

Die Fraktion **Bündnis 90/Die Grünen** im Kreistag des Landkreises Groß-Gerau 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 11,9 % der abgegebenen gültigen Stimmen) 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 Kreises Groß-Gerau sind von den Auswirkungen des Flughafenausbaus stark betroffen. Der Ausbau führt zu einer Zunahme der Lärm- und Immissionsbelastung im gesamten Kreisgebiet.

Die Kommunen des Nordkreises 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 der Schwelle der erheblichen Belästigung liegen. Bei Ostbetriebsrichtung am Frankfurter Flughafen wurde in Raunheim und Rüsselsheim sowohl am Tage als auch in der Nacht die Schwelle der Unzumutbarkeit deutlich überschritten.

Legt man die Grenzwerte der 16. BImSchV (16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verkehrslärmschutzverordnung) zugrunde, ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung in großen Teilen des Kreisgebietes bereits heute überschritten. 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, 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 gar 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 freiwerdenden 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 Vorhabenträgerin (Fraport), die zukünftig jederzeit wieder ohne Planfeststellungsverfahren verändert werden kann. In Aussicht gestellte Entlastungen können folglich zurückgenommen oder in Aussicht gestellte Belastungen können 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

Das Mainvorland ist für die Naherholung der Bevölkerung von großer Bedeutung. Bei Ostbetriebsrichtung am Frankfurter Flughafen werden bereits heute die Nutzungsmöglichkeiten in den Kommunen westlich des Flughafens stark eingeschränkt bzw. unmöglich gemacht. Im Sommer stattfindende Kulturveranstaltungen mußten hier schon abgebrochen werden.

Der Bannwald mit dem Naturschutzgebiet Mönchbruch südlich vom Flughafen gelegen, ist ein beliebtes und unverzichtbares Naherholungsgebiet für die Kreisbevölkerung. Die Belastungen durch die Startbahn 18 West sind hier bereits heute so gravierend, daß eine teilweise Vertreibung von ehemaligen Nutzern stattgefunden hat.

Die freie Riedlandschaft 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.

Die im Kreisgebiet gelegenen Rheinauen mit Altrhein und Rheininseln leiden unter der Verlärmung im Falle eines Flughafenausbaus. Die wegen ihrer Seltenheit und der artenreichen auentypischen Flora und Fauna unter Schutz stehende Rheinuferlandschaft dient 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 werden durch die Ausbaupläne in ihrem Bestand gefährdet und nicht mehr für die Naherholung genutzt werden können. 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.

Durch die Zunahme der Belastungen (Lärm, Abgase und Feinstäube) bei einem Ausbau des Frankfurter Flughafens, werden die Menschen auf weiter entfernte Erholungsgebiete ausweichen müssen. Dies wiederum hat höhere Kosten und einen eingeschränkten Erholungswert durch die längere Anreise für die Erholungssuchenden zur Folge. Außerdem wird nochmals ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf Straßen und Schienen initiiert.

Belastung durch zunehmenden Verkehr auf Straße und Schiene

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

Der Nordkreis 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 wird (z. B. Gewerbegebiet Kelsterbach) oder deren Bestand durch den Ausbau gefährdet wird (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 100000 Arbeitsplätzen für den Ausbau zu werben. Die genannte Zahl von 100000 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-Betreiber-Gesellschaften 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 Flug-

lärm bewirkt, dass die Anzahl der Tiefschlafphasen abnimmt, die Traumphasen kürzer werden, die Schlafzeit insgesamt geringer wird. 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 führt 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	Einzelschallkriterium
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		seperate 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 aufgeführte 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= 62dB(A)) sollte kein Wohngebiet betroffen sein.
- ➡ Oberhalb des Schwellenwertes (Leq = 59 dB(A)) sollte baulicher (passiver) Schallschutz durch die Verursacher (Airlines, FAG) finanziert werden.
- ➡ Oberhalb des Vorsorgewertes (Leq = 57 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.

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.

Bannwald

Ca. 2300 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 krankmachende 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.

Tatsächliche Kapazitätssteigerung

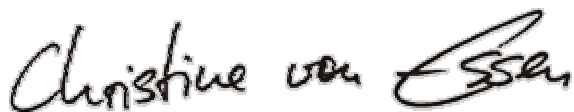
Nach einem Ausbau des Flughafens wird sich die Kapazität auf min. 900.000 Flugbewegungen erhöhen. Gemäß Rechtsprechung des VGH Kassel darf der Flughafen die Kapazität des planfestgestellten Ausbaus in voller Höhe ohne Einschränkungen ausnutzen.

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 dem weitaus größten Teil der Rüsselsheimer Bevölkerung beantragen wir, die Ausbauplanung der Fraport AG abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen



(Christine von Essen, Fraktionssprecherin)



(Dietrich Ott, Fraktionsmitglied)