

Bündnis 90/DIE GRÜNEN · Kreistagsfraktion Hochtaunus
Holzweg 14 · 61440 Oberursel

An das
Regierungspräsidium Darmstadt
Projektgruppe Flughafen
Wilhelminenstraße 1-3
64283 Darmstadt

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Kreistagsfraktion
im Hochtaunuskreis**

Holzweg 14
61440 Oberursel
Telefon 06171 - 62 38 80
Telefax 06171 - 62 38 85
fraktion@gruene-hochtaunus.de
www.gruene-hochtaunus.de
Konto-Nr. 7007760
Taunus-Sparkasse, BLZ 512 500 00

Klaus Strzyz
Fraktionsgeschäftsführer
Bürozeiten Mo, Do und Fr: 8-12 h
Di: 16-20 h

G r ü n e

28.02.2005

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Fraktion **Bündnis 90/DIE GRÜNEN** im Kreistag des **Hochtaunuskreises** hat Kenntnis davon erhalten, dass für den Bau einer zusätzlichen Landebahn und eines weiteren Terminals am Flughafen Frankfurt/Main ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird.

Die Fraktion ist nicht als Träger öffentlicher Belange anerkannt. Im Interesse und in Vertretung unserer Wählerinnen und Wähler - bei der letzten Kreistagswahl haben wir 11,8 % der abgegebenen gültigen Stimmen erhalten - beantragen wir, am Verfahren beteiligt zu werden.

Zu den im Rahmen des o.g. Planfeststellungsverfahrens vorgelegten Unterlagen nehmen wir wie folgt Stellung.

Lärm- und Immissionsbelastung

Die Einwohner des Hochtaunuskreises sind von den Auswirkungen des Flughafenausbaus stark betroffen. Der Ausbau führt zu einer Zunahme der Lärm- und Immissionsbelastung im gesamten Kreisgebiet.

Die Kommunen des Kreises haben in mehreren Untersuchungen die Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm feststellen lassen. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass die Belastungen durch Fluglärm häufig über bzw. an der Schwelle der erheblichen Belästigung liegen.

Legt man die Grenzwerte der 16. BImSchV (16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verkehrslärmschutzverordnung) zugrunde, kann die Schwelle der Gesundheitsgefährdung in großen Teilen des Kreisgebietes überschritten werden.

Bereits die vorhandene Fluglärmbelastung hat ein Maß erreicht, das keine Steigerung mehr zulässt. Der Ausbau des Flughafens hat eine weitere Belastungserhöhung im gesamten Kreisgebiet zur Folge und wird daher strikt abgelehnt.

Risiken

Die bestehenden Risiken wie Flugzeugabsturz auf das Werksgelände der Ticona oder ein erhöhtes Vogelschlagrisiko bei der Ausbauvariante Nordwest werden in den vorgelegten Unterlagen nur getrennt voneinander betrachtet. Nach unserer Auffassung fehlt bisher die Ermittlung des Gesamtrisikos. Wir befürchten nämlich, dass sich z.B. durch das extrem hohe Vogelschlagrisiko der Nordwestvariante ein noch viel größeres Absturzrisiko auf den Betrieb der Ticona ergibt.

Im Falle des angestrebten Flughafenausbaus ist mit einer erhöhten Absturzgefahr und somit einer direkten Lebensbedrohung der Menschen zu rechnen. Durch die Steigerung der jährlichen Flugbewegungen auf 656.000 oder noch mehr nimmt das Risiko eines Flugzeugabsturzes drastisch zu. Dies wird noch dadurch verstärkt, dass es im Luftraum über dem Flughafen immer enger wird und die Kollisionsgefahr von Flugzeugen steigt.

Im Jahr 2002 haben sich Flugzeugunglücke gehäuft (Bodensee, Ukraine, Russland). Dazu kommt die seit dem 11. September 2001 gegebene Gefahr der Flugzeugentführung und Herbeiführung einer Kollision durch Terroristen. Eine besondere Gefahr sehen wir in der direkten Nähe der geplanten Nordwest-Landebahn zum Chemiewerk Ticona. Durch die Nähe zu den Atomanlagen in Biblis und Hanau sowie zu zahlreichen weiteren Chemiewerken im Umkreis des Flughafens erhöht sich die Absturzgefahr mit allen dadurch frei werdenden Gefahrstoffen, die z.T. eine tödliche Bedrohung darstellen. Durch den Flughafenausbau und die Kapazitätssteigerung wird dieses Risiko vergrößert.

Flugrouten

Die Antragsunterlagen der Fraport AG enthalten in der Konfigurationsanalyse (Anhang A3, Ordner 1 und 2) und im Planteil B11 (Beschreibung des Datenerfassungssystems und der Flugroutenbelegung, Ordner 33) Aussagen zu den Flugrouten, die künftig geflogen werden sollen. Die Fraport führt auf diesem Wege auch völlig neue Flugrouten ein, die mit erheblichen Belastungen für die Wohnbevölkerung verbunden sind. Festzustellen ist aber, dass die Fraport darauf verzichtet, für die Flugrouten die Planfeststellung zu beantragen. Weder die Pläne der Konfigurationsanalyse noch die der Flugroutenbelegung werden damit verbindlich durch einen eventuellen Planfeststellungsbeschluss. Es handelt sich lediglich um eine Variante der Vorhabensträgerin (Fraport), die zukünftig jederzeit wieder ohne Planfeststellungsverfahren verändert werden kann. In Aussicht gestellte Entlastungen können folglich zurückgenommen oder künftig noch deutlich erhöht werden. Diesem Vorgehen wird widersprochen. Wir beantragen, den Flughafenausbau nicht zu genehmigen. Hilfsweise beantragen wir, die Flugrouten ebenfalls planfestzustellen.

Beeinträchtigung der Naherholung

Der Hochtaunuskreis ist für die Naherholung der Bevölkerung von großer Bedeutung, auch für das Einzugsgebiet Frankfurt .

Der Hochtaunuskreis, besonders das Weiltal, wird von der Bevölkerung als Naherholungsgebiet sehr geschätzt und genutzt. Neue und stärker belastete Fluglinien nach einem Ausbau lassen hier eine dramatische Entwertung dieser Gebiete für die Naherholung befürchten.

Das im Kreisgebiet gelegene Weital leidet unter der Verlärmung im Falle eines Flughafenausbaus, die wegen ihrer Seltenheit und der artenreichen auetypischen Flora und Fauna unter Schutz stehenden FFH-Gebiete dienen sowohl dem Naturschutz als auch der überörtlichen Naherholung. Gerade letztere Funktion wird wesentlich eingeschränkt, wenn zukünftig dort Dezibelwerte erreicht werden, die eine stille Naherholung nicht mehr zulassen und dadurch die überörtlich bedeutsame Naherholungsfunktion gefährden.

Die o.g. Naherholungsgebiete sind durch die Ausbaupläne in ihrem Bestand gefährdet und können dann nicht mehr für die Naherholung genutzt werden. Um Ruhe und Erholung zu finden, müssen wahrscheinlich zukünftig größere Entfernungen zu weiter entfernten Naherholungsgebieten zurückgelegt werden. Das kostet Zeit und Geld und bedeutet eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu Erholungszwecken, was aus ökologischer Sicht wenig sinnvoll erscheint. Außerdem ist zu befürchten, dass der Druck auf die noch verbleibenden Naherholungsgebiete so stark werden wird, dass auch dort vergeblich nach Ruhe und Erholung gesucht wird.

Belastung durch zunehmenden Verkehr auf Straße und Schiene

Das Rhein-Main-Gebiet und der Hochtaunuskreis und insbesondere der Nahbereich um den Flughafen zählen zu den verkehrsreichsten Regionen Europas. Der Hochtaunuskreis hat in dieser Region eine zentrale Lage. Dies hat bereits heute sehr negative Auswirkungen im Hinblick auf Lärm, Abgase und Feinstäube.

Der Hochtaunuskreis wird durch mehrere Autobahnen und Bundesbahnstrecken zerschnitten. Die Kapazitätsgrenzen auf den Autobahnen werden im Berufsverkehr häufig überschritten. Dies belegen die täglich wiederkehrenden, bundesweit ausgestrahlten Staumeldungen der Rundfunksender. Auch die Bahnstrecken sind hoch belastet. Sie wurden deshalb in das Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung für Schienenwege des Bundes aufgenommen. Durch die Steigerung der Kapazität des Flughafens und infolge des Einsatzes und der Wartung des neuen Großraumflugzeuges A 380 würde auch der Straßen- und Schienenverkehr im unmittelbaren Umland des Flughafens deutlich zunehmen. Die daraus entstehenden zusätzlichen Belastungen durch Lärm, Abgase und Feinstäube können den hier lebenden Menschen nicht zugemutet werden und stellen eine eklatante Mißachtung des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit dar.

Arbeitsplätze

Die Zahl der Arbeitsplätze, die durch den Flughafenausbau entstehen sollen, ist viel zu hoch angesetzt. Zum einen beruht die Prognose alleine auf der Befragung von großen Firmen wie Lufthansa und Fraport AG, was an der Objektivität der Ergebnisse zweifeln lässt. Zum anderen wird jegliche Art von Beschäftigung, auch Teilzeitarbeit oder geringfügige Beschäftigung, als voller Arbeitsplatz berücksichtigt. Außerdem werden Arbeitsplätze, deren Entstehung durch den Ausbau verhindert (z.B. im Gewerbegebiet Kelsterbach) oder deren Bestand durch den Ausbau gefährdet werden (z.B. Ticona), überhaupt nicht erwähnt.

Die durch General Motors geplante und bereits durchgeführte Arbeitsplatzvernichtung bei Opel hat große Ängste in der Bevölkerung erzeugt. Von der Fraport AG wird dies genutzt, um mit Versprechungen über die Neuschaffung von angeblich 100.000 Arbeitsplätzen für den Ausbau zu werben. Die genannte Zahl von 100.000 Arbeitsplätzen ist den Fabeln und Märchen zuordnen.

In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass 6000 zusätzliche Arbeitsplätze im Bereich Cargo City Süd durch den Flughafenbetreiber versprochen wurden. Wie die Fraport AG bereits öffentlich zugeben musste, wurden tatsächlich nur rund 500 Arbeitsplätze neu geschaffen. Alle anderen Arbeitsplätze in der Cargo City Süd sind durch Verlagerung innerhalb des Flughafengeländes und aus den Umlandgemeinden entstanden - für die betroffenen Kommunen sicherlich kein Grund zum Jubeln. Die Einnahmeverluste werden schließlich durch die Fraport AG nicht ausgeglichen. Die Angaben des Flughafenbetreibers über neu entstehende Arbeitsplätze durch einen Flughafenausbau sind mit großer Skepsis zu betrachten.

Allgemein ist zu dem Thema Arbeitsplätze festzustellen, dass durch Rationalisierung der Fluggesellschaften und der Flughafen-Betreibergesellschaften Arbeitsplätze im Luftverkehr vernichtet werden. Dies belegen die jährlich vom Bundesverkehrsministerium herausgegebenen Zahlen zur Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland.

Gesundheitliche Auswirkungen

Seit langem warnen Mediziner, dass Lärm und insbesondere Fluglärm gesundheitliche Langzeitschäden verursacht. Fluglärm wird vom Menschen als bedrohlich empfunden, weil er von oben kommt, und als besonderer Stress, weil es kein Entrinnen gibt. Nächtlicher Fluglärm bewirkt, dass die Anzahl der Tiefschlafphasen abnimmt, die Traumphasen kürzer und die Schlafzeit insgesamt geringer werden. Die Schlafstörungen verstärken damit die Stress-Situation, der Mensch reagiert mit einer erhöhten Ausschüttung von Stresshormonen, was wiederum auf Dauer zu Diabetes, verminderter Immunabwehr sowie Bluthochdruck führen kann.

Es ist medizinisch nachgewiesen, dass Rhythmusstörungen des Herzens beim Menschen (wie auch beim Tier) durch Einflüsse des Nervensystems ausgelöst oder verstärkt werden können. Lärm und ganz besonders nächtlicher Fluglärm führen zu Schlafstörungen und damit zu nervlichen Störungen und zu Störungen des vegetativen Nervensystems. Dadurch wird der Herzrhythmus ungünstig beeinflusst und gefährliche oder tödliche Herzrhythmusstörungen können ausgelöst werden.

Störung der Kommunikation

Ungestörte Kommunikation ist eine entscheidende Voraussetzung für das körperliche und seelische Wohlbefinden von Menschen jeglichen Alters und damit eine entscheidende Voraussetzung für die körperliche und seelische Gesundheit. Lärm stört die Kommunikation; Unterhaltungen werden unterbrochen, Rundfunk- und Fernsehsendungen können nicht kontinuierlich verfolgt werden.

Lärmwirkung

Der Mediationsbericht vom 30.01.2000 (vgl. S. 37 ff.) empfiehlt folgende Kriterien zur Bewertung von Fluglärm (Frankfurt/Main 650.000 Flugbewegungen):

	Dauerschallkriterium	Einzelerschallkriterium
Nacht	Leq(3)= 47 dB(A)	6 bis 11 x 52 oder 53 dB(A) (innen) Fraport: Keine Einzelschallereignisse über 55 dB (innen)

Tag	Leq(3) = 62 dB(A) als Bereich einer möglichen Gesundheitsgefährdung; Leq(3) = 65 dB(A) als Bereich der messbaren vegetativ hormonellen Effekte	Im Außenbereich: - Lmax < 85 dB(A) zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen - Lmax < 94 dB(A) zur Vermeidung von Gesundheitsschäden
Zur Vermeidung von besonders lauten Einzelschallereignissen		NAT 70; Häufigkeit konnte noch nicht angegeben werden
Schutzkonzept der Mediationsgruppe		Alarmwert: 65 dB (Gesundheit) (Dauerschallpegel berechnet nach LAI) Schwellenwert: 62 dB (erhebliche Belästigung) Vorsorgewert: 60 dB (Vorsorge)
Zur Festlegung von Richtwerten		separate Berücksichtigung der zwei Betriebsrichtungen in Frankfurt nach LAI (vgl. S. 33); also 100/100
Angabe der Werte		nach AzB/84, weil die Überschätzung der Lärmbetroffenheit gewollt ist (vgl. S. 33)

Das Lärmschutzkonzept der Mediation Flughafen Frankfurt/Main soll hier anhand von Zitaten aus dem „Bericht Mediation Flughafen Frankfurt/Main“, Juli 2000, 2. Auflage, belegt werden.

Zum Schutz vor nächtlichem Fluglärm äußert die Mediationsgruppe:

- „Am Ohr des Schlafers sollten maximale Einzelschallpegel von 52 - 53 dB(A) nicht häufiger als 6 bis 11 Mal pro Nacht überschritten werden. Zur Begrenzung der Belastung aus vielen Schallereignissen unterhalb dieses Wertes darf ein Dauerschallpegel von 32 dB(A) am Ohr des Menschen nicht überschritten werden.“ (aus der Zusammenfassung zu 3.1, Nummer 3)
- „Bei der Festlegung von Richtwerten empfiehlt die Mediationsgruppe ein Berechnungsverfahren, das die aufgrund wechselnder Wetterlagen erforderlichen Betriebsrichtungen in Frankfurt separat berücksichtigt.“ (aus der Zusammenfassung zu 3.1, Nummer 5)
- „Die aufgeführten Werte gelten für durchschnittlich lärmsensible Erwachsene. Für besonders empfindliche Gruppen, vor allem Kinder und Kranke, sind niedrigere Werte anzusetzen.“ (aus der Zusammenfassung zu 3.1, Nummer 6).

„In der Bandbreite der von der Mediationsgruppe empfohlenen zumutbaren Lärmwerte ergibt sich folgendes differenziertes Schutzkonzept:

- Oberhalb des Alarmwertes (Leq= 65dB(A)) sollte kein Wohngebiet betroffen sein.
- Oberhalb des Schwellenwertes (Leq = 62 dB(A)) sollte baulicher (passiver) Schallschutz durch die Verursacher (Airlines, FAG) finanziert werden.
- Oberhalb des Vorsorgewertes (Leq = 60 dB(A)) sollte baulicher Schallschutz umgesetzt werden⁸⁸.

Mit Fußnote 88: „Die Werte beziehen sich auf berechnete Lärmwerte nach der derzeit gültigen AzB.“ (Seite 62, Mediationsbericht)

Das genaue Berechnungsverfahren, auf das sich die genannten Werte beziehen, wird auf Seite 42 des Berichtes spezifiziert: „(Dauerschallpegel tagsüber, berechnet nach dem Verfahren der LAI,...)“.

Das Schutzkonzept der Mediation ist in Bezug auf die angegebenen Dauerschallpegel, also mit der Berechnungsmethode nach der AzB84, verknüpft und kann unmittelbar angewendet werden, wenn Lärmberechnungen mit der AzB 84 durchgeführt werden. Heute wird jedoch oft auch mit der AzB 99 gerechnet; zwischen den Berechnungen nach der AzB 84 und AzB 99 liegt aber eine Differenz von 2 - 3 dB(A). Soll das Schutzkonzept der Mediation auf Berechnungen mit der AzB 99 angewendet werden, so müssen die genannten Werte (Alarmwert, Schwellenwert, Vorsorgewert) entsprechend dieser Differenz angepasst werden, um Konsistenz zwischen Wert und zugrunde liegender Rechenmethode zu bewahren. Ausgehend von einer Differenz von 3 dB(A) ergibt sich durch die Anpassung der Aussagen der Mediationsgruppe an das Rechenverfahren nach AzB 99 folgende Aussage:

- ➔ Oberhalb des Alarmwertes ($Leq = 62\text{dB(A)}$) sollte kein Wohngebiet betroffen sein.
- ➔ Oberhalb des Schwellenwertes ($Leq = 59\text{dB(A)}$) sollte baulicher (passiver) Schallschutz durch die Verursacher (Airlines, Fraport) finanziert werden.
- ➔ Oberhalb des Vorsorgewertes ($Leq = 57\text{dB(A)}$) sollte baulicher Schallschutz umgesetzt werden.

Wir beantragen, die Flugbewegungen derart zu kontingentieren, dass kein Wohngebiet oberhalb des Alarmwertes betroffen ist. Weiter beantragen wir, die Fraport AG zu verpflichten, oberhalb des Schwellenwertes passiven Schallschutz mit 100 % und oberhalb des Vorsorgewertes mit 75 % zu finanzieren.

Bannwald

Ca. 2.300 ha Wald im Umfeld des Flughafens wurden 1986 zu Bannwald erklärt, weil sie wegen ihrer besonderen Bedeutung für das Gemeinwohl unersetzlich sind.

„Der Bannwald stellt eine Restwaldfläche im Rhein-Main-Gebiet dar. Das nach größeren Eingriffen – z.B. für den Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main, den Bau von Fern- und Nahverkehrsstraßen sowie für Industrieansiedlungen – jetzt noch vorhandene Waldgebiet ist auf Grund seiner Lage zwischen dem Flughafen Frankfurt am Main und den Städten Kelsterbach, Raunheim, Rüsselsheim und Mörfelden-Walldorf und der damit verbundenen Funktion hinsichtlich ihrer positiven Auswirkungen auf das Klima, die Reinhaltung der Luft sowie den Grundwasserschutz für die Bevölkerung dieses dichtbesiedelten Raumes unersetzlich. Hinzu kommt, daß der Wald insbesondere im Nahbereich der Verkehrsanlagen einen nicht ersetzbaren Lärm- und Sichtschutz darstellt“, so die weitere Begründung für die Unterschutzstellung.

Nach § 22 Abs. 2 Satz 2 des Hessischen Forstgesetzes ist die Rodung und Umwandlung von Bannwald in eine andere Nutzung verboten.

Wir beantragen, eine Ausweitung des Flughafens in den Bannwald zu untersagen.

Ersatzmaßnahmen

Wenn der Bannwald im Ballungsraum verkleinert wird, sinkt der natürliche Dreckfilter für Schwebstoffe und krank machende Substanzen, so dass das persönliche Krankheitsrisiko steigt.

Wir beantragen ein Gutachten, aus dem hervorgeht, ob die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Eignung für längere Spaziergänge ohne Überflüge durch den zunehmenden Flugverkehr dem zerstörten Bereich gleichwertig ist.

Wasser

Die Bodenversiegelung durch den Flughafenausbau stört den natürlichen Wasserhaushalt.

Wir beantragen zum Schutz des Grundwassers, dass sämtliches Niederschlagswasser, das am Flughafen auf versiegelte Flächen fällt, gesammelt und geklärt wird, um Verschmutzung mit Öl und Reifenabrieb zu vermeiden.

Weiter stellen wir den Antrag, dass die Fraport AG die vom Ausbau ausgelösten Grundwasserschwankungen und -veränderungen im Bereich des Waldes nördlich von Walldorf in Bezug auf das Waldökosystem darlegen muss.

Tatsächliche Kapazitätssteigerung

Nach einem Ausbau des Flughafens wird sich die Kapazität auf min. 900.000 Flugbewegungen erhöhen. Gemäß Rechtsprechung des VGH Kassel darf der Flughafen die Kapazität des planfestgestellten Ausbaus in voller Höhe ohne Einschränkungen ausnutzen.

Wir beantragen daher, die Belastung der Menschen und der Umwelt mit der tatsächlichen Kapazität von min. 900.000 Flugbewegungen zu ermitteln und zu bewerten.

Ablehnung der Ausbauplanung

Aus den zuvor genannten Gründen und in Übereinstimmung mit einem großem Teil der Bevölkerung des Hochtaunuskreises beantragen wir, die Ausbauplanung der Fraport AG abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen

Cornelia Albrecht, Carsten Filges, Dr. Irmela Gantzer, Wilfried Günther, Edith Kuhn, Eveline Lemke-Ziebeil, Hermann Maier, Markus Mezger, Käthe Springer

Für die Kreistagsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Hochtaunuskreis

Markus Mezger, Fraktionsvorsitzender

Dr. Klaus Strzyz, Fraktionsgeschäftsführer