungen (erst Monostrukturierung später Umstrukturierung) zu vermeiden.

Die heutige Situation ist vergleichbar mit der Diskussion in der achtziger Jahren, als man - kurzfristig gedacht - nur eine Startbahn (18 West) plante, die bis heute nicht optimal genutzt werden kann. Auch damals wurde der Ausbau in einem sehr engen Zeitfenster erfasst, was den damaligen Ministerpräsidenten Holger Börner sogar zu der Aussage veranlasste, dass niemals mehr Wald für den Ausbau des Frankfurter Flughafens geopfert werden müsse. Zwar ist eine derartige Aussage jetzt nicht mehr zu erwarten, jedoch bewegen sich die raumordnerischen und auch betriebswirtschaftlichen Untersuchungen in der gleichen Beschränktheit.

Es sind deshalb grundlegende und neue Überlegungen zur Entwicklung des Flughafens Frankfurt am Main anzustellen, über seine europaweit und global angestrebte Verteilerfunktion in einem Flugverkehrs- und Schienennetz und keineswegs nur als Kristallisations- und Konzentrationspunkt im Flugverkehr Mitteleuropas sowie über die Verlagerung von Flügen im Verbund mit anderen nahe gelegenen Flughäfen. Dabei kann der in den Gutachten der Fraport AG mehrfach genannte, aber nicht tiefgehend genug untersuchte Flugplatz Hahn im Hunsrück eine wichtige Rolle spielen. Es ist dabei auch zu prüfen, in wie fern durch die Anbindung mit modernen Infrastruktureinrichtungen (ICE, Transrapid) an andere Flughäfen (insbesondere Hahn) deutliche Entlastungen in der Region erzielt werden können. Dabei ist auch eine Trennung von Interkontinental- und europäischen Flügen zu untersuchen.

Der SDW-Landesverband legt in seinen Anmerkungen zu den Gutachten die Notwendigkeit der grundsätzlichen Neuorientierung dar und fordert hierzu von der Antragstellerin weitere Gutachten ein.

### **3. Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)**

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) des ROV ist in ihrer Gesamtheit unvollständig und somit für ein derartiges Verfahren nicht ausreichend. Die zahlreichen Lücken werfen Fragen auf. So wird z.B. nicht eindeutig klar, inwiefern die Folgemaßnahmen, etwa die Verlegung des Umspannwerkes bei Kelsterbach, mit untersucht und bewertet wurden.

Ebenfalls ist nicht ersichtlich, ob die Erweiterung um 156.000 Flugbewegungen am Flughafenstandort Frankfurt am Main überhaupt notwendig ist. Hier steht zwar die Aussage des Betreibers im Raum, Untersuchungen für diese Notwendigkeit fehlen allerdings.

Kapazitätsverlagerungen werden zwar angesprochen, aber nicht ausreichend untersucht. Die gedanklichen Möglichkeiten werden angerissen, jedoch fehlen grundlegende Modelle und Überlegungen. Es wurde auch nicht erfasst, ob die beiden Varianten „Eigenständige Entwicklung eines bereits bestehenden Verkehrsflughafens“ und „Entwicklung von bestehenden Flughäfen in der Region“ möglich sind.

In der UVS findet sich keine Klassifizierung der Umweltauswirkungen nach Bewertungsmaßstäben. Es wird daher nicht deutlich, wie welche Biotope eingeschätzt wurden. Diese Daten sind aber für einen einwandfreien Abwägungsprozess nötig, weil ansonsten keine Vergleichbarkeit möglich ist.

In der Flächenberechnung gingen nur ein 600 Meter breiter Streifen für die Landebahn (Hindernisfreiheit) ein. Die daran angrenzenden Flächen (Zusammenhangsmaßnahmen von je 300 Metern plus die 300 Meter links und rechts der „Hindernisfreiheit“), die waldbaulich umgestaltet werden müssen und zukünftig einer Höhenbegrenzung unterworfen sind, werden jedoch nirgends berücksichtigt. Es besteht aber auch eine zusätzliche, nicht zu vernachlässigende Beeinträchtigung der Natur. Die Flächenberechnung muss insoweit hier erneut durchgeführt werden, die enthaltenen Zahlen sind ansonsten falsch! Für die von der Antragstellerin bevorzugte Nordwestvariante würde mit diesen zusätzlichen Flächen (ohne Rollwege und Abfertigung etc.) alleine ein Flächenverbrauch von 414 Hektar entstehen. (2800m lang plus 2 x 900m vor und hinter der Bahn und je 300m links und rechts).

Der Vogelschlag wird in der UVS selbst nicht erwähnt. Tatsache ist aber, dass durch den zusätzlichen Luftverkehr beim Vogelzug deutliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind, die nicht berücksichtigt wurden. Wir fordern hier auch das weitere Umfeld zu untersuchen (bis zu 25 km), da insbesondere Zugvögel Einfluss auf die startenden und landenden Flugzeuge und diese wiederum auf die Vögel haben können. Zugvögel bewegen sich in Höhen bis zu 1000 Metern. Der auffälligste Zugvogel, der Kranich (Wappenvogel der Lufthansa), findet sich in keiner der Tabellen der Gutachten!

Dem Vermeidungsgebot für diesen geplanten und gigantischen Eingriff wurde nicht entsprochen! Im Kapitel 5.12.2 "Vorkehrung zur Vermeidung und Verminderung" steht:  
*"Eine Reduktion der Flächeninanspruchnahme durch den im Vorhabenskonzept vorgesehenen Flächenumgriff sowie eine Vermeidung der Isolations- und Zerschneidungseffekte durch die Lage der Bahnvarianten ist nicht möglich, da der Umfang und die räumliche Lage der Flächeninanspruchnahme bereits optimiert wurde"* (Band 0, Seite 186).  
Diese Behauptung kann nicht hingenommen werden. Eine Start- und Landebahnvariante auf dem jetzigen Flughafengelände selbst wurde nicht untersucht. Dem Vermeidungsgrundsatz wurde somit nicht entsprochen.

#### **4. Der Mediationsbericht als Begründung eines geplanten Ausbaus?**

Da wesentlicher Bestandteil zur Rechtfertigung eines Ausbaus der sogenannte Mediationsbericht ist, müssen auch alle weiteren Gutachten und Protokolle des Mediationsverfahrens in dieses ROV eingehen. Folglich gehört auch die zum Ende des Mediationsverfahrens zusammengetragene Restantenliste zu den ROV - Unterlagen, womit aber sehr schnell deutlich wird, dass wesentliche raumbedeutsame Untersuchungen bisher nicht stattgefunden haben, da diese Liste bisher nicht abschließend bearbeitet wurde. Wesentliche ökologischen Fragestellungen sind nicht oder nicht ausreichend bearbeitet worden. Dementsprechend dürftig sind im Mediationsbericht die Äußerungen zu ökologischen Belangen. Die Folgen der Flughafenerweiterung für die Ökologie des Raumes sollten nach Auffassung der Mediatoren späteren Betrachtungen bzw. Untersuchungen vorbehalten bleiben (Mediationsbericht S. 91, 98). Sie

hätten jedoch bereits im Mediationsverfahren erörtert werden müssen. Wir fordern hiermit, die Gutachten des Mediationsverfahrens in das ROV mit aufzunehmen, und um die fehlenden Untersuchungen der Restantenliste zu ergänzen.

Es ist an dieser Stelle festzuhalten, dass sich die Mediationsgruppe hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme offensichtlich nur mit Varianten von Start- und Landebahnen befasste, nicht hingegen mit der im ROV geplanten Zusatzbebauung im Süden des derzeitigen Flughafengeländes. Auch aus diesem Grunde ist der Mediationsbericht unzulänglich und kann auf Grund dieser Unvollständigkeit nicht Grundlage dieses ROV sein.

Eine "ökologische" Hauptfrage bildete für die Mediationsgruppe die juristische Bewertung der Schutzkategorie "Bannwald". Kein Wort verliert der Abschlußbericht zur ökologischen und sozialen Bedeutung des Waldes im Umfeld des Flughafens, was auch Gegenstand einer vorab sondierenden Expertengruppe hätte sein müssen. Der SDW-Landesverband sieht sich in seiner früheren Einschätzung über Auftrag und Ablauf des Mediationsverfahrens bestätigt. Der Mediationsbericht kann und darf deshalb nicht als Bestandteil zur Begründung des Ausbaus von der Fraport AG im ROV herangezogen werden. Die Aufgabe der Mediationsgruppe war nicht, Daten zu einer raumordnerischen Beurteilung zu sammeln, sondern vielmehr auf einem rein politischen Wege vorab Möglichkeiten zu suchen, um den Ausbau des Flughafens zu rechtfertigen. Das Mediationsverfahren hat keine raumordnungsrechtliche Legitimation! Die Untersuchungen und Überlegungen der Mediationsgruppe waren bezüglich der ökologischen Auswirkungen mehr als unzureichend, weshalb die dort vorgenommenen Abwägungen fehlerhaft sind.

### **5. Unterschiedliche Datengrundlagen im Mediationsverfahren und in den ROV - Unterlagen**

Immer wieder wird auf das Ergebnis der Mediation als Grundlage und Rechtfertigung für den Ausbau hingewiesen. Es ist aber sehr auffällig, dass die Daten von Mediationsbericht und den übrigen ROV - Unterlagen deutliche Unterschiede aufweisen. Der Mediationsbericht ist deshalb als Unterlage zur Rechtfertigung eines Ausbaus nicht zulässig:

#### **Daten des Eingriffs mit geschätztem forstrechlichem Kompensationsbedarf lt. ROV (Band 0 Kapitel 0.5.6):**

<i>Variante:</i>	<i>Fläche laut ROV (Bd, 05, S. 222)</i>	<i>Fläche laut Mediationsbericht</i>	<i>Abweichung</i>	
			<i>Fläche</i>	<i>Prozent</i>
Nord-Ost	383 ha	278 ha	+105 ha	+37,74 %
Nord-West	328 ha	238 ha	+90 ha	+37,88 %
Süd	407 ha	279 ha	+128 ha	+45,87 %

Die SDW sieht daher in den Flächenbedarfszahlen des Mediationsberichtes eine Täuschung der Öffentlichkeit!

Am Beispiel des Frankfurter Stadtwaldes sei erläutert, wie der Wald als Flächenreserve betrachtet und bedenkenlos geopfert wird:

In zwei Generationen seit 1945 wurde mit ca. 550 Hektar gleich viel Wald einer anderen Nutzung zugeführt wie in den acht vorausgehenden - zu denen selbst die expandierende Gründerzeit gehörte.

Es besteht ein forstrechtlicher und naturschutzrechtlicher Kompensationsbedarf in folgendem Flächenumfang lt. ROV (Bd.0.5.6, S. 222)

Variante Nord-Ost	= 730 ha
Variante Nord-West	= 580 ha
Variante Süd	= 680 ha

Diese Flächenangaben sind deutlich höher, als sie in der bisherigen öffentlichen politischen Diskussion vom Vorhabensträger und von der Landesregierung dargestellt wurden.

Bei diesem weitreichenden Eingriff den Schwerpunkt an Ersatzmaßnahmen **nur** auf die Schaffung neuer Waldflächen zu legen, ohne den Totalverlust von wertvollen Biotopflächen (s.u.) und ohne den Verlust von Teillebensräumen sowie sonstiger Beeinträchtigungen angrenzender Biotopflächen zu beachten, ist nicht hinnehmbar. Die Kompensation ist in der vorgestellten Form zu verwerfen. Dies wird sehr deutlich durch die im ROV angegebenen Angaben:

"Totalverlust von Biotopflächen" lt. ROV (Bd. 0.5.6, Seite 198)

Variante Nord-Ost	= 401 ha
Variante Nord-West	= 366 ha
Variante Süd	= 417 ha

Außerdem sind ökologisch wertvolle Restflächen mit einzubeziehen, die bei der Südvariante 175 ha Fläche zwischen dem jetzigen Flughafen und der Süd-Variante betragen. Desgleichen müssen bei der Nord-Ost- oder Nord-West-Variante die Restflächen entlang der Autobahn in der Größenordnung von 120 ha in den Bannwaldverlust hinzugerechnet werden.

Somit ergeben Flächeneingriffe mit forstrechtlichem und naturschutzrechtlichem Kompensationsbedarf in folgender Größenordnung (Band 0.5.6):

Variante Nord-Ost	= 730 ha	+175 ha	→ <b>ca. 900 ha</b>
Variante Nord-West	= 580 ha	+120 ha	→ <b>ca. 700 ha</b>
Variante Süd	= 680 ha	+120 ha	→ <b>ca. 800 ha</b>

Diese tatsächlichen Flächenerfordernisse sind in den Unterlagen zum **ROV** nur vage angedeutet, aber nicht zusammenfassend im Zahlenwerk des Eingriffes genannt. Die SDW bemängelt diese ungenauen Angaben, die sie als Verschleierung wertet.

Der Verlust von Tierlebensräumen hat eine Größenordnung die beispiellos ist und die im gleichen Naturraum niemals ausgeglichen und auf Anrainerflächen nicht neu geschaffen werden können:

#### Verlust von Tierlebensräumen lt. ROV

Variante Nord-Ost	= 1.534 ha
Variante Nord-West	= 1.308 ha
Variante Süd	= 1.904 ha

Bereiche mit meldewürdigen FFH - Vorkommen (zwischen 315–368 ha hoch- u. mittelwertige Biotopbestände sowie ca. 25 ha § 23-Lebensräume) wären durch den Flughafenausbauplan betroffen. Diese gilt es zu schützen. Für die hier vorkommenden Tierarten (viele Anhang 2 Arten der FFH - Verordnung) gibt es keinerlei Ersatzlebensraum, auch nicht durch Kompensation.

## **6. Der Bannwald**

Es wird von uns als bekannt vorausgesetzt, dass der in diesem Verfahren betroffene Wald als ein zusammenhängender Waldkomplex anzusehen ist. Dies lässt sich dadurch begründen, dass bis zur Anlage des Flughafens in den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts es sich hier um ein zusammenhängendes Waldgebiet handelte (sogen. Reichsforst Drei-Eich) und in großen Teilen auch heute noch ist. Die ähnlichen Standortfaktoren, die Zusammensetzung der Bestände sowie das Vorkommen der Tier- und Pflanzenarten bestätigen zudem diesen Zusammenhang. Auch die Gutachter des Forschungsinstituts Senckenberg Frankfurt am Main teilen diese Auffassung, was sie mit der Übertragbarkeit des Artenvorkommens auf alle Teile des Gebietes beschreiben. Die SDW geht daher auch davon aus, dass das Vorkommen der gefundenen Tier- und Pflanzenarten auf den gesamten Waldkomplex zutrifft, auch wenn es geringfügige Unterschiede gibt, die aber überwiegend durch die Bewirtschaftung entstanden sind.

### **6.1. Bannwaldschutz dient der Sicherung von Waldschutzfunktionen**

Waldbewirtschaftung ist insbesondere im unterbewaldeten Verdichtungsraum mehr als Holzproduktion, man versteht sie vielmehr als Nutz-, Schutz- und Erholungswirtschaft. Diese Ziele sind gleichberechtigt und so von den Waldeigentümern (Privatpersonen, Gemeinden und Staat) und den beaufsichtigenden Forstbehörden anerkannt.

Die Erhaltung leistungsfähiger Wälder ist daher gerade in dem hochverdichteten Ballungsraum – der außerdem unterbewaldet ist - zur Sicherung der Lebensqualität für die Menschen wichtig und eine Herausforderung für die Gesellschaft. Deshalb wurde diesen Wäldern nach §22 HForstG der Schutzstatus „Bannwald“ verliehen, damit sie nicht wenige Jahre nach der Verleihung angegriffen werden als gäbe es diesen Schutzstatus nicht.

§ 22 Abs. 1 HForstG: *Die obere Forstbehörde kann durch Rechtsverordnung Wald zu Schutzwald erklären, wenn es zur Abwehr oder Verhütung von Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen für die Allgemeinheit notwendig ist, bestimmte forstliche Maßnahmen durchzuführen oder zu unterlassen. Die Erklärung zur Schutzwald kommt insbesondere in Betracht, wenn der Wald auf Grund seiner Lage und seiner flächenmäßigen Ausdehnung, vor allem in Verdichtungsräumen und waldarmen Bereichen, in seinem Bestand und seiner äußeren Abgrenzung erhalten werden muss und ihm insbesondere Bedeutung für das Klima, den Wasserhaushalt, den Bodenschutz, den Sichtschutz, den Lärmschutz oder die Luftreinigung zukommt. ...*

§ 22 Abs. 2 HForstG: *Die obere Forstbehörde kann durch Rechtsverordnung Wald zu Bannwald erklären, soweit er wegen seiner besonderen Bedeutung für das Gemeinwohl unersetzlich ist. Die Rodung und Umwandlung von Bannwald in eine andere Nutzungsart ist verboten.*

...

Das Hessische Forstgesetz macht sehr deutlich, wie wichtig die Sicherung der Waldschutzfunktionen ist!

Konkretes Auswahlkriterium für die Ausweisung von Schutz- oder Bannwald in Hessen ist nach einer verwaltungsinternen Konzeption der hessischen Landesforstverwaltung grundsätzlich die Überlagerungsdichte bestimmter Waldfunktionen auf der Bezugsfläche, so wie sie sich aus der Flächenschutzkarte Hessen ergeben. In die Entscheidung werden folgende zehn Kriterien einbezogen:

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Wald mit Bodenschutzfunktion      | <input type="checkbox"/> Wasserschutzgebiete       |
| <input type="checkbox"/> Wald mit Klimaschutzfunktion      | <input type="checkbox"/> Überschwemmungsgebiete    |
| <input type="checkbox"/> Wald mit Lärmschutzfunktion       | <input type="checkbox"/> Waldbiotop                |
| <input type="checkbox"/> Wald mit Sichtschutzfunktion      | <input type="checkbox"/> Bodendenkmäler            |
| <input type="checkbox"/> Wald mit Immissionsschutzfunktion | <input type="checkbox"/> landschaftsprägender Wald |

Potentielle Schutzwaldgebiete sind Waldflächen grundsätzlich dann, wenn vier Kriterien zutreffen; Potentielle Bannwaldgebiete sind Waldflächen grundsätzlich dann, wenn für sie fünf oder mehr Kriterien gelten. Auch Waldflächen mit geringerer Überlagerungsdichte sollen dann einbezogen werden, wenn bestimmte Funktionen herausragende Bedeutung haben und daher dauerhaft gesichert werden müssen.

Alle Funktionen des Bannwaldes werden von den Waldflächen im Bereich rund um den Flughafen erfüllt. Es ist deshalb eine Rodung und Umwandlung des Waldes in eine andere Nutzungsart ausgeschlossen, auch wenn die Aufhebung durch formalen Verwaltungsakt rechtlich möglich wäre.

## **6.2. Bannwaldvernichtung widerspricht dem notwendigen Erhalt der Schutzfunktionen**

Jede Variante des Ausbauvorhabens ist mit raumbedeutsamen Umweltauswirkungen verbunden, die mehr als nur partiell im Widerspruch zu raumplanerischen Zielen und Festsetzungen stehen. Das gilt insbesondere für die Verlärmung von Siedlungsgebieten einschließlich ihrer Erholungs- und Freiräume, aber auch für die großflächige Vernichtung von Bannwäldern und

deren komplexen Schutzfunktionen. Bei der Sichtung der vorliegenden Unterlagen lässt sich leicht feststellen, dass bei allen Alternativen großflächige Bereiche mit sogar relevanter Flora – Fauna – Habitat - Ausstattung erheblich beeinträchtigt und viele Hundert Hektar dieser Lebensräume zerstört werden sollen.

Im schwach bewaldeten Verdichtungsraum Rhein-Main beträgt der Waldanteil nur knapp 15 Prozent, während der Landesdurchschnitt in Hessen bei 42 Prozent und der Bundesdurchschnitt bei 32 Prozent liegt. Dabei muss berücksichtigt werden, dass etwa 2/3 der Bevölkerung Hessens auf 1/3 der Landesfläche mit diesen 15 Prozent auskommen müssen. Prognosen besagen, dass 2015 ca. 3/4 der Bevölkerung auf diesem 1/3 der Landesfläche leben werden. Das Rhein-Main-Gebiet ist eine der am meisten verdichteten Regionen Deutschlands. Wald hat hier vielerlei Aufgaben, weshalb gerade dort die Bannwaldausweisung erfolgte.

*"Die Wälder im Rhein-Main-Gebiet haben eine herausragende Bedeutung für die Lebensqualität der hier lebenden Menschen.....Aktuelle und für differenzierte Beurteilungen geeignete Untersuchungsergebnisse liegen uns für das Rhein-Main-Gebiet leider nicht vor."*(Dumm, Gerhard,: "Bedeutung und Aufgaben des Waldes im Rhein-Main-Gebiet", Jahresbericht des Hess. Forstvereins 1997).

Nach unserem Wissen ist eine solche Untersuchung bis heute nicht durchgeführt worden. Sie ist aber für die Beurteilung der zukünftigen Lebensqualität der Menschen im Rhein-Main-Gebiet unverzichtbar, denn nach Ebert a.a.O. werden z.B. die in unmittelbarer Nähe zu Frankfurt liegenden rd. 5 000 ha Stadtwald jährlich von ca. 5 - 6 Mio. Besuchern besucht.

In einer solchen Studie wären auch die Alternativen zu untersuchen, die die bisherigen Waldbesucher wählen und ggf. anfahren. Für mehrere Millionen Waldbesuchern, die u.U. mangels Wald oder wegen des Lärms nicht mehr in der Nähe ihres Wohnsitzes Erholung finden ist eine Sensitivitätsanalyse „Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrsnetz" ebenso erforderlich, wie für 6000 vermutete zusätzliche Beschäftigte, zumal es bei dem Waldbesuch deutliche Stoßzeiten gibt.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass Untersuchungen hierzu vom Vertreter der SDW beim Scoping-Termin am 2. bis 4. November 2000 in Wixhausen/Darmstadt eingefordert wurden.

### **6.3. Die Bedeutung des Bannwaldes**

Auch ohne die vorgelegten Ausbaupläne ist festzustellen, dass der Bannwald rund um den Flughafen heute schon eine schwere Aufgabe zu erfüllen hat:

- die Rhein-Main-Ebene gehört zu den wärmsten Gebieten Deutschlands,
- die Niederschlagsmengen sind geringer als anderswo,
- dies macht diese Bannwälder empfindlicher gegen Einflüsse von außen als an anderen Standorten.

Der bessere Luftaustausch im Ballungsraum Frankfurt wird ganz wesentlich durch den Wald- bzw. Bannwaldbestand im Süden von Frankfurt garantiert. Insbesondere gilt dies für die Stadt Frankfurt, wo an über 240 Tagen im Jahr Westwinde vorherrschen. Da die Stadt etwas tiefer als der südlich angrenzende Bannwald liegt, kann die durch den Bannwald gefilterte und ab-

gekühlte Luft gut in die Stadt strömen. Dies trägt erheblich zur Verbesserung der Luft in der Stadt bei. Im Bannwald sind rund 500 Staubpartikel pro Liter Luft enthalten, am Frankfurter Hauptbahnhof dagegen über 18.000 Partikel. Der südlich gelegene Wald filtert für die Stadt Frankfurt die Schadstoffe des Flughafens und der Autobahnen aus.

Der Flughafen (z.Zt. 1.874 ha) besitzt als große Freifläche (innerhalb eines geschlossenen Waldgebietes) - mit intensiver Oberflächenversiegelung in größeren Bereichen - lokalklimatische Auswirkungen. Der Bannwald, insbesondere um den Flughafen herum, ist als klimawirksame Fläche bedeutend für die Frischluftproduktion im Luftbelastungsgebiet Frankfurt und Untermain. Er trägt also – wie auch der FORSTLICHE RAHMENPLAN SÜDHESSEN 1997 belegt - wesentlich zu einem gesunden Klima in diesem Verdichtungsraum bei. Wenn solche Erfahrungen eine Basis der Entscheidung für die Natur und die Menschen in diesem Raum sein sollen, müssten die zur Rodung vorgesehenen Bannwaldflächen vordringlich auf dem Gebiet der Anrainergemeinden des Flughafens ausgeglichen werden und nicht erst in einer weiteren Entfernung (bis über 50 Kilometer) vom Eingriff nach Nord oder Süd versetzt. Da dies aber nicht möglich ist, muss die geplante Bannwaldvernichtung abgelehnt werden. Im übrigen ist festzuhalten, dass in den Unterlagen zum ROV der Nachweis über die Verfügbarkeit von Ersatzflächen fehlt. Hier steht lediglich eine in keiner Weise belegte Aussage der Antragstellerin im Raum.

Zur Wahrung der Waldschutzfunktionen ist beispielhaft das Schreiben, vom 14.2.92, des damaligen Regierungspräsidenten, Dr. Daum, an den Magistrat der Stadt Frankfurt am Main, im Zuge der Bannwaldausweisung zu erwähnen:

*„Durch seine besondere Lage inmitten des Ballungsraumes erfüllt der Frankfurter Stadtwald eine Vielzahl von Waldfunktionen und trägt damit entscheidend zur Sicherung der natürlichen Lebensgrundlage für die dort lebende Bevölkerung bei.*

*Dies bedeutet im einzelnen:*

- *Durch ihre ausgleichende Wirkung auf jahres- und tageszeitliche Temperaturschwankungen kommt den Waldflächen eine außerordentlich hohe Bedeutung für den Klimaschutz und damit die Sicherung der Lebensbedingungen in den angrenzenden Großstadtbereichen zu.*
- *Die horizontal und vertikal reich gegliederten Waldbestände filtern die besonders durch Industrie und Verkehr stark mit Schadstoffen belastete Atemluft.*
- *In dem durch zahlreiche Verkehrsstraßen durchzogenen Raum stellt der Wald einen nicht ersetzbaren Lärm-, Sicht- und Immissionsschutz dar.*
- *Waldflächen verlangsamen u.a. den Oberflächenwasserabfluß und tragen somit entscheidend zur Reinigung und Speicherung des Niederschlagswassers bei. Für die Bereitstellung und Sicherung eines qualitativ hochwertigen Trinkwasserdargebots sind die Waldflächen unersetzlich.*
- *Nicht zuletzt sind die Waldungen der Stadt Frankfurt ein unverzichtbarer Erholungs- und Freizeitraum für die dort lebende Bevölkerung.*

*Die vorliegende Erklärung von Flächen des Frankfurter Stadtwaldes zu Bannwald ist erforderlich, um die für das Wohl der Allgemeinheit unersetzliche Waldfläche dauerhaft in ihrem Bestand zu sichern.“*

Die gleiche Behörde, die das ROV durchführt, hatte sich also vor nicht einmal zehn Jahren genauso geäußert, wie jetzt der Landesverband Hessen der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald in dieser Stellungnahme!

Diese Aussagen gelten ausnahmslos für alle drei vorgestellten Ausbauvarianten und unterstreichen den notwendigen Erhalt des Bannwaldes. Denn auch in der Gemarkung Kelsterbach, Stadt Kelsterbach und Landkreis Groß-Gerau wurden die Wälder durch das Regierungspräsidium Darmstadt (RP Dr. Kummer) am 1.4.1997 zu Bannwald erklärt. An den Gründen der Ausweisung hat sich bis heute nichts verändert.

#### **6.4. Die Rodung und Umwandlung von Bannwald in eine andere Nutzungsart ist verboten**

Bei allen Varianten ist Bannwald gemäß § 22 HForstG betroffen. Die Missachtung dieses Gesetzes ist offenbar, da am heutigen Tag (also auch in dem vorliegenden ROV) dieses Gesetz in seiner Fassung gilt, es heißt dort: "Die Rodung und Umwandlung von Bannwald in eine andere Nutzungsart ist verboten." Dass es sich bei der geplanten Maßnahme sowohl um eine Rodung als auch um eine Umwandlung handelt steht außer Frage. Das Verbot eines Eingriffs in den Bannwald macht aber beide Eingriffe (Rodung und Umwandlung) nicht voneinander unabhängig. Die Rodung ist als Umwandlung von Bannwald zu verstehen, weil der Standort ohne den Bestand die Bannwaldfunktionen nicht wahrnehmen kann. Wald ist immer als der Bestand im engen Zusammenspiel mit dem Standort zu sehen. Beim Bannwald kommt zu diesen zwei Faktoren als dritter Faktor die Bedeutung der Funktionen hinzu. Auch die Umwandlung (ohne eine Rodung) ist verboten, soweit dies überhaupt möglich ist.

Die Aufhebung einer der Faktoren (Standort, Bestand, Funktionen) oder Teilen davon, kommt einer Umwandlung von Bannwald gleich. Anders wäre dies bei der Formulierung „Die Rodung und Umwandlung von als Bannwald ausgewiesenem Wald ist verboten“. Hier ist die Formulierung auf den Wald bezogen, die Bannwaldfunktionen sind nicht als gleichwertig zu betrachten. Das heißt, alle drei Alternativen sind formal nicht umsetzbar.

#### **6.5. Die Bannwaldausweisung ist rechtsverbindlich – ohne Ausnahme**

Im Mittelpunkt unserer Rechtsordnung steht der Mensch. Folgerichtig stellt das Grundgesetz die Unantastbarkeit der Würde des Menschen an den Anfang und verpflichtet alle staatliche Gewalt, sie zu schützen.

Daraus folgt im konkreten Einzelfall des Flughafenausbaus, dass z.B. das Recht auf gesichertes Eigentum, Ruhe, Erholung, Gesundheit usw. für alle Bürger in der dicht besiedelten und stark belasteten Region zu gewährleisten ist. Das Bundesverfassungsgericht hat entschieden, dass der Staat weder wesentlich Gleiches willkürlich ungleich noch wesentlich Ungleiches willkürlich gleich behandeln darf. Will man also beurteilen, ob eine bestimmte Personengruppe gegenüber einer anderen ungleich behandelt wird, so muss man fragen, ob sie ohne sachlich vertretbaren Grund und damit willkürlich schlechter gestellt wird als die andere Gruppe, die ihr vergleichbar ist. Entscheidend ist dabei nicht der bloße Wortlaut einer Vorschrift, sondern ihre tatsächliche Auswirkung auf die Betroffenen.

Sollte nur der Bannwald um den Flughafen aufgehoben werden, handelt der Staat willkürlich. Die Bannwaldausweisung nach § 22 Absatz 2 Satz 2 des Hessischen Forstgesetzes hat für jedermann die gleiche Rechtsverbindlichkeit und für jeden Bannwald und dessen Eigentümer den gleichen Rechtsschutz.

Diese Rechtsverbindlichkeit korrespondiert mit der unabdingbaren Rechtssicherheit und dem Rechtsschutz. Das heißt unter anderem, Zuwiderhandlungen gegen das HForstG und die begleitenden Verordnungen werden geahndet, bzw. beabsichtigte Eingriffe in den Bannwald werden versagt.

Bannwald ist der höchste Schutz für einen hessischen Wald. Grundlage dafür ist die Unersetzlichkeit des Waldes für die Menschen (multifunktionale soziale Dienstleistung).

Darum ist der Bannwald auch ein zentraler Baustein der lokalen Agenda 21. Das bedeutet, alle Verantwortlichen – aber insbesondere die Politiker – müssen seine Leistungen und das ihn schützende Gesetz beachten.

Die Aufhebung von Bannwald ist zwar ein Verwaltungsakt, aber nicht im Sinne eines actus contrarius aufgehoben werden kann. Aus unserer Sicht gehört eine Bannwalderklärung zu den Rechtsakten, die sich nicht ohne weiteres in das Schema Verwaltungsakt und Rechtsnorm einordnen lassen (s. Gutachten Thorsten Franz).

Das Gutachten zur Frage der "Aufhebbarkeit von Bannwaldverordnungen", von Dr. jur. Thorsten Franz berücksichtigte zwar die Rechtslage nach den bis zum Tag der Erstellung veröffentlichten Rechtsvorschriften. Es hat aber auch darauf hingewiesen, dass substantielle Stellungnahmen der Literatur zur Frage der Aufhebung von Bannwalderklärungen bislang nicht vorliegen und Rechtsprechungen hierzu – soweit ersichtlich – nicht veröffentlicht wurden.

In keinem Fall hat sich an den zur Elimination anstehenden Bannwaldflächen rund um den Flughafen in ihrer hohen Wertigkeit - wodurch sie letztendlich von Wald zu Bannwald wurden - etwas geändert, d.h. keine Waldfunktion ist entfallen oder in ihrer Bedeutung gemindert worden. Nein, ganz im Gegenteil. Jeder Bruch der vorgegebenen Schutzverpflichtungen entspricht einem Widerspruch in sich selbst (contradictio in adjecto).

## **7. Vorschädigungen des Waldes im Rhein-Main-Gebiet**

Das Rhein–Main–Gebiet gehört aufgrund seiner topographischen Lage zu den wärmsten und zugleich niederschlagsärmsten Regionen Deutschlands. Ausgestattet mit einer ursprünglich guten Grundwasserausstattung hat sich diese natürliche Ausgangssituation in den vergangenen Jahrzehnten für den Wald deutlich verändert. Der Wald wird von vielen Faktoren beeinflusst, so dass die Sicherung seines Fortbestandes als wesentliche umweltpolitische Aufgabe in der Region für die nächsten Jahre anzugehen ist. Der Wald erfüllt als natürliche Lebensgrundlage für die ca. 3 Millionen Menschen im Rhein-Main-Gebiet vielfältige Aufgaben, wie Erholung, Trinkwassersicherung, Schutzfunktion für das regionale Klima usw. ...

Der Wald ist daher vor Allem vor zusätzlichen anthropogenen Störungen wie

- ◆ Grundwasserabsenkung und Verschmutzung
- ◆ Eintrag von Luftschadstoffen
- ◆ Zerschneidung von Waldgebieten

langfristig zu sichern und in seinem Fortbestand zu bewahren.

### **8.1. Waldschädigung durch veränderte Grundwasserstände**

Die Grundwasserabsenkung hat mehrere Gründe:

1. Begradigung der Fließgewässer (erhöhte Abflussgeschwindigkeit, verstärkte Wassererosion, Vertiefung der Fluss - und Bachbetten) verbunden mit Verringerung der Überflutungseignisse
2. Binnenentwässerung zur Vergrößerung der landwirtschaftlichen Nutzflächen
3. Flächenversiegelung des Gebietes
4. Verdopplung der Wasserfördermenge im Wald seit den 60er Jahren

Diese Handlungen führten in vielen Bereichen zu Grundwasserflurabständen von über 5m unter Geländeoberkante, so dass dieses Grundwasser nicht mehr pflanzenverfügbar war. Reaktion auf diese Absenkung sind starke Waldschäden (Wipfeltrocknis, Grasfilzbildung, Versteppung) auf großen Flächen.

Mit waldbaulichen Maßnahmen (Pflanzung, Saat, Naturverjüngung) können solche Flächen in der Regel nicht langfristig gesichert werden. Die Bewirtschaftung dieser vorgeschädigten Wälder erfordert durch gehobenen Verkehrssicherungsaufwand und aufwendige Sanierungen der Bereiche ein Mehrfaches der Kosten von intakten Beständen.

Hier sind bereits jetzt von den betroffenen Waldbesitzern Aufwendungen in Millionenhöhe zu leisten.

Im Bannwald rund um den Frankfurter Flughafen sind die Waldbestände (noch) in einem ökologisch relativ stabilen Zustand, was auch auf den überwiegend vorhandenen Grundwasseranschluss der Wurzeln zurückzuführen ist.

Durch den geplanten Eingriff in den Bannwald am Frankfurter Flughafen ist mit einer weiteren Destabilisierung der Grundwassersituation zu rechnen, deren Auswirkungen nicht vorhersehbar und laut den vorgelegten Unterlagen auch nicht ausreichend untersucht sind.

Mit in die Untersuchungen zur Grundwassersituation müssen stichhaltige Überlegungen zum Ausgleich des nicht mehr nutzbaren oder eventuell nicht mehr nutzbaren Grundwasserpotentials eingehen. Ersatzräume, wie beispielsweise im Vogelsberg, werden durch den zusätzlichen Verbrauch des Flughafens und die fehlenden Grundwasserbildungsräume zusätzlich belastet. Diese Räume sind aber in die Überlegungen und Prüfungen zur Umwelt und Raumverträglichkeit nicht mit eingegangen.

### **7.2. Waldschädigung durch Luftschadstoffe**

Luftschadstoffe werden im Rhein-Main-Gebiet in besonders hoher Konzentration durch Straßen- und Luftverkehr, durch Industrieansiedlungen aber auch durch sonstige Emittenten produziert. Die hohe Schadstoffkonzentration führt zu Blatt- und Wurzelschäden durch direkte (Kontakt der Blätter) und indirekte (Absenkung der pH-Werte, Ionenauswaschungen im Boden) Einwirkungen.

Die Zunahme des Flug- und Kraftfahrzeugverkehrs bedingt durch den geplanten Flughafen-ausbau im Süden Frankfurts um mehr als 50 Prozent — kann nicht ohne negative Folgen für diese Region bleiben. Das Mediationsverfahren hat dies erkannt und die Mehrbelastung in Zahlen genannt. Die zusätzlich großflächige Vernichtung von Bannwald addiert sich in den negativen Folgen für die Menschen in dieser Region.

Die nach wie vor testierten und unveränderten hohen Prozente des Waldschadens im Waldzu-standsbericht 2001 für Hessen zeigen, dass **nur** 30 Prozent aller Bäume noch gesund sind, aber davon **nur** 7 Prozent der über 60-jährigen als ungeschädigt eingeschätzt werden. Diese Prozentzahlen definieren die statistischen Mittelwerte für Hessen, im Ballungsraum gelten höhere Werte. Bei dieser zur Zeit schon hohen Einbuße äußerst wichtiger Funktionen des Waldes sind gerade solche radikalen Waldverluste – wie durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens geplant – in der schwach bewaldeten Region abzulehnen. Eben nur die Vielzahl aller Waldfunktionen zusammen trägt entscheidend zur Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen für die im Ballungsraum lebenden Menschen bei.

Aktuell besteht außerdem die Befürchtung, dass sich die in den letzten Jahren auftretenden Waldauflösungsvorgänge verselbstständigen und sich geschädigte Waldbestände nicht mehr hinreichend natürlich regenerieren. Beispielweise breiten sich unter geschädigten und aufgelichteten Kronendächern immer dichter werdende Grasdecken (Waldreitgras) und Brombeerbestände aus, die sowohl das natürliche Ansamen als auch das Versickern des ohnehin knappen Niederschlagswassers behindern. Das immer weiter voranschreitende Waldsiechtum gefährdet somit das einzigartige Waldökosystem. Besonders massiv beeinträchtigt es dessen vielfältige Schutzfunktionen für das Wasser, den Boden und das Klima, von denen die hier lebenden Menschen profitieren. Meist handelt es sich dabei allerdings um monetär nicht bewertbare Dienstleistungsfunktionen des Ökosystems Wald, die offenbar als gottgegeben und als selbstverständlich angesehen und übersehen werden.

Zu bedenken ist ferner, dass die verbleibenden Bestände infolge der ansteigenden Auskäm-mung von zunehmenden Schadstoffen (mehr Verkehr) durch weniger Bäume in ihrer Widerstandskraft besonders geschädigt werden. *Vgl. dazu den Waldzustandsbericht 2001 des Hess. Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft und Forsten: "Starke Grundwasserabsenkungen, Witterungsstress durch überdurchschnittliche Sommer- und Wintertemperaturen und unterdurchschnittliche Niederschläge seit 1988, massive Zerschneidungen der Waldbestände sowie anthropogene Luftschadstoffbelastungen haben in Verbindung mit Insektengradationen zu einer starken Schädigung der Wälder in Teilbereichen der Rhein-Main-Ebene geführt".* Das dürfte auch für den Wald am Flughafen zutreffen.

### **7.3. Waldschädigung durch zunehmende Zerstückelung und Zerschneidung**

Ähnlich gravierende Auswirkungen wie die Zunahme der Luftschadstoffe lassen die mit dem Ausbau verbundenen Zerschneidungseffekte in den betroffenen Waldbereichen befürchten. Durch die Öffnung geschlossener Wälder entstehen an den Rändern immense Schäden an den noch vorhandenen Bäumen, da das stützende Waldgefüge fehlt, die plötzliche Besonnung zu Kambiumschäden führt und erhöhte Luftturbulenzen die Windwurfgefahr erhöhen. Dieser Effekt findet zuerst unmittelbar an der Rodungsgrenze statt, setzt sich jedoch im Laufe der

Jahre in das dahinter liegende Bestandesgefüge fort. Diese Randschäden wurden bei der Bilanzierung des Flächenverbrauchs bisher nicht berücksichtigt, müssen aber gutachterlich mit abgeschätzt werden. Die SDW fordert diese Randschäden gutachterlich mit in die Flächenbilanz aufzunehmen.

Der ökologische Wert von zusammenhängenden oder vernetzten Waldgebieten und dessen nachteilige Veränderungen durch Waldrodung mit nachfolgender Versiegelung oder dergl. ist der Antragstellerin (und den Moderatoren) bekannt. Hinzuweisen ist jedoch auf diesbezügliche Schädigungen an dem verbleibenden Wald.

Festzuhalten ist aber auch, dass bereits heute die hohen Waldschäden in der Region durch Zerschneidung und Störung des Waldgefüges als Folge der Infrastruktureinrichtungen zustande kommen (siehe Waldzustandsbericht 2001 der Hessischen Landesregierung S. 13). Es geht nicht an, die vorhandenen Restwaldflächen weiter von innen heraus zu zerstören und zu zerschneiden. Die zusammenhängenden Waldflächen müssen als Ganzes erhalten werden, sie stellen einen schützenswerten und durch nichts zu ersetzenden Wert in der Rhein-Main-Region dar.

Neben dem geplanten erheblichen Eingriff in den Bannwald ist bei der Beurteilung des Ausbauvorhabens auch der Verlust wertvoller ökologischer Flächen der Wertstufen 4 und 5 (ökologisch sehr wertvoll bzw. ökologisch besonders wertvoll) zu verzeichnen. Der vorgestellte geplante Ausgleich für den Eingriff ist daher grundsätzlich nicht möglich.

Durch den geplanten Eingriff kommt es zunehmend zur Zerschneidung und Verinselung von Bannwaldflächen. Daraus folgt:

- Mit abnehmender Fläche ist die Artenzahl rückläufig.
- Manche spezialisierten Waldarten unter den Brutvögeln benötigen als Minimalareal mindestens eine unzerschnittene Fläche von 500 bis 1000ha, auf kleineren Waldinseln fehlen sie.
- Der Turnover, der sogenannte Artenumsatz, sinkt bei einer zunehmenden Zahl von nahe beieinander liegenden kleinen Waldinseln; die Extinktion – das Aussterben von Arten – erscheint auf einer großen Waldinsel unwahrscheinlicher als auf in mehrere Teilflächen zersplitterten kleineren Waldinseln mit derselben Gesamtfläche.

Durch den geplanten Eingriff kommt es zur Zerschneidung mit neuen Waldrändern. Die ökologischen Folgen müssen folglich für den verbleibenden Wald mit abgeschätzt werden.

In diesem Zusammenhang muss auch auf das „CO<sub>2</sub>-Protokoll“ von Kyoto hingewiesen werden, in dem sich die Staaten zu einer Reduktion des Treibhausgases CO<sub>2</sub> verpflichtet haben. Der Flughafenausbau steht einer solchen Verpflichtung konträr entgegen.

## **8. Abschätzung des Havarierisikos**

In dem Gutachten zur Flugsicherheit fehlen Aussagen über die möglichen Schäden in oder an der Natur bei Havarien. Darin wäre nicht nur auf die direkten Zerstörungen, sondern auch Folgen wie Waldbrand oder Bodenverseuchung einzugehen. Beim Start einer großen vier-

strahligen Linienmaschine befinden sich bis zu 200 Tonnen Kerosin an Bord der Maschine (Auskunft „Pilotenvereinigung Cockpit“). Im Falle eines Absturzes beim Start besteht keinerlei Möglichkeit, den Treibstoff abzulassen. Bei Flugzeugabstürzen kommt es regelmäßig vor, dass der Treibstoff, oder große Teile des Treibstoffes nicht in Brand geraten. Dieser für die Passagiere glückliche Umstand hat aber im Havariefall für die Umwelt schlimmste Folgen. Das Kerosin gelangt sehr schnell tiefgründig in den Boden und belastet sehr langfristig die großteils als Trinkwasser genutzten Grundwasserzüge. Hierzu fehlen jegliche Untersuchungen, die wir einfordern.

### **9. Der Flughafenaußbau widerspricht der Nachhaltigkeit**

Die schwache Bewaldungsgrad der Region - verbunden mit eingeschränkter Leistungsfähigkeit des vorhandenen Waldes für die im Ballungsraum lebenden Menschen - ist allein für sich schon ein wichtiger Ablehnungsgrund der geplanten Ausbaumaßnahmen.

Auch wegen der zu erwartenden künftigen Entwicklungen – d.h. der weiter wachsenden Inanspruchnahme von Flächen (nicht allein nur Freiflächen sondern auch Waldflächen von mehreren hundert Hektar) - für Siedlung und Verkehr (bspw. die ICE-Trasse Frankfurt – Mannheim) sind radikale Eingriffe zum Schutz der natürlichen Ressourcen und der zukunftsgerichteten Entwicklung auszuschließen. Dies ist das Gebot für eine nachhaltige Entwicklung der Rhein-Main-Region! Wir verweisen auf den Abschlußbericht der Enquete- Kommission "Schutz der Menschen und der Umwelt" des 13. Deutschen Bundestages mit dem Titel *KONZEPT NACHHALTIGKEIT*.

Auch die Kenntnis über die Bilanz bisheriger Waldverluste im südhessischen Ballungsgebiet wiegt schwer. Entgegen dem Landestrend hat in Südhessen die Bewaldung in den letzten Jahrzehnten insbesondere durch den Bau der Startbahn 18 West sukzessive abgenommen, darum ist die weitere Waldvernichtung durch einen erneuten Flughafenaußbau nicht einsichtig.

### **10. Die Kompensation des Eingriffs in Wald und Naturhaushalt ist nicht möglich**

Die hohen Waldinanspruchnahmen der letzten 100 Jahre von über 11500 Hektar konzentrierten sich im Wesentlichen auf die Randbereiche der Kernstadt Frankfurt. Aber auch im Bereich des heutigen Forstamtes Mörfelden-Walldorf wurden seit 1945 bereits fast 2500 ha Wald anderen Nutzungsformen (darunter auch der STARTBAHN WEST) zugeführt.

Eine weitere Großrodung wie die geplante Erweiterung des Frankfurter Flughafens ist daher nicht hinzunehmen, da die ökologischen Leistungen eines über 100jährigen Waldes nach dessen Vernichtung nicht annähernd von einer neu angelegten Ersatzaufforstung erbracht werden können.

Unbeschadet dieser Feststellung können im angrenzenden Naturraum nach Ansicht der SDW nicht genügend geeignete Flächen für Ersatzaufforstungen in dieser Größenordnung erworben

werden. Ein Nachweis hierzu fehlt in den Unterlagen, die Aussage der Antragstellerin steht unbelegt im Raum.

Die fachliche Eignung dieser Flächen, zu der auch Mindestgrößen gehören, muss von den Fachbehörden in Zusammenarbeit mit den anerkannten Naturschutzverbänden vorab geprüft werden. Aus Sicht der SDW kann der Verlust ökologischer Funktionen nicht durch kleinflächige und versprenkelt über den Suchraum verteilte Ersatzaufforstungen kompensiert werden. Dieses Vorgehen kommt dem Willen des Gesetzes „Ersatz zu schaffen“ nicht nach, da dieser Ersatz sich nicht nur auf reinen Flächenersatz, sondern vielmehr auf Funktionenersatz bezieht. Dieser Funktionenersatz ist aber aus der Sicht der SDW nicht gewährleistet.

Weiterhin ist in den Planunterlagen angedeutet, dass der Antragsteller beabsichtigt, eine Ausdehnung von Suchräumen für Kompensationsmaßnahmen durchzuführen. Dies deutet bereits darauf hin, dass auch der FRAPORT bereits bekannt ist, dass nicht genügend Flächen zur Verfügung stehen.

Ein solches Ansinnen ist sowohl aus rechtlicher als auch aus naturschutzfachlicher Sicht abzulehnen, da der Ausgleich für einen solch folgenschwerer Eingriff unbedingt in den definierten Suchräumen erfolgen muss.

Besondere Kritik ist auch an der Herleitung der Flächeninanspruchnahme in den Planunterlagen zu üben. So kann offensichtlich nicht ausgeschlossen werden, dass möglicherweise eine Sichtverbindung zwischen Tower und Startbahnende hergestellt werden muss, was nur mit einer zusätzlichen Waldrodung erfolgen kann.

Darüber hinaus müssen „Restflächen“, die durch Zerschneidungen bei allen drei Ausbauvarianten entstehen, in die Flächenbilanz einbezogen werden, da diese sowohl in ihrer ökologischen Bedeutung eingeschränkt, als auch für die Bevölkerung zum Zwecke der Erholung nicht mehr zugänglich sind. Dieser Waldflächenverbrauch wurde bisher nicht mit erfasst, ist aber wesentliches Kriterium zur Prüfung der Raum- und Umweltverträglichkeit und muss daher mit in die Daten aufgenommen werden.

Die SDW stellt daher fest, dass für den weiteren Flughafenausbau von der Antragstellerin eine vollständige Bilanzierung der tatsächlich in Anspruch genommenen Fläche mit einer flächengleichen Ausgleichsplanung in den definierten Naturräumen nicht erstellt wurde.

Dabei sind eine

- Ersatzflächenbilanz
- eine Randflächenbilanz
- und eine Funktionenbilanz

mit einzubeziehen.

Dem ist als ganz wesentliches Kriterium außerdem eine vollständige und aktuelle Waldflächenbilanz des Naturraumes Untermainebene und Hessische Rheinebene anhand des in Band 0, Abschnitt 3.2 beschriebenen Untersuchungsraumes mit anzufügen. Der Zeitraum sollte etwa die letzten 100 Jahre umfassen und alle Rodungen und Ersatzaufforstungen separat darstellen. Nur mit einer derartigen Waldflächenbilanz lassen sich die Auswirkungen eines zusätzlichen Waldverlustes prüfen.

Die SDW fordert daher für den Fall eines weiteren Flughafenausbaues von der Antragstellerin eine vollständige Bilanzierung der tatsächlich in Anspruch genommenen Fläche mit einer Ausgleichsplanung in den definierten Naturräumen.

Angesichts der ökologischen Wertigkeit des Bannwaldes kann eine „Kompensation“ nur zusammenhängend und großflächig im Verhältnis der Funktionen zur Fläche erfolgen. Jede einzelne Funktion (Erholung, Lärmschutz, Klimaschutz ...) stellt dabei einen Verhältnisfaktor bei der Ersatzaufforstung dar. Bei fünf verlorengehenden Funktionen wäre das Verhältnis folglich 1:5 (vernichtete Fläche : Ersatzaufforstung). Wie beschrieben, ist die Bedeutung des im Falle eines Ausbaus betroffenen Waldes so groß, dass nur auf diesem Wege ein angemessener Ersatz geschaffen werden kann.

Ferner möchten wir zu bedenken geben, dass Aufforstungen dieser Größenordnung als ein Teil des ROV mit zu prüfen sind. Das HeNatG schreibt eine UVS ausdrücklich vor. In diesem Falle kann es keine separate Prüfung geben, da diese Maßnahmen im unmittelbaren Zusammenhang stehen.

### **11. Verträglichkeit zu den Aussagen des Regionalplans Südhessen 2000 (RPS) und des Landschaftsrahmenplans (LRP) für die Planungsregion Südhessen 2000, sowie zur FFH - Richtlinie**

Das vorliegende Raumordnungsverfahren beruft sich in der landesplanerischen Absicherung des Vorhabens auf eine entsprechende Aussage des Landesentwicklungsplanes, der am 13. Dezember 2000 festgestellt und am 9. Jan. 2001 mit der Veröffentlichung im Gesetz- und Verordnungsblatt Hessen Rechtskraft erlangte.

Dieser besagt, dass *der Flughafen Frankfurt Main auch künftig den zu erwartenden Entwicklungen gerecht werden und seine Funktion als Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen soll. Hierzu ist eine Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahnssystem hinaus zu planen und zu realisieren. ....weitere Aussagen und Bedingungen folgen..... Die Zusammenarbeit mit dem Flughafen Hahn in Rheinland-Pfalz ist zu vertiefen.*

( ..... ).

Diese Aussage wurde als Auflage in den Genehmigungsbescheid für den Regionalplan Südhessen mit Beschluss der Landesregierung vom 14. Nov. 2000 formuliert und festgesetzt. Darüber hinaus wurden sämtliche Texte im Regionalplan zum Flughafen dieser Forderung angepasst.

Im Entwurf, der den nach § 29 BNatG anerkannten Naturschutzverbänden zur Stellungnahme vorgelegen hatte, waren aber der Bau oder die Verschiebung von Start- und Landebahnen ausdrücklich ausgeschlossen, die Kapazitätserweiterungen sollten nur im Rahmen der heutigen Gebietsgrenzen erfolgen. Dies bedeutet eine erhebliche raumbedeutsame Abweichung von dem zur Anhörung vorgelegten Entwurf 1999 und ist nach unserer Auffassung gesetzwidrig, da sie ohne erneute Anhörung der Träger öffentlicher Belange erfolgte (§7 Abs.4 HLPG). Die Änderung ist deshalb nichtig, zumal der LEP zum Zeitpunkt des Genehmigungsbescheides weder festgestellt war, noch Rechtskraft erlangt hatte.

Wir weisen auf diese Tatsache hin, weil es unter diesen Umständen zu einer Verabschiedung des Regionalplans Südhessen vor dem Landesentwicklungsplans gekommen ist, die nach

HLP § 7 (2) eher in umgekehrter Weise erfolgen sollte. Das legt die Vermutung nahe, dass der Regionalplan Südhessen 2000 zwar dem im LEP beabsichtigten Ziel zum Flughafenbau durch Auflage angepasst wurde, aber in seinen übrigen Inhalten diesem Ziel keinesfalls entspricht. Nach den Aussagen des LEP ist die Zusammenarbeit des Frankfurter Flughafens mit dem Flughafen Hahn in Rheinland-Pfalz zu vertiefen. Dieser Vorgabe wurde in den ROV-Unterlagen nicht genügend Rechnung getragen.

Die Ausbauplanung widerspricht in allen Varianten einschließlich der Varianten unabhängigen Betriebsflächen erheblich dem RPS und dem LRP:

### **11.1. Alle Alternativen liegen im Regionalen Grünzug ( Ziff. 3.1 RPS ),**

In Ziff. 3 des RPS, Freiraumsicherung und -entwicklung, heißt es:

*„Zur Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen und gesunden Lebensbedingungen soll die räumliche Entwicklung so erfolgen, dass Natur und Umwelt nicht mehr als unbedingt notwendig in Anspruch genommen werden. Tier- und Pflanzenwelt, intakte Böden, Wasser für alle Lebensvorgänge, Frischluftversorgung, natürliche Rohstoffe und erlebnisreiche Erholungslandschaften sind als unvermehrte natürliche Ressourcen und wegen ihrer zentralen Bedeutung für das Wohl der Allgemeinheit zu erhalten. Die Nutzung der Landschaft soll auf eine nachhaltige Sicherung dieser Leistungen des Naturhaushaltes ausgerichtet werden.*

....., “ u.s.w.

Die Flächen für die geplante Erweiterung des Flughafens liegen alle in einem zu diesem Zwecke ausgewiesenen „Regionalen Grünzug“ (Ziff. 3.1 RPS). Die Funktion der regionalen Grünzüge darf durch andere Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. Dies ist aber durch die Flächeninanspruchnahme und die zusätzliche Zerschneidung der Restflächen in den betroffenen Gebieten zu annähernd 100% der Fall! Abweichungen sind nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung zulässig, dass gleichzeitig im selben Naturraum Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion den Regionalen Grünzügen zugeordnet werden. Diese stehen aber in dem Naturraum für die hier unentbehrlichen Funktionen im Agglomerationsraum wegen der bereits vorhandenen Verdichtung nicht mehr zur Verfügung. Auch ist das Argument, die Erweiterung des Flughafens diene dem öffentlichen Wohl, falsch. Dem Faktor Wirtschaft, der hier bereits bis an die Grenze der Verträglichkeit dominiert, steht der Faktor des Lebens und Wohnens vorrangig gegenüber. Darüber hinaus stehen andere Möglichkeiten zur Erweiterung der Kapazitäten für den Betrieb des Flughafens zur Verfügung, wie z. B. der Prognosenullfall 2015 in Verbindung mit der Nutzung des Flughafens Hahn, und die sinnvolle Verteilung der sogenannten Hubfunktionen auf mehrere Flughäfen, z.B. Köln, wohin durch die ICE-Trassenführung eine vorzügliche Schienenanbindung geschaffen wurde.

### **11.2. Alle Alternativen liegen im Bereich für Grundwassersicherung (Ziff. 4.1 RPS),**

Die Flächen für die geplante Erweiterung des Flughafens liegen alle in einem ausgewiesenen „Bereich zur Grundwassersicherung“ (Ziff. 4.1 RPS). Der Schutz des Grundwassers hat in diesen Bereichen Vorrang vor folgenden Nutzungen:

- Errichten von Gebäuden und sonstigen baulichen Anlagen,
- Neubau und wesentliche Änderung von Straßen, Bahnlinien und sonstigen Verkehrsanlagen,
- .....

In der Begründung hierzu heißt es : „Die Ausweisung der „Bereiche zur Grundwassersicherung“ dient im Sinne einer Vorsorgeplanung dazu, dass die Grundwasserneubildung nicht durch Versiegelung von Freiflächen oder durch andere Beeinträchtigungen der Versickerung eingeschränkt wird. Darüber hinaus werden Vorhaben und Maßnahmen ausgeschlossen, die geeignet sind, die Grundwassergüte bzw. die Nutzung von Grundwasser zu gefährden oder zu beeinträchtigen. ....“

Genau diese Einschränkungen bei der Versickerung sowie die Gefährdung und Beeinträchtigung der Grundwassergüte und der Nutzung von Grundwasser werden entsprechend der vorliegenden Unterlagen durch Versiegelung, Entfernung der schützenden Waldflächen und beim künftigen Betrieb durch Schadstoffeintrag zusätzlich zu den heute schon vorhandenen Belastungen auftreten und zwar variantenunabhängig in erheblichem Umfang. Hinzu kommen Grundwasserabsenkungen durch Hoch- u. Tiefbauten und Tunnel, Veränderungen und Verdichtungen der äußerst empfindlichen geologischen Deckschichten, zusätzlich durch Ausbaumaßnahmen von Straßen und Schienenwegen. Das lebensnotwendige und ohnehin knappe Schutzgut Wasser nimmt in dem Lebensraum dauerhaft und erheblich Schaden. Für den Verdichtungsraum lebenswichtige Wassergewinnungsanlagen werden im Falle der Nordostvariante vernichtet, von den übrigen Varianten in ihren Einzugsbereichen beeinträchtigt (siehe auch Ziff. 3.3.1 u.3.3.2 LRP).

### **11.3. Zahlreiche Gemeinden, darunter Oberzentren und Mittelzentren werden durch die Auswirkungen des Ausbaus entweder erweitert oder flächendeckende Siedlungsbeschränkungen hinnehmen müssen, vielleicht sogar weitgehend unbewohnbar werden (Ziff. 5.2 RPS) (G8)**

Unter Ziff. 5.2.2 RPS sind „Siedlungsbeschränkungsbereiche“ ausgewiesen, in denen die Ausweisungen von neuen Wohngebieten nicht zulässig ist. Der dort stehende Satz, dass Bauflächen in geltenden Bauleitplänen und Flächen innerhalb des Siedlungsbestandes für städtebauliche Umstrukturierungsmaßnahmen von dieser Regelung unberührt bleiben, wurde von der Genehmigung durch die Landesregierung ausgeschlossen. Dies bedeutet, dass in den Siedlungsbeschränkungsbereichen keine Wohnbebauung mehr stattfinden darf. Sicherlich aus gutem Grund: In diesen Bereichen ist, wie im gültigen RPS ausgewiesen, nach dem heutigen Stand kein menschenwürdiges Wohnen mehr möglich.

Ein umfangreiches Tabellenwerk mit unterschiedlichen Berechnungsmethoden setzt sich im Gutachten G 8 „Wohn- und Wohnumfeldanalysen“ mit dem sogenannten „Schutzgut Mensch“ auseinander. Abgesehen davon, ob es sich beim Menschen um ein Schutzgut handelt, also eine Sache oder vielmehr um Persönlichkeiten (sicher schon im Ausdruck eine Verletzung der Menschenwürde), ist diese Untersuchung fehlerhaft.

1.) Es werden Isolinien gebildet, die die Bereiche umhüllen, in denen heute oder künftig der Fluglärm der Wohnbevölkerung nicht mehr zumutbar ist, und zwar je nach Berechnungsme-

thode, Stand von 2000 oder geplanter Variante. Dabei wird aber davon ausgegangen, dass in den Siedlungsbeschränkungsbereichen die bereits rechtskräftig ausgewiesenen Baugebiete noch bebaut, und in den bestehenden Wohngebieten nachverdichtet werden können. Auf Grund der Änderung im Genehmigungsbescheid für den RPS fallen diese Flächen für jeglichen Zuwachs aus. Daher stimmt diese Gesamtrechnung nicht.

2.) Innerhalb der umhüllenden Isophonen wohnen oder werden eine beträchtliche Anzahl von Menschen leben, die von dem nicht mehr zumutbaren Lärm betroffen sind. Nach der Ergebnistabelle zu den Auswertungen zur Bewertung Nr. 4.2 sind dies innerhalb der Isolinie Leq(3) FLG 60 dB AzB 84 (diese AzB ist nach gültigem Recht anzuwenden), bei 660 000 Flugbewegungen/a im Planungsfall Vorzugsvariante Nordwest 327 571 Personen. Hinzurechnen sind 18 223 Personen für Nachverdichtung und 28 921 für Zuwachs, ergeben sich insgesamt 374 715 Personen, die im Jahre 2015 einem Dauerschallpegel von mindestens 60 dB(A) ausgesetzt sind. Das bedeutet einen Betroffenenheitszuwachs gegenüber der Ist-Situation (2000) um 117 050 Personen.

Es handelt sich um einen Mindestschallpegel, da der Bereich durch die ermittelte Isophone umhüllt wird. Im Inneren gibt es eine große Anzahl von Menschen, die wesentlich höhere Dauerschallpegel ertragen müssen. Damit wird sich ein erheblicher Prozentsatz der Wohnbevölkerung nicht abfinden, sondern sich einen anderen Wohnsitz außerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereichs suchen. Daraus ergibt sich, dass ein entsprechender Wanderungsverlust in den betroffenen und Wanderungsgewinne in den übrigen Bereichen berücksichtigt werden müssen, was nicht geschehen ist, und die sozial schwächsten Glieder der Gesellschaft werden den für sie noch erschwinglichen mit Lärm hochbelasteten Raum besiedeln. Das ist inhuman! Nur als Beispiele werden die südlichen Stadtteile von Frankfurt (Ober- u. Niederrad, Sachsenhausen und Schwanheim) oder die dann gänzlich verlärmten Orte Nauheim und Büttelborn neben vielen anderen genannt. Es entstehen im Bereich gewisser Isophonen folglich Gettos, da sich gewisse Bevölkerungsschichten den teuren und ruhigen Wohnraum nicht mehr leisten werden können.

3.) Orte mit zentraler Funktion könnten diese durch die zusätzliche Belastung verlieren. Als ein Beispiel sei das Oberzentrum Offenbach genannt. Bei dieser heute schon bis über die Grenze des Erträglichen belastete Stadt mit 60 522 betroffenen Personen (Ist-Situation 2000), sind es rd. 52 % der Wohnbevölkerung. Die Stadt wird beim Planungsfall (2015), Vorzugsvariante Nordwest, 75 641 belastete Personen der Wohnbevölkerung haben, das sind 65 % !. Ein Zuwachs wurde nicht mitgerechnet, denn der wird kaum noch stattfinden. Bei den Beschäftigten verändern sich die Zahlen etwa im gleichen Verhältnis. Es liegt auf der Hand, dass bei diesen Belastungen auch der Kunde aus dem Umfeld lieber ein anderes Zentrum zum Einkauf oder zum Besuch öffentlicher Einrichtungen, die wie nachgewiesen, ebenfalls diesen Belastungen ausgesetzt sein werden, aufsucht. Solche Rechnungen oder Prognosen fehlen in dem Zahlenwerk. Es ist auch deshalb in sich nicht stimmig, ja vielmehr irreführend.

Diese beispielhaften Darlegungen zeigen auf, dass ein bisher nicht erfasster Siedlungsdruck auf die im Planungsraum außerhalb der Isolinien gelegenen Gemeinden zukommt, der sicherlich die Zuwachsmöglichkeiten erschöpft, die ja auch dem Eigenbedarf und der Eigenentwicklung dienen soll. Zur fortschreitenden Zersiedlung der Landschaft kommt mit allen sich daraus für die Bevölkerung ergebenden Nachteilen die zusätzliche Verkehrsbelastung. Es ist nicht damit getan, sich bezüglich der Raumordnung auf die mögliche Unterbringung von zu-

sätzlichen Beschäftigten im Flugplatzbereich und weiteren sekundär Beschäftigten zu beschränken. Es müssen vielmehr die Gesamtsituation der im Planungsraum lebenden Menschen und die Wirkung der geplanten Maßnahme auf sie sowie die daraus resultierenden Folgen untersucht und betrachtet werden.

#### **11.4. Die Vorzugsvariante Nordwest und die Variante Nordost liegen in beliebten Erholungsbereichen (Ziff.3.5.4.1 LRP)**

Die Vorzugsvariante Nordwest und die Variante Nordost liegen in „beliebten Erholungsbereichen“, deren besonderer Schutz ausdrücklich im LRP für den Naturraum 8, Untermainebene gefordert wird.

U.a. heißt es hier unter den Erhaltungszielen:

- *Erhaltung des Waldanteiles,*
- *Erhaltung der Dünen und Flugsandgebiete mit Kiefern- und Eichenwäldern und Sandtrockenrasen,*
- *Schutz der beliebten Erholungsbereiche vor weiteren Immissionsbelastungen.*

Entwicklungsziele sind:

- *Revitalisierung der Waldbestände vor allem im Süden von Frankfurt unter Berücksichtigung des Grundwasserstandes,*
- *Verbesserung der Verzahnung von Siedlungseinheiten mit Erholungsräumen durch Grünverbindungen,*
- *Aufwertung und Gestaltung der Freiflächen zwischen den Ortschaften zu einem vernetzten und erlebniswirksamen Freiflächensystem im Sinne des Regionalparks.*

Diese Forderungen werden durch die Planungsfälle auf das größte missachtet, nicht nur dadurch, dass Naherholungsgebiete für die ohnehin lärm- und abgasgestresste Bevölkerung von Flörsheim, Kelsterbach und Schwanheim vernichtet werden, sondern die verbleibenden Restflächen zusätzlich verlärmert und mit weiteren Immissionen belastet werden. Naherholung fällt für diese Gemeinden aus und ist nicht damit auszugleichen, dass diese dann zusätzlich im Frankfurter Stadtwald erfolgen soll. Dies ist keine Verzahnung von Siedlungseinheiten und Erholungsräumen. Die Aussage grenzt an eine Ignoranz über jegliche notwendige menschliche Lebensqualitäten, die geradezu Staunen erregt. Darüber hinaus muss darauf hingewiesen werden, dass der Frankfurter Stadtwald als Erholungsraum insgesamt bei allen Ausbaumaßnahmen nachhaltig und zusätzlich durch Verlärmung und Immissionsbelastungen geschädigt werden wird.

Der Behauptung in der Raumverträglichkeitsstudie Cc unter Ziff. 9.2.2.6, dass die Immissionskonzentrationen im Untersuchungsraum im Planungsfall trotz der Zunahme der Flugbewegungen und des Verkehrsaufkommens gegenüber dem Prognosenullfall nur in geringem Umfang zunehme, so dass die Immissionskonzentrationen über dem gesamten Untersuchungsraum sowohl im Maximum als auch im Mittel geringer sind, als im Ist-Zustand, können wir nicht nachvollziehen. Zum einen ist nicht glaubhaft, dass im Prognosenullfall bei den verkehrsdominierten Quellengruppen eine deutliche Abnahme der Emissionen bei gleichzeitiger Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens (auch ausbaubedingt) durch zu erwartende Optimierung der Motortechnik zu erwarten ist. Die Erfahrung lehrt vielmehr, dass der Ver-

kehrszuwachs die Vorteile einer optimierten Motortechnik wieder aufzehrt. (Die Katalysator-technik ist seit ca. 20 Jahren auf dem Markt, sie konnte sich durch zögerliche Einführung lange nicht durchsetzen, Altfahrzeuge werden "aufgebraucht"). Zum anderen ist der erhöhte Flugbetrieb im engeren Untersuchungsraum auch im Prognosenullfall erst recht aber im Planungsfall beim Schadstoffausstoß derart dominierend, als dass er durch Einsparungen bei anderen Immissionsquellen kompensiert werden könnte, zumindest im engeren Gebiet um den Flughafen.

### **11.5. Alle Alternativen unterbrechen bedeutende Regionalparkkorridore (Ziff.3.6.3 LRP)**

Durch alle Varianten werden wichtige Regionalparkkorridore durchschnitten, stark beeinträchtigt und verlärm, so dass ihre wichtige Funktion, nämlich Aufwertung der Eigenart und Schönheit von Landschaft, deren Erschließung und Erlebbarkeit und damit den immateriellen Grundbedürfnissen der Menschen zu dienen, entfällt oder unattraktiv wird (Ziff. 3.6.3 LRP).

Hervorzuheben ist besonders die Verknüpfung zum Landschaftsschutzgebiet Grüngürtel und Grünzüge in der Stadt Frankfurt, die mit ihrem Zonierungskonzept dem Aspekt der Erholung im städtischen Raum eine besondere Bedeutung beimisst. Besonders betroffen sind hier Frankfurt - Hoechst, Nied, Schwanheim, Griesheim und Sindlingen, aber auch die Gemeinden Flörsheim, Kelsterbach, Neu Isenburg und Mörfelden-Walldorf, je nach Variante mehr oder minder stark. Ein Teil des Landschaftsschutzgebietes fällt den allen Varianten gemeinsamen allgemeinen Betriebsflächen zum Opfer.

Der vorhandene ebenfalls durch den Regionalparkkorridor erschlossene Biotopverbund im Bereich des Waldes bei Walldorf und der Gundwiesen wird durch die Südvariante vernichtet und durch Verinselung wertlos. (Ziff. 3.1.1 RPS).

### **11.6. Fauna – Flora - Habitate und Vogelschutzgebiete bzw. in ihrer Ausstattung entsprechend einzustufende Gebiete werden zerstört, nachhaltig verändert oder berührt (FFH - Richtlinie, Ziff. 3.1.1.2 LRP) (G16 und G3)**

Alle Varianten einschließlich der allgemeinen Betriebsflächen im Süden vernichten und beeinträchtigen Bereiche mit FFH-relevanter Ausstattung. FFH-Lebensraumtypen werden ebenfalls vernichtet oder stark beeinträchtigt. Vogelarten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie werden erheblich durch Vernichtung zahlreicher Brutreviere beeinträchtigt. Arten der Anhänge II und IV der FFH- Richtlinie, insbesondere Fledermäuse Amphibien und Käfer sind stark betroffen und werden in den jeweils vorgesehenen Bereichen ausgerottet.

Im Zwischenbericht des Forschungsinstitutes Senckenberg Frankfurt am Main zur ökologischen Grundlagenerhebung in den Wald / Bannwaldbereichen um den Rhein-Main-Flughafen Frankfurt, als Bestandteil - G16 Biotopkartierung und Bestandsaufnahme der Artengruppen - im ROV bekannt, werden so viele bemerkenswerte Arten mit ihren Gefährdungsgrad und Schutzstatus genannt, dass es unverständlich ist mit welcher Ignoranz diese Tatsache übergangen bzw. beim Abwägungsprozess absichtlich falsch gewichtet wird. Diese Gewichtung

ist aus unserer Sicht vom RP gründlich anhand von Roten Listen, der FFH - Verordnung und dem Naturschutzrecht zu prüfen.

Die Richtlinien des Rates 92/43/EWG, vom 21. Mai 1992, zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Abl. L 206 vom 22. Juli 1992, S. 40), kurz FFH - Richtlinie, fordern die Mitgliedstaaten im gemeinschaftliche Interesse auf, alle notwendigen Maßnahmen zu treffen, um ein strenges Schutzsystem einzuführen. Dazu zählt expressis verbis auch die Vermeidung jeder "Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten" (Art. 12, Abs. 4). Dieses ROV wird diesen Ansprüchen nicht gerecht.

Die Vorschläge von HGON und SDW, die Wälder rund um den Flughafen als FFH - Gebiete aufzunehmen und zu melden, wurden nicht befolgt. Bei einer Eilsitzung zur Meldung von FFH - Gebieten von der ONB im Kreishaus in Offenbach, wurden die Gebiete rund um den Flughafen nicht berücksichtigt. Die Nachfrage ergab, dass der RP von Wiesbaden angehalten war, diese Gebiete freizuhalten, bis die Variante Fraport steht. Als nachgeordnete Behörde hatte somit die ONB keine Alternative, obwohl dort einzigartige, große und geschlossene Waldgebiete vorhanden sind, die jederzeit der FFH - Richtlinie entsprechen.

Das Regierungspräsidium widerspricht mit seinem Handeln den Vorgaben der FFH-Richtlinie.

Die vorliegende FFH-Studie belegt dies sehr präzise und stellt fest, in ganz Deutschland ist keine solche komplexe Gemeinschaft wieder zu finden. Dies ist auf das Ballungsgebiet Rhein/Main bezogen, das lt. BNatG. besonders sensibel ist, da die Natur auf jeden noch so kleinen Eingriff reagiert. Jeder Eingriff, gleich welcher Art, hat auch für die Anrainer-Arten Folgen, die selbst die Gutachter heute noch nicht abschätzen können.

Es ist grob fahrlässig, wenn wegen der ungünstigen Witterung im März bestimmte Biotoptypen nicht erhoben wurden, weil die Pflanzen noch nicht ausgetrieben hatten. Diesbezüglich steht die SDW auf dem Standpunkt, dass Biotop-Untersuchungen wenigstens über 2-3 Jahre laufen müssen, um witterungsbedingte Einflüsse auf Flora und Fauna über die gesamte Aufnahmezeit zu mitteln. Die Ergebnisse der vorliegenden Biotop-Untersuchungen sind darum unzureichend und äußerst fragwürdig. Sie sind nachzubessern.

Die in Ziff. 3.6. als Kenntnislücken aufgeführten Hinweise, sind untragbar und können nicht einfach als worst case abgetan werden. Besonders wird das klar, wenn man auf Seite A-24 lesen muss, eine abschließende Verträglichkeit der Projekte mit Erhaltungszielen von FFH - Gebieten kann dabei nicht gegeben werden. Damit würde die Region im weiteren Flughafen-umfeld zur Vernichtung freigegeben, falls diese Mängel von der abwägenden Behörde toleriert werden.

Von dem künftigen Vogelschutzgebiet IBA Unterrhein wird die Kiesgrube Willersinn - Klaraberg von der Vorzugsvariante Nordwest berührt und durch den Landebetrieb erheblich gestört. Bei der Variante Nordost können durch niedriges Überfliegen bei Ostwindlagen erhebliche Störungen auftreten. Ebenso können durch beide nördlichen Varianten die Rast- und Brutplätze an der Schleuse Eddersheim gestört werden. Zur Sicherung des Flugbetriebes wer-

den gegebenen Falls Vergrämungsmaßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag erforderlich. (Hierzu siehe gesonderten Abschnitt).

Von der SDW wird keineswegs hingegenommen, dass diese Vogelschutzgebiete von europäischem Rang durch den Flugbetrieb gefährdet oder gar vernichtet werden.

Es wird weiter darauf verwiesen, dass sowohl im LRP, Ziff 6.1.7 als auch im RPS, Ziff 3-10 das Maintal ein wichtiges Durchzugsgebiet für den Vogelzug ist. Es ist als eine der Hauptlinien für den Vogelzug zu erhalten. Gerade bei dem nahe an den Main heranrückenden Planungsvarianten wird diese Vogelzuglinie nicht nur erheblich gestört, sondern gefährdet auch im besonderen Maße die anfliegenden Maschinen. Dies wurde in keinem der vorliegenden Gutachten angesprochen.

Die Aussagen der Gutachter in der IBA-Verträglichkeitsuntersuchung sind mit großen Unsicherheiten versehen, was von diesen selber eingeräumt wird und die bei der vorliegenden Studie besonders ausgeprägt sind:

- Es wird beispielsweise die Variante Süd nicht untersucht, weil keine ausreichenden Daten vorliegen.
- Auch der Hinweis auf Seite B-20, eine vollständige Klärung der Sachverhalte sollte von den zuständigen Fachbehörden des Landes Hessen vorgenommen werden, ist unverständlich und zeigt nur, wie unsicher die Gutachter in ihrer Beurteilung sind.
- Es wird von prioritären Bestandteilen gesprochen (Seite B-21), die nicht durch publizierte Angaben belegt sind. Warum wurden hierzu keinerlei Untersuchungen vorgenommen?
- Auf Seite B-20 ist zu lesen, daß die drei dort angegebenen Fragen hinsichtlich der Abgrenzung des Vogelschlaggebietes in der vorliegenden Untersuchung nicht abschließend beurteilt werden können.
- Prognosen über erhebliche Beeinträchtigungen (Seite B24) sind auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Informationen nicht möglich.
- Es wird auch eingeräumt, daß eine Grundgewöhnung bei dem Flugverkehr bei einem großen Teil der Tiere nicht erfolgt.

Diese Aussagen könnten hier noch um ein Vielfaches verlängert werden. Aus Sicht der SDW ist das Gutachten zur IBA-Verträglichkeitsuntersuchung sehr lückenhaft und macht eine Abwägung unmöglich. Detailliertere Aussagen wären vermutlich auch zu Lasten der Antragstellerin. Wir lehnen daher das vorliegende Gutachten ab und fordern eine neue und aussagekräftige Untersuchung ein.

Die betroffenen Bereiche sind bisher zwar als FFH - Gebiete oder IBA von der Landesregierung nicht an die europäische Gemeinschaft gemeldet worden, existieren aber wegen ihrer hervorragenden Ausstattung de facto, und wurden in der so genannten Schattenliste der Naturschutzverbände der Europäischen Kommission gemeldet. Da Hessen ohnehin mit seinen

Meldungen erheblich nachhinkt, könnte es auf diese Flächen angewiesen sein. Nach Meinung der SDW sind die Flächen in dem betroffenen Bereich im Gegensatz zu den in den Planungsunterlagen gemachten Aussagen nicht entbehrlich. Eine FFH - Verträglichkeitsprüfung nach Artikel 6, Abs. 3 der FFH - Richtlinie wird deshalb unbedingt eingefordert. Rund 380 ha Totalverlust von Flächen und 100 ha durch Zerschneidung und Belastung entwertete Flächen sind im Sinne der FFH-RL zuviel für dieses ohnehin belastete Gebiet.

Als ein weiterer Aspekt muss die Immigration von, die einheimische Flora und Fauna beeinflussenden, Tier- und Pflanzenarten untersucht werden. Wie die Fraport AG in ihrer „Kundenzeitung Start frei“ Herbst 2001 selber sehr anschaulich belegt, ist im Untersuchungsraum eine Käferart entdeckt worden, die aus dem ostasiatischen Raum mit einem Flugzeug eingeschleppt wurde. Ähnlich verhält es sich mit dem Asiatischen Laubholz-Bockkäfer (Anolophor glaripennis) der eingeschleppt sich neuerdings bereits zu einem ernsthaften Forstschädling entwickelt. Bekannt ist auch die Gefahr die durch sogenannte Neophyten bereits heute besteht. Zwar besteht die Möglichkeit der Flora- und Faunenbeeinflussung schon jetzt, doch bedeutet zusätzlicher Flugverkehr auch zusätzliches Risiko.

Auf Grund des vorstehend gesagten sind nach Auffassung der SDW die Unterlagen für die Raumordnung und Landesplanung sowie der FFH- und IBA- Verträglichkeit unzureichend und teilweise fehlerhaft.

## **12. Das Vogelschlaggutachten belegt gravierende Einschnitte in die Vogelwelt (G12 und G13.8)**

Das Gutachten belegt die nicht zu unterschätzende Bedeutung des Vogelschlages für die Sicherheit des Flugverkehrs. Es stellt für den Flughafen Frankfurt im Vergleich zu anderen deutschen Flughäfen ein nur geringes Vogelschlagrisiko fest (S.27). Offenbar gelingt es der Flughafenbetreiberin, auf ihren Flächen wirksame Vogelabwehr zu betreiben. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass das auch zukünftig bei allen drei Ausbauvarianten möglich sein werde, am besten wohl bei der Südvariante, da die nördlichen Varianten in Anbetracht der geringen Überflughöhen über avifaunistisch interessante Gebiete eine ungünstigere Situation ergäben (S. 111)

Die SDW sieht aber für das Vogelschlaggutachten Ergänzungsbedarf. Aus unserer Sicht ergeben sich folgende Sachverhalte:

Mehr Flugbetrieb wird das Vogelschlagrisiko erhöhen. Die für den europäischen Vogelzug bedeutende Rhein–Main–Niederung mit den zukünftig großräumigen Schutzbereichen IBA Unterrhein und Ramsar–Gebiet „Inselrhein“ dürfen nach Auffassung des SDW in ihrer Funktion als Trittsteine auf dem Wanderweg und Überflugzone nicht beeinträchtigt werden. Sie werden jedoch vom Gutachter je nach Ausbauvariante als flugsicherheitsrelevant bzw. bedingt flugsicherheitsrelevant eingestuft. Da Radarbeobachtungen der Vogelzüge nur Schätzungen erlauben (S.53) steht zu befürchten, dass die Flughafenbetreiberin durch ihr geeignet erscheinende Maßnahmen den Vogelzug stören und die Trittsteinfunktion des Rhein–Main–Gebietes einschränken wird. Aus ihrer Sicht hat die Flugsicherheit Vorrang vor allen anderen Überlegungen. Die im Gutachten bereits angesprochenen Vergrümmungsmaßnahmen (S.20 ff),

die in ihrer Wirkung gegenwärtig z.T. nicht ausgereift sind, werden sicherlich weiter vervollkommen. Störungen des Vogelzuges bedeuten für die betroffenen Tiere unnötigen Energieverbrauch, so dass sie ihre Winterquartiere möglicherweise geschwächt oder – im ungünstigsten Falle – gar nicht erreichen werden.

Die SDW kann solche einseitige Bevorzugung von Wirtschaft und Technik zu Lasten der schon jetzt sehr zurückgedrängten Natur nicht akzeptieren. Das gilt gleichermaßen für weitere Vorschläge zur Vogelabwehr wie etwa Verminderung von Nistmöglichkeiten im engeren Umfeld (z.B. durch Aushiebe alter Bäume als unterirdische Brutstätten von Höhlenbrütern), Verzicht auf beerentragende Büsche, Überspannung von offenen Gewässern mit Netzen oder Schnüren oder gar die Verfüllung von Wasserflächen. Es wird Zeit, dass auch beim Menschen die Einsicht greift, dass er nur ein Teil der Biozönose unserer Erde ist und er deshalb lernen muss, sich gleichermaßen einzuschränken, wie er das seinen Mitgeschöpfen zumutet. An diesem kleinen Beispiel wird deutlich, dass im Raumordnungsverfahren auch über ethische Standpunkte entschieden wird.

Nur nebenbei sei angemerkt, dass im Vogelschlaggutachten die Wirkung von pyroakustischen, von elektro- und bioakustischen Geräten, von Ultra- und Infraschall, von sichtbarem, UV- und IR – Licht, von Laser und Mikro -(Radar-) Wellen auf das „Schutzgut“ Mensch und seinen Naherholungsraum nicht erörtert wird. Die SDW sieht hier erhebliche Defizite des Gutachtens.

Die SDW sieht eine bereits vorhandene, glücklicherweise bisher noch nicht eingetretene Gefährdung des Nahbereiches des Flughafens fortbestehen, wenn durch einen ungünstigen Vogelschlag ein Fluggerät zur Notlandung gezwungen wird. Wenn ein Absturz vermieden werden kann, so müssen gewisse Flugzeugtypen beim Abbruch aus niedriger Höhe erhebliche Mengen Kerosin ablassen, um landen zu können (vgl. Gutachten G7).

### **13. Die Luftschadstoffe und die klimatologische Auswirkungen (G7 und G10)**

In den Antragsunterlagen der Fraport AG zum ROV befindet sich kein zusammenfassendes Gutachten über die Wechselwirkungen zwischen den Schadstoffimmissionen und den Bedingungen des Lokalklimas. Beide Themenbereiche gehören jedoch zusammen: Die lokalen Flurwindsysteme transportieren nicht Reinfluft, sondern mit Emissionen befrachtete, verbrauchte Luft. Hier besteht Nachbesserungsbedarf.

Die jeweiligen Einzelgutachten berechnen sorgfältig die sich mit dem Prognosefall 2015 gegenüber dem gegenwärtigen Zustand ergebenden Veränderungen an Hand verschiedener fachlich erprobter Modelle. Die Gutachten scheinen sehr sorgfältig ausgearbeitet zu sein und erheben daher einen hohen Anspruch auf Zuverlässigkeit.

Im raumordnerischen Abwägungsprozeß können diese Einzelergebnisse jedoch nicht isoliert betrachtet werden. Die Zusammenhänge sollen an zwei einfachen Beispielen verdeutlicht werden:

Mit Hilfe des Klima-Michel-Modelles wird das durchschnittlich subjektive Empfinden des Menschen an jeweils 1 ha repräsentativen Orten, sog. Pixel, des Flughafens und seines Umfeldes hergeleitet. Bei der Ist-Situation, d. h. dem gegenwärtigen Zustand, wird bei nordöstlicher Luftanströmung um 15 Uhr nachmittags festgestellt, daß an *"den Nutzungsgrenzen, dort wo der Wind von der Freifläche in den Wald hineinweht,...in einem etwa 300 m breiten Saum mit gefühlten Temperaturen kleiner als 20 ° C angenehme thermische Bedingungen herrschen"*(G 10 S.90). *"Unmittelbar am Waldsaum sorgt der von der Freifläche her eindringende Wind bei den durch Abschattung der Bäume stark verminderten Strahlungsflüssen für ein Minimum der Wärmebelastung"* (G 10 S.81). Die Karten und Abbildungen bei den drei Variantenstudien zur gleichen Tageszeit und mit gleicher NO-Anströmung bestätigen den Befund. Es handelt sich demnach um den Rand des Waldes zu den vorhandenen bzw. neu zu schaffenden Freiflächen, der sich wegen seiner an heißen Sommertagen relativ angenehmen Frische mit einem leicht wehenden Lüftchen für den erholsamen Spaziergang besonders eignet. So weit, so gut! Niemand wird allerdings ernsthaft diese Randbereiche zur Erholung aufsuchen, ist doch die von der Freifläche herangetragene Luft mit den Abgasen startender und landender Flugzeuge angereichert, was sich durch üblen Geruch unangenehm und anwidern bemerkbar macht. Außerdem fördert der Lärm der Flugzeuge in unmittelbarer Nähe nicht den Erholungswert trotz der festgestellten bioklimatisch günstigen Situation.

Ein zweites Beispiel: Gegen Abend kühlen die Freiflächen rascher ab als die bewaldeten, weil das Kronendach die tagsüber aufgewärmte Luft zurückhält. D. h., diese Flächen befinden sich alsdann im *"Komfortbereich"* (G 10 S.86) bzw. es kommt zu keiner *"thermischen Belastung"* (G 10 S.88). Für den erholsamen Spaziergang nach der Berufsarbeit an den hellen Sommerabenden wären demnach diese Freiflächen besonders geeignet. Nur leider sind sie aus guten Gründen eingezäunt und unzugänglich und würden sich auch aus den oben bereits beschriebenen Gründen der Lärm- und Immissionsbelastung für die Erholung nicht eignen.

Die beiden Beispiele zeigen, daß die bloße Betrachtung einzelner Parameter zu Fehlschlüssen hinsichtlich der Wirkung auf den Menschen verleiten kann, der gemäß Gutachten 8 – Wohn- und Wohnumfeldanalysen – immerhin ein *"Schutzgut"* darstellt (vgl. auch Bd. 0 S.26).

Die SDW erwartet daher, die Antragstellerin Fraport AG aufzufordern, gutachterliche Untersuchungen mit folgender Themenstellung in Auftrag zu geben:

- Intensität der Luftverschmutzung durch Verdriftung belasteter Luft auf Grund der klimatologischen Auswirkungen der Planungsvorhaben (Kombination aus den Gutachten 7 und 10).
- Veränderungen des Erholungswertes des Flughafenumfeldes durch die geplanten Erweiterungsmaßnahmen (wie im Scopingtermin gefordert).

Solange die erbetenen Gutachten nicht vorliegen, werden aus den vorhandenen Unterlagen Rückschlüsse auf die landschaftsökologischen und hinsichtlich ihrer Erholungseignung eintretenden Veränderungen durch die Planungsvorhaben gezogen.

Vorzugstrasse Nord.West:

In einem jetzt geschlossenen Waldgebiet des Stadtwaldes Kelsterbach wird eine Trasse mit einem Flächenbedarf von 224 ha (Angabe ROV-Unterlagen) eingeschlagen. Zwischen der Autobahn A3 und der Startbahn wird zukünftig ein zwischen 200 und 700 m breiter und

ca. 3 km langer Waldstreifen von ca. 120 ha verbleiben, der durch die Verbindungsrollwege mit Rollbrücken durchschnitten wird. Dieser Waldrest unterliegt lokalklimatischen Einflüssen sowohl von der Autobahn als auch von dem zukünftigen Flugfeld, die wegen der zusätzlichen Heranführung aufgewärmter Luft dem Waldwachstum abträglich sein werden. Es ist zu vermuten, daß dort, ähnlich wie an zahlreichen Rändern von Wald zu Trassen im dortigen Raum, verstärkt Kronentrocknis einsetzen und alsdann fortschreiten wird, so daß sich der heute noch geschlossene Bestand allmählich auflösen wird. Diese Waldfläche ist zwar nicht sogleich, jedoch im Laufe späterer Jahre hinsichtlich ihrer lufthygienischen Wirkung auf die Verlustliste zu setzen. Als Waldfläche für die Erholung entfällt sie wegen umständlicher Erreichbarkeit und unzumutbarer andauernder Verlärmung auf jeden Fall.

Gleichfalls ist auch der verbleibende Waldrest nördlich des Flugfeldes erheblich beeinträchtigt. Er wird zu etwa einem Drittel seiner Fläche vom Lärm der startenden und landenden Flugzeuge und deren Abgase belastet und somit für die Erholung unattraktiv. Nachts, wenn sich lt. Gutachten die bioklimatische Situation günstiger darstellt, wird das Waldgebiet nicht zur Erholung aufgesucht!

#### Trasse Nord-Ost:

Ähnlich wie bei der Vorzugstrasse Nord-West sind die Verhältnisse bei der Nordostvariante zu beurteilen. Die Aussage des Klimagutachtens zur 15 Uhr-Situation bei nordöstlicher Luftanströmung *"Aus bioklimatischer Sicht interessant ist der verbleibende schmale Waldstreifen zwischen Nordostbahn und nördlicher Flughafenbebauung, da der Mensch hier zumindest die theoretische Möglichkeit besitzt, in relativ geringer Entfernung aus dem mäßig wärmebelasteten bebauten Areal in eine thermisch nicht belastete Umgebung auszuweichen"* (G 10 S.88), diese Aussage ist völlig irreführend. Zwischen der nördlichen Flughafenbebauung und dem Restwaldstreifen führt eine nicht überquerbare, besonders breite Autobahn, die gleichfalls wie das geplante Flugfeld den Waldstreifen mit Lärm- und Abgasimmissionen eindeckt und ihm jegliche Erholungsfunktion entzieht. Auch nördlich des Flugfeldes wird der Wald in seiner Erholungseignung erheblich beschnitten, abgesehen davon, dass dieser Wald kaum erreichbar ist.

#### Süd-Trasse.

Das geschlossene Waldgebiet zwischen Flughafen, Startbahn-West und Walldorf umfasst die bis zu den Wiesen seitlich des Schwarzbaches angrenzenden Wälder. Das neue Flugfeld und die südliche Bebauung des Flughafens sollen 407 ha Waldeinschlag erfordern. Zwischen beiden Bauwerken und der Startbahn-West bleibt eine restliche Waldfläche erhalten. Nach Aussagen des Klimagutachtens bietet es *"weiterhin günstige Bedingungen, um aus der angrenzenden, am Nachmittag mäßig wärmebelasteten Zusatzbebauung in eine thermisch deutlich angenehmere Umgebung auszuweichen."* (G 10 S.89). Diese Feststellung trifft das Gutachten im Hinblick auf die Bedeutung des Klimas auf den Menschen. Tatsächlich wird diese Waldfläche von Einrichtungen des Flughafens vollständig umgeben, hinsichtlich seiner Zugänglichkeit abgeriegelt und von Fluglärm und Abgasen unmittelbar und stark beeinflusst sein, wie das auch gegenwärtig im Nahbereich der vorhandenen Flughafeneinrichtungen der Fall ist. Die oben zitierte Aussage des Klimagutachtens ist im Hinblick auf die raumordnerische Beurteilung der Süd-Trasse irreführend. Die Zusammenfassung in Band 0 Seite 80, gibt den tatsächlichen Waldverbrauch mit 478 ha wirklichkeitsnäher an.

Den Schlußfolgerungen des Gutachtens des Deutschen Wetterdienstes zu den Flugtrassenneubauten liegen Modellsimulationen zugrunde, die mit akribischer Sorgfalt bei zwei verschiedenen Großwetterlagen angewendet und berechnet wurden. Die Aussagen zum Teilbereich Bioklima, die für das "Schutzgut" Mensch besonders bedeutsam sind, kommen dennoch nur sehr vage den zu erwartenden Verhältnissen nahe, weil sie weder die bereits gegebenen räumlichen Bedingtheiten mit ihren Auswirkungen beachten noch die zukünftigen Veränderungen im Hinblick auf die Nutzung des Umfeldes durch den Menschen angemessen würdigen. Die Mitarbeit eines mit dem Untersuchungsraum intensiv vertrauten Praktikers hätte eine Aussage wie *"In allen Fällen stellen die angrenzenden Wälder – insbesondere in ihren Randbereichen - positiv zu bewertende thermische Entlastungsflächen dar, die auch nach der Umnutzung noch gegeben sind"* (G 10 S.99) auf die tatsächlichen Verhältnisse evaluiert.

Die tatsächlichen negativen Auswirkungen der geplanten Flugfelder sind wesentlich umfangreicher als der bloße Flächenbedarf der Start- und Landebahnen. Die Beeinträchtigungen zu Lasten der Bevölkerung sind unvertretbar hoch.

#### **14. Die hydrologischen und hydrogeologischen Einschätzungen der Gutachter (G15.1)**

Die Kelsterbacher Tiefscholle mit dem Flughafenbereich gehört zu den ergiebigsten Grundwasserlandschaften der Bundesrepublik Deutschland (S.41). Mehrere Schadensfälle haben in Teilbereichen die Wassergewinnung aus diesem Gebiet beeinträchtigt. (S.37ff). Die Sanierung der belasteten Grundwasserfahnen mit Hilfe zahlreicher Aufpumpbrunnen, nachfolgender Klärung und Weiterverwendung als Brauchwasser oder Einleitung in den Main nimmt Jahrzehnte in Anspruch, im Falle eines LCKW – Schadens am Flughafen fast ein halbes Jahrhundert (S.38). Die damit verbundenen Kosten werden im Gutachten nicht mitgeteilt, dürften jedoch beträchtlich sein.

Zweifelsohne werden alle drei Flugfelder über grundwasserführende Bereiche rund um den Flughafen zu liegen kommen, wobei für die Eindeckung in die bisher durch die Waldnutzung größtenteils unberührten und unzerstörten Deckschichten mehr oder weniger stark eingegriffen werden wird. Es ist bekannt, dass der größere Auskämmeffekt des Baumbestandes zu einer stärkeren Belastung der Waldböden mit Luftschadstoffen führt. Auch ist bekannt, dass die Grundwasserbildung unter Wiesen, Weiden oder ähnlichen Nutzungen, wie sie die zukünftigen Flugfelder beiderseits der Rollbahnen darstellen, wegen der geringeren Interzeption und der niedrigeren Verdunstungsrate der Pflanzen geringer ist als unter Wald. Die Qualität des Wassers ist aber bekanntermaßen deutlich schlechter als im Waldbereich. Dieses sind nach Auffassung der SDW keine stichhaltigen Argumente zugunsten eines vierten Flugfeldes für der Flughafen Frankfurt. Wenn bisher im Nahbereich der vorhandenen Startbahn West keine betriebspezifischen Beeinflussungen des Bodens und auf das Grundwasser nachzuweisen waren (S.55) und deshalb solches auch nicht von einer neuen Landebahn erwartet wird, so ist eine Verunreinigung im Falle einer Havarie auf dem Flugplatz nicht von der Hand zu weisen. Dann kann es zu erheblichen Grundwasserverschmutzungen im Unterstrom kommen, wo zwar – abgesehen von der NO – Variante – gegenwärtig im Nahbereich erst wenige Trinkwasserbrunnen installiert sind, diese Möglichkeit für spätere Zeiten offengehalten werden muss.

Die SDW ist der Auffassung, dass auch aus Gründen des Grundwasserschutzes der Flughafen Frankfurt hinsichtlich der Flächenbeanspruchung nicht weiter wachsen kann, um späteren Generationen die Freiheit weiterer Wassernutzung aus dem dortigen Gebiet nicht zu verbauen. Es steht im Raum wo die fehlenden Trink- und Brauchwassermengen gewonnen werden sollen, wenn durch einen Störfall Trinkwassergewinnungsanlagen im Stadtwald Frankfurt oder des Wasserwerkes Schönauer Hof ausfallen. Man wird dann die Wasserförderung im Vogelsberg und Spessart kurzfristig „hochgefahren“, gewissermaßen unter dem Diktat des Notstandes.

Zu diesen hier nur angerissenen Fragen äußert sich das hydrologische Gutachten – allgemein und zu den einzelnen Maßnahmen – nicht. Somit wird ein aus der Sicht der SDW wichtiger Planungsaspekt ausgeklammert. Wir erwarten diesen Aspekt zu untersuchen und die Ergebnisse bei der Entscheidung zu bedenken.

#### **15. Die zeitlich beschränkten Luftverkehrsprognosen zwingen zu längerfristigen Überlegungen (G4.1)**

Das Gutachten der Intraplan Consult GmbH reicht vorgabemäßig bis zum Jahre 2015. Das Lokalaufkommen an Passagieren wird sich bis dahin voraussichtlich von 49,2 Mio im Jahre 2000 auf 81,5 Mio erhöhen, d.i. eine Zunahme um 65 % (S. 1-8). Der Frachtverkehr wird ebenfalls zunehmen. Noch für die Jahre 2010 bis 2015 wird eine Steigerung der Flugbewegungen um jährlich 2 % erwartet, und solches trotz teilweiser Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene, durch den Einsatz größerer Flugzeuge, verbesserter Start- und Landebedingungen usw.

Die sehr wichtige Frage im Rahmen des anstehenden ROV nach der mutmaßlichen Fortsetzung der Entwicklung nach diesem Zeitpunkt wird nicht gestellt. Wie wird die Entwicklung weitergehen? Werden nach diesem Zeitpunkt das Passagieraufkommen und die erforderliche Anzahl an Flugbewegungen abrupt stagnieren oder gar rückläufig werden? Eine solche Entwicklung ist kaum zu erwarten. Die Ereignisse vom 11. September 2001 haben zwar – wie den Medien zu entnehmen ist – zu einem gewissen Rückgang des Passagieraufkommens geführt, jedoch ist langfristig mit einer weiteren Zunahme der Luftverkehrs zu rechnen. Wenn nicht außerordentliche Krisen politischer oder wirtschaftlicher Art eintreten, werden in ein oder zwei Jahrzehnten neue Überlegungen zur Flughafenerweiterung anstehen.

Nach Auffassung der SDW ist im derzeitigen ROV der Blick über das Zieljahr hinaus zu lenken. Es ist daher der Fraport AG aufzuerlegen, weitere Untersuchungen über die nach 2015 denkbare Entwicklung der Flughafens anzustellen, selbst dann, wenn diese aus heutiger Sicht einen gewissen spekulativen Charakter aufweisen werden. Es können verschiedene Szenarien zugrunde gelegt werden.

Aus der Sicht der SDW ist jetzt und nicht erst in zehn oder zwanzig Jahren ernsthaft über einen Ausweichflughafen mit Verteilung des Verkehrsaufkommens nachzudenken. Angesichts der außerordentlich großen Flächeninanspruchnahme zur Erweiterung der Frankfurter Flughafens im anstehenden ROV mit den negativen Folgewirkungen auf die Lebensqualität der Bevölkerung in seiner Umgebung durch Verlärmung, Abgase, erhöhtes Verkehrsaufkommen,

Verbrauch an Erholungsraum und Freiflächen usw. hält die SDW die Kenntnis über die weitere Entwicklung für unabdingbar zur Beurteilung des dem ROV zugrundeliegenden Antrages.

Das Gutachten der Intraplan Consult GmbH betont die Beibehaltung der Drehkreuzfunktion des Frankfurter Flughafens im Interkontinentalverkehr auch für die Zukunft, was angesichts des wirtschaftlich außerordentlich potenten Raumes entlang der Rheinschiene zwischen Köln und Basel sicherlich zutrifft. Das Einkommenswachstum liegt hier erheblich über dem Durchschnitt der Bundesrepublik. Es ist aus den Erfahrungen der Rückschau auf das vergangene Jahrhundert nicht mit einer Stagnation in dieser Entwicklung zu rechnen oder – falls eine solche eintritt – wird sie voraussichtlich vorübergehender Natur sein. Es wird sich zwangsläufig nach 2015 ein erneuter Flächenbedarf für die Erweiterung des Flughafens einstellen. Selbst bei weiterer Verlagerung von regionalem Passagieraufkommen auf ein bis dahin vervollkommenes Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, Verlagerung von Flugverkehr auf Partnerflughäfen sowie durch den Einsatz von Fluggeräten mit höherer Kapazität (wobei es möglicherweise eine endliche Grenze geben wird) wird sich diese Frage nur verzögern, aber zweifellos wieder stellen.

Alle Erweiterungen des Flughafens Frankfurt können nur zu Lasten des umgebenden Waldes erfolgen. Dieses Waldgebiet ist weder gegenwärtig noch zukünftig eine Flächenreserve des Flughafens! Es ist in der Region ein raumordnerischer und landschaftspflegerischer Wert an sich und zeichnet das Rhein-Main-Gebiet gegenüber anderen wirtschaftlich vitalen Gebieten aus. Die Ausweisung als Regionaler Grünzug im regionalen Raumordnungsplan und die Erklärung zu Bannwald, beides Schutzkategorien von sehr hohem Rang, waren die logische Konsequenz dieser raumpolitischen Einschätzung.

Das Gutachten zu den Luftverkehrsprognosen 2015 kommt zu dem Ergebnis, dass im Planungsfall gegenüber gegenwärtig das Originäraufkommen des Flugverkehrs, d.h. desjenigen aus der Region, um 90 % zunehmen wird. Während sich Privatreisen mehr als verdoppeln werden (Steigerung von 13,3 auf 28,6 Mio Passagiere), wächst der Geschäftsverkehr mit nur 61 % von 11,2 auf 18,0 Mio (S: 2-58ff). Bei den Privatreisen dürfte ein nicht unerheblicher Anteil zu den sog. Urlaubspauschalreisen zählen, für die sich die berechtigte Frage erhebt, ob sie tatsächlich in Frankfurt selbst abgewickelt werden müssen oder ob eine Abfertigung an einem Ausweichflughafen dem Kunden nicht zuzumuten sei. Hier sind langfristige Konzepte gefragt, die evt. auch völlig neue Überlegungen zur Trennung von Kurz- und Langstreckenflügen erfordern.

Das Gutachten nennt mehrfach als Ausweichflughafen den Flughafen Hahn. Dessen Anbindung an das vorhandene Straßen- und Schienennetz ist gegenwärtig völlig unzureichend. Angesichts der flächenverschlingenden Kapazitätssteigerung des Flughafens Frankfurt bis 2015 sowie der durchaus im Bereich des Möglichen liegenden späteren Erweiterungswünsche der Fraport AG ist die Frage nach den Auswirkungen von Verkehrsverlagerungen nach Hahn oder anderswo zu stellen. Wir bitten Sie, die Fraport AG im Rahmen des anstehenden ROV aufzufordern, ergänzende Untersuchungen zur Kapazitätsverlagerung einschließlich notwendiger leistungsfähiger Ergänzungen des Schienen- und Straßennetzes vorzunehmen. Die SDW sieht es für erforderlich an, für eine in Zukunft mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwartende Entwicklung rechtzeitig die Weichen zu stellen (ICE, Transrapid etc.).

## **16. Das landseitiges Verkehrsaufkommen – Mehrbelastung für die Region (G4.2)**

Gemäß dem Gutachten der Intraplan Consult GmbH wird das flughafenbezogene Kfz-Aufkommen zwischen heute und 2015 im Planungsfall um 64 % steigen, d. h. von gegenwärtig 113.000 Kfz-Fahrten täglich auf 185.000 Fahrten (S. 31). Die SDW vermisst allerdings Aussagen zur Aufnahmekapazität des den Flughafen umgebenden Straßennetzes, welches gegenwärtig bereits auf einigen Strecken überlastet ist. Daß diese Tatsache auch der Antragstellerin nicht unbekannt ist, zeigt die Berücksichtigung von Stop & Go-Anteilen an den Verkehrsemissionen im Gutachten G7.1 (Luftschadstoffe – Ermittlung nichtflughafenspezifischer Emissionen und Band 0 - Zusammenfassung S. 77).

In Gutachten G5 Ziff. 1.2 S.6 heißt es außerdem: *"Die vorgeschlagenen verkehrlichen Maßnahmen zur Beseitigung von zu erwartenden Kapazitätsengpässen werden für das ROV hinreichend konkretisiert, müssen aber in nachfolgenden Verfahren der Umsetzung noch weiter detailliert werden"*. D.h. hier besteht Aufklärungsbedarf!

Wir bitten die Antragstellerin Fraport AG aufzufordern, bei der zukünftigen Straßenverkehrsbelastung Untersuchungen über eventuell erforderliche Straßennetzergänzungen, Straßenkapazitätserweiterungen und kreuzungsfreie Straßenquerungen anzustellen. Gleichzeitig ist der zukünftig hierzu erforderliche Flächenverbrauch insbesondere an Wald festzustellen. Da die Verkehrswegeverbesserungen außerhalb des Flughafengeländes im allgemeinen die öffentliche Hand belasten, sind die erforderlichen Ausbaurkosten überschlägig zu ermitteln. Als Vergleichsbasis sollte das gegenwärtige Verkehrsaufkommen herangezogen werden, das stellenweise und besonders in Spitzenzeiten heute bereits nur unvollkommen bewältigt wird.

## **17. Die einseitig gewichteten Einkommens- und Beschäftigungseffekte (G4.3)**

Ohne Zweifel ist der Flughafen Frankfurt hinsichtlich Investitionen und laufendem Betrieb ein wirtschaftlicher Magnet in der Region mit großer Ausstrahlung auf andere Wirtschaftsbereiche. Die Anzahl der Beschäftigten auf dem Flughafen wird im Planungsfall voraussichtlich von 61.252 (31.12.1999) auf ca. 95.000 im Jahre 2015 ansteigen (S.5 bzw. 35), d. h. um 51,4 % (S. 59). Der Zuwachs an indirekten und induzierten Arbeitsplätzen, die mit dem Ausbau des Flughafens im Planungsfall einhergehen werden, wird voraussichtlich von 118.000 Arbeitsplätze (S.75) um 34 % auf 153.000 Arbeitsplätze ansteigen. Zusammengenommen ergibt sich ein zusätzliches Aufkommen von ca. 69.000 Arbeitsplätzen, davon 33.748 auf dem Flughafen selbst und 35.000 in Frankfurt und Umland.

So sehr eine solche Steigerung an Arbeitsplätzen zu begrüßen ist, ist doch zu bedenken, ob ihre Besetzung zukünftig umfangreiche Binnen- oder Einwanderungsbewegungen auslösen wird. Es kann nicht sinnvoll sein, Arbeitsplätze zu schaffen, um sie mit Arbeitskräften zu besetzen, die hinsichtlich ihrer gesellschaftlichen Integrationsfähigkeit als problematisch einzustufen sind, wie das die gegenwärtige Debatte um ein Einwanderungsgesetz im politischen Raum eindrucksvoll belegt. Wir bitten deshalb Fraport AG aufzufordern, die dem ROV zugrundeliegende Arbeitsplatzverweiterung mit der demographischen Entwicklung der Bevölkerung im Einzugsbereich des Flughafens Frankfurt zu untersuchen. Des weiteren ist zu untersuchen, inwiefern in der Region eine einseitige Abhängigkeit von einem Arbeitgeber und einer Branche festzustellen ist.

Auf dieser fehlenden Grundlage werden die bisherigen Planungsdaten von uns grundsätzlich in Frage gestellt.

### **18. Schlussfolgerung**

Die vorliegenden ROV-Unterlagen sind in vielen von uns aufgeführten Punkten unvollständig und vor allem widersprüchlich. Dabei hat sich die SDW im Wesentlichen nur mit den naturräumlichen Auswirkungen befasst. Wir erwarten, dass die von uns angesprochenen Lücken durch zusätzliche Gutachten geschlossen und uns diese ergänzenden Unterlagen zur erneuten Beurteilung vorgelegt werden.

Die bereits jetzt vorliegenden Unterlagen sind allerdings in ganz wesentlichen Punkten (Bannwaldbedeutung, FFH-Verträglichkeit, Vogelschlag etc.) sehr deutlich. Die Gewichtung ist allerdings von Seiten der Antragstellerin überdeutlich einseitig ausgelegt. Zahlreiche Gutachten bringen Erkenntnisse mit sich, die dem geplanten Vorhaben deutlich widersprechen, so dass ein Ausbau des Frankfurter Flughafens in der bisher vorliegenden Planungsfassung als absolut raumunverträglich einzustufen ist.

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens muss daher bei Beachtung aller Sachverhalte zwingend abgelehnt werden.

Wiesbaden am 31. Januar 2002

Gerd Mehler  
Stellvertretender Landesvorsitzender

Christoph v. Eisenhart Rothe  
Landesgeschäftsführer