

Stand: 5. Februar 2007

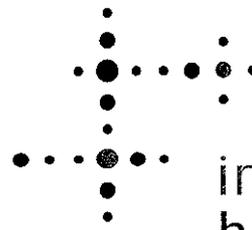
Teil 3

Ausschussvorlage WVA/16/75
Ausschussvorlage ULA/16/50

eingegangene Stellungnahmen zu der mündlichen Anhörung am 13. bis 15.02.2007
zu dem

**Antrag der Landesregierung betreffend Verordnung über die
Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 –
Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main – Drucks. 16/6057 –**

- | | | |
|-----|---|--------|
| 19. | Infraserv Höchst GmbH & Co KG, Frankfurt am Main | S. 246 |
| 20. | Technische Universität Chemnitz, Prof. Dr. Friedrich Thießen | S. 247 |
| 21. | Deutsche Bahn AG, Konzernbevollmächtigter für das Bundesland Hessen,
Frankfurt am Main | S. 253 |
| 22. | Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Köln | S. 257 |
| 23. | Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning | S. 259 |
| 24. | Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin | S. 265 |
| 25. | Main-Kinzig-Kreis, Landrat Erich Pipa (unaufgefordert) | S. 268 |
| 26. | Air Log GmbH, Dr. Achim Fränkle, Dortmund | S. 311 |
| 27. | Ver.di, Landesbezirk Hessen, Frankfurt am Main | S. 312 |
| 28. | Gemeinde Nauheim, Bürgermeister Ingo Waltz (unaufgefordert) | S. 314 |
| 29. | Stadt Kelsterbach, Bürgermeister Erhard Engisch | S. 319 |
| 30. | Freie Wähler Frankfurt e.V. (unaufgefordert) | S. 338 |



**infraserV
höchst**

InfraserV Höchst ··· Industriepark Höchst ··· 65926 Frankfurt am Main

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft u. Verkehr
Ausschuss für Umwelt, ländlichen Raum u.
Verbraucherschutz
Frau Heike Schnier
Postfach 3240

65022 Wiesbaden

InfraserV GmbH & Co. Höchst KG
Geschäftsfeld Umwelt/Sicherheit/Gesundheit
Genehmigungen
Industriepark Höchst · Gebäude C 526
65926 Frankfurt am Main

Name Dr. Ralf Wittbecker
Ihr Zeichen I A 2.4 vom 12.12.2006
Unser Zeichen G-12998
Projekt VKels/000
Telefon +49 69 305-15016
Telefax +49 69 305-15179
E-Mail ralf.wittbecker@infraserV.com
Internet www.infraserV.com
Datum 15.01.2007

S 15.01.07

**Öffentliche Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main
Antrag der Landesregierung bezüglich der Verordnung über die Änderung des
Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main – Drucksache
16/6057**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Schnier,

vielen Dank für die Einladung zur öffentlichen Anhörung zur Änderung des Landesentwicklungsplans
Hessen 2000 - Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main. Aus unserem Hause wird voraussichtlich Herr Dr.
Harald Noichl am 15. Februar 2007 an der Anhörung zu Punkt 6 der Tagesordnung teilnehmen.

InfraserV GmbH & Co. Höchst KG betreibt in Kelsterbach eine Verdichterstation für Ethylen und ist somit
von dem Vorhaben Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main betroffen.

Zum Entwurf des geänderten Landesentwicklungsplans Hessen bestehen von unserer Seite keine
Anmerkungen und Anregungen. Wir verzichten daher auf eine schriftliche Stellungnahme.

Unsere Betroffenheit durch die Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main ergibt sich nicht aus den
allgemeinen Festlegungen des Landesentwicklungsplans Hessen, sondern aus den konkreten
Festlegungen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum Flughafenausbau. Gegen das Vorhaben
haben wir mit Schreiben vom 28.02.2005 Einwendungen erhoben und unsere Rechte gewahrt. Unsere
Einwendungen gründen sich auf die im Bereich der Verdichterstation ggf. erforderlich werdenden
zusätzlichen Brandschutzmaßnahmen sowie ggf. erforderliche Veränderungen der Fackelanlage.
Darüber hinaus haben wir im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 10 LuftVG zum
Planfeststellungsverfahren der Fraport AG mit Schreiben vom 04.04.2005 zu möglichen Auswirkungen
des Flughafenausbaus auf die von uns betriebene Verdichterstation Stellung genommen.

Mit freundlichen Grüßen

InfraserV GmbH & Co. Höchst KG

Jörg Geywitz
(Dr. Jörg Geywitz)

H. Noichl
(Dr. Harald Noichl)



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Technische Universität Chemnitz | D-09107 Chemnitz

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
Ausschuss für Umwelt, ländlichen Raum und
Verbraucherschutz
Postfach 3240
65022 Wiesbaden

Professur
FINANZWIRTSCHAFT
UND
BANKBETRIEBSLEHRE

Corporate Finance
Commercial Banking
Investment Banking

Prof. Dr. F. Thießen

Fakultät für
WIRTSCHAFTS-
WISSENSCHAFTEN

Chemnitz, 25.01.2007

Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main
(13.2.2007, 9.00 bis 19.00 Uhr)

Stellungnahme zum Punkt 2.4: Beschäftigungs- und Standorteffekte

I. Beschäftigungseffekte im Rhein-Main-Gebiet

Viele Menschen vermuten, dass die Erweiterung des Flughafens Frankfurt für positive Beschäftigungseffekte im Rhein-Main-Gebiet sorgen wird. Um diese Vermutung zu erhärten, wurden zwei Gutachten, G 19.1 und G 19.2, erstellt, die auf Basis unterschiedlicher Methoden positive Einkommens- und Beschäftigungseffekte eines Flughafenausbaus herausarbeiteten.

Im Landesentwicklungsplan LEP stützt sich die Vermutung, der Flughafen- ausbau würde mehr Beschäftigung im Rhein-Main-Gebiet beitragen, ebenfalls auf die Gutachten G 19.1 und G 19.2 – und zwar ausschließlich auf diese beiden Gutachten.

Dass die Gutachten Fehler enthalten, ist bekannt. Das Regierungspräsidium Darmstadt hat diese mit dem Argument relativiert: „... *wiegen diese Mängel meiner Ansicht nach indes nicht so schwer, als dass sie die Einholung neuer Gutachten erforderlich machen würden.*“ (Anhörungsbericht S.194). Auf dieser Basis wurden die Gutachten in den LEP aufgenommen.

Nun hat in der Zwischenzeit (Ende 2006/Anfang 2007) eine Gruppe von 11 Wissenschaftlern verschiedener deutscher Universitäten und den Niederlanden die Gutachten in einem strengen, rigorosen Verfahren evaluiert. Dabei wurde im Sinne des Bundesverwaltungsgerichtes geprüft, ob die Gutachten

Dienstanschrift:
Technische Universität Chemnitz
Reichenhainer Str. 39, Zi. 529
D-09126 Chemnitz

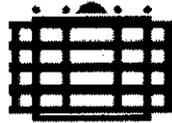
Postanschrift:
Technische Universität Chemnitz
D-09107 Chemnitz

Paketanschrift:
Technische Universität Chemnitz
Str. der Nationen 62
D-09111 Chemnitz

Bearbeiter: Frau Uta Martin

Telefon: +49 (0) 371 / 531-26190
Telefax: +49 (0) 371 / 531-26199
E-Mail: finance@wirtschaft.tu-chemnitz.de
Internet: <http://www.tu-chemnitz.de/wirtschaft/bw4>

Bankverbindung:
Hauptkasse Sa. – Ast. Chemnitz
Ostsächsische Sparkasse Dresden
BLZ: 850 503 00
Konto: 315 301 137 0



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

- (i) mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln,
- (ii) unter Beachtung der in Bezug auf die Fragestellungen erheblichen Umstände,
- (iii) sach- und methodengerecht erstellt wurden, sowie
- (iv) ob die Gutachten die mit den Prognosen verbundene Ungewissheit künftiger Entwicklungen in einem Maße dargestellt haben, wie es die Probleme der Untersuchungsmethoden erfordert hätten.

Die Gruppe der Experten konnte gravierende Untersuchungsfehler ausmachen und kam im Konsens zu dem Ergebnis:

„Den Adressaten der Gutachten ist ein Bild von der Vorteilhaftigkeit des Flughafenausbaus vermittelt worden, das nicht durch wissenschaftlich abgesicherte Verfahren zustande gekommen ist.“

Nach dieser Konsensevaluation der Gutachten G 19.1 und G 19.2 kann nicht mehr gesagt werden, dass die Beschäftigungswirkungen des Flughafenausbaus wissenschaftlich abgeschätzt worden seien.

Der ausführliche Bericht der Wissenschaftler befindet sich beim Rhein-Main-Institut, Darmstadt, im Erstellungsprozess.

II. Beispiele methodischer Fehler in den Gutachten

An vier Beispielen seien wissenschaftliche Fehler beleuchtet:

- **Spurious Regression-Effekt („Scheinregression“).** Der Gutachter von G 19.2 versucht, Beschäftigungseffekte mit Hilfe von Regressionsanalysen auf Basis historischer empirischer Daten nachzuweisen. Dabei unterliegt seine Untersuchung dem Fehler der „Spurious Regression“, d.h. seine Eingangsdaten verletzen Bedingungen, welche die Regressionsanalyse voraussetzt. Die Verletzung dieser Bedingungen hätte mit Hilfe einfacher, in den Lehrbüchern gut beschriebener Verfahren getestet werden können (s. Hamilton 1994, Backhaus u.a. 2000), was der Gutachter aber unterlässt. Es liegt ein grober methodischer Fehler vor.

Beseitigt man diesen Fehler, dann zeigen die bereinigten Zeitreihen *keinen* Zusammenhang mehr zwischen Beschäftigung und Luftverkehr.

- **Unvollständiges Modell.** Der Gutachter von G 19.2 verletzt weitere Bedingungen der Regressionsanalyse. Er stellt die Hypothese auf, dass die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer Region (RWN), neben anderen Faktoren *auch* vom Ausmaß des Luftverkehrs des der Region nächst gelegenen Flughafens (LVN) abhängt. Dies ist eine korrekte Hypothese. Dann wird im Gutachten aber nicht diese Hypothese getestet, sondern die Hypothese, dass das regionale Wirtschaftsniveau *ausschließlich* vom Ausmaß des Luftverkehrs des nächst gelegenen Flughafens abhängt (gut



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

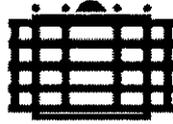
sichtbar an der verwendeten Testgleichung: $RWN = \beta * LVN$). Tatsächlich widerspricht die Gleichung sowohl der Ausgangshypothese als auch der Realität, denn entsprechend der Gleichung müssten Regionen ohne Flughafen ($LVN = 0$) ein regionales Wirtschaftsniveau von Null haben [$\beta * 0 = 0$] was nicht der Fall ist. Der Gutachter *muss* eine Gleichung verwenden, die einen zusätzlichen Faktor für die „sonstigen“ Effekte aufnimmt – dies ist Lehrbuchwissen. Die richtig gestellte Gleichung lautet: $RWN = \alpha + \beta * LVN$. Mit den Daten des Gutachtens ergibt sich: $RWN = 21,94 + 0,03 * LVN$. Das bedeutet: Auf Basis der methodisch korrekten Gleichung ergibt sich ein Wert für α von 21,94, der mit 97% Vertrauenswahrscheinlichkeit signifikant ist und ein Koeffizient von 0,03 für den Einfluss des Luftverkehrs. Der Luftverkehr ist kein signifikanter Faktor, und der Wert von 0,03 zeigt, dass das regionale Wirtschaftsniveau nahezu unabhängig vom Luftverkehrsniveau ist.

Im Ergebnis heißt das: Die Daten des Gutachtens G 19.2 zeigen bei richtig gestellter Methodik, dass ein Ausbau des Flughafens *keine* positiven Einkommenswirkungen bewirken wird.

- **Optimale Flughafengröße.** Der Gutachter von G 19.2 verwendet ein handelsübliches Analyseprogramm zur Erstellung der Regressionsrechnungen, das er so einstellt, dass der Computer (i) sich auf „lineare“ Funktionen beschränkt und (ii) die Regressionsgleichung durch den Nullpunkt verlaufen lassen muss. Tatsächlich passen die Daten aber besser zu „quadratischen“ Funktionen ohne Nullpunktfixierung. Die Wahl linearer Funktionen durch den Gutachter ist willkürlich und durch nichts sachlich gerechtfertigt. Lässt man den Computer die Regressionsberechnungen mit quadratischen Funktionen durchführen, ergibt sich, dass es eine optimale Flughafengröße gibt, die bei deutlich unter 400.000 Flugbewegungen pro Jahr liegt.

Im Ergebnis heißt das: Die Daten des Gutachtens G 19.2 zeigen, dass die Verwendung linearer Funktionen fehlerhaft ist. Es gibt Indizien dafür, dass es optimale Flughafengrößen gibt. Im Fall des Flughafens Frankfurt könnte diese unter 400.000 Flugbewegungen liegen.

- **Fehlende Vollständigkeit.** Der Gutachter von G 19.1 verwendet die Input-Output-Analyse, um Arbeitsplatzwirkungen des Flughafenausbaus abzuleiten. Die gewählte Methodik (der Input-Output-Analyse) wird von den Experten nicht als geeignet angesehen, Abschätzungen der Gesamtzahl an Arbeitsplätzen zu erreichen. Die Methodik eignet sich gut dafür, *Strukturwirkungen* von Projekten abzuschätzen – d.h. welche Branchen werden betroffen – nicht aber welche Gesamtzahlen von Arbeitsplätzen erreicht werden. Dies liegt u.a. daran, dass der Gutachter keinen vollständigen Einkommenskreislauf untersucht, sondern seine Untersuchung bei den sog. „Anstoßeffekten“ beginnen lässt. Das ist ein willkürlicher Startpunkt der Analyse, wenn man das Ziel verfolgt, Beschäftigungswirkungen zu ermitteln. *Woher* das Geld kommt, das die Anstoßeffekte auslöst, wird in die Untersuchung nicht einbezogen. Dadurch wird nur der positive Teil der Wirkungen des Flughafenausbaus erfasst, nicht aber der negative. Folge ist, dass die Arbeitsplatzwirkungen um Größenordnungen überschätzt werden. Hätte es im Gutachten eine umfängliche Diskussion des methodi-



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

schen Rahmens gegeben, wie es das Bundesverwaltungsgericht fordert (das Gutachten nennt weder ein Ziel, noch gibt es eine sachgerechte Methodendiskussion), dann wäre dieses Problem offen gelegt worden. Eine solche fehlt aber, so dass sich der Eindruck ergibt, dass die Unvollständigkeit der Untersuchung bewusst vorgenommen wurde, um dem Auftraggeber – es handelt sich beim Gutachten um keine unabhängige wissenschaftliche Arbeit, sondern um eine bezahlte Auftragsarbeit – gewünschte Ergebnisse präsentieren zu können.

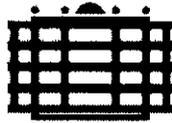
III. Welche Arbeitsplatzwirkungen sind tatsächlich zu erwarten?

Angesichts der gravierenden Fehler in beiden Gutachten (G 19.1 und G 19.2) fragt sich, welche Arbeitsplatzwirkungen des Flughafenausbaus aus heutiger Sicht die wahrscheinlichsten sind? Hier wird an das 1999 erstellte Gutachten des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung in Essen erinnert, das im Auftrag der Mediatoren die Arbeitsplatzwirkungen von Flughafenausbauten empirisch ermitteln sollte. Dieses Gutachten hat auf einer vergleichsweise mit wenigen Fehlern behafteten methodischen Grundlage und unter Einbeziehung einer Vielzahl von Flughafenregionen in Europa das Ergebnis erzielt, dass Flughafenausbauten netto *keinen* positiven Effekt für die Beschäftigung der jeweiligen Regionen leisten. In diesen Regionen kommt es vielmehr nur zu Verdrängungseffekten: andere Branchen werden zugunsten des Luftverkehrs zurückgedrängt. Auch im Rhein-Main-Gebiet sind solche Verdrängungseffekte beobachtet worden. Im Luftverkehr sind weniger als 3% der Menschen im Rhein-Main-Gebiet beschäftigt. Es ist eine Branche unter vielen, deren Wachstum nicht heißt, dass das Gesamtvolumen an Beschäftigung wächst – das zeigen die Daten der Vergangenheit.

Die Ergebnisse des Gutachtens des RWI, Essen, sind die derzeit einzig belastbaren wissenschaftlich fundierten Aussage zu Beschäftigungswirkungen von Flughafenausbauten im Rhein-Main-Gebiet.

IV. Weitere Standorteffekte: Fluglärm und Immobilien

Zu den wichtigen Standorteffekten von Flughäfen gehören die Folgen des Fluglärms für das Wohlbefinden von Menschen. Hierin liegt ein für das Rhein-Main-Gebiet mittlerweile sehr kritischer Punkt. Unterstützt von vielen Abgeordneten und anderen Politikern führt das Beratungsunternehmen McKinsey seit mehreren Jahren die Umfrage „Perspektive Deutschland“ über das Wohlbefinden der Menschen in deutschen Regionen durch (www.perspektive-deutschland.de). Darin ergeben sich für das Rhein-Main-Gebiet regelmäßig besonders schlechte Werte im Punkt *Lebensqualität*.

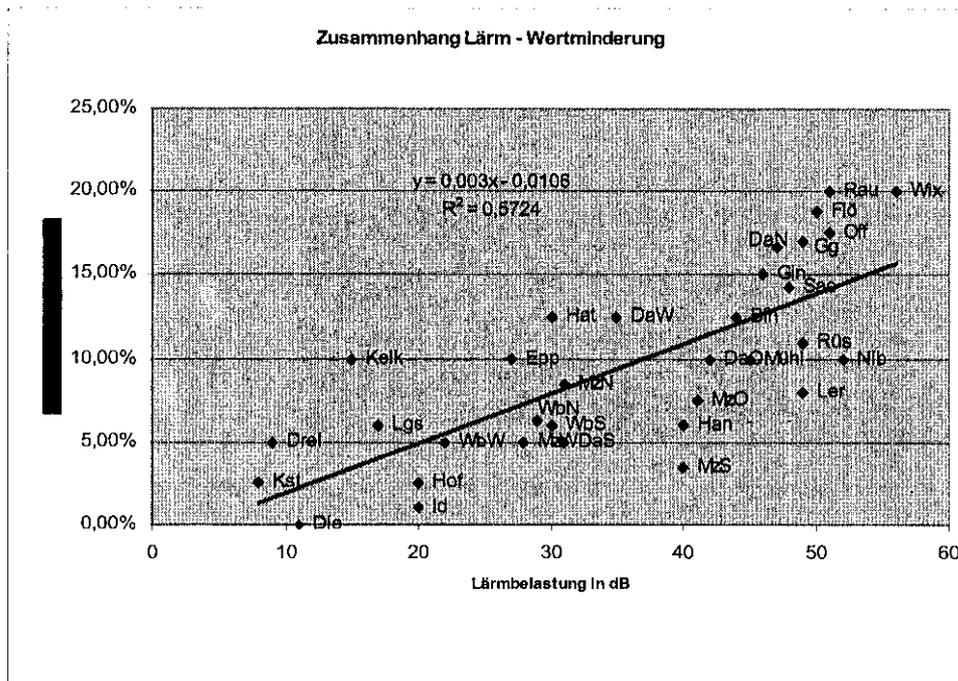


TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

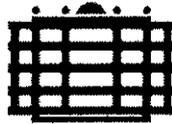
Das wichtigste Gut vieler Menschen ist die Wohnsituation. Fluglärm beeinträchtigt das Wohlbefinden erheblich. Es liegen mehr als 2 Dutzend Untersuchungen weltweit vor, welche die Folgen von Flughafenlärm auf den Wohnwert untersuchen und bestätigen. Konkret für das Rhein-Main-Gebiet ist eine neuere Untersuchung durchgeführt worden, welche die internationalen Ergebnisse für das Rhein-Main-Gebiet bestätigt und eine hoch signifikante Lärmwirkungsfunktion für das Rhein-Main-Gebiet ermittelt hat. Erste Ergebnisse dieser Studie sind in mehreren Zeitschriften veröffentlicht worden:

- Immobilien und Fluglärm in: RDM Informationsdienst für Sachverständige, Schriften des Ring Deutscher Makler, RDM-Verlagsgesellschaft, Berlin, Ausgabe 5, 2005, S.28-36
- Marktgerechte Bepreisung von Immobilien mit Fluglärm, in: Immobilien und Finanzierung, Der langfristige Kredit, 57. Jg., Heft 3, ISSN 1618-7741, 2006, S. 88-93
- Immobilienpreisminderung durch Fluglärmbelastung, in: CWG-Dialog, 10. Jg., 2006, Heft 1, ISSN 1610-8248, S. 7-10

Die folgende Graphik aus dieser Studie zeigt für 34 Städte, Stadtteile und Gemeinden des Rhein-Main-Gebietes, wie Fluglärm Immobilienwerte beeinträchtigt. Der Einfluss von Lärm auf die Immobilienwerte ist statistisch hoch signifikant. Schon bei niedrigen Lärmwerten sind Beeinträchtigungen feststellbar. Bei Lärmwerten über 40 dB ergeben sich drastische Wertminderungen, wie der rechte Teil der Graphik 1 zeigt.



Graphik 1: Zusammenhang zwischen Fluglärm und Immobilienwertminderung für 34 Städte, Stadtteile und Gemeinden des Rhein-Main-Gebietes



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

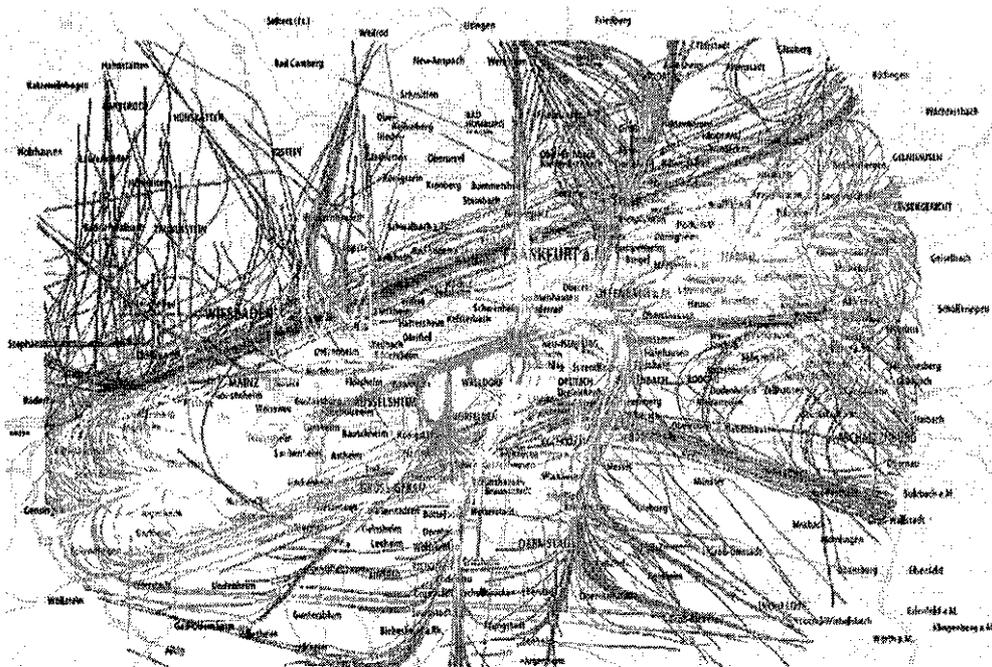
Wie allgegenwärtig das Thema Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet ist, zeigt das Antwortverhalten befragter Immobilienmakler:

Zu der Aussage „Wir haben überhaupt keinen Fluglärm“ sagten 93% der befragten Makler: „stimme nicht zu“. Zu der Aussage „Käufer von Immobilien fragen mittlerweile ganz offen nach der Fluglärmbelastung“ antworteten 94% „stimme zu“. Fluglärm ist im Rhein-Main-Gebiet ein Faktor, der überall wahrgenommen wird und überall eine Rolle spielt. Dabei geht es nicht nur um den Lärm startender und landender Flugzeuge. Für 83% der Lärmbelasteten stammt der Fluglärm von den Flugrouten und den dort entlang ziehenden Flugzeugen. Im Anhang sind die Flugspuren nur eines Tages verzeichnet, die belegen, wie das gesamte Rhein-Main-Gebiet betroffen ist.

Mittlerweile ist der Fluglärm daher zu einem deutlichen Negativfaktor der Rhein-Main-Region geworden. Mit netten Broschüren, in denen viel Wald und freundliche Landschaften gezeigt werden, wird versucht, das schlechte Image des Rhein-Main-Gebietes in dieser Hinsicht zu kaschieren. Die politischen Entscheidungsträger müssen sich gleichwohl fragen, wie lange sie noch den Negativfaktor Fluglärm sich ungebremst weiter entwickeln lassen wollen.

Anhang

Anflüge und Abflüge am Flughafen Frankfurt am Main am 22.08.2005



Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Thießen



Mobility Networks Logistics

Dr. Klaus Vornhusen
Konzernbevollmächtigter
für das Land Hessen

Deutsche Bahn AG • Weilburger Straße 22 • 60326 Frankfurt am Main

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
Herrn Clemens Reif
Vorsitzender
Schlossplatz 1 – 3
65183 Wiesbaden

5.30.01.07

Hessischer Landtag
Ausschuss für Umwelt, Ländlichen Raum und
Verbraucherschutz
Herrn Heinrich Heidel
Vorsitzender
Schlossplatz 1 – 3
65183 Wiesbaden

29.01.2007

**Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main
Ihr gemeinsames Schreiben vom 12.12.2006**

Sehr geehrter Herr Reif,
sehr geehrter Herr Heidel,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 12. Dezember 2006 bzgl. der für den 13. bis 15. Februar 2007 geplanten Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main. Darin baten Sie um eine schriftliche Stellungnahme zu Punkt 3 „Straßen- und Schienenverkehr“ sowie um meine Teilnahme an der Anhörung am 14.02.2007.

Die erbetene Stellungnahme der Deutschen Bahn AG ist in der Anlage beigefügt. Bei der Anhörung am 14.02.2007 werde ich nach derzeitigem Stand aus terminlichen Gründen nicht selbst teilnehmen können. Deshalb wird mein Assistent, Herr Christian Röher, für mögliche Fragen zur Verfügung stehen. Bitte informieren Sie mich, falls Ihnen meine persönliche Teilnahme aus speziellen Gründen doch als besonders wichtig erschiene.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Klaus Vornhusen

Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main vor dem Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr und dem Ausschuss für Umwelt, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Hessischen Landtags am 13. bis 15.02.2007

Punkt 3 (14.02.2007) „Straßen- und Schienenverkehr“

Stellungnahme der Deutschen Bahn AG

Zur Deutschen Bahn AG gehören u.a. die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB Netz AG und DB Station&Service sowie die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) DB Fernverkehr AG und DB Regio AG. Der Konzern oder potenziell betroffene Konzernunternehmen wurden bisher dann in die Planungen zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main einbezogen, wenn Bahnanlagen zu berücksichtigen waren oder das Infrastrukturprojekt Frankfurt RheinMain^{plus} berührt wurde. Des Weiteren war und ist die DB Netz AG im Arbeitskreis des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) zur Einbindung des Terminals 3 in den öffentlichen Personennahverkehr sowie im Arbeitskreis „S-Bahn Anbindung Gateway Gardens“ der „Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH Frankfurt am Main“ vertreten.

Zu 3.1 Prognosen zum Bodenverkehrsaufkommen

Der Bahn ist das Szenario bekannt, bei dem vom Bezugsfall 2000 mit ca. 460.000 Flugbewegungen pro Jahr (ca. 50 Mio. Fluggäste) und einem Planfall 2015 mit prognostiziert ca. 660.000 Flugbewegungen pro Jahr (ca. 82 Mio. Fluggäste) ausgegangen wird. Die Organisation der An- und Abreise der Fluggäste im ÖPNV wird zwischen dem Antragsteller für den Flughafenausbau und dem für den regionalen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Rhein-Main-Gebiet zuständigen Aufgabenträger Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) abgestimmt. Der RMV zeichnet verantwortlich für die Bestellung des regionalen Bus- und Zugverkehrs, somit auch von und zum Flughafen. Die ggf. daraus abzuleitende mögliche Erweiterung der bestehenden Infrastruktur stimmt der RMV mit dem Land Hessen, der Region Frankfurt RheinMain, der Stadt Frankfurt am Main und der Deutschen Bahn ab.

Zu 3.3 ÖPNV-Trassen

Verkehrliche Anbindung

Die verkehrliche Anbindung des Flughafens Frankfurt am Main an Straße und Schiene ist nach Ansicht der Deutschen Bahn heute als sehr gut zu bezeichnen. Die Terminals 1 und 2 sind über den Regionalbahnhof und den Fernbahnhof optimal in das Schienennetz der Region Frankfurt RheinMain und den S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr eingebunden. Die Deutsche Bahn befördert über die Flughafenbahnhöfe in Frankfurt am Main schon heute täglich rund 56.800 Fahrgäste (Regiobahnhof: rd. 35.000 Ein- und Aussteiger täglich, Fernbahnhof rd. 21.800).

Eine Anpassung entsprechend dem weiteren Ausbau des Flughafens ist weiter zu prüfen. Dabei sind für die verkehrliche Anbindung nicht die Landebahnvarianten von Interesse, sondern die Standorte der Terminals entscheidend.

Infrastrukturausbau

Für den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Rhein-Main-Gebiet wurde in Abstimmung mit dem Bund zwischen dem Land Hessen, der Stadt Frankfurt am Main, der Region Frankfurt

RheinMain und der DB AG das Projekt Frankfurt RheinMain^{plus} beschlossen. Danach sind im Zeitraum ab 2015 schrittweise weitere Kapazitätserweiterungen und Attraktivitätsverbesserungen auf der Schiene mit Anschluss an Frankfurt am Main bzw. den Flughafen Frankfurt vorgesehen. Dazu gehören im Wesentlichen folgende Maßnahmen, für die entsprechende Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund bzw. dem Land Hessen abzuschließen sind:

- viergleisiger Ausbau der S-Bahn-Strecke Frankfurt (M) West - Friedberg (Hess),
- Bau der Nordmainischen S-Bahn zwischen Frankfurt-Konstablerwache und Hanau Hbf,
- Steigerung der Leistungsfähigkeit der Tunnelstammstrecke der S-Bahn in der Frankfurter Innenstadt (Erhöhung Durchlassfähigkeit von 22 auf 24 Züge pro Stunde und Richtung),
- Ausbau des Knotens Frankfurt (M) Stadion für Steigerungen im Nah- und Fernverkehr,
- Bau der Regionaltangente West (RTW) von Bad Homburg bzw. Nordweststadt über Frankfurt-Höchst, -Flughafen, -Stadion nach Neu-Isenburg bzw. Dreieich-Buchsschlag.

Darüber hinaus ist der Ausbau der Fernverkehrsinfrastruktur zur Entflechtung der Verkehre im Sinne von Netz 21 mit den Maßnahmen

- Neubaustrecke Rhein-Main - Rhein-Neckar mit Anschluss an die Schnellfahrstrecke Köln - Rhein-Main sowie
- Ausbau des Korridors Hanau - Fulda/Würzburg mit Anschluss an die Schnellfahrstrecke Hannover - Kassel - Fulda - Würzburg

wesentlicher Bestandteil des Projektprogramms Frankfurt RheinMain^{plus}.

Im Projekt Frankfurt RheinMain^{plus} werden auch die Untersuchungen für eine zusätzliche S-Bahn-Station auf dem Gelände des Gateway Gardens, das flughafenbezogen völlig neu strukturiert werden soll, sowie für eine mögliche Integration des Terminals 3 in das Schienennetz der Deutschen Bahn berücksichtigt.

Für den zu erwartenden Mehrverkehr des Flughafens Frankfurt/Main durch die Erhöhung der Zahl der Fluggäste sowie durch die Steigerung der Anzahl der dort direkt und indirekt Beschäftigten in einer Größenordnung von 175.000 gegenüber 143.000 im Bezugsfall, werden mit Umsetzung der Projekte von Frankfurt RheinMain^{plus} die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Schienenverkehr in alle Richtungen gegeben sein. Der Anschluss an das Schienennetz erfolgt dabei nach derzeitigem Stand für die Terminals 1 und 2 über die Bahnhöfe Frankfurt (M) Flughafen Regiobahnhof und Frankfurt (M) Flughafen Fernbahnhof.

Zu 3.3.1 Anbindung Terminal 3

Für das geplante Terminal 3 im Südosten des Flughafens erarbeitet der Aufgabenträger für die Bestellung von regionalen Nahverkehrsleistungen auf Straße und Schiene gemeinsam mit dem Antragssteller für den Ausbau des Flughafens entsprechende Konzepte. Diskutiert wurden u.a. eine Anbindung des Terminals 3 mittels People-Mover-Systemen (u.a. Verlängerung der SkyLine), eine Busanbindung zur S-Bahn-Station Zeppelinheim oder auch eine direkte Schienenanbindung durch eine Ausschleifung aus der Riedbahn (Frankfurt am Main - Biblis - Mannheim) für Züge der S-Bahn-Linie S 7 und der RE-Linie 70.

Letztere Variante, die mögliche Bedienung des Terminals 3 durch S-Bahn und RE, ist das Ergebnis einer Untersuchung durch den bereits erwähnten Arbeitskreis des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, in dem auch die Deutsche Bahn vertreten war. Das Ergebnis dieses Arbeitskreises beinhaltet auch die Feststellung, dass die Umsetzung dieser Variante dann machbar ist, wenn die Neubaustrecke (NBS) Rhein-Main - Rhein-Neckar in Betrieb genommen wurde. Erst dann ist es durch eine Verlagerung des Fernverkehrs auf die NBS kapazitatativ möglich, den für die Bedienung des Terminals 3 notwendigen 15-Minuten-Takt der S-Bahn-Linie 7 auf der Riedbahn einzuführen.

Zusammenfassung

Der Flughafen Frankfurt am Main ist sehr gut an das Schienennetz der Deutschen Bahn angeschlossen und in hoher Qualität in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn integriert. Durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund sind Leistungen zur Einbindung des Flughafens in den öffentlichen Personennahverkehr (S-Bahn- und Regionalzüge, Busse) bestellt.

Für die Deutsche Bahn ist die Entscheidung hinsichtlich der Einbindung des Terminals 3 in das Nahverkehrsnetz wesentlich. Die dazu notwendigen Schritte wurden durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund eingeleitet. Bei Bedarf werden durch den RMV die Realisierungsmöglichkeiten mit der DB Netz AG im Rahmen des Projektes Frankfurt RheinMain^{plus} abgestimmt.

Frankfurt am Main, den 29.01.2007

gez. Dr. Klaus Vornhusen

Konzernbevollmächtigter für das Land Hessen
der Deutschen Bahn AG

**Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000
– Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main –**

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
Ausschuss für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz
Anhörung zur Änderung des LEP, 13.-15.2.2007, Wiesbaden

30.01.07
S

**Stellungnahme zu Punkt 4.1 der Tagesordnung
(Lärmkonturen – Vorgehensweise/Berechnungen)**

Dr. U. Isermann, DLR Institut für Aerodynamik und Strömungstechnik

Die Ergebnisse einer Lärmkonturberechnung hängen naturgemäß von den zu Grunde liegenden flughafenspezifischen Eingabedaten (Flugstreckenbeschreibung, Bewegungszahlen etc.) sowie vom verwendeten Rechenverfahren ab. Letzteres setzt sich aus einer Berechnungsvorschrift sowie einer flugzeugspezifischen Datenbasis zusammen.

Setzt man die flughafenspezifischen Eingabedaten als belastbar und fest vorgegeben voraus, so reduziert sich die Beurteilung der bei einer Konturberechnung gewählten Methodik auf die Frage, ob sowohl der verwendete Berechnungsalgorithmus als auch die daran gekoppelte Datengrundlage im Sinne der Aufgabenstellung sachgerecht ausgewählt wurden.

In Deutschland werden Fluglärmerechnungen für Verkehrsflughäfen nach den Rechenregeln der AzB durchgeführt. In den letzten Jahren haben sich dabei einige methodische Varianten zur Berücksichtigung des Einflusses wechselnder Betriebsrichtungsanteile (100%-Regel, Sigma-Regel, Realverteilung) etabliert, die aber letztendlich auf den gleichen physikalisch basierten Rechenregeln des AzB-Verfahrens aufsetzen. Hinsichtlich des Verfahrens selbst ist die AzB die Standardwahl.

Hinsichtlich der angewandten Methodik zur Behandlung wechselnder Betriebsrichtungen ist zu sagen, dass der Ansatz der Realverteilung weltweit das Standardverfahren bildet, wenn die Lärmbelastung über einen längeren Zeitraum bestimmt werden soll. Die sog. Sigma-Regelungen sind ein statistisch basierter Ansatz, der die langjährigen Schwankungen der Betriebsrichtungsverteilung berücksichtigt. Die aus der Raumordnung stammende 100%-Regel stellt eine Worst-Case-Abschätzung der Betriebsrichtungsverteilung dar. Hinsichtlich der lärmwirkungsbezogenen Interpretation dieser Ansätze besteht noch kein Konsens. Im novellierten Fluglärmgesetz wird eine Sigma-Regelung vorgeschrieben.

Als Datengrundlagen für Berechnungen mit der AzB werden in Deutschland derzeit zwei Flugzeuggruppeneinteilungen benutzt: Die AzB-84 ist die Mitte der 80er Jahre im Bundesgesetzblatt festgeschriebene Datenbasis. In den 90er Jahren wurde diese Datengrundlage überarbeitet. Die daraus resultierende AzB-99 wurde nie offiziell festgeschrieben, sie bildet aber die Grundlage für eine im Rahmen der Novellierung des Fluglärmgesetzes fortgeschriebene AzB. Die AzB-99 repräsentiert die heute am zivilen Luftverkehr teilnehmenden Flugzeugmuster in sachgerechter Weise, während die AzB-84 auf älteren Flugzeugmustern aufsetzt. Tendenziell liefert die AzB-84 bei einem typischen Flugzeugmix um 2-3 dB höhere Werte des äquivalenten Dauerschallpegels als die AzB-99. Während die AzB-84 bis heute zur offiziellen Ermittlung der Lärmschutzbereiche herangezogen wird, hat sich in der Praxis (z.B. bei Planfeststellungsverfahren) die AzB-99 weitestgehend durchgesetzt, da sie gemessene Lärmwerte realitätsnäher als die AzB-84 wiedergibt und insofern eine belastbare Grundlage für die medizinische Beurteilung der Lärmwirkungen gibt.

Im Rahmen der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans (LEP) wurde zur Prüfung der ausbaubedingten Umweltauswirkungen (Umweltprüfung) die AzB-99 herangezogen. Da diese Prüfung u.a. die Untersuchung der Auswirkungen des Fluglärms auf die Wohnbevölkerung umfasst, ist die gewählte Vorgehensweise methodisch richtig. Da für die Umweltprüfung die Berechnungen unter Vorgabe der 100%-Regel erfolgten, wurde hier auf der Worst-Case-Annahme aufgesetzt.

Bei der Abgrenzung der Siedlungsbeschränkungsbereiche wurde die AzB-84 herangezogen, wobei ebenfalls die 100%-Regel zur Anwendung kam. Diese Wahl basiert auf einem Grundsatzbeschluss der Regionalversammlung aus dem Jahr 2004, die damit an der für die Erstellung des Regionalplans Südhessen 2000 gewählten Methodik festhält und so der von Seiten der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) an die Träger der Landes- und Regionalplanung gerichteten Empfehlung nachkommt.

Die Wahl der AzB-84 ist aus naturwissenschaftlicher Sicht zunächst nicht befriedigend, da die AzB-99 de facto den realistischeren Ansatz bildet. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass es sich hier um die Berechnung eines Siedlungsbeschränkungsbereiches handelt. Es geht nicht um die Ermittlung der Auswirkungen des Fluglärms auf die Bevölkerung, die eine realitätsnahe Bestimmung der Lärmbelastung erfordert (in diesem Fall wäre die Verwendung der AzB-84 nicht sachgerecht). Die Festlegung des Siedlungsbeschränkungsbereiches ist demgegenüber eine Aufgabe der Regionalplanung. Unter diesem Gesichtspunkt ist das Festhalten an der AzB-84 nichts anderes als eine Setzung, die im übrigen nicht willkürlich getroffen wurde. Dies geht aus den Stellungnahmen zu den eingegangenen Bedenken hervor:

„... Die Regionalversammlung ist sich bewusst, dass es durch diese Vorgehensweise zu einer Überschätzung der Lärmbelastungen kommt. Dies wird jedoch von RVS unter dem Aspekt der Lärmvorsorge für sinnvoll erachtet und entspricht auch der Entscheidung der MKRO "Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm" vom 16. September 1998. Demzufolge wurde in der LEP-Änderung in Anbetracht der beschlossenen Vorgehensweise der RVS, die Abschätzung der Auswirkungen durch Siedlungsbeschränkung auf Grundlage der AzB 84 vorgenommen. Für die Ermittlung der Betroffenen durch Fluglärm ist jedoch die AzB 99 herangezogen worden, da sie die Eigenschaften der heute und in den nächsten 10-15 Jahren am Luftverkehr teilnehmenden Flugzeugmuster in adäquater Weise beschreibt...“ (Stellungnahme unter Referenznummer 12.3.1.1-16)

„... Durch die Beibehaltung der Berechnungsmethodik nach der AzB 84 kommt es zu einer Überschätzung der Lärmbelastungen. Eine 60 dB(A)-Isophone berechnet nach AzB entspricht ungefähr einer 57/58 dB(A)-Isophone nach der AzB 99.“ (Stellungnahme unter Referenz-Nummer: 12.3.1.1-104)

Es geht bei der Ermittlung von Siedlungsbeschränkungsbereichen nach dem LAI-Verfahren im Prinzip nicht um die Ermittlung realer Lärmbelastungen, sondern darum, eine Referenzkontur mit einem bestimmten Leq-Wert zu ermitteln, die als Grundlage für die Regionalplanung dient. Der Leq-Wert dieser Kontur ist dabei nichts anderes als eine Setzung. Unter diesem Gesichtspunkt und unter Berücksichtigung der obigen Stellungnahmen ist die Wahl der AzB-84 nachvollziehbar.

Im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass auch für die AzB-99 in Zukunft irgendwann die Notwendigkeit einer Fortschreibung ergeben wird. Da die technologische Entwicklung in Richtung leiseren Fluggeräts geht, werden die Emissionswerte in einer neuen Datengrundlage geringer ausfallen. Wie mit diesem Problem umgegangen wird (Wechsel der Datengrundlage oder Senken des Grenzwerts für den Siedlungsbeschränkungsbereich) ist Sache der für die Landesplanung verantwortlichen Behörden.

Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning
Osterdorf 8, D-87534 Oberstaufen; T: 08325/366, F: /1310
mobil ++49+175/5936622; hh.v.winning@t-online.de
Architekt, Stadtplaner, Verkehrsplaner, SRL, ByAK
Universität Kassel, Hochschule Liechtenstein
www.verkehrsplanung.de

Sm 31.01.04

Sachverständige Stellungnahme
Zu TOP 3.1
der Ausschussanhörung zur Änderung des
Landesentwicklungsplanes Hessen am 13.2.2007

Prognosen zum Bodenverkehrsaufkommen
(Personenverkehr im ÖPNV, Strassenverkehr und
Güterverkehrsaufkommen, (Strasse und Schiene)

Im LEP werden die baldige Realisierung einiger Erweiterungen bestehender Bundesfernstrassen sowie eine marginale Busverbindung als (unverbindliche) Grundsätze der Raumordnung festgestellt; als konkretere Ziele der Raumordnung werden nur einige Ausbaumaßnahmen der Bundesfernstrassen genannt. Begründet wird dies durch Verkehrsprognosen, deren Inhalt aus anderen Gesetzen, Verordnungen und Planverfahren entnommen ist, der wiederum aus Gutachten abgeleitet ist; diese beziehen sich auf technische Richtlinien. Deren Einschätzung „Stand der Wissenschaft* oder „Stand der Technik“ berücksichtigt nicht, dass aus technisch wissenschaftlicher Sicht vielfach andere oder gegenteilige Aussagen denselben wissenschaftlichen Ansprüchen genügen.

Zur LEP-Änderung wird zusammengefasst wie folgt Stellung genommen:

- **Die den vorgeschlagenen Erweiterungen zugrunde liegenden Prognosen sind wissenschaftlich einseitige und weitgehend willkürliche Hochrechnungen; die Massnahmenvorschläge sind relativ geringfügige, räumlich und modal willkürlich ausgewählte Weiterentwicklungen des Bestandes.**
- **Unter gleich bleibenden Prognoseannahmen zu verkehrspolitischen Randbedingungen dürfte wahrscheinlich mit deutlich höheren Verkehrsmengen und jedenfalls erheblichen Überlastungen (Strasse und Schiene) zu rechnen sein.**
- **Bei Änderung der Randbedingungen und Planungen – insbesondere bei Standards und Verkehrssubventionen - wäre eine Bewältigung der zukünftigen Verkehrsmengen auch auf der bestehenden Infrastruktur möglich; hierzu erwähnt der LEP keine Ansätze.**
- **Der LEP kann die Entwicklung und Unterstützung von eigenständigen verkehrlichen Vorstellungen und Massnahmen vorschreiben, im Sinne der ökonomischen und ökologischen Ziele der Landesentwicklung. Erst dann wären seine Prognosen zum Bodenverkehr schlüssig und nachvollziehbar.**

1. Bewertung der Prognosen bei Annahme weiter bestehenden Randbedingungen

1.1 Bodenverkehrsaufkommen durch Verkehrsaufkommen Luftverkehr 2020

Die derzeitigen Aussagen zum Bodenverkehr im LEP beruhen auf der Luftverkehrsprognose für das Jahr 2015. Inzwischen müsste für den LEP mindestens das Jahr 2020 als Prognosejahr angesetzt werden. Die Prognosen entsprechend den generellen Wachstumszielen auch der Landesregierung nennen folgende Steigerung der Flugbewegungen 477 (2004), 628 (2015), 701 (2020).

Die Prognosevermutung deutlich höherer Umsteigeranteile ist dagegen nicht plausibler als die Möglichkeit geringerer Umsteigeranteile: sie hängt von Unwägbarkeiten ab, z.B. der Entwicklung regionaler Zubringerflughäfen in Deutschland, der Art, Menge und Relation der europäischen und globalen Wirtschaftsaktivitäten, der Technologieentwicklung des Flugbetriebes (Größen, Abfertigungszeiten), sowie insbesondere von der Landespolitik, die aber wiederum an der Hub-Funktion nur in zweiter Linie interessiert sein kann.

Die Prognosen der aus dem Luftverkehrswachstum resultierender Bodenverkehre aus Beschäftigten und Fluggästen mit regionalen Zielen dürften daher kaum geringer sein als diese ja erwünschten Steigerungen (gegenüber 2004) um 32% (2015) bzw. 47% (2020). Der Unterschied von 15 Prozentpunkten zwischen 2015 und 2020 sowie die Bezugnahme auf einen „derzeitigen Kenntnisstand“ unter Verzicht auf Neuberechnungen für 2020 ist systematisch unkorrekt und von der Größenordnung her relevant.

1.2 Verkehrspolitische und siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen

Die Abschätzung des zukünftigen Bodenverkehrsaufkommens muss nicht nur die Entwicklung des Flugverkehrs sondern darüber hinaus die weiteren Determinanten der Verkehrsentwicklung berücksichtigen. Die wesentlichen Einflüsse dürften allen Vermutungen und Tendenzen nach regional auf weiteres Wachstum bei weiterer Zersiedelung deuten.

Verkehrspolitisch relevant ist der Fortbestand weiterhin höchster Subventionen sowie steuerlicher und anderer Vergünstigungen für alle Arten von Verkehr, z.B. durch kostenlose Strassennutzung. Siedlungsstrukturell relevant ist ebenfalls als politische Vorgabe das Prinzip der Baufreiheit in städtebaulich disperser Form, ohne Abstimmung in der Region und mit den Planungen der Öffentlichen Verkehre. Integriert betrachtet ist die verkehrspolitische Gleichbehandlung von Teilräumen urbaner und disperser Siedlungsstruktur (Gleiche Tarife und Preise, ähnliche Angebotsqualitäten im MIV und ÖV) eine der wichtigsten Fehlsteuerungen für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung: Sie veranlasst alle Akteure zur extremen Bevorzugung von dispersen Städtebauformen („Zersiedelung“), grossen Entfernungen, und Autoverkehr.

Randbedingungen sind zum Beispiel der Bundesverkehrswegeplan oder die Fernstrassenausbaugesetze, die Ausdruck und gleichzeitig Durchsetzungsstrategie des politischen Willens zu Strassenverkehrswachstum sind. Die wissenschaftlichen Grundlagen dazu beinhalten willkürliche Annahmen und führen zu entsprechend willkürlichen Ergebnissen. Man könnte z. B. in der so genannten „standardisierten Bewertung“ - der Kosten-Nutzen-Analyse von Verkehrsinvestitionen - wirtschaftlich und wissenschaftlich mindestens ebenso korrekt Marktpreise für Zinsen, Abschreibungen und Grundstücke kalkulieren. Dann würde sich praktisch jedes Neubauvorhaben der Bodenverkehrsinfrastruktur als wissenschaftlich unökonomisch herausstellen - und damit allein als politische Massnahme mit ökonomischen Nachteilen.

1.3 Prognose Bodenverkehrsaufkommen Personenverkehr gesamt

Das aber bedeutet, dass das allgemeine Wachstum der Region in Zusammensicht mit der allgemeinen Wachstumslogik des LEP, die er teilweise in eigener Zuständigkeit als politisches Ziel des Landes verfolgt, teilweise als politisches Ziel des Bundes oder der Städte und Gemeinden stützt, bei der Prognose des Bodenverkehrsaufkommens nicht ausreichend berücksichtigt wird. Es müsste in schlüssiger Argumentation eigentlich ein erheblich grösseres zukünftiges Bodenverkehrsaufkommen ermittelt und den Planungen zugrunde gelegt werden.

Es kann bereits an dieser Stelle geschlossen werden, dass ein Widerspruch besteht zu dem Ziel, eine angemessene Verkehrsqualität zu erreichen. Überlastungen wären sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene vorprogrammiert. Das Mass der im LEP genannten Erweiterungen der Verkehrsinfrastruktur ist widersprüchlich zu der eigenen Zielsetzung des LEP und müsste erheblich vergrössert werden, geriete damit aber in Widerspruch zu anderen im LEP genannten Zielen.

Die Prognose Bodenverkehrsaufkommen Personenverkehr gesamt ist damit eine wissenschaftlich einseitige und weitgehend willkürliche und in sich widersprüchliche Hochrechnung ohne Nennung der politischen Ziele.

1.4 Öffentlicher Verkehr

Hohe Anteile im Öffentlichen Verkehr wären eine der wichtigsten, teilweise die einzige Möglichkeit, die Grundsätze und Ziele des LEP zu erreichen, z.B. hohe wirtschaftliche Effizienz, Landesweite Mobilität im Sinne von Erreichbarkeit, Umweltziele. Dies gilt insbesondere für die Verknüpfung mit dem Luftverkehr: Luftverkehr ist auf Grund der grossen Einheiten der Verkehrsflugzeuge typischerweise auch Öffentlicher Verkehr, der systembedingt nur mit Bus und Bahn effizient mit den Zielen der umliegenden Region verknüpft

werden kann. Ein mehr autoorientierter Flughafen schränkt dagegen die Erreichbarkeit des Flughafens aus der Region und die Erreichbarkeit der Region vom Flughafen aus ein und leistet einer autoorientierten Entwicklung der Region und damit insgesamt sinkender Mobilität Vorschub.

Die hierzu dem LEP zugrundeliegende Prognosemethodik ist allerdings nicht unüblich. Sie entspricht der allgemeinen Unterbewertung des ÖV, und innerhalb des ÖV der Unterbewertung leistungsfähiger Bussysteme. Die einzige erwähnte Massnahme eines Shuttlebusses vom S-Bahnhof Zeppelinheim zum neuen Terminal ist völlig unzureichend. Isolierte Stich-, Shuttle- oder PTS- Stationen können die Anforderungen an ausreichende Netzeinbindung grundsätzlich nicht erfüllen.

Eine Reihe von Planungen für die Schiene, z.B. S-Bahn-Spange unter dem Terminal 3, die Regionaltangente West und andere, werden in der LEP-Änderung nicht erwähnt. Sie hätten für Investitionsvolumen, Verkehrsleistung, Modal Split, und regionale Auswirkungen auf Raum- und Umweltentwicklung ungleich höhere Bedeutung als die ausführlich behandelten Erweiterungen Strasse. Auch die geringen MIV-Prognosen dürften nur unter Annahme umfangreicher ÖV-Massnahmen in den Prognosen begründbar sein - umgekehrt müsste das MIV-Aufkommen ohne gesicherte ÖV-Massnahmen deutlich höher angenommen werden.

Auch hier zeigen sich die Widersprüche zwischen Massnahmeempfehlungen und Prognosen: Die für die Prognose notwendigen ÖV-Massnahmen werden nicht thematisiert. Auch hier fehlen ausreichende Angaben über Zuständigkeit sowie Stand von Planungsrecht und Finanzierung.

1.5 Güterverkehr

Auch für das Güterverkehrsaufkommen gilt, dass die allgemeinen Wachstumspolitiken ein deutlich grösseres Potential erwarten lassen, als in den Verkehrsprognosen abgebildet wird. Anders als beim Personenverkehr erscheint jedoch insbesondere bei den hochwertigen Gütern mit Luftverkehrsbezug ein höherer Schienenanteil wenig sinnvoll. Andererseits dürfte der Güterverkehr durch die Flughafenerweiterung als Anteil am Strassenverkehrswachstum und absolut gering und jedenfalls nicht infrastrukturelevant sein.

1.6 Zu den Infrastrukturmassnahmen

Von der Kritik an den Infrastrukturmassnahmen wird ausdrücklich der Bau einer neuen Anschlussstelle an die A5 ausgenommen. Zusätzliche Autobahnanbindungen sind keine unmittelbaren Netzerweiterungen. Sie können direktere, kürzere Wege ermöglichen und so die Verkehrsmengen auf den betroffenen Strassen verringern.

1.7 Bewertung der derzeitigen Prognosen und Schlussfolgerungen

Die aus der Flughafenerweiterung resultierenden Verkehrsmengen sind nach der Wachstumslogik der Prognosemethodik und der Planungen selbst zu niedrig. Aus dieser Logik wäre auch die vorgesehene Bodenverkehrsinfrastruktur zu gering bemessen. Dies gilt umso mehr bei Berücksichtigung des allgemeinen Wachstums der Region. Es muss mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass es zu weiteren Engpässen vor Allem im MIV, aber auch im ÖV kommen kann.

2. Mögliche Prognosen bei Annahme anderer Randbedingungen

Im Rahmen dieser Stellungnahme können alternative Randbedingungen nur äusserst knapp und beispielhaft angedeutet werden. Es soll nur deutlich werden, dass auch im Rahmen allgemein anerkannter gesellschaftlicher Werthaltungen und möglicher politischer Entwicklungen Varianten für die Entwicklung des Bodenverkehrsaufkommens bestehen.

2.1 Randbedingung marktwirtschaftliche Elemente im Verkehr

Ganz konkret und aktuell ist trotz gegenteiliger Beteuerungen die Einführung eines flächendeckenden Road Pricing für alle Strassen auch für PKW. Das beinhaltet zunächst „Congestion Pricing“ als einzig Erfolg versprechendes Mittel zur Vermeidung von Stau und Überlastung, also zur Erhaltung einer hohen Verkehrsqualität. Weiterhin wird die Verkehrsnachfrage allgemein nicht mehr wie heute künstlich überzogen sein, sondern sich auf ein angemessen niedrigeres Niveau einpendeln. Preise für die Nutzung der Infrastruktur entsprechen allen Zielsetzungen marktwirtschaftlicher Ordnung und können ggf. auch zusätzlich Sozial- und Umweltkosten ausgleichen.

2.2 Randbedingung Regionale urbane ÖV-Vernetzung Flughafen

Weiterhin könnten Verkehrspreise im MIV und ÖV zwischen urbaner und disperser Siedlungsstruktur unterscheiden. Dies würde massgeblich die Zersiedelung vermindern und die Immobiliennachfrage auf urbane städtebauliche Formen in Stadt und Umland an den ÖV-Knoten verschieben. Hierzu wären ausserdem weitere Ergänzungen im verschiedenen Bereichen der Raum- und Landesplanung hilfreich. Urbanen Netzen müsste ein flächendeckendes Bus- und Bahnnetz entsprechen, in das auch die Terminals des Flughafens wichtige Knoten sein müssten.

2.3 Regionalisierung der Autobahnen

Eine deutliche Erhöhung der Anzahl der Zu- und Abfahrten der Autobahnen und sonstigen anbaufreien Strassen würde kürzere Wege zum und vom Ziel ermöglichen und die Verkehrsnachfrage durch späteres Zu- und früheres Abfahren vermindern. Ungleiche Be- bzw. Überlastungen paralleler Strassen würden besser ausgeglichen. Erforderlich sind dafür erheblich kleinere Dimensionierungen der Entwurfselemente und ggf. dadurch bedingt dauerhafte strengere Tempolimits insbesondere auf den rechten Fahrstreifen. Zeitverluste entstehen wegen kürzerer Wege nicht. Beispiele im Umfeld des Flughafens wären hierzu A3, B43 und Airportring. In der Region sind viele weitere derartige Effizienzverbesserung möglich, die insbesondere den lokalen und regionalen Verkehren nutzen.

3. Schlüssige Prognosen durch schlüssige Annahmen im LEP

Die ökonomischen und ökologischen Ziele der Landesentwicklung würden verlangen, dass der LEP die Entwicklung und Unterstützung wesentlich breiterer, ausgewogener, und eigener Grundsätze, Ziele und Massnahmen zum Bodenverkehr empfiehlt oder vorschreibt - auch unter Änderung der Annahmen zu den Randbedingungen, und unter Erwähnung von Zuständigkeit sowie Stand von Planungsrecht und Finanzierung.

Würde man dies entsprechend in den LEP aufnehmen, könnten die Bodenverkehrsprognosen erheblich niedriger und schlüssiger sein. Derzeit müssten die Prognosen nach den eigenen Randbedingungen erheblich höher sein. Die gegenwärtigen Prognosen und daraus abgeleiteten Grundsätze, Ziele und Massnahmen in der LEP-Änderung sind für beide Fälle widersprüchlich und weder aus den derzeitigen noch aus anderen Randbedingungen schlüssig ableitbar.

Oberstaufen, den 29.1.2007
Prof.Dr.-Ing. H.-H.v.Winning

-265-

24



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

EU 2007 DE

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Wolfgang Hahn
Leiter der Abteilung Straßenbau, Straßenverkehr

An den
Vorsitzenden des
Ausschusses für Wirtschaft und
Verkehr im Hessischen Landtag
Postfach 3240
65022 Wiesbaden

HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn
POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

TEL 0228 300-5130

FAX 0228 300-1485

E-MAIL al-s@bmvbs.bund.de

INTERNET www.bmvbs.de

EINGEGANGEN

31. Jan. 2007

26.01.

BETREFF **Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main am 13.-15.02.2007**

BEZUG Ihre Einladung vom 12.12.2006
AZ S 23
DATUM Bonn, 25.01.2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

für Ihre Einladung an der o.a. Anhörung danke ich.

Zu dem Ausbau des Autobahnnetzes im Süden und im Westen von Frankfurt kann ich Folgendes mitteilen:

Grundlage für den Ausbau des Bundesfernstraßennetzes – bestehend aus Bundesautobahnen und Bundesstraßen – ist der dem vom Deutschen Bundestag 2004 verabschiedeten Fernstraßenausbaugesetz zugehörige „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“. Er enthält die nach Maßstäben des Fernverkehrs ermittelten Ausbauprojekte, unterschieden nach „Vordringlichem“ und „Weiterem Bedarf“, wobei der Vordringliche Bedarf weitgehend bis 2015 realisiert sein soll, der Weitere Bedarf danach.

Vordringliche Ausbauziele sind

- der durchgehende 8-streifige Ausbau der A 3 zwischen den Kreuzen Wiesbaden (A 3/A 66) und Hanau (A 3/B 45),



SEITE 2 VON 3

- der durchgehende 6-streifige Ausbau der A 60/A 67 zwischen den Dreiecken Mainspitz (A 60/A 671) und Mönchhof (A 3/A 67) und
- der durchgehende 6-streifige Ausbau der A 66 zwischen Wiesbaden und Frankfurt.

Diesen Zielen zugeordnet sind im geltenden Bedarfsplan folgende Projekte des Vordringlichen Bedarfs

- A 3 8-streifiger Ausbau zwischen den Kreuzen Wiesbaden und Frankfurt
- A 3 8-streifiger Ausbau zwischen den Kreuzen Offenbach und Hanau
- A 60 6-streifiger Ausbau zwischen den Dreiecken Mainspitz und Rüsselsheim
- A 67 6-streifiger Ausbau zwischen den Dreiecken Rüsselsheim und Mönchhof
- A 66 6-streifiger Ausbau zwischen dem Kreuz Wiesbaden und dem Dreieck Kriftel.

Mit Ausnahme der letztgenannten, bereits in Bau befindlichen Maßnahme mit Fertigstellungsziel im kommenden Jahr steht die Realisierung der übrigen Projekte erst nach 2010 an.

Alle diese Projekte liegen zwar im Umfeld des Flughafens Frankfurt und dienen auch dem Verkehr von und zum Flughafen Frankfurt, begründet sind sie allerdings nicht mit der Erweiterung des Flughafens sondern mit den Prognosen des Fernverkehrs. Insoweit fallen diese Projekte nicht unter die in der Tagesordnung für die Anhörung unter Ziffer 3.2 genannte „Notwendigkeit des Ausbaues überregional bedeutsamer Straßen“.

Der Raum Frankfurt ist und bleibt Schwerpunkt des Ausbaues der Bundesfernstraßen wie die vorstehende Darstellung zeigt.



SEITE 3 VON 3

Ich bitte um Verständnis, wenn ich mich auf die Nennung der Bedarfsplanprojekte beschränke, jedoch angesichts ihrer Begründung aus der Beurteilung des Fernverkehrs auf eine Teilnahme an der Anhörung verzichte.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Wolfgang Hahn

MAIN-KINZIG-KREIS · Barbarossastr. 24 63571 Gelnhausen

Landrat und Kreisbeigeordneter

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
Ausschuss für Umwelt, Ländlichen Raum
und Verbraucherschutz
Ausschussektariat
zu Hd. Frau Heike Schnier
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

EINGEGANGEN

31. Jan. 2007

Edi.O.

Erich Pipa / André Kawai

Barbarossastr. 24

63571 Gelnhausen

Telefon: 06051/8510010 oder 10030

Telefax: 06051/8510018 oder 10034

E-Mail: erich.pipa@mkk.de,

Andre.Kawai@mkk.de

Datum: 29. Januar 2007

Anhörung des Hessischen Landtages vom 13. bis 15. Februar 2007 zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt, Verordnung zur Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie uns der Hessische Landkreistag als auch die Kommission zur Abwehr des Fluglärms zur Kenntnis gegeben haben, findet zum **Antrag der Landesregierung betreffend Verordnung über die Änderungen des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 – Erweiterung des Flughafens Frankfurt/M. – Landtagsdrucksache 16/6057** - eine Anhörung vom 13.-15.02.2007 vor den zuständigen Fachausschüssen des Hessischen Landtages statt.

Ausweislich der Verteilerliste für die anstehende Anhörung mussten wir jedoch feststellen, dass zwar einige Städte und Gemeinden aus dem engeren Umfeld des Frankfurter Flughafens, jedoch kein einziger Anrainerkreis in das Anhörungsverfahren einbezogen wurden.

Der Hessische Landkreistag als kommunaler Spitzenverband sieht sich mit recht außerstande, sich im Anhörungsverfahren zu erklären, da nur einzelne Mitgliedskreise von der Vorlage betroffen sind.

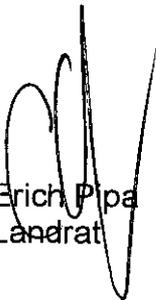
Wir sehen darin eine gravierende Beschneidung der Rechte des Main-Kinzig-Kreises als kommunale Selbstverwaltungskörperschaft.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die ausführliche Stellungnahme des Kreisausschusses des Main-Kinzig-Kreises vom 20.09.2005 zum Änderungsentwurf des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 mit Anschreiben vom 21.09.2005 an das Hess. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung.

Es wäre für uns von erheblicher Bedeutung, unsere Argumente auch der Legislative im Rahmen der geplanten Anhörung mündlich vortragen zu können.

Wir bitten Sie daher nachdrücklich bei den Fraktionen des Hessischen Landtages darauf hinzuwirken, dass der Main-Kinzig-Kreis noch an dem Anhörungsverfahren beteiligt wird.

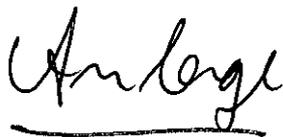
Mit freundlichen Grüßen



Erich Pipa
Landrat



André Kawai
Kreisbeigeordneter



Anke

MAIN-KINZIG-KREIS · Barbarossastraße 16 · 63571 Gelnhausen

Hausanschrift:
Postanschrift

Barbarossastr. 16 - 24 · 63571 Gelnhausen
Postfach 1465 · 63569 Gelnhausen

Hess. Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr und Landesentwicklung
Referat I 10
Postfach 31 29

Amt/Referat:
Ansprechpartner/in:
Aktenzeichen:
Telefon:
Telefax:
E-Mail:

Bauordnungsamt - Amtsleitung
Herr Eckhardt
eck/ba
06051/85-14261
06051/85-914261 oder 06051/85-14643
bauaufsicht@mkk.de

65021 Wiesbaden

Sprechzeiten:
Gebäude/Zimmer

Nach Vereinbarung
Gebäude B, Zimmer Nr. 104

Ihre Nachricht
I 10 093-c-38-05 v. 14.06.2005

Es schreibt Ihnen
Herr Eckhardt

Datum
21.09.2005

Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000

- Anhörung -

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend übersenden wir Ihnen die Stellungnahme des Kreisausschusses des Main-Kinzig-Kreises zum Änderungsentwurf des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000, beschlossen in der Sitzung am 20.09.2005, zu Ihrer Kenntnisnahme und weiteren Verwendung.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen unter o.g. Telefon-Nummer gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
i. A.

(Eckhardt)

Anlagen

- 2 + 1 -

Amt/Abteilung/Sachgebiet
63 - Bauordnungsamt

Ort, Datum
Gelnhausen, 13.09.2005

Sachbearbeiter(in) Telefon
Wolfgang Eckhardt 14261

Eingangsstempel

Dr.-Nr.

Kreisausschußvorlage

Betr.: Änderung des Landesentwicklungsplans

Beschlußvorschlag:

Der beiliegenden Stellungnahme zum Entwurf der Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 wird zugestimmt.

Begründung:

Das Hess. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung betreibt derzeit die Änderung des LEP 2000, um auf diesem Wege die landesplanerischen Voraussetzungen für den Ausbau des Flughafens Frankfurt zu schaffen. In Kontinuität zu den diesbezüglich seitens des MKK vertretenen Positionen wird auch mit der beiliegenden Stellungnahme dem Ausbauvorhaben nur unter den Bedingungen eines „modifizierten Anti-Lärm-Paketes“ zugestimmt.

Dieses beinhaltet u.a. die unsererseits wiederholt vorgetragenen Forderungen nach

- einem Nachtflugverbot,
- der Anordnung lärmmindernder Anflugverfahren (CDA),
- einer Lärmkontingentierung für Wohngebiete sowie
- Aufbau eines systematischen und transparenten Fluglärmmonitorings.

Damit bekennt sich der MKK nach wie vor in einer ausgewogenen Position zum wirtschaftlich gebotenen Ausbau des Flughafens, wenn dieser mit einschränkenden Maßnahmen zum Wohle der betroffenen Bevölkerung einhergeht.

Amtsleiter/Referatsleiter

Abteilungsleiter/Sachgebietsleiter

Dezernent

TOP-Nr.

Beschlusstenor:

Vorsitzender

Schriftführer

Datum

Ausgefertigt für

Stellungnahme des Main-Kinzig-Kreises

zum Entwurf der Änderung des
Landesentwicklungsplans Hessen 2000

gegenüber dem

Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung,
Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden

I. Planungsanlaß

Am 10. Juni 2002 hat das Regierungspräsidium Darmstadt das Raumordnungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main mit der Landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen. Diese Landesplanerische Beurteilung stellt fest, dass die Vereinbarkeit der Vorhabensvarianten Nordwest und Nordost mit den Erfordernissen der Raumordnung unter Beachtung von Maßgaben hergestellt werden könne, wenn Planänderungsverfahren zu einer Änderung von Zielen des geltenden Regionalplans Südhessen 2000 führen.

Diese Landesplanerischen Beurteilung setzt sich weder mit den Umweltwirkungen der Vollauslastung des auszubauenden Flughafens noch mit den Absturzrisiken des Luftverkehrs für störfallgefährdete Industrieanlagen auseinander.

Die Hessische Landesregierung strebt nach Rügen u.a. der Europäischen Kommission eine Behebung dieser Defizite und die Überwindung entgegenstehender Ziele des Regionalplanes Südhessen mit dem Instrument der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 an.

II. Gesetzliche Grundlagen, Geltungsbereich und Verhältnis zur anderen Planungen

Der Landesentwicklungsplan Hessen 2000 (LEP) wurde nach den Bestimmungen des Hessischen Landesplanungsgesetzes (HLPG) vom 29. November 1994 (GVBl. I S. 707) aufgestellt. Am 13. Dezember 2000 wurde der Landesentwicklungsplan durch Rechtsverordnung von der Hessischen Landesregierung festgestellt. Er wurde am 09. Januar 2001 veröffentlicht (GVBl. 2001 I S. 2).

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat mit Entscheidung vom 16. August 2002 in Ziffer 7.4. des geltenden Landesentwicklungsplans Hessen 2000 den Satz „Hierzu ist eine Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahnsystem hinaus zu planen und zu realisieren.“ für nichtig erklärt. Ebenso hat er in Ziffer 1.2. den Satz „Deshalb hat der Landesgesetzgeber auch von der im ROG vorgesehenen Bindungswirkung gegenüber den Kommunen keinen Gebrauch gemacht und es dabei belassen, mit den Vorgaben des Landesentwicklungsplans nur die Fachbehörden und die Regionalplanung zu binden“ für nichtig erklärt (GVBl. I S. 62 vom 12. Januar 2003).

Der LEP Hessen 2000 soll nunmehr auf der Grundlage von § 8 Abs. 7 des Hessischen Landesplanungsgesetzes (HLPG) vom 6. September 2002 (GVBl. 2002 I S. 548) geändert werden. Nach § 7 Abs. 5 Raumordnungsgesetz (ROG) vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2081, 2102, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Anpassung des Baugesetzbuches

an EU-Richtlinie vom 24. Juni 2004 (BGBl. I S. 1359, 1379)) ist im Rahmen dieses Änderungsverfahrens eine Umweltprüfung durchzuführen. Wesentlicher Verfahrensschritt der Umweltprüfung ist die Erstellung des Umweltberichts (vgl. Anlage 1 des Entwurfs), in dem die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung der LEP-Änderung auf die Umwelt hat, sowie anderweitige Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der wesentlichen Zwecke der LEP-Änderung zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten sind. Ebenso ist hinsichtlich der gemeldeten Natura 2000-Gebiete eine Prüfung nach § 6 Abs. 6 Satz 3 HLPG durchzuführen (vgl. Anlage 2 zum Entwurf).

Der Landesentwicklungsplan stellt die Festlegungen der Raumordnung für eine großräumige Ordnung und Entwicklung des Landes und seiner Regionen sowie die überregional bedeutsamen Planungen und Maßnahmen dar (§ 7 Abs. 1 HLPG). Der Landesentwicklungsplan darf die Entscheidungsspielräume der Regionen nicht stärker einschränken, als dies zur Umsetzung von überregional bedeutsamen Vorgaben erforderlich ist. Der Landesentwicklungsplan soll insbesondere die Anforderungen an die Siedlungsstruktur, Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung, die Trassen und Standorte für die Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur sowie die Anforderungen an die technische Infrastruktur und die Energiebereitstellung und -nutzung und die Darstellungen zur Freiraumstruktur insbesondere zu Naturschutz und Landschaftspflege enthalten (§ 7 Abs. 2 Ziffer 2 bis 4 HLPG).

Der Entwurf der Änderung des Landesentwicklungsplans bewertet den Flughafenausbau als überregional bedeutsam mit landesweiter Bedeutung. An dem Verfahren zur Änderung des Landesentwicklungsplans werden daher alle hessischen Träger öffentlicher Belange beteiligt und ihnen sowie der Öffentlichkeit Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Der Entwurf berücksichtigt und überprüft das Ergebnis der Landesplanerischen Beurteilung für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 10. Juni 2002.

Die Landesregierung hat am 23. August 2004 die Genehmigung des Regionalplans Südhessen 2000 vom 22. Dezember 2000 aufgehoben und ihn neu genehmigt (Staatsanzeiger für das Land Hessen vom 13. September 2004, S. 2937). Der Regionalplan ist hierbei im wesentlichen mit den zunächst genehmigten und der Landesplanerischen Beurteilung zugrunde liegenden Inhalten wieder in Kraft gesetzt worden.

Die geplanten Festlegungen zum Flughafenausbau in dem zu ändernden LEP zielen darauf, der Regionalversammlung Südhessen beachtenspflichtige Vorgaben für den Regionalplan Südhessen zu setzen (§ 9 Abs. 1 HLPG). Das umfasst auch die Regelungen zur Siedlungsbeschränkung (vgl. Planziffer 4.1.2 des LEP Hessen 2000), die als Anforderungen an die Siedlungsstruktur, Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung darauf zielen, durch die Regionalplanung Beachtung zu finden.

III. Geplante landesplanerische Festlegungen

Die Entwurf der Änderung des LEP enthält neben zeichnerischen folgende textliche Festlegungen:

Erweiterungsflächen für den Flughafen Frankfurt Main

Ziel

Zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt Main werden die in der Plankarte dargestellten Flächen für die Erweiterung der Flughafenanlagen einschließlich einer neuen Landebahn als Vorranggebiete ausgewiesen, die von konkurrierenden Planungen und Nutzungen freizuhalten sind.

Grundsatz

Die Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main soll die bundesweite Bedeutung des Landes Hessen als europäischer und internationaler Knotenpunkt für die Mobilität der Menschen sowie als Handels- und Logistikzentrum für den Austausch von Gütern sichern und stärken.

Darüber hinaus werden Festlegungen zur Sicherung des achtstreifigen Ausbaues der Bundesautobahnen A 3, 5, 60 und 67, zur Neuordnung der Elektrizitätsinfrastruktur, zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Flughafens und zu den für die Erweiterung des Flughafens erforderlichen naturschutz- und forstrechtlichen Ausgleichsflächen vorgesehen.

Die Begründung stützt sich auf folgende Annahmen:

- Es wird ein Koordinierungseckwert von bis zu 120 Flugbewegungen pro Stunde sowie maximal 660.000 Flugbewegungen pro Jahr zugrunde gelegt.
- Geplante Flugbewegungen sollen innerhalb des Zeitraumes von 23:00 bis 5:00 Uhr nicht stattfinden.
- Es soll sichergestellt werden, dass die neue Landebahn ausschließlich für Präzisionsanflüge genutzt wird.

IV. Begründung des Planentwurfs

1. Verkehrsbedarf

Der Entwurf teilt mit, dass die Fraport AG bis 2015 eine Kapazitätsbereitstellung bis 120 Flugbewegungen pro Stunde anstrebe.

Weiter verweist der Entwurf auf die Ergebnisse des von Juli 1998 bis Januar 2000 durchgeführten Mediationsverfahren zur zukünftigen Entwicklung des Flughafens Frankfurt Main. Dieses sollte klären, „unter welchen Voraussetzungen der Flughafen Frankfurt dazu beitragen kann, die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsregion Rhein-Main im Hinblick auf Arbeitsplätze und Strukturelemente dauerhaft zu sichern und zu verbessern, ohne die ökologischen Belastungen für die Siedlungsregion außer acht zu lassen“. Zu den 21 Mitgliedern der Mediationsgruppe gehörten Vertreter der umliegenden Kommunen, Ministerien auf Bundes- und Landesebene, Unternehmerverbände und Gewerkschaften, die Fraport AG, die Deutsche Flugsicherung sowie die BARIG (Board of Airline Representatives in Germany) als Vertreter der in Deutschland ansässigen Airlines. Die Mediationsgruppe ging nach mehrfachen Expertenanhörungen davon aus, dass die Ursachen für das Wachstum des Luftverkehrs bis 2015 fortwirken werden. Der für den Flughafen Frankfurt Main angestrebte Wert von 120 Flugbewegungen pro Stunde korrespondiere mit den im Mediationsverfahren zugrunde gelegten Annahmen über die zukünftige Entwicklung der Nachfrage im Passagier- und Frachtverkehr. Demnach solle die Zahl der Flugbewegungen von 416.000 (1998) auf 660.000 im Jahr 2015 steigen. Das im Jahr 2000 abgeschlossene Mediationsverfahren kam zu dem Ergebnis, dass die vorstellbaren Entlastungs- und Optimierungsmaßnahmen (u.a. eine Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn) nicht ausreichen würden, wenn der Frankfurter Flughafen am Wachstum des Luftverkehrs teilhaben und seine Position in der europäischen Spitzengruppe behalten wolle. Für eine Erhöhung der Kapazität bis zu dem angestrebten Wert sei eine Erweiterung des Bahnsystems erforderlich.

Die hessische Landesregierung hat sich die Ergebnisse der Mediation und das Konzept des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durch entsprechende Aufnahmen in den Landesentwicklungsplan Hessen 2000 zu eigen gemacht; dort heißt es im Vorwort: „Eingegangen in den Landesentwicklungsplan sind auch die Ergebnisse des von Juli 1998 bis Januar 2000 durchgeführten Mediationsverfahrens zur zukünftigen Entwicklung des Flughafens Frankfurt Main. Die weitere Entwicklung des Flughafens Frankfurt Main ist von herausragender landespolitischer Bedeutung für Hessen. Die Landesregierung begrüßt das von der Mediationsgruppe vorgelegte Mediationspaket mit den Komponenten:

- Optimierung des vorhandenen Systems,
- Kapazitätenerweiterung durch Ausbau,
- Nachtflugverbot,
- Anti-Lärm-Paket,
- Regionales Dialogforum.

Es wird Grundlage der politischen Debatte und Anknüpfungspunkt der gesetzlichen Prüfungs- und Entscheidungsprozesse sein.“

Unter Ziffer 7.4. trifft der LEP folgende Aussagen: „Der Stellenwert des Flughafens Frankfurt Main als internationaler Großflughafen mit flexiblem Zugang zu den europäischen und weltweiten Märkten ist zu erhalten und zu stärken. Dabei sind die Ergebnisse des Mediationsverfahrens zu berücksichtigen.“ Weiterhin enthält der LEP dort folgende Ziele: „Der Flughafen Frankfurt Main soll auch künftig den zu erwartenden Entwicklungen gerecht werden und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen. Die Verknüpfung mit dem Schienenfern- und -regionalverkehr ist auszubauen. Die Zusammenarbeit mit dem Flughafen Hahn in Rheinland-Pfalz ist zu vertiefen. Bei der Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahnsystem hinaus ist auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Die verbindliche Festsetzung der Nachtflugbeschränkungen erfolgt in den Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz.“

2. Arbeitsplätze

Weiter wird der Entwurf mit Beschäftigungs- und Standorteffekten durch die Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main begründet. Auf Grundlage eines Gutachtens komme die Mediationsgruppe zu dem Ergebnis, dass bei dem Szenario „Ausbau mit voller Kapazität“, bei dem sich im Jahr 2015 660.000 Flugbewegungen abwickeln lassen, gegenüber der „Kapazitätsoptimierung ohne Ausbau“ (500.000 Flugbewegungen) die geschätzte Beschäftigungszahl insgesamt etwa um 108.000 Beschäftigte höher liegen werde.

Im Raumordnungsverfahren wurden die ökonomischen Effekte des Flughafens Frankfurt Main sowohl für den Planungsfall als auch für den Prognosenullfall untersucht. Der Planungsfall beinhaltet den Bau einer neuen Landebahn und eines neuen Terminals und basiert auf der Prämisse, dass zwischen 23.00 und 05.00 Uhr keine planmäßigen Flugbewegungen stattfinden. Der Prognosenullfall entspricht dem Verzicht auf eine Erweiterung bei optimierter Ausnutzung der vorhandenen Flughafenkapazitäten und unterstellt keine Einschränkungen im Nachtflugverkehr. Bei den Auswirkungen auf das Arbeitsplatzangebot sind direkte, indirekte und induzierte Beschäftigungseffekte zu unterscheiden. Diese wurden für die Bundesrepublik Deutschland (gesamtwirtschaftlicher Effekt) und für Hessen ermittelt. Die direkten Effekte betreffen die Beschäftigung der direkt auf dem Flughafengelände angesiedelten Arbeitsstätten. Indirekte Effekte entstehen durch die Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen bei den Lieferanten der Flughafenarbeitsstätten. Induzierte Effekte ergeben sich aus der Nachfrage der direkt und indirekt Beschäftigten nach Gütern und Dienstleistungen, das heißt aus deren Einkommensverwendung. Darüber hinaus resultieren aus der Bedeutung des Flughafens als Standortfaktor die so genannten katalytischen Effekte, die auch Beschäftigungseffekte

umfassen. Nach der im Raumordnungsverfahren erstellten Prognose soll im Planungsfall ein Wachstum der direkt am Flughafen Beschäftigten um etwa 32.500 auf knapp 95.000 im Jahr 2015 zu erwarten sein. Dies entspricht einem Zuwachs um circa 50% gegenüber der Ist-Situation 2000. Hinzu komme ein prognostizierter Zuwachs der indirekt und induziert Beschäftigten um etwa 20.500 bzw. 20% auf etwa 125.500 im Jahr 2015. Die Zahl der direkt, indirekt und induziert Beschäftigten würde danach im Jahr 2015 insgesamt etwa 220.000 betragen. Das entspricht einem Zuwachs gegenüber der Ist-Situation 2000 um etwa 53.000 oder 31%. Bezogen auf Hessen wird ein Anstieg der Anzahl der direkten, indirekten und induzierten Beschäftigten um insgesamt etwa 35.500 bzw. 33% gegenüber der Ist-Situation 2000 auf circa 143.000 erwartet. Dies entspricht etwa 65% der auf den Flughafen zurückzuführenden gesamten direkt, indirekt und induziert Beschäftigten. Damit würden sich rund 85% der direkten und rund 50% der indirekten und induzierten Beschäftigungseffekte in Hessen und hier wiederum vorrangig in Südhessen auswirken.

Bei Verzicht auf die Erweiterung (Prognosenullfall) fällt nach der Prognose der Arbeitsplatzzuwachs deutlich geringer aus. Danach würde die Zahl der direkten Arbeitsplätze am Flughafen um etwa 14.000 bzw. circa 22% auf 76.500 im Jahr 2015 wachsen. Die Zahl der indirekten und induzierten Arbeitsplätze würde gegenüber der Ist-Situation 2000 um circa 5.000 bzw. um 5% zurückgehen. Die Zahl der direkt, indirekt und induziert Beschäftigten würde danach im Jahr 2015 insgesamt etwa 177.000 betragen. Dies entspricht einem Zuwachs gegenüber der Ist-Situation 2000 um etwa 9.000 bzw. 5%.

Bei Realisierung des Vorhabens werden gegenüber dem Prognosenullfall zusätzlich etwa 43.500 direkte, indirekte und induzierte Arbeitsplätze prognostiziert. Dies ist ein Zuwachs um rund 25%. Bezogen auf Hessen werden im Planungsfall rund 28.000 mehr direkte, indirekte und induzierte Beschäftigte erwartet als im Prognosenullfall. Hinzu kommen die so genannten katalytischen Effekte, die aus der Bedeutung des Flughafens als Standortfaktor resultieren. Auf Grundlage des für die Mediation erarbeiteten Gutachtens kommt die Mediationsgruppe zu dem Ergebnis, dass bei dem Szenario „Ausbau mit voller Kapazität“, bei dem sich im Jahr 2015 660.000 Flugbewegungen abwickeln lassen, gegenüber der „Kapazitätsoptimierung ohne Ausbau“ (500.000 Flugbewegungen) die auf die katalytischen Effekte des Flughafens Frankfurt Main zurückzuführende Beschäftigungszahl um 52.000 höher liegt.

Nach der Landesplanerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums Darmstadt zum Raumordnungsverfahren sind bei Zusammenfassung der direkten, indirekten und induzierten sowie der katalytischen Beschäftigungseffekte im Planungsfall gegenüber dem Prognosenullfall insgesamt rund 95.000 zusätzliche Arbeitsplätze zu erwarten.

3. Kapazitäten

Zur Zeit verfügt der Flughafen Frankfurt Main über zwei jeweils 4000 m lange parallele Start- und Landebahnen sowie über eine ebenfalls 4000 m lange Bahn, auf der nur Starts ausgeführt werden dürfen. Aufgrund der engen Parallellage der beiden Start- und Landebahnen sowie der quer liegenden Startbahn 18 West ist ein unabhängiger Flugbetrieb gleichzeitig nicht möglich. Da die An- und Abflüge aufeinander abgestimmt werden müssen, wird die Zahl der möglichen Starts und Landungen pro Stunde erheblich beschränkt.

Der Flughafen Frankfurt Main kann derzeit nur einen Koordinierungsseckwert von 78 bzw. für die Zeit von 14.00 bis 22.00 Uhr von 80 Flugbewegungen pro Stunde (davon bis zu 43 Landungen und 48 Starts) leisten. Damit konnten im Jahr 2000 circa 460.000 Flugbewegungen und ein Aufkommen von 49,4 Mio. Passagieren bewältigt werden. In Spitzenzeiten liegt bereits heute die Nachfrage nach Slots bei 110 Flugbewegungen pro Stunde.

Die für das Raumordnungsverfahren Flughafen Frankfurt Main erstellte Luftverkehrsprognose erwartet für Deutschland zwischen 2000 und 2015 ein mittleres jährliches Wachstum des Passagieraufkommens von 3,8% und des Frachtaufkommens von 4,2%. Unter der Annahme, dass der Flughafen Frankfurt Main an dieser Entwicklung teilhaben und der geplante Ausbau erfolgen wird (Planungsfall), ergibt sich für den Flughafen in den Jahren bis 2015 ein mittleres jährliches Wachstum

- des Passagieraufkommens von 3,4%
- des Frachtaufkommens von 3,8% und
- der Flugbewegungen von 2,4%.

Demnach würde das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt Main im Planungsfall von 49,4 Mio. Passagieren im Jahr 2000 auf rund 82 Mio. bis zum Jahr 2015 (einschl. Transit) ansteigen. Für den Luftfracht- und Postverkehr (einschl. Transit) wird im gleichen Zeitraum ein Anstieg von 1,7 Mio. t auf 2,8 Mio. t erwartet.

Für die Flugbewegungen ergibt sich nach der erstellten Luftverkehrsprognose eine Auslastung von rund 460.000 im Jahr 2000 bis zur Kapazitätsgrenze von rund 500.000 im Jahr 2005. Mit einer zusätzlichen Bahnkapazität könnte ab 2006 ein Wachstumsschub eintreten, der sich ab 2010 stabilisiert. Für 2015 werden nach der Luftverkehrsprognose rechnerisch 656.000 Flugbewegungen prognostiziert.

Eine Verlagerung von Teilen des Hubs ist grundsätzlich auch mit längerer Umsteigezeit auf andere Flughäfen möglich. In der Rhein-Main-Region könnten, so der Entwurf, die Flughäfen Frankfurt Main und Frankfurt-Hahn ein Flughafensystem bilden. Voraussetzung für die Aufteilung der Drehkreuzfunktion sind garantierte Umsteigezeiten durch eine schnelle Bodenverbindung zwischen den Flughäfen. Flugverbindungen, die die speziellen Hub-Funktionen des Flughafens Frankfurt Main nicht benötigen, können

auch auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn abgewickelt werden. Um die grundsätzliche Möglichkeit verkehrsregulierender Maßnahmen zu schaffen, soll nach dem Entwurf das Flughafensystem Frankfurt bestehend aus den Flughäfen Frankfurt Main und Frankfurt-Hahn begründet werden.

Der Landesentwicklungsplan Hessen 2000 enthält die Festlegung, dass die Zusammenarbeit mit dem Flughafen Hahn in Rheinland-Pfalz zu vertiefen ist. Diese Kooperation ist auch ein Element zur Umsetzung des Empfehlungspakets zum Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt. Das angestrebte Flughafensystem entspricht ebenfalls den im Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) niedergelegten Zielen und Optionen für das Territorium der europäischen Union. Die Landesplanerische Beurteilung zum Raumordnungsverfahren Flughafen Frankfurt Main weist darauf hin, dass die Planungen für eine nachhaltige Verbesserung der Schienen- und Straßenverbindung zum Flughafen Hahn in enger Kooperation mit Rheinland-Pfalz vorangetrieben werden sollen.

4. Alternativen

Neben der Variante für die Erweiterung des Flughafens, die dem Entwurf zugrunde liegt, wurden verschiedene weitere Möglichkeiten, der prognostizierten Luftverkehrsnachfrage am Flughafen Frankfurt Main zu begegnen, berücksichtigt. Zu den betrachteten Alternativen zählen die Entwicklung des Frankfurter Flughafens ohne zusätzliche Lande- bzw. Start- und Landebahn, die Neuanlage eines internationalen Verkehrsflughafens in der Region, die Nutzung vorhandener Luftverkehrsinfrastruktur wie die Mitbenutzung des militärischen Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim sowie die Erweiterung des vorhandenen Flughafens am Standort.

4.1 Entwicklung ohne Erweiterung

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurde der Zustand des Frankfurter Flughafens für das Jahr 2015 prognostiziert, wenn keine zusätzliche Lande- bzw. Start- und Landebahn gebaut wird, aber die bestehenden Anlagen optimiert werden (Prognosenußfall 2015). Dabei wurde davon ausgegangen, dass die derzeitigen Betriebsregeln für die Nacht nicht verändert werden. Im Prognosenußfall 2015 käme es zu einer Ausschöpfung der Kapazitäten des bestehenden Bahnsystems sowie zu einer Entwicklung des Flughafens innerhalb des bestehenden Flughafengeländes einschließlich der Nutzung des jetzigen Bereichs der CargoCity Süd sowie der US Air Base. Die Optimierung der bestehenden Anlagen könne, so der Entwurf, nicht die mit einer Erweiterung verbundenen Zwecke erreichen, aber eine Steigerung auf ca. 500.000 Flugbewegungen pro Jahr erreichen.

4.2 Neuer Standort

Der Bau eines neuen Verkehrsflughafens wurde als mögliche Alternative berücksichtigt, den wachsenden Mobilitätsbedarf der Bevölkerung zu befriedigen und der steigenden Luftverkehrsnachfrage am Flughafen Frankfurt Main zu begegnen. Ein Standort außerhalb des Verdichtungsraums stelle aus folgenden Gründen keine sinnvolle Alternative zu einer Erweiterung dar. Eine wichtige Anforderung sei die verkehrliche Einbindung. Dabei sind die Erreichbarkeit sowohl über die Schiene als auch über die Straße und eine gute Anbindung des Hauptaufkommensgebiets von großer Bedeutung. Aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen würden kurze Wege zwischen Hauptaufkommensgebiet und Flughafen angestrebt, da sie der Verkehrsreduzierung (Vermeidung zusätzlicher Emissionen) dienen und die schnelle Erreichbarkeit befördern. Die für einen neuen Verkehrsflughafen erforderliche schnelle Erreichbarkeit und leistungsfähige Verkehrsanbindung zum Hauptaufkommensgebiet sei in der erforderlichen Ausbauqualität mit hohem zusätzlichen verkehrlichen und infrastrukturellen Erschließungsaufwand verbunden. Der deutlich höhere Aufwand für die Verkehrserschließung wie auch der Verkehrsaufwand zum Erreichen des Flughafenstandortes würden gegen einen neuen Standort sprechen.

4.3 Nutzung vorhandener Infrastruktur

Die Möglichkeit der Mitbenutzung des militärischen Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim wurde sowohl im Mediationsverfahren als auch im Raumordnungsverfahren untersucht. Die Mitbenutzung dieses Flugplatzes könne wegen einer unzureichenden Luftraumkapazität das Kapazitätskriterium von annähernd 120 Flugbewegungen pro Stunde nicht erfüllen und wegen Überschreitung der zu garantierenden Umsteigezeit (Minimum Connecting Time) von 45 min. werde das Kriterium der Hubfähigkeit nicht erfüllt. Außerdem würden die rechtlichen Voraussetzungen für die Realisierbarkeit fehlen, da eine zivile Mitbenutzung des militärischen Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim auf absehbare Zeit nicht möglich sei.

5. Immissionsprognose

Im Rahmen der Vergleiches der drei von der Mediation vorrangig untersuchten Ausbauvarianten rund um den jetzigen Standort untersucht der Entwurf die Auswirkungen des Flughafenausbaues auch auf den Raumordnungsfaktor „Siedlungsstruktur – Wohnen“, beschränkt sich dabei aber auf die Feststellung, es werde im Ausbafall zur Ausweitung des Siedlungsbeschränkungsbereichs zu Lasten der den Flughafen umgebenden Gemeinden kommen. Es wurden die Auswirkungen der drei Varianten auf die Siedlungsflächenpotenziale der Gemeinden unter der Annahme ermittelt, dass ein Siedlungsbeschränkungsbereich in methodisch gleicher Weise wie für den Regionalplan Südhessen 2000 (60 dB(A)-Isophone, q=3, 100%-Regelung, AzB 1984 nach der Fluglärmeitlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz) für angenommene 657.000 Flugbe-

wegungen pro Jahr festgelegt wird. Nach dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 soll im Siedlungsbeschränkungsbereich aus Vorsorge zum Schutz vor Fluglärm eine Bebauung im Sinne einer Besiedlung zu Wohnzwecken nicht stattfinden. Zur Ermittlung der potenziellen Siedlungsbeschränkungsbereiche wurden die aktualisierten Flugbetriebsdaten für die drei Varianten und den Prognose-nullfall von der Fraport AG in Form von Datenerfassungssystemen (DES) zur Verfügung gestellt. Auf Grundlage dieser Daten wurden vom Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie neue Fluglärmrechnungen durchgeführt. Die berechneten Isophonen (Linien gleichen Schalldruckpegels) wurden von der obersten Landesplanungsbehörde mit den im Regionalplan Südhessen 2000 ausgewiesenen Siedlungsbereichen, Zuwachs verschnitten. Es wurde gemeindegewise ausgewertet, welche Siedlungsbereiche, Zuwachs im Prognose-nullfall und bei Realisierung der drei Varianten innerhalb des ermittelten Siedlungsbeschränkungsbereichs liegen. Gemeinden im Main-Kinzig-Kreis sind davon nicht betroffen.

6. Sicherheit des Luftverkehrs

Zum Thema Sicherheit diskutiert der Entwurf einerseits die Sicherheit des Luftverkehrs und andererseits die Sicherheit von Mensch und Umwelt. Neben dem Vogelschlag wird die Hindernissituation auf dem Ticona-Gelände betrachtet.

7. Bewertung der Varianten

Im Rahmen der Bewertung der Varianten wird die Variante Nordwest insgesamt als günstigste Variante bewertet. Hinsichtlich der insgesamt vom Siedlungsbeschränkungsbereich betroffenen Siedlungsbereiche, Zuwachs wird sie als günstigste Variante eingestuft. Auch im Hinblick auf die am stärksten betroffenen Zentralen Orte wird sie als günstigste Variante eingestuft. Hinsichtlich der direkten Flächeninanspruchnahme von Gewerbeflächen ist die Variante Nordwest nicht ungünstiger zu bewerten als die anderen beiden Varianten, da von einer Optimierung und Flächensparnis am östlichen Bahnhofsende auszugehen ist, so dass der Bereich für Industrie- und Gewerbe, Bestand im Süden von Kelsterbach erhalten werden könne. Aufgrund der Hindernissituation auf dem Gelände der Firmen Ticona und Infraseriv sei diese Variante nur geringfügig schlechter zu bewerten als die anderen beiden Varianten. Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Wald wird sie am günstigsten bewertet. Sie sei mit dem geringsten Eingriff in den Regionalen Grünzug und den geringsten Auswirkungen auf Ökologische Schwerpunkträume verbunden.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umweltaspekte beziehungsweise Teilaspekte Mensch – Wohn- und Wohnumfeldfunktion, Mensch – Erholung und Landschaft, Flora, Fauna, biologische Vielfalt, Boden, Klima, Luft, Wasser – Grundwasser sowie kulturelles Erbe und Sachwerte sei die Variante Nordwest die günstigste Variante. Lediglich hinsichtlich des Umweltaspektes Wasser – Oberflächengewässer nehme sie einen mittleren Rang ein.

8. FFH-Verträglichkeit

Abschließend erfolgt eine Bewertung der Ziele der Raumordnung mit den Erhaltungszielen betroffener Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung bzw. eines Europäischen Vogelschutzgebietes. Die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung werden künftig der Liste der Europäischen Kommission gemäß Art. 4 Abs. 2 UAbs. 3 der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL, 92/43/EWG vom 21. Mai 1992, zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 vom 29. September 2003) zu entnehmen sein. Im Rahmen des Verfahrens zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 wurde eine Verträglichkeitsprüfung für gemeldete FFH- und Vogelschutzgebiete im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main durchgeführt.

Die Gesamteinschätzung zur Verträglichkeit der Sicherung der Flächen für die Flughafenerweiterung ergibt die Möglichkeit einer **erheblichen** Beeinträchtigung gemeldeter FFH- und Vogelschutzgebiete. Die Planung ist daher zunächst gemessen an den Maßstäben von § 20d Abs. 2 HENatG unzulässig. Die Zulässigkeit kann sich allerdings bei Erfüllung der Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 20d Abs. 3 bis 6 HENatG ergeben. Hierzu wird in einem ersten Schritt geprüft, ob zumutbare Alternativen vorliegen, den mit dem Plan verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen. Als mögliche zumutbare Alternativen für die neue Landebahn bzw. das neue Start- und Landebahnsystem werden die Varianten Nordost und Süd diskutiert. Im Ergebnis sollen auch diese betrachteten Alternativen mit erheblichen Beeinträchtigungen von FFH- und Vogelschutzgebieten einhergehen.

9. Raumordnerische Gesamtbetrachtung

In einer abschließenden raumordnerischen Gesamtbewertung wird ein Vorschlag für ein Abwägungsergebnis unterbreitet; dort heißt es:

„Die vorausgegangenen Prüfungen haben ergeben, dass eine Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main in Gestalt der Variante Nordwest einschließlich des Erweiterungsbereichs Süd mit den geringsten Auswirkungen auf Waldbereiche, naturbelassene Flächen sowie die kommunale Planungshoheit verbunden ist. Es wird nicht verkannt, dass die Variante Nordwest andererseits stärkere Beeinträchtigungen bestehender und geplanter Gewerbegebiete hervorruft. Kleinräumige deutliche Lärmauswirkungen sowie die Herbeiführung der notwendigen Hindernisfreiheit führen zu negativen Auswirkungen für die dort vorhandenen gewerblichen Unternehmen und den Betriebsbereich Ticona GmbH sowie ihre Beschäftigten. Hinzu treten mögliche Beeinträchtigungen bereits konkreter, jedoch noch unbebauter Gewerbegebiete auf dem ehemaligen Caltex-Gelände. Die Prüfungen haben gezeigt, dass diese negativen Auswirkungen nicht im Widerspruch zu den Bestimmungen des Immissionsschutzrechts stehen.

...

Auch die Erhöhung des externen Risikos durch Flugzeugabstürze ist akzeptabel, da nach der Wertung des LuftVG störungsfreier Luftverkehr als hinreichend sicher anzusehen ist."

V. Unterschätzung der Verkehrs- und Immissionsentwicklung

Mittelfristig und langfristig wird der Luftverkehr in Deutschland, in Europa und auch weltweit kontinuierlich stärker als im Planentwurf unterstellt zunehmen. Kurzzeitige Rückgänge des Luftverkehrs bzw. zeitweilig deutlich verringerte Wachstumsraten, wie sie beispielsweise in Folge des Golfkriegs Anfang der 90er Jahre, der Wirtschaftskrise in Asien, des Anschlags vom 11. September 2001 oder der Lungenkrankheit SARS aufgetreten sind, wurden und werden immer wieder kompensiert.

Im Luftverkehr findet laut der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durchgeführten „Verkehrsprognose 2015“ für den Bundesverkehrswegeplan das im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern mit Abstand stärkste Wachstum statt. Er profitiert vor allem von dem anhaltenden Trend zu Fernreisen im Urlaubsverkehr. Zudem geht von der national wie international zunehmenden Verflechtung der Wirtschaft ein erheblicher Wachstumsimpuls aus. Aus diesem Grund geht die „Verkehrsprognose 2015“ davon aus, dass sich sowohl die Zahl der Passagiere als auch die über dem Deutschen Territorium zurückgelegte Verkehrsleistung bis zum Jahr 2015 gegenüber dem Jahr 1997 **verdoppeln** werden. Ausgehend von 121 Millionen Passagieren im Jahr 1997 wird laut „Verkehrsprognose 2015“ für das Jahr 2015 je nach Prognose-szenario eine Zahl zwischen 240 Millionen Passagieren (+98,3 %) und 251 Millionen Passagieren (+107,4 %) in Deutschland erwartet. Für den Zeitraum von 1997 bis 2015 ergibt sich somit eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate zwischen 3,9 % und 4,1 %. Das Wachstum des Luftverkehrs wird überwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr erwartet. Von den aufgezeigten Wachstumsimpulsen im Geschäfts-, Urlaubs- und Privatverkehr profitiert der Luftverkehr am stärksten. Dies kommt auch durch Zielverschiebungen in den beiden erstgenannten Fahrtzwecken zustande. Denn im Geschäftsverkehr steigen korrespondierend zu den internationalen Wirtschaftsbeziehungen die interkontinentalen Reisen, die nur mit dem Flugzeug bewältigt werden können, in einem überdurchschnittlichen Ausmaß. Auch im Urlaubsverkehr wächst die Nachfrage nach Reisezielen, die fast nur per Luft erreichbar sind. Dabei handelt es sich nicht nur um außereuropäische, sondern auch um am Rand Europas gelegene Zielgebiete wie die Kanarischen Inseln, Südspanien oder die Türkei.

Der Binnenverkehr, also die innerdeutschen Flüge, nimmt schwächer zu als der Gesamtverkehr. Dennoch sind die Wachstumsraten für den Gesamtzeitraum 1997 bis 2015 mit Werten zwischen 43,8 % und 56,3 % auch im Binnenverkehr beachtlich. Sie entstehen zum einen im Geschäftsverkehr, der innerdeutsch einen hohen Anteil besitzt. Hier kommt die weitere Intensivierung der überregionalen Wirtschaftsverflechtung und die steigende Bedeutung des reiseintensiven Dienstleistungssektors zum Tragen. Prozentual noch stärker wachsen die privaten Flugreisen, die zu

den verschiedensten Zwecken durchgeführt werden. Sie reichen von ein- und mehrtägigen Kurzreisen bis hin zu Wochenendpendlerflügen und werden sich allesamt bis zum Jahr 2015 wie in der jüngeren Vergangenheit **vervielfachen**. Angetrieben wird diese Entwicklung vom Anstieg der verfügbaren Einkommen und vom Rückgang der Flugpreise, der in diesem Segment im Gegensatz zum gesamten Luftverkehr noch zu erwarten ist.

Hinzu kommt der Transit im Luftverkehr. Dabei sind an dieser Stelle nicht die Überflüge gemeint, sondern Flüge mit einem Umsteigevorgang auf einem deutschen Flughafen. Bei diesen „gebrochenen“ Reisen kommt der sich weiterhin verschärfende Wettbewerb zwischen den weltweit operierenden Fluggesellschaften zur Geltung, der sich immer mehr auf die Märkte in den jeweiligen Nachbarländern ausdehnt. Dies betrifft einerseits die Flugreisen aus Deutschland über ausländische, in der Regel europäische, Flughäfen. Aufgrund des verschärften Preiswettbewerbs der ausländischen Airlines und der Aufstockung der Kapazitäten der Zubringerflüge werden die über ausländische Flughäfen verlaufenden Reisen überdurchschnittlich steigen. Andererseits werden auch Reisen zwischen anderen Ländern über deutsche Flughäfen durchgeführt. In der Regel liegt eines dieser Länder in Europa. Aufgrund des intensiven Wettbewerbs sowie der Bereitstellung immer größerer Zubringerkapazitäten und der Optimierung der An- und Abflugzeiten auf den deutschen Flughäfen seitens der deutschen Fluggesellschaften wird die Zahl dieser Ausland-Ausland-Umsteiger bis zum Jahr 2015 ebenfalls außerordentlich stark wachsen. Hinzu kommen noch die Einsteiger aus dem grenznahen Ausland.

Im nationalen sowie im europäischen Rahmen ist darüber hinaus auch der folgende Aspekt zu beachten: Das Wachstum im internationalen Luftverkehr konzentriert sich insbesondere auf die großen Luftverkehrsdrehscheiben. In Deutschland sind dies in erster Linie der Frankfurter Flughafen sowie der Flughafen München. Für den Frankfurter Flughafen gilt, dass in den vergangenen Jahren insbesondere in den besonders begehrten Spitzenzeiten die entsprechenden Kapazitäten oft nicht im erforderlichen Umfang bereitgestellt werden konnten, um die bestehende Verkehrsnachfrage vollständig bewältigen zu können. Dieser Effekt wird sich zukünftig auch am Flughafen München verstärkt zeigen. Aufgrund der Kapazitätsengpässe in Spitzenzeiten lag im Zeitraum von 1992 bis 2002 das durchschnittliche jährliche Wachstum der Passagierzahlen in Frankfurt bei 4,7 %. Die Zahl der Flugbewegungen wuchs im gleichen Zeitraum jährlich um durchschnittlich 3 %. Die Vergleichszahlen der IATA für diesen Zeitraum liegen bei 5,5 % für die Passagierzahlen und bei 4,6 % für die Zahl der Flugbewegungen. Die Zahlen für den Flughafen München weisen in den Jahren 1992 bis 2002 ein durchschnittliches Wachstum von jährlich 6,8 % für die Passagiere und von **6,0 %** für die Zahl der Flugbewegungen aus. Der Frankfurter Flughafen hat offensichtlich aufgrund von Kapazitätsengpässen nur eingeschränkt vom weltweiten Wachstum des Luftverkehrs profitieren können, während der Flughafen München aufgrund freier Kapazitäten im Vergleich zum Wachstum des internationalen Luftverkehrs überdurchschnittliche Wachstumsraten aufweist, die nach einem Ausbau auch in Frankfurt in Höhe von über 6 % zu erwarten sind. Daraus leitet sich ab, dass der Flughafen Frankfurt, der bei Inbetriebnahme der neuen

Landebahn seine Vollauslastung von 500.000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht haben wird, in den folgenden zwanzig Jahren, die einer verständigen Prognose zu Grunde zu legen sind, auf 1,6 Mio. Flugbewegungen/Jahr wachsen wird. Dieses Wachstum um den Faktor 3,5 wird auch die Fluglärmimmissionen im gleichen Maße wachsen lassen.

Zeitraum	Flugbewegungen/Jahr
Eröffnung	500.000
1. Jahr	530.000
2	561.800
3	595.508
4	631.238
5	669.113
6	709.260
7	751.815
8	796.924
9	844.739
10	895.424
11	949.149
12	1.006.098
13	1.066.464
14	1.130.452
15	1.198.279
16	1.270.176
17	1.346.386
18	1.427.170
19	1.512.800
20	1.603.568

Der Entwurf unterstellt demgegenüber fehlerhaft eine Verkehrs- und Immissionsentwicklung, die schon nach knapp fünf Jahren erreicht sein wird.

Im Rahmen der „Verkehrsprognose 2015“ für den Bundesverkehrswegeplan wurden die Auswirkungen auf die Verkehrsverteilung insbesondere zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Luftverkehr untersucht. Hierfür wurden zunächst drei stark unterschiedliche Szenarios definiert, die das Spektrum der denkbaren Entwicklungen markieren. Auf der einen Seite dieses Spektrums wurde in einem sogenannten „Laissez-faire-Szenario“ unterstellt, dass keine verkehrspolitischen Maßnahmen zur Steuerung der Verkehrsentwicklung ergriffen werden, die über den Status quo, d. h. über bereits gesetzgeberisch verabschiedete Maßnahmen hinaus reichen. Auf der anderen Seite des Spektrums wurde ein Szenario definiert, das durch eine drastische Kostenbelastung des Straßen- und des Luftverkehrs gekennzeichnet ist. Da für eine derartige Entwicklung der Rahmenbedingungen ein gesamtgesellschaftlicher Konsens nur schwer herstellbar sein dürfte, wurde es als „Überforderungsszenario“ bezeichnet. In einem dritten Szenario, das mehr in der Mitte der Bandbreite der denkbaren Entwicklungen liegt, sollten preispolitische Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsverteilung einerseits durchaus enthalten sein, andererseits jedoch ein moderateres Ausmaß als im Überforderungsszenario

annehmen. Dieses Szenario sollte die verschiedenen verkehrspolitischen Ziele, also neben der Reduktion der Umweltbelastungen durch den Verkehr auch das Ziel der Mobilitätssicherung, in Einklang bringen, weshalb es als „Integrationsszenario“ bezeichnet wurde. Die zentralen Ergebnisse der Betrachtung lassen sich wie folgt zusammenfassen. Im Personenverkehr steigt die gesamte Verkehrsleistung in allen Szenarios, d. h. selbst im Überforderungsszenario an. Im Laissez-faire-Szenario wächst allein der Luftverkehr **überproportional** an, während der Eisenbahn- und der öffentliche Straßenverkehr Anteile verlieren. Im Integrationsszenario können diese beiden Verkehrsarten zusammen ihren Anteil halten, die Eisenbahn allein sogar erhöhen. Eine nennenswerte Verlagerung vom Individualverkehr und damit ein Anteilszuwachs des Schienen- und des öffentlichen Straßenverkehrs entsteht erst im Überforderungsszenario.

Die Befriedigung eines jährlichen Verkehrszuwachses von 6 %/Jahr ist Folge des Ausbaues und der Prognose auch der Umweltauswirkungen des Vorhabens zu Grunde zu legen.

VI. Betroffenheit des Main-Kinzig-Kreises

Das Verwaltungsgebiet des Kreises wird bei Landeanflügen aus östlicher Richtung und bei Starts in Richtung Nordosten überflogen. Nach Angaben im „Fluglärmreport“ der Fraport AG (Ausgabe 1/2003, S. 9) fanden beispielsweise im Zeitraum vom 1. Mai 2002 bis zum 31. Oktober 2002 bei der vorherrschenden Betriebsrichtung 25 (Starts nach Westen) 80.234 derartige Anflüge am Tage und 9.185 in der Nacht statt.

Erhebliche Flächen des überflogenen Verwaltungsgebiets des Kreises sind von den Kommunen durch Bebauungspläne - teilweise seit Jahrzehnten - als Wohngebiete ausgewiesen; weitere Bebauungspläne für Wohnnutzungen befinden sich in Aufstellung und sind hinreichend konkretisiert. Das Gebiet unterliegt derzeit noch keinen Siedlungsbeschränkungen, die für flughafennahe Gemeinden zuletzt in dem Regionalplan Südhessen 2000 festgesetzt wurden. Es wird aber auch nicht von dem zuletzt im November 2002 erweiterten "Nachtschutzgebiet" erfaßt, für das von der Fraport AG den Eigentümern der dort gelegenen Wohngebäude unter bestimmten Voraussetzungen baulicher Schallschutz anzubieten ist.

Von dem zukünftig mehr als verdreifachten Fluglärm sind ferner u. a. mehrere Alten- und Pflegeheime, Seniorenhäuser, Kindertagesstätten, Horte und Schulen des Kreises und der Kommunen betroffen, die in den Anlagen dargestellt werden.

Aufgrund der planbedingten Erhöhung des Fluglärms werden konkretisierte Planungen des Main-Kinzig-Kreises vereitelt. Der Kreis beabsichtigt konkret

- (1) das Kreiskrankenhaus u.a. um Stationen wie beispielsweise eine Schlafklinik zu erweitern,

- (2) die bereits im Rahmen der Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren in der Anlage „Altenheime/ Altenwohnanlagen Bestand“ aufgeführten Einrichtungen mit Blick auf die steigenden Bevölkerungszahlen zu erweitern und
- (3) die ebenfalls im Rahmen der Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren in der Anlage „Schulgebäude Bestand“ aufgeführten Schulen mit Blick auf die steigenden Bevölkerungszahlen zu erweitern,

was jeweils an der zukünftigen Fluglärmbelastung scheitern kann. Eine Zunahme des Fluglärms um das Dreieinhalbfache würde in den überflogenen Schulen im Südkreis zu verminderter Konzentrationsfähigkeit und verminderter Leistungsfähigkeit der Schülerinnen und Schüler und auch der sie unterrichtenden Lehrpersonen führen. Damit wäre die Qualität des Unterrichts und eine konkurrenzfähige Ausbildung der Kinder nicht mehr gewährleistet.

Schon heute führen die 440.000 Flugbewegungen im Main-Kinzig-Kreis zu Fluglärmimmissionen in der Stadt Hanau und in der Gemeinde Rodenbach zu erheblichen Lärmimmissionen. Die planbedingte Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen um das 3,5-fache wird insbesondere in den Ruhe- und Schlafzeiten der Bewohner des südlichen Main-Kinzig-Kreises zu einem Anstieg der Fluglärmimmissionen auf ein die Gesundheit schädigendes Maß führen. Flankiert wird dies durch die Lärmimmissionen anderer Verkehrsträger wie beispielsweise dem nächtlichen Güterzugverkehr auf der Ausbaustrecke ABS 7 von Frankfurt nach Fulda und dem Schwerlastverkehr auf der BAB A 66. Die Summe der planbedingten zukünftigen Verkehrsimmissionen zu Lasten der Wohngebiete und von schützenswerten Einrichtungen wie Schulen, Krankenhäuser und Altenheimen im Main-Kinzig-Kreises würde damit mit hoher Wahrscheinlichkeit zu langfristigen Gesundheitsbeeinträchtigungen der Bewohner bzw. Nutzer führen.

Der Regionalplan Südhessen sieht für fast alle Kommunen im Süden des Main-Kinzig-Kreises einen *Siedlungsbereich Zuwachs* vor; das sind u.a. Flächen in Dörnigheim, Hanau-Nord, im Süden von Rodenbach, im Norden von Erlensee, im Norden von Neuberg, im Norden von Langenselbold, im Nordosten von Rothenbergen, im Süden und Norden von Gründau-Lieblos und im Westen von Gelnhausen-Meerholz. Diese Kommunen werden diese Siedlungszuwachsflächen nutzen und haben zum großen Teil diese Flächen bereits überplant und zum Bauen angeboten. Ein weiterer Siedlungszuwachs wird den Kommunen im Regionalplan Südhessen am Rande ihrer Ortsteile für "kleinere Flächen unterhalb der Darstellungsgrenze von 5 ha" zugestanden; dabei sollen die Flächenwerte des maximalen Bedarfs an Wohnsiedlungsfläche für den Zeitraum 1990 bis 2010 (Tabelle 1 des Regionalplanes Südhessen Seite 18 - 20) nicht überschritten werden. Zahlreiche kreisangehörige Kommunen haben hinreichend konkretisierte Pläne zur Nutzung dieser Zuwachsmöglichkeiten und bereiten derzeit entsprechende Bauleitplanungen bzw. Abrundungssatzungen vor. Im Main-Kinzig-Kreis, der in den vergangenen Jahren einen erheblichen Bevölkerungszuwachs verzeichnen konnte, sind vor allem neue Wohnstandorte mit geringer Verkehrslärmbelastung gefragt.

Der damit planerisch konkretisierte Wohnungsneubau steht in einem Konflikt mit einer ausbaubedingten erheblichen Steigerung der Fluglärmbelastungen. Wenn sich die Zahl der Landeanflüge über dem Südkreis um 50 % steigert, wird ein Wohnen in den Neubaugebieten langfristig nicht mehr ohne Gefährdung der Gesundheit der dortigen Bewohner möglich sein. Damit würde die Verwirklichung des Projektes der Fraport AG den Kommunen die Realisierung lärmarmen Wohnbauflächen unmöglich machen. Das Vorhaben der Fraport AG ist daher in der beantragten Form nicht raumverträglich.

Zur Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen und gesunden Lebensbedingungen soll die räumliche Entwicklung im Main-Kinzig-Kreis so erfolgen, dass u.a. erlebnisreiche Erholungslandschaften als unvermehrte natürliche Ressourcen und wegen ihrer zentralen Bedeutung für das Wohl der Allgemeinheit erhalten werden. Der Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen dienen u.a. die Ausweisungen

- "Regionale Grünzüge",
- "Bereiche für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft",
- "Naturschutzgebiete" und
- "Waldbereiche" (Regionalplan Südhessen Ziff. 3, Seite 26).

Der gesamte nicht besiedelte Südteil des Main-Kinzig-Kreises wird im Regionalplan als **Regionaler Grünzug** dargestellt. Der Regionale Grünzug dient auch der Frischluftversorgung der angrenzenden Siedlungsgebiete. Der Regionalplan legt als verbindliches Ziel der Raumordnung gem. § 4 Abs. 1 ROG die Kaltluftentstehungs- und -abflussgebiete, die im räumlichen Zusammenhang mit belasteten Siedlungsbereichen stehen und wichtige Aufgaben für den Klima- und Immissionsschutz erfüllen, als Regionale Grünzüge fest (Punkt 5.1). Hier sind Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts oder der **Freiraumerholung** sowie Veränderungen der klimatischen Verhältnisse nicht zulässig; 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 dem Regionalen Grünzug zugeordnet wird. Zu den Funktionen des Regionalen Grünzugs gehört auch der Gesundheitsschutz für die Bewohner der umliegenden Wohngebiete, denn dessen Nutzung trägt zur körperlichen und seelischen Erholung und Ausgeglichenheit bei, unterstützt den Stressabbau und dient der Entspannung. Die im Regionalplan als „Regionaler Grünzug“ gem. § 6 Abs. 3 Nr. 10 HLPG festgelegten Flächen dürfen „durch andere Nutzungen nicht beeinträchtigt werden“ (Ziffer 3.1-2). Diese Vorgabe ist als „Ziel“ der Raumordnung gem. § 4 Abs. 1 ROG für öffentliche Stellen verbindlich.

Der Auenbereich von Kinzig und Main wird dort als "Bereich für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft" und Teile davon als Naturschutzgebiet dargestellt.

Südlich von Klein-Auheim, südlich von Bischofsheim, nordwestlich von Erlensee sind "**Waldbereiche, Zuwachs**" dargestellt. Die geplanten neuen Waldflächen sollen auch der Naherholung dienen. Bei diesen Waldflächen handelt es sich um Bereiche, die aufgrund ihrer Siedlungsnähe in dem

waldarmen Kinzig- und Maintal eine besondere Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung aufweisen (Punkt 3.6 des Regionalplans). Als Grundsatz der Raumordnung (§ 4 Abs. 2 ROG) gibt der Regionalplan vor, Wälder und naturnahe Freiräume an Siedlungsrändern für die wohnungsnaher Erholung zu sichern und von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten.

Die Kommunen im Südteil des Main-Kinzig-Kreises planen, diese regionalplanerischen Vorgaben so umzusetzen, dass die ausgewiesenen

- *Regionalen Grünzüge als "Grünflächen" (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB)*
- *Bereiche für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft als "Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft" (§ 5 Abs. 2 Nr. 10 BauGB)*
- *Waldbereiche, Zuwachs als "Wald" (§ 5 Abs. 2 Nr. 9 b BauGB)*

im kommunalen Landschaftsplan sowie im Flächennutzungsplan dargestellt werden. Diese Flächen dienen u.a. für die Bewohner der fußläufig entfernten Wohngebiete als Frischluftlieferant und Schadstofffilter, die Flächen wirken ausgleichend auf das Klima und schotten die Wohngebiete gegen schädliche Umwelteinflüsse ab, die auf die Wohngebiete ausstrahlen. Die neu anzupflanzenden Waldflächen werden eine harmonisierende Wirkung auf das körperliche und seelische Wohlbefinden der Waldbesucher haben.

Als Folge der Änderungsplanung würden diese Erholungsgebiete durch Fluglärm so stark belastet werden, dass sie dieser Funktion nicht mehr gerecht werden würden.

Die Erhöhung der Zahl der Landeanflüge um das Dreieinhalbfache würde auch zu einer Beeinträchtigung des Wasserhaushalts sowie der Freiraumerholung und zu einer Veränderung der klimatischen Verhältnisse im Regionalen Grünzug im *Kinzig- und Maintal* führen. Der Regionalplan gibt vor, dass ein solcher Eingriff unzulässig ist (Punkt 3.1 des Regionalplans); 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 dem Regionalen Grünzug zugeordnet wird.

Verkehrs- und Wirtschaftsinteressen sind nur dann Gründe des öffentlichen Wohls, wenn ihre Umsetzung nicht mit erheblichen Verschlechterungen der Gesundheits- und Umweltbedingungen verbunden ist. Der planbedingten Kapazitätserhöhung um das Dreieinhalbfache stehen aber die Belastungen der im Umfeld wohnenden Menschen und der Natur entgegen, die ebenfalls Belange des öffentlichen Wohls darstellen. Das spricht dafür, dass diese Belange nicht gegenüber den Verkehrsinteressen zurücktreten müssen.

Zudem stehen auch keine Kompensationsflächen bereit. Die Realisierung des Flughafenausbaus würde zu einem erheblichen Funktionsverlust des Regionalen Grünzugs führen. Innerhalb der naturräumlichen Einheit „Untermainebene und Kinzigtal“ ist keine Fläche gleicher Größe, Qualität und

Funktion auffindbar, die nicht schon ihrerseits durch die Ausweisung als Regionaler Grünzug gleiche Freiraumfunktionen wahrnimmt.

Demnach kann also keine Abweichung vom Verbot anderweitiger Nutzung im Regionalen Grünzug gestattet werden. Da auch der Flughafenausbau innerhalb einer als Regionaler Grünzug ausgewiesenen Fläche vorgesehen ist und die Erhöhung der Landeanflüge die Grünzüge im unteren Kinzigtal ihrer Funktionsbestimmung entzieht, ist der beantragte Flughafenausbau ohne Betriebszeitenbeschränkung und ohne Erhöhung der Anflughöhen in Bezug auf die Freiraumsicherung und Naherholung nicht raumverträglich.

VII. Beschlussfassung des Kreistages

Der Kreistag des Main-Kinzig-Kreises hat zu der Planung des Flughafenausbaues am 1. Februar 2002 folgenden Beschluß gefasst:

- (1) *Der Kreistag des Main-Kinzig-Kreises stimmt einem Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main grundsätzlich zu, meldet jedoch im Rahmen des Raumordnungsverfahrens Bedenken im Hinblick auf die raum- und umweltbedeutsamen Auswirkungen der offengelegten Ausbauvarianten an.*
- (2) *Aufgrund der durch zusätzliche Flugbelastungen zu erwartenden Auswirkungen fordert der MKK noch einmal nachdrücklich die Ausweitung des Untersuchungsraumes für die Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Kommunen Bruchköbel, Erlensee, Freigericht, Gelnhausen, Großkrotzenburg, Gründau, Hammersbach, Hanau, Hasselroth, Langenselbold, Linsengericht, Neuberg, Nidderau, Rodenbach, Ronneburg und Schöneck (kompletter Westkreis).*
- (3) *Die durch die Flughafenerweiterung ausgelösten zusätzlichen Fluglärmbelastungen stehen im Widerspruch zu raumrelevanten Entwicklungszielen des Main-Kinzig-Kreises. Dieser Widerspruch ist nur durch folgende Auflagen (erweitertes Anti-Lärm-Paket) zu lösen, die in der landesplanerischen Beurteilung zum Abschluss des Raumordnungsverfahrens als Bedingungen vorzugeben sind:*
 - a. *die Anordnung eines generellen Nachtflugverbotes von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr,*
 - b. *die generelle Anordnung lärmmindernder Anflugverfahren wie des kontinuierlichen Gleitfluges („continuous descending approach“) für alle Anflüge, da hierdurch im Optimalfall eine Reduzierung des am Boden gemessenen Fluglärms um 50 % erreicht werden kann*
 - c. *Festlegung der von Lärmwirkungsforschern und Medizinern in der Resolution von Neufahrn empfohlenen Lärmobergrenze von $L_{eq(3)}$ (Tag/Abend) 55/ 45 dB(A) in Wohngebieten*

- (4) *Ohne eine vollständige Übernahme dieses „Anti-Lärm-Paketes“ kann die geplante Flughafenerweiterung nicht als raum- und umweltverträglich angesehen werden.*

Diesen Forderungen kommt der Entwurf der Änderung des Landesentwicklungsplanes nicht nach. Um den Beschluß des Kreistages auf der Ebene der Landesentwicklungsplanung zur Durchsetzung zu verhelfen, erhebt der Main-Kinzig-Kreis in diesem Änderungsverfahren Einwendungen und **beantragt**:

den Ausbau des Flughafens Frankfurt um eine zusätzliche Landebahn nur unter der Bedingung als verträglich mit den Zielen der Landesplanung festzustellen, dass

- (1) Anflüge ganztägig nach dem am internationalen Verkehrsflughafen London-Heathrow seit Juli 2003 praktizierten lärmmindernden Anflugverfahren der Continuous Descent Approaches (**CDA**) aus einer Flughöhe von 6.000 Fuß in Verbindung mit Precision Navigation (vgl. den Inhalt des Vortrages von Captain Tim Steeds vor dem Regionalen Dialogforum) durchgeführt werden;
- (2) in der in der TA Lärm definierten **Nachtzeit** zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr Ortszeit auf dem gesamten Flughafen Frankfurt/Main strahlgetriebene Flugzeuge weder starten noch landen dürfen.
- (3) durch Maßnahmen des aktiven Fluglärmschutzes in Wohngebieten der Grenzwert von tags $L_{eq(3)6-19 \text{ Uhr außen}} 55 \text{ dB(A)}$ und abends $L_{eq(3)19-22 \text{ Uhr außen}} 45 \text{ dB(A)}$ nicht überschritten wird.

Nur unter diesen drei Bedingungen schränkt der LEP zusammenfassend den Entscheidungsspielraum des Main-Kinzig-Kreises und seiner Mitgliedskommunen nicht stärker ein, als dies zur Umsetzung des überregional bedeutsamen Flughafenausbaues mit der dadurch eröffneten Verdreifachung der Flugbewegungen und des Fluglärms erforderlich ist (§ 4 Abs. 1 Satz 3 HLPG).

VIII. Raumordnung und Landesplanung

Die Planänderung widerspricht den Erfordernissen der Raumordnung (§ 4 Abs. 1 - 3 ROG). Insbesondere steht das Ausbauvorhaben mit den landesplanerischen Vorgaben im Landesentwicklungsplan (LEP) und im Regionalplan Südhessen (RPS) nicht in Einklang.

1. Notwendigkeit einer landesplanerischen Beurteilung des Ausbauvorhabens

Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen wie die Anlage und wesentliche Änderung eines Flugplatzes (§ 1 Satz 3 Nr. 12 Raumordnungs-

verordnung – RoV -), die – wie der Neubau der hier beantragten Landebahn – einer Planfeststellung nach § 8 des Luftverkehrsgesetzes bedarf, sind in einem Raumordnungsverfahren untereinander und mit den Erfordernissen der Raumordnung abzustimmen (§ 15 Abs. 1 Satz 1 ROG, § 13 HLPG). Durch das Raumordnungsverfahren wird in einer Raumverträglichkeitsprüfung festgestellt,

- ob raumbedeutsame Planungen oder Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und
- wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können.

Im Raumordnungsverfahren sind die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung auf die in den Grundsätzen des § 2 Abs. 2 ROG und in den §§ 2 und 3 HLPG genannten Belange unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen.

2. Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002

Zu der Ausbauplanung wurde vom Land Hessen ein Raumordnungsverfahren durchgeführt und mit einer landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen. Bewertet wurden auf ausdrücklichen Antrag der Fraport AG aber nur die Umweltauswirkungen von ausbaubedingt 657.000 Flugbewegungen/Jahr, nicht aber die Vereinbarkeit einer nach realistischer Verkehrsprognose zu erwartenden Auslastung des dann ausgebauten Flughafens mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung.

Das Regierungspräsidium setzt sich in der Beurteilung vom 10. Juni 2002 ausführlich mit einer Vielzahl von Aspekten auseinander, in denen Vorteile wie auch Nachteile des Ausbauvorhabens für die Region gesehen werden können. Diese Aspekte sind in der Beurteilung nach *Raumordnungsfaktoren* und *Umweltschutzgütern* gegliedert. Das Regierungspräsidium zeigt in seiner Stellungnahme (S.29ff.) mit überzeugenden fachlichen Argumenten, dass der Flughafen ausbau weder bei den meisten Raumordnungsfaktoren [Siedlungswesen (S.40ff.), Verkehr (S.54ff.), Wasserwirtschaft (S.63ff.), Energiesituation (S.76ff.), Wald (S.80ff.), Freiraumsicherung (S.88ff.)] noch in Bezug auf die Umweltschutzgüter (S.90ff.) [Wohnen, Erholung, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur] dem Rhein-Main-Gebiet Vorteile bringt. Stets sind Risiken oder gar Gefahren für die jeweiligen Schutzgüter zu erwarten.

Die landesplanerische Beurteilung kommt schon bei der Bewertung einer Steigerung des Fluglärms um 50 % zu dem Ergebnis: „Allen Varianten stehen Ziele der Raumordnung entgegen“ (S. 250). Das begründet sich insbesondere aus Zielen des Regionalplanes zum Lärmschutz und zum Naturschutz. Das Regierungspräsidium ist als Landesbehörde vom Landesplanungsgesetzgeber verpflichtet, die im Regionalplan festgelegten Ziele der Raumordnung und Landesplanung „bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten und zu ihrer Verwirklichung bei-

zutragen" (§ 8 Abs. 7 HLPG). Daraus folgt die Pflicht der Oberen Landesplanungsbehörde, in einer landesplanerischen Beurteilung festzustellen, dass nach den Gesetzen der Logik die Planung des Flughafenausbaues nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt.

Auch der hier zu bewertende Planänderungsentwurf ignoriert die gesetzlich vorgezeichnete Konsequenz des Widerspruchs der Planung zu Zielen der Raumordnung und bejaht die Vereinbarkeit des Flughafenausbaues mit den Erfordernissen der Raumordnung.

3. Bewertung der landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002

Die landesplanerische Beurteilung verstößt gegen Verfassungsrecht und das Hessische Landesplanungsrecht. Die Beurteilung missachtet das landesplanerische Gebot (§ 8 Abs. 7 HLPG) zur Beachtung zwingender Ziele der Raumordnung und rechtfertigt dies mit wirtschaftspolitischen Vorteilen. Mit der Missachtung dieses gesetzlichen Beachtensgebotes verstößt die landesplanerische Beurteilung zugleich gegen den Verfassungsgrundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung (Art. 20 Abs. 3 GG), wonach die Verwaltung an die vom Gesetzgeber abstrakt getroffenen Entscheidungen gebunden ist. Dieser Grundsatz wird von Herzog bildhaft als „Urgestein des konstitutionellen Gedankengutes“ (Maunz-Dürig- Herzog, Grundgesetz, Art. 20 Abs. 3 Rz. 35) charakterisiert. Nach diesem Grundsatz steht es in der parlamentarischen Demokratie nur dem mit einem unmittelbaren Mandat des Staatsvolkes ausgestatteten Parlament zu, die Kriterien für die Prüfung auch der Vereinbarkeit des Planvorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung zu definieren. Von dieser Befugnis hat der Landesplanungsgesetzgeber mit der strikten Bindung an die Ziele des Regionalplanes Gebrauch gemacht. Die am Ende der landesplanerischen Beurteilung bejahte Eignung zweier Varianten beruht daher auf einem Verfassungsverstoß der Landesplanungsbehörde.

4. Widerspruch der Planänderung zu den Grundsätzen der Raumordnung

Die raumbedeutsamen Auswirkungen des Ausbaues des Flughafens Frankfurt/Main stehen im Widerspruch zu folgenden in § 2 Abs. 2 ROG definierten Grundsätzen der Raumordnung:

- Im Gesamttraum der Bundesrepublik Deutschland ist eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumstruktur zu entwickeln. Abweichend davon schafft die Ausbauplanung in der Region ein nicht mehr verträgliches Übergewicht der Siedlungs- und Verkehrsflächen gegenüber der in den Hintergrund tretenden Freiraumstruktur.
- Die Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts im besiedelten und unbesiedelten Bereich ist zu sichern. Die Ausbauplanung beeinträchtigt die Funktionsfähigkeit des Arten-, Biotop-, Kleinklima- und Freiraumschutzes.

- In den jeweiligen Teilräumen sind ausgeglichene wirtschaftliche, infrastrukturelle, soziale, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben. Die Ausbauplanung stört das ökologische Gleichgewicht durch Verbrauch von nicht erneuerbaren Naturgütern.
- Der Wiedernutzung brachgefallener Siedlungsflächen ist der Vorrang vor der Inanspruchnahme von Freiflächen zu geben. Im Widerspruch dazu nimmt die Ausbauplanung eine funktionsfähige Waldfläche in Anspruch.
- Die großräumige und übergreifende Freiraumstruktur ist zu erhalten und zu entwickeln. Die Freiräume sind in ihrer Bedeutung für funktionsfähige Böden, für den Wasserhaushalt, die Tier- und Pflanzenwelt sowie das Klima zu sichern oder in ihrer Funktion wiederherzustellen. Wirtschaftliche und soziale Nutzungen des Freiraums sind unter Beachtung seiner ökologischen Funktionen zu gewährleisten. Die Ausbauplanung versiegelt funktionsfähige Waldböden, stört die Grundwasserneubildung, gefährdet die Trinkwasserreinheit, beeinträchtigt Habitate von gesetzlich geschützten Tieren und Pflanzen und stört die Kaltluftentstehung und den Frischlufttransport zu Siedlungsflächen.
- Die Infrastruktur ist mit der Siedlungs- und Freiraumstruktur in Übereinstimmung zu bringen. Die Ausbauplanung beeinträchtigt das Gleichgewicht zu Lasten der Freiraumstruktur.
- Grünbereiche sind als Elemente eines Freiraumverbundes zu sichern und zusammenzuführen. Die Ausbauplanung zerschneidet den Kelsterbacher Wald als Bestandteil eines Freiraumverbundes.
- Umweltbelastungen sind abzubauen. Die Ausbauplanung verursacht dagegen nicht kompensierbare neue Umweltbelastungen in einem stark vorbelasteten Raum.
- In Räumen, in denen die Lebensbedingungen in ihrer Gesamtheit im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt wesentlich zurückgeblieben sind oder ein solches Zurückbleiben zu befürchten ist (strukturschwache Räume), sind die Entwicklungsvoraussetzungen bevorzugt zu verbessern. Dazu gehören insbesondere ausreichende und qualifizierte Ausbildungs- und Erwerbsmöglichkeiten sowie eine Verbesserung der Umweltbedingungen und der Infrastrukturausstattung. Die Standortauswahl für das Ausbauprojekt missachtet die Chancen einer Entwicklung in strukturschwachen Räumen.
- Natur und Landschaft einschließlich Gewässer und Wald sind dauerhaft zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederherzustellen. Dabei ist den Erfordernissen des Biotopverbundes Rechnung zu tragen. Die Naturgüter, insbesondere Wasser und Boden, sind sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen; Grundwasservorkommen sind zu schützen. Die Ausbauplanung nimmt Natur und Landschaft sowie Waldflächen dauerhaft in Anspruch und stört dabei den Biotopverbund sowie die Grundwasserneubildung und -reinheit.
- Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind auszugleichen. Ein solcher Ausgleich wird in der Ausbauplanung angestrebt, aber nicht erreicht.
- Der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft sind sicherzustellen. Die Ausbauplanung belastet Hunderttausende

- von Betroffenen zwischen dem Kinzigtal und Rheinhessen sowie im Ried mit Lärm und Belastungen der Luftreinheit.
- Zu einer räumlich ausgewogenen, langfristig wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstruktur sowie zu einem ausreichenden und vielfältigen Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen ist beizutragen. Die Ausbauplanung entwickelt eine einseitige Wirtschaftsstruktur, deren Bedarf an Arbeitskräften die Region nicht befriedigen kann.
 - Zur Verbesserung der Standortbedingungen für die Wirtschaft sind in erforderlichem Umfang Flächen vorzuhalten, die wirtschaftsnahe Infrastruktur auszubauen sowie die Attraktivität der Standorte zu erhöhen. Die Ausbauplanung belastet die Attraktivität von Flächen für kreative Gewerbetätigkeiten durch Schallimmissionen.
 - Es sind die räumlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen oder zu sichern, dass die Landwirtschaft als bäuerlich strukturierter, leistungsfähiger Wirtschaftszweig sich dem Wettbewerb entsprechend entwickeln kann und gemeinsam mit einer leistungsfähigen, nachhaltigen Forstwirtschaft dazu beiträgt, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen sowie Natur und Landschaft zu pflegen und zu gestalten. Flächengebundene Landwirtschaft ist zu schützen; landwirtschaftlich und als Wald genutzte Flächen sind in ausreichendem Umfang zu erhalten. In den Teilräumen ist ein ausgewogenes Verhältnis landwirtschaftlich und als Wald genutzter Flächen anzustreben. Die Ausbauplanung versiegelt nicht nur großflächig Bannwald, sondern verdrängt landwirtschaftliche Nutzungen zugunsten von Siedlungen und Verkehrsnutzungen.
 - Dem Wohnbedarf der Bevölkerung ist Rechnung zu tragen. Die Ausbauplanung mindert die Attraktivität bestehender und geplanter Wohnflächen.
 - Bei der Festlegung von Gebieten, in denen Arbeitsplätze geschaffen werden sollen, ist der dadurch voraussichtlich ausgelöste Wohnbedarf zu berücksichtigen; dabei ist auf eine funktional sinnvolle Zuordnung dieser Gebiete zu den Wohngebieten hinzuwirken. Die Ausbauplanung weist nicht nach, wo die ca. einhunderttausend neuen Arbeitskräfte mit ihren Familien attraktive Wohnflächen in der Region finden sollen.
 - Eine gute Erreichbarkeit aller Teilräume untereinander durch Personen- und Güterverkehr ist sicherzustellen. Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern. Die Ausbauplanung verlagert im hoch belasteten Rhein-Main Gebiet Fernverkehr von der Schiene auf den Luftverkehr.
 - Die Siedlungsentwicklung ist durch Zuordnung und Mischung der unterschiedlichen Raumnutzungen so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird. Die angeführten katalytischen Beschäftigungseffekte der Ausbauplanung führen zu einer stärkeren Belastung des Straßennetzes in Südhessen und in Rheinland-Pfalz.
 - Für Erholung in Natur und Landschaft sowie für Freizeit und Sport sind geeignete Gebiete und Standorte zu sichern. Die Ausbaupla-

nung beeinträchtigt durch Schallimmissionen die Nutzbarkeit zahlreicher Erholungsflächen auch in der Region.

5. Widerspruch zu Leitvorstellungen der Landesplanung und Raumordnung

Der Landesgesetzgeber hat zu dem hier interessierenden Planungsprojekt folgende ökonomische **Leitvorstellungen** hinzugefügt (§ 2 HLPG):

- Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Landes soll zum Wohle der Menschen und im Einklang mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung verbessert werden (§ 2 Abs. 2 Nr. 2 HLPG). Dem Gebot der Nachhaltigkeit entspricht die Ausbauplanung durch den nicht kompensierten dauerhaften Verbrauch von nicht erneuerbaren Naturgütern nicht.
- Die natürlichen Grundlagen des Lebens und des Wirtschaftens sollen erhalten werden. Die wirtschaftliche Entwicklung ist so zu gestalten, dass die Ressourcen geschont und die natürlichen Lebensgrundlagen nachhaltig gesichert werden (§ 2 Abs. 2 Nr. 4 HLPG). Diesen Anspruch der Schonung der Ressourcen erfüllt die Ausbauplanung nicht.

6. Widerspruch zu landesrechtlichen Grundsätzen zur Raumstruktur

Der Landesgesetzgeber hat Grundsätze zur Raumstruktur des Landes entwickelt, die zum Teil mit den bundesrechtlichen Grundsätzen übereinstimmen und oben bewertet wurden. Hier sind noch anzusprechen:

- Die Verdichtungsräume müssen ihre Funktion als Standorte für Wohnen und Arbeiten dauerhaft und ohne Überforderung des Naturhaushalts und der Raum- und Infrastruktur sicherstellen können. Dies macht die Erhaltung und Entwicklung der natürlichen und naturnahen Lebensräume und eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit bezahlbaren Wohnungen und sicheren Arbeitsplätzen notwendig (§ 3 Abs. 2 HLPG). Die Schallimmissionen des ausbaubedingten Luft- und Straßenverkehrs stören die zum Wohnen nötige Ruhe.
- Mit Grund und Boden ist sparsam und schonend umzugehen (§ 2 Abs. 4 HLPG). Dieser Grundsatz wurde bei der Standortauswahl nicht beachtet.
- In allen Regionen wird eine Verringerung des Verkehrsaufkommens und eine ausreichende Erschließung mit Verkehrssystemen angestrebt, die der jeweiligen Landschafts- und Siedlungsstruktur angepasst sind. Dabei haben umweltverträgliche Verkehrsmittel Vorrang (§ 3 Abs. 5 HLPG). Die ausbaubedingt verstärkten Pendlerströme verstärken den Individualverkehr unter Beeinträchtigung der Landschaftsstruktur durch Straßenneubauten.

7. Widerspruch zum Beschluss der Regionalversammlung vom 20.11.1998

Die Regionalversammlung Südhessen hatte am 20. November 1998 einen Regionalplan beschlossen, welcher zuvor ordnungsgemäß den Gebietskörperschaften im Anhörungsverfahren zur Stellungnahme vorgelegt worden war. Dieser Planentwurf gelte zur Frage des Flughafenausbaues:

„Der Flughafen Frankfurt/Main ist in seiner Bedeutung als internationaler Großflughafen zu erhalten und zu stärken. Der Bau zusätzlicher Start- und Landebahnen, eine Verschiebung des Parallelbahnsystems und eine Nutzung der Startbahn 18 West als Landebahn sollen nicht erfolgen. Kapazitätserweiterungen sollen durch verbesserte Nutzungskonzepte im Rahmen des technisch Machbaren erfolgen. Eventuelle Kapazitätserweiterungen haben im Rahmen der heutigen Gebietsgrenzen (Zaun) stattzufinden.“

Dies missachtet die Änderungsplanung.

8. Widerspruch zum Schutz der Gesundheit des Menschen

Der Main-Kinzig-Kreis fordert, den Untersuchungsraum zur Ermittlung der Eingriffe der Planänderung für das Schutzgut Menschen auf die Flächen auszudehnen, in denen nach einem Ausbau Fluglärm von

tags $L_d = 53 \text{ dB(A)}$

nachts $L_n = 43 \text{ dB(A)}$

zu erwarten ist. Diese Schwellen entsprechen den Erkenntnissen aus dem Bericht des holländischen Gesundheitsrates von 1997 (Assessing noise exposure for public health purposes, 1997 Health Council of the Netherlands, No. 1997/23E) und dem heutigen Erkenntnisstand einer an der wirksamen Vorsorge vor Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Fluglärm sich orientierenden Umweltmedizin und Lärmwirkungsforschung.

Es ist anzunehmen, daß hochgradige Fluglärmbelastigungen langfristig zu gesundheitlichen Schäden führen können, die definitionsgemäß unzumutbar sind und keiner Abwägung unterliegen können. Diese erste Schwelle beschreibt die Grenze, ab der **gesundheitliche Gefahren** oder andere nicht mehr mit technischen Maßnahmen zu kompensierenden Auswirkungen anzunehmen sind. Andererseits gibt es einen Bereich, in dem die Belästigung noch als erheblich für das ebenfalls durch Art. 2 GG geschützte Wohlbefinden anzusehen ist, jedoch Gesundheitsgefahren weniger wahrscheinlich sind. Diese zweite Schwelle beschreibt die Grenze, ab der Fluglärm im **rechtlichen** Sinne **relevant** wird; im Gegensatz zur ersten Schwelle ist hier noch eine Abwägung zwischen den Interessen des Lärmerzeugers und der Betroffenen möglich. Beide Schwellen sind aufgrund der Streuung des Maßes der Betroffenheit von Einzelpersonen mit

erheblichen Unschärfen belastet. Dabei spielen individuelle Faktoren eine große Rolle und es fragt sich, wie die Belästigung gemessen werden kann. In der Literatur schälen sich zwei Methoden heraus; bei der einen werden solche bei Befragungen der Bevölkerung gewonnene Beschreibungen der Belästigungen ausgewertet, bei der anderen Befragung werden Häufigkeit und Art der Lärmbeschwerden ausgewertet (vgl. Kryter K. D., The Effects of Noise on Man, AP Press 1998). Die erstgenannte Art der Befragung ist heute zum Standard geworden. Entscheidend ist bei diesen Befragungen, daß die Belastung durch objektive Messwerte möglichst genau beschrieben wird und die Zahl der Befragten möglichst hoch ist, um im statistischen Sinne scharf eingrenzbar Kriterien zu erhalten. Resultate solcher Befragungen aus den Jahren 1970 bis 1995 in Deutschland, Schweiz, England, USA, Kanada und Holland und die daraus gewonnenen Erkenntnisse sind in einem Bericht des holländischen Gesundheitsrates von 1997

Assessing noise exposure for public health purposes, 1997 Health Council of the Netherlands, No. 1997/23E

zusammengefaßt. Der Bericht unterscheidet bezüglich der Belästigung zwischen „annoyed“ und „highly annoyed“ und gibt den Zusammenhang zwischen dem Reiz – hier ein 24 h Mittelungspegel L_{dn} – und dem Prozentsatz der Bevölkerung an, der sich belästigt (A) bzw. stark belästigt (HA) fühlt. Dabei löst der Lärm von Eisenbahn, Straßenfahrzeug und Flugzeug abgestuft unterschiedliche Belästigungen aus. Dies ist in die internationale Normung der ISO 1996-1 (Acoustics – Description, assessment and measurement of environmental noise - Part 1: Basic quantities and assessment procedures, Entwurf 13.07.2000) übernommen worden. Danach fühlen sich bei einem Pegel von 60 dB(A) bei Fluglärm 19 %, bei Straßenlärm 12,4 % und bei Schienenlärm 6,4 % der Bevölkerung stark belästigt. Bei Fluglärm von 54 dB(A), Straßenverkehrslärm von 59 dB(A) und Schienenverkehrslärm von 64 dB(A) fühlen sich jeweils ca. 10 % der Bevölkerung stark belästigt. Die Zusammenhänge sind empirisch gesichert, offen sind die Erklärungen für die Ursachen der unterschiedlichen Wahrnehmung. Ein Erklärungsversuch stellt auf den messbaren Unterschied der Lautheit der drei Quellenarten in Räumen bei gleichem Mittelungspegel vor dem Gebäude ab. Ein anderer Ansatz verweist darauf, daß ein Schutz vor Fluglärm durch ein Ausweichen in ein Gebäude kaum möglich ist. Eine dritte Erklärung verweist auf die Frequenzzusammensetzung und den zeitlichen Verlauf des Pegels; beim Fluglärm treten schnelle Pegeländerungen und tonale Phasen auf, die bei den beiden anderen Verkehrslärmarten selten zu beobachten sind.

Nach den bewährten Methoden, die in der DIN 45645 dargestellt sind, muß ein Flugereignis mit einem Tonzuschlag von 6 dB und einem Impulzzuschlag bzw. einem Zuschlag für Informationshaltigkeit nach der TA-Lärm von bis 6 dB versehen werden. Ein ähnlicher Fluglärm malus ermittelt sich, wenn man Außenschallpegel der drei angesprochenen Verkehrslärmarten mit Innenraumpegeln vergleicht. Denn aufgrund der unterschiedlichen Frequenzstruktur ist die mittlere Schalldämmung gegenüber Fluglärm ca. 6 bis 10 dB niedriger als gegenüber Straßenverkehrslärm

und andererseits wird Schienenverkehrslärm ca. 4 bis 8 dB besser gegenüber Straßenverkehrslärm gedämmt. Dies bestätigt die Richtigkeit der empirischen Befunde aus den Befragungen. Die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) regelt, daß beim Neubau eines Verkehrsweges in Wohngebieten ab den Grenzwerten von

59 dB(A)	tagsüber und
49 dB(A)	nachts

Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Beider Wert entsprechen nach der Aufrundungsregel der 16. BImSchV einem L_{dn} -Wert von 58,1 dBA). Dieser Pegel entsprechen nach dem Bericht des holländischen Gesundheitsrates von 1997 einem Anteil von 9,6 % der Bevölkerung, die sich bei Erreichen dieser Grenzwerte stark belästigt fühlen. Dieser Wert von 9,6 % kann als Schwellenwert für den Beginn der erheblichen Belästigungen angesehen werden. Die 16. BImSchV berücksichtigt die im Bericht des holländischen Gesundheitsrates von 1997 zugunsten des Schienenverkehrs empirisch dokumentierten geringeren Störpotentials durch einen Schienenbonus von 5 dB, das heißt die real beim Schienenverkehr gemessenen Pegel werden um 5 dB reduziert. Das bedeutet, daß der entsprechende L_{dn} -Wert, ab dem im rechtlichen Sinne eine erhebliche Belästigung vorliegt, 63, 1 dB beträgt. Das entspricht nach den empirischen Befragungsergebnissen des zitierten holländischen Berichts einem Satz von 8,8 % der Bevölkerung. Der gleiche Prozentsatz wird nach den Befragungen bei Fluglärm bei L_{dn} 52,6 dB(A) erreicht. Im Ergebnis kann über die empirischen Ergebnisse und die Grenzwerte der 16. BImSchV die Schwelle, ab der Fluglärm als erheblich belästigend anzunehmen ist, bei einem mittleren

Tagespegel von	$L_d = 53$ dB(A)
Nachtpegel von	$L_n = 43$ dB(A)

angenommen werden.

9. Widerspruch zu Zielen der Raumordnung

Die Planänderung und der Ausbau des Flughafens Frankfurt um eine Landebahn Nordwest steht im Widerspruch zu den im Regionalplan Südhessen für den Standort der Landebahn im Kelsterbacher Wald konkretisierten Zielen der Raumordnung

- „Regionaler Grünzug“,
- „Bestand Wald“ und
- „Bereich für Grundwassersicherung“.

Der Regionalplan legt als verbindliches Ziel der Raumordnung gem. § 4 Abs. 1 ROG fest, dass die

„Funktion der Regionalen Grünzüge durch andere Nutzungen nicht beeinträchtigt werden darf“ (RPS 2000 Ziff. 3.1-2) Planungen und Vorhaben, die

zu einer „**Zersiedlung**“, einer Beeinträchtigung der **Gliederung** von Siedlungsgebieten, des **Wasserhaushalts** oder der **Freiraumerholung** oder der Veränderungen der **klimatischen Verhältnisse** führen können, sind in den Regionalen Grünzügen nicht zulässig“.

Hierzu zählt der Regionalplan ausdrücklich auch „Verkehrsanlagen“. 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 dem Regionalen Grünzügen zugeordnet werden.“

Der geplante Standort ist im Regionalplan Südhessen 2000 als Regionaler Grünzug dargestellt. Die Ausbauplanung kann hier zu einer Zersiedlung, einer Beeinträchtigung

- der Gliederung von Siedlungsgebieten,
- des Wasserhaushalts
- der Freiraumerholung und

einer Veränderung der klimatischen Verhältnisse führen. Die Planänderung widerspricht damit den Zielvorgaben zum Regionalen Grünzug, weil die Fraport AG im selben Naturraum keine Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion aufweisen kann, die dem Regionalen Grünzug zugeordnet werden könnten.

Die im Regionalplan als „Waldbereich, Bestand“ dargestellte und für die Planung der Landebahn in Anspruch genommene Fläche soll als konkretisiertes Ziel der Raumordnung „auf Dauer bewaldet bleiben“ (RPS 2000 Ziffer 10.2-14). Die „Walderhaltung hat hier Vorrang vor konkurrierenden Nutzungsansprüchen“ wie einer Ausbauplanung des Flughafens.

Die für die Planung der Landebahn in Anspruch genommene Fläche ist im Regionalplan auch als „Bereich für Grundwassersicherung“ ausgewiesen. Dieser Bereich dient als Ziel der Raumordnung „dem Schutz besonders sensibler (verschmutzungsempfindlicher) und ergiebiger Grundwasservorkommen sowie wenig durch andere Nutzungen beeinträchtigter Einzugsgebiete von Trinkwassergewinnungsanlagen.“ (RPS 2000 Ziff. 4.1-5) Der Schutz des Grundwassers hat hier Vorrang vor „Verkehrsanlagen“ (RPS 2000 Ziff. 4.1-7) wie einer Landebahn eines Flughafens.

Der Regionalplan Südhessen sieht zudem für fast alle Kommunen im Süden des Main-Kinzig-Kreises einen *Siedlungsbereich Zuwachs* vor; das sind u.a. Flächen in Dörnigheim, Hanau-Nord, im Süden von Rodenbach, im Norden von Erlensee, im Norden von Neuberg, im Norden von Langenselbold, im Nordosten von Rothenbergen, im Süden und Norden von Gründau-Lieblös und im Westen von Gelnhausen-Meerholz. Diese Kommunen werden diese Siedlungszuwachsflächen nutzen und haben zum großen Teil diese Flächen bereits überplant und zum Bauen angeboten. Ein weiterer Siedlungszuwachs wird den Kommunen im Regionalplan Südhessen am Rande ihrer Ortsteile für "kleinere Flächen unterhalb der Darstellungsgrenze von 5 ha" zugestanden; dabei sollen die Flächenwerte

des maximalen Bedarfs an Wohnsiedlungsfläche für den Zeitraum 1990 bis 2010 (Tabelle 1 des Regionalplanes Südhessen Seite 18 - 20) nicht überschritten werden. Zahlreiche kreisangehörige Kommunen wollen diese Zuwachsmöglichkeit nutzen und bereiten derzeit entsprechende Bauleitplanungen bzw. Abrundungssatzungen konkret vor.

In den angeführten Kommunen des Main-Kinzig-Kreises, die in den vergangenen Jahren einen erheblichen Bevölkerungszuwachs verzeichnen konnten, sind vor allem neue Wohnstandorte mit geringer Verkehrslärmbelastung gefragt. Der damit planerisch konkretisierte Wohnungsneubau steht in einem Konflikt mit einer ausbaubedingten erheblichen Steigerung der Fluglärmbelastungen und der Ausdehnung des Siedlungsbeschränkungsbereiches. Wenn sich die Zahl der Flugbewegungen mehr als verdoppelt, wird sich der derzeit westlich von Lämmerspiel endende fluglärmbedingte Siedlungsbeschränkungsbereich erheblich nach Osten und Norden ausdehnen und die Realisierung von Neubaugebieten im südlichen Main-Kinzig-Kreis einschränken. Damit würde die Verwirklichung des Ausbauprojektes der Fraport AG den dortigen Kommunen die Realisierung lärmarmen Wohnbauflächen unmöglich machen. Das Vorhaben der Fraport AG ist daher in der beantragten Form nicht raumverträglich.

10. Standortalternativen

Gegenüber dem Ausbau des Flughafens Frankfurt am Standort im Kelscherbacher Wald bieten sich Alternativen an, die die mit der Ausbauplanung angestrebten Ziele insgesamt unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher und privater Belange erreichen können.

Die im Planänderungsentwurf vorgelegte Alternativenprüfung greift methodisch zu kurz, weil die Möglichkeiten der verkehrlichen Ersterschließung von Alternativstandorten außerhalb des Ballungsraumes unterschätzt wurden.

Da mit der Planung für einen Prognosehorizont von 20 Jahren eine Steigerung der Kapazität um das 3,5-fache eröffnet wird und realistisch ist, sind Alternativstandorte nicht allein im engeren Umfeld des derzeit bestehenden Flughafens Frankfurt/Main, sondern im gesamten Großraum zu suchen, der mit modernen leistungsfähigen Massentransportmitteln in einem zumutbaren Zeitaufwand von unter einer Stunde Fahrzeit aus dem Zentrum des Ballungsraumes Rhein-Main erreichbar sind.

Als ungeeignet sind die Flächen auszuschließen, auf denen nach den Gesetzen oder nach konkretisierten Zielen der Raumordnung die Anlage eines Flughafens ausgeschlossen ist. Alle anderen Flächen sind potentiell geeignete Alternativstandorte, die sodann in einem fachlichen Prüfverfahren auf Vor- und nachteile zu bewerten sind.

Ein solches Auswahlverfahren steht aus.

11. Klärung der Sicherheitsrisiken

Die Planänderung erfüllt nicht die Anforderung einer Prüfung der Vereinbarkeit mit der EU-Seveso-Richtlinie. Insbesondere wird die durch eine Steigerung der Überflüge um das 3,5 fache gefährdete Sicherheit der Nuklearanlagen in Hanau-Wolfgang gegenüber dem Risiko von Flugzeugabstürzen nicht untersucht. Zu bewerten sind dabei nicht allein geradlinige Horizontalflüge, sondern auch die zahlreichen Kruvenflüge über diesen Anlagen, die schon heute am Ende des Gegenanfluges über Dietzenbach und Seligenstadt über dem Hanauer Stadtteil Wolfgang ausgeführt werden.

IX. Lärminderung durch Festlegung von Anflugverfahren

Für die Anflüge von Luftfahrzeugen auf Flughäfen in Ballungszentren wurde das lärmindernde Anflugverfahren *continuous descend approach* entwickelt. Es handelt sich um ein Verfahren des Landeanflugs. Vor Beginn dieses Verfahrens verlassen die Flugzeuge ihre Reiseflughöhe; sie beginnen in einer Entfernung von ca. 25 Meilen vor der Landeschwelle und einer Höhe von ca. 7.000 Fuß geleitet durch die Fluglotsen des Zielflughafens einen mit einem Gleitwinkel von 3 Grad kontinuierlichen Sinkflug. Die Fluglotsen leiten „die Luftfahrzeuge vom Initial Approach Fix durch Radarführung bis ca. 8 NM Entfernung zum Aufsetzpunkt im kontinuierlichen Sinkflug“ (Regionales Dialogforum, Zur Arbeit des RDF zum Aktiven Schallschutz, Statuspapier, Stand 11.11.2004). Diesem Verfahren schließt sich auf den letzten 8 NM dann z.B. ein Low-Drag/Low-Power Verfahren an.

Dabei müssen die Flugzeuge die Landebahn nicht auf der verlängerten Bahnachse geradlinig anfliegen, sondern können in einer großen S-förmigen Kurve – beim Ostanflug hier also z.B. über dem Vogelsberg oder dem Spessart – den Flughafen anfliegen. Die Flugzeuge erreichen dabei 7,5 NM vor der Aufsetzschwelle den Gleitpfad. Die Vorteile des CDA-Verfahrens liegen darin, dass bei diesem kontinuierlichen Sinkflug die Triebwerksleistung auf etwa 25 % des Schubes (Leerlauf) abgesenkt werden kann und damit sich auch die Fluglärmmissionen entsprechend mindern. Bei Anwendung des CDA-Verfahrens erhöht sich zudem die Überflughöhe im Anflugsektor zwischen 25 und 5 NM vor der Landeschwelle, weil die Flugzeuge nicht mehr im Horizontalflug über Wohngebieten den Gleitpfad von unten anschneiden müssen; zudem werden ein horizontaler Gegenanflug und doppelte Eindrehvorgänge vermieden. Schließlich entfällt die Schuberrhöhung bei den Horizontalflugsegment in Initial Approach-Flughöhe.

Das CDA-Verfahren wird an zahlreichen nationalen und internationalen Flughäfen praktiziert. In Deutschland ist der Einsatz des CDA Verfahrens an den Verkehrsflughäfen Stuttgart (Runway 25), Nürnberg (10 und 28), Hamburg (23, 05 und 15), Hannover (27L, 27R und 09L) und München (26L, 26R, 08L und 08R) möglich. Zur „Einsparung von Kraftstoffen und zur Minderung des Fluglärms“ kann auf Anforderung durch den Luftfahr-

zeugführer der CDA zur Verfügung stehen oder vom Lotsen angeboten werden [DFS 2004]. Es sind unterschiedliche Zwischenflughöhen (2.000 bis 5.000 ft) definiert, der maximale Horizontalfluganteil beträgt 1 NM. „Die Lufthansa-Piloten verwenden dieses innovative Verfahren, wann und wo immer es möglich ist“ [Lufthansa 2004].

Am Flughafen **Frankfurt/Main** hat im Februar 2004 erstmalig eine flugbetriebliche Erprobung des CDA-Verfahrens mit Flugzeugen des Nachtluftpoststerns stattgefunden. Seitens der DFS werden zum CDA Einsatz die Erfahrungen mit Transition to Final Approach genutzt, indem aus Flugfläche FL 70 Vertikalprofile definiert wurden; der Sinkflug erfolgt mit einer Rate von 300 ft/NM im Sinkwinkel von 2,8° bis zur Zwischenanflughöhe (4.000 ft); das Zwischenanflugsegment beträgt max. 1 NM, soll aber im Flugbetrieb zur Geschwindigkeitsanpassung und Konfigurierung des Luftfahrzeugs kaum notwendig sein.

Seitens der HULG ist auf Initiative des RDF eine Lärmberechnung auf Basis der AzB zur Ermittlung der Auswirkungen beim Einsatz des CDA im Vergleich zum bisherigen Standardverfahren durchgeführt worden. Die Eingangsgrößen, die Methodik sowie die Ergebnisse sind in dem zugehörigen Bericht der HULG dokumentiert (siehe Anlage zum Protokoll der PT-Sitzung des RDF vom 16. Sept. 2004).

In **London-Heathrow** wird ein CDA-Verfahren als Regelanflugverfahren tags und nachts angewandt. Dort wird das CDA-Verfahren tagsüber bis zu 80 % und während der Nacht zu ca. 93 % der Anflüge eingesetzt (Normann, Noise Management at the London Airports, Vortrag im November 2002 in Arcachon, Frankreich). Die (theoretische) Definition des CDA an den Londoner Flughäfen sieht vor, dass unterhalb einer Flughöhe von 6.000 ft maximal 2,5 NM Horizontalflug möglich sind (Department of Transport, Local Government and the Regions (DTLR), Noise from Arriving Aircraft, An Industry Code of Practice, September 2001, www.caa.co.uk/docs/68/arrivalscode.pdf). Aufgrund dieser Definition des CDA wird in der Literatur zum Teil von einem „Pseudo-CDA“ gesprochen (Wubben & Busink (NLR), Environmental benefits of continuous descent approaches at Schiphol Airport compared with conventional approach procedures, NLR May 2000, NLR-TP-2000-275, www.nlr.nl/public/library/2000/2000-275-tp.pdf). In der flugbetrieblichen Praxis wird allerdings von dieser vorgegebenen Definition des CDA beim Anflug auf London-Heathrow abgewichen. Über diese Praxis berichtete Flugkapitän Tim Steeds von British Airways vor dem Regionalen Dialogforum.

Am Flughafen **Amsterdam-Schiphol** wird das sogenannte *Advanced-CDA* Verfahren während der Nacht auf der Piste 06 zum Einsatz empfohlen. Es sind ca. 15 Anflüge pro Stunde ohne Einfluss auf die Kapazität abwickelbar.

Nach den Ermittlungen der BA bewirkt das CDA-Anflugverfahren eine Lärminderung von 5 dB in einer Entfernung von 15 nm vom Aufsetzpunkt. Auch das zitierte Statuspapier des Regionalen Dialogforums bewertet die durch das CDA-Verfahren erzielbare Lärmreduzierung mit „ca. 4 bis 5 dB(A) Sound Exposure Level (SEL) in ca. 15 NM Distanz zur Lande-

schwelle" bzw. der Reduzierung des Footprints beispielsweise einer Boeing 747-400 um ca. 40 % gegenüber Standardflugverfahren (vgl. Wubben & Busink (NLR), a.a.O.). Der SEL ist ein Einzelereignispegel und entspricht dem L_{AX} nach DIN 45 643 „Messung und Beurteilung von Fluggeräuschen.“

Weitere Vorteile des CDA-Anflugverfahrens sind eine Reduzierung der Schadstoffemissionen und eine Kerosinersparnis sowie durch den ruhigen Flugabschnitt eine Erhöhung des Reisekomforts für Flugpassagiere.

Das CDA-Anflugverfahren erfordert eine Erhöhung der Zahl der Fluglotsen und stellt an diese einen erhöhten Koordinationsaufwand. Das CDA-Landeanflugverfahren erfordert eine Einweisung und Kontrolle der anfliegenden Flugzeuge durch die Fluglotsen nicht wie derzeit in Frankfurt praktiziert bei Erreichen des ILS-Leitstrahls, sondern schon vor Beginn des CDA-Landeanflugverfahrens. Das erfordert ein besonderes Training der Lotsen und die Erhöhung der Zahl der Lotsen.

In einem Gastbeitrag für die Frankfurter Rundschau hat der Lufthansa-Pilot Ulrich Westermann das Verfahren am 21. September 2000 beschrieben:

"Die Triebwerke sind in den vergangenen Jahren immer leiser geworden und ihr Anteil am Lärmteppich hat sich deutlich verringert. Dennoch produzieren sie den prozentual bedeutsamsten Anteil. Dieser Motorenlärm ist im Leerlauf gering und nimmt mit steigenden Drehzahlen deutlich zu. Aber auch das Flugzeug selbst (Zelle und Tragflächen) produziert Lärm, indem es die Luft verwirbelt. ... Außerdem kann jeder hören, dass Flugzeuge umso leiser sind, je höher sie fliegen - mit steigendem Abstand zur Lärmquelle wird der Pegel des Schalldrucks geringer. Somit ergeben sich einige flugtechnische Möglichkeiten, Lärm so weit wie möglich zu vermeiden. Das Verfahren das dazu entwickelt wurde, ist auch als "low drag - low power"-Verfahren bekannt geworden. Dies wurde dann noch mit dem "continuous descend approach" zu einem lärmindernden Anflugverfahren (weiter)entwickelt. Bei diesem Verfahren soll der Pilot am optimalen Punkt und in großer Höhe - dort entsteht noch kein messbarer Lärm am Boden - die Triebwerke in Leerlauf bringen und dann bis kurz vor der Landebahn mit geringst möglichem Widerstand - sozusagen im Segelflug - das Flugzeug bis in den Endanflug bringen. Dann (erst) werden - wieder im Idealfall - die Landeklappen und das Fahrwerk ausgefahren. An dieser Stelle wird dann der Gleitweg zur Landebahnschwelle erreicht. Um dem Gleitweg zu folgen, muss der Pilot (erst dann) die Triebwerksleistung erhöhen."

Der Pilot setzt sich im Weiteren auch mit den Argumenten auseinander, warum die Deutsche Flugsicherung GmbH dieses optimierte Landeanflugverfahren beim Anflug auf den Frankfurter Flughafen nicht praktizieren lässt:

"Im Fall des Flughafens Frankfurt ergibt sich natürlich auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens die Frage, ob und wie dieses optimale Verfahren eingehalten werden kann. So kommen die Flugzeuge nicht nur aus

Norden, sondern auch aus Süden über das Funkfeuer Spessart und müssen zusätzlich aus Osten kommend, nördlich oder südlich des Flughafens in den Anflug geführt werden. Dazu brauchen die Fluglotsen in Frankfurt einen gewissen Spielraum, sowohl um die notwendige Sicherheit zu gewährleisten, aber auch um die geforderte Anflugkapazität zu erreichen. Hier hat sich nun gezeigt, dass vor allem durch bessere Kommunikation zwischen Fluglotsen und Piloten noch Verbesserungspotential besteht. Wichtig ist, dass der Fluglotse in Standardsituationen klar macht, dass das Flugzeug zwar auf die Anflughöhe von 4000 Fuß (circa 1200 Meter über Meeresspiegel) sinken darf, aber nicht muss. Den Piloten muss man nahe legen, dieses Angebot auch entsprechend zu nutzen. Da die Anflüge nicht immer den gleichen Weg nehmen, ist es für den Piloten wichtig, zumindest ungefähre Angaben zu erhalten, welchen Weg der Lotse plant, damit er seinen weiteren Sinkflug entsprechend der verbleibenden Distanz zur Landebahn planen kann. Er hat dann die Möglichkeit höher - also leiser - zu fliegen und den Sinkflug am optimalen Punkt einzuleiten. Da der eigentliche Endanflug erst kurz hinter Hanau beginnt, kann durch ein besseres Anflugprofil durchaus noch Lärm in diesem Bereich verhindert werden. Dies alles setzt natürlich guten Willen bei allen Beteiligten voraus und bedingt einen höheren Koordinierungsaufwand, vor allem bei den Fluglotsen. Hier ist dann die Deutsche Flugsicherungs-GmbH gefordert, dies - falls notwendig auch durch mehr Personal - sicherzustellen." (Frankfurter Rundschau vom 21.09.2000)

Streitig ist, ob ein CDA-Verfahren auch mit einer Kapazitätsreduzierung bzw. -minderung verbunden sein muß. Das zitierte Statuspapier des RDF nennt ein Minimum von 4 Minuten der Separation bzw. einen Sicherheitsabstand von 5 Minuten als Ergebnis eines Hearings „Maßnahmen im Bereich Fluglärm“ im Oktober 1999. Das RDF nennt als Voraussetzung für die allgemein verbindliche Einführung des CDA die Verpflichtung für ein *Flight Management System*. Dieses System ist seitens der ICAO (noch) nicht verpflichtend vorgeschrieben.

Die DFS hat auf die im Hearing des Hessischen Landtages zur Flughafenerweiterung zum CDA-Verfahren vorgetragene, diese Verfahren könne „nur zu verkehrsarmen, aber auch dementsprechend lärmsensiblen Zeiten durchgeführt werden“. Zudem seien, „da keine genau definierte Anflugprozedur erfolgt, größere Staffelungsabstände notwendig, die negativen Einfluss auf die Kapazität des Flughafens haben“. In der Stellungnahme vom 07.05.2002 an die Fluglärmkommission verweist die DFS weiterhin darauf, daß beim CDA-Verfahren eine Höhenstaffelung der anfliegenden Luftfahrzeuge entfallende und dies zu einer Minderung der Kapazität von mindestens 50 % führe. Auch könne das CDA-Verfahren bei ungünstiger Witterung (starker Gegenwind, Gewitterzellen, Turbulenzen) nicht praktiziert werden. Auf ihrer Homepage vertritt die DFS die Auffassung: „In Frankfurt konsequent das CDA-Verfahren anzuwenden hieße, eine Kapazitätseinschränkung von etwa 50 % hinnehmen zu müssen“ [www.dfs.de]. Zur Praxis in London-Heathrow trug die DFS dem Landtag vor, es werde dort nur auf freiwilliger Basis nach Absprache zwischen Pilot und Lotse „in den Tagesrandzeiten“ angewendet.

Diese Positionen widersprechen der Feststellung, dass das CDA-Verfahren in London-Heathrow, einem Flughafen mit einer dem Frankfurter Flughafen vergleichbarer Kapazität, tags bei 80 % und nachts bei 93 % aller Landungen ohne erkennbare Kapazitätseinschränkung von 50 % und ohne verbindliche Einführung eines *Flight Management System* eingesetzt wird. Der Hinweis der DFS, das CDA-Verfahren werde in London nur in verkehrsarmen Tagesrandzeiten mit größeren und damit kapazitätsmindernden Staffelungsabstände durchgeführt, widerspricht dem Vortrag der englischen Experten vor dem Regionalen Dialogforum, wonach dort 65 % (Schlechtwetter) bis 85 % (Schönwetter) der Gesamtanflüge nach dem CDA-Verfahren durchgeführt werden.

Zur Aufklärung dieses Widerspruches ist in diesem Verfahren ein Sachverständigengutachten zu folgenden Thesen einzuholen:

- Die beizuziehenden anonymisierten Radarspuren der vormittäglichen Verkehrsknoten des Landeanfluges von London-Heathrow für einen verkehrsreichen Sommermonat und die Beiziehung von parallelen Wetterinformationen belegen nach Auswertung durch einen Sachverständigen, dass das CDA-Verfahren in den Spitzenstunden bei 80 % aller Anflüge auf London-Heathrow angewandt wird.
- Das CDA-Verfahren beim Landeanflug auf London-Heathrow ist auf den Landeanflug auf Frankfurt (Main) nach Aufstockung der Zahl der Lotsen und Verbesserung ihrer Qualifizierung übertragbar.
- Das CDA-Verfahren kann in Frankfurt in den ruhebedürftigen Zeiten zwischen 20 Uhr (hilfsiweise 22:00 Uhr) und 7 Uhr (hilfsweise 6 Uhr) in über 90 % der Anflüge angewandt werden.
- Das CDA Verfahren bewirkt eine Lärminderung für das Stadtgebiet von Hanau um 5 %.

Bestätigen sich diese Thesen des Kreises, ist die beabsichtigte Planänderung unter die auflösenden Bedingung zu stellen, dass ganztags das lärmmindernde CDA-Anflugverfahren als Regelanflugverfahren angewandt wird.

X. Zusammenfassung

Die raumbedeutsamen Auswirkungen der technisch möglichen Steigerung der Kapazität von Starts und Landungen auf dem Flughafen Frankfurt (Main) um das 3,5-fache werden im Main-Kinzig-Kreis eine erhebliche Steigerung der Belastung insbesondere durch Fluglärm auslösen. Dies steht im Widerspruch zu raumrelevanten Entwicklungszielen von Gebietskörperschaften im südlichen Main-Kinzig-Kreis, zu denen vor allem die Planungsprojekte

- der *Wohnbereiche für ungestörten Nachtschlaf*,
- der *Beruhigten Kreativzonen* für schöpferisches Arbeiten
- der *Zonen konzentrierten Lernens*.

zählen. Dieser Widerspruch ist nur durch folgende Bedingungen für den Gesamtbetrieb des Flughafens Frankfurt (Main) lösbar (sogenanntes „Modifiziertes Anti-Lärm-Paket“):

- die Anordnung eines generellen Nachtflugverbotes von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr,
- die Beschränkung des Landeanflugbetriebes während der Schlafenszeit von Kindern zwischen 19:00 Uhr und 22:00 Uhr auf Fluglärmimmissionen von $L_{eq(3)}$ 45 dB(A), gemessen und berechnet an der Außenseite der Schlafräume,
- die generelle Anordnung lärmindernder Anflugverfahren wie des kontinuierlichen Sinkgleitfluges („continuous descending approach“) für alle Anflüge,
- die Kontingentierung von Fluglärm mit dem Ziel einer Lärmobergrenze von $L_{eq(3)}$ (Tag/Abend) 55/45 dB(A) an den Außenwänden der Wohngebiete,
- der Aufbau eines systematischen und für die Bürger transparenten Lärmmonitoring-Systems, das regelmäßig den entstehenden Lärm an besonders belasteten Punkten auch im südlichen Main-Kinzig-Kreis mißt und diese Daten im Internet zur Verfügung stellt,
- eine Selbstverpflichtung der Fraport AG zur kontinuierlichen Verminderung der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung entsprechend der Weiterentwicklung der Flugzeug- und Flugtechnik.

Die Planänderung ist ohne vollständige Übernahme dieses Anti-Lärm-Paketes nicht raumverträglich.

Der LEP soll nach dem Auftrag des Gesetzgebers die Entscheidungsspielräume der Regionen nicht stärker einschränken, als dies zur Umsetzung von überregional bedeutsamen Vorgaben erforderlich ist (§ 4 Abs. 1 Satz 3 HLPG). Da die Vorgaben eines LEP zwingend zu beachten sind, zielt der Entwurf darauf, massiv in die Kompetenzen der Regionalversammlung Südhessen einzugreifen. Die Regionalversammlung hatte sich im Jahr 2000 die Entscheidung über die regionalplanerische Verträglichkeit eines Flughafenausbaues ausdrücklich selbst vorbehalten („Kein Ausbau“). Mit

der im Planänderungsentwurf beabsichtigen Festlegung eines auch räumlich sehr präzisen Zieles greift die Landesregierung in die Kernkompetenz der Regionalen Planungsversammlung ein, weil sie deren Aufgaben an sich zieht und ihr eine beachtenspflichtige Vorgabe setzt.

Auch in die Flächennutzungsplanung der Kommunen des MKK greift der Planentwurf schwerwiegend ein, denn die dort vorgesehenen noch nicht realisierten Wohnbauflächen stehen im Konflikt mit dem zukünftig zu erwartenden Fluglärm.

Der Entwurf verkennt auch den räumlichen Wirkungsbereich der beabsichtigten Änderung, denn der Main-Kinzig-Kreis wird in die Untersuchung der landesplanerisch relevanten Wirkungen des Flughafenausbaues fehlerhaft nicht einbezogen.

Der Main-Kinzig-Kreis fordert im Interesse der Lebensqualität seiner Bürger, des Erhalts lärmsensibler kreiseigener Einrichtungen und der längerfristigen bauplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten seiner Kommunen eine methodisch korrekte Prognose, welche Steigerung der Verkehrszahlen und der Schallimmissionen von einem Flughafenausbau innerhalb eines hier sachgerechten Prognosehorizontes von 20 Jahren von dem Planungsprojekt für die Fläche des Landkreises zu erwarten sein wird. Grundlage einer solchen Bewertung sind gebotene Prognosen, u.a.

- welcher Verkehrslärm bei einer zukünftig denkbare technische Vollaustattung des geplanten Bahnsystems mit weit über einer Million Flugbewegungen/Jahr im Südkreis zu erwarten sein wird,
- in welchen der derzeit für das Wohnen und Arbeiten genutzten oder zukünftig nutzbaren Gebiete im Südkreis durch die planbedingt mögliche Verdreifachung des Fluglärms es zu welchem Maß an Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 Schallschutz im Städtebau voraussichtlich kommen würde und welche Siedlungsbeschränkungen sich in zukünftigen Regionalplänen daraus ableiten,
- wie viele lärmsensible Arbeitsplätze dadurch mit welchen wirtschaftlichen Folgen betroffen wären,
- welche öffentlichen Einrichtungen in ihrer Nutzung bzw. ihren in den kommenden Jahrzehnten denkbaren Aus- oder Neubau voraussichtlich eingeschränkt werden würden und welche finanzielle Lasten auf die öffentliche Hand zugunsten des passiven Schallschutzes bzw. einer gebotenen Verlagerung der Einrichtung zukommen können,
- für welche derzeit hinreichend konkret geplanten oder schon beschlossenen, aber noch nicht verwirklichten oder in den kommenden Jahrzehnten denkbaren Bauleitplanungen planbedingt Hindernisse entstehen,
- in welchem Maß sich für welche durch größere Personengruppen genutzten Einrichtungen die Risiken eines Flugzeugabsturzes auf die Hanauer Atomfirmen erhöhen würden

- 310 -

- wie sich die Belastung mit krebserregenden Luftverunreinigungen planbedingt entwickeln wird.

Der Entwurf unterlässt es, das in der Mediation entwickelte und von der Landesregierung der Fraport AG vermittelte eingeschränkte Nachtflugverbot als auflösende Bedingung für die Festlegung des Ausbauzieles zu postulieren.

Schnier, Heike (LTG)

Von: Achim Fränkle [fraenkle@airlog.de]
Gesendet: Mittwoch, 31. Januar 2007 11:54
An: Schnier, Heike (LTG)
Betreff: Änderung LEP; Stellungnahme Fränkle

Sehr geehrte Frau Schnier,
vielen Dank für die Einladung zur Stellungnahme vor dem Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr sowie für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Hessischen Landtages zur Änderung des LEP - Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main. Gerne stehe ich den Abgeordneten des Hessischen Landtages am 13.2. für Fragen zur Verfügung und werde ein entsprechendes Statement vorbereiten. Auf die Ausfertigung einer schriftlichen Stellungnahme möchte ich allerdings verzichten und an dieser Stelle auf die von mir miterstellten Gutachten "Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt am Main" im Auftrag des RDF sowie "Gutachten über die verkehrlichen Auswirkungen und möglichen Maßnahmen bei Einführung eines Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt/Main" im Auftrag der Fraport AG verweisen. Diese Gutachten sind jeweils öffentlich im Internet abrufbar und liegen Ihnen sicherlich vor.

Ich hoffe dennoch mit meiner Teilnahme an der Anhörung den Ausschüssen dienen zu können.

Mit freundlichen Grüßen

Achim Fränkle

Dr. Achim Fränkle
AirLog GmbH
Hauert 20
D-44227 Dortmund
Tel. +49(0)231 7978 462
Fax. +49(0)231 7978 469

- 312 -

27



Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft
Hessen

ver.di e.V. • Landesbezirk Hessen, Postfach 200255, 60606 Frankfurt/Main

An den
Hessischen Landtag
Postfach 3240

EINGEGANGEN

65022 Wiesbaden

01. Feb. 2007

01.02.

Gerold Schaub
stellvertr. Landesbezirksleiter
Landesfachbereichsleiter Verkehr

Ihre Zeichen
Unsere Zeichen sb
Durchwahl 069-2569-1200/1201
Datum 29.01.07

Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Vorbereitung der mündlichen Anhörung wollen wir Ihnen nachfolgend unsere wichtigsten Aussagen auch schriftlich übermitteln.

Zu förderst wollen wir nicht unerwähnt lassen, dass die hessischen Gewerkschaften und der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) sowohl das Mediationsverfahren als auch das Dialogforum konstruktiv begleitet haben bzw. begleiten. Insoweit können Sie erkennen, welche Bedeutung wir dem Flughafen Frankfurt als Motor für die Wirtschaft und die Arbeitsplätze der Region zu messen.

Im Auftrag der Gewerkschaften hat die Hans-Böckler-Stiftung daher auch eigene Untersuchungen in Auftrag gegeben, die Auskunft über die Arbeitsplatzentwicklung geben sollen. Dabei handelt es sich zum einen um eine Untersuchung von Martin Führ und Andrea Baukowitz über die „Evaluierung regionalwirtschaftlicher Wirkungsanalysen“ und zum anderen um eine Untersuchung von Herbert Baum und Klaus Esser über die „Regionale Entwicklung und dem Frankfurter Flughafen“. Sämtliche Studien sind über die Hans-Böckler-Stiftung zu beziehen.

ver.di • Landesbezirk Hessen
Wilhelm-Leuschner-Str. 69-77
60329 Frankfurt a.M.
Telefon 069-2569-0
Telefax 069-2569-1299
Internet:
www.verdi.de
www.hessen.verdi.de
E-Mail:
gerold.schaub@verdi.de

SEB Bank AG Frankfurt
Konto 1617494000
BLZ 500 101 11

Mit den derzeit 70.000 Arbeitsplätzen ist der Flughafen unbestritten die Beschäftigungsstätte Nr. 1 in der Bundesrepublik. Dabei sind die Deutsche Lufthansa mit ca. 35.000 und die Fraport AG mit ca. 16.000 Beschäftigten am Standort sicher herausragend. Dennoch sind die übrigen, teil-

weise mittelständischen Betriebe, in ihrer Bedeutung für den Arbeitsmarkt nicht zu unterschätzen. Vom Blumenladen über Airlines bis hin zu den Speditionen im Süden sind vielzählige Betriebe angesiedelt.

Unbestritten ist, dass der Ausbau als solcher Beschäftigungswirkung in der Region haben wird. Der Bau der erforderlichen Infrastruktur und der Terminalanlagen sind dabei bedeutender als die Landebahn selbst.

Der Luftverkehr zählt zu den Branchen, denen ein überproportionales Wachstum zugeschrieben wird. Mit steigenden Passagierzahlen steigt auch der Bedarf an Arbeitskräften, die diese Passagierzahlen bewältigen. Dabei ist die gesamte Dienstleistungs- und Wertschöpfungskette des Luftverkehrs betroffen. Die Airlines, der Flughafen, die Flugsicherung und alle Dienstleistungen, die Geschäfts- und Urlaubsreisende sonst in Anspruch nehmen.

Die Besonderheit als Luftverkehrsdrehkreuz bringt Frankfurt in eine verschärfte Konkurrenzsituation mit London, Paris und auch München. Von den Entwicklungen in Dubai und an anderen außereuropäischen Standorten sei an dieser Stelle noch nicht einmal gesprochen. Daher ist dauerhaft die Teilnahme am Wachstum des Weltluftverkehr nur mit einer entsprechenden Angebotserhöhung erreichbar.

Die Gewerkschaften haben in den vergangenen Jahren immer wieder darauf hingewiesen, dass nachhaltige Beschäftigungseffekte in der Region für qualifizierte und auskömmliche Arbeitsplätze eng mit Rahmenvorgaben verknüpft sein müssen. Wenn die Politik ihre Verantwortung für die Region und die Menschen, die hier arbeiten, ernst nimmt, dann ist eine hessische Regelung eines Tariftreuegesetzes unabdingbar. Nur so kann Verdrängungswettbewerb und die flächendeckende Etablierung von Dumpinglöhnen verhindert werden.

Neben der sicherlich unwidersprochen einhergehenden Belastungsmomente ist dies die größte Sorge, die die Menschen am Flughafen und im Flughafenumfeld umtreibt.

Mit freundlichen Grüßen



Gerold Schaub
Fachbereichsleiter Verkehr

- 314 -

28

Bauamt



Nauheim
die Musikgemeinde

Gemeindevorstand Nauheim · Postfach 11 61 · 64561 Nauheim

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
Ausschuss für Umwelt, Ländlichen Raum
und Verbraucherschutz
Postfach 3240
65022 Wiesbaden

EINGEGANGEN

02. Feb. 2007

1602.01.

Gemeindevorstand
Weingartenstraße 46-50
64569 Nauheim
T (0 61 52) 6 39 - 0
F (0 61 52) 63 92 80
info@nauheim.de
www.nauheim.de

Thomas Arnold
Zimmer U 11
T (0 61 52) 63 92 30
tarnold@nauheim.de

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: IV-827.00 TA

Nauheim, 30.01.2007

Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt a. M.

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Ausschussvorsitzender Reif,
sehr geehrter Ausschussvorsitzender Heidel,

**im Rahmen der öffentlichen Anhörung zum Antrag der Landesregierung
betreffend der Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans
Hessen 2000 - Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main, Drucks. 16/6057 teilen
wir Ihnen mit, dass wir uns vollinhaltlich den Stellungnahmen der Initiative
„Zukunft Rhein-Main-Aktion gegen Flughafenausbau“ sowie des Bürgermeisters
der Stadt Raunheim anschließen.**

Als eine der vom geplanten Flughafenausbau am nachteiligsten betroffenen Gemeinden
teilen wir die fünf politischen Positionen denen sich die Solidargemeinschaft der in der
Initiative Zukunft Rhein-Main zusammengeschlossenen Kommunen verpflichtet fühlt:

1. Alle Ausbauvarianten außerhalb des derzeitigen Flughafenareals, einschließlich einer zivilen Nutzung des Flughafens Wiesbaden-Erbenheim, werden abgelehnt.
2. Ein verbindliches Anti-Lärm-Abkommen und ein generelles Nachtflugverbot werden als zwingende Voraussetzung jeder Optimierung des bestehenden Start- und Landbahnsystems gefordert.
3. Ein grundsätzliches Nachtflugverbot für die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr wird gefordert.
4. Die aktive Suche nach verträglichen Alternativen zum Ausbau wird gefordert.
5. Intelligente Verbundlösungen in Randgebieten und langfristig eine europaweit gleichmäßigere Verteilung der Belastungen wird gefordert.

.../2

Kreissparkasse Groß-Gerau
BLZ 508 525 53
Kto. 8 000 275

Groß-Gerauer Volksbank
BLZ 508 925 00
Kto. 5 280 001

Volksbank Mainspitze eG
BLZ 508 629 03
Kto. 202 223

Postscheckamt Frankfurt
BLZ 500 100 60
Kto. 630 00-602

Auf Grund unserer Erfahrungen aus der Vergangenheit seit dem Bau der Startbahn 18-West haben wir wenig Hoffnung, dass andere als wirtschaftliche Gesichtspunkte beim Ausbau des Flughafens eine Rolle spielen. Auf Grund dieser Erfahrungen fordern wir, dass eine unverrückbare Obergrenze für die Kapazität des Frankfurter Flughafens festzulegen ist. Bis heute war der einzige Maßstab für das Wachstum des Flughafens die Forderungen der Fraport AG und der Luftfahrtindustrie. Die Interessen der Menschen in der Region oder Aspekte des Naturschutzes spielten dabei keine Rolle.

Und obwohl der geplante Bau einer Landebahn im Kelsterbacher Wald noch lange nicht genehmigt, geschweige denn umgesetzt wäre, wird von interessierten Kreisen bereits heute ein weit darüber hinaus gehender Flughafenausbaue ins Gespräch gebracht (siehe den als Anlage beigefügten Artikel aus der FAZ.NET vom 20.01.2007).

Der Frankfurter Flughafen ist ein wichtiger Bestandteil unseres Landes und unserer Region aber er ist eben nur ein Teil. Es ist legitim, dass der Frankfurter Flughafen seine Interessen artikuliert und durchzusetzen versucht. Die Politik hat aber die Pflicht, die Interessen aller gerecht abzuwägen und Entscheidungen zu fällen, die von allen akzeptiert werden können. Dies vermissen wir im Verfahren um den Ausbau des Flughafens und dies erhoffen und erwarten wir für die Zukunft.

Mit freundlichem Gruß



Ingo Waltz
Bürgermeister

Anlage

Kreissparkasse Groß-Gerau
BLZ 508 525 53
Kto. 8 000 275

Groß-Gerauer Volksbank
BLZ 508 925 00
Kto. 5 280 001

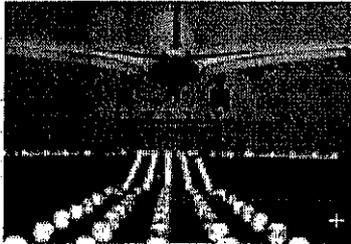
Volksbank Mainspitze eG
BLZ 508 629 03
Kto. 202 223

Postscheckamt Frankfurt
BLZ 500 100 60
Kto. 630 00-602

- 216 -

Aktuell > Wirtschaft > **Hintergründe** >**Flughafen Frankfurt
Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau**

Von Jochen Remmert



Bis Ende 2007 soll über den Ausbau entschieden sein

20. Januar 2007

Der Frankfurter Flughafen gilt mit 68.000 Beschäftigten als die größte Arbeitsstätte in Deutschland. Mittelbar schafft die Luftverkehrswirtschaft noch weit mehr Jobs und damit Lebensperspektiven in der Region. Um sich aber im weltweiten Wettbewerb um Passagier- und Warenströme auch weiterhin eine führende Position zu sichern, bedarf es einer weitsichtigen Planung. Dazu gehört es auch, frühzeitig darüber nachzudenken, wo und wie der Frankfurter Flughafen weiter wachsen kann, wenn dereinst auch die

zusätzliche Kapazität, die mit der geplanten Nordwestlandebahn entsteht, ausgeschöpft sein wird.

Wenn die Prognosen der Deutschen Bank sowie der Flugzeugbauer von Airbus und Boeing zutreffen, wird der bevorstehende Ausbau des Flughafens Frankfurt nicht der letzte gewesen sein. Jedenfalls dann nicht, wenn die Rhein-Main-Region auch mittelfristig einer der bedeutendsten Standorte der Luftverkehrswirtschaft auf der Welt bleiben will. Denn die Branchenexperten erwarten, dass der Luftverkehr in den nächsten 20 Jahren um fünf Prozent wachsen wird - und zwar Jahr für Jahr. Wenn Frankfurt wie bisher von diesem Wachstum profitiert, wird auch die Landebahn Nordwest, die frühestens in vier Jahren in Betrieb gehen soll, in nicht allzu ferner Zukunft zu Spitzenzeiten voll ausgelastet sein und der gesamte Airport wieder an seine Kapazitätsgrenzen stoßen.

Hahn bringt keine nennenswerte Entlastung

Zu manchen Tageszeiten, beispielsweise am Mittag und frühen Nachmittag, ist die Nachfrage nach Slots, den Zeitfenstern für Starts und Landungen, schon jetzt so hoch, dass die Kapazität nach dem Ausbau gerade ausreichen würde, um diese zu befriedigen, wie Experten sagen.

Dass der gut 120 Kilometer entfernt im Hunsrück liegende Flughafen Hahn eine große Entlastung für Frankfurt schaffen könnte, ist nicht anzunehmen. Allein die Fahrzeit von weit mehr als einer Stunde sorgt dafür. Und mit einer akzeptablen Verbindung via Bahn ist auch erst einmal nicht ernsthaft zu rechnen.



Die Kapazitäten der Nordwestlandebahn dürften dem Flughafen nicht lange reichen

Offiziell ist allerdings der Ausbau nach dem Ausbau kein Thema, weder beim Flughafenbetreiber Fraport AG noch in der hessischen Landespolitik. Die schier endlose Kette von Einsprüchen und Rückschlägen auf dem Weg zur Realisierung des aktuellen Ausbauprojekts im Nordwesten des Flughafens macht keine Lust darauf, laut über längerfristige Planungen nachzudenken. Gleichwohl ist gerade dieser beschwerliche Weg der beste Beweis dafür, dass man rasch in Zeitnot geraten könnte und dadurch Wachstumschancen verlorengingen. Wie das ist, lässt sich schon jetzt erleben: Der Fraport-Vorstand muss bei der Vorlage der Verkehrszahlen seit Monaten immer wieder darauf hinweisen, dass Fraport zwar habe zulegen können, aber hinter dem eigentlich möglichen Ergebnis wegen der dem verspäteten Ausbau geschuldeten Kapazitätsengpässe zurückbleibe. Auch 2006 wuchs der Flughafenbetreiber zwar, aber eben in deutlich geringerem Maße als der Weltluftverkehr.

Die Engpässe führen nicht nur dazu, dass manche Airline die gewünschten Lande- und Startzeiten überhaupt nicht bekommt, sie erhöhen auch die Häufigkeit von Verspätungen erheblich. Einer der Leidtragenden ist der mit Abstand wichtigste Fraport-Kunde, die Deutsche Lufthansa. Sie hat zu Beginn des Winterflugplans für einen Teil der Flüge die

-317-

Umsteigezeit von 45 Minuten auf eine Stunde heraufgesetzt. Warteschleifen über Frankfurt verursachten erhebliche zusätzliche Kerosinkosten, heißt es bei der Lufthansa.

Warnung vor striktem Nachtflugverbot

Mit dem für 650 Millionen Euro erkauften Wegzug des Chemiewerks Ticona ist für den Luftverkehrsstandort Rhein-Main immerhin das augenfälligste Hindernis aus dem Weg geräumt, wenn die Landebahn auch nicht vor 2011 in Betrieb gehen wird. Auf uneingeschränkte Entfaltungsmöglichkeiten dürfen sich die Luftverkehrswirtschaft und die mit ihr verbundenen Branchen wie etwa die Frachtfirmen deshalb aber nicht freuen. Zumindest dann nicht, wenn das Nachtflugverbot tatsächlich so strikt praktiziert werden sollte, wie es Fraport selbst auf Betreiben der hessischen Landesregierung beantragt hat.

Lufthansa-Vorstand Stefan Lauer ist nicht der Einzige, der es angesichts der Globalisierung, die keine Nachtruhe kennt, für nicht vertretbar hält, eines der wichtigsten Drehkreuze von 23 Uhr an für sechs Stunden zu schließen. Wolff-Dietrich von Helldorff, Generalbevollmächtigter der Großspedition Kühne & Nagel, warnte jüngst ebenso davor, dass sich die Frachtströme beim Auftauchen neuer Hindernisse noch sehr viel schneller neue Wege suchten als der Passagierverkehr. Ein Flughafen, an dem für ein Viertel des Tages der Verkehr ruhe, sei in großer Gefahr, nicht mehr erste Wahl zu sein.

Ohne die Möglichkeit eines „Nachtsprungs“, bei dem eilige Fracht am Tag nach der Einlieferung ausgeliefert werden kann, sieht er Frankfurt ins Hintertreffen geraten. Treffen kann das Nachtflugverbot aber auch ganz schlicht Frankfurter Unternehmen. So werden via Luftfracht auch hochsensible Güter wie Medikamente von den im Rhein-Main-Gebiet ansässigen Pharmafirmen in alle Welt geschickt.

Dubai rüstet auf - als Konkurrent

Die Verlagerung des Frachtverkehrs hält man auch bei Fedex, einem großen amerikanischen Konkurrenten von Kühne & Nagel, für eine Gefahr, wie Bernhard Schloemer sagt, der das Geschäft für Deutschland und Teile Europas verantwortet. Am Flughafen Frankfurt beschäftigt der Logistik-Riese aus Memphis/Tennessee 500 Mitarbeiter, im Rhein-Main-Gebiet insgesamt 750. Bei Fedex wären von einem strikten Nachtflugverbot derzeit bis zu zehn Prozent des Geschäfts tangiert, heißt es.

Lufthansa Cargo könnten durch ein Nachtflugverbot sogar 80 Millionen Euro verlorengehen. Sicher ist jedenfalls, dass das Wachstum nicht erleichtert wird und es Frankfurt dadurch schwerer haben wird, gegen die weltweite Airport-Konkurrenz bestehen zu können.

Abgesehen von den europäischen Flughäfen in Paris, London und Amsterdam werden auch die Vereinigten Arabischen Emirate versuchen, auf ihre Flughäfen in Dubai sowohl Fracht- als auch Passagierverkehre zu ziehen. Die Größenordnungen, in denen dort gebaut wird, zeigen, welche ehrgeizigen Ziele die Emirate dabei verfolgen: Der größere der beiden Flughäfen wird einmal über sechs Parallelbahnen verfügen und für eine Kapazität von 120 Millionen Passagiere im Jahr ausgelegt sein. Frankfurt bewegt sich zurzeit schon mit weniger als der Hälfte am oberen Limit. Dazu entstehen am „World Central International Airport“ in Dubai auch gleich noch ein Fracht- und Logistikzentrum und ein Industriegebiet.

Dauerhaft genügend Kapazität nötig

Die Flotte, mit der solche Menschenmassen zu befördern sind, hat derweil die staatseigene Airline Emirates bei Airbus geordert - 45 der Großraumflieger des Typs A380. Und dass man durchaus sehr erfolgreich zu kalkulieren und zu rechnen weiß in den Emiraten, zeigt sich nicht zuletzt daran, dass die Airline in keinem Jahr seit ihrer Gründung 1985 weniger als zwanzig Prozent gewachsen ist, 2005 deutlich mehr Gewinn als die Lufthansa erwirtschaftet hat und weltweit als eine der effizientesten Fluggesellschaften überhaupt gilt.

Eric Heymann, Luftfahrtexperte der Deutsche Bank Research, bestätigt die Gefahr, dass Dubai im Zusammenwirken mit der Fluggesellschaft Emirates Frankfurt und anderen europäischen Luftdrehkreuzen Verkehre in erheblichem Maß abspenstig machen könnte. Am besten entgegenwirken lässt sich solch einer dynamischen Konkurrenz letztlich nur

- 318 -

dadurch, dass Frankfurt seinerseits genug Kapazität bietet und entsprechend vorausschauend plant. Anders lassen sich die Wachstumschancen der Luftverkehrsbranche in der Region Rhein-Main auf längere Sicht nicht sichern.

Text: F.A.Z.

Bildmaterial: ddp, dpa/dpaweb

Zum Thema

- **Konkurrenz soll Klage gegen Flughafen sponsern**
- **Lufthansa klagt gegen Flughafen Hahn**
- **Plädoyer für niedrige Lärmgrenzwerte**
- **Kein Pappentiegel für Fraport**
- **Fraport einigt sich mit Ticono**
- **Studie zur Belastung durch Fluglärm**
- **„Im Ernstfall muß Lufthansa Cargo verlagern“**

Lesermeinungen zum Beitrag

- **Ausbau als Fehlplanung?**
- **Reichen 68.000 aus?**
- **Erstaunlich einseitig**

© F.A.Z. Electronic Media GmbH 2001 - 2007
Dies ist ein Ausdruck aus www.faz.net.



Der Magistrat der Stadt Kelsterbach

65451 Kelsterbach • Mörfelder Straße 33 • 65443 Kelsterbach • Postfach 1453

Telefon: 06107 / 773-0
Durchwahl: 06107 / 773-402
Telefax: 06107 / 774-400
jschaab@kelsterbach.de
Bearbeiter: Jochen Schaab

Der Magistrat der Stadt Kelsterbach - Postfach 1453 - 65443 Kelsterbach

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
Ausschuss für Umwelt, ländlichen Raum
und Verbraucherschutz
Postfach 3240

EINGEGANGEN

02. Feb. 2007

602.02

65022 Wiesbaden

Ihr Zeichen
IA 2.4

Ihre Nachricht vom
12.12.2006

Unsere Nachricht vom

Unser Zeichen
Büro Bürgermeister

Kelsterbach, den
01.02.2007

Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main hier: Schriftliche Stellungnahme der Stadt Kelsterbach

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Reif,
sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Hendel,

anbei senden wir Ihnen die Stellungnahme der Stadt Kelsterbach im Rahmen der öffentlichen Anhörung zum Antrag der Landesregierung betreffend Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main, Drucksache 16/6057.

Mit freundlichen Grüßen

(Erhard Engisch)
Bürgermeister

(Manfred Ockel)
Erster Stadtrat

Anlage:
Stellungnahme Stadt Kelsterbach

Konten der Stadtkasse Kelsterbach:

Postgiroamt Frankfurt a. M., Nr.: 66 01-601, BLZ: 500 100 60
Kreissparkasse Groß-Gerau, Hauptzweigstelle Kelsterbach, Nr.: 5 000 013, BLZ: 508 525 53
Frankfurter Volksbank eG, NL Kelsterbach, Nr.: 410 1550 589, BLZ: 501 900 00

Sprechzeiten:

montag, dienstags
mittwochs u. freitag 08.00 - 12.00 Uhr
donnerstag 14.00 - 18.00 Uhr

Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000

(„Entwurf Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach § 8 Abs. 7 HLP
Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main)

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Kelsterbach

Die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 ist, auch nachdem die Hessische Landesregierung den Versuch einer Abwägung unternommen hat und behauptet, die Prognosezahlen für das Jahr 2020 berücksichtigt zu haben, rechtswidrig. Der Hessische Landtag darf der rechtswidrigen Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nicht zustimmen. Unter Bezugnahme auf die Stellungnahme der Stadt Kelsterbach wird erneut beantragt,

das Verfahren zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 - Erweiterung Flughafen Frankfurt/ Main - abzubrechen bzw. einzustellen.

Hilfsweise wird beantragt,

das Verfahren zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 - Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main - auszusetzen und nach Berücksichtigung des aktuellen Sachverhalts, der aktuellen Rechtslage aus den Bundesgesetzen und der aktuellen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts neue Unterlagen zu erstellen und diese neuen Unterlagen öffentlich auszulegen und die Stellungnahme der Stadt Kelsterbach sowie der anderen betroffenen Städte und Gemeinden einzuholen.

Von der geplanten Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 - Erweiterung Flughafen Frankfurt Main - sind abwägungserhebliche Belange der Stadt Kelsterbach betroffen. Die Belange der Stadt Kelsterbach sind bislang nicht oder nur unzureichend im Entwurf berücksichtigt worden.

1. Die Raumordnung muß berücksichtigen, daß sie mit der geplanten Zielfestlegung III. 1 die Zukunftsfähigkeit der Stadt Kelsterbach grundlegend in Frage stellt. Die Raumordnung kann sich nicht auf den unmittelbaren Flächenbereich beschränken, der durch den Bau einer Landebahn im Kelsterbacher Wald betroffen ist. Vielmehr hat die Raumordnung die rechtlichen und tatsächlichen Auswirkungen des Baus einer Landebahn im Kelsterbacher Wald zu berücksichtigen und in die Abwägung einzustellen. Zu den rechtlichen und tatsächlichen Auswirkungen des Baus einer Landebahn im Kelsterbacher Wald gehören - insbesondere - die kommunale Bauleitplanung, das Recht der Ortsgestaltung, die verfassungsrechtlich garantierte Selbstverwaltung, das Eigentum, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse,

Immissionsbelastungen (Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, sekundärer Luftschall, Gerüche) und kleinklimatische Veränderungen. Dem kann nicht entgegengehalten werden, für die Raumordnung gelte ein gröberes Prüfungsraaster als für die Planfeststellung nach dem LuftVG, mit der Folge, daß die kleinräumigen Auswirkungen des Vorhabens der Fraport AG Gegenstand der Planfeststellung sind. Vielmehr wird durch die Zielfestlegung III. 1 in Verbindung mit der Plankarte ein Vorranggebiet für eine Landebahn im Kelsterbacher Wald faktisch parzellenscharf festgelegt. Damit wird unmittelbar der räumliche Bereich des Vorhabens der Fraport AG rechtlich bindend für die Planfeststellungsbehörde und damit für die Planfeststellungsentscheidung festgelegt. Weil durch die Zielfestlegung III. 1 die Planfeststellungsentscheidung vorweggenommen wird, muß bereits die Raumordnung das Abwägungsgebot in der Entscheidungstiefe, in dem Umfang und in der Tiefe beachten, wie es die Planfeststellung leisten muß. Die Stadt Kelsterbach beruft sich ausdrücklich auf die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006 – z. B. BVerwG 4 A 1001.04.

Mindestens ein Drittel des Stadtgebiets geht der Stadt Kelsterbach durch die Festlegung eines Vorranggebiets für den Luftverkehr verloren. Die tatsächlichen Auswirkungen des Vorranggebiets sind aber nicht auf ein Drittel des Stadtgebiets der Stadt Kelsterbach beschränkt, denn die vorhabenbedingten Emissionen (z. B. Lärm, sekundärer Luftschall, Luftschadstoffe) erfassen das gesamte Stadtgebiet. Es ist zu befürchten, daß es mittel- und langfristig keinen nachhaltigen Zuwachs an Wohnbevölkerung und Gewerbeansiedlungen geben wird. Die Konsequenzen, die eine solche Entwicklung für das soziale Zusammenleben in Kelsterbach hätte, sind unabsehbar.

2. Die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 berücksichtigt nicht die Planungshoheit der Stadt Kelsterbach. Durch die Festlegung eines Vorranggebiets für die Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main im Gebiet der Stadt Kelsterbach und durch die dadurch für die Planfeststellungsbehörde verbindlichen Vorgaben für die fachplanungsrechtliche Entscheidung für den Bau und den Betrieb der Landebahn im Kelsterbacher Wald werden die bisher aufgestellten Bebauungspläne in ihren Planungszielen grundlegend betroffen. Künftig können neue Bebauungspläne allein hinsichtlich der Beachtung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht oder nur unter erheblichen Einschränkungen aufgestellt werden, weil mit dem Betrieb der neuen Landebahn und des erweiterten Flughafens erhebliche Gefahren und Belastungen (abstürzende Flugzeuge, herabfallende Flugzeugteile oder Wirbelschleppen, Fluglärm, Bodenlärm, Triebwerksprobeläufe, Gewerbelärm, Straßenverkehrslärm, sekundärer Luftschall, Elektromog, Luftschadstoffe, Radarstrahlungen) verbunden sind. Zur Vermeidung von Mißverständnissen ist klarzustellen, daß der Bebauungsplan „Nr. 4/99 Mönchwald“ ein Gebiet betrifft, das im Kelsterbacher Wald liegt und in dem die Landebahn im Kelsterbacher Wald gebaut werden soll. Auch insoweit wird die Bauleitplanung der Stadt Kelsterbach im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts durch die Änderung des

Landesentwicklungsplans Hessen 2000 in rechterheblicher Weise beeinträchtigt. Der Bebauungsplan „Nr. 4/99 Mönchwald“ dient dem naturschutzrechtlichen Ausgleich für die durch die Bebauungspläne „Nr. 2/99 Länger Weg II“ und „Nr. 3/99 Länger Weg III“ bauplanungsrechtlich zugelassene Bebauung. Die Bauleitplanung der Stadt Kelsterbach wird auch hinsichtlich des Flächennutzungsplans beeinträchtigt. Die oben bereits aufgezeigten Wirkungen des von der Fraport AG geplanten Vorhabens verhindern nachhaltig jede sachgerechte Fortschreibung des Flächennutzungsplans sowie die Entwicklung von Bebauungsplänen aus dem Flächennutzungsplan. Raumordnungsrechtlich ist die Ausweisung des Güterverkehrszentrums (GVZ) für die Bauleitplanung - insbesondere für die Flächennutzungsplanung - bedeutsam. Mit der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main ist unmittelbar das im Gebiet der Stadt Kelsterbach geplante GVZ betroffen. Die Hessische Landesregierung hat die Auswirkungen der geplanten Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 auf das GVZ nicht geprüft, insbesondere nicht geklärt, ob die Landebahn im Kelsterbacher Wald die Realisierung des GVZ - gegebenenfalls aus Sicherheitsgründen - verhindert.

Außerdem ist die Bauleitplanung der Stadt Kelsterbach hinsichtlich der unbeplanten, aber bestehenden innerörtlichen Baugebiete im Sinne des § 34 BauGB betroffen, weil diese Gebiete wegen der aufgezeigten Wirkungen einer sachgerechten baulichen Verdichtung sowie einer Überplanung durch Bebauungspläne (§ 30 BauGB) nicht mehr zugänglich sind. Auch die Gebiete innerhalb der Stadt Kelsterbach, die als Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB zu charakterisieren sind, sind einer Überplanung durch Bebauungspläne (§ 30 BauGB) nicht mehr zugänglich. Die aufgezeigten Auswirkungen sind für das Gebiet der Stadt Kelsterbach so stark, daß künftig städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (§§ 136 ff. BauGB), städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen (§§ 165 ff. BauGB), Stadtumbaumaßnahmen (§§ 171a ff. BauGB) sowie Maßnahmen der Sozialen Stadt (§ 171e BauGB) kaum mehr von der Stadt Kelsterbach durchgeführt werden können. Ferner ist die kommunale Planungshoheit der Stadt Kelsterbach insoweit betroffen, als Erhaltungssatzungen (§§ 172 ff. BauGB) ebensowenig erlassen werden können wie Städtebauliche Gebote (§§ 175 ff. BauGB).

Die aufgezeigten Betroffenheiten betreffen die Planungshoheit der Stadt Kelsterbach auch hinsichtlich der Verkehrsplanung einschließlich Bewirtschaftung des Parkraums, der Lärminderungsplanung, der Luftreinhalteplanung, der Beteiligung an der Flächennutzungsplanung sowie sonstiger informeller Planungen (z.B. der Radwegeplanung, der Grünordnungsplanung einschließlich des Mönchwaldsees als Naherholungsgebiet, der planerischen Teilnahme an der Regionalparkroute, der Planung von Wochenmärkten und ortsbezogener Festveranstaltungen). Die Planungshoheit der Stadt Kelsterbach wird auch hinsichtlich des erweiterten Bauschutzbereichs betroffen. Faktisch ist auch dieser Bereich einer vernünftigen Bauleitplanung entzogen. Hervorzuheben ist, daß der Gewerbebereich des

Bebauungsplans Mönchhof (Caltex-Gelände) betroffen ist. Im Entwurf wird darauf hingewiesen, daß die Festsetzungen des Bebauungsplans Mönchhof Bauhöhen zulassen, die erheblich über die nach der fachplanungsrechtlichen Genehmigung der Landebahn im Kelsterbacher Wald geltenden Bauhöhenbeschränkungen hinausragen und mit der Anflugschneise der Landebahn im Kelsterbacher Wald in Konflikt geraten. Fachplanungsrechtlich kann durch einen Planfeststellungsbeschluß, der ein Verwaltungsakt ist, ein Bebauungsplan, der eine Satzung ist, nicht geändert oder aufgehoben werden. Mithin hat der Verwaltungsakt „Planfeststellungsbeschluß“ die Satzung „Bebauungsplan Mönchhof“ zu beachten und darf den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht widersprechen. Wegen des planungsrechtlichen Konflikts zwischen dem Bebauungsplan Mönchhof und dem erweiterten Bauschutzbereich kann die Landebahn im Kelsterbacher Wald nicht genehmigt werden, weil sie die Ursache des Konflikts ist. Dies hat die Hessische Landesregierung bei ihrer Entscheidung über die geplante Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 zu berücksichtigen

Hinsichtlich der aufgezeigten Betroffenheit der kommunalen Planungshoheit kann keine Rede davon sein, daß die Stadt Kelsterbach in ihrer Entwicklung nicht eingeschränkt wird. Ausweislich der Aussagen in den Entwurfsunterlagen negiert die Hessische Landesregierung offensichtlich die Tatsache, daß mit einer Landebahn im Kelsterbacher Wald in unmittelbarer Nähe von gewerblicher Nutzung und Wohnbaunutzung die Stadt Kelsterbach - auch bauplanungsrechtlich - unmittelbar betroffen ist. Angesichts der Auswirkungen des Vorhabens kann von einer vernünftigen, d. h. von einer gesetzmäßigen Bauleitplanung im Sinne des Baugesetzbuchs für die Stadt Kelsterbach keine Rede mehr sein. Die verfassungsrechtlich garantierte Planungshoheit verkommt durch die Zielfestlegung eines Vorranggebiets für die Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main zu einer inhaltslosen Hülse. Eine städtebauliche Entwicklung der Stadt Kelsterbach kann überhaupt nicht mehr stattfinden. Die wirtschaftlichen und sozialen Folgen liegen auf der Hand. Es ist wenig wahrscheinlich, daß wegen der Lärmbelastung, aber auch wegen des exorbitant gesteigerten Sicherheitsrisikos, ein nennenswerter Zuwachs der Wohnbevölkerung stattfinden wird. Ebenso fraglich ist die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe in Kelsterbach. Es ist vielmehr zu befürchten, daß viele Gewerbebetriebe absiedeln und weite Teile der Wohnbevölkerung aus Kelsterbach abwandern werden. Die Hessische Landesregierung hat es bislang unterlassen, die nachteiligen Wirkungen des Flughafenausbaus auf die Wirtschaft - speziell der Stadt Kelsterbach - gutachterlich zu untersuchen und ein entsprechendes Gutachten zum Gegenstand der Entscheidung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 zu machen. Abgesehen davon, daß es allein schon mit Blick auf die Verhältnisse im Gebiet der Stadt Kelsterbach abwegig ist, zu behaupten, der Flughafenausbau sei in bezug auf die Wirtschaft variantenunabhängig, kann das schon deshalb nicht der Fall sein, weil die negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft überhaupt nicht untersucht worden sind. Die Hessische Landesregierung hat die Vernichtung von Arbeitsplätzen nicht in den Blick genommen. Hervorzuheben ist, daß von einer Stärkung der

gewerblichen Entwicklungsschwerpunkte Raunheim und Kelsterbach nicht gesprochen werden kann. Das Gegenteil ist offenkundig der Fall. Es ist in diesem Zusammenhang daran zu erinnern, daß anlässlich der Inbetriebnahme der sog. Cargo-City-Süd von den rund 4.000 Arbeitsplätzen lediglich 13% neue Arbeitsplätze gewesen sind. Mithin ist der ganz überwiegende Teil der Arbeitsplätze aus der Stadt Kelsterbach in den Bereich der Cargo-City-Süd - zum Schaden der Stadt Kelsterbach - verlagert worden.

Im Zusammenhang mit der kommunalen Planungshoheit kommt der Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Wirtschaft in der Stadt Kelsterbach besondere Bedeutung zu. Insoweit hat die Hessische Landesregierung das Thema „Abwanderung“ nicht hinreichend ausführlich zum Gegenstand der Unterlagen gemacht. Die fehlerhafte und unzuträgliche Arbeitsweise der Hessischen Landesregierung zeigt auf, daß sie nicht in der Lage ist, die Auswirkungen der Änderungsplanung realistisch einzuschätzen. Bereits jetzt klagt die ortsansässige Wirtschaft im Rhein-Main-Gebiet darüber, daß viele qualifizierte Arbeitskräfte deshalb nicht nach Frankfurt und in das Rhein-Main-Gebiet kommen, weil fluglärmunbelastete Wohngebiete kaum noch anzutreffen sind. Die Menschen wollen zwar gerne im Rhein-Main-Gebiet arbeiten, aber wegen der hohen Fluglärmbelastung dort nicht wohnen. Es liegt deshalb auf der Hand, anzunehmen, daß dann, wenn der Fluglärm im gesamten Rhein-Main-Gebiet erhöht wird, und zwar in einem Maße, das es rechtfertigt, von einer Verdoppelung zu sprechen, viele im Rhein-Main-Gebiet bislang wohnende Menschen abwandern werden. Dies gilt nicht nur speziell für die Stadt Kelsterbach, sondern für alle unmittelbar angrenzenden Städte und Gemeinden. Aber auch im weiteren Umfeld um den Flughafen Frankfurt/Main herum kann es auf der Basis der allgemeinen Lebenserfahrungen zu spürbaren Abwanderungen kommen, insbesondere auch deshalb, weil der Fluglärm im Zusammenhang mit den neu geordneten Flugrouten unzumutbare Ausmaße angenommen hat bzw. annehmen wird. Die Abwanderung hätte, was an dieser Stelle bekräftigt werden muß, dramatische Auswirkungen wirtschaftlicher und sozialer Art für die Stadt Kelsterbach. Die vorhandenen Wohnbauflächen in den Bebauungsplangebieten und in den unbeplanten Innenbereichen nach § 34 BauGB würden ungenutzt bleiben. Es könnte mit Blick auf die Erfahrungen andernorts zu sozialen Spannungen kommen. Auch für die vorhandenen Gewerbeflächen steht zu befürchten, dass bei einer Inbetriebnahme der Landebahn im Kelsterbacher Wald erhebliche Flächen so beeinträchtigt sind, dass eine sinnvolle Nutzung unmöglich werden wird. Das gilt unter Sicherheitsaspekten insbesondere für die Firma Ticon. Diese Firma muß - wie die aktuellen Äußerungen der Firma Ticon, der Fraport AG und der Hessischen Landesregierung bestätigen - dann, wenn die Landebahn im Kelsterbacher Wald realisiert werden soll, abgesiedelt werden. Die vollkommene Mißachtung der durch die Bauleitplanung ausgewiesenen Gewerbeflächen durch die Hessische Landesregierung ergibt sich auch aus der Tatsache, daß der Bebauungsplan „Nr. 1/1999 Mönchhof/Teilbereich Kelsterbach“, der das Caltex-Gelände betrifft, in Wahrheit schlicht ignoriert wird. Es darf daran erinnert werden, daß dieser Bebauungsplan der Stadt Kelsterbach

und der anschließende Bebauungsplan im Gebiet von Raunheim Gewerbeflächen ausweisen, die Arbeitsplätze für ca. 14.000 Arbeitnehmer schaffen. Der wirksame Bebauungsplan der Stadt Kelsterbach steht ebenso wie derjenige von Raunheim der Zielfestlegung eines Vorranggebiets für die Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main und einer Realisierung einer Landebahn im Kelsterbacher Wald entgegen.

Selbst wenn - vorsorglich - unterstellt werden soll, daß die von der Fraport AG behauptete Zunahme von 100.000 Arbeitsplätzen zutrifft, muß diese Zunahme raumordnungsrechtlich bewältigt werden. Es reicht nicht aus, 100.000 neue Arbeitsplätze in Prozentanteilen auf das Land Hessen oder angrenzende Bundesländer zu verteilen. Die mit der Flughafenausbauplanung verbundene drastische Ausweitung der Siedlungsbeschränkungsgebiete zwingt zu der Frage, wo denn 100.000 neue Arbeitskräfte wohnen können, zumal erfahrungsgemäß Arbeitnehmer aus Kosten- und Zeitgründen bestrebt sind, möglichst nahe an der Arbeitsstelle zu wohnen. Nach der Logik der Hessischen Landesregierung müßte eigentlich der Siedlungsdruck auf die nahe dem Flughafen gelegenen Städte und Gemeinden zwangsläufig steigen. Insoweit geht es nicht allein um „100.000 neue Arbeitnehmer“, sondern auch um deren Familien und Kinder. Mithin sind - neben dem Belang „Wohnen“ - insbesondere auch die Belange „Kindertagesstätten“, „Schulen“, „Krankenhäuser“ und „Verkehr“ entscheidungserheblich. Mit Blick auf die amtliche Statistik sind mit zusätzlichen „100.000 Arbeitnehmern“ ca. 70.000 zusätzliche Personenkraftwagen verbunden. Die Auswirkungen auf das überörtliche und das kommunale Straßennetz sind offensichtlich von der Hessischen Landesregierung indes bislang vernachlässigt worden. Nach der Begriffsdefinition der Internationalen Statistikkonferenz von 1887 sind im übrigen Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern als „Großstädte“ definiert. Die von der Hessischen Landesregierung und von der Fraport AG angenommene Zunahme von 100.000 Arbeitsplätzen bedeutet auch unter dem Aspekt „Familien mit Kindern“ in Wahrheit die Ansiedlung einer Großstadt im Rhein-Main-Gebiet. Diese Tatsache bewältigt der Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nicht.

3. Das von der Fraport AG zur fachplanungsrechtlichen Genehmigung beantragte Vorhaben zum Bau und zum Betrieb einer Landebahn - mit weiteren damit im Zusammenhang stehenden Baumaßnahmen (z. B. zweier Rollbrücken) - im Kelsterbacher Wald für den Flughafen Frankfurt/Main führt unmittelbar zur Zerstörung großer Teile des Kelsterbacher Waldes, mittelfristig zur Zerstörung des gesamten Kelsterbacher Waldes und mittel- und langfristig zu schwerwiegenden Beeinträchtigungen der Stadt Kelsterbach.

Die Waldflächen des Kelsterbacher Waldes haben den Schutzstatus „Bannwald“, die mit Erklärung vom 01. April 1997 (Staatsanzeiger 21/1997) nach Hessischem Forstgesetz rechtskräftig ausgewiesen wurden. Die Erklärung zu Bannwald wurde wie folgt begründet:

„Die Restwaldfläche des Stadtwaldes Kelsterbach wurde in den vergangenen Jahrzehnten insbesondere durch folgende Eingriffe stark beeinträchtigt: Erweiterung des Industrie- und Gewerbegebietes am Staudenweiher und im Taubengrund, Bau der A 67 mit Errichtung des Mönchhofdreiecks, Verbreiterung der Autobahn A3, Ausbau der B 43, Ausbau der Bahnlinie Frankfurt-Mainz, Errichtung einer Hochspannungstrasse und einer Umspannungsanlage, Kiesabbau an mehreren Stellen des Stadtwaldes und Eintrag von waldschädigenden Schwefelmissionen durch das ehemalige Caltex-Gelände. Durch die besondere Lage des Stadtwaldes Kelsterbach inmitten des Ballungsraumes Rhein-Main erfüllen die Waldflächen trotz der vorgenannten Inanspruchnahme nach wie vor eine Vielzahl wichtiger Waldfunktionen, so daß weitere Waldverluste vor dem Hintergrund der Bedeutung dieser Waldflächen für das Allgemeinwohl nicht mehr hingenommen werden können. Die Waldflächen liegen in einem durch außerordentlich stark frequentierte Verkehrsstraßen belasteten Bereich (A3, A 67, Flughafen Rhein-Main). Hier stellt der Wald einen nicht ersetzbaren Lärm-, Sicht- und Immissionsschutz für die angrenzenden Siedlungs- und Erholungsräume dar. Bedingt durch die flächenmäßige Ausdehnung kommt den angesprochenen Waldflächen eine erhebliche Bedeutung für den Klimaschutz zu. Die ausgleichende Wirkung großer Waldflächen auf jahres- und tageszeitliche Temperaturschwankungen ist gerade für die Stadt Kelsterbach unverzichtbar. Die Waldflächen filtern die durch Verkehr und Industrie mit Schadstoffen belastete Luft und dienen als Frischluftreservat für die gesamte Umgebung. In besonderem Maße gilt dies für die horizontal und vertikal reich gegliederten Waldbestände des Stadtwaldes Kelsterbach. Durch die Reinigung und Speicherung des Niederschlagswassers leisten die Waldflächen einen entscheidenden Beitrag zur Bereitstellung und Sicherung eines qualitativ hochwertigen Trinkwasserangebots. Innerhalb des Stadtwaldes Kelsterbach liegen einige Dünenbereiche, die es mit einer entsprechenden Vegetation zu sichern gilt. Ein erheblicher Teil der Waldbestände zeichnet sich durch relative Naturnähe aus. Außerdem bieten die Waldflächen zahlreichen Tier- und Pflanzenarten einen Lebensraum. Eine an langen natürlichen Verjüngungszeiträumen orientierte Bewirtschaftungsform und der hohe Anteil von Mischbeständen garantieren diese Funktion auf Dauer. Durch ihre zentrale Lage haben die Waldungen insbesondere für die Feierabend- und Wochenenderholung der in der Region lebenden Bevölkerung eine überragende Bedeutung. Durch die ruhige Erholung in Form von Spaziergängen, aber auch durch die sportlichen Aktivitäten im Wald, wird er zum wichtigsten „Ausgleichsraum“ für die Belastungen, denen die Bevölkerung im Ballungsgebiet ausgesetzt ist.“

Zu dieser amtlichen Begründung stellt die Stadt Kelsterbach ausdrücklich klar: Diese Begründung trägt auch im Jahr 2007 ohne jegliche Abstriche die Unterschützstellung des Kelsterbacher Waldes als Bannwald. Die Hessische Landesregierung hat den Charakter des

Kelsterbacher Waldes als Bannwald bislang nicht in rechtlich zutreffender Art und Weise im Entwurf berücksichtigt. Insbesondere fehlt eine Auseinandersetzung der hier zitierten Begründung zur Bannwaldausweisung mit der geplanten Zielfestlegung für ein Vorranggebiet für die Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main.

Die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 hat die Zerstörung des gesamten Kelsterbacher Waldes zu berücksichtigen. Dies auch deshalb, weil die Zerstörung des Kelsterbacher Waldes unmittelbare, d. h. sofortige Auswirkungen auf das gesamte Gebiet der Stadt Kelsterbach hat. Der Fortfall des Kelsterbacher Waldes führt zu einer ungehinderten Lärmbelastung des gesamten Stadtgebiets, weil seine durch die Bannwalderklärung manifestierte Lärmschutzwirkung entfällt. Künftig werden der Lärm aus dem Flugbetrieb, der Bodenschall, der Lärm aus den Triebwerksprobeläufen sowie aus dem sonstigen Betrieb des Flughafens Frankfurt/Main ungehindert auf das Stadtgebiet, insbesondere auf die bebauten Flächen einwirken. Die Schutzfunktion des Kelsterbacher Waldes, auch hinsichtlich des sekundären Luftschalls und der Luftschadstoffe, wird vollständig entfallen. Insoweit ist die Stadt Kelsterbach durch die geplante Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 in ihrem verfassungsrechtlich garantierten Recht auf Selbstverwaltung, der kommunalen Planungshoheit, des Rechts auf Gestaltung der Stadt sowie des Eigentumsrechts und ihrer rechtsstaatlichen Verpflichtung, die Funktionsfähigkeit ihrer kommunalen Einrichtungen ebenso zu sichern wie die in ihrem Stadtgebiet vorhandenen staatlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen und Veranstaltungen, verletzt. Zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit ihrer kommunalen Einrichtungen gehört auch der Schutz der Mitarbeiter der Stadt Kelsterbach sowie der Schutz der Mitglieder der kommunalen Vertretungskörperschaften, insbesondere der Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung, vor gesundheitsbeeinträchtigenden Einwirkungen durch Emissionen (z. B. Lärm, sekundären Luftschall, Luftschadstoffe), die im unmittelbaren oder mittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Frankfurt/Main stehen.

4. Die Stadt Kelsterbach ist hinsichtlich ihres Eigentums, ihrer Selbstverwaltungsgarantie, ihrer Planungshoheit und ihrem Recht und ihrer Pflicht, die Funktionsfähigkeit der gemeindlichen Verwaltung aufrechtzuerhalten und dabei insbesondere den ordnungsgemäßen Betrieb der Verwaltung und der kommunalen Vertretungsorgane sicherzustellen, durch die Lärmauswirkungen aus dem Bereich des bisherigen Flughafens ebenso betroffen wie durch die Lärmauswirkungen aus dem Bau und dem Betrieb einer Landebahn im Kelsterbacher Wald. Vor diesem Hintergrund der tatsächlichen und geplanten künftigen Verhältnisse ist es raumordnungsrechtlich nicht nachvollziehbar, aus welchen rechtlichen und tatsächlichen Gründen die Hessische Landesregierung zur Zielfestlegung eines Vorranggebiets im Kelsterbacher Wald anlässlich der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 den abwägungserheblichen Belang „Lärm“ ausschließlich auf den „Fluglärm“ beschränken will. Zwar ist es weder raumordnungsrechtlich noch fachplanungsrechtlich zu beanstanden, daß die

Hessische Landesregierung als Fluglärm denjenigen Lärm definiert, der durch die Flugzeuge auf den Start- und Landebahnen entsteht. Damit ist aber die Lärmbelastung, die unmittelbar mit dem Betrieb der Landebahn im Kelsterbacher Wald verbunden ist, nicht vollständig erfaßt.

Entscheidungserheblich ist neben dem Fluglärm auch der Bodenlärm, der auf den Rollwegen und - insbesondere - auf den beiden Rollbrücken entsteht. Dieser Bodenlärm ist auch im Rahmen der Abwägung zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 zu berücksichtigen, denn er wirkt unmittelbar auf das Gebiet der Stadt Kelsterbach. Ohne die Zielfestlegung für die Ausweisung eines Vorranggebiets für die Flughafenerweiterung gäbe es den mit dieser Flughafenerweiterung unmittelbar verbundenen Bodenlärm nicht. Die Beschränkung der Hessischen Landesregierung auf den Fluglärm ist im übrigen bundes- und europarechtlich rechtsfehlerhaft, weil die Gesamtlärmbelastung entscheidungserheblich ist. Die Beurteilung der Gesamtlärmbetrachtung hat sich auf die Lärmauswirkungen aller Lärmquellen bzw. Lärmarten zu erstrecken, unabhängig davon, ob man sie dem Fluglärm, Rolllärm, Bodenlärm, Gewerbelärm, Verkehrslärm oder Baulärm zuordnet oder ob sie - beispielsweise - dem Grundgesetz, dem BGB, dem Fluglärmgesetz, dem Bundesimmissionsschutzgesetz, der 16. BImSchV, der 22. BImSchV, der 24. BImSchV oder einer anderen Rechtsverordnung nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, den gesetzlichen Regelungen auf der Basis des Hessischen Landesrechts, der TA-Lärm, der AVV-Baulärm, der DIN 18005 oder einer anderen Verwaltungsvorschrift, Richtlinie, DIN-Norm oder einer sonstigen Konvention „beteiligter Kreise“ (z. B. „VDI“) zuzurechnen sind.

Klarzustellen ist, daß die Schallbetroffenheit der Stadt Kelsterbach sich nicht allein auf Gebäude bezieht, sondern auch auf die Außenbereiche, die zum Aufenthalt im Freien bestimmt und gewidmet sind. Hervorzuheben ist, daß - beispielsweise - das Erholungsgebiet „Südpark“, das nur wenige hundert Meter von der geplanten Landebahn im Kelsterbacher Wald entfernt liegt, insbesondere vom Lärm aus dem Betrieb der Landebahn so stark betroffen ist, daß seine Funktion faktisch aufgehoben wird. Die Stadt Kelsterbach ist bereits heute auch ohne den geplanten Ausbau erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt, die sich ganz überwiegend aus dem Verkehrslärm (Straßen, Eisenbahn, Flughafen) ergeben. Aus dem Schallimmissionsplan der Stadt Kelsterbach ergibt sich, daß für das Prognosejahr 2010 bei der europarechtlich und bundesrechtlich vorgeschriebenen Summenpegelbetrachtung praktisch das gesamte Gebiet der Stadt Kelsterbach, insbesondere die bebauten Bereiche, von unzumutbaren und verfassungswidrigen Lärmbelastungen betroffen ist.

Angesichts der Tatsache, daß die Rechtsprechung mit überzeugenden Gründen zur Beurteilung der Lärmbelastung aus dem Betrieb eines Flughafens die sog. „100/100-Regelung“ für rechtlich geboten hält und dementsprechend - beispielsweise - im Planfeststellungsbeschluß zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld die Planfeststellungsbehörde die sog. „100/100-Regelung“

planfestgestellt hat, ist es raumordnungsrechtlich und fachplanungsrechtlich geboten, die sog. „100/100-Regelung“ den Abwägungsentscheidungen zugrunde zu legen. Zwar stellt die Hessische Landesregierung im Entwurf verschiedentlich auf die sog. „100/100-Regelung“ ab, andererseits wird aber auch die sog. standardisierte Betriebsrichtungsaufteilung berücksichtigt. Diese Widersprüchlichkeiten hat die Hessische Landesregierung auszuräumen und der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 ausschließlich die sog. „100/100-Regelung“ zugrunde zu legen. Es ist nicht nachvollziehbar und von der Hessischen Landesregierung auch nicht schlüssig dargelegt worden, warum zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main aus sachlichen Gründen etwas anderes gelten soll als beim Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld oder des Flughafens Franz-Josef-Strauß bei München.

5. Aus den gesamten Unterlagen zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 ergibt sich, daß die Hessische Landesregierung keinerlei Erkenntnisse zum sekundären Luftschall hat und auch keine entsprechenden Gutachten hat erstellen lassen. Aufgrund vielfältiger Beschwerden bei der Fraport AG und auf der Basis der allgemeinen Lebenserfahrung hätte die Hessische Landesregierung ohne weiteres erkennen müssen, daß im Stadtgebiet von Kelsterbach bereits beim derzeitigen Betrieb des Flughafens Frankfurt/Main sekundärer Luftschall in erheblichem Umfang in Gebäuden im Stadtgebiet der Stadt Kelsterbach auftritt. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß in Gebäuden der Stadt Kelsterbach sekundärer Luftschall aufgetreten ist und auf der Ebene der logischen Verknüpfung zwischen dem bestehenden Betrieb und der geplanten Landebahn im Kelsterbacher Wald zu erwarten ist, daß sekundärer Luftschall künftig, bedingt durch den Bau der Landebahn im Kelsterbacher Wald, vermehrt auftreten wird. Dadurch wird die Stadt Kelsterbach in ihrem Eigentum beeinträchtigt. Der sekundäre Luftschall beeinträchtigt auch die Funktionsfähigkeit kommunaler und staatlicher Einrichtungen.

6. Raumordnungsrechtlich ist die Schadstoffbelastung der Luft entscheidungs- und damit abwägungserheblich. Eine belastbare Darstellung zur Gesamtbelastung der Luft kann den Unterlagen zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nicht entnommen werden. Schon die Gesamtbelastung im Ist-Zustand wird nicht plausibel dargestellt. Mit Blick auf die europarechtlichen Vorgaben zur Einhaltung künftiger Grenzwerte fehlt jeder Ansatz für eine Konfliktbewältigung. Die Notwendigkeit einer belastbaren Prognose bestätigt die zwischenzeitlich eingetretene Entwicklung. Seriöse Umweltanalysen zeigen auf, daß mit einer drastischen Erhöhung der Luftschadstoffe, insbesondere aus dem Verkehr, gerechnet werden muß. Außerdem soll im Industriepark Höchst eine Müllverbrennungsanlage errichtet werden, die unmittelbar die Luftqualität im Gebiet der Stadt Kelsterbach nachhaltig verschlechtert. In dieser Situation ist es mit Blick auf den Vorsorgegrundsatz unvertretbar, raumordnungsrechtlich ein Vorhaben mit einer Zielfestlegung zwingend zuzulassen, deren Luftschadstoffbelastung die ohnehin zur Zeit bereits bestehenden Belastungen dramatisch erhöht.

7. Der raumordnungsrechtlich bedeutsame Aspekt „Verkehr“ wird von der Hessischen Landesregierung grundlegend verkannt. Vor allem hinsichtlich der Entwicklung des Straßenverkehrs kann den gesamten Unterlagen zur Änderung des Landesentwicklungsplans keine dem Abwägungsgebot genügende Zusammenstellung und Bewertung der abwägungsrelevanten Belange entnommen werden. Es ist unklar, welche raumordnungsrechtlich bedeutsamen Aspekte und welche Verkehrsprognose die Notwendigkeit des formulierten Ziels begründen können. Die Bezugnahme auf das Prognosejahr 2020 ist völlig unbestimmt, weil in Wahrheit die Entwicklung des landseitigen Verkehrs mit pauschalen Behauptungen planerisch verdrängt wird. Allein schon hinsichtlich der bestehenden Verkehrsverhältnisse und Verkehrsströme ist eine Alternativenprüfung zwingend erforderlich, die den Unterlagen nicht entnommen werden kann. Wenn indes die Hessische Landesregierung eine Zunahme der Verkehrsströme prognostiziert, hätte von ihr herausgearbeitet werden müssen, welche Zunahme der Verkehrsströme ohne den geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung erwartet wird. In diesem Zusammenhang kommt auch der Verkehrsverdrängung auf andere Straßen, vor allem in die angrenzenden Gemeinden, eine abwägungserhebliche Bedeutung zu. Insbesondere hätte geprüft werden müssen, welche Auswirkungen der Ausbau der in den Unterlagen zur Änderung des Landesentwicklungsplans genannten Straßen auf die Verkehrsverhältnisse in den an den Flughafen Frankfurt/Main angrenzenden Gemeinden hat.

Jedenfalls fehlt insoweit eine belastbare Aussage zu den bestehenden und künftigen Verkehrsverhältnissen in der Stadt Kelsterbach. Insoweit kommt auch dem vierspurigen Ausbau der Okriftler Straße und ihrer Umwidmung in die B 43 raumordnungsrechtliche Bedeutung zu. Schon der bestehende Flughafen ist Ursache für erhebliche Verkehrsbelastungen im Gebiet der Stadt Kelsterbach, so daß der Ausbau des Flughafens sowie der Ausbau der Straßen die bestehenden Verkehrsprobleme noch verstärken werden. Zu diesen raumordnungsrechtlich bedeutsamen Konflikten nimmt der Entwurf rechtsfehlerfrei keine Abwägungsentscheidung vor.

8. Die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 berücksichtigt nicht das geltende Recht zum Naturschutz. Es widerspricht dem deutschen und europäischen Naturschutzrecht, die naturschutzrechtlichen Auswirkungen der geplanten Zielfestlegungen faktisch der Planfeststellung nach dem LuftVG oder anderen nachrangigen Planungsentscheidungen zu übertragen. Der sog. „Umweltbericht“ zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 ist unbrauchbar. Er genügt nicht dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2005 - Bundesgesetzblatt I. Seite 1758 ff. Mit Blick auf Art. 20 Abs. 3 GG darf die Stadt Kelsterbach erwarten, daß die Hessische Landesregierung das geltende Recht, insbesondere das europäische Naturschutzrecht, beachtet. Auf die aktuelle Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs

wird ebenso Bezug genommen wie auf die des Bundesverwaltungsgerichts, insbesondere auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 17. Januar 2007 im Verfahren BVerwG 9 A 20.05.

Die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 betrifft raumordnungsrechtlich das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ und das Vogelschutzgebiet „Untermain-Schleusen“. Allein mit Blick auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 17. Januar 2007 im Verfahren BVerwG 9 A 20.05 ist festzustellen, daß die Hessische Landesregierung in ihrem sog. Umweltbericht vollkommen offen läßt, warum keine Planungsalternativen vorliegen. Weder raumordnungsrechtlich noch fachplanungsrechtlich gibt es eine „alternativlose“ Planung. Auf welcher Grundlage die Hessische Landesregierung im übrigen zu der Erkenntnis gelangt, „visuelle Wirkungen durch niedrige Überflüge werden in der Regel durch Lärmauswirkungen überlagert“, kann nicht nachvollzogen werden. Einen allgemeinen Erfahrungssatz dieses Inhalts kennt die Lebenserfahrung nicht. Der Umweltbericht verkürzt in unzulässiger Weise die Funktionsverluste des Waldes, indem er ausschließlich auf die BMVBW-Richtlinie abstellt. Immerhin geht die Hessische Landesregierung damit erheblich über die völlig falschen Annahmen der Fraport AG im Planfeststellungsverfahren hinaus; der Waldverlust ist aber deutlich größer als von der Hessischen Landesregierung angenommen. Insoweit ist auch bemerkenswert, daß die Hessische Landesregierung nur eine Rollbrückenzufahrt von der Landebahn im Kelsterbacher Wald zum Flughafen berücksichtigt, obwohl die Fraport AG zwei Rollbrückenzufahrten zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht hat. Das ist naturschutzrechtlich fehlerhaft.

Angesichts der räumlichen Nähe der Stadt Kelsterbach zum Flughafen, insbesondere zur geplanten Landebahn im Kelsterbacher Wald, unterläuft der Hessischen Landesregierung ein besonders schwerwiegender Fehler, wenn sie im Umweltbericht dem Roll- und Bodenlärm im Hinblick auf den Umweltaspekt „Mensch“ keine eigenständige Bedeutung beimißt, für den Umweltaspekt „Fauna“ indes alle Lärmarten, also auch den Roll- und Bodenlärm, in die Prüfung einbezieht. Daß die „Fauna“ schutzwürdiger ist als der „Mensch“, kann keiner Rechtsgrundlage entnommen werden.

Schon wegen der Fehler und Unterlassungen im sog. Umweltbericht erübrigt sich eine vertiefende Auseinandersetzung mit der von der Hessischen Landesregierung vorgelegten FFH-Verträglichkeitsprüfung. Anzumerken und hervorzuheben ist lediglich, daß die sog. FFH-Verträglichkeitsprüfung an verschiedenen Stellen selbst feststellt, daß der Sachverhalt noch nicht hinreichend geklärt ist. Insoweit kann nicht auf die „Detailplanung“ des Planfeststellungsverfahrens verwiesen werden. Wenn und soweit der Sachverhalt für die Schutzgüter der FFH-Gebiete noch nicht geklärt ist, kann vernünftigerweise eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht durchgeführt werden (vg. BVerwG, U. v. 17. Januar 2007 - BVerwG 9 A 20.05) und eine Entscheidung über die geplante Änderung des

Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nicht getroffen werden. Auf das Interpretationshandbuch der Lebensräume der Europäischen Union wird im übrigen hingewiesen.

9. Zur Änderung des Landesentwicklungsplan Hessen 2000 soll nach Meinung der Hessischen Landesregierung das Auswahlkriterium „Sicherheit“ in der Abwägung nur einer relativen Betrachtung zugänglich sein. Die Abwägung beinhaltet aber die Beachtung des Abwägungsgebots, wonach öffentliche Belange und private Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen sind. Entscheidungserheblich sind insoweit mit Blick auf die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts der Abwägungsvorgang und das Abwägungsergebnis. Es ist bereits unzulässig, die „Sicherheit“ in den Abwägungsvorgang einzustellen, denn die „Sicherheit“ ist kein öffentlicher oder privater Belang, der in die Abwägung eingestellt werden kann. Die „Sicherheit“ kann nicht mit anderen Belangen, etwa „Eigentum“, „Bedarf“, „Naturschutz“ oder „Denkmalschutz“ abgewogen werden, denn kein Belang ist denkbar, der höher gewichtig ist als die „Sicherheit“. Mithin ist die „Sicherheit“ der Abwägung vorgelagert: Ein Vorhaben, das nicht sicher ist, kann raumordnungsrechtlich (und fachplanungsrechtlich) die Ebene der Abwägung nicht erreichen! Vielmehr ist ein unsicheres Vorhaben von vornherein als nicht planbar zu verwerfen. Mit der Vorgehensweise, die „Sicherheit“ nur relativ und damit nach ihrer Meinung geringer zu gewichten als die Bedarfskriterien „Hubfunktion“, „Kapazität“ und „Realisierbarkeit“, dokumentieren die Hessische Landesregierung und die Fraport AG, daß sie der „Sicherheit“ weniger Bedeutung und Gewicht beimessen als den - unternehmerischen - Bedarfskriterien „Hubfunktion“, „Kapazität“ und „Realisierbarkeit“. Die Hessische Landesregierung und die Fraport AG setzen sich rücksichtslos über die Sicherheitsbelange und Sicherheitsinteressen der Menschen ebenso hinweg wie die der Stadt Kelsterbach.

Der Belang „Sicherheit“ ist der Abwägung vorgelagert und bedeutet, daß dann, wenn die Planung mit nicht akzeptablen Sicherheitsrisiken verbunden ist, die Planung bereits deshalb abzubrechen ist. Mithin hat die Hessische Landesregierung mit Blick auf ihren verfassungsmäßigen Auftrag sorgfältig zu prüfen, ob die von ihr angestrebte Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 mit Sicherheitsrisiken verbunden ist oder nicht. Diese, der Abwägung vorgelagerte Prüfung hat die Hessische Landesregierung bislang nicht vorgenommen. Soweit sie sich mit Fragen der Sicherheit auseinandergesetzt hat, können die Argumentationen der Hessischen Landesregierung nicht als vertretbare Beurteilung der Sicherheitsrisiken anerkannt werden, weil ihr erhebliche Fehler unterlaufen sind. Zum einen hat sie die Sicherheitsrisiken durch den Vogelschlag verkannt. Zum anderen hat sie die Auswirkungen des Flugbetriebs auf der geplanten Landebahn im Kelsterbacher Wald auf den Betriebsstandort der Firma Ticona fehlgewichtet, unter anderem auch deshalb, weil sie bereits die Sicherheitsrisiken für den Betriebsstandort bei Landeanflügen aus Westen grob unterschätzt

und die Sicherheitsrisiken für den Betriebsstandort bei Landeanflügen aus Osten gar nicht in die Beurteilung eingestellt hat. Der Betriebsstandort der Firma Ticona ist für die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach wie vor entscheidungsrelevant, denn bislang ist nur eine Absichtserklärung der Firma Ticona zur Verlagerung des Betriebsstandorts veröffentlicht und eine Zahlungsabsicht der Fraport AG an die Firma Ticona bekundet worden. Raumordnungsrechtlich ist eine „Absichtserklärung“ ebenso unbeachtlich wie eine „Zahlungsabsicht“.

Die Darstellung der Hessischen Landesregierung zum Vogelschlag dokumentiert, daß sie über die Sicherheitsrisiken durch Vogelschlag gänzlich uniformiert ist; offenkundig besitzt die Hessische Landesregierung keine oder nur oberflächliche Kenntnisse zu dem weltweit für den Luftverkehr (und die Raumfahrt) relevanten Vogelschlag. Nur so kann der Satz im Entwurf:

„Die für die nördlichen Varianten prognostizierte ungünstigere Situation könnte im Falle einer Zunahme der Gefährdung infolge Vogelschlags durch flugbetriebliche und Flugsicherungsmaßnahmen abgefangen werden.“

ausgelegt werden. Eine „Zunahme der Gefährdung infolge Vogelschlags“ durch die Worte „im Falle“ nur als alternative Möglichkeit hinzustellen, ist naiv und widerspricht der einfachen Lebenserfahrung. Die Landebahn im Kelsterbacher Wald läßt die Gefährdung durch Vogelschlag nicht zunehmen, sie bildet vielmehr die anfängliche Ursache für den Vogelschlag. Erschwerend kommt hinzu, daß die Hessische Landesregierung offensichtlich über die tatsächlichen Verhältnisse im Bereich der Landebahn im Kelsterbacher Wald ebensowenig hinreichend informiert ist wie über die Verhältnisse im Bereich des geplanten Überflugs über den Main bei Landeanflügen aus Westen, obwohl sie ausweislich der Unterlagen zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 vorgibt, das Gutachten von Petri (2003) zu kennen. Schon auf der Ebene der praktischen Vernunft ist die Gefährdung infolge Vogelschlags eine Tatsache, die sich jedermann ohne weiteres aufdrängt. Wenn man den tatsächlichen und hinreichend dokumentierten Vogelflug, insbesondere im Bereich des geplanten Überflugs über den Main bei Landeanflügen aus Westen, in den Blick nimmt, dann sind entgegen der Behauptung der Hessischen Landesregierung flugbetriebliche Maßnahmen und Flugsicherungsmaßnahmen zur Vermeidung des Vogelschlags schlechterdings ausgeschlossen. Die Hessische Landesregierung ist offensichtlich nicht bereit oder nicht in der Lage, zu erkennen, daß das eklatant hohe Sicherheitsrisiko durch Vogelschlag bei Landungen auf der Landebahn im Kelsterbacher Wald das Absturzrisiko für Luftfahrzeuge dramatisch erhöht.

Insgesamt verkennt die Hessische Landesregierung ausweislich des äußerst knappen Textes zum Vogelschlag die Risiken für die Sicherheit des Luftverkehrs und die Sicherheit am Boden. Der Entwurf ignoriert, daß unter dem raumordnungsrechtlich bedeutsamen Aspekt „Sicherheit“ dem

Vogelschlag besondere Bedeutung zukommt. Der Vogelschlag stellt ein herausragendes Sicherheitsrisiko für den Betrieb der Landebahn im Kelsterbacher Wald dar. Dieses Sicherheitsrisiko manifestiert sich in einer drastisch erhöhten Absturzgefahr für landende Flugzeuge im Gebiet der Stadt Kelsterbach, wodurch Menschenleben, die Gesundheit, das Eigentum der Stadt Kelsterbach, die Funktionsfähigkeit der kommunalen Einrichtungen sowie die Planungshoheit der Stadt Kelsterbach beeinträchtigt werden. Soweit der Entwurf pauschal - ausschließlich - auf das für das Raumordnungsverfahren erstellte Gutachten zum Vogelschlag und das für das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main erstellte Vogelschlaggutachten abstellt, übersieht die Hessische Landesregierung, daß sowohl das von der Fraport AG zum Gegenstand des Raumordnungsverfahrens gemachte Gutachten, aber erst recht das zum Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen gemachte Gutachten G7 zum Vogelschlag insgesamt ungeeignet sind, das Vogelschlagrisiko durch den Betrieb der Landebahn im Kelsterbacher Wald aufzuzeigen und zu bewerten. Insbesondere die grundlegenden Mängel des Gutachtens G7 haben zur Folge, daß dieses Gutachten nicht zum Gegenstand der Planfeststellungsentscheidung über die im Kelsterbacher Wald geplante Landebahn gemacht werden kann und deshalb auch keine geeignete Grundlage für eine Zielfestlegung eines Vorranggebiets für den Luftverkehr im Kelsterbacher Wald sein kann. Es ist ausdrücklich daran zu erinnern, daß das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung als Planfeststellungsbehörde der Fraport AG im Planfeststellungsverfahren aufgegeben hat, das Gutachten G7 grundlegend zu überarbeiten, weil die Planfeststellungsbehörde das Gutachten in seiner ursprünglichen Fassung nicht als geeignete Unterlage für die Planfeststellung ansieht.

Unabhängig von den Risiken für den Luftverkehr durch den Vogelschlag entsteht bereits durch den Betrieb der Landebahn im Kelsterbacher Wald ein hohes, nicht akzeptables Absturzrisiko für das Gebiet der Stadt Kelsterbach. Die gesamte Bevölkerung von Kelsterbach wird durch den Betrieb der Landebahn lebensbedroht bzw. in ihrer Gesundheit beeinträchtigt. Die Mitarbeiter der Stadt Kelsterbach sind bei der Erfüllung ihrer Dienst- und Arbeitspflichten Gesundheits- und Lebensgefahren nicht nur durch Flugzeugabstürze, sondern auch durch herabfallende Flugzeugteile oder Wirbelschleppen ausgesetzt; insoweit ist die Stadt Kelsterbach dienst- und arbeitsrechtlich verpflichtet, für die Sicherheit am Dienst- und Arbeitsplatz zu sorgen. Dies betrifft auch die Mitglieder der politischen Gremien (z. B. der Stadtverordnetenversammlung) der Stadt Kelsterbach bei der Ausübung ihres Amtes im Gebiet der Stadt Kelsterbach. Hervorzuheben ist, daß auf Betriebs- und Gewerbeflächen, insbesondere auf dem Werksgelände der Firma Ticona, auf dem Werksgelände des Großtanklagers Raunheim, auf dem Betriebsgelände des Umspannwerks der RWE sowie an der Tankanlage im HBG-Hafen, durch abstürzende Flugzeuge, herabfallende Flugzeugteile oder Wirbelschleppen Schäden größten Ausmaßes entstehen können. Insoweit wird besonders darauf hingewiesen, daß im Gewerbegebiet „Taubengrund“ Speditionsunternehmen ansässig sind, die Gefahrguttransporte durchführen, so daß zumindest zeitweise im Gewerbegebiet „Taubengrund“ Gefahrgut gelagert

wird; einige Unternehmen transportieren auch radioaktives Material, so daß auch zeitweise radioaktives Material transportbedingt im Gewerbegebiet „Taubengrund“ gelagert wird. Schadensfälle durch abstürzende Flugzeuge, herabfallende Flugzeugteile oder Wirbelschleppen sind ferner im gesamten, insbesondere im bebauten Gebiet der Stadt Kelsterbach, auf dem Main für die Schifffahrt, auf den Eisenbahnstrecken, auf der Bundesautobahn, der Bundesstraße B 43 und sonstigen Straßen, auf dem geplanten Güterverkehrszentrum, im Bereich des Bebauungsplans Mönchshof (ehemals Caltex), in den verbleibenden Naherholungsgebieten, insbesondere in den verbleibenden Resten des Kelsterbacher Waldes, sowie hinsichtlich der im Gebiet der Stadt Kelsterbach verlaufenden Leitungen in höchstem Maße zu erwarten.

All diese Risiken hat die Hessische Landesregierung bislang nicht in den Blick genommen. Statt dessen beschränkt sie sich auf „Berechnungen des TÜV Pfalz“, ohne die Berechnungen offenzulegen, geschweige denn, sich mit den Berechnungen und deren Grundlagen kritisch auseinanderzusetzen. Es fällt auf, daß die Hessische Landesregierung die Risiken des Luftverkehrs ausblendet, indem sie von der prinzipiellen Sicherheit des Luftverkehrs ausgeht. Es mag zwar sein, daß die Hessische Landesregierung keinen Einfluß auf die Sicherheit des Luftverkehrs hat, sie hat aber alles zu unterlassen, was offensichtlich die Risiken für den Luftverkehr signifikant erhöht. In diesem Zusammenhang darf auf den Flugunfall vom 02. August 2005 auf dem Flughafen Toronto, bei dem ein Flugzeug - auf einer Landebahn mit einer Länge von 2.800 Metern (!) - zu spät aufsetzte, über das Ende der Landebahn hinausfuhr und in Flammen aufging, erinnert werden. Ein solcher Unfall kann weltweit auf keiner Landebahn - auch nicht auf der geplanten Landebahn im Kelsterbacher Wald - prinzipiell ausgeschlossen werden. Genau hier besteht aber ein nicht akzeptables Sicherheitsrisiko, denn das über das Ende der Landebahn hinausfahrende Flugzeug droht in das Werksgelände der Firma Ticona zu rasen, mit katastrophalen Folgen für die Beschäftigten der Firma Ticona, für die Bevölkerung und für die Umwelt. Dieses ganz naheliegende Unfallgeschehen, auf das die Stadt Kelsterbach bereits im Scoping-Termin zum Raumordnungsverfahren hingewiesen hat, negiert die Hessische Landesregierung in unverantwortlicher Weise. Die geplante Zielfestlegung für ein Vorranggebiet für den Luftverkehr im Kelsterbacher Wald setzt raumordnungsrechtlich die Ursache für den Bau der Landebahn im Kelsterbacher Wald, zumal die Planfeststellungsbehörde an diese Zielfestlegung gebunden ist.

10. Im Zusammenhang mit der Sicherheit des Luftverkehrs, aber auch hinsichtlich anderer Belange, insbesondere des „Lärms“, hätte die Hessische Landesregierung im Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 das Thema „Flugrouten“ abarbeiten müssen. Dabei kommt der Tatsache, daß die Festlegung von Flugrouten nicht in die originäre Zuständigkeit der Hessischen Landesregierung fällt, keine Bedeutung zu. Zumindest hätte die Hessische Landesregierung zur Zielfestlegung eines Vorranggebiets für den Luftverkehr die wahrscheinlichen Flugrouten für die von ihr geplante Landebahn im Kelsterbacher Wald -

jedenfalls hinsichtlich der „Sicherheit“ und des „Lärms“ - berücksichtigen müssen. Weil dies bislang nicht geschehen ist, bedarf die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 hinsichtlich der Flugrouten der Bearbeitung durch die Hessische Landesregierung.

11. Angesichts der Tatsache, daß mit der Zielfestlegung für ein Vorranggebiet zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main im Kelsterbacher Wald die Ursache für die Zerstörung des gesamten Kelsterbacher Waldes gelegt wird, kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Planung Auswirkungen auf das Klima haben wird. Immerhin hat die Hessische Landesregierung in der Vergangenheit die Klimaschutzfunktion des Kelsterbacher Waldes erkannt und ihm auch deshalb mit der Ausweisung als Bannwald höchste Schutzwürdigkeit zuerkannt. Nunmehr behauptet die Hessische Landesregierung, daß die „Funktionsverluste der klimatisch hochwertigen Waldflächen durch die geplante Flughafenerweiterung räumlich auf das von der Planung betroffene Flughafengelände beschränkt sind und die umgebenden Siedlungsflächen nicht erreichen“. Woher die Hessische Landesregierung, die per se keine fachliche Kompetenz zu Fragen des Klimas besitzt, diese Erkenntnis gewonnen hat, bleibt offen. Immerhin hat die Fraport AG im Planfeststellungsverfahren ein Klimagutachten vorgelegt, in dem die Gutachter für das Gebiet der Stadt Kelsterbach - beispielsweise - darlegen, daß es bei Waldeinschlag zu sehr einschneidenden lokalen Klimaänderungen kommt. Auch wird für den Bereich der Landebahn im Kelsterbacher Wald eine Zunahme der Windgeschwindigkeit und eine Erhöhung der Temperatur vorhergesagt. Immerhin deuten die Gutachter mehrfach an, daß durch den Waldeinschlag merkliche Änderungen der Strömungs- und Temperaturverhältnisse im Bereich und in der Umgebung der geplanten Landebahn im Kelsterbacher Wald zu registrieren sind. Offensichtlich wird das gesamte Stadtgebiet der Stadt Kelsterbach von den klimatischen Auswirkungen der Landebahn im Kelsterbacher Wald betroffen. Festzuhalten ist, daß durch die Rodung des Kelsterbacher Waldes das Lokalklima der Stadt Kelsterbach nachhaltig beeinträchtigt werden wird. Es wird eine Luftschneise entstehen, die wegen der häufigen Westwinde den lokalklimatischen Düseneffekt bewirken wird. Dadurch kommt es zu spürbaren bis starken Sog- bzw. Druckeffekten im Gebiet der Stadt Kelsterbach. Ausweislich der Stellungnahmen der hessischen Forstverwaltung im Raumordnungsverfahren wird der „verbleibende“ Kelsterbacher Wald keine Überlebenschance haben. Durch das Absterben des gesamten Waldes wird sich die lokalklimatische Situation in Kelsterbach zusätzlich nachhaltig negativ verändern. Insbesondere wird wegen des Fehlens des Kelsterbacher Waldes die Neubildungsrate von Kaltluft drastisch sinken, was zu einer Austrocknung der Böden im Gebiet der Stadt Kelsterbach führen wird. Durch das „Anschneiden“ des Waldes um den Mönchwaldsee wird sich das Klima am Mönchwaldsee negativ verändern. Die Hessische Landesregierung wird zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 auch prüfen müssen, welche klimatischen Auswirkungen der vollständig vernichtete Kelsterbacher Wald hat und welche Auswirkungen der Betrieb der Landebahn auf das Gebiet der Stadt Kelsterbach, bei der theoretischen Vollausslastung des Flughafens Frankfurt/Main, hilfsweise von jährlich mindestens

900.000 Flugbewegungen, nach der vollständigen Vernichtung des Kelsterbacher Waldes hat. Entsprechendes gilt für das Schutzgut „Luft“; auch insoweit sind die bisherigen Ausführungen im Entwurf für eine sachgerechte Entscheidung über die Belange der Stadt Kelsterbach ungeeignet.

fwf - freie wähler frankfurt e.V.

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
z. Hd. Frau Heike Schnier
Schlossplatz 1-3

65183 Wiesbaden

www.freie-waehler-frankfurt.de
Geschäftsstelle:
Ellen Wild
Fritz-Schubert-Ring 47
60388 Frankfurt am Main
Email: ellen.wild@gmx.de
Tel.: 06109/24 90 32
Fax: 06109/36 44 9
30. Januar 2007

**Eingabe zur Verordnung über die Änderung des
Landesentwicklungsplanes Hessen 2000
Erweiterung Flughafen Frankfurt am Main**

Σ 0202.07

Sehr geehrte Frau Schnier,

mit der Bitte um Verteilung machen wir für die Öffentliche Anhörung im Februar 2007 folgende Eingabe: Der Hessische Landtag wird aufgefordert, in die Beratungen zu der o.a. Verordnung die Auswirkungen des Luftverkehrs auf das weltweite Klima in einen zu überarbeitenden Antrag der Landesregierung aufzunehmen und die in jüngster Zeit erschienenen bzw. in Kürze noch zu erwartenden Studien angemessen zu berücksichtigen.

Begründung:

Weder im Mediationsverfahren noch im Raumordnungsverfahren und auch nicht in der bisherigen Antragsbegründung der Landesregierung gemäß Drucksache 16/6057 vom 26.9.2006 sind die Auswirkungen des Luftverkehrs auf das globale Klima berücksichtigt, ja noch nicht einmal erwähnt. Soweit von „Klima“ die Rede ist, handelt es sich um „betrachtete Flächen im Umfeld des Frankfurter Flughafens“, die jedoch mit dem globalen Klima nichts zu tun haben.

Der *Stern Review on the Economics of Climate Change*, der am 30. Oktober 2006 veröffentlichte, im Auftrag der britischen Regierung erstellte rund 650 Seiten starke Bericht des ehemaligen Weltbank-Chefökonom und jetzigen Leiters des volkswirtschaftlichen Dienstes der britischen Regierung, Nicholas Stern, untersucht insbesondere die wirtschaftlichen Folgen der globalen Erwärmung. Spätestens mit dem Erscheinen des Stern-Reports wird jedem klar, was auch unter Schaden zu verstehen ist, nämlich eine erhebliche Beeinträchtigung des Klimas. Dazu ein Auszug aus dem Report:

„Die wissenschaftlichen Beweise sind jetzt überwältigend: der Klimawandel ist eine ernsthafte globale Bedrohung und verlangt eine dringende globale Antwort.

Der vorliegende Überblick hat eine Reihe verschiedener Beweise für die Einflüsse des Klimawandels und die wirtschaftlichen Kosten beurteilt und die Kosten und Risiken mit einigen unterschiedlichen Techniken bewertet. Aus allen diesen Perspektiven betrachtet, führen die von dem Review gesammelten Beweise zu einem einzigen Schluss: die Vorteile eines entschiedenen und frühen Handelns überwiegen die wirtschaftlichen Kosten des Nichthandelns bei weitem.

Der Klimawandel beeinflusst die Grundelemente des Lebens der Menschen in der ganzen Welt – Zugang zu Wasser, Lebensmittelproduktion, Gesundheit und die Umwelt. Hunderte Millionen Menschen könnten Hunger, Wasserknappheit und Küstenüberflutungen erleiden, während sich die Welt erwärmt.

Angesichts der Ergebnisse der formellen wirtschaftlichen Modelle schätzt das Review, dass die Gesamtkosten und -risiken des Klimawandels, wenn wir nicht handeln, gleichbedeutend

mit dem Verlust von wenigstens 5% des globalen Bruttoinlandsprodukts jedes Jahr, jetzt und für immer, sein werden. Wenn man eine breitere Palette von Risiken und Einflüssen berücksichtigt, dann könnten die Schadensschätzungen auf 20% oder mehr des Bruttoinlandsprodukts ansteigen.

Im Gegensatz dazu können die Kosten des Handelns – des Reduzierens der Treibhausgasemissionen, um die schlimmsten Auswirkungen des Klimawandels zu vermeiden – auf etwa 1% des globalen Bruttoinlandsprodukts pro Jahr begrenzt werden.“

Der Report kommt in Bezug auf den Verkehr zu dem Schluss, dass für radikale Emissionsreduzierungen mittel- bis langfristig eine groß angelegte Übernahme einer Reihe von umweltverträglichen Leistungs-, Wärme- und Verkehrstechnologien benötigt wird. Für eine Stabilisierung auf oder unter 550 ppm CO_{2e} muss der Leistungssektor in der ganzen Welt bis 2050 um wenigstens 60 %, möglicherweise sogar bis zu 75 %, dekarbonisiert werden. „Tiefgreifende Reduzierungen im Verkehrssektor werden auf kurze Sicht wahrscheinlich schwieriger werden, werden aber letztendlich nötig sein.“

Der EU-Umweltkommissar Stavros Dimas hatte bereits angekündigt, den Flugverkehr ab 2011 in den Emissionshandel einbeziehen zu wollen, was bisher aber nicht geschehen ist und inzwischen von vielen, auch deutschen Spitzenpolitikern, darunter auch der Bundeskanzlerin, gefordert wird. Der Ausstoß durch Flugzeuge in den oberen Luftschichten gilt als besonders schädlich. Nach Berechnungen der Vereinten Nationen sind Fluggesellschaften weltweit mit **3,5% am Treibhauseffekt** beteiligt. Rund ein Viertel davon fällt im europäischen Luftverkehr an (Quelle FNP 6.12.2006). Neueste Erkenntnisse deuten jedoch auf einen Anteil von **6 - 9%** hin. Zurückzuführen lässt sich die Neubewertung auf einen erst kürzlich entdeckten Effekt, für den zur Zeit nur Schätzungen vorliegen: Laufen die linienförmigen Kondensstreifen am Himmel zu dünnen weißen Cirruswolken auseinander, dann können sie um ein Vielfaches stärker wirken als alle anderen Abgase des Flugzeugs zusammengenommen. Wenn diese Eiswolken längere Zeit am Himmel stehenbleiben, kann sich die Temperatur am Boden um mehrere Grad erhöhen (FAZ 18.1.2007).

Die Defizite beim Klimaschutz und der beachtliche Anteil des Flugverkehrs werden von Politikern der Großen Koalition zunehmend kritisch gesehen und zum Beispiel eine Einbeziehung des Flugverkehrs in den Handel mit Emissionsrechten gefordert (FAZ 18.12.2006). Die Lufthansa wird mit Äußerungen zitiert, dass sie den Emissionshandel nicht kategorisch ablehne, es aber „für sinnvoller“ (warum nicht beides?) halte, durch eine bessere Koordination des europäischen Luftverkehrs kürzere Flugzeiten, weniger Verspätungen und weniger Warteschleifen zu erreichen. Das ergebe ein Einsparpotential von bis zu 12 Prozent der Kohlendioxid-Emissionen (FNP 6.12.2006). Die Bundeskanzlerin Angela Merkel wird in der Zeitschrift „Cicero“ (Jan. 2007, S. 68 ff) zitiert, dass sie vor dem Hintergrund des Klimawandels ökologischen Themen im internationalen Rahmen einen besonderen Stellenwert beimesse und der Energieverbrauch sowie der Schadstoffausstoß so gering wie möglich zu halten seien. Auch wenn man den Klimaforschern nicht folge, käme man zum gleichen Ergebnis aus Sorge um die Abhängigkeit von Rohstoffen.

Global betrachtet, müssen die Sorgen um den Klimaschutz noch ernster genommen werden, weil auch die heutigen Schwellenländer, wie es eine Zeitung verharmlosend formulierte, „dem Aufschwung Flügel verleihen“. Ein Amerikaner unternehme im Jahr durchschnittlich 2,2 Flugreisen, aber nur ein Inder von 44 wird im Jahr 2006 ein Flugzeug besteigen. „Wenn der indischen Riesenbevölkerung aber erst einmal der Lufttransport zugänglich ist, müssen viele Flugzeuge her – knapp 1000 bis zum Jahre 2025, wie Airbus schätzt“ (FAZ 18.12.2006).

Am 2. Februar 2007 wird in Paris der 4. UN-Klimareport veröffentlicht, an dem mehr als 2.500 Experten aus rund 130 Ländern gearbeitet haben (IPCC Intergovernmental Panel on Climate Change). Diese Untersuchungen konnten aber noch nicht einmal das Abschmelzen riesiger Eisflächen in Grönland und der Antarktis berücksichtigen. Anfang April 2007 stellt die

Arbeitsgruppe II der IPCC den Abschlussbericht über „Auswirkungen, Anpassung und Verletzlichkeit“ in Brüssel vor (FNP vom 30.1.2007).

Vor dem Hintergrund der bereits veröffentlichten und in Kürze noch zu erwartenden Expertengutachten halten wir es für nicht verantwortbar, in den Anhörungen vom 13. – 15. Februar 2007 zu einem abschließenden Ergebnis zu kommen und fordern daher den Hessischen Landtag auf, einen weiteren Anhörungstermin nicht vor April 2007 anzusetzen und die dann vorliegenden Studien zu beraten.

Nach unserer Einschätzung kann nicht über den Ausbau des Frankfurter Flughafens entschieden werden, ohne die Folgen eines steigenden Flugverkehrs für das Weltklima zu berücksichtigen. Die Kernforderung des Sternreports lautet eindeutig, den Flugverkehr zu reduzieren und nicht auszuweiten. Wird er aber reduziert oder zumindest nicht ausgeweitet, macht der Ausbau keinen Sinn mehr. Die Ausbaubefürworter haben sich bisher nach unserer Kenntnis noch nie mit dem Argument der Klimabeeinträchtigung durch den Luftverkehr auseinandergesetzt. Die Öffentliche Anhörung im Hessischen Landtag gibt dazu jetzt eine gute Gelegenheit. Daher fordern wir die Ausschussmitglieder auf, sich dieser Thematik ernsthaft und ausführlich anzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

fwf-freie wähler frankfurt e.V.
im Ortsbeirat 16 der Stadt Frankfurt am Main

gez. Ellen Wild, 1. Vorsitzende

gez. Dr. Klaus Schaeffer, 2. Vorsitzender