

VCD Hessen • Steinweg 21 • D-34117 Kassel

Regierungspräsidium Darmstadt
Luisenplatz 2 (Fristbriefkasten)

64283 Darmstadt

**Verkehrsclub Deutschland
Landesverband Hessen e.V.**
Steinweg 21
D-34117 Kassel

Telefon (05 61) 10 83 10
Telefax (05 61) 10 83 11
E-Mail: hessen@vcd.org
<http://www.vcd.org/hessen>

Geschäftskonto:
Sparda Bank Frankfurt eG
Konto-Nr. 953 240
BLZ 500 905 00

Spendenkonto:
Sparda Bank Frankfurt eG
Konto-Nr. 1100 953 240
BLZ 500 905 00

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben/Ihre Anfrage vom

Unser Zeichen

Datum

GS/SS

28.02.05

Stellungnahme des VCD Hessen zum Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main

Der Verkehrsclub Deutschland Landesverband Hessen e.V. vertritt etwa 6.000 Mitglieder, von denen ein Großteil im Rhein-Main-Raum lebt. Hiermit nehmen wir stellvertretend für unsere Mitglieder Stellung zum geplanten Ausbau des Flughafens Rhein-Main. Nach Durchsicht der offen gelegten Planfeststellungsunterlagen und eigenen Recherchen lehnen wir den Ausbau des Flughafens Rhein-Main aus folgenden Gründen ab:

1. Mögliche Beschäftigungseffekte des Projektes lassen Substitutionseffekte völlig außer acht.

Im Gegensatz zur Darstellung im Gutachten G19.1 wird der Ausbau nicht die von der FRAPORT AG dargestellten zusätzlichen, also völlig neuen Arbeitsplätze in der Bundesrepublik Deutschland hervorbringen. Das hier dargestellte Gutachten ist im Wesentlichen identisch mit der im Raumordnungsverfahren vorgelegten Studie. Lediglich eine im Anschluss an die Ereignisse vom 11. September 2001 durchgeführte Sensitivitätsanalyse kommt zu geringfügig erhöhten Beschäftigungswirkungen bei gleicher Erhebungsmethode. Schon in der Anhörung zum Raumordnungsverfahren wurde vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) bemängelt, dass im Gutachten lediglich positive Beschäftigungseffekte des Ausbauprojekts untersucht wurden, während Substitutionseffekte gar nicht erwähnt sind. Zwar wurde auf Anfrage des Regierungspräsidiums daraufhin vom Antragsteller mündlich versichert, Substitutionseffekte seien erfasst, doch wird dies selbst aus dem nun vorliegenden Gutachten nicht ersichtlich. Auch die Input-Output-Tabellen, die hieraus abgeleiteten Multiplikatoreffekte und zugrunde liegende Kennziffern früherer Studien geben keinen Hinweis darauf, dass Substitutionseffekte berücksichtigt sind. Es ist davon auszugehen, dass die auch in den Medien zitierten aus dem Ausbau resultierenden zusätzlichen Arbeitsplätze (bundesweit 43.000 im ursprünglichen Gutachten, 57.000 laut Sensitivitätsanalyse) sich ausschließlich auf direkte, indirekte und induzierte *positive* Effekte beziehen.

Jede wirtschaftliche Aktivität, deren Verwendung von Kapital und Arbeit verursacht positive wie negative Folgewirkungen auf andere wirtschaftliche Aktivitäten. Jede Verwendung von Kapital und Arbeit für einen Zweck entzieht diese Kapazitäten anderen Zwecken, verursacht damit Alternativkosten. Im Gutachten sind nur die positiven Effekte dargestellt, negative gar nicht erwähnt.

Inhaltlich ist das Gutachten somit nur zur Hälfte ausgeführt. Es ist nicht auszuschließen, dass negative

Effekte die positiven übertreffen, mithin aus dem Projekt ein bundesweiter *Abbau* von Arbeitsplätzen resultieren wird. Der Nutzen des Projekts für das Allgemeinwohl stützt sich aber wesentlich auf die Beschäftigungswirkung, gerade auch in der öffentlichen Debatte. Ein Planfeststellungsbeschluss darf also erst erfolgen, wenn ein vollständiges Gutachten zur Beschäftigungswirkung des Flughafenausbaus vorliegt.

Zur Vervollständigung des Gutachtens sind unter anderem folgende Effekte zu untersuchen und ziffernmäßig präzise einzuschätzen:

- Das Gutachten unterstellt grundsätzlich, dass zusätzliche Verkehrsinfrastruktur das Gewerbe in ihrem Einzugsbereich begünstigt und somit Beschäftigung fördert. Eine lineare positive Abhängigkeit von Flugbewegungen/Transportvolumen und Beschäftigung (indirekte/induzierte Beschäftigung), wie im Gutachten unterstellt, besteht kaum noch; eher trifft das Gegenteil zu. Inzwischen stehen weitaus mehr Transportkapazitäten zur Verfügung als zur Förderung der Geschäftstätigkeit anderer Branchen erforderlich. Die Multiplikatoren gehen mit stetig steigender Verkehrsinfrastruktur zurück, nehmen schließlich negative Werte an, wenn die überbordende Verkehrsinfrastruktur schließlich anderes Gewerbe verdrängt.
- Schon heute beläuft sich das Staatsdefizit aus der Steuerbefreiung der gewerblichen Luftfahrt auf ca. sieben Mrd. Euro. Das prognostizierte zusätzliche Passagieraufkommen bedeutet eine weitere Erhöhung des Steuerausfalls, da die zusätzliche Nachfrage nach un versteuertem Flugverkehr andere versteuerte Umsätze, insbesondere konkurrierender Verkehrsmittel, mindert. Hieraus resultiert ein Anstieg der Arbeitslosigkeit, da für staatlich induzierte Beschäftigung nun weniger Mittel zur Verfügung stehen.
- Der prognostizierte Passagierzuwachs entsteht auch zu Lasten anderer Verkehrsmittel, insbesondere der Bahn, die im Vergleich zum Flugverkehr personalintensiver produziert. Hieraus entsteht ein Arbeitsplatzabbau, der vermutlich nicht durch zusätzliche Beschäftigung in der Luftfahrt kompensiert wird.
- Da die Zahl der Geschäfts- und Transitreisenden kaum zunehmen wird, entfällt der größte Teil des zusätzlichen Passagieraufkommens auf den Tourismus. Die steuerfreie Luftfahrt erschließt ferne Märkte, die mit niedrigsten Löhnen das deutsche Gastgewerbe vom Markt verdrängen. So trägt der Flugverkehr massiv zur Massenarbeitslosigkeit gerade im deutschen Osten bei, da hier ein nennenswertes Beschäftigungspotential auf seine attraktiven Ferienregionen entfällt.
- Der Flughafenausbau verschärft die Strukturkrise. Vermehrter Kapitalzufluss in Ballungsräume konzentriert dort die Beschäftigung, verstärkt die Rationalisierung der Prozesse. In der Fläche, ob Nordhessen, Ruhrgebiet oder neue Bundesländer, werden Betriebe abgezogen. Die aggressive Anwerbung von Gewerbe in das unmittelbare Flughafenumfeld kann saldiert einen bundesweiten Abbau von Arbeitsplätzen zur Folge haben.

Laut Gutachten soll der Ausbau der Befriedigung von Nachfrage nach Flugverkehr dienen. Grundsätzlich ist unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten ein Ausgleich von Angebot und Nachfrage anzustreben. Dies jedoch nur unter der Voraussetzung, dass alle Marktteilnehmer die Kosten ihrer wirtschaftlichen Aktivität tragen. Dies ist nicht der Fall bei der Luftfahrt, die international von allen Steuern befreit ist und somit nur einen kleinen Bruchteil ihrer volkswirtschaftlichen Kosten tragen muss. Das hat eine stark wachsende Nachfrage zur Folge. Um die Volkswirtschaft vor immensen, stetig steigenden Kosten des Flugverkehrs zu bewahren, muss dieser durch Begrenzung seiner Kapazitäten eingeschränkt werden.

Die auf den Input-Output-Tabellen basierende Prognose aufgrund historischer Trends taugt kaum für die volatile Luftfahrt. Es verwundert, dass nur die Ereignisse des 11. September 2001 Anlass für eine Sensitivitätsanalyse waren. Weit mehr wird die Entwicklung des Flugverkehrs künftig von anderen Einflüssen bestimmt werden:

- Die inzwischen sehr erfolgreichen Billigfluglinien setzen den Maßstab für die Arbeitsproduktivität. Längst haben Lufthansa und Fraport AG reagiert und Rationalisierungen eingeleitet, die trotz zunehmender Umsätze eher einen Abbau von direkten Arbeitsplätzen erwarten lassen.
- Eine Verlagerung des Hubs der Star Alliance wird unter Führung der Lufthansa mit Sicherheit einen anderen deutschen Flughafen betreffen, ist somit ohne Einfluss auf die bundesweite Beschäftigungssituation.
- Schon zum Sommerflugplan 2005 bieten viele Fluggesellschaften erstmals von verschiedenen deutschen Flughäfen Fernflüge von Punkt zu Punkt an. Mittelfristig werden Fluggäste vermehrt diejenigen Verbindungen wählen, die sie umsteigefrei an ihr Reiseziel bringen; das Hub-Prinzip wird an Bedeutung verlieren. Die Luftfahrtindustrie hat längst reagiert und entwickelt neue kleine Langstreckenmaschinen (Boeing 787, Airbus350). Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist in dieser Hinsicht nicht marktgerecht.
- Das Nachfragewachstum hängt entscheidend von der Steuerbefreiung der internationalen Luftfahrt ab. Die aktuelle Debatte um eine Finanzierung von globaler Entwicklungshilfe durch eine Kerosinsteuer beweist, dass die Aufhebung dieses Steuerprivilegs durchaus konsensfähig ist. Die Ausbauplanungen sollten dies berücksichtigen.
- Die Investitionen international agierender Unternehmen in ihre Kommunikationssysteme stehen erst am Anfang. Große Konzerne im Rhein-Main-Gebiet ersetzen zunehmend Dienstreisen zwischen ihren Niederlassungen und auch mit Geschäftspartnern durch Videokonferenzen. Der Geschäftsreiseverkehr stagniert. Dieser Effekt wird auch in der Bewertung des Standortfaktors (Gutachten G19.2) nicht hinreichend berücksichtigt.

Die Prognosen für das Luftfrachtaufkommen erscheinen unplausibel. Im Verlauf des Prognosezeitraums soll die Luftfracht ohne Ausbau vorübergehend sogar stärker steigen als im Ausbaufall, wiewohl die erforderlichen zusätzlichen Infrastrukturen nur im Zuge des Ausbaus entstehen werden (Gutachten G19.2).

Nach wie vor mutet die Erhebung der Basisdaten für die Beschäftigungswirkung durch Befragung von Arbeitsstätten im Flughafenbereich nicht wissenschaftlich seriös an, ist doch kaum mit einer objektiven Antwort der vom Ausbau profitierenden Unternehmen zu rechnen.

2. Verstärkte Verlärmung der Rhein-Main-Region lässt eine gesundheitsgefährdende Zukunft der Menschen in der Region zu.

Der Flughafenbetreiber Fraport AG eröffnet sich zusätzlich mit dem zukünftigen System von je zwei unabhängig voneinander zu nutzenden Start- und Landebahnen eine Verdopplung der Zahl der jährlichen Flugbewegungen. Als Folge der damit verbundenen Verdopplung des Fluglärms und der erstmaligen Belastung weiterer Wohngebiete des Rhein-Main-Gebietes mit Fluglärm wird die Belastung durch die Summe der Schallimmissionen auf ein erheblich störendes, teilweise gesundheitsrelevantes Maß gesteigert. Bereits heute sind vom Flughafen weit entfernte Orte wie Darmstadt-Wixhausen und Offenbach-Bieber unzumutbar belastet.

Weiterhin stellen wir fest, dass sich bereits mehr als die Hälfte der Bevölkerung im Regierungsbezirk

Darmstadt von Fluglärm gestört oder belästigt fühlt, wie einer Lärmstudie des Hessischen Umweltministeriums vom Dezember 2004 zu entnehmen ist. Ein Drittel der Bevölkerung fühlt sich gar mittel bis äußerst vom Fluglärm belästigt oder gestört. Die Daten sind unter www.hlug.de einsehbar. Viele unserer 6.000 Mitglieder wohnen im Rhein-Main-Raum und sehen sich seit Jahrzehnten zunehmenden Flugbewegungen und damit verbunden einem zunehmend stetigen und auch hörbar steigenden Lärmpegel ausgesetzt, der die Nutzung von Außenwohnflächen sowie das medizinisch empfohlene Schlafen bei offenem Fenster ausschließt. Die ist eine deutliche Einschränkung der Wohn- und Lebensqualität in diesen betroffenen Wohnbereichen.

Aufgrund der Hub-Funktion des Flughafens wird der Anteil von lärmintensiven Großflugzeugen weiter zunehmen. Auf Grund des höheren Luftwiderstandes der Zellen, vor allem der Landehilfen, und der leistungsstarken Turboantriebe mit hohem Nebenstromverhältnis werden insbesondere sehr unangenehm empfundene Geräuschfrequenzen stark erhöht. Dieser für die Lebensqualität der Flughafenrainer erhebliche Störfaktor wurde in den Antragsunterlagen nicht untersucht.

Ein Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr - wie von Fraport AG vorgeschlagen - reicht nach unserer Ansicht aus Gründen der Lärmwirkung und der gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm nicht aus. In Europa ist die Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr rechtlich geschützt, dies auch im Einklang von Richtlinien und Empfehlungen der WHO und des Umweltbundesamts.

3. Landseitige Verkehrserschließung lässt eine erhebliche Zusatzbelastung der bestehenden Straßen- und Schienenwege erwarten.

Die prognostizierte Zunahme der Flugbewegungen sowie die behauptete Erhöhung der Beschäftigtenzahl führen zu einer erheblichen Steigerung des Verkehrs im Zu- und Ablauf des Flughafens und damit zu weiteren Umweltbelastungen. Die Gesamtzahl flughafenbedingter Personenfahrten nimmt im Vergleich zu heute um etwa 128.500 pro Tag zu¹. Zu erwarten sind zusätzliche Engpässe im ohnehin stark belasteten Straßen- und ÖPNV-Netz im Rhein-Main-Gebiet.

So ist beispielsweise um Hofheim (Angaben der Stadt im Raumordnungsverfahren) mit einem Verkehrsaufkommen von 185.100 Kraftfahrzeugen nur durch flughafenbedingten Straßenverkehr täglich zu rechnen, eine Steigerung von 64 Prozent gegenüber heute. Ähnliches ist für viele andere.

Anliegergemeinden an Bundesstraßen und Autobahnen zu erwarten. Für die Rhein-Main-Region als einer der dichtest besiedelten Ballungsräume Europas droht der verkehrliche Kollaps am Boden.

Der Antrag beschränkt sich weitgehend auf Änderungen am bestehenden Straßennetz (u.a. achtstreifiger Ausbau der A3 zwischen Wiesbaden und Kelsterbach, Brücken über die A3, Verlegung der K 152/823), den Bau eines Personen-Transport-System zur Verbindung von Fern-/Regionalbahnhof sowie den Terminals 1 und 2 mit dem neuen Terminal 3 sowie eine Busverbindung vom S-Bahnhof Zeppelinheim zum Terminal 3. Während der Ausbau der A3 im Sinne einer Strategie der umweltorientierten Verkehrsplanung kontraproduktiv ist, erscheint die Erschließung im öffentlichen Verkehr nicht ausreichend. Im Antrag geht Fraport AG unter anderem davon aus, dass die ICE-Strecke Rhein-Main/Rhein-Neckar rechtzeitig fertig gestellt wird. Dies ist allerdings wegen der finanziellen Rahmenbedingungen bei der Deutschen Bahn AG derzeit äußerst

¹ Landesplanerische Beurteilung, S. 54

fraglich. In der landesplanerischen Beurteilung sieht das Regierungspräsidium Darmstadt darüber hinaus bestimmte Maßnahmen als zwingende Voraussetzung für den Ausbau an, insbesondere die Realisierung der Regionaltangente West („RTW“, Bad Homburg/Frankfurt-Nordwestzentrum – Höchst – Flughafen – Neu-Isenburg/Sprendlingen). Angesichts der politischen Diskussion und der noch ungelösten planerischen Fragen ist es derzeit ungewiss, ob das Projekt zeitgleich mit der Flughafenerweiterung verwirklicht werden kann. Die Stadt Frankfurt rechnet damit, dass die RTW nicht vor 2015 realisiert wird.² Wenn die RTW aber bei Inbetriebnahme des erweiterten Flughafens nicht zur Verfügung steht, erwartet das Regierungspräsidium Darmstadt erhebliche Engpässe im ÖPNV-Netz.³ Dies könnte auch die Qualität des nicht flughafenbezogenen Verkehrs verschlechtern und damit das Ziel, den ÖPNV-Anteil in der Region zu erhöhen, gefährden. Es ist außerdem darauf zu verweisen, dass die Flughafen-Anliegergemeinden in ihrer Verkehrsplanung noch nicht auf den Flughafenausbau vorbereitet sind. So hat die Stadt Frankfurt in ihrem im Februar 2005 vorgelegten Gesamtverkehrsplan das Problem ausgeklammert.⁴

Wegen des neuen Terminals 3 ist eine Verlagerung von Verkehr in den südlichen Flughafenbereich zu erwarten. Allein auf der A5 südlich des Frankfurter Kreuzes steigt der flughafenbezogene Kfz-Verkehr von 25.000 auf 48.000 pro Tag.⁵ Die Bewohner von Zeppelinheim sind damit nicht nur den Belastungen des Flugverkehrs, sondern auch zusätzlichem Lärm und Abgasen der Autobahn ausgesetzt. Die fehlende direkte Anbindung des Terminals 3 an das Schienennetz lässt eine Verschiebung des Modal Splits zu Gunsten des MIV und damit eine Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation erwarten. Das vorgeschlagene Personen-Transport-System (PST) erscheint für den Verkehr von Fluggästen und Beschäftigten zum Terminal 3 wegen des Zwangs zu Umwegen, insbesondere bei Quellorten südlich des Flughafens, wenig attraktiv. Eine direkte Schienenanbindung des Terminals 3 ist derzeit wegen der hohen Kosten von rund 180 Millionen Euro allerdings unrealistisch. Zu verweisen ist auf den Regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), der eine Anbindung des Terminals 3 an die Station Zeppelinheim mit einem PST („People Mover“) vorsieht und einen positiven Nutzen-Kosten-Quotienten vorhersagt.⁶

Zusammenfassung: Der geplante Ausbau des Flughafens führt zu einer erheblichen Belastung der Verkehrssysteme Schiene und Straße. Da ein weiterer Straßenausbau aus ökologischen Gründen nicht vertretbar ist und Kapazitätserweiterungen im ÖV wegen der finanziellen Rahmenbedingungen und der planerischen Vorlaufzeiten nicht rechtzeitig zur Verfügung stehen, ist der Flughafenausbau abzulehnen.

² GVP Frankfurt am Main, Ergebnisbericht 2004, S. 40

³ ebd. S. 60

⁴ GVP Frankfurt am Main, Ergebnisbericht 2004, S. 32

⁵ Landesplanerische Beurteilung., S. 56

⁶ Regionaler Nahverkehrsplan, S. 21

4. Fortdauernde Verletzung der SEVESO-Richtlinie führt zur Gefährdung tausender von Menschen.

Die vorliegenden Gutachten berücksichtigen nicht hinreichend den Verstoß des derzeitigen sowie des aus dem Ausbau resultierenden Flugverkehrs gegen die Seveso-Richtlinie im Hinblick auf die im unmittelbaren Flughafenumfeld gelegene Betriebsstätte „Ticon“. Wir beziehen uns auf folgende Punkte:

Die Landesplanerische Beurteilung mit der positiven Bewertung der Nordwest-Variante durch das Regierungspräsidium Darmstadt vom 10.06.2002 als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren verstößt unser Erachtens gegen den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EGV) sowie gegen Art. 12 der Seveso Richtlinie 82/1996.

Die Verletzung von EU-Vorschriften ergibt sich nach Ansicht des VCD Hessen im Einzelnen vor allem aus folgenden Sachverhalten:

1. Die Mitgliedstaaten sorgen nach Artikel 12 der „Seveso-Richtlinie“ 82/1996 dafür, dass in ihren Politiken der Flächenausweisung oder Flächennutzung und/oder „anderen einschlägigen Politiken“ das Ziel, schwere Unfälle in gefährlichen Industrieanlagen zu verhüten und ihre Folgen zu begrenzen, Berücksichtigung findet. Dazu haben die Mitgliedstaaten u.a. „neue Entwicklungen in der Nachbarschaft bestehender Betriebe wie beispielsweise Verkehrswege zu überwachen, wenn diese Maßnahmen das Risiko eines schweren Unfalls vergrößern oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmern können“ (Art. 12 Abs. 1 der EU „Seveso-Richtlinie“ 82/1996).
2. Die das Raumordnungsverfahren abschließende landesplanerische Beurteilung ist eine im Sinne von Artikel 12 der EU „Seveso-Richtlinie“ einschlägige „Politik“ der staatlichen Bewertung einer Flächennutzung. Denn durch das Raumordnungsverfahren wird festgestellt, ob eine raumbedeutsame Planung oder Maßnahme mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt (§ 13 Abs. 2 Satz 1 Landesplanungsgesetz des Landes Hessen, HLPG). Im Raumordnungsverfahren sind die raumbedeutsamen Auswirkungen der Änderung eines Flughafens auf Schäden für die menschliche Gesundheit und/oder der Umwelt unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen (§ 13 Abs. 2 Satz 2 HLPG). Dazu sind im Raumordnungsverfahren die raumbedeutsamen Auswirkungen eines Flughafenausbaues u.a. auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft „zu ermitteln und zu bewerten“ (§ 13 Abs. 3 Satz 1 HLPG).

Zwar hat das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens gegenüber dem Träger des Flughafenausbauvorhabens und gegenüber dem einzelnen Bürger keine unmittelbare Rechtswirkung (§ 13 Abs. 7 HLPG). Gleichwohl ist das Raumordnungsverfahren eine „Politik“ der staatlichen Bewertung einer Flächennutzung - hier für den Bau einer Landebahn eines Flughafens -, denn das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist von der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsbehörde des Landes Hessen bei der Entscheidung über den Antrag auf Planfeststellung „zu berücksichtigen“ (§ 13 Abs. 6 Satz 1 HLPG). *Berücksichtigen* meint dabei mehr als zur Kenntnis nehmen und bewirkt faktisch eine auf eine Bindung zulaufende Fixierung der Entscheidung. Im Übrigen ist das Raumordnungsverfahren ein klassisches Instrument der in Art. 12 der „Seveso-Richtlinie“ abgesprochenen Steuerung der „Ansiedlung“ raumbedeutsamer Projekte.

3. Die Fraport AG hat in der landesplanerischen Beurteilung vom 11. Juni 2002 das Ziel der EU „Seveso-Richtlinie“, schwere Unfälle u.a. durch Flugzeugabstürze in gefährlichen Industrieanlagen zu verhüten und ihre Folgen zu begrenzen, nicht berücksichtigt. Das räumt die Fraport AG in der landesplanerischen Beurteilung offen ein, wenn sie dort zur „Auswirkungsprognose/Planungsfall Nordwestvariante“ ausführt: *„Gerade bei der Variante Nordwest liegen in der nächsten Nähe Störfallbetriebe (z.B. Ticona) oder Gewerbegebiete (z.B. Caltex), wo sehr viele Menschen arbeiten oder arbeiten werden. In der Risikoanalyse (Anm. des Flughafensbetreibers Fraport AG) fehlen diese Beschäftigten, die sich auch fast ständig in ihren Betrieben aufhalten. Es ist wahrscheinlich, dass die Risikowerte bei diesen Beschäftigten höher ausfallen als bei manchen Einwohnern in den untersuchten Zonen. Es fehlt somit ein gewichtiger Risikofaktor, der das Gesamtgebiet bzw. die Gesamtanalyse möglicherweise erheblich verändern kann. Die endgültige Beurteilung dieses Risikofaktors muss daher zunächst offen bleiben und im Planfeststellungsverfahren vorgenommen werden. ... Auch die Frage, inwieweit landende oder durchstartende Flugzeuge mit Sichtbehinderungen durch betriebliche Vorgänge auf dem Ticona-Gelände rechnen müssen (Dämpfe, Licht, Rauch, offenes Feuer durch Fackelanlage) und dadurch deren Sicherheit beeinträchtigt wird, konnte im Raumordnungsverfahren nicht abschließend geklärt werden.“* (Landesplanerischen Beurteilung vom 11. Juni 2002 Ziff. 4.1.1.4.1.2.1 Seite 141)
4. Soweit die Fraport AG in der landesplanerischen Beurteilung vom 11. Juni 2002 die Anlagensicherheit thematisiert, erkennt sie zutreffend ein „erhebliches Gefährdungspotential“ (Seite 142) durch die in den Anlagen der Firmen Ticona (Chemiefabrik), Infraserb Höchst (Ethylenverdichterstation nebst Rohrleitungen) und DEA (Tanklager) vorhandenen gefährlichen Stoffe. Weiterhin erkennt die Fraport AG beim Betrieb der geplanten Landebahn eine „hohe (und gegenüber dem Prognosenullfall um das 175fache ansteigende) Eintrittswahrscheinlichkeit“ (S. 143) des Risikos eines Absturzes eines Flugzeuges auf diese Anlagen, die z.T. der Überwachung nach der Störfallverordnung unterliegen. Die Fraport AG berücksichtigt aber diese Erkenntnisse erkennbar in der landesplanerischen Beurteilung nicht, sondern verschiebt diese Berücksichtigung mit der Forderung nach einer „vertiefenden Untersuchung“ (S. 143) auf das nachfolgende luftverkehrsrechtliche Planfeststellungsverfahren.
5. Die Mitgliedstaaten haben weiter dafür zu sorgen, dass in ihrer „Politik der Flächenausweitung oder Flächennutzung und/oder anderen einschlägigen Politiken sowie den Verfahren für die Durchführung dieser Politiken“ langfristig dem Erfordernis Rechnung getragen wird, dass zwischen den unter die EU „Seveso-Richtlinie“ fallenden Betrieben einerseits und z.B. risikobehafteten Flugrouten ein „angemessener Abstand gewahrt bleibt“ (Art. 12 Abs. 1 Satz 3 EU „Seveso-Richtlinie“ 82/1996). Die Fraport AG hat in der landesplanerischen Beurteilung vom 11. Juni 2002 für diesen angemessenen Abstand zwischen dem unter die EU „Seveso-Richtlinie“ 82/1996 fallenden Betrieb der Fm Ticona AG, die Methanol und Formaldehyd in einer Menge von 100.000 to/a verarbeitet und Bortifluorid lagert, und der geplanten Landebahn Nordwest mit den aus ihrem Betrieb resultierenden Überflügen des Industriegeländes nicht gesorgt. Sie hat vielmehr im Wald der Stadt Kelsterbach den Standort für eine Landebahn des Flughafens Frankfurt/Main als mit den Belangen auch des Gesundheits- und Umweltschutzes verträglich bewertet, deren Nutzung zu 500 Überflügen des störfallgefährdeten Industriegeländes pro Kalendertag mit einer Überflughöhe von ca. 70 Metern führen würde.

Das ist inhaltlich das Gegenteil der Forderung der EU „Seveso-Richtlinie“ 82/1996 nach einer Trennung von gefährlichen Industrieanlagen und Flugrouten mit hohen Absturzrisiken, einer Forderung, die im übrigen auch im deutschen Recht verankert ist (vgl. § 50 BImSchG).

Aufgrund der „hohen Eintrittswahrscheinlichkeit“ von Abstürzen der auf dem Weg zur geplanten Landebahn Nordwest die unter die EU „Seveso-Richtlinie“ 82/1996 fallende Industrieanlage der Fm Ticono AG überfliegenden Flugzeuge widerspricht der Bau der Nordwest-Variante der nach der „Seveso-Richtlinie“ gebotenen Unfallverhütung und dem Gebot der Trennung risikobehafteter Flächennutzungen.

Indem die landesplanerische Beurteilung eine politisch motivierte Weisung der Landesregierung berücksichtigt und die wirtschaftlichen Belange des Flughafenbetreibers höher bewertet als die Vermeidung erheblicher Unfallrisiken, mißachtet das Regierungspräsidium Darmstadt die von der Europäischen Union vorgegebenen Regeln zur Verhütung schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen und zur Begrenzung der Unfallfolgen für Mensch und Umwelt. Die landesplanerische Beurteilung erweckt den Anschein, als habe es die Unfälle von Bhopal, Mexiko City und Seveso nicht gegeben. Man ignoriert damit die durch die Absturzrisiken gesteigerten Gefahren von gefährlichen Industrieanlagen für die bei der Firma Ticono AG arbeitenden rund 1.000 Beschäftigten, die Anwohner in Kelsterbach, Raunheim und Flörsheim sowie die Umwelt.

5. Die grundgesetzlich verankerte kommunale Planungshoheit nach Artikel 28 GG wird verletzt.

Der VCD Hessen sieht es als nicht rechtlich abgesichert an, das Planfeststellungsverfahren zu diesem Zeitpunkt anzusetzen. Den Kommunen, bspw. Darmstadt und Offenbach, werden durch das Projekt in erheblichem Maße weitere siedlungsbeschränkende Eingriffe auferlegt, die dem grundgesetzlichen kommunalen Recht auf Planungshoheit widersprechen. Diesen wie auch anderen Kommunen in Rhein-Main stehen in Zukunft noch weniger Flächen für die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe oder Wohnraum zur Verfügung. Ersatzflächen sind nicht vorhanden. Die bauliche Erweiterung des Flughafens und die damit verbundenen durch weiter zunehmenden Lärm verursachten Siedlungsbeschränkungen stellen somit einen planerischen Eingriff dar, der einer Enteignung von Kommunen gleich kommt.

Als Beispiel führt der VCD Hessen die Gemeinde Nauheim und deren Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren an. Hier der Wortlaut einer Mitteilung der Gemeinde aus dem Jahre 2002: „Dazu kämen beim Ausbau mindestens weitere 200.000 Flugbewegungen pro Jahr. „Der Ausbau alleine ist hinsichtlich der Kapazität größer als jeder andere Flughafen in Deutschland“, heißt es in der Stellungnahme. Ein Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr reicht nach nicht aus. In Europa sei die Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr rechtlich geschützt. Bereits heute liegen Teile der Nauheimer Gemarkung wegen des erheblichen Fluglärms im Siedlungsbeschränkungsbereich. Komme es zu den Nordvarianten, seien nach Angaben der Fraport AG zwei Drittel von Nauheim von Dauerschallpegeln von 60 Dezibel betroffen, bei einer Südvariante sogar noch mehr. Bei einer Südvariante, die auch für weitere Ausbaupläne des Flughafens nicht vom Tisch ist (Atlanta-Variante), habe Nauheim die höchste Betroffenheit aller Anrainerkommunen aufzuweisen, so die erschreckende Bilanz der Rechtsanwälte. Bereits heute würden pro Nacht 2.000 Bürger (in lauten Nächten 3.000) vom Fluglärm geweckt. Außerdem behindere der Fluglärm das Wiedereinschlafen.“

Der VCD Hessen befürchtet zudem, dass in den Übergangsstunden zwischen 22 und 23 Uhr ein überdurchschnittlicher Luftverkehr stattfinden wird. Gleiches gilt für den Zeitraum von 5 bis 6 Uhr. Beides mit dem Ziel, die wirtschaftlichen Ausfälle auf Kosten der Nachtruhe der Menschen durch das 6-stündige Nachtflugverbot gering zu halten.

6. Die Luftreinhaltewerte im Rhein-Main-Raum werden sich weiter verschlechtern.

Die Luftqualität im Rhein-Main-Raum hat sich in den letzten Jahren wieder deutlich verschlechtert. Feinstäube belasten die Luft und verursachen nach wissenschaftlichen Erkenntnissen Krebs. Die Stadt Frankfurt ist mittlerweile dazu angehalten, einen Luftreinhalteplan erstellen zu lassen und konkrete Maßnahmen im Verkehrsbereich zur Senkung der Emissionen durchzuführen. Grundlage hierfür sind die Anforderungen der Luftqualitätsrahmenrichtlinie (96/62/EG) und der 1. und 2. Tochterrichtlinie (1999/30/EG, 2000/69/EG), die seit 1. Januar 2005 verbindlich gelten. Städte wie Darmstadt, Wiesbaden oder Offenbach sind ebenfalls in der schwierigen Lage, die Grenzwerte einzuhalten.

Das vom Antragsteller gewünschte bauliche Vorhaben wird eine drastische Erhöhung der Flugbewegungen mit sich bringen, verbunden mit einem immensen Verbrauch an Kerosin und einer starken zusätzlichen Verschmutzung der Luft mit anderen Schadstoffen.

70 bis 90% der Flugzeugabgase werden bekanntlich in den unteren Luftschichten bis 3.000 m ausgestoßen. Sie sind mitverantwortlich für das Waldsterben, an der Bildung des Sommersmogs und der Erhöhung der hier schädlichen Ozonkonzentration (Ozon). Besonders belastet sind die dichtbesiedelten Ballungsräume, in denen die Flughäfen Deutschlands liegen, eben auch der Rhein-Main-Raum. Insbesondere der Bannwald ist hiervon betroffen. Als weitere Schadstoffbelastung kommen für die Menschen im Umland von Flughäfen Rückstände aus Treibstoffschnellablässen hinzu. Um das Landegewicht und die Explosionsgefahr zu reduzieren, lassen Piloten bei befürchteten Notlandungen Treibstoff ab, 1989 allein am Flughafen Frankfurt/Main über 300.000 l giftiges Kerosin auf Äcker, Dächer, Haut und Lunge⁷.

Insgesamt wird die von der Fraport AG beantragte zu erwartende Flugverkehrsmenge von ca. 660.000 Flugbewegungen als Jahresmittelwert eine weitere Verschlechterung der Luftqualität für die Städte und Gemeinden mit sich bringen. Die Kosten für die Luftsanierung sind noch nicht abzuschätzen und als Folgekosten, wie auch die Lärmsanierung, NICHT in den Gutachten ausreichend berücksichtigt.

7. Natur- und Landschaftsschutz/Flächenverbrauch

Die immensen Eingriffe in die Natur und Landschaft übertreffen bei weitem jene der Startbahn West vor 20 Jahren. Über 600 Hektar Waldlebensraum und Erholungsraum würden zerstört. Hierin sind 330 Hektar Rodungsfläche, 235 Hektar Restwaldinseln (ökologisch kaum wertvoll) sowie auf 65 Hektar ein Stutzen der Bäume auf wenige Meter. Weiterhin ist das Unfallrisiko verschärft, insbesondere die akute Vogelschlaggefahr über dem Main.

Mit der neuen Bahn werden wertvolle Erholungs- und Lebensräume für Mensch und Tier in der Region weiter reduziert.

⁷ <http://www.umweltlexikon.de> vom 22. Februar 2005

8. Fazit

Auf Grund der hier dargestellten schwerwiegenden Mängel und den gravierenden Auswirkungen auf die Wohn- und Lebensqualität der Bewohner von Rhein-Main lehnt der VCD Hessen den Ausbau des Flughafens ab. Die Lärmeinwirkungen werden weiter gesteigert, die gesundheitlichen Folgen für die Bevölkerung weiter erhöht. Mit der Zunahme des Flugverkehrs wird auch der Autoverkehr in der Region durch An- und Abreiseverkehr und Zulieferverkehr stark steigen. Zusätzlich gefährdet der Flughafenausbau den Wirtschaftsstandort TICONA und stellt ein nicht kalkulierbares Risiko für die Wohnbevölkerung im Umfeld von TICONA dar. Außerdem verletzt der Ausbau nach Ansicht des VCD Hessen EU-Recht nach der SEVESO-Richtlinie. Diese erheblichen Lasten für die Öffentlichkeit wurden in den Gutachten zum Planfeststellungsverfahren nicht hinreichend gewürdigt und bewertet. Ein nennenswerter Vorteil des Ausbauvorhabens für das Gemeinwohl ist hingegen nicht zu erwarten, da insbesondere eine Zunahme der Beschäftigung nicht nachgewiesen werden konnte, unter Berücksichtigung aller relevanten Einflussfaktoren sogar ein Beschäftigungsrückgang vorstellbar ist. Zusätzlich ist zu erwarten, dass die steigende Lärmbelastung, die sich verschlechternde Luftqualität und das zunehmende Unfallrisiko die wohlhabende Wohnbevölkerung und in der Folge auch Gewerbebetriebe zum Rückzug aus den belasteten Gemeinden veranlassen werden. Damit trägt der Flughafenausbau zusätzlich dazu bei, dass sich die ohnehin schon im Ballungsraum vorherrschende Flächenkonkurrenz sich weiter drastisch verschärfen wird. Daher lehnt der VCD Hessen das Ausbauprojekt ab.

Mit freundlichen Grüßen
VCD Landesverband Hessen e.V.

Sven Sommer
Geschäftsführer