

Teil 1

Ausschussvorlage WVA/16/75  
**ULA 116) 50**

eingegangene Stellungnahmen zu der mündlichen Anhörung am  
zu dem

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

- |     |                                                                                                                       |        |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 1.  | Prof. Dr. Christian Jochum, Vorsitzender der KAS, GFI Umwelt mbH, Bonn                                                | S. 1   |
| 2.  | Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Industrie- und Handelskammern,<br>Frankfurt am Main                                | S. 7   |
| 3.  | Handwerkskammer Rhein-Main, Hauptverwaltung Frankfurt, Frankfurt am Main                                              | S. 43  |
| 4.  | Kommission zur Abwehr des Fluglärms, Flughafen Frankfurt/Main,<br>Frankfurt am Main, Bürgermeister Thomas Jühe        | S. 45  |
| 5.  | Institut für Sicherheitsanalytik, ETH Zürich, Zürich, Prof. Wolfgang Kröger                                           | S. 58  |
| 6.  | Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim                                                                              | S. 61  |
| 7.  | Bund für Umwelt und Naturschutz, Deutschland (BUND),<br>Landesverband Hessen e. V., Frankfurt am Main, Thomas Norgall | S. 68  |
| 8.  | Abteilung Regionalplanung, Regierungspräsidium Darmstadt, Darmstadt,<br>Joachim Schäfer                               | S. 82  |
| 9.  | Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V., (Mörfelden-Walldorf), Dirk Treber                                             | S. 89  |
| 10. | Dr. Helmut Wolf, Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, Wiesbaden                                              | S. 95  |
| 11. | Unaufgefordert eingegangene Stellungnahme der Stadt Offenbach am Main                                                 | S. 104 |



- 1 -

①

Prof. Dr. Christian Jochum  
Vorsitzender der Kommission für Anlagensicherheit  
(früher: Störfallkommission)

17.01.07 S.

## **ENTWURF**

**Anhörung des Hessischen Landtags zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main  
Wiesbaden, 13. – 15. Februar 2007**

### **Stellungnahme zu TOP 6.2**

## **„Sicherheitsbetrachtung unter Störfallgesichtspunkten“**

### **1. Ausgangssituation und Auftrag**

Auf Grund der räumlichen Nähe der im Zuge des Ausbaus des Flughafens Frankfurt/Main geplanten Nord-West-Landebahn zu insbesondere dem den erweiterten Pflichten der Störfall - Verordnung unterliegenden Betriebsbereich der Ticona GmbH wandten sich die Magistrate der Städte Hattersheim und Kelsterbach sowie die Ticona GmbH an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und trugen vor, dass sie ein unzulässig hohes Störfallrisiko wegen eines möglichen Flugzeugabsturzes auf das Ticona-Gelände befürchten, und baten, die Störfallkommission (SFK) mit einer entsprechenden Prüfung zu beauftragen.

Wegen der übergreifenden Bedeutung der zu beurteilenden Problematik beauftragte das BMU nach vorheriger Beteiligung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) mit Schreiben vom 11. 2. 2003 die SFK mit einer Stellungnahme zum geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt im Hinblick auf die Ticona-Problematik.

### **2. Vorgehensweise**

Die SFK bildete zur Behandlung dieses Themas die Arbeitsgruppe AG FFM. Sie bestand aus 10 Mitgliedern, alles erfahrene Fachleute aus den in der SFK vertretenen gesellschaftlichen Gruppen (Wissenschaft, Bundes- und Länderbehörden, Sachverständige, chemische Industrie, Umweltverbände). Durch diese fachlichen Voraussetzungen, die ehrenamtliche Wahrnehmung der Beratungsaufgaben und den gesetzlich festgelegten Auftrag der SFK sind Kompetenz und Unabhängigkeit in besonderem Maße sichergestellt.

Im Rahmen der Sitzungen wurden die Ticona sowie der Flughafen Frankfurt besucht und die Gutachter des RWTÜV, der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung (GfL) und des TÜV Pfalz sowie die Deutsche Flugsicherung (DFS), das HMWVL, die Ticona, ihre Muttergesellschaft Celanese und Fraport gehört. An den Sitzungen nahmen Vertreter des BMU, des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) und mit Ausnahme der vertraulichen internen Beratungen das HMWVL regelmäßig teil. Das Bundesverkehrsministerium (BMVBW) war ebenfalls eingebunden und vermittelte den Kontakt zu dem Luftfahrt-Bundesamt.

Zwischen 28.4.2003 und 29./30. 1. 2004 fanden sieben Sitzungen statt. Der Beratungsaufwand lag bei nahezu 200 Personentagen.

Die AG wertete zahlreiche Gutachten und sonstige Informationen aus. Von besonderer Relevanz war das vom HMWVL in Auftrag gegebene qualitätssichernde Gutachten des TÜV Pfalz, das während der Beratungen der AG FFM und in Abstimmung mit ihr erstellt wurde.

### 3. Votum der SFK

Das einmütig gefasste Votum der AG FFM wurde von der SFK in ihrer Sitzung am 18. 2. 2004 ohne Gegenstimmen bei nur 2 Enthaltungen bestätigt. Es wurde aufgrund der in dem folgenden Abschnitt näher begründeten Erkenntnisse folgender Beschluss gefasst:

**„Das Ausbauvorhaben Landebahn Nord-West am Flughafen Frankfurt/Main ist mit dem Betrieb der existierenden Anlagen am Standort Ticona nicht vereinbar. Die erwartete Störfallhäufigkeit durch einen Flugzeugabsturz sowie der damit verbundene Schadensumfang führen zu einem nicht akzeptablen Risiko. Daraus ergibt sich, dass die Gefahrenquelle Flugzeugabsturz am Standort Ticona gemäß § 3 Absatz 2 Nr. 2 StörfallV vernünftigerweise nicht auszuschließen ist. Die Planung der Landebahn Nord-West würde damit auch der Zielsetzung des Artikel 12 (1) Satz (c) Seveso II – Richtlinie (Richtlinie 96/82/EG) widersprechen.“**

Die SFK und die Kommission für Anlagensicherheit als ihre Nachfolgeorganisation haben die Diskussionen über ihr Votum dahingehend verfolgt, ob Sachverhalte vorgetragen wurden, die relevant sind und bei der Beurteilung durch die AG-FFM nicht schon berücksichtigt wurden. Dies war nicht der Fall.

Die angekündigte Einigung zwischen der Fraport AG und der Celanese AG über eine Verlagerung der Ticona an einen anderen Standort hilft hingegen den Bedenken der SFK in vollem Umfang ab.

### 4. Begründung

#### 4.1 Planfall:

Bei Realisierung der Nord-West-Landebahn würde die Landebahnschwelle ca. 700m vom Ticona-Gelände entfernt sein. Der östliche Teil des Geländes liegt nach dieser Planung in der Sicherheitsfläche nach § 12 (1) Nr. 2 LuftVG. Nahezu der gesamte Produktionsbereich liegt im Anflugsektor nach § 12 (1) Nr. 5 LuftVG. Der Flugverkehr rückt im bestimmungsgemäßen Flugbetrieb bei Landungen aus Westen auf weniger als 100m (von der Anfluggrundlinie) an das Werksgelände heran. Die bestimmungsgemäßen Überflughöhen liegen bei dem Vorbeiflug an bzw. Überflug über das Ticona-Gelände zwischen ca. 60 – 100m. Einige höhere Anlagenteile und Gebäude auf dem Gelände überschreiten gemäß dem Gutachten Prof. Schänzer die flugbetrieblich zulässigen Höhen im Anflugsektor.

Zur Beurteilung, ob der Flugverkehr für den entsprechenden Betriebsbereich als externe Gefahrenquelle gemäß § 3 Absatz 2 Nr. 2 StörfallV herangezogen werden muss, wird als Erkenntnisquelle die ehemalige 2. StörfallVwV berücksichtigt. Auf Grund dieser Vorschrift wird der Flugverkehr als externe Gefahrenquelle betrachtet. Wegen der geringen Über- bzw. Vorbeiflughöhen sind nicht nur die Risiken eines Flugzeugabsturzes zu berücksichtigen, sondern auch die Auswirkungen des normalen Flugbetriebs auf den Betriebsbereich.

#### 4.2 Normalflugbetriebliche Auswirkungen

Im Gutachten des RWTÜV und des TÜV Pfalz werden die normalflugbetrieblichen Auswirkungen auf die Anlagen der Ticona untersucht, die sich aufgrund der geringen Überflughöhe ergeben. Dies sind u.a. Lärm, Wirbelschleppen und elektromagnetische Einwirkungen. Beide TÜVs unterziehen diese Auswirkungen einer Bewertung im Hinblick auf die Gewährleistung eines sicheren Anlagenbetriebes. Die Gutachter stellen fest, dass durch die normalflugbetrieblichen Auswirkungen die Anlagensicherheit ohne Schutzmaßnahmen

tiefgreifend beeinträchtigt wird. Die AG FFM unterstützt insbesondere die Einschätzungen der TÜVs dahingehend, dass die Bediensicherheit („Human Factors“)-Problematik schwerwiegend ist. Das Arbeiten unter außergewöhnlichen Bedingungen (z.B. Ablenkung durch sehr niedrig fliegende Flugzeuge, Restriktionen bei Kontroll- und Wartungstätigkeiten) kann zu einer deutlichen Erhöhung des Störfallrisikos der Anlage führen.

Die AG FFM unterstützt insgesamt die Auffassung der TÜVs, dass durch die Auswirkungen des normalen Flugbetriebs der sichere Betrieb der Anlagen grundsätzlich und ohne Bezug auf das Absturzrisiko in Frage gestellt ist. Die Realisierbarkeit von Schutzmaßnahmen wird von der AG jedoch kritisch bewertet. In jedem Fall würde wegen der dann außergewöhnlichen Arbeitsbedingungen ein erhöhtes Arbeitsunfall- und Störfallrisiko unterstellt werden müssen.

### 4.3 Störfallrisiko auf Grund eines Flugzeugabsturzes

#### 4.3.1 Vorbemerkung:

Die AG FFM geht im Hinblick auf das Störfallrisiko von folgenden, insbesondere an § 3 StörfallV orientierten Prämissen aus:

1. Unstrittig ist, dass nach dem oben dargelegten Sachverhalt für den Betriebsbereich der Ticona GmbH die Gefahrenquelle Flugzeugabsturz zu betrachten ist.
2. Unstrittig ist auch, dass das Wirksamwerden der Gefahrenquelle Flugzeugabsturz unweigerlich zu einem Störfall führt.
3. Verhältnismäßige störfallverhindernde Maßnahmen im Sinne des § 3 Abs. 1 StörfallV gegen diese Gefahrenquelle gibt es nicht.
4. Falls die Gefahrenquelle Flugzeugabsturz nicht grundsätzlich vermieden werden kann, ist eine Empfehlung für oder gegen eine Koexistenz von Ticona und Landebahn Nordwest abhängig von der Entscheidung, ob diese Gefahrenquelle im Sinne des § 3 Abs. 2 StörfallV „vernünftigerweise ausgeschlossen“ werden kann, ein Flugzeugabsturz mit entsprechenden Konsequenzen also hinreichend unwahrscheinlich ist.
5. Diese Entscheidung wird anhand der Auswertung der vorhandenen Gutachten zum Störfallrisiko (Absturzhäufigkeit) und der damit verbundenen Schäden unter Bezugnahme der in anderen Ländern vorhandenen Risikogrenzwerte vorgenommen.
6. Wird die Gefahrenquelle Flugzeugabsturz als „vernünftigerweise ausgeschlossen“ betrachtet, so ist eine Koexistenz prinzipiell möglich. Allerdings muss für diesen Fall überlegt werden, ob auswirkungsbegrenzende Maßnahmen im Sinne des § 3 Abs. 3 StörfallV notwendig sind, die über die bereits vorhandenen hinausgehen.
7. Sollte die Auswertung zu dem Ergebnis kommen, dass die Gefahrenquelle Flugzeugabsturz „vernünftigerweise nicht auszuschließen“ ist, so ist eine Koexistenz von Nord-Westlandebahn und Ticona nicht möglich.

#### 4.3.2 Absturzhäufigkeit<sup>1</sup>

Der Frage, mit welcher erwarteten Häufigkeit ein Absturz und damit ein Störfall durch den Flugverkehr ausgelöst werden kann, kommt eine entscheidende Rolle zu. Gutachten des RWTÜV, der GfL, NATS (GB), NLR (NL) und der BAM kamen hinsichtlich der

---

<sup>1</sup> Dem Absturz eines Flugzeuges wird im Folgenden der „Overrun“ bei einer Landung aus Richtung Osten sowie Fehlanflüge und Notlandungen gleichgesetzt, so weit sie das Ticona-Gelände betreffen.

- 4 -

Absturzhäufigkeit zunächst zu z.T. sehr unterschiedlichen Aussagen. Dies beruhte insbesondere darauf, dass unterschiedliche, nicht den spezifischen Gegebenheiten dieses Chemiekomplexes angemessene Einwirkungsflächen verwendet wurden.

In Zusammenarbeit mit der AG FFM hat der TÜV Pfalz eine der hier vorliegenden Situation angepasste Absturzfläche ermittelt und seinen Berechnungen zu Grunde gelegt. Diese Vorgehensweise wurde schließlich auch von der GfL und dem RWTÜV prinzipiell akzeptiert; beide Gutachter kamen dann zu Werten in der gleichen Größenordnung wie unten für den TÜV Pfalz genannt.

Der TÜV Pfalz kommt für das Individualrisiko (Absturz mit der Folge eines Toten am Boden) auf einen Erwartungswert von maximal  $10^{-4}$  1/a aus. Dieser Wert variiert infolge des Abstandes von dem Anflugpfad und dem Landebahnende von Norden nach Süden des Ticona - Geländes.

Für eine Beurteilung im Sinne der StörfallIV ist aber nicht das Individualrisiko sondern die Eintrittshäufigkeit für einen Störfall entscheidend, d.h. die Häufigkeit eines Absturzes, der zu einem Störfall in der Ticona führt. In diese Berechnung gehen alle Abstürze im Bereich der gemäß dem vorigen Absatz definierten Fläche ein. Der TÜV Pfalz errechnet für die **Störfallhäufigkeit** einen Wert von  $2,9 \times 10^{-5}$  bis  $4,8 \times 10^{-5}$  pro Jahr (1 Störfall in 34.500 Jahren bis 1 Störfall in 20.800 Jahren).

Die AG FFM ist sich bewusst, dass die benutzte Datenbasis zur Ermittlung der Absturzhäufigkeiten eine richtige Abbildung der Situation Ticona/Landebahn Nord-West nicht vollständig ermöglichen können. Dies bezieht sich z.B. auf die spezifische Hindernissituation durch die Ticona-Gebäude, auf eine eventuelle Irritation der Piloten hierdurch (siehe Flugsimulation im Schänzer-Gutachten), ggf. deutlich erhöhtes Vogelschlagrisiko bzw. ein ggf. höheren Anteil an Präzisionsanflügen als an den zum Vergleich herangezogenen Flughäfen. Andererseits berücksichtigen die vom TÜV Pfalz und den anderen Gutachtern zu Grunde gelegten Absturzstatistiken nur Abstürze mit tödlichem Ausgang. Fehlanflüge oder Notlandungen, die an anderen Orten glimpflich ausgehen könnten, stellen im Bereich Ticona jedoch das gleiche Störfallrisiko dar wie Abstürze mit tödlichem Ausgang.

Trotz dieser Unsicherheiten hält die AG FFM den o.g. Wert für die Störfallhäufigkeit für eine belastbare Grundlage für die weiteren Überlegungen.

#### 4.3.3 Auswirkungsbetrachtung

Das Szenario mit den größten externen Auswirkungen ist nach übereinstimmenden Aussagen des RWTÜV und des TÜV Pfalz der Austritt von Bortrifluorid. Dieses Gefahrenpotential wird inzwischen durch bauliche Maßnahmen (Verbunkerung) sicher beherrscht. Auch der Brand des Lagergebäudes P 205, der durch Kerosin eines in diesem Bereich abgestürzten Flugzeugs ausgelöst werden könnte, würde erhebliche Auswirkungen außerhalb des Ticona - Geländes haben. Die AG-FFM hat dieses Szenario nicht weiter bewertet, da das Lagergebäude für den Betrieb des Standorts nicht essentiell ist und (mit entsprechendem Aufwand) verlegt werden könnte.

Bewertet wurde ausschließlich das Szenario eines durch einen Absturz ausgelösten Störfalls im eigentlichen Produktionsbereich. Der TÜV Pfalz und der RWTÜV kommen zu dem Schluss, dass ein Absturz auf die der Berechnung der Störfallhäufigkeit zu Grunde gelegte Fläche wegen des zusammenhängenden stofflichen Gefahrenpotentials der Produktionsanlagen zwingend zu einem Verlust dieser Anlagen führt (und damit zu einer „ernsten Gefahr“ im Sinne der StörfallIV für alle sich dort aufhaltenden Menschen). Diesen Annahmen schließt sich die AG FFM ausdrücklich an.

Der TÜV Hessen vertritt dagegen im Gutachten G 16.3 des Planfeststellungsantrags der Fraport die Auffassung, dass es zu keinem Totalverlust der Anlagen kommt. Dem folgt die AG FFM nicht, da der TÜV Hessen teilweise sehr spezielle Annahmen getroffen hatte, was zum Ausschluss nicht zu vernachlässigender Szenarien führt.

#### 4.3.4 Störfallrisiko

Wie oben angegeben liegt die Störfallhäufigkeit in der Größenordnung von ca.  $4 \times 10^{-5}$  pro Jahr. Hinsichtlich der möglichen Auswirkung ist darauf hinzuweisen, dass sich im Produktionsbereich der Ticona tagsüber rund 400 Personen aufhalten, in der Nachtschicht und am Wochenende 60-70 Mitarbeiter.

Der unterstellte Totalverlust der Anlagen würde allein durch die Hitzeeinwirkung zu einer Größenordnung von deutlich über 100 Toten auf dem Gelände führen. Dabei wurde ein Absturz auf das Verwaltungsgebäude ebenso wenig berücksichtigt wie die eventuelle Auswirkung von toxischen Gasen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Geländes der Ticona.

Die vom TÜV Pfalz angeregte weitest gehende Reduzierung der Zahl der auf dem Ticona-Gelände befindlichen Personen ist zwar eine auswirkungsbegrenzende Maßnahme im Sinne des § 3 (3) StörfallV. Selbst wenn dies technisch möglich wäre, so ist es auch sozialpolitisch bedenklich („2-Klassen-Gesellschaft“) und damit zweifellos schwer durchsetzbar. Selbst wenn nur das für den Betrieb und die Wartung der Anlagen benötigte Personal auf dem Gelände wäre, würde diese Zahl nach Einschätzung der AG FFM deutlich über der für die Bewertung des Gruppenrisikos z.T. verwendeten Grenze von 10 Personen liegen (s. Abschnitt 4.3.5).

#### 4.3.5 Bewertung

Würde die Anforderung hinsichtlich der Vermeidung einer ernsten Gefahr im Sinne der StörfallV herangezogen, würde dies bedeuten, dass überhaupt keine schwerwiegenden Personenschäden (Tote) zugelassen sind. Die StörfallV definiert als ernste Gefahr „eine Gefahr, bei der

- a) *das Leben von Menschen bedroht wird oder schwerwiegende Gesundheitsbeeinträchtigungen von Menschen zu befürchten sind,*
- b) *die Gesundheit einer großen Zahl von Menschen beeinträchtigt werden kann...“*

Daher nimmt die AG eine risikoorientierte Bewertung vor.

Akzeptierte Grenzwerte für das Störfallrisiko gibt es in Deutschland nicht. Die AG hat deshalb Werte aus dem europäischen Ausland zur Bewertung herangezogen. Nach dem auch vom TÜV Pfalz herangezogenen Schweizer Bewertungssystem wäre bei 10 betroffenen Personen  $10^{-5}$  pro Jahr nicht akzeptabel. Bei mehr als 100 Personen gilt  $<10^{-7}$  pro Jahr. In den Niederlanden gelten die selben Werte für das Gruppenrisiko wie in der Schweiz.

Die AG FFM kommt zu der Auffassung, dass diese Grenzwerte auch für ihre eigene Bewertung herangezogen werden können. Sowohl die AG FFM als auch der TÜV Pfalz gehen davon aus, dass dabei auch die Beschäftigten mit einbezogen werden müssen, die mit dem Betrieb der Ticona-Anlagen zu tun haben. Die AG FFM hält diese Modifikation des Schweizer Bewertungssystems in so fern für geboten, als es sich bei dem Risiko „Flugzeugabsturz“ um eine externe, durch die Beschäftigten in keiner Weise beeinflussbare Gefahrenquelle handelt. **Damit ist das in Abschnitt 4.3.4 beschriebene Störfallrisiko für die Anlagen am Standort Ticona nicht akzeptabel.**

## 5. Ist-Fall

Das Gelände der Ticona wird bereits jetzt bei bestimmten Abflugrichtungen überflogen. Da dies in einer Höhe von mehreren Hundert Metern geschieht, ergeben sich keine Wechselwirkungen im Normalbetrieb zwischen Chemieanlage und Flugverkehr. Es liegt jedoch ein Absturz- und damit Störfallrisiko vor, dessen Höhe im wesentlichen durch die Häufigkeit, Flugbahn und Höhe der Überflüge bestimmt wird. Eine detaillierte Bewertung des Risikos der Ist-Situation und ein Vergleich mit dem Planfall war der AG FFM nicht möglich, da im Zeitraum ihrer Beratungen belastbare Berechnung hierfür nicht vorliegt.

Die Beratungen der AG FFM ergaben jedoch, dass diese Überflüge nach dem Start im Prinzip durch eine relativ geringfügige Änderungen der Abflugrouten vermieden werden könnten. Damit existiert für die Ist-Situation eine wirkungsvolle Option zur effektiven Risikominderung, die für die Landeanflüge im Planfall nicht gegeben ist.

Die AG FFM hat in diesem Zusammenhang zur Kenntnis genommen, dass nach Auskunft des Luftfahrt-Bundesamtes vom 27. 11. 2003 (Schreiben an die Bürgerinitiative für Umweltschutz Eddersheim e.V.)

*„... die für die Festlegung von Flugrouten verantwortlichen Stellen in Hinblick auf das Ticona-Gelände ihrer Abwägungsverpflichtung dadurch ausreichend nachgekommen sind, dass sie etwaige Gefahrenquellen – ausgehend vom Überflug – ausschließlich unter dem Aspekt der Hindernisfreiheit betrachtet und im konkreten Fall für unkritisch befunden haben . Die ... Problematik der Absturzrisiken über Anlagen, die z.T. hochgiftige chemische Stoffe produzieren, war und ist nicht Gegenstand des Abwägungsvorgangs, wie er letztlich zur Festlegung der An- und Abflugverfahren führt.“*

**Dies hält die SFK nicht für gerechtfertigt und empfiehlt der Bundesregierung, bei der Planung von An- und Abflugrouten eine mögliche Erhöhung des Risikos von Betriebsbereichen nach StörfallV zwingend in den Abwägungsprozess einzubeziehen. Im Fall Ticona sollte diese Abwägung nachgeholt werden.“**

Laut Pressemitteilung des VGH Hessen hat der Verwaltungsgerichtshof in seinem Urteil vom 24. 10. 2006 festgestellt, dass diese Vorgehensweise entgegen der Rechtsauffassung des Luftfahrtbundesamtes ohnehin rechtlich geboten ist.

Bad Soden, 16. 1. 2007



- 7 -

2



Arbeitsgemeinschaft  
Hessen

Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern | 60284 Frankfurt

Hessischer Landtag  
Herrn Clemens Reif  
Herrn Heinrich Heidel  
Schlossplatz 1-3  
65183 Wiesbaden

23.01.07

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
IA 2.4, 12.12.2006

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom  
SP1 32-100/De/Mü

Telefon  
069 2197-1331

Frankfurt am Main  
2007-01-22

### Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Reif,  
sehr geehrter Herr Heidel,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern zum Punkt 2.4 Beschäftigungs- und Standorteffekte. Die hessischen IHKs begrüßen die Änderung des LEP Hessen 2000 als Grundlage für den Ausbau des Flughafens Frankfurt und somit als einen Baustein zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Region FrankfurtRheinMain.

Mit freundlichen Grüßen

Arbeitsgemeinschaft hessischer  
Industrie- und Handelskammern

Industrie- und Handelskammer  
Frankfurt am Main  
Geschäftsfeld Standortpolitik

Matthias Gräßle  
Geschäftsführer

Dr. Hans-Peter Debling  
Federführer

**Anlage**  
Stellungnahme  
Broschüre „Flughafenausbau – jetzt“

- 8 -



Arbeitsgemeinschaft  
Hessen

## **Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern zum Punkt 2.4 Beschäftigungs- und Standorteffekte zur Ausschussanhörung zur Änderung des Landesentwicklungsplans**

### ***Allgemeine Anmerkungen***

Die hessischen Industrie- und Handelskammern haben sich bereits beim Raumordnungs- und beim Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens für die Erweiterung der Kapazitäten unter anderem durch den Bau einer neuen Landebahn auf der Basis des Ergebnisses des Mediationsverfahrens ausgesprochen. Nur durch den nachfragegerechten Ausbau des Flughafens Frankfurt Main kann dieser seine Position im Wettbewerb der europäischen Flughäfen halten bzw. erweitern. Dies ist die Position aller IHKs in Hessen.

Mit der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 soll eine rechtssichere planerische Grundlage für das Ausbauverfahren geschaffen werden. Die Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern bewertet in ihrer Stellungnahme vom 16.09.2005 diese Zielrichtung uneingeschränkt positiv. Da bereits heute Kapazitätsengpässe auf dem Flughafen Frankfurt Main bestehen, ist eine möglichst kurzfristige Kapazitätserweiterung durch den Bau der neuen Landebahn dringend erforderlich.

### ***2.4 Beschäftigungs- und Standorteffekte***

Der Flughafen hat unzweifelhaft erhebliche Beschäftigungs- und Standorteffekte für die Region FrankfurtRheinMain, für Hessen und für das gesamte Bundesgebiet. Die Analyse der Wirtschaftsstruktur und der Entwicklung der Wirtschaftskraft in verschiedenen Regionen zeigt, dass die wirtschaftliche Entwicklung in Flughafenregionen günstiger verläuft als im nationalen Vergleich. Die im Vergleich zum Landesdurchschnitt günstige Entwicklung der Flughafenregionen kommt in einer höheren Beschäftigungsquote, in der Höhe von Arbeitsproduktivität und Wertschöpfung zum Ausdruck. Sowohl die Wertschöpfung pro Kopf als auch die Arbeitsproduktivität liegen in der Region FrankfurtRheinMain etwa 1,5mal so hoch wie im Bundesdurchschnitt. Der Ausbau des Flughafens Frankfurt Main begünstigt sowohl den intrasektoralen Strukturwandel durch Wertschöpfungssteigerungen in allen drei Sektoren als auch den intersektoralen Strukturwandel der Region FrankfurtRheinMain durch Beschäftigungsgewinne im wertschöpfungsstarken

tertiären Sektor. Dies erhöht die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft im internationalen Standortwettbewerb in erheblichem Ausmaß.

Bereits heute ist der Flughafen die Jobmaschine im Rhein-Main-Gebiet und größte Arbeitsstätte in Deutschland. 1.959.000 Arbeitsplätze im Ballungsraum FrankfurtRheinMain<sup>1</sup> und 460.363 in Frankfurt<sup>2</sup> belegen dies. Die Beschäftigtenzahl der letzten Arbeitsstättenerhebung am Flughafen lag bei 68.000<sup>3</sup>. Allein 18.726 Personen sind bei der Fraport AG und ihrer Tochtergesellschaften<sup>4</sup> und rund 32.600 bei der Deutschen Lufthansa am Standort Frankfurter Flughafen tätig.

Die in das Planfeststellungsverfahren eingebrachten Gutachten G19.1 „Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt Main“ und G19.2 „Standortfaktor Flughafen Frankfurt Main - Bedeutung für die Struktur, Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Region Frankfurt/Rhein-Main“, an deren Richtigkeit aus Sicht der Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern keine berechtigten Zweifel bestehen, bestätigen, dass mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt Main im Vergleich zwischen Planungsfall 2015 und Prognosefall 2015 18.000 direkte, 11.000 indirekte und 14.000 induzierte Arbeitsplätze neu entstehen und sich durch katalytische Beschäftigungseffekte nochmals 54.000 Arbeitsplätze ergeben, so dass insgesamt eine Mehrbeschäftigung in einer Größenordnung von rund 100.000 Arbeitsplätzen zu erwarten ist. Allein die Zahl der direkt am Flughafen Beschäftigten wird bis 2015 auf rund 95.000 ansteigen. Weiterhin wird ein um rund 10 Prozent höheres Niveau der regionalen Wertschöpfung erwartet.

Als ein Ergebnis des öffentlichen Anhörungsverfahrens zum Flughafenausbau hat die Planfeststellungsbehörde um Aktualisierung der Verkehrsprognose mit einer Erweiterung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2020 gebeten. Durch die erwartete Zunahme auf 701.000 Flugbewegungen und rund 88,3 Mio. Fluggäste in 2020 ist auch für diesen Zeitraum von positiven Beschäftigungs- und Standorteffekten auszugehen.

Auch der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / RheinMain bestätigt die Funktion des Frankfurter Flughafens als Jobmotor für die Region, insbesondere für die Kommunen im Flughafenumfeld. Nach einer Statistik des Planungsverbandes der

<sup>1</sup> Beschäftigungs- und Konjunkturprognose FrankfurtRheinMain, IHK Forum Rhein-Main, Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, Hochrechnung 2006, November 2006

<sup>2</sup> Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer, Stand 30.06.2005, Statistisches Jahrbuch Frankfurt am Main 2006

<sup>3</sup> Mitteilung der Fraport AG vom 09.05.2005

<sup>4</sup> Mitteilung der Fraport AG vom 14.12.2006

sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort<sup>5</sup>, stieg die Zahl der Arbeitsplätze allein in Kelsterbach zwischen 1987 und 2005 um 6.047 auf 12.464 (plus 94,2 Prozent) (seit 2000 plus 9,5 Prozent), in Mörfelden-Walldorf um 4.566 auf 9.872 (plus 86,1 Prozent) (seit 2000 plus 2,1 Prozent), in Langen um 6.021 auf 13.725 (plus 78,2 Prozent) (seit 2000 plus 7,5 Prozent), in Neu-Isenburg um 4.959 auf 20.330 (plus 29,2 Prozent) (seit 2000 plus 5,6 Prozent) und in Raunheim um 846 auf 3.888 (plus 27,8 Prozent).

Für viele Unternehmen ist die Nähe zum Flughafen der entscheidende Standortfaktor. Wegen der vorzüglichen weltweiten Erreichbarkeit des Standortes durch den Flughafen, siedeln sich hier und in der Region in- und ausländische Unternehmen überdurchschnittlich häufig an. Dadurch wird Wachstum und Beschäftigung generiert und die Attraktivität des Standorts weiter erhöht. Um die Standortwirkung der Logistik-Drehscheibe Flughafen Frankfurt Main zu verdeutlichen: In Hessen betragen die ausländischen Direktinvestitionen je Erwerbstätigen 22.800 Euro<sup>6</sup>, das 2,5fache des bundesdeutschen Wertes. Auf die Region umgelegt wäre der Wert noch höher. Viele Unternehmen bekennen sich zu ihrem Flughafen, wie die dieser Stellungnahme beigefügten Broschüre der hessischen IHKs "Flughafenausbau jetzt - Für Wachstum und Arbeitsplätze in FrankfurtRheinMain" belegt. 26 hessische Unternehmer melden sich in ihr zu Wort und legen dar, warum ein wettbewerbsfähiger Flughafen für ihr Unternehmen unerlässlich ist.

Kein anderes Projekt in der Region Rhein-Main ist bedeutender für die wirtschaftliche Entwicklung, als der Ausbau des Flughafens Frankfurt Main. Mit einem Investitionsvolumen von rund 3,4 Milliarden Euro wird es eines der umfangreichsten Vorhaben in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland. Die geplante Erweiterung bewirkt eine Bindung von Kaufkraft und Steueraufkommen in der Region FrankfurtRheinMain sowie eine auch weiterhin optimale Anbindung an andere Regionen. Die Investition wirkt sich zudem auf den gesamten Luftverkehrsstandort Deutschland positiv aus, der damit entscheidende Impulse aus Frankfurt erhält. Aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Situation kann weder die Region noch das Land hierauf verzichten.

<sup>5</sup> Regionales Monitoring 2006 für den Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, November 2006

<sup>6</sup> Hessischer Konjunkturspiegel 2. Quartal 2006

-11-

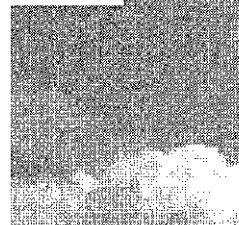
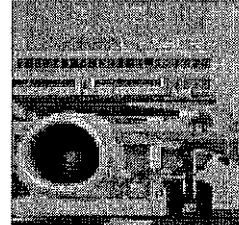


**IHK** Arbeitsgemeinschaft  
Hessen

# Flughafenausbau jetzt –

Wachstum und Arbeitsplätze  
in Frankfurt/Rhein/Main

26 Statements zum  
Flughafen Frankfurt Main





Flughafenausbau jetzt -  
Für Wachstum und Arbeitsplätze  
in FrankfurtRheinMain



Kaum einer wird es bestreiten wollen:  
Der Frankfurter Flughafen hält die Region in Schwung.  
Er ermöglicht den Unternehmen die schnelle Kommunikation, zieht Unternehmen an und macht dadurch FrankfurtRheinMain zu einem wichtigen Knoten im Netz weltweiter Wirtschaftskontakte.  
Als bundesweit größte lokale Arbeitsstätte liefert der Flughafen einen beachtlichen Beitrag für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Mit der vorliegenden Broschüre "Flughafenausbau jetzt - Für Wachstum und Arbeitsplätze in FrankfurtRheinMain" möchte die Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern die Diskussion um die geplante Flughafenerweiterung voranbringen.

26 Unternehmen aus ganz Hessen melden sich zu Wort - nicht nur Branchenriesen, sondern insbesondere auch kleine und mittlere Unternehmen. Die Vielfalt der beteiligten Unternehmerschaft macht deutlich, in welchem hohem Maße heimische Arbeitsplätze von dem Erfolg auf globalen Märkten abhängig sind.

Akzeptanz und Ausgleich der verschiedenen Interessen bildeten bereits im Mediationsverfahren die Grundlagen unseres Handelns. Wir alle brauchen einen wettbewerbsfähigen internationalen Flughafen Frankfurt Main - dafür ist der Ausbau unerlässlich.

Dr. Joachim v. Harbou

Vorsitzender der  
Arbeitsgemeinschaft hessischer  
Industrie- und Handelskammern

# ADVOTAX

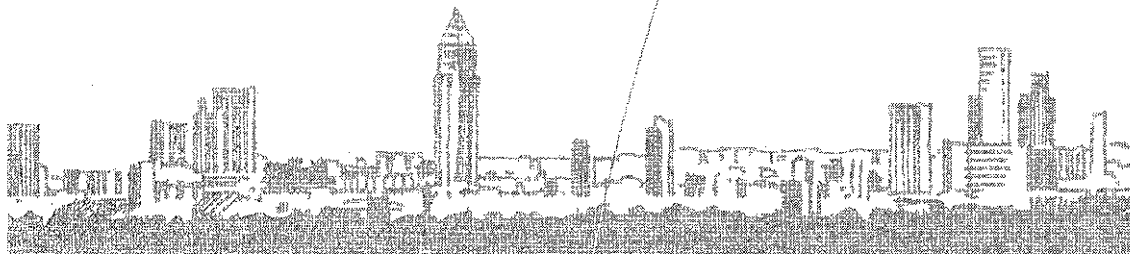
Steuerberatungsgesellschaft mbH

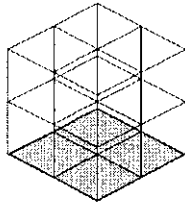
Advotax Steuerberatungsgesellschaft mbH  
Hanau



Seit 15 Jahren ist die Advotax Steuerberatungsgesellschaft mbH Hanau für den Mittelstand in der Rhein-Main-Region aktiv. Durch unsere vielen Geschäftskontakte wissen wir, wie wichtig die optimale Verkehrsanbindung der Region FrankfurtRheinMain auch für den Mittelstand östlich von Frankfurt ist. Der Wirtschaft in und um Hanau sowie im Kinzigtal und in der Wetterau geht es recht gut, weil der Flughafen gewissermaßen um die Ecke liegt.

Ohne die optimale Verkehrsanbindung käme es zu wirtschaftlichen Schwierigkeiten in vielen Unternehmen, die auf den ersten Blick nichts mit dem Flughafen zu tun haben. Wir sollten diesen Standortvorteil nicht leichtfertig aufs Spiel setzen: Bauen wir den Flughafen aus, im Interesse der Menschen die hier leben! Das hilft uns allen! Die Vorgaben der Landesregierung - Stichwort: Nachtflugverbot - werden dafür sorgen, dass die schädlichen Auswirkungen auf Mensch und Natur erträglich bleiben.





- 14 -

## AMBROSIUS MESSEBAU

Ernst F. Ambrosius & Sohn

gegr. 1872 GmbH

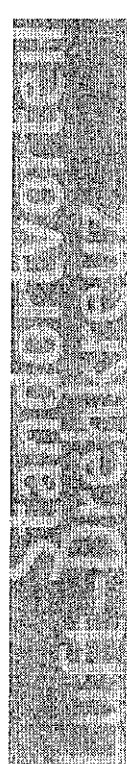
Frankfurt am Main

Ambrosius Messebau ist ein weltweit tätiges, mittelständisches Unternehmen mit Sitz in Frankfurt am Main.

Die Palette "Messebau" und das Kundenportfolio sind weit gespannt und umfassen neben klassischen Individual-Ständen, z. B. auf internationalen Automobilsalons, und kundenspezifischen Baukastensystemen auch konstruktiv besondere Herausforderungen, wie z.B. die Präsentation des Maybach auf der Queen Elisabeth II und in New York.

Während - zunächst im Inland, inzwischen auch in Europa - "Wachstum" und "neue Produkte" eher Fremdwörter zu werden drohen, weisen die Aktivitäten in anderen Teilen der Welt, besonders in Asien und Nordamerika, kontinuierlich steigende Tendenzen auf.

Dass man bei Ambrosius trotz aller Standortnachteile in Deutschland noch immer mit Engineering, Konstruktion und Fertigung in hoher Qualität international wettbewerbsfähig ist, wäre ohne das Luft-Drehkreuz Frankfurt nicht mehr gegeben.

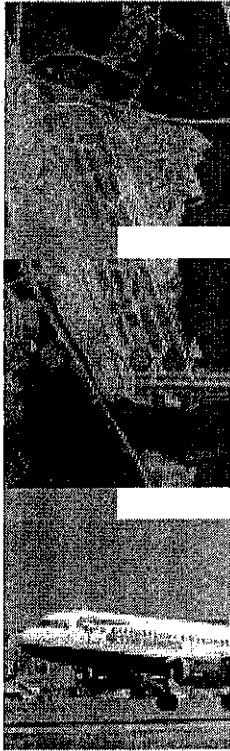




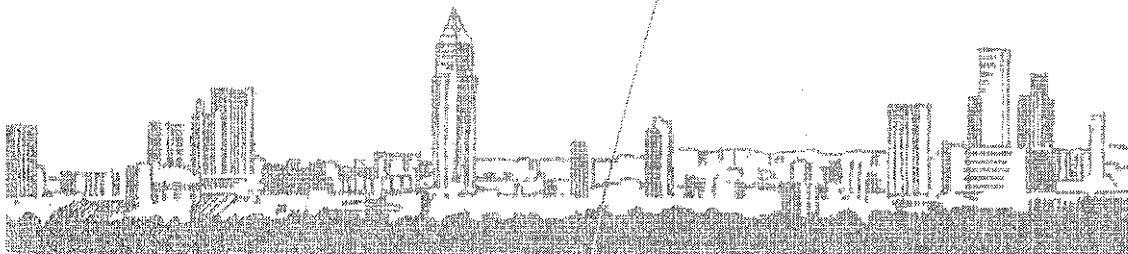


AMEROPA Reisen GmbH  
Bad Homburg

6



Die Ameropa-Reisen GmbH wurde als Reiseveranstalter für Amerikaner in Europa 1951 in Frankfurt gegründet. Heute gilt das 1991 von Frankfurt nach Bad Homburg umgesiedelte Unternehmen als der bedeutendste Spezialist für erdgebundene Reisen in Deutschland. Mit ca. 130 Beschäftigten, davon 7 Auszubildende, wird derzeit ein Umsatz von ca. 100 Mio. Euro erwirtschaftet. Ergibt sich auch aus dem Unternehmenszweck heraus naturgemäß kein unmittelbarer Flughafenbezug: Ameropa fordert den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main. Nur so kann Frankfurt als wichtigstes deutsches und bedeutendes europäisches Gateway für Touristen aus aller Welt erhalten bleiben, und damit auch die Zukunft der zahlreichen, beschäftigungsintensiven Unternehmen der Tourismuswirtschaft in der Region FrankfurtRheinMain sichern. Deren Existenz und Erfolg sind unmittelbar oder mittelbar vom Erhalt der dominanten Bedeutung dieses Weltflughafens abhängig.



# Bachmann

Bachmann Gießerei und Formenbau  
Frankfurt am Main

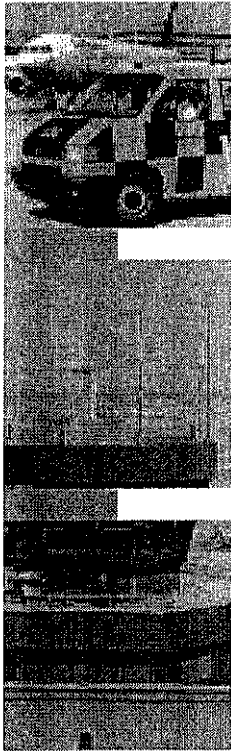
Das mittelständische Unternehmen Bachmann Gießerei und Formenbau betreibt am Standort Frankfurt einen Formenbau, eine Aluminiumgießerei mit anschließender Bearbeitung der Aluminiumgussteile bis zur Herstellung einbaufertiger Komponenten. Daneben spielt der Bereich Schmelzkerntechnik eine zunehmend wichtigere Rolle; nach diesem Verfahren können kompliziert geformte Kunststoffbauteile mit Hinterschneidungen problemlos hergestellt werden.

Für unseren international ausgerichteten Formenbau und die zahlreichen Auslandskontakte in der Schmelzkerntechnik ist die Nähe zu einem funktionsfähigen, weltweiten Flughafen für den Transport von Personen und Lasten ausschlaggebend.



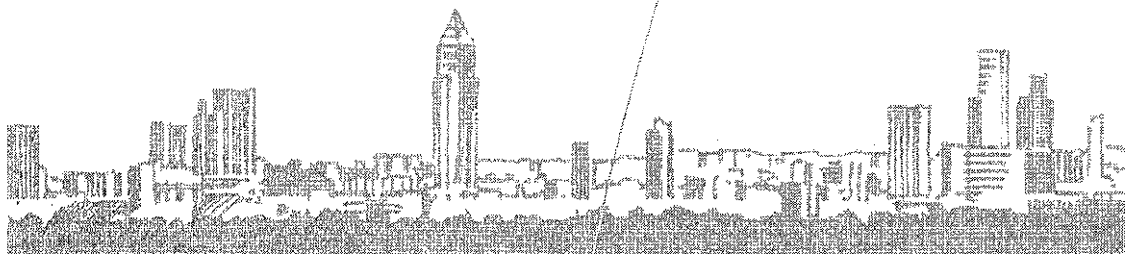


Bender jr. Spedition GmbH  
Gernsheim



Die Bender jr. Spedition GmbH ist ein national und international agierendes Dienstleistungsunternehmen mit den Leistungssparten LKW-Verkehr, Warehousing, Seefracht und Luftfracht mit Sitz in Gernsheim. Wir sind für Großverlader im Rhein-Main-Gebiet tätig und benötigen für die Distribution der Waren auch den Leistungsbereich Luftfracht.

Um weiterhin die Region FrankfurtRheinMain mit Ihrem Airport Frankfurt attraktiv für alle Wirtschaftszweige innerhalb Europas zu gestalten, ist es dringend notwendig, den Ausbau voranzutreiben. Falls man dies nicht schafft, werden weitere Investitionen international tätiger Unternehmen am Standort Rhein-Main vorbeigeleitet, im schlimmsten Fall in die europäischen Nachbarländer. Mit jeder weiteren Restriktion für den Airport werden Arbeitsplätze wegfallen, sowohl direkt am Airport, als auch indirekt in der ganzen Region. Der Arbeitsplatzverlust ist nicht bezifferbar, da mit der Verlagerung der Investitionen von Konzernen ins Ausland auch der gesamte Mittelstand handeln muss, um weiterhin für seine Auftraggeber tätig werden zu dürfen!





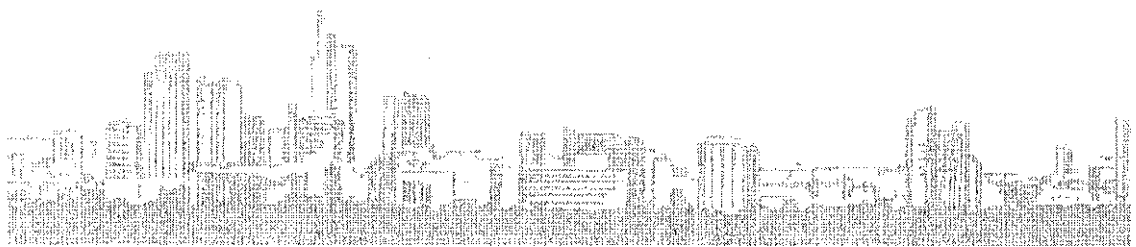
*Bringt Parkett nach vorne.*

Bona GmbH  
Limburg

Die Bona GmbH mit Sitz in Limburg beschäftigt rund 70 Mitarbeiter. Wir sind die deutsche Tochtergesellschaft der internationalen Unternehmensgruppe BonaKemi AB, dem weltweit führenden Anbieter von Produkten zur Verlegung und Oberflächenveredelung von Holz- und Parkettböden. Unser Produktprogramm umfasst Parkettlacke und -öle, Klebstoffe, Pflege- und Schleifmittel sowie die erforderlichen Hilfsmittel, Werkzeuge und Maschinen.

Als Mitglied eines weltweit operierenden Unternehmens ist für uns ein dauerhaft leistungsfähiger Flughafen Frankfurt Main von größter Bedeutung. Der kontinuierliche, internationale Austausch spielt für unsere erfolgreiche Geschäftstätigkeit seit jeher eine entscheidende Rolle. Wichtigster Garant dafür ist der Flughafen Frankfurt in Kombination mit der ICE-Verbindung Frankfurt – Limburg.

Um auch weiterhin von dieser internationalen Drehscheibe profitieren zu können, kommt nach unserer Einschätzung dem zukunftsorientierten Flughafen ausbau eine maßgebliche Bedeutung zu.



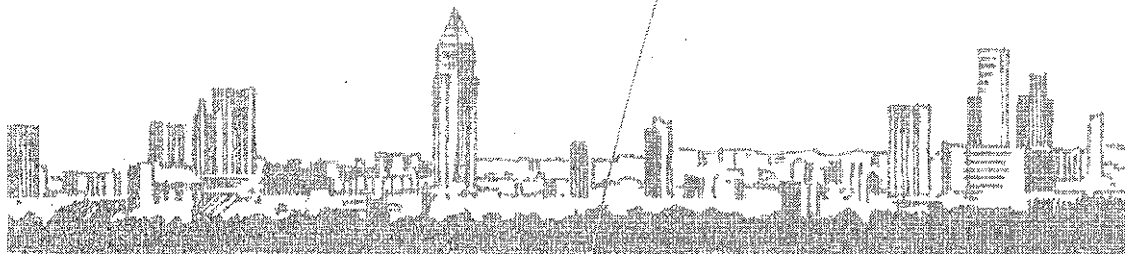
# elkamet

Elkamet Kunststofftechnik GmbH  
Biedenkopf



Die 1958 gegründete Elkamet Kunststofftechnik GmbH mit Sitz im mittelhessischen Biedenkopf ist ein Familienunternehmen mit 350 Mitarbeitern, davon ca. 30 Auszubildende. Elkamet positioniert sich als export- und wachstumsstarker Systementwickler für die Fahrzeug und Elektroindustrie. Mit einem Anteil von über 50 Prozent trägt der Export wesentlich zu der guten Umsatzentwicklung bei. Das Unternehmen liefert in 55 Länder in aller Welt. Hauptabnehmer sind die europäischen Nachbarn und die USA.

Schnelle persönliche Kundenkontakte sind vor allem im Ausland durch nichts zu ersetzen. Der Verkehrsweg über den Frankfurter Flughafen ist für uns deshalb ein wichtiger Standortvorteil, solange wesentliche Zielorte ohne Umsteigen zu erreichen sind. Dies ist nur gewährleistet, wenn die Kapazität dafür geschaffen wird. Dann entsteht eine win-win Situation durch Arbeitsstellenwachstum in der weiteren Region und am Flughafen. Ein Verzicht auf den Ausbau würde dies ins Gegenteil verändern.



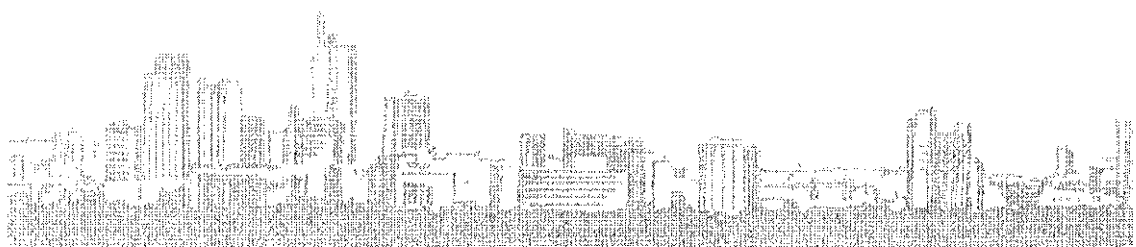
# InterCityHotel

FRANKFURT AIRPORT

InterCityHotel Frankfurt Airport  
Frankfurt am Main

Das InterCityHotel Frankfurt Airport befindet sich auf dem Flughafengelände in der CargoCity Süd und verfügt über 360 Zimmer mit allem Komfort und 25 Tagungsräume. Das Haus, welches zur Steigenberger Hotel Group gehört, beschäftigt zur Zeit ca. 110 Mitarbeiter.

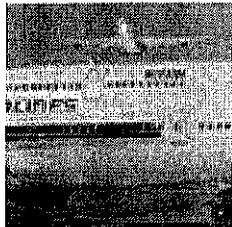
Die Zielgruppe der InterCity Hotels sind vor allem mobile Reisende und Tagungsgäste, die ein Markenprodukt in exzellenter Lage im 3- bis 4-Sterne-Bereich suchen. Durch Kooperation mit Fluggesellschaften und internationalen Unternehmen in unmittelbarer Umgebung des Airports ist der Ausbau des Flughafens Rhein-Main, und die damit verbundene Sicherung der Unternehmen vor Ort, natürlich auch für unser Haus von großer Bedeutung. Durch die damit größeren Möglichkeiten des Exportgeschäftes und der vermehrten Gästebeförderung werden die Arbeitsplätze unserer Mitarbeiter gesichert.



1-26-

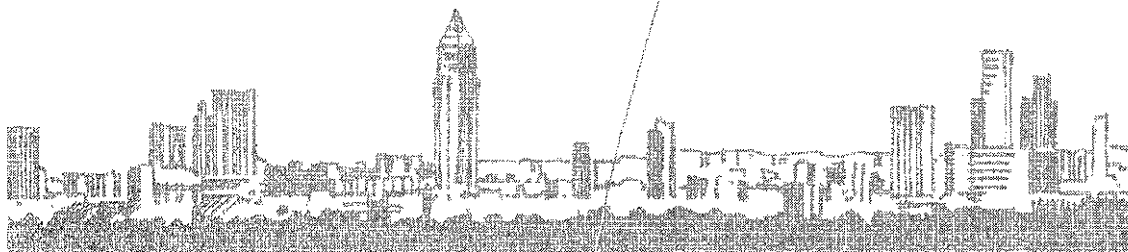
# TallyMan by CubiCal™

Eppstein Transport & Marketing / CubiCal  
Eppstein



Eppstein Transport & Marketing / CubiCal ist ein kleines, auf Nischenprodukte spezialisiertes Unternehmen. Anfang 1990 als Internationale Luftfrachtspedition gegründet, wurde vor einigen Jahren das Geschäftsfeld auf den Vertrieb von Messgeräten für Frachtvolumen erweitert.

Die Kunden sind über ganz Europa verstreut, das Produkt wird in Australien hergestellt. Sowohl für die über eine Partnerfirma in der Cargo-City betriebenen Luftfrachtdienste als auch für die Betreuung der Kunden im Produktvertrieb ist der Flughafen ein unverzichtbarer Faktor. Gerade kleine Firmen schöpfen einen großen Nutzen von der konzentrierten Kraft und den vielfältigen Möglichkeiten eines großen Luftverkehrshubs. Die nur hier vorhandene Auswahl an Flugverbindungen nach ganz Europa sowie in alle Welt spart Arbeitszeit bei Geschäftsreisen und bringt die Ware schneller zu den Kunden. Noch wichtiger aber ist nicht nur für diese Firma die Realisierung von Geschäftsideen, die es ohne diesen Flughafen in der Nachbarschaft nicht gäbe. Der Ausbau des Rhein-Main Flughafens ist für die weitere Entwicklung der Region zwingend erforderlich, um Menschen hier neue Chancen und Perspektiven zu geben.



1-22-



Jakob Hatteland Display GmbH  
Neu-Isenburg

Die Hatteland Display Gruppe produziert in Norwegen LCD-Monitore für den weltweiten Schiffsbau. Mit über 70 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz von ca. 20 Mio Euro sind wir ein führendes Unternehmen in diesem spezifischen Markt. Neben starkem Umsatz in Europa erzielen wir bereits einen Anteil in USA, Japan und Korea von über 20 Prozent.

Der deutsche Standort der Hatteland Display GmbH ist nicht nur für deutsche Kunden, sondern auch als Hub für alle weiteren Geschäftstätigkeiten existentiell. Die Anbindungen zum Flughafen Frankfurt sind die Grundlage für den Standort in Neu-Isenburg.

Wir wünschen uns auch in Zukunft eine Sicherung dieses Vorteils und die komfortable Erreichbarkeit für unsere Besucher aus aller Welt.



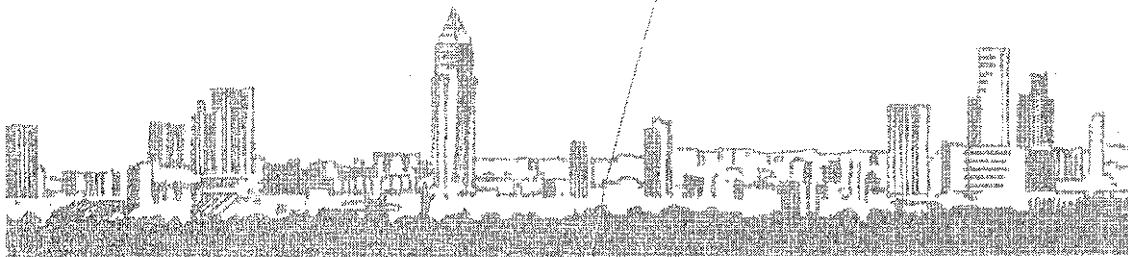
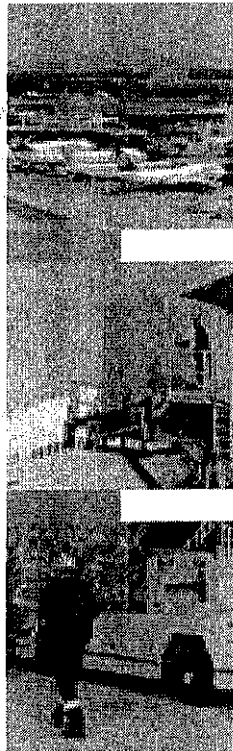




Hotel Zum Riesen

### Hotel zum Riesen Hanau

Seit über 90 Jahren im Familienbesitz, sind die Gäste unseres Hauses vorwiegend Geschäftsreisende ebenso wie Besucher der Frankfurter Messen, von denen mehr als ein Drittel aus dem Ausland kommen. Im Zuge der Globalisierung der Firmenstrukturen müssen unsere Gäste immer häufiger und kurzfristiger Niederlassungen oder Konzernsitz im Ausland besuchen. Die Nähe zum Rhein-Main-Flughafen lässt für den Standort Hanau hoffen, dass keine wesentliche Abwanderung von Firmen aus Hanau erfolgen wird. Ein Ausbau des Flughafens trägt daher zur Sicherung des Standortes Hanau bei und erhöht die Attraktivität für international operierende Firmen. Ebenso übernachten immer wieder Fluggäste vor frühen Abflügen oder nach späten Ankünften in unserem Haus. Die meist ungewohnte Belastung durch den vorhandenen Fluglärm wird daher als der notwendige Preis für die Vorteile durch die Nähe zum Flughafen billigend in Kauf genommen. Die Sicherung von Arbeitsplätzen und Aufträgen ist hierbei ein weiterer wesentlicher Aspekt zur positiven Einstellung unserer Gäste. Ausbau und Weiterentwicklung des Frankfurter Flughafens sind daher unverzichtbar für Arbeitsplatzsicherung und Wohlstand der Region.



humatrix AG  
Frankfurt am Main

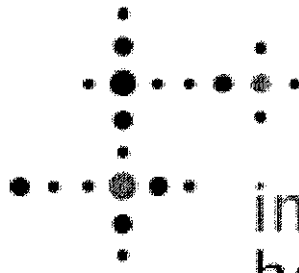
Die humatrix AG ist ein international agierendes Biotechnologie-Unternehmen, das auf die Analyse und die Erforschung der menschlichen DNA spezialisiert ist. Seit Unternehmensgründung bekennen wir uns zu unserem Wahlstandort Frankfurt am Main. Die Nähe zum Flughafen Frankfurt und der damit verbundene infrastrukturelle Vorteil sind für unsere Kunden und Geschäftspartner ein wichtiges Entscheidungskriterium zur Zusammenarbeit sowie ein Garant für Geschwindigkeit und Flexibilität im Kundenservice.

Soll der Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt wieder eine herausragende Stellung im "Orchester" der führenden Wirtschaftsnationen einnehmen, steht der Ausbau infrastruktureller Rahmenbedingungen als wettbewerbspolitische Notwendigkeit an erster Stelle. In der sich kontinuierlich weiter vernetzenden Welt sind Geschäftsreisende sowie die Unternehmen vor allem auf eines angewiesen – auf Mobilität. Die fortschreitende Globalisierung erfordert zudem Maßnahmen, die Frankfurts Popularität und die des gesamten Rhein-Main-Gebiets in aller Welt voranbringen.

Das Projekt heißt:  
Ausbau des Frankfurter Flughafens!



1 - 25 -



infraserV  
höchst

InfraserV GmbH & Co. Höchst KG  
Frankfurt am Main



Auf dem 4,6 Quadratkilometer großen Gelände des Industrieparks Höchst sind mittlerweile rund 80 Unternehmen ansässig, die etwa 22.000 Mitarbeiter beschäftigen. Die Unternehmen im Industriepark investierten von 2000 bis 2003 insgesamt über 1,6 Milliarden Euro in die Entwicklung des Standortes. Gerade Firmen aus dem Chemie-, Pharma- und Biotechnologiebereich schätzen die hervorragende Infrastruktur, insbesondere in Bezug auf die Versorgung mit Energien und Rohstoffen. Für die international operierenden Unternehmen am Standort ist die unmittelbare Nähe zu einem Großflughafen von enormer Bedeutung und ein wesentlicher Ansiedlungsfaktor. Natürlich spielt der Faktor Zeit eine entscheidende Rolle – die kurzen Wege in alle Welt sind für den Industriepark, nur wenige Autominuten vom Rhein-Main-Flughafen entfernt, ein unschätzbare Standortvorteil. Darüber hinaus bietet die unmittelbare Nachbarschaft auch logistische Wettbewerbsvorteile. Daher unterstützt InfraserV Höchst stellvertretend für die Unternehmen im Industriepark alle Maßnahmen, die eine positive und nachhaltige Entwicklung des Rhein-Main-Flughafens zur Folge haben.





[www.koenig-neurath.de](http://www.koenig-neurath.de)

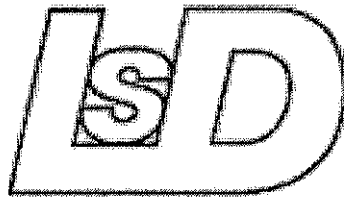
König + Neurath AG

Karben

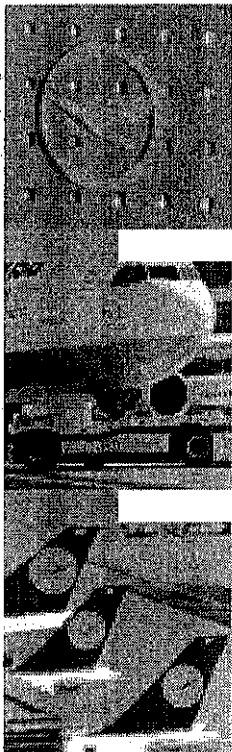
Zurück bis in das Jahr 1925 führen die Spuren der heute umsatzstärksten Büromöbelmarke Deutschlands, die vor fast 80 Jahren als kleine Büromöbelfabrik begann und zum Gesamtanbieter von Arbeitsplatz-, Sitzmöbel- und Raumsystemen mit über 1000 Mitarbeitern avancierte. In Frankfurt, der nahe gelegenen Großstadt mit ihren Industriebetrieben, Banken und Versicherungen, fand das Karbener Unternehmen in den Anfängen seinen Hauptabsatzmarkt. Schon damals war hier die Nachfrage nach zeitgemäßen Büromöbeln groß und die Produkte von König + Neurath galten als Inbegriff für Qualität, Langlebigkeit und Funktionalität. Heute stehen national wie international zahlreiche Großkonzerne und Mittelstandsunternehmen aller Wirtschaftsbereiche auf der Kundenliste. Und eben diese globalen Geschäftsverbindungen von König + Neurath werden durch die Main-Metropole und ihrem Flughafen als logistischem Dreh- und Angelpunkt dieses starken Wirtschaftsraumes gefördert und erleichtert. Die geografische Nähe zu Frankfurt und dem auf zukünftige Anforderungen ausgerichteten Rhein-Main-Flughafen stärken somit auch unsere Position im globalen Wettbewerb.



1 - 27 -

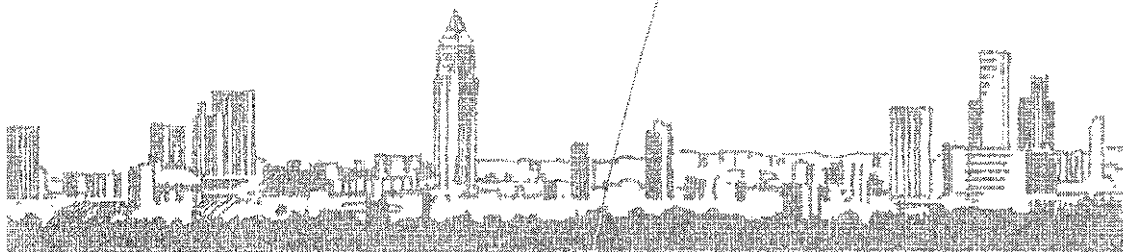


Layout Service Darmstadt GmbH  
Darmstadt



Seit 1972 produzieren wir im konventionellen und seit 1990 auch im elektronischen Bereich der Druckvorstufe (Pre-Press) ausschließlich mit gelernten Fachleuten aus der Druckindustrie. Die Erstellung von CD-ROM-Produktionen mit plattformübergreifender Anwendung und Internetseitengestaltung gehören ebenso zu unseren Aufgaben wie die digitale Bildbearbeitung. Über die Druckvorstufe hinaus bieten wir unseren Kunden auch die Abwicklung kompletter Druckaufträge an.

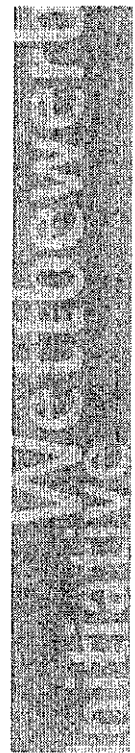
Seit 1999 werden Digital-Großformatdrucke bis hin zur Plakatwand im eigenen Haus gefertigt. Wir unterstützen die Initiative Flughafenausbau, weil wir der Meinung sind, dass der Standort Frankfurt erhalten bleiben muss. Ohne Ausbau ist der Flughafen Frankfurt aber nicht mehr konkurrenzfähig. Ein Negativum für die gesamte Region FrankfurtRheinMain wäre die Folge.





Merck KgaA  
Darmstadt

Die Merck-Gruppe ist ein weltweit tätiges Pharma- und Chemie-Unternehmen. Unser Fokus liegt auf innovativen Arzneimitteln und Chemikalien. Merck ist das älteste pharmazeutisch-chemische Unternehmen der Welt; seine Wurzeln reichen bis in das Jahr 1668 zurück. Heute erwirtschaften wir zwar nur noch rund 10 Prozent unserer Umsätze in Deutschland, beschäftigen aber immer noch knapp 30 Prozent unserer Mitarbeiter im Darmstädter Raum und investieren in der Region. Um auch in Zukunft erfolgreich zu sein, müssen wir Rohstoffe zeitnah aus dem Ausland importieren und ebenso schnell unsere Arzneimittel und Chemikalien zu unseren Kunden bringen können. Etwa 2.400 Tonnen Frachtgüter aus unseren Werken in Darmstadt und Gernsheim mussten im Jahr 2003 per Luftfracht transportiert werden. Bereits heute gibt es Kapazitäts-Engpässe am Frankfurter Flughafen, denen mittelfristig nur durch einen Ausbau entgegengewirkt werden kann.

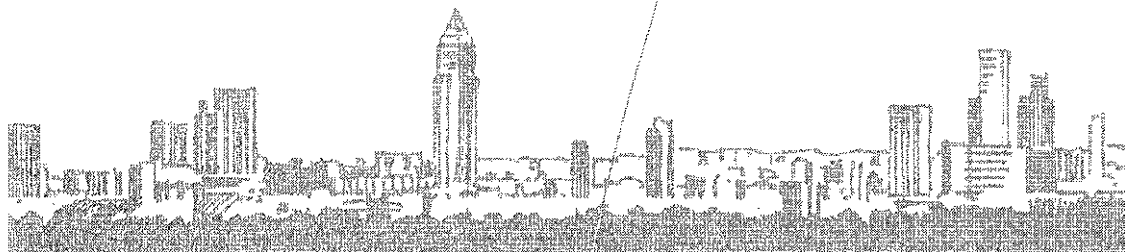


f.j.m.

e n j o y l u x u r y

f.j.m. - the miller trading company GmbH  
Ebersburg

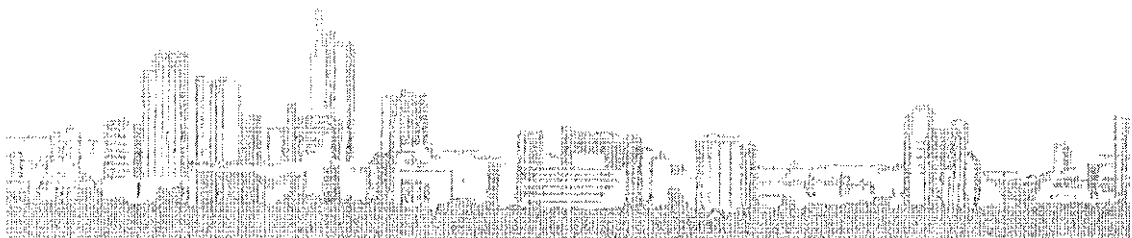
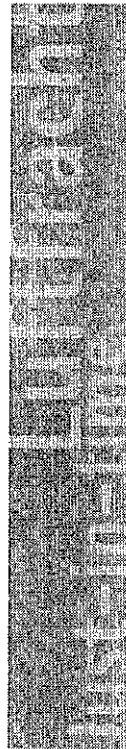
Die f.j.m. the miller trading company GmbH ist ein mittelständisches Produktions- und Handelsunternehmen in der Modebranche mit Sitz in Ebersburg im Landkreis Fulda. Hochwertige Handtaschen, Accessoires und Schuhe bilden den Kern unseres Sortiments, die dann zu großen Teilen wieder im Ausland veräußert werden. Da Kunden heute immer kurzfristiger bestellen und dennoch "Just in time"-Lieferungen erwarten, ist es unabdingbar, unsere Produkte per Flugzeug zu versenden. Der Erhalt und Ausbau des Kundenbestandes erfordert zudem regelmäßige Kontakte mit Abnehmern auf Messen und anderen Veranstaltungen in der gesamten Welt. Die günstige Lage Fuldas im direkten Einzugs des Großraums Frankfurt am Main und die Nähe zum Internationalen Flughafen ermöglichen es uns, global und schnell agieren zu können. Daher legt das Land Hessen mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens eine wichtige Grundlage für unsere wirtschaftliche Zukunft und die des Landes. In einer immer enger zusammen wachsenden Welt brauchen Hessen und die Wirtschaftstreibenden eine Luftverkehrsdrehscheibe, damit Güter des täglichen Bedarfs und Reisende schnell und unkompliziert ihre weltweit verstreuten Ziele erreichen können.





Mundipharma GmbH  
Limburg

Mundipharma ist eines der führenden mittelständischen forschenden Pharmaunternehmen in den Bereichen Schmerztherapie und Wundheilung. Unsere hochqualifizierten Mitarbeiter engagieren sich seit Jahren erfolgreich in der Entwicklung innovativer Arzneimittel, die sehr effektiv und gleichzeitig gut verträglich sind. Die Therapie für Arzt und Patient wird so in hohem Maße erleichtert und die Lebensqualität der Betroffenen nachhaltig verbessert. Wichtige Basis für die Standortwahl Limburg war der nahe gelegene Frankfurter Flughafen, der dem internationalen Unternehmen schnelle und problemlose Verbindungen zu Geschäftspartnern und Kollegen im Firmenverbund sichert. Unsere 600 Mitarbeiter haben so die Möglichkeit, Kunden und Kollegen in aller Welt innerhalb kürzester Zeit zu erreichen: ein unverzichtbarer Vorteil für unser Unternehmen. Auch für den Export unserer Präparate ist eine moderne, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur von Bedeutung, denn wir liefern unsere hochwertigen Produkte nicht nur an deutsche Kunden, sondern europa- und weltweit. Durch den Flughafen Frankfurt ist gewährleistet, dass pro Tag Arzneimittel mit einem Verladegewicht von über 3.000 Kilogramm ihre Empfänger pünktlich und zuverlässig erreichen.



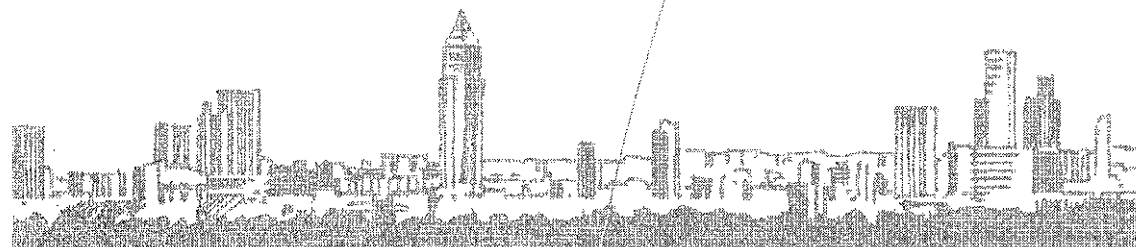
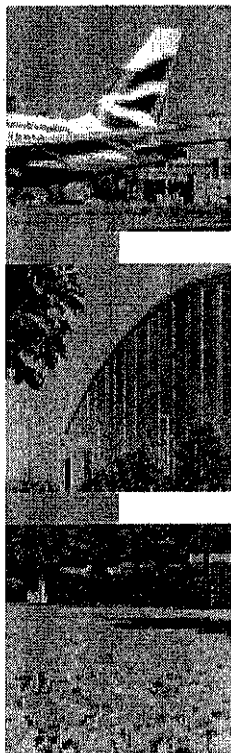




Omniflora Blumen Center GmbH  
Neu-Isenburg

Omniflora Blumen Center GmbH ist Deutschlands führender Direktimporteur von Schnittrosen aus Ostafrika. Im Frischecenter in Neu-Isenburg arbeiten 55 Mitarbeiter an Einkauf, Import, Verarbeitung, Vertrieb und Versand von knapp 150 Millionen Rosen pro Jahr. Von Neu-Isenburg aus werden mit der eigenen LKW-Flotte und über Spediteure täglich Kunden in ganz Deutschland und Europa beliefert.

Um diese Nachfrage kontinuierlich und termingerecht zu befriedigen, importiert Omniflora sieben Tage pro Woche. Ermöglicht wird die eng gestaffelte Logistik durch die langjährige Partnerschaft mit Lufthansa Cargo und die Nähe des Rhein-Main Flughafens. Nur so ist es möglich, die hochverderbliche Ware ohne Frischeverlust vom Produzenten in Kenya zum Kunden in Hamburg, Basel oder Manchester zu bringen. Die Einrichtungen des Airports sind, ebenso wie seine Stellung unter den Europäischen Flughäfen und seine Position als Cargo-Hub der Lufthansa, für Omniflora von überragender Bedeutung. Sollte Rhein-Main diese Bedeutung verlieren, wäre eine Verlegung des Firmensitzes, mit allen verbundenen Konsequenzen, unumgänglich.





## QCS - Quick Cargo Service

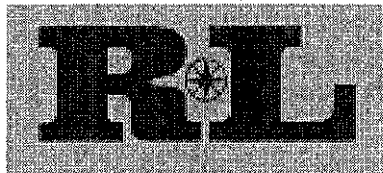
QCS - Quick Cargo Service GmbH  
Frankfurt am Main

Das mittelständische Luft- und Seefrachtunternehmen QCS - Quick Cargo Service GmbH, mit Sitz am Frankfurter Flughafen, zählt mit seinen über 80 Angestellten zu den größten inhabergeführten Luftfrachtunternehmen Deutschlands.

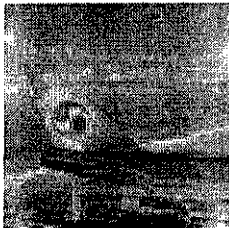
Die Expansion des Unternehmens ist sehr eng an die Entwicklung des Frankfurter Flughafens geknüpft. Um einen wirtschaftlichen Ablauf der Güter zu gewährleisten, dient Frankfurt als Hub für Sammelfrachten der 8 QCS Niederlassungen Deutschlands. Ein Ausbau des Frankfurter Flughafens zur Sicherung ihrer Existenz ist unumgänglich. Eine Abwanderung von Fluggesellschaften an andere europäische Standorte wäre mit einer Stagnation unseres Unternehmens in Deutschland gleichzusetzen. Unsere Arbeitsplätze müssten dann den Verkehrsströmen ins Ausland folgen. Ein Großteil der Wirtschaftsgüter müssten den Weg aus dem europäischen Ausland über die Straße zum Kunden finden, was die Produkte unnötig verteuert und die Umwelt zusätzlich belastet.

Der Ausbau unseres Heimatflughafens Frankfurt ist für uns und unsere Kunden von enormer Bedeutung, um uns im globalen Wettbewerb flexibel und konkurrenzfähig zu behaupten.



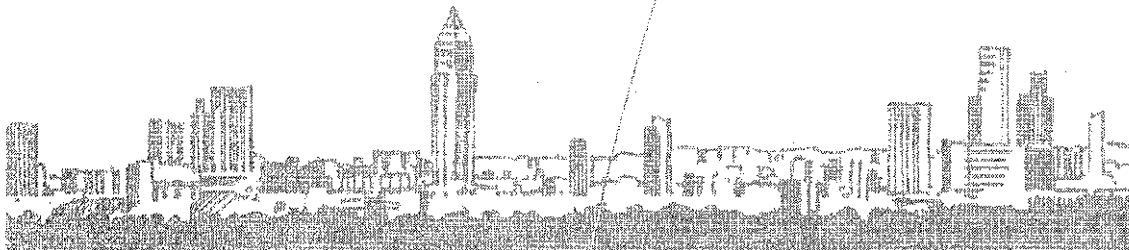


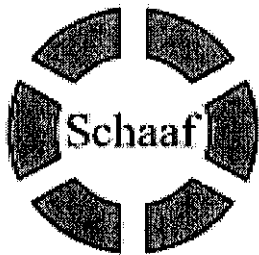
Rohde und Liesenfeld GmbH & Co. KG  
Mörfelden-Walldorf



Der Luftverkehr ist einer der Wachstumsmotoren der Zukunft. In den vergangenen zwei Jahrzehnten hat er jedes Jahr um 5,3 Prozent zugenommen. Bis 2020 gehen Prognosen von weiteren 5 Prozent jährlichem Wachstum des Luftverkehrs aus. 276.000 Frauen und Männer, das entspricht der Beschäftigung der gesamten Energiewirtschaft, arbeiten in Deutschland in der Luftfahrt. Mehr noch: 750.000 Arbeitsplätze hängen von der Branche ab, etwa soviel wie in der Informations- und Telekommunikationstechnik Beschäftigte gezählt werden. Hieraus alleine ergibt sich schon die außerordentliche Bedeutung des Frankfurter Flughafens. Er ist die größte Arbeitsstelle Deutschlands mit 63.000 Arbeitsplätzen, in mehr als 500 Unternehmen und Organisationen.

In den vergangenen zweieinhalb Jahrzehnten hat sich die Zahl der Arbeitsplätze am Flughafen mehr als verdoppelt. Ohne den Flughafen wäre die Region FrankfurtRheinMain armer, wäre sie kein Kraftzentrum der deutschen Wirtschaft. Ohne das internationale Drehkreuz des Frankfurter Flughafens würde die exportabhängige deutsche Wirtschaft nicht mehr unter den führenden Exportnationen der Welt rangieren.





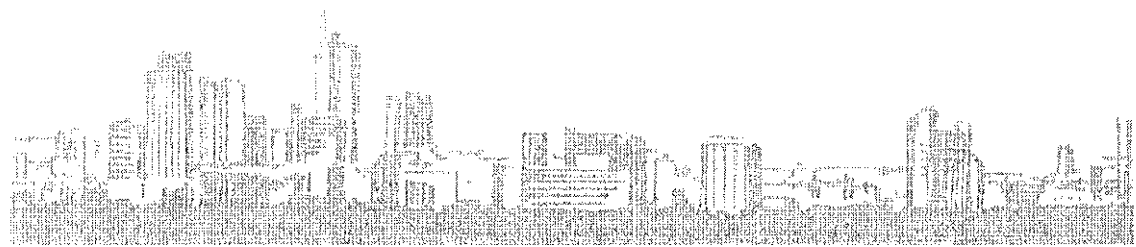
Schaaf Technologie GmbH  
Bad Camberg

Das Familienunternehmen mit seinen 45 Mitarbeitern steht seit über 30 Jahren für Innovation und Qualität in der Entwicklung neuer Nahrungsmittel-Herstellungsvorgänge und der Herstellung und Inbetriebnahme von Nahrungsmittel-Hochdruck-Extrusions-Maschinen. Der Exportanteil liegt bei über 70 Prozent.

Alle Anstrengungen, durch Innovation, Zuverlässigkeit, Qualität und Kundenorientierung künftig wettbewerbsfähig zu bleiben, können nur fruchten, wenn es gelingt, Kunden und Geschäftspartner in unserer Region willkommen zu heißen, sie freundlich zu empfangen. Schneller und effizienter Service muss ihnen komfortables und unkompliziertes Reisen ermöglichen.

Mit Überlastungen, Verspätungen, Chaos und Schlangestehen am Flughafen, werden wir unsere internationalen Kunden vergraulen. Wir werden unsere Produkte und Leistungen nicht verkaufen können und unseren Wohlstand auf Dauer nicht halten können.

Insbesondere ein leistungsfähig ausgebauter Flughafen ist für unser exportorientiertes Unternehmen der Standortfaktor schlechthin.



1 -35-



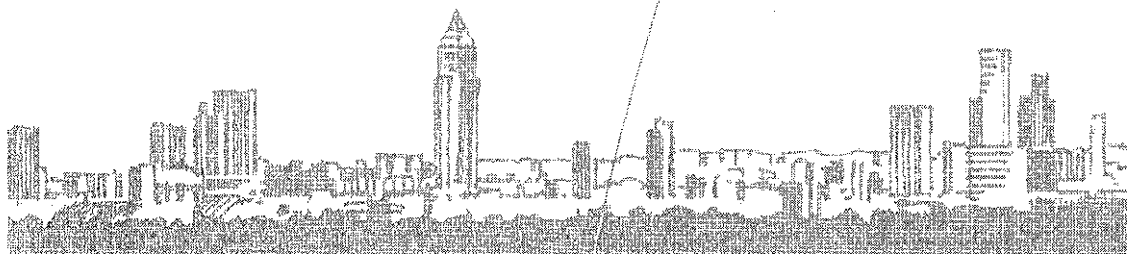
Schunk Gruppe  
Heuchelheim

26



Die Schunk-Gruppe ist ein internationaler Technologiekonzern mit einem breiten Leistungsspektrum in der Werkstofftechnologie und Systemtechnik. Weltweit beschäftigt die Schunk-Gruppe über 7.300 Mitarbeiter und ist mit mehr als 70 Tochterunternehmen in 28 Ländern präsent. Vier große Programmgesellschaften der Schunk-Gruppe haben ihren Sitz in der Nähe von Gießen. Daher ist der nahe gelegene Frankfurter Flughafen mit seinen vielfältigen Flugangeboten für die Kunden, Mitarbeiter und Geschäftspartner der Schunk-Gruppe eine wichtige Voraussetzung für erfolgreiche Geschäftskontakte.

Um weiterhin erfolgreich zu sein, müssen die Produkte der Schunk-Gruppe ebenso zu einem großen Teil per Luftfracht zu den Kunden gebracht werden. Die uneingeschränkte Antwort darauf ist für die Schunk-Gruppe der Ausbau des Frankfurter Flughafens.



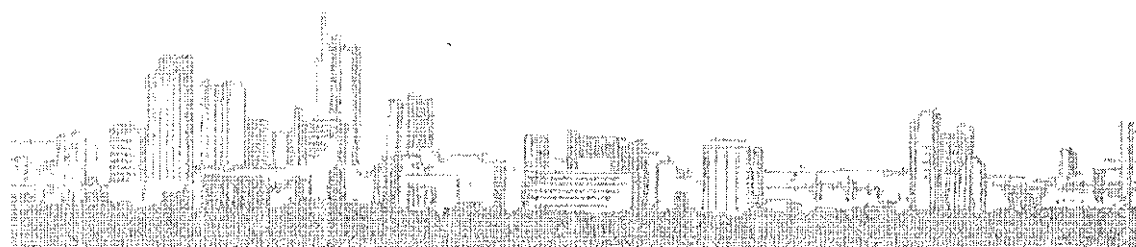
# TAXI FRANKFURT eG

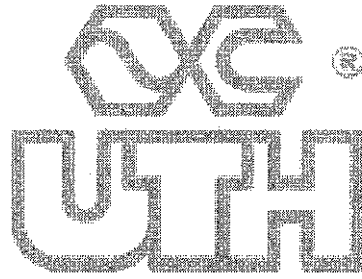
TAXI FRANKFURT eG  
Frankfurt am Main

Die TAXI FRANKFURT eG ist Hessens größte Taxizentrale und vermittelt Fahraufträge an ca. 1.500 angeschlossene Taxis.

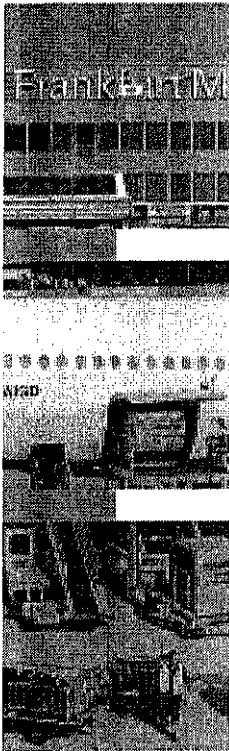
Der Flughafen Frankfurt am Main mit seinem hohen Passagieraufkommen hat an der Sicherung der wirtschaftlichen Existenz von mehr als 1.000 Taxiunternehmern und deren Familien entscheidenden Anteil. Wir begrüßen deshalb alle Anstrengungen, die Wettbewerbsfähigkeit des Frankfurter Flughafens zu erhalten und zu verbessern.

Der maßvolle Ausbau des Airports unter Berücksichtigung aller betroffenen Interessen dient der wirtschaftlichen Weiterentwicklung der gesamten Region FrankfurtRheinMain und insbesondere den Interessen des Taxigewerbes.



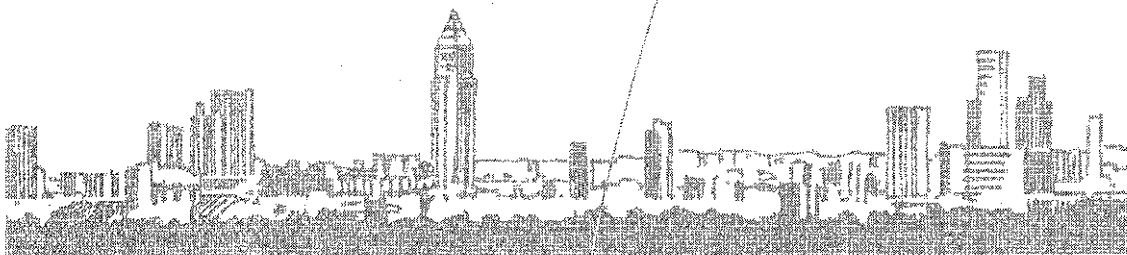


Uth GmbH  
Fulda



Seit 1985 hat sich unser Unternehmen mit Sitz in Fulda als Maschinenbau-Spezialbetrieb für Gummi- und Kunststoffmaschinen auf dem Weltmarkt etabliert. Von Fulda aus liefern wir Maschinen und Anlagen für die Gummi- und Reifenindustrie in die ganze Welt.

Wir beliefern damit in erster Linie Industrieländer, in denen Autos hergestellt werden. Maschinen aus unserem Hause laufen heute nicht nur in Deutschland, sondern ebenfalls in den USA, Kanada, Brasilien, Japan, China, Indonesien, in der Türkei, im Iran, in Ungarn, Frankreich, Italien, England, Belgien, Österreich, Irland, Malta, Spanien und Korea. Aus diesem Grund fordern wir einen leistungsfähigen, optimierten Flughafen Frankfurt. Nur eine ausreichende Anzahl weltweiter Verbindungen kann unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit sichern und damit auch unseren Standort in Hessen.



# WEFRA

WEFRA Werbeagentur GWA GmbH  
Neu-Isenburg

Die WEFRA Werbeagentur GWA wurde im Jahre 1933 gegründet. Sie ist damit eine der ältesten deutschen Werbeagenturen. Sie wird in der 3. Generation von der Familie Haack geführt. Das WEFRA Haus hat seinen Sitz im Süden Frankfurts nur 10 Minuten vom Rhein-Main-Flughafen entfernt. Nähe ist aus unserer Sicht einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren der Zukunft. Nah beim Kunden, schnell beim Kunden. Unsere Kunden aus ganz Europa schätzen diese Nähe. Der Flughafenausbau sichert diese Nähe. Schnelle Erreichbarkeit ermöglicht das persönliche Gespräch: Und das wird zunehmend wichtiger - Trotz modernster Telekommunikationsmöglichkeiten.



WEFRA WERBEAGENTUR







Arbeitsgemeinschaft  
Hessen



**Arbeitsgemeinschaft hessischer  
Industrie- und Handelskammern**

Börsenplatz 4  
60313 Frankfurt am Main  
Telefon +49 69 2197-1384  
Telefax +49 69 2197-1497  
[www.arbeitsgemeinschaft-hessischer-ihks.de](http://www.arbeitsgemeinschaft-hessischer-ihks.de)

**Federführer:**

**Industrie- und Handelskammer  
Frankfurt am Main**

Börsenplatz 4  
60131 Frankfurt am Main  
Telefon +49 69 2197-1331  
Telefax +49 69 2197-1485  
[www.frankfurt-main.ihk.de](http://www.frankfurt-main.ihk.de)

**Industrie- und Handelskammer Darmstadt**

Rheinstraße 89  
64295 Darmstadt  
Telefon +49 6151 871-0  
Telefax +49 6151 871-286  
[www.darmstadt.ihk24.de](http://www.darmstadt.ihk24.de)

**Industrie- und Handelskammer zu Dillenburg**

Am Nebelsberg 1  
35685 Dillenburg  
Telefon +49 2771 842-100  
Telefax +49 2771 842-199  
[www.ihk-dillenburg.de](http://www.ihk-dillenburg.de)

**Industrie- und Handelskammer Fulda**

Heinrichstraße 8  
36037 Fulda  
Telefon +49 661 284-0  
Telefax +49 661 284-44  
[www.ihk-fulda.de](http://www.ihk-fulda.de)

---

**Industrie- und Handelskammer Gießen-Friedberg**

**Hauptgeschäftsstelle Gießen:**

Lonystraße 7  
35390 Gießen  
Telefon +49 641 7954-0  
Telefax +49 641 75914  
[www.giessen-friedberg.ihk.de](http://www.giessen-friedberg.ihk.de)

**Geschäftsstelle Friedberg:**

Goetheplatz 3  
61169 Friedberg  
Telefon +49 6031 609-0  
Telefax +49 6031 609-180  
[www.giessen-friedberg.ihk.de](http://www.giessen-friedberg.ihk.de)

**Industrie- und Handelskammer  
Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern**

Am Pedro-Jung-Park 14  
63450 Hanau  
Telefon +49 6181 9290-0  
Telefax +49 6181 9290-77  
[www.hanau.ihk.de](http://www.hanau.ihk.de)

**Industrie- und Handelskammer Kassel**

Kurfürstenstraße 9  
34117 Kassel  
Telefon +49 561 7891-0  
Telefax +49 561 7891-290  
[www.ihk-kassel.de](http://www.ihk-kassel.de)

**Industrie- und Handelskammer  
Limburg a. d. Lahn**

Walderdorffstraße 7  
65549 Limburg a. d. Lahn  
Telefon +49 6431 210-0  
Telefax +49 6431 210-205  
[www.ihk-limburg.de](http://www.ihk-limburg.de)

- 41 -



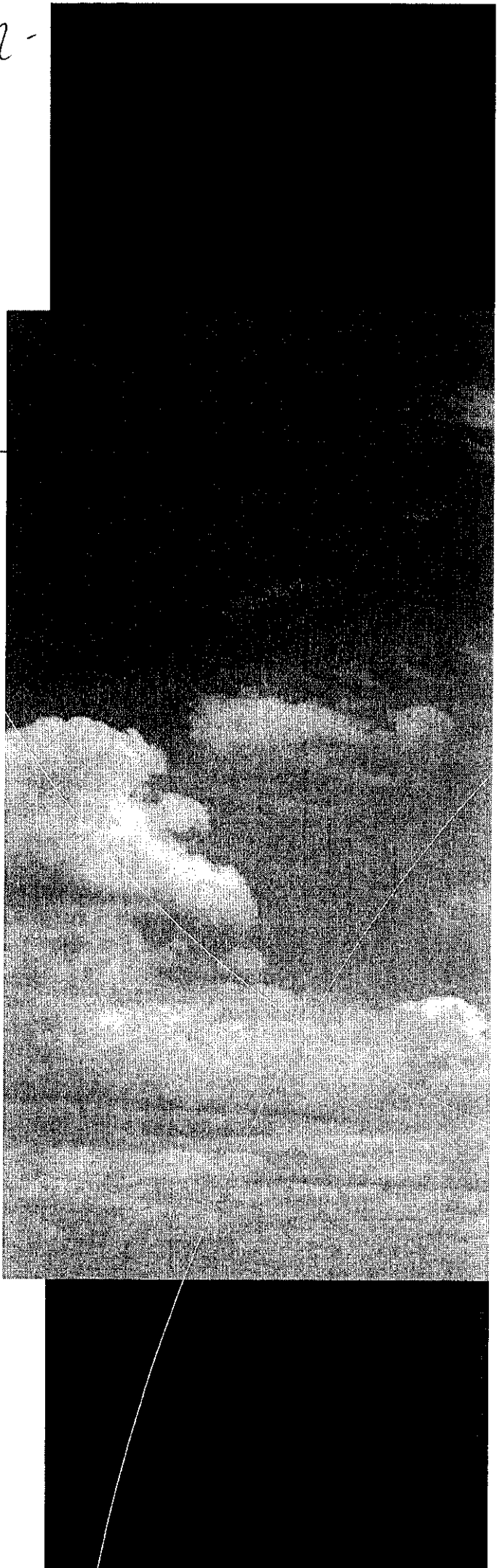
**Industrie- und Handelskammer  
Offenbach am Main**  
Frankfurter Straße 90  
63067 Offenbach  
Telefon +49 69 8207-0  
Telefax +49 69 8207-199  
[www.offenbach.ihk.de](http://www.offenbach.ihk.de)

**Industrie- und Handelskammer Wetzlar**  
Friedenstraße 2  
35578 Wetzlar  
Telefon +49 6441 9448-0  
Telefax +49 6441 9448-33  
[www.ihk-wetzlar.de](http://www.ihk-wetzlar.de)

**Industrie- und Handelskammer Wiesbaden**  
Wilhelmstraße 24 - 26  
65183 Wiesbaden  
Telefon +49 611 1500-0  
Telefax +49 611 1500-222  
[www.ihk-wiesbaden.de](http://www.ihk-wiesbaden.de)

- 42 -

www.varia-design.de



Januar 2005



Handwerkskammer  
Rhein-Main

3

Handwerkskammer Rhein-Main • Postfach 17 03 53 • 60077 Frankfurt am Main

Geschäftsbereich  
Wirtschaftspolitik,  
Betriebsberatung

Herrn Vorsitzenden  
Clemens Reif MdL  
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr  
Herrn Vorsitzenden  
Heinrich Heide! MdL  
Ausschuss für Umwelt,  
ländlichen Raum und Verbraucherschutz  
Hessischer Landtag  
Schlossplatz 1 – 3  
65183 Wiesbaden

26.01.07  
S-

### Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main

26. Januar 2007

Sehr geehrter Herr Reif,  
sehr geehrter Herr Heide!,

Ihr Zeichen: I A 2.4  
Unser Zeichen: Dr. Fr/Sch

wir bedanken uns für die uns eingeräumte Möglichkeit einer Stellungnahme zu Punkt 2.4, Beschäftigungs- und Standorteffekte, der Tagesordnung der Anhörung zu dem uns mit Schreiben vom 12.12.2006 übermittelten Antrag der Landesregierung betreffend Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen/Main – Drucksache 16/6057.

Grundsatzfragen  
der Wirtschaftspolitik

Ansprechpartner:  
Dr. Georg Friedrich  
Telefon 06151 3007-212  
Telefax 06151 3007-5212  
dr.friedrich@hwk-rhein-main.de

#### Grundsätzliche Anmerkungen:

Hausanschrift:  
Hindenburgstraße 1  
64295 Darmstadt

Die Handwerkskammer Rhein-Main hat – auch für die Arbeitsgemeinschaft der hessischen Handwerkskammern – bereits in Ihrer Stellungnahme vom 07.09.2005 zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main dargelegt, dass die Erweiterung des Flughafens durch den Bau einer neuen Landebahn wesentlich dazu beiträgt, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Region Frankfurt Rhein-Main sowie des gesamten Wirtschaftsstandortes Hessen zu sichern und weiter zu verbessern. Der Flughafenausbau als Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ist eine grundlegende Voraussetzung, um dem zunehmenden Mobilitätsanspruch von Wirtschaft und Bevölkerung gerecht zu werden. Eine Erhöhung der Kapazität des Flughafens Frankfurt/Main durch den Bau einer neuen Landebahn ist deshalb angesichts der schon derzeit bestehenden Engpässe dringend geboten. Nur so kann der Flughafen Frankfurt/Main seine Stellung im europäischen Wettbewerb der Flughäfen festigen bzw. verbessern.

Handwerkskammer Rhein-Main  
Bockenholmer Landstraße 21  
60325 Frankfurt am Main  
info@hwk-rhein-main.de  
www.hwk-rhein-main.de

Präsident:  
Bernd Ehinger

Hauptgeschäftsführer:  
Dr. Christof Riess

Konto:  
Frankfurter Volksbank  
(BLZ 501 000 00) Kto. 150754  
IBAN DE71 5010 0000 0000 1507 54  
BIC (Swift-Code) FFBVDE33

#### TOP 2.4 der Anhörung: Beschäftigungs- und Standorteffekte

Es ist unbestritten, dass der Flughafen Frankfurt/Main erhebliche positive Beschäftigungs- und Standorteffekte für die Region Frankfurt Rhein-Main, für Hessen, für die an Hessen angrenzenden Bundesländer und darüber hinaus über

++++ Kostenlose Infos rund ums Handwerk im Internet unter:  
www.hwk-rhein-main.de +++++

- 44

**Handwerkskammer  
Rhein-Main**

Seite 2 von 2

seine Drehscheibenfunktion für das gesamte Bundesgebiet entfaltet. Die Erweiterung des Flughafens trägt wesentlich zur Sicherung bestehender und zur Schaffung neuer Arbeits- und Ausbildungsplätze bei. Sie erhöht die Bindung von Kaufkraft und Steueraufkommen an die Region. So lassen die im Rahmen des Mediationsverfahrens erstellten Gutachten zu den Einkommens- und Beschäftigungseffekten des Flughafens Frankfurt/Main sowie zum Standortfaktor Flughafen Frankfurt/Main und seine Bedeutung für die Struktur, Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Region Frankfurt Rhein-Main bis zum Jahre 2015 – im Vergleich zu einem Verzicht auf die Erweiterung – hohe Beschäftigungseffekte, eine Steigerung der Arbeitsproduktivität sowie Wertschöpfungsgewinne auf regionaler, Landes- und Bundesebene erwarten. Von diesen Beschäftigungs- und Wachstumsimpulsen und dem damit verbundenen beschleunigten Strukturwandel wird auch das hessische Handwerk als vielseitiger und innovativer Wirtschaftsbereich profitieren.

Daneben stellt der Flughafen Frankfurt/Main einen entscheidenden Standortvorteil für die Region dar, den es durch seine bedarfsgerechte Erweiterung zu sichern und zu stärken gilt. Er beeinflusst wesentlich die Entscheidung von nationalen und internationalen Unternehmen und Institutionen, neue Standorte in seiner Nähe zu errichten bzw. dorthin zu verlagern. Auch dadurch werden Arbeitsplätze geschaffen und das Wirtschaftswachstum erhöht. Auch davon können die hessischen Handwerksbetriebe direkt oder indirekt ihren Nutzen ziehen und dazu beitragen, bestehende Arbeits- und Ausbildungsplätze zu sichern und neue zu schaffen.

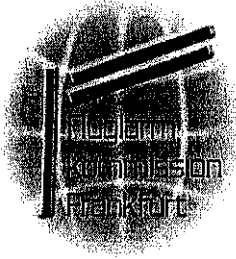
Aus den genannten Gründen und unter Würdigung der dargestellten positiven Auswirkungen einer Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main ist diese aus der Sicht des hessischen Handwerks unverzichtbar und deshalb zu befürworten.

Abschließend weisen wir darauf hin, dass diese Stellungnahme in Abstimmung mit der Arbeitsgemeinschaft der hessischen Handwerkskammern und mit dem Hessischen Handwerkstag entstanden ist.

Die Handwerkskammer Rhein-Main wird in der öffentlichen Anhörung am 13. Februar 2007 zu Tagesordnungspunkt 2.4 „Beschäftigungs- und Standorteffekte“ durch den Geschäftsführer der Handwerkskammer Rhein-Main, Herrn Dr. Georg Friedrich, vertreten.

Mit freundlichen Grüßen

Bernd Ehinger  
PräsidentDr. Christof Riess  
Hauptgeschäftsführer



-45-

(4)

# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Kommission zur Abwehr des Fluglärms • 60549 Frankfurt am Main • Flughafen

### PER E-MAIL

Herrn MdL  
Clemens Reif  
Vorsitzender des Ausschusses  
für Wirtschaft und Verkehr  
Hessischer Landtag  
65173 Wiesbaden

Herrn MdL  
Heinrich Heidel  
Vorsitzender des Ausschusses  
für Umwelt, ländlichen Raum  
und Verbraucherschutz  
Hessischer Landtag  
65183 Wiesbaden

### **Geschäftsführender Vorstand:**

**Vorsitzender:**  
Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim

**Stellvertreter:**  
Beigeordneter Wolfgang Reichel, Mainz  
Bürgermeister Horst Gölzenleuchter,  
Büttelborn

**Geschäftsführer:**  
Hermann-Josef Heer

**Geschäftsstelle:**  
60549 Frankfurt am Main, Flughafen  
**Telefon:** (069) 690-66063  
**Telefax:** (069) 690-48211

**Datum:**  
26. Januar 2007

26.01.07

### **Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main**

Teilnahme der Kommission zur Abwehr des Fluglärms (Kommission) durch ihren Vorsitzenden Herrn Bürgermeister Jühe oder durch einen seiner Stellvertreter

Sehr geehrter Herr Reif,  
sehr geehrter Herr Heidel,

für die Einladung zur Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main vom 12.12.2006 danke ich Ihnen sehr. An der Anhörung vom 13. bis 15. Februar 2007 nehme ich gerne mit weiteren Mitgliedern des Vorstandes teil.

Die von Ihnen erbetene Stellungnahme zu den Punkten 2.3 Luftverkehrsprognose und 4.1 Lärmkonturen ist beigefügt. Bestandteile dieser Stellungnahme vom 22.01.2007 sind die Stellungnahme der Kommission vom 07.09.2005 zum damaligen Entwurf der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000, von der Hessischen Landesregierung gebilligt und beschlossen am 23. Mai 2006, sowie das Positionspapier der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 18. November 1999.

Die Weitergabe der Stellungnahme der Kommission an die interessierte Öffentlichkeit wird ausdrücklich begrüßt.

Mit freundlichen Grüßen

  
Thomas Jühe  
Vorsitzender



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

## Stellungnahme der Kommission zur Abwehr des Fluglärms für den Flughafen Frankfurt Main (Kommission)

zur Anhörung im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr und im Ausschuss für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Hessischen Landtags vom 13. bis 15. Februar 2007 zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000  
– Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main vom September 2006

### 1. Vorbemerkungen

Die Kommission hat nach § 32 b LuftVG die Aufgabe, die Genehmigungsbehörde sowie die für die Flugsicherung zuständige Stelle über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge zu beraten. Insofern ist sie beauftragt, Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flughafens vorzuschlagen.

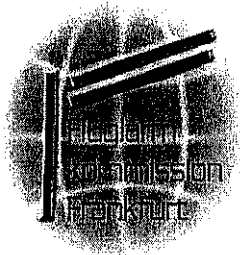
Entsprechend ihrem Selbstverständnis äußerte sich die Kommission zu allen bisherigen Entwürfen zur Aufstellung und Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000, zuletzt mit Stellungnahme vom 07.09.2005 zum Entwurf der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000, von der Hessischen Landesregierung am 23.05.2005 gebilligt und beschlossen, sowie zum Regionalplan Südhessen 2000, zum Raumordnungsverfahren Flughafenausbau, zum Planfeststellungsverfahren Flughafenausbau und zu weiteren Bau- und Planungsverfahren bezüglich Flughafen Frankfurt.

Der erbetenen Stellungnahme zu den Punkten 2.3 Luftverkehrsprognose und 4.1 Lärmkonturen aus der vorgesehenen Tagesordnung zur Anhörung ist zum besseren Verständnis die vorerwähnte Stellungnahme der Kommission vom 07.09.2005 beigelegt (**Anlage 1**).

Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben bzw. ihres Selbstverständnisses hat sich die Kommission seinerzeit in der beigelegten Stellungnahme auf die Themen Fluglärm, Wohnqualität unter Fluglärmbedingungen, Luftschadstoffe und Siedlungsbeschränkung konzentriert. Andere aus der Flughafenausbauplanung resultierende Themenbereiche wurden nicht beraten.

Die Kommission geht auch zukünftig davon aus, dass ggf. durch Fluglärm mindernde An- und Abflugverfahren bzw. technische Entwicklungen eintretende Lärminderungen nicht dazu führen dürfen, dass Wohnbebauung wieder näher an die Lärmquelle Flughafen heranwächst. Vielmehr soll unter dem Aspekt der langfristigen Lärmvorsorge Fluglärminderung grundsätzlich der betroffenen Bevölkerung zugute kommen. In diesem Sinne unterstützt die Kommission die „Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung - Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm“ vom 16. September 1998 nachdrücklich.





# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Im nachfolgenden Punkt 2. Grundlagen und Festlegungen geht die Kommission zunächst auf einige besonders wichtige Aussagen zum Landesentwicklungsplan Hessen 2000 ein.

## 2. Grundlagen und Festlegungen

### 2.1 Ziele (Z) und Grundsätze (G)

#### 2.1.1

Das unter „III.1“ formulierte Ziel „Z 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.“ ist durch die Sätze zu ergänzen: **„Es wird sichergestellt, dass die neue Landebahn ausschließlich für Präzisionsanflüge zugelassen wird. Alle Flugzeugmuster der Kategorie HEAVY sind von Anflügen auf die neue Landebahn ausgeschlossen.“**

Nach Auffassung der Kommission ist es für die betroffene Bevölkerung von größter Bedeutung, ob in Verlängerung der Anfluggrundlinie der Nordwestlandebahn weite Bereiche von Großraumflugzeugen wie der Flugzeugtyp A380, der Flugzeugtyp B747 oder einem vergleichbar großen Luftfahrzeug in einem 3°-Gleitwinkel überflogen werden, oder ob dies vermieden werden kann. Großraumflugzeuge in niedriger Höhe stellen nicht nur hinsichtlich des entstehenden Fluglärms eine besonders gravierende Störung dar, sie können z. B. durch entstehende Wirbelschleppen auch die Sicherheit der Bevölkerung beeinträchtigen.

Im übrigen sind bei der Berechnung der Isophone die genannten Flugzeugtypen auch nicht berücksichtigt worden.

#### 2.1.2

Der im vorliegenden Entwurf neu aufgenommene Grundsatz: „G In den Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz ist aus Rücksichtnahme auf die besonders schutzbedürftige Nachtruhe der Bevölkerung ein umfassender Lärmschutz in den Kernstunden der Nacht von herausragender Bedeutung.“ wird zwar grundsätzlich begrüßt, ist aber gerade wegen der herausragenden Bedeutung der Nachtruhe der Bevölkerung den Zielen Z zuzuordnen und in Anlehnung an § 29 LuftVG und das Ergebnis der Mediation durch folgenden Text zu ersetzen: **„Die Bevölkerung ist durch Fluglärm so gering wie möglich zu belasten. Deshalb ist in den Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz auf die Nachtruhe der Bevölkerung in der gesetzlichen Nacht von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Ein Nachtflugverbot hat die Zeit der gesetzlichen Nacht von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr zu umfassen.“**

#### 2.1.3

Das unter „III.4 Sonstige Festlegungen“ erstgenannte Ziel: „Z Für den den Flughafen Frankfurt Main umgebenden Raum soll durch die Regionalplanung ein

- 48 -



## KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

*Siedlungsstrukturkonzept als Grundlage für den Regionalplan Südhessen entwickelt werden.“ ist durch folgende Sätze zu ergänzen: „Hierbei werden ein Koordinationseckwert von maximal 126 Flugbewegungen pro Stunde für die Tagzeit von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr sowie maximal 701.000 Flugbewegungen pro Kalenderjahr zugrunde gelegt.“*

### 2.1.4

Der Flughafen Frankfurt und der Flugverkehr tragen als Emissionsquellen zu einem erheblichen Teil zur Belastung des Rhein-Main-Ballungsraums in Hinblick auf die Luftbelastung bei. Kommunale Maßnahmen werden nicht ausreichen, die durch die 22.BImSchV normierten Grenzwerte einzuhalten. Vom Flugverkehr emittierte Massenschadstoffe können auch durch moderne Triebwerke nicht reduziert werden. Ihr Ausstoß wird in Zukunft eher verstärkt.

Dieser Sachverhalt muss unter „III.4 Sonstige Festlegungen“ zu dem folgenden weiteren Ziel führen: **„Z Die flughafen- und flugbetriebsbedingten Emissionen dürfen weder durch den Ausbau noch durch den Prognose Nullfall dazu beitragen, dass die Ziele des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Rhein-Main verfehlt werden.“**

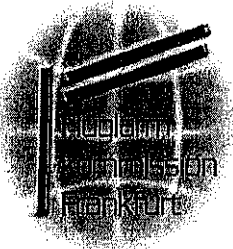
An dieses Ziel anschließend ist der Grundsatz (G) aufzunehmen: **„G Das Land Hessen wirkt darauf hin, dass zur Reduzierung der durch den Flughafenbetrieb verursachten Luftschadstoffemissionen vom Flughafenbetreiber ein Handlungs- bzw. Aktionsplan für geeignete Maßnahmen entwickelt und umgesetzt sowie ein geeignetes Monitoring durchgeführt wird. Unabhängig davon genießt die Reduzierung der Fluglärmmissionen Vorrang vor der Verringerung der Luftschadstoffe.“**

### 3. Erbetene Stellungnahme zu den Punkten 2.3 Luftverkehrsprognose und 4.1 Lärmkonturen aus der Tagesordnung zur Anhörung

#### zu 2.3 Luftverkehrsprognose

Bereits in ihrer Stellungnahme vom 07.09.2005 hatte die Kommission zum Entwurf der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000, von der Hessischen Landesregierung gebilligt und beschlossen am 23. Mai 2005, unter „3. Luftverkehrsprognose und Kapazitätserhöhung durch Flughafenausbau“ festgestellt, dass im damaligen Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 keine Perspektiven für die weitere Entwicklung des Flughafens für den Fall aufgezeigt sind, dass die für den Prognosehorizont 2015 prognostizierten 660.000 Flugbewegungen pro Jahr und der angestrebte stündliche Koordinationseckwert von 120 Flugbewegungen tatsächlich erreicht oder gar überschritten werden.

Sie hatte daher dringlich empfohlen, bereits heute schon alles zu tun, um nach 2015 eine



## KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

### Flughafen Frankfurt Main

weitere Kapazitätssteigerung ausschließlich durch Zusammenarbeit bestehender Verkehrs- oder Zivilflughäfen sicherzustellen. Insbesondere sind dabei die Grundsätze des Positionspapiers des Hauptausschusses der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) vom 8. November 1999, das Bestandteil des Flughafenkonzepts der Bundesregierung vom 30. August 2000 geworden ist, zu beachten (**Anlage 2**).

Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main wurde aufbauend auf das Basisjahr 2004 die voraussichtliche Luftverkehrsentwicklung für den Prognosezeitraum bis 2020 ermittelt.

Danach sind für das Jahr 2020 insgesamt 701.000 Flugbewegungen pro Jahr zu erwarten. Hierzu ist ein Koordinationseckwert von rund 126 Flugbewegungen pro Stunde notwendig.

Die Kapazitätsgrenze des bestehenden Bahnsystems hingegen kann unter Ausschöpfung aller derzeit denkbaren Optimierungspotenziale bis zum Jahr 2020 voraussichtlich auf insgesamt 520.000 Flugbewegungen erweitert werden. Bisher wurde davon ausgegangen, dass bei Ausschöpfung aller Optimierungspotenziale nicht mehr als 500.000 Flugbewegungen pro Jahr abgewickelt werden können.

So wie die Kommission damals festgestellt hatte, dass keine Perspektiven für die weitere Entwicklung des Flughafens nach Erreichen der Prognosewerte für das Jahr 2015 aufgezeigt sind und dringend empfohlen hatte, bereits heute schon alles zu tun, um nach 2015 eine weitere Kapazitätssteigerung ausschließlich durch Zusammenarbeit bestehender Verkehrs- oder Zivilflughäfen sicherzustellen, muss sie nun erneut erkennen, dass auch im vorliegenden Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 vom September 2006 für die Zeit nach dem Prognosejahr 2020 keinerlei Perspektiven oder Strategien aufgezeigt sind, wie eventuell weitere Zuwächse im Luftverkehr und die daraus zwangsläufig sowohl für die Bevölkerung in der gesamten Rhein-Main-Region als auch für die Luftverkehrswirtschaft entstehenden Konfliktpotenziale und Probleme bewältigt werden können.

Diese offenkundige Perspektivlosigkeit wirft Fragen auf, die nicht unbeantwortet bleiben dürfen:

- Wie geht es weiter nach dem Prognosejahr 2020?
- Wie viele Flugbewegungen pro Jahr können bei einem ausgebauten Flughafen bei Ausschöpfung aller denkbaren Optimierungspotenziale am Boden und in der Luft maximal abgewickelt werden?
  - 750.000 Flugbewegungen pro Jahr?
  - 800.000 Flugbewegungen pro Jahr?
  - 900.000 oder mehr Flugbewegungen pro Jahr?
- Bis zu welchem Wert kann der Koordinationseckwert bei einem ausgebauten Flughafen maximal angehoben werden, wenn alle denkbaren Optimierungspotenziale ausgeschöpft werden?
- Welche zusätzlichen Belastungen sind für die Bevölkerung in der Rhein-Main-Region und darüber hinaus zu erwarten?



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

- Mit welchen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (z. B. Fluglärm mindernde An- und Abflugverfahren) ließen sich zu erwartende Lärmzunahmen durch erhöhte Flugbewegungszahlen kompensieren?

Solange diese und andere Fragen nicht plausibel und zufriedenstellend beantwortet werden können, stellt sich die alles entscheidende Frage dahingehend, ob der vorliegende Entwurf überhaupt als entscheidungsreif angesehen werden kann.

Eine denkbare und akzeptable Alternative dazu könnte aus der Sicht der Kommission sein, dass zumindest Fluglärmgrenzwerte in Kombination mit Flugbewegungszahlen, die nicht überschritten werden dürfen, verbindlich in den LEP 2000 aufgenommen werden.

### zu 4.1 Lärmkonturen

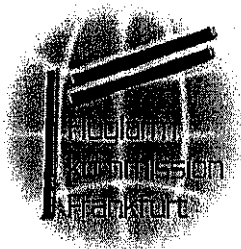
Unter „IV.7.2.2“, Seite 31, wird ausgeführt, dass die Auswirkungen der drei Varianten auf die Siedlungsflächenpotenziale der Gemeinden unter der Annahme ermittelt wurden, dass ein Siedlungsbeschränkungsbereich in methodisch gleicher Weise wie für den Regionalplan Südhessen 2000 (60 dB(A)-Isophone,  $q=3$ , 100%-Regelung, AzB 1984 nach der Fluglärmleitlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz) für prognostizierte 701.000 Flugbewegungen pro Jahr festgelegt ist.

Diese methodische Vorgehensweise wird von der Kommission ausdrücklich begrüßt.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass in den Planfeststellungsunterlagen der Fraport AG die Isophonen nicht nach der AzB 84, sondern nach der nicht offiziell als verbindlich vorgeschriebenen AzB 99 (Entwurf AzB 99) berechnet und dargestellt worden sind. Dies bedeutet, dass die Vergleichbarkeit der berechneten und dargestellten Isophone zwischen den Planfeststellungsunterlagen der Fraport AG einerseits und den Festlegungen im vorliegenden Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 vom September 2006 sowie im Regionalplan Südhessen 2000 und insbesondere auch zu den Aussagen und Ergebnissen der Mediation zur Siedlungsbeschränkung andererseits nicht gegeben ist.

Um eine Vergleichbarkeit der Isophonen und der Flächen, die durch Isophonen umschlossen werden, zu erreichen wird nachdrücklich empfohlen, generell auf die AzB 99 abzustellen mit der Konsequenz, dass der Siedlungsbeschränkungsbereich mit der umhüllenden 60 dB(A)-Isophone (nach AzB 84) abzuändern ist auf die umhüllende 57 dB(A)-Isophone (AzB 99). Damit wird in etwa der gleiche Effekt erzielt; denn ohne eine solche Anpassung besteht die Gefahr, dass beim Isophonen-Vergleich „Äpfel mit Birnen“ verglichen werden. Durch eine solche Anpassung ändert sich die absolute Größe des Siedlungsbereichs praktisch nicht, allenfalls marginal.

Ergänzend wird zum Thema Siedlungsbeschränkung darauf hingewiesen, dass im Entwurf keinerlei Aussagen zu den negativen Folgewirkungen in Kommunen getroffen werden, die in besonderem Maße in ihrer Entwicklung behindert sein werden.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Kompensationserfordernisse, Siedlungsflächenalternativen u. Ä. finden keinerlei Erwähnung. Damit werden betroffene Kommunen mit ihren problematischen sozialstrukturellen und demografischen Entwicklungen alleine gelassen. Nach dem Verständnis der Kommission müsste eine verantwortungsbewusste Landesplanung im Rahmen einer sorgfältigen Abwägung auch Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Entwicklungen in von Siedlungsbeschränkung betroffenen Städten und Gemeinden rund um den Flughafen vorsehen.

Frankfurt, 23. Januar 2007

Kommission zur Abwehr  
des Fluglärms

Frankfurt, 07.09.2005

## **Stellungnahme der Kommission zur Abwehr des Fluglärms für den Flughafen Frankfurt Main (Kommission)**

zum Entwurf der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000, von der Hessischen Landesregierung gebilligt und beschlossen am 23. Mai 2005

### **1. Vorbemerkungen**

Die Kommission hat nach § 32 b LuftVG die Aufgabe, die Genehmigungsbehörde sowie die für die Flugsicherung zuständige Stelle über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge zu beraten. Insofern ist sie beauftragt, Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flughafens vorzuschlagen.

Entsprechend ihrem Selbstverständnis äußert sie sich auch zu dem vorliegenden Entwurf der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000, der von der Hessischen Landesregierung am 23. Mai 2005 gebilligt und beschlossen wurde.

Die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 wurde erforderlich, weil der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) auf Grund von Klagen von Flughafen-Anrainerkommunen mit Entscheidung vom 16. August 2002 in Ziffer 7.4 des geltenden Entwicklungsplans Hessen 2000 den Satz „*Hierzu ist eine Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahnssystem hinaus zu planen und zu realisieren.*“ für nichtig erklärt hatte. Ferner hat der VGH 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.

Mit Schreiben und Stellungnahme vom 15.06.2000 hatte sich die Kommission seinerzeit ausführlich zum Entwurf des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 geäußert.

Die Kommission hat sich entsprechend der gesetzlichen Vorgaben bzw. ihres Selbstverständnisses in ihrer Stellungnahme auf die Themen Fluglärm, Wohnqualität unter Fluglärmbedingungen, Luftschadstoffe und Siedlungsbeschränkung konzentriert.

Andere aus der Flughafenausbauplanung resultierende Themenbereiche wurden nicht beraten.

## 2. Ziele (Z) und Grundsätze (G)

Unter Punkt „III. Festlegungen“ sind zeichnerische Festlegungen, die überregional bedeutende Planungen und Maßnahmen betreffen, sowie Ziele und Grundsätze gemäß § 3 Nr. 2 und 3 HLPG getroffen worden.

Die insbesondere in den Unterpunkten „III.1 Erweiterungsflächen für den Flughafen Frankfurt Main“ und „III.4 Sonstige Festlegungen“ formulierten Ziele und Grundsätze sind unzureichend und beschreiben im übrigen die Planungsziele zu wenig konkret.

Das unter „III.1“ formulierte Ziel ist durch den Satz zu ergänzen: **„Es wird sichergestellt, dass die neue Landebahn ausschließlich für Präzisionsanflüge genutzt wird. Die Flugzeugmuster A380 und B747 oder ähnlich dimensionierte Flugzeugtypen sind von Anflügen auf der neuen Landebahn ausgeschlossen.“**

Das unter „III.4 Sonstige Festlegungen“ erstgenannte Ziel ist durch folgende Sätze zu ergänzen: **„Hierbei wird ein Koordinierungseckwert von maximal 120 Flugbewegungen pro Stunde sowie maximal 660.000 Flugbewegungen pro Jahr zugrunde gelegt. Geplante Flugbewegungen finden innerhalb des Zeitraumes von 23.00 bis 05.00 Uhr Ortszeit nicht statt.“**

Im übrigen ist die Kommission der Auffassung, dass ein Nachtflugverbot zwingend die gesetzliche Nacht von 22.00 – 06.00 Uhr umfassen muss.

## 3. Luftverkehrsprognose und Kapazitätserhöhung durch Flughafenausbau

Unter „IV.4 Kapazitäten“ wird auf Seite 15 ausgeführt, dass für 2015 nach der Luftverkehrsprognose rechnerisch 656.000 Flugbewegungen prognostiziert werden und auf Seite 16, dass die getroffenen landesplanerischen Festlegungen unter der Prämisse stehen, dass keine planmäßigen Flugbewegungen in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr stattfinden, und sich auf den Prognosehorizont im Jahr 2015 von maximal 660.000 Flugbewegungen im Jahr beziehen. Zur Erreichung dieser Kapazität wird unter „IV.7.1“, Seite 23, die Zielvorgabe von mindestens 120 Flugbewegungen pro Stunde aufgeführt, unter „IV.6.4“ hingegen wird **„eine Kapazitätsbereitstellung für einen stündlichen Kapazitätseckwert bis 120 Flugbewegungen pro Stunde zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen“** als besonders dringlich eingeschätzt.

Ohne Ausbau hingegen würde **„unter Ausschöpfung der zur Zeit absehbaren Optimierungspotenziale der Flughafen Frankfurt Main eine Kapazität von ca. 500.000 Flugbewegungen pro Jahr erreichen“** (Prognosenußfall 2015, IV.6.1, Seite 19).

Hierzu stellt die Kommission fest, dass im vorliegenden Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 keine Perspektiven für die weitere Entwicklung des Flughafens für den Fall aufgezeigt sind, wenn 2015 die prognostizierten 660.000 Flugbewegungen pro Jahr und 120 Flugbewegungen pro Stunde tatsächlich erreicht bzw. überschritten werden.

Unterstellt man die Inbetriebnahme einer neuen Landebahn 2009, so liegt der Prognosehorizont 2015 nur 6 Jahre später, also zum Greifen nahe. Die Kommission erwartet zu dieser Problematik dringlich eine Aussage und empfiehlt, bereits heute schon alles zu tun, um nach 2015 eine weitere Kapazitätssteigerung ausschließlich durch Zusammenarbeit bestehender Verkehrs- oder Zivilflughäfen sicherzustellen. Insbesondere sind

dabei die Grundsätze des Positionspapiers des Hauptausschusses der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) vom 18. November 1999 zu beachten.

#### **4. Siedlungsstruktur – Wohnen**

##### **4.1 AzB 84 oder AzB 99 ?**

Unter „IV.7.2.2“, Seite 29 wird ausgeführt, dass die Auswirkungen der drei Varianten auf die Siedlungsflächenpotenziale der Gemeinden unter der Annahme ermittelt wurden, dass ein Siedlungsbeschränkungsbereich in methodisch gleicher Weise wie für den Regionalplan Südhessen 2000 (60 dB(A)-Isophone,  $q=3$ , 100%-Regelung, AzB 84 nach der Fluglärmleitlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz) für angenommene 657.000 Flugbewegungen pro Jahr festgelegt ist.

In den Planfeststellungsunterlagen der Fraport AG hingen wurden die Isophone nicht nach der AzB 84, sondern nach der bisher noch nicht offiziell als verbindlich vorgeschriebenen AzB 99 (Entwurf AzB 99) berechnet und dargestellt.

Um eine direkte Vergleichbarkeit zwischen den Planfeststellungsunterlagen der Fraport AG einerseits und den Festlegungen im Landesentwicklungsplan Hessen 2000 sowie im Regionalplan Südhessen 2000 und insbesondere auch zu den Aussagen und Ergebnissen der Mediation zur Siedlungsbeschränkung andererseits zu erreichen, wird empfohlen, generell auf die AzB 99 abzustellen mit der Konsequenz, dass der Siedlungsbeschränkungsbereich dann mit der 57 dB(A)-Isophone zu beschreiben ist, um den gleichen Effekt zu erzielen. Ohne eine solche Anpassung besteht die Gefahr, dass beim Isophonen-Vergleich „Äpfel mit Birnen“ verglichen werden.

Die Größe des Siedlungsbeschränkungsbereichs ändert sich dadurch praktisch nicht, allenfalls marginal.

##### **4.2 Wohnnutzung**

Im Siedlungsbeschränkungsbereich sollen keine neuen Flächen für Wohnnutzung oder andere schutzwürdige Nutzungen geplant werden.

Es sind für die von Siedlungsbeschränkung betroffenen Kommunen kompensatorische Maßnahmen vorzusehen.

##### **4.3 Passiver Schallschutz und Entschädigung**

Unabhängig vom gegenwärtigen Stand der Novellierung des Fluglärmgesetzes wird empfohlen, in die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 als Ziel festzulegen, dass nach dem Verursacherprinzip in bereits bebauten Siedlungsbereichen innerhalb einer berechneten 59 dB(A)-Isophone (Berechnung analog der 57 dB(A)-Isophone) schrittweise passiver Schallschutz und für den Außenbereich Entschädigung zu finanzieren ist und hierzu vertragliche Vereinbarungen gemäß § 13 Raumordnungsgesetz zwischen dem Träger der Regionalplanung und den Kommunen sowie dem Flughafenbetreiber und den Luftverkehrsgesellschaften zu schließen sind.



-55-

#### 4.4 Lärmobergrenzen und Lebensqualität

Um die Lebensqualität zu erhöhen bzw. zu erhalten oder wieder herzustellen, sind bis 2015 für allgemeine bzw. reine Wohngebiete die Werte in Form von Lärmobergrenzen anzusetzen, die in der Mediation erarbeitet und festgelegt wurden. Für die Zeit nach 2015 sind niedrigere Werte festzusetzen.

Die verschiedenen Lärmarten sind wirkungsgerecht in einer Gesamtlärmbelastungsbeurteilung zusammenzufassen und darzustellen.

#### 5. Luftschadstoffe und Luftreinhaltung

Der Flugverkehr, der Flughafenbetrieb sowie der durch ihn hervorgerufene Kfz-Quell- und Zielverkehr verursachen eine nicht unerhebliche Immissionsbelastung. Stickoxide in der Luft stellen die kritischste Komponente unter den vom Flugverkehr emittierten Massenschadstoffen dar. Ihre Emission kann auch durch moderne Triebwerke nicht reduziert werden, sondern wird in Zukunft eher verstärkt. Nach der 22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz beträgt der Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Grenzwert für das Jahresmittel ab 2010 zum Schutz der menschlichen Gesundheit 40 µg/m<sup>3</sup>. Außerdem darf der 1-Stundenmittelwert von 200 µg/m<sup>3</sup> nicht öfter als 18 mal pro Jahr überschritten werden. Auf dem Flughafengelände und der unmittelbaren Umgebung des Flughafens wird der vorge-sehene Ausbau des Flughafens zu Grenzwertüberschreitungen führen.

Durch den Ausbau des Flughafens werden sich auch die Feinstaubemissionen (PM<sub>10</sub>) fast verdoppeln. Ab 2005 gilt für PM<sub>10</sub> der Grenzwert für das Jahresmittel von 40 µg/m<sup>3</sup>. Außerdem darf der 24-Stunden-Grenzwert von 50 µg/m<sup>3</sup> nicht öfter als 35 mal pro Jahr überschritten werden. Bereits ohne den Flughafenausbau werden Grenzwertüberschreitungen im Rhein-Main-Gebiet erwartet.

Dieser Sachverhalt muss unter „III.4 Sonstige Festlegungen“ zu dem folgenden weiteren Ziel (Z) führen: **„Die Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid dürfen weder durch den Ausbau noch durch den Prognosefall des Flughafens überschritten werden.“**

An dieses Ziel anschließend ist der Grundsatz (G) aufzunehmen: **„Das Land Hessen wirkt darauf hin, dass zur Reduzierung der durch den Flughafenbetrieb verursachten Luftschadstoffemissionen vom Flughafenbetreiber ein Handlungs- bzw. Aktionsplan für geeignete Maßnahmen entwickelt und umgesetzt sowie ein geeignetes Monitoring durchgeführt wird.“**

-56-

### Anlage 3

## Positionspapier der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 18. November 1999

### Raumordnerische Anforderungen an die Kooperation der deutschen Flughäfen in der Europäischen Union

Der Hauptausschuss der MKRO ist der Auffassung, dass die anzustrebende räumlich ausgewogene Ordnung und Entwicklung, insbesondere im Hinblick auf den raumordnerischen Interessenausgleich zwischen den Belangen des Luftverkehrs, der Regionalwirtschaft, der Siedlungsentwicklung, des Immissionsschutzes sowie der Ökologie, nicht durch eine unausgewogene Nutzung und unkoordinierte Erweiterung der Infrastrukturkapazitäten zur Abwicklung des Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland gefährdet werden darf. Der Hauptausschuss sieht mit der Umsetzung der nachfolgenden Anforderungen einen Beitrag zur Ausfüllung der politischen Ziele und Optionen für eine effiziente und nachhaltige Nutzung der Infrastruktur, die mit dem Europäischen Raumentwicklungskonzept im Mai 1999 verabschiedet worden sind.

1. Der Hauptausschuss sieht den Bund in einer stärkeren Verantwortung für eine transparente, nachvollziehbare Festlegung des Ausbaus der Flughafeninfrastruktur. Die Neuanlage und der Ausbau der Flughafeninfrastruktur einschließlich des Bedarfs von Start- und Landekapazitäten muss raumverträglich und unter Berücksichtigung der Entwicklung des dezentralen Luftverkehrssystems erfolgen.
2. Der Hauptausschuss unterstützt den Bund in dem Anliegen, ein Konzept für das dezentrale Flughafensystem in die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) unter Beteiligung der Raumordnung aufzustellen.
3. Damit das Konzept für ein dezentrales Flughafensystem Raumwirksamkeit entfalten und zur Planungssicherheit nachfolgender Zulassungsverfahren beitragen kann, muss es unter Beteiligung der privaten Flughafenbetreiber in den Programmen und Plänen der Raumordnung in den Ländern verankert werden. Hierzu können ggf. vertragliche Vereinbarungen gemäß § 13 Raumordnungsgesetz mit den Flughafenbetreibergesellschaften als Personen des Privatrechts geschlossen werden.
4. Der Hauptausschuss begrüßt die Ermittlung des Bedarfs für die Kapazitätserweiterungen zur Abwicklung des Luftverkehrs und die Festlegung von Zielgrößen als Rahmenkonzept für die Flughafeninfrastruktur. Er bittet den Bund, dies unter Einbeziehung der Raumordnungsbehörden der Länder und unter Beteiligung der privaten Flughafenbetreiber zu erstellen. Bei der Bewertung des Bedarfs für Kapazitätserweiterungen sind die bereits als Ziele der Raumordnung und Landesplanung in den einzelnen Landesentwicklungsprogrammen / -plänen festgelegten Kapazitäten zu berücksichtigen. Ebenso sind die zivil genutzten, bisher militärischen Zwecken dienenden Flughäfen/Landeplätze in das dezentrale Flughafensystem einzubeziehen.

5. Bei der Bewertung von Kapazitätserweiterungen sind die Vernetzung der Flughafenstandorte mit den Hochgeschwindigkeitsschienenstrecken und die Verlagerung von innerdeutschem und innereuropäischem Luftverkehr auf die Schiene zu berücksichtigen. Ebenso muss im BVWP auch die Vernetzung der Flughafenstandorte mit dem sonstigen Schienennetz verankert werden, um die Verlagerungsmöglichkeiten des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene zu verbessern.
6. Der Hauptausschuss misst darüber hinaus einer verstärkten Kooperation der Flughäfen untereinander sowie mit den Regionalflughäfen eine größere Bedeutung zu, um die Voraussetzungen für eine raumverträgliche Nutzung vorhandener Kapazitätsreserven im Rahmen des dezentralen Flughafensystems zu verbessern. Ein Wettbewerb der Flughäfen untereinander um Start- und Landevorgänge der international zum Teil gemeinsam agierenden Fluggesellschaften darf im Ergebnis eine nachhaltige und ausgewogene Raumentwicklung nicht gefährden.
7. Der Hauptausschuss sieht einen Zusammenhang zwischen der Slotvergabe und dem Ziel der gleichmäßigeren und damit effizienteren Nutzung der Kapazitäten des dezentralen Flughafensystems durch Wettbewerb. Er fordert den Bund auf, eine Prüfung bezüglich der Flexibilisierung der Slotvergabe und der sich hieraus ggf. ergebenden räumlichen Konsequenzen vorzunehmen.

- 58 -

5

Professor ETH Dr.-Ing. habil.  
Wolfgang Kröger

Zürich, 26.01.2007

26.01.07

### **Stellungnahme zu Punkt 6.3 Flughafenbewertung – Externes Risiko durch Flugzeugabstürze**

Die im Zuge der Erweiterung des Flughafens Frankfurt bevorzugte Nord-West-Variante stand unter einem Sicherheitsvorbehalt, der sich aus der Nähe zu dem Chemiekomplex (Betriebsbereich) Ticona ergab. Es wurde auch die Frage der Kompatibilität mit der EU-rechtlichen SEVESO II-Richtlinie aufgeworfen, die Forderungen hinsichtlich Störfallkontrolle (Art. 9) und Raumnutzungsplanung (Art.12) beinhaltet. Dabei stand die mögliche Veränderung des Risikos Dritter (Arbeiter, Wohnbevölkerung) im Vordergrund. In einer gutachterlichen Stellungnahme für die FRAPORT AG<sup>1</sup>, auf die ich hier Bezug nehme, war zu untersuchen, ob zur Bewertung der Zulässigkeit ggfs. steigender Risiken Dritter Regelungen anderer Länder („Quantitative Bewertungskriterien“ oder „Grenzwerte/-kurven“) herangezogen werden könnten oder sollten.

Die SEVESO II-Richtlinie hat in den europäischen Industrieländern „risk control (management) concepts“ entstehen lassen, deren Ausprägung und operationelle Umsetzung von Land zu Land verschieden sind. Risikoorientierte Konzepte mit qualitativen Bewertungskriterien gibt es in einigen Ländern (siehe Abbildung 1).

Dabei handelt es sich um Gesamt(lösungs-)pakete, die in einem übergeordneten Kontext stehen und bei deren Anwendung oder gar Übertragung auf andere Länder oder Anwendungsbereiche eine Vielzahl von Bedingungen zu beachten sind. Eine Übertragung eines risikoorientierten probabilistischen Konzeptes auf einen deterministisch geprägten Rechtsraum wie Deutschland ist höchst problematisch. Dementsprechend bietet sich eher der Vergleich quantitativ gefasster Risikolagen („Vorher-Nachher“) an.

---

<sup>1</sup> W. Kröger: Quantitative Bewertungskriterien für Risiken von Anlagen mit chemischen Gefahren – in der Nähe von Flughafenerweiterungen, Gutachten im Auftrag der FRAPORT AG, Oktober 2004 (Hinweis: Es wurde die zu dem Zeitpunkt gültige Lagesituation zugrunde gelegt und angenommen, dass sie unverändert bestehen bleibt, d.h. die Ticona am Standort verbleibt.)

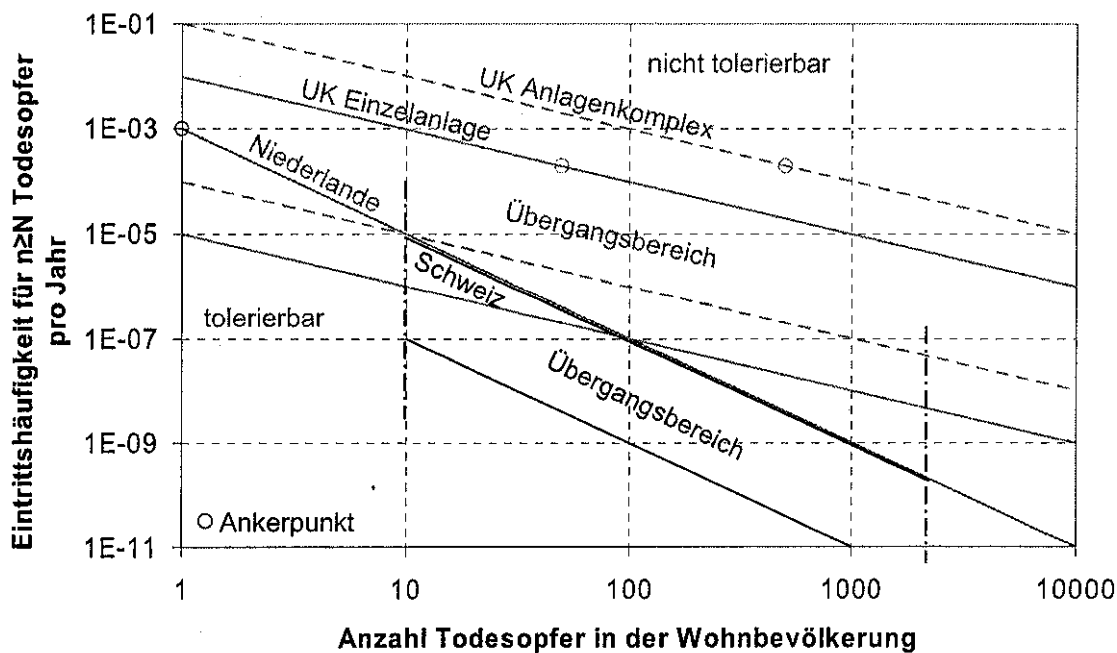


Abbildung 1: Vergleich von Akzeptanz-Grenzkurven verschiedener Länder (die jeweils obere Linie markiert die Grenze zu nicht-tolerierbaren Risiken, die untere zu tolerierbaren Risiken; der Übergangsbereich erlaubt Interessenabwägungen unter Einbezug von Kosten-Nutzen Betrachtungen)

Sollte dennoch eine Betrachtung und Beurteilung im absoluten Sinne unausweichlich sein, ist zwischen dem Störfallrisiko und raumplanerischen Aspekten mit den jeweiligen Brennpunkten „SEVESO-Anlage/Ticono“ und „neue Landebahn“ zu unterscheiden. Dazu wird nachfolgender Vorschlag gemacht:

- Das Störfallrisiko sollte sich am Gruppenrisiko (also nicht am Individualrisiko) orientieren, da neben der Wahrscheinlichkeit eines Flugzeugabsturz-induzierten Störfalls das Ausmass des verursachten Schadens (Anzahl Todesopfer) von ausschlaggebendem Interesse ist. Zur Tolerierbarkeit des ermittelten Risikoprofils sollten die in der Schweiz rechtsverbindlichen Grenzkurven herangezogen werden.
- Die Beschäftigten sollten als Betroffene mit erfasst werden, allerdings sind die höhere Belastbarkeit dieser Gruppe (gesund, mittleren Alters, also ohne Kleinkinder/Jugendliche und Kranke/Alte), der grössere Schutz (vorbereitete, anlageinterne Notfallmassnahmen) und die grössere Risikobereitschaft (geringere Aversion) zu berücksichtigen. Dies kann approximativ über einen Anpassung der Grenzkurven geschehen; dabei kann von den britischen und australischen Ansätzen/Praktiken Gebrauch gemacht werden (siehe Abbildung 2).

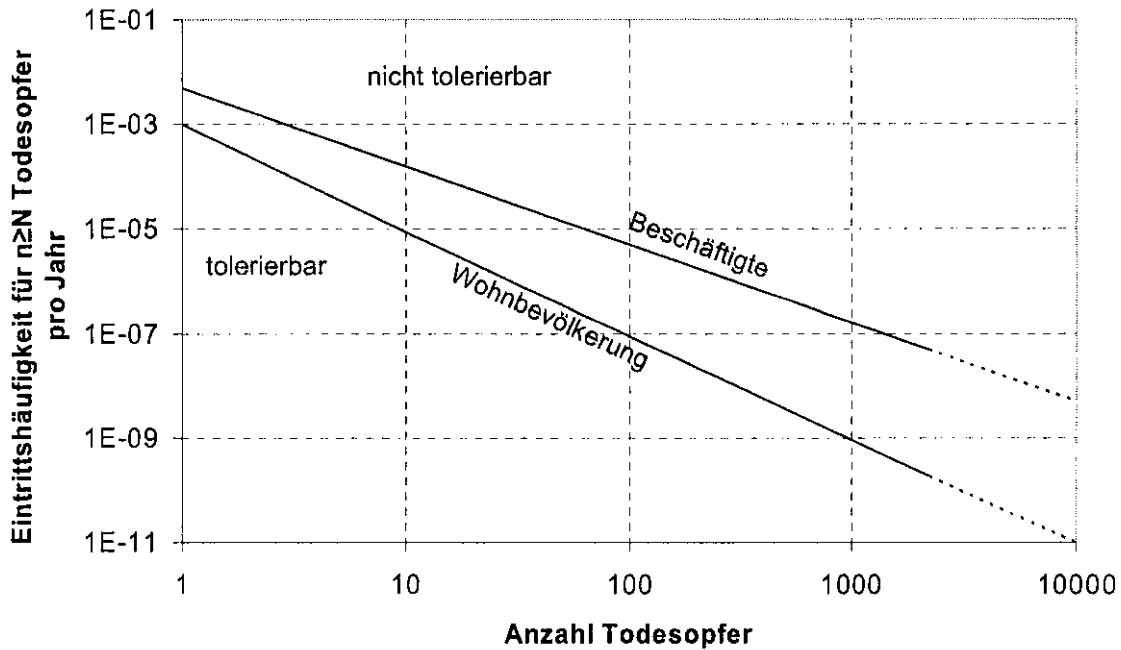


Abbildung 2: Akzeptanz-Grenzkurven für die Situation „Frankfurt“ (Vorschlag)

- Die Anforderungen der SEVESO II-Richtlinie hinsichtlich raumplanerischer Aspekte wären durch den oben genannten Nachweis zum Störfallrisiko methodisch abgedeckt, allerdings müsste eine Betrachtung des „Unterschieds gegenüber heute“ eingeschlossen sein und dürfte keine signifikante Erhöhung des Risikos ausweisen.

Die in den Abgleich eingebrachte Risikoinformation sollte vom Ansatz her „best-estimate“, im Zweifelsfall konservativ sein.

Schliesslich sei darauf hingewiesen, dass die herangezogenen Grenzkurven/-werte nur der Beurteilung von singulären Risikobeiträgen dienen, und nicht etwa der Gesamtrisikolage Dritter.

\*\*\*\*\*

- 61 -

⑥

Anlage zum Schreiben vom 25.01.2007 an den Hessischen Landtag

S. 29.01.07

## **Stellungnahme zum Antrag der Landesregierung betreffend die Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main**

Der ÖPNV erschließt den Flughafen Frankfurt/Main über Schienenverkehr und Busverkehr. Der zentrale ÖPNV-Anschluss befindet sich am Terminal 1. Der ÖPNV verzeichnet derzeit ca. 40.000 Ein- und Aussteiger werktätlich, nach der Entwicklung gemäß ROV werden am Flughafen täglich rund 73.000 Ein- und Aussteiger prognostiziert. Mit zahlreichen Unternehmen am Standort Flughafen bestehen derzeit Jobticket-Vereinbarungen mit insgesamt rund 52.000 Nutzungsberechtigten.

Der geplante Ausbau erzeugt Mehrverkehr im ÖPNV, dem durch zusätzliche Fahrzeuge größere Zugkapazitäten auf den vorhandenen Linien bereit gestellt werden können. Eine Verdichtung des Taktes der am Flughafen-Regiobahnhof haltenden Regionalzüge und S-Bahnen ist dagegen aufgrund der fahrplantechnischen Zwänge bei der Nutzung der Gleisanlagen im bestehenden Netz nicht möglich. Zusätzliche Fahrplantrassen können nur abschnittsweise bereit gestellt werden, nicht aber über den gesamten Laufweg der den Flughafen bedienenden Linien. Infrastrukturelle Engpässe bestehen dabei vor allem im Zulauf auf den Frankfurter Hauptbahnhof. Zur Beseitigung dieser Engpässe ist das Projekt Frankfurt RheinMain<sup>plus</sup> gemeinsam von dem Land Hessen, der Stadt Frankfurt am Main, der DB Netz AG und der RMV GmbH initiiert worden.

Die Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV sind im Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) enthalten. Maßnahmen, die den Flughafen betreffen, sind die Regionaltangente West, die Anbindung des projektierten Terminals 3 über die Riedbahn (Bahnstrecke Frankfurt – Biblis – Mannheim; bedient von den Linien S7 und RE70) sowie über ergänzenden Busverkehr. Der Regionale Nahverkehrsplan beschreibt Entwicklungsmaßnahmen, die gemeinsam mit dem Infrastruktureigentümer und den betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften vorrangig realisiert werden sollen. Diese Maßnahmenvorschläge sind in weiteren Planungsschritten zu konkretisieren und zu optimieren.

In räumlicher Nähe zum Flughafen stellt die projektierte Umnutzung des Areals "Gateway Gardens" zwischen der B 43 und der BAB 3 ebenfalls Anforderungen an die Erschließung durch den ÖPNV. Dies wird sich auf das ÖPNV-Netz im Bereich des Flughafens und damit auf dessen Erschließung auswirken.

- 62 -

### Regionaltangente West

Die Regionaltangente West (RTW) ist als neue Schienenverbindung geplant von Bad Homburg bzw. dem Frankfurter Nordwestzentrum über den Flughafen nach Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag. Sie soll die bestehenden Bahnanlagen im Bereich zwischen Flughafen und Stadion nutzen, um anschließend auf eigenen, neu zu bauenden, oder bestehenden Gleisanlagen neue Direktverbindungen unter anderem von Bad Homburg, Eschborn und Frankfurt-Höchst zum Flughafen beziehungsweise von Dreieich und Neu-Isenburg zum Flughafen herzustellen. Die RTW soll auf ihrem Stammabschnitt im 15-Minuten-Takt, auf den Außenästen im 30-Minuten-Takt verkehren und wird an wichtigen Umsteigepunkten in das Netz der S-Bahn Rhein-Main eingebunden.

Der Nachweis der Förderfähigkeit durch den Bund und das Land sowie der betrieblichen Umsetzbarkeit ohne Beeinträchtigung des S-Bahn-Verkehrs ist geführt. Die Investitionssumme beläuft sich nach der vorliegenden Kostenschätzung auf 359 Mio. € (Stand 2006). Die Verteilung des von den Gebietskörperschaften zu tragenden Anteils, der nach Abzug der Förderung in Höhe von ca. 80 – 85 % der förderfähigen Investitionskosten verbleibt, ist noch nicht geregelt, gleiches gilt für die Aufteilung der Betriebskosten.

Die RTW ist vielfach mit dem bestehenden ÖPNV-Netz verknüpft und verfügt über Umsteigemöglichkeiten zu zwei U-Bahn-Linien, acht S-Bahn-Linien, sowie sechs Linien des regionalen Schienenverkehrs. Damit ist die RTW geeignet, den zusätzlichen Zielverkehr am Flughafen aus der Region über alternative Routen aufzunehmen und die radial auf den Frankfurter Hauptbahnhof zulaufenden S- und Regionalbahnlinien im Kernabschnitt zu entlasten.

Der flughafenbezogene Verkehr spielt eine wesentliche Rolle bei der RTW aufgrund ihrer Netzwirkung infolge der Verknüpfung mit zahlreichen anderen Linien. Die RTW ist als wichtige Zubringerlinie für den Flughafen prädestiniert und unterstützt den erheblichen Standortvorteil des Flughafens inmitten der Region nachhaltig.

Die RTW zieht Nachfrage von dem übrigen ÖPNV auf sich und entlastet die übrigen Flughafen-Linien insbesondere zwischen Flughafen und Frankfurt Hauptbahnhof so um ca. 8.000 - 9.000 Fahrten am Tag. Diese Kapazitäten stünden dann bei weiteren Entwicklungen des Flughafens und anderer städtebaulicher Gebiete (z.B. "Gateway Gardens") als Spitzenbelastungsreserve zur Verfügung. Die Überlagerung von flughafenbezogenem Verkehr und Zielverkehr Niederrad im belastungskritischen Abschnitt würde deutlich verringert. Mit der RTW verkehren werktäglich ca. 14.200 Fahrgäste vom oder zum Flughafen-Regiobahnhof. Das sind ca. 19% des ÖPNV-Anteils am flughafenbezogenen Verkehr.

Der Aufsichtsrat der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH hat im November 2006 die Geschäftsführung der RMV GmbH beauftragt, die Planungen und Kostenschätzungen der RTW zu konkretisieren und bis zum Erreichen einer Planungstiefe, die ausreichend ist für ein Planfeststellungsverfahren, fortzusetzen. Dieser Planungsschritt wird unter Kostenbeteiligung der Solidargemeinschaft der S-Bahn-Anrainer derzeit vorbereitet. Eine Entscheidung der Gebietskörperschaften über die Finanzierung und den Bau der RTW wird nach diesen konkretisierten Planungen erwartet. Der Rahmenterminplan sieht die Inbetriebnahme bei zügigem Planungsfortschritt im Jahr 2016 vor.



- 63 -

Anbindung des projektierten Terminals 3 mit der Riedbahn

Der RMV hat die Möglichkeiten der Erschließung des projektierten Terminals 3 durch den ÖPNV über die nahe gelegene Riedbahn untersucht. In einer Voruntersuchung wurden als Planfälle einander gegenüber gestellt:

- eine Shuttle-Bus-Verbindung zum S-Bahnhof Zeppelinheim
- Varianten einer Stichfahrt des PTS zum S-Bahnhof Zeppelinheim
- Varianten einer Stichfahrt des PTS zum S-Bahnhof Walldorf
- die Verschwenkung der Bahntrasse zwischen Zeppelinheim und Walldorf zum Terminal 3 mit Varianten in den Bedienungskonzepten (reiner S-Bahn-Halt / S-Bahn- und RegionalExpress-Halt am Terminal 3)

Die Verlängerung des PTS vom Terminal 2 zum Terminal 3 wurde in Abstimmung mit der Fraport AG in allen Planfällen unterstellt. In der Voruntersuchung erwies sich die Planungsvariante der Verschwenkung der Bahntrasse zwischen Zeppelinheim und Walldorf zum Terminal 3 mit Bedienung des Terminalbahnhofes durch S-Bahn und RegionalExpress als die günstigste. Sie wurde anschließend einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, die inzwischen vorliegt und seitens des zuständigen Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen geprüft ist. Der bewertete Planfall erzielte einen Nutzen-Kosten-Quotienten von 2,0 bei einer Investitionssumme von ca. 118 Mio. € und werktäglich rund 19.400 Ein- und Aussteigern am Terminal 3.

Die Untersuchung geht davon aus, dass eine S-Bahn-Bedienung im 15-Minuten-Takt und einer stündlichen RegionalExpress-Bedienung angemessen ist. Diese lässt sich technisch jedoch erst verwirklichen, wenn die projektierte Neubaustrecke für den ICE-Verkehr zwischen Frankfurt und Mannheim (NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar) realisiert und die Riedbahn zum großen Teil von Fernverkehr entlastet worden ist. Im Rahmen des Projektes Frankfurt RheinMain<sup>plus</sup> achten die Beteiligten auf eine Abstimmung der Einzelvorhaben untereinander, damit die für die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar erforderliche Erweiterung der Strecke zwischen Frankfurt-Stadion und Zeppelinheim von zwei auf vier Gleise kompatibel mit der Ausschleifung der Riedbahn zum Terminal 3 von der DB Netz AG geplant wird. Aufgrund der längerfristigen Perspektive für die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar sind Finanzierungsfragen in Bezug auf Bau und Betrieb der Terminalanbindung mit den Gebietskörperschaften und der Fraport AG bislang nicht besprochen worden. Die Fraport AG hat jedoch versichert, dass die auf dem Flughafengelände notwendigen Flächen und unterirdischen Trassen für die Gleisverschwenkung und den Haltepunkt am Terminal 3 und der damit verbundenen Infrastruktur planerisch berücksichtigt und frei gehalten werden.

Bei der Änderung des Landesentwicklungsplans sollte deshalb der als "sonstige Festlegung" bezeichnete Grundsatz zur verbesserten zur ÖPNV-Anbindung des südlichen Flughafenbereiches dahin gehend modifiziert werden, dass die Anbindung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs an den Flughafen Frankfurt Main durch die Regionalplanung konkretisiert und regionalplanerisch gesichert wird. Ergänzend sollte analog der Absicherung der straßenseitigen Erschließung ebenfalls als Zielsetzung aufgenommen werden, dass Planungen und Nutzungen, die die Anbindung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs an den Flughafen Frankfurt Main verhindern oder erschweren könnten, zu vermeiden sind. Sofern eine Ausweisung von Trassenkorridoren auf der Grundlage der Trassierungsplanung der NKU im Maßstab des LEP nicht möglich sein sollte, wäre dies im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans Südhessen zu leisten.

- 64 -

### Busanbindung des Flughafens

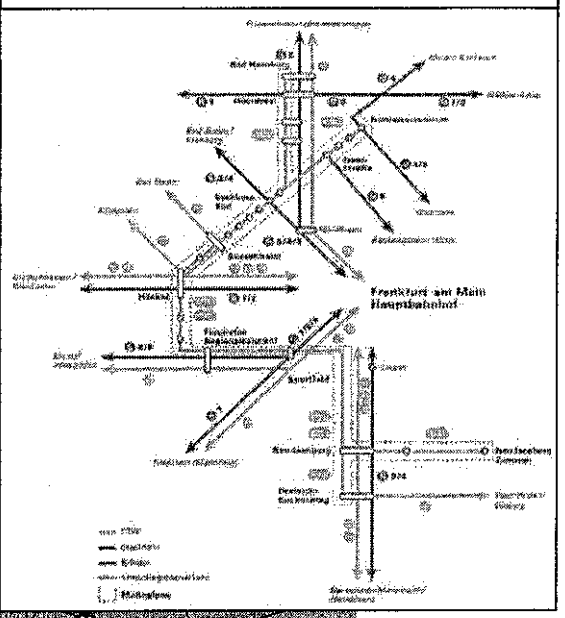
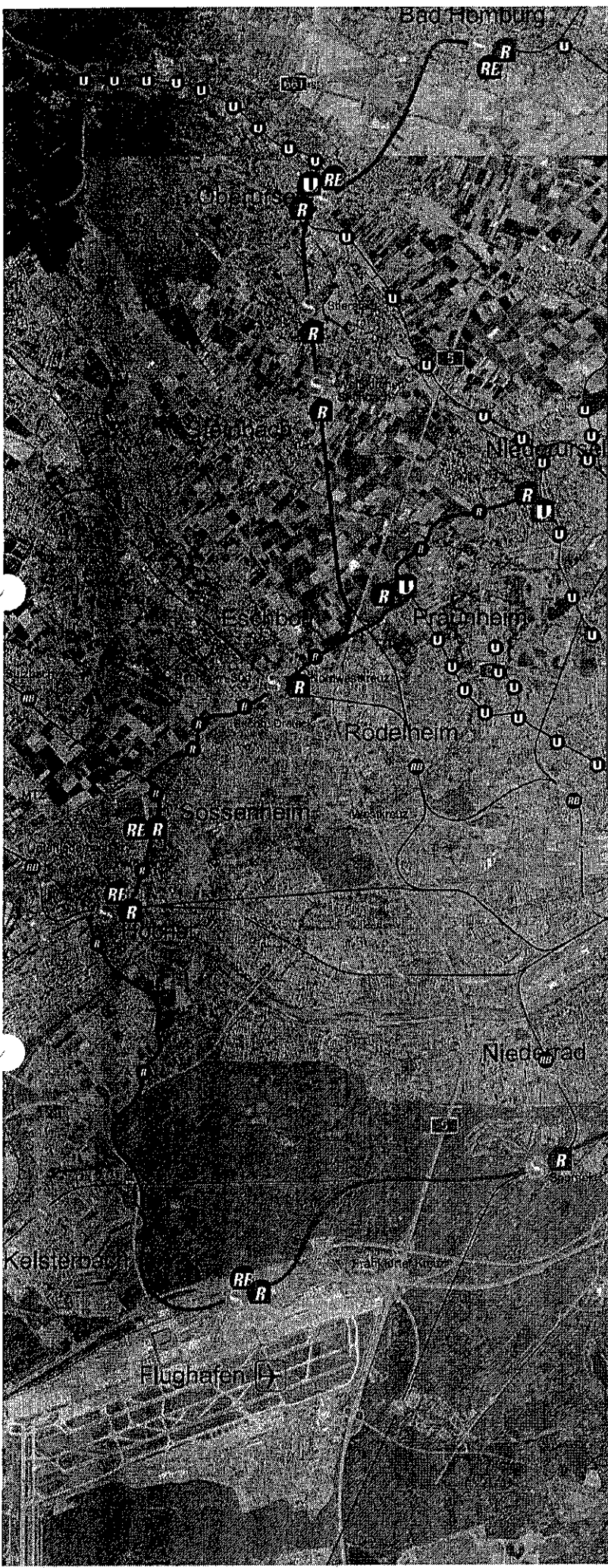
Der flughafenbezogene Busverkehr des RMV übernimmt eine ergänzende Funktion zu der überwiegenden Erschließung durch S-Bahn und Regionalverkehr. Er deckt deshalb im wesentlichen die Korridore ab, in denen keine direkte Bahnverbindung besteht. Die RMV-Linie 58 Eschborn – Frankfurt-Höchst – Flughafen Terminal 1 ist dabei als Vorlaufbetrieb für die RTW gedacht, wenngleich die Busverbindung systembedingt die Fahrzeiten der RTW (ab Flughafen bis zum Bahnhof Frankfurt-Höchst rund 10 Minuten, bis zum S-Bahn-Halt Eschborn Süd rund 22 Minuten) nicht erreichen kann. Zu den Städten in unmittelbarer Nachbarschaft des Flughafens übernimmt der RMV-Busverkehr Feinerschließungsaufgaben im Rahmen des jeweiligen Stadtverkehrs. Der Busverkehr wird im Zuge der Ausschreibungspraxis im ÖPNV fortlaufend den aktuellen Erfordernissen angepasst und verbessert. Die Optimierung des Busverkehrs am Flughafen selbst ist Gegenstand einer zur Zeit vom RMV beauftragten Studie, bei der eine verträgliche Neuorganisation von Verbundverkehr und privaten Zubringerbusdiensten auf den zur Verfügung stehenden Flächen entwickelt werden soll.

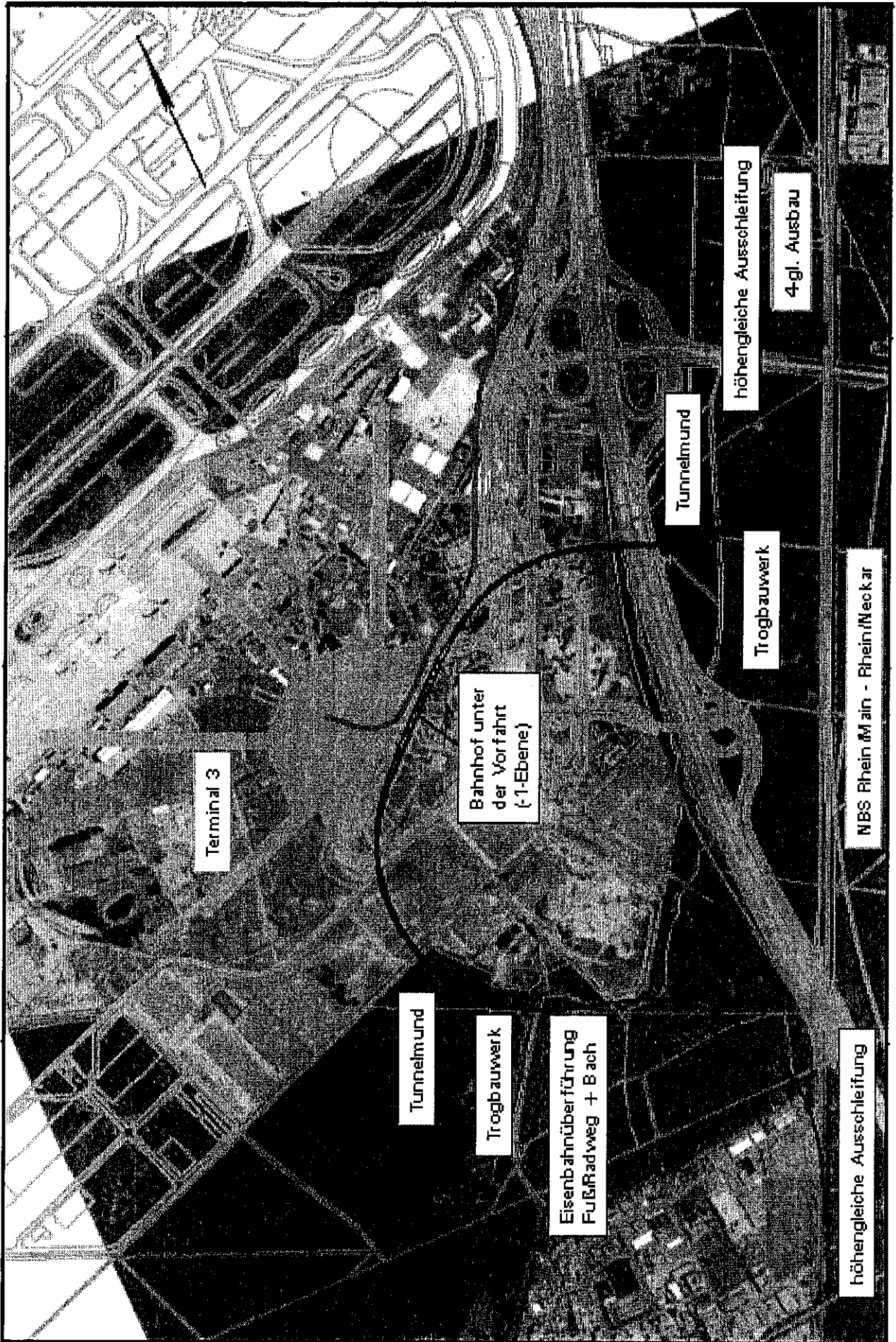
### ÖPNV-Erschließungskonzept für Gateway Gardens und dessen Auswirkungen auf die Erschließung des Flughafens Frankfurt/Main

Nach dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte steht das Areal "Gateway Gardens" für neue Nutzungen zur Verfügung. Der Bebauungsplan der Stadt Frankfurt am Main sieht einen Gewerbestandort vor, der je nach Umfang der unterstellten ÖPNV-Erschließung eine unterschiedlich hohe Nutzungsdichte ausweist. Die Erschließungsmöglichkeiten für den straßengebundenen Individualverkehr sind begrenzt aufgrund der heute bereits hohen Belastung des umgebenden Bundesstraßennetzes. Ein Erschließungsszenario unterstellt eine nachfragegerechte Verdichtung des Busverkehrs am Flughafen und insbesondere die Einrichtung einer zusätzlichen Busverbindung zwischen dem Terminalbusbahnhof mit räumlicher Nähe zu den beiden Schienenbahnhöfen. Das zweite Erschließungsszenario sieht die Erschließung des Areals mit der S-Bahn vor, für die ein neuer Streckenabschnitt zwischen dem Regiobahnhof und Frankfurt-Stadion gebaut werden muss, der im Bereich "Gateway Gardens" unterirdisch und östlich der BAB 5 oberirdisch verläuft. Die zur Zeit durchgeführte Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Bewertung dieser beiden Varianten lässt Vorteile bei einer Erschließung durch den SPNV erkennen, weil hierdurch die Reisezeiten im Quell- und Zielverkehr "Gateway Gardens" deutlich kürzer ausfallen. Damit ist das Szenario einer künftigen schienengebundenen Erschließung wahrscheinlicher. Der Abschlussbericht der Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt zur Zeit noch nicht vor, aber nach den Zwischenergebnissen ist vorbehaltlich der Prüfung durch das HLSV von einem über dem Mindestwert für die Förderfähigkeit liegenden Nutzen-Kosten-Quotienten auszugehen. Die Investition wird auf ca. 120 Mio. € geschätzt. Für die Station "Gateway Gardens" werden ca. 12.600 Fahrgäste pro Werktag prognostiziert. Aus Kapazitätsgründen wird die Beschaffung zweier zusätzlicher S-Bahnzüge des Typs ET 423 für die dort verkehrenden Linien S8 und S9 erforderlich.

aufgestellt: Hofheim am Taunus, den 25.01.2007  
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH - Geschäftsbereich Planung -  
Alte Bleiche 5, 65719 Hofheim am Taunus

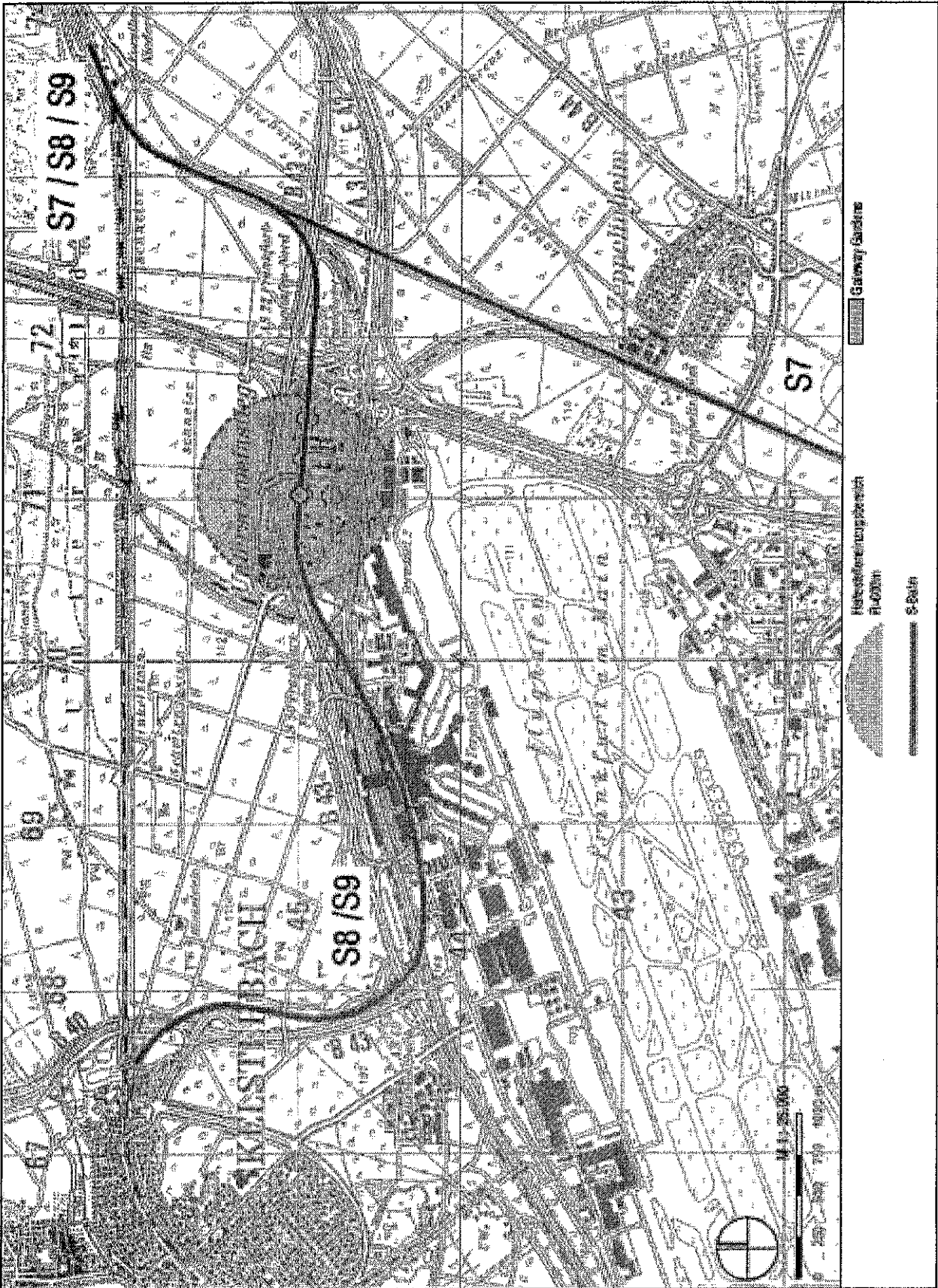
# Regional- tangente West (Vorzugslösung)





Gateway Gardens  
Planskizze

Anlage 3



S- 29.01.07

**Anhörung der Ausschüsse für  
„Wirtschaft und Verkehr“  
und  
„Umwelt, ländlicher Raum und Verbraucherschutz“  
des Hessischen Landtags  
zum Antrag der Landesregierung betreffend  
„Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans  
Hessen 2000<sup>1</sup> - Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main“  
Drucks. 16/6057**

**Schriftliche Stellungnahme zum Punkt 5: Flughafenerweiterung – Auswirkungen  
auf die Umwelt**

von Dipl. Ing agr. Thomas Norgall  
Naturschutzreferent des BUND Hessen

28.01.2007

**Gliederung**

1. Vorbemerkung.....	2
2. Planungsgrundlagen.....	2
3. Rechtsgrundlagen .....	3
4. Verzögerungen im Genehmigungsverfahren.....	4
5. Konflikte mit dem Naturschutzrecht.....	6
5.1 Hohe ökologische Wertigkeit des Naturraums .....	6
5.2 Unzureichende Berücksichtigung der Immissions-Belastungen .....	6
5.3 Zu großer Flächenumgriff der LEP-Ä .....	7
5.4 Prioritärer Lebensraumtyp wird missachtet.....	8
5.5 Die Zerstörung eines FFH-Gebietes ist verboten.....	9
5.6 Unzureichende Berücksichtigung der Kohärenzmaßnahmen .....	10
6. Vogelschlag.....	12
7. Zusammenfassung.....	14

---

<sup>1</sup> im weiteren Text kurz LEP-Ä

## 1. Vorbemerkung

Der Unterzeichner wurde mit Schreiben vom 12.12.2006 gebeten, zur o.g. Anhörung für den Landesverband Hessen des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND Hessen) eine schriftliche Stellungnahme abzugeben.

Die Stellungnahme soll sich auf Punkt 5 der Anhörung beziehen. Punkt 5 ist in fünf Unterpunkte gegliedert. Punkt 5.1 lautet

*„Flora, Fauna, biologische Vielfalt (sowie Prüfung nach der FFH- und Vogelschutzrichtlinie<sup>2</sup>)“.*

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich insb. auf Unterpunkt 5.1 und konzentrieren sich dabei auf die Konflikte zum europäischen Gebietsschutz nach der FFH- und V-RL. Angerissen werden hierzu einige anschauliche Konfliktpunkte. Eine vollständige Beurteilung aller Details war schon aus Zeitgründen nicht möglich.

Außerdem beinhaltet diese Stellungnahme noch Ausführungen zum Punkt 6.1.1. „Vogelschlag“, dessen besondere Bedeutung der BUND Hessen erstmals im Frühjahr 2002 aufzeigte.

## 2. Planungsgrundlagen

Die Beteiligungsunterlagen zum LEP-Ä basierten auf Planungsgrundlagen, die heute bekanntlich nicht mehr bestehen. Umweltbericht und FFH-VP<sup>3</sup> vom Mai 2005 gingen von folgenden Eckwerten<sup>4</sup> aus

- Planungshorizont 2015,
- Koordinationseckwert von bis zu 120 Flugbewegungen/Stunde
- 657.000 Flugbewegungen im Jahr

Nachdem die Einwendungen im parallel verlaufenden Planfeststellungsverfahren aufzeigten, dass eine Planfeststellung auf dieser Basis mit der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes<sup>5</sup> kollidieren würde, überarbeitete die Vorhabensträgerin der Flughafenerweiterung, die Fraport AG, ihre Luftverkehrsprognose. Diese neue Prognose wurde von der obersten Landesplanungsbehörde ohne erneute Offenlage im Entscheidungsprozess berücksichtigt. Hierzu wurde im Rahmen der LEP-Ä „eine ergänzende Prüfung unter folgender zusätzlicher Annahme“ durchgeführt:

*„Es werden 701.000 Flugbewegungen für den zusätzlich betrachteten Prognosehorizont 2020 zugrunde gelegt.“<sup>6</sup>*

<sup>2</sup> im weiteren Text kurz jeweils FFH-RL und V-RL

<sup>3</sup> im weiteren Text kurz FFH-VP

<sup>4</sup> vgl. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach § 8 Abs. 7 H LPG, September 2006, Seite 7

<sup>5</sup> im weiteren Text kurz BVerwG

<sup>6</sup> vgl. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach § 8 Abs. 7 H LPG, September 2006, Seite 7

Die nach unserem Kenntnisstand vorgesehene Erhöhung des Koordinationseckwertes auf deutlich über 120 Flugbewegungen/Stunde blieb im Verfahren zur LEP-Ä unberücksichtigt. Der LEP-Ä traf auch keine Vorsorge gegen eine Überschreitung einer Kapazität von 701.000 Flugbewegungen/Jahr.

Die LEP-Ä kann nicht auf das Raumordnungsverfahren gestützt werden, denn die landesplanerische Entscheidung vom 10.06.2002 basierte

- auf der Annahme eines Koordinationseckwertes des Gesamtflughafens von 120 Flugbewegungen pro Stunde,
- auf prognostizierten 656.000 Flugbewegungen im Jahr und
- darauf, dass in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr keine planmäßigen Flugbewegungen stattfinden<sup>7</sup>.

Mit Datum vom „September 2007“ wurde behördenintern unter dem Akten- bzw. Referatszeichen „I1-B“ des Wirtschaftsministeriums eine zusätzliche Unterlage erstellt, die folgenden Titel trägt:

*„Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung; Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000; Erweiterung Flughafen Frankfurt Main Erläuterungen zur Einbeziehung der Stellungnahmen, der neuen Daten und der ergänzenden Planungsgrundlagen (Ist-Situation 2005, Prognosehorizont 2020) für die*

- *Umweltaspekte Flora, Fauna, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima, Luft des Umweltberichts (Anlage 1 zum Entwurf der LEP-Änderung vom Mai 2005)*
- *FFH-Verträglichkeitsprüfung (Anlage 1 zum Entwurf der LEP-Änderung vom Mai 2005)“*

### 3. Rechtsgrundlagen

Die Vorschriften für Pläne und Projekte, die sich nachteilig auf abschließend ausgewiesene FFH- und Vogelschutzgebiete<sup>8</sup> auswirken können, finden sich in Art. 6 Abs.3 und 4 FFH-RL. Soweit die Umsetzung des europäischen Rechts in das Bundes- und Landesrecht nicht vollständig erfolgte, gilt es unmittelbar. Die einschlägigen Vorschriften des Landesrechts stellen die §§ 20c und 20d des HENatG in der Fassung vom 18.06.2002 dar. Als spezielle Vorschrift des Fachgesetzes kennt § 6 Abs. 6 Satz 3 HLPG eine eigene FFH-VP, die aber auf die Vorschriften des Naturschutzes verweist:

Für Vogelschutzgebiete, die nach den vom EuGH konkretisierten Maßstäben der EU-V-RL nicht oder nicht ausreichend gesichert sind, gelten die Bestimmungen der V-RL fort. Für die Praxis bedeutet dies ein weitgehendes Veränderungsverbot, dass die Realisierung größerer Infrastrukturvorhaben in diesen als „faktische Vogelschutzgebiete“ bezeichneten Gebieten nahezu unmöglich macht.

Für FFH-Gebiete, die zwar an die EU-Kommission gemeldet, von dieser aber noch nicht in die „Liste von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung“ nach Art. 4 FFH-RL aufgenommen wurden, verlangt der EuGH,

<sup>7</sup> StAnz. vom 24.06.02, S. 2255

<sup>8</sup> im weiteren Text kurz FFH-Gebiete bzw. VS-Gebiete



„, dass die Mitgliedstaaten keine Eingriffe zulassen, die die ökologischen Merkmale dieser Gebiete ernsthaft beeinträchtigen könnten. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, nach den Vorschriften des nationalen Rechts alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um Eingriffe zu verhindern, die die ökologischen Merkmale der Gebiete, die in der der Kommission übermittelten nationalen Liste angeführt sind, ernsthaft beeinträchtigen könnten.“<sup>9</sup>“

#### 4. Verzögerungen im Genehmigungsverfahren

Der Unterzeichner hatte bereits am 10.05.00 Gelegenheit, sich im Landtag zum Ausbau des Frankfurter Flughafens zu äußern<sup>10</sup>. Bereits damals bestand Grund, die Landesregierung zu kritisieren. Hintergrund war die nicht vollzogene Meldung von zwei potentiellen FFH-Gebieten im Umfeld des Frankfurter Flughafens. Der Wirtschaftsminister hatte damals die Meldung der „Schwanheimer Dünen“ und der „Gundwiesen von Mörfelden“ blockiert:

„Die Verwaltung führt aus, dass die Streichung im Rahmen der Vorabprüfung durch das HMWVL erfolgt ist. Das HMWVL sei der Auffassung, dass zwei Gebiete im Umfeld des Frankfurter Flughafens die Ergebnisoffenheit des Mediationsverfahrens gefährden könnten. Nach Abschluss des Mediationsverfahrens wollen sich das HMWVL und das HMULF darüber verständigen, ob die beiden Gebiete nachgemeldet werden können.“

(Protokoll der Sitzung des Landesnaturschutzbeirates am 01.12.99, Seite 3).

Es ist unschwer erkennbar, dass die FFH-RL und die Rechtsprechung des EuGH, der die Meldpflicht allein auf der Basis der Sachlage im Naturschutz klargestellt hat, hier gröblich verletzt wurde. Zwischenzeitlich wurden beide Gebiete gemeldet.

Der Eingriff des Wirtschaftsministeriums in den Meldeprozess der Natura 2000-Gebiete ist - neben den eklatanten Planungsfehlern im Zusammenhang mit der Ticona - einer der Gründe, warum das Planfeststellungsverfahren nicht so zügig voranschreiten konnte, wie die Fraport AG es lange Zeit vermittelte.

Nach Abschluss der sog. Mediation erfolgte im Jahr 2000 die politische Grundsatzentscheidung für den Flughafenausbau. Die Fraport AG präsentierte noch 2001 einen Zeitplan, der die Planfeststellung der neuen Landebahn für den Jahreswechsel 2003/2004 vorsah. In 2004 sollte bereits mit dem Bau der Bahn begonnen werden<sup>11</sup>.

Konträr zu dieser ambitionierten Zeitplanung verlief die Meldung der Natura 2000-Gebiete im unmittelbaren Flughafenumfeld. Der Kelsterbacher Wald wurde weder in der 3. Tranche, die das Kabinett am 20.03.2001<sup>12</sup> verabschiedete, als FFH-Gebiet gemeldet, noch berücksichtigte das Raumordnungsverfahren, das Mitte 2002 beendet wurde, diese Rechtsqualität. Erst am 20.07.2004<sup>13</sup> stimmte das Hessische Kabinett

<sup>9</sup> EuGH vom 14.09.06 (C-244/05)

<sup>10</sup> Protokoll der Anhörung zum Frankfurter Flughafen 10.05.200, S. 11-14

<sup>11</sup> Fraport AG 03.08.01: Projektablauf Ausbau-Folie „Genehmigungsverfahren Zeitschiene für den Ausbau“

<sup>12</sup> Pressemitteilung des HMULF vom 20.03.01

<sup>13</sup> Pressemitteilung des HMULF vom 20.07.04

der Meldung des FFH-Gebietes „Kelsterbacher Wald“ nach Brüssel zu. Zu diesem Zeitpunkt sollte die neue Landebahn nach der Zeitplanung der Fraport AG bereits im Bau sein.

Die Problematik dieser verspäteten Meldung wird erkennbar, wenn man bedenkt, dass im November 2004 bereits der Redaktionsschluss für die Planfeststellungsunterlagen zur Offenlage im Ausbauverfahren war. Das zeitliche Auseinanderklaffen zwischen dem Planungsfortschritt des Flughafenausbaus einerseits und der Erfüllung naturschutzrechtlicher Vorschriften andererseits ist heute einer der maßgeblichen Gründe für die Überarbeitung der offengelegten Planfeststellungsunterlagen im Themenbereich des Naturschutzes und die erneute Anhörung in 2007.

Es soll aber nicht unerwähnt bleiben, dass im Anschluss an die viel zu späte Meldung der FFH-Gebiete durch das Land Hessen die Fraport AG ihrerseits das Verfahren verzögerte. Denn obwohl das Regierungspräsidium die Notwendigkeit zur Überarbeitung der FFH-VP aufgrund einer aktualisierten Datenlage bereits in der Stellungnahme am 04.04.05 aufzeigte und obwohl die LEP-Ä mit dieser aktualisierten Datenlage in die Anhörung gegeben wurde, bestand die Fraport AG bis zum Ende des Erörterungstermins im Frühjahr 2006 auf der Beibehaltung der eigenen veralteten, unzureichenden Planung.

Ausschließlich hausgemachte Fehler des Landes und der Fraport AG sind der Grund für die Verzögerungen im Genehmigungsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens. Obwohl sich dies klar belegen lässt, wird dennoch behauptet, dass die Verzögerungen durch die Rechtsvorschriften und die Verfahrensbeteiligten hervorgerufen würden.

Im Zusammenhang mit der Verordnung zur Änderung des Landesentwicklungsplans sind zwei Konsequenzen aus der geschilderten, unbefriedigenden Umsetzung der Naturschutzvorschriften von Bedeutung:

1. Das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ konnte am 07.12.2004 von der EU-KOM aufgrund der verspäteten Meldung durch das Land Hessen nicht in die „Liste von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeographischen Region“ aufgenommen werden.
2. Die FFH-VP zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 (Mai 2005) basiert im Unterschied zu den Planfeststellungsunterlagen der Fraport aus November 2005 auf den Ergebnissen der Grunddatenerhebungen<sup>14</sup> für die FFH-Gebiete.

Hingegen konnten die GDE für die EU-Vogelschutzgebiete „Untermainschleusen“<sup>15</sup> und „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß Gerau“<sup>16</sup>, die beide erst in 2006 fertiggestellt wurden, erst nach der Offenlage in die FFH-VP zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 einfließen<sup>17</sup>.

---

<sup>14</sup> im weiteren Text kurz GDE

<sup>15</sup> STERNA (2006): Zusendung des RP Darmstadt an den BUND Hessen am 29.06.06 und 17.07.06 (Korrekturblätter) mit redaktionellem Bearbeitungsstand vom 26.06.06

<sup>16</sup> STERNA (2006): Zusendung des RP Darmstadt an den BUND Hessen am 06.02.06 mit redaktionellem Bearbeitungsstand vom 03.02.06

<sup>17</sup> Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach § 8 Abs. 7 HLPG September 2006, S. 119 unten

## 5. Konflikte mit dem Naturschutzrecht

### 5.1 Hohe ökologische Wertigkeit des Naturraums

Das Umfeld des Frankfurter Flughafens ist wegen

- seiner Lage am nördlichen Ende des Oberrheingrabens,
- seiner besonderen Standortverhältnisse, die einen kleinräumigen Wechsel zwischen trockenen und nassen Standorten,
- seiner historischen Entwicklung als jagdlicher Bannwald und
- seiner besonderen Waldgeschichte, die zu einem besonders hohen Anteil alter Laubwälder und insbesondere alter Eichenwälder geführt hat,

großflächig ökologisch wertvoll.

Dies wird durch die Vielzahl von fünf FFH- und zwei Vogelschutzgebiete in der direkten Nachbarschaft des heutigen Flughafens dokumentiert. Die Gebiete haben jedes für sich oftmals ganz herausragende Bedeutung für Arten und Lebensräume im europäischen Biotopverbundsystem. Das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ und das südlich an das Parallelbahnsystem angrenzende FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald“ beherbergen z.B. die beiden größten Hirschkäfer-Populationen der gesamten deutschen FFH-Gebietsmeldung. Beide Populationen würden durch die Flughafen-erweiterung vollständig bzw. weitgehend zerstört. Im VS-Gebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß Gerau“ lebt die ungewöhnlich hohe Zahl von 29 Vogelarten, die von den speziellen Bestimmungen des als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesenen VS-Gebiets profitieren sollen.

Die Aufzählung ließe sich fortsetzen. Zur Verdeutlichung der grundsätzlichen Problematik jeder Flughafenerweiterung in diesem hochsensiblen Naturraum mögen die Beispiele aber genügen.

### 5.2 Unzureichende Berücksichtigung der Immissions-Belastungen

In der FFH-VP wurde fehlerhaft auf eine an den Schutzgütern der Natura 2000-Gebiete ausgerichtete Betrachtung verzichtet. Die LEP-Ä verkennt außerdem, dass die FFH-VP sich nicht an den Planungshorizonten orientiert, die die nationale Rechtsprechung entwickelt hat.

Immissionsbelastungen treten in Form von Schadstoff- und Lärmimmissionen auf. Die Schadstoff-Immissionen wurden im Rahmen der FFH-VP als unerheblich bewertet. Hingegen wurde angenommen, dass die zusätzlichen Lärm-Immissionen im Winkel zwischen der Startbahn 18-West und dem Parallelbahnsystem zu „erheblichen Beeinträchtigungen“ i.S.v. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL in einem Streifen von 500 Metern Breite südlich des Parallelbahnsystems im VS-Gebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß Gerau“ führen können.

Die Erhöhung um über 40.000 Flugbewegungen/ Jahr soll an der Beurteilung aus Mai 2005 jedoch nichts ändern. Insbesondere wurde verneint, dass die Schadstoffeinträge in irgendeinem der Natura 2000-Gebiete erstmals zum Überschreiten der so

genannten „Erheblichkeitsschwelle“ führen kann<sup>18</sup>. Auch die „erhebliche beeinträchtigte“ Fläche im VS-Gebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß Gerau“ soll sich nicht ändern<sup>19</sup>. Spezielle Untersuchungen, die diese Einschätzungen stützen, sind dem Unterzeichner nicht bekannt<sup>20</sup>. Spezifische Untersuchungen zu den von der Verlärmung betroffenen Arten und Waldflächen im VS-Gebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß Gerau“, die die Steigerung der Flugbewegungen bis 2020 berücksichtigen, fehlen. Damit lässt sich festhalten, dass in der FFH-VP keine an den Schutzgütern ausgerichtete Prüfung der tatsächlichen Immissions-Belastungen der Natura 2000-Gebiete durchgeführt wurde.

Die FFH-VP soll die Auswirkungen, die ein Plan oder Projekt auf die Erhaltungsziele eines FFH- und VS-Gebietes haben kann, bewerten. Die europäischen Vorschriften orientieren sich dabei ausschließlich an den wirkenden Funktionszusammenhängen. Die Prüfung ist hinsichtlich der Zeitachse nicht eingeschränkt. Die LEP-Ä ignoriert diese Vorgaben und orientiert sich ausschließlich an der letztlich fiktiven Anzahl von 701.000 Flugbewegungen im Jahr 2020. Damit wird die Leistungsfähigkeit des erweiterten Flughafens und die von dieser maximalen Leistungsfähigkeit ausgehende Immissions-Belastung ausgeblendet. Es ist hier besonders kritikwürdig, dass die Erhöhung des Koordinationseckwert, der die Leistungsfähigkeit des Flughafens besser markiert als die vom Marktgeschehen abhängige Zahl der Flugbewegungen/Jahr, ausgeblendet blieb.

### 5.3 Zu großer Flächenumgriff der LEP-Ä

Aus dem Planfeststellungsverfahren ist bekannt, dass die Vorhabensträgerin den Flächenanspruch ihres Vorhabens im Ausbaubereich Süd um 15-20 Hektar reduziert hat. Diese Reduktion wird im LEP-Ä übergangen. Damit ist die Vorrangfläche des LEP-Ä für die Flughafenerweiterung größer als objektiv erforderlich. Für diesen nicht benötigten Flächenanteil liegen die „überwiegend öffentlichen Interessen“ nicht vor. Selbst bereits beschlossene Verlagerungen aus dem Flughafengelände in das Gebiet „Gateway Gardens“ bleiben bei der LEP-Ä unberücksichtigt, Damit fehlt es an der Voraussetzung für die Ausnahmeregelung nach Art. 6 abs. 4 FFH-RL.

---

18 vgl. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 Erweiterung Flughafen Frankfurt Main – Erläuterungen zur Einbeziehung der Stellungnahmen, der neuen Daten und der ergänzenden Planungsgrundlagen (Ist-Situation 2005, Prognosehorizont 2020) für die - FFH-Verträglichkeitsprüfung (Anlage 1 zum Entwurf der LEP-Änderung vom Mai 2005)“, Seite 56

<sup>19</sup> vgl. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach § 8 Abs. 7 HLP, September 2006, Seite 123-124

<sup>20</sup> In den Ausführungen zum Ergebnis der FFH-VP wird auf Seite 124 der „Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach § 8 Abs. 7 HLP, September 2006,“ auf Kap. IV.7.2.4 verwiesen. In diesem Kapitell wird in der Fußnote auf 63 davon gesprochen, dass die Lärmbelastung anhand der Fluglärmkonturen beurteilt wurde. Solche groben Betrachtungen sind nicht auf das Schutzgut Vögel und die spezielle Fragestellung ausgerichtet. Es kommt deshalb schon nicht mehr darauf an, ob die Betrachtung die neuen Planungsvorgabe von 701.000 Flugbewegungen/Jahr berücksichtigte

#### 5.4 Prioritärer Lebensraumtyp wird missachtet

Die FFH-VP zum LEP-Ä hat rechtsfehlerhaft die Exstanz eines prioritären Lebensraumtyps<sup>21</sup> im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald ignoriert.

Im Rahmen der GDE, die im Auftrag des RP Darmstadt erfolgte, wurde im FFH-Gebietes „Kelsterbacher Wald“ der prioritäre LRT 6230 „Artenreiche montane Borstgrasrasen (und submontan auf dem europäischen Festland) auf Silikatböden“ festgestellt. Das Land Hessen bestreitet die Existenz dieses LRT. Die Auseinandersetzung zu dieser Frage enthält die „Stellungnahme-Abwägung-18.08.06“ der obersten Landesplanungsbehörde unter Gliederungspunkt 13.2.2.-1. Das zentrale Argument des Landes Hessens lautet, dass der Wortlaut der FFH-RL keine Meldepflicht für „artenreiche Borstgrasrasen auf Silikatböden“ in der planaren Höhenstufe auslöse. Damit besteht eine Meinungsverschiedenheit zwischen der EU-KOM und dem Land Hessen. Denn die EU-KOM sieht auch in der planaren Höhenstufe die Meldepflicht für den LRT 6230. Sie hat diese Auffassung auch zum Bestandteil ihrer Stellungnahme vom 06.06.05 gemacht<sup>22</sup>.

Bei den Aussagen in der „Stellungnahme-Abwägung-18.08.06“ ist zu bedenken,

- dass die EU-KOM als Ergebnis der Konferenz von Potsdam 2002 für Hessen einen Nachmeldebedarf des prioritären LRT 6230 festgestellt hat. Im Dokument „Stellungnahme-Abwägung-18.08.06“ der obersten Landesplanungsbehörde fehlt die im EU-Dokument enthaltene fachlich Konkretisierung des Nachmeldebedarfs, der ausdrücklich die Meldung des LRT 6230 im Tiefland verlangt („especialy lowland subtypes“).
- dass die EU-KOM sich im Beschwerdeverfahren 2005/4147 nicht zur Existenz des prioritären LRT geäußert hat. Sie hat mit Schreiben vom 13.02.06 lediglich festgestellt, dass für diesen LRT kein Nachmeldebedarf mehr bestehe.

In der Stellungnahme des BUND Hessen zum LEP-Ä ist zu dieser Problematik ausgeführt:

*„Anders als im Entwurf behauptet, handelt es sich bei dem 3,6 Hektar großen Borstgrasrasen im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald um den prioritären FFH-Lebensraumtyp 6230. Die Zugehörigkeit ergibt sich aus den europäischen Vorschriften und nicht aus einer unzulässigen Interpretation des Bundesamtes für Naturschutz. Es wird gezeigt, dass das Land Hessen sich widersprüchlich verhält und andere Borstgrasrasen in der planaren Höhenstufe als signifikante, prioritäre Lebensraumtypen – im Unterschied zum Vorkommen im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald als Bestandteile des Netzes Natura 2000 gemeldet hat.“  
(Naturschutzfachliche Stellungnahme zum Entwurf der FFH-Verträglichkeitsprüfung zur Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000, Seite 4)*

<sup>21</sup> im weiteren Text kurz LRT

<sup>22</sup> Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrsflughafens Karlsruhe /Baden-Baden (Az. K(2005)1641 endg.)

## 5.5 Die Zerstörung eines FFH-Gebietes ist verboten

Im LEP-Ä wurde verkannt, dass das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ seine Meldewürdigkeit verlieren und damit völlig zerstört würde. Die FFH-RL kennt aber keine Ausnahmegvorschrift, nach der die völlige Zerstörung eines FFH-Gebietes zugelassen werden kann.

Neben der Existenz des prioritären LRT 6230 hat das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ für den Hirschkäfers unstrittig herausragende Bedeutung. Bei der Aktualisierung des Standarddatenbogens<sup>23</sup> (Stand 01.02.05) soll gegenüber der früheren Version eine Streichung von Schutzzielen für Offenland-LRT stattgefunden haben<sup>24</sup>, so dass das einzige verbleibende Schutzziel jetzt lauten soll:

*„Als Entwicklungsziele sind im Standarddatenbogen die Erhaltung eines Mindestanteils von alten Laubholzbeständen mit Buche und insbesondere Eiche als Lebensraum gefährdeter Arten (insbesondere zur Sicherung des Hirschkäfers) genannt.“<sup>25</sup>*

Der Kelsterbacher Wald hat eine Größe von ca. 450 Hektar. Als Lebensraumfläche des Hirschkäfers ermittelte die Fraport AG ca. 417 Hektar<sup>26</sup>. Die neue Landebahn würde 215 Hektar des Hirschkäfer-Lebensraums zerstören und weitere 77 Hektar erheblich beeinträchtigen. Damit gingen über 70 % des Hirschkäfer-Lebensraumes verloren<sup>27</sup>. Die kleinen Restwaldflächen stellen wegen der geringen Alteichen-Anteile und der extremen Isolierung keinen dauerhaften Hirschkäfer-Lebensraum mehr dar.

Die beiden weiteren im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald sicher nachgewiesenen Arten des Anhang II FFH-RL, die Bechsteinfledermaus und das große Mausohr, würden ihren Lebensraum im FFH-Gebiet ebenfalls unweigerlich verlieren. Der Bau der Landebahn im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald würde nicht nur zur Vernichtung des Waldes führen, sondern das Gebiet wäre anschließend auch nicht mehr meldewürdig.

Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL legen fest, unter welchen Bedingungen ein Natura 2000 Gebiet beeinträchtigt werden darf. Die Beseitigung eines FFH-Gebietes sehen die auf ein kohärentes Biotopverbundsystem abzielenden Naturschutzvorschriften der EU hingegen nicht vor. Die Beseitigung eines Schutzgebietes kann auch nicht als besonders drastische Form der Beeinträchtigung verstanden werden, weil zwischen

---

<sup>23</sup> im weiteren Text kurz SDB

<sup>24</sup> vgl. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 Erweiterung Flughafen Frankfurt Main – Erläuterungen zur Einbeziehung der Stellungnahmen, der neuen Daten und der ergänzenden Planungsgrundlagen (Ist-Situation 2005, Prognosehorizont 2020) für die - FFH-Verträglichkeitsprüfung (Anlage 1 zum Entwurf der LEP-Änderung vom Mai 2005)“, Seite 32

<sup>25</sup> Weder die Änderung der Entwicklungsziele im SDB noch ihr Grund sind uns bekannt. Uns ist weiterhin unklar, warum diese Änderung im SDB vom Land bei der Erstellung der FFH-VP zur LEP-Ä im Mai 2005, also gut drei Monate nach der Änderung, verschwiegen wurde. Eine Prüfung und Beurteilung der Änderung kann im Rahmen dieser Stellungnahme nicht vorgenommen werden.

<sup>26</sup> Vgl. Stellungnahme des BUND im Planfeststellungsverfahren zum Flughafenbau vom 11.03.05, S. 178ff.

<sup>27</sup> Die abweichenden Größenangaben des LEP-Ä, nach der es „nur“ zu einer Zerstörung „von rund 164 Hektar von für die Art wertvollen Laub- und Mischwaldflächen“ komme, wurden offenbar der FFH-VP in den Planfeststellungsunterlagen der Fraport entnommen. Dabei wurde übersehen, dass sich diese Zahlen nicht mit den an anderer Stelle in den Fraprot-Unterlagen angegebenen Werten vereinbaren lassen.

der Beeinträchtigung und der Beseitigung ein nicht überwindbarer Qualitätsunterschied besteht.

## 5.6 Unzureichende Berücksichtigung der Kohärenzmaßnahmen

Die LEP-Ä verkennt, dass die Darstellung, Prüfung und Festlegung von Kohärenzmaßnahmen<sup>28</sup> nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL

- zu den zwingenden Genehmigungsvoraussetzungen gehört und
- ein Auseinanderfallen der Prüfmaßstäbe nach Art. 6 Abs. 3 und der Kohärenzmaßnahmen nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL innerhalb einer FFH-VP unzulässig ist.

Es ist unstrittig, dass Art und Umfang der Kohärenzmaßnahmen den Beeinträchtigungen entsprechen müssen, die für die einzelnen Schutzgütern, d.h. den LRT und Arten, prognostiziert wurden. Die Wirksamkeit der Kohärenzmaßnahme muss außerdem im Regelfall zum Zeitpunkt des Schadenseintritts bereits wirksam sein.

Im LEP-Ä finden sich umfangreiche Feststellungen zum Eintritt „erheblicher Beeinträchtigungen“ in den Natura 2000-Gebieten

- FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“,
- FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ und
- VS-Gebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß Gerau“.

Obwohl es in der FFH-VP zum LEP-Ä vom Mai 2005 (Seite 236) zutreffend heißt

*„Auch für die Raumordnung gilt das Erfordernis nach § 20d Abs. 5 HENatG, die zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen vorzusehen“,*

und obwohl dort die Prüfung der grundsätzlichen Möglichkeit eines qualitativen und quantitativen Ausgleich verlangt wird, unterstellt die LEP-Ä im Kern, dass die Planung und Anordnung von Kohärenzmaßnahmen ausschließlich Sache des nachfolgenden Zulassungsverfahrens sei:

*„Da zudem nach Prüfung auf Ebene der Raumordnung der Kohärenzausgleich im Umfeld des Frankfurter Flughafens und hierbei zum Teil noch innerhalb der Natura 2000-Gebiete grundsätzlich möglich ist, sind sämtliche Voraussetzungen zur Erfüllung der Zulässigkeitsvoraussetzungen der Planung gegeben.“<sup>29</sup>*

---

<sup>28</sup> Als Kohärenzmaßnahmen werden diejenigen Ausgleichsmaßnahmen bezeichnet, mit denen sichergestellt wird, dass die „erheblichen Beeinträchtigungen“, die bei der Prüfung nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL festgestellt werden und die bei der Zulassung im Wege der Ausnahme nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL auftreten können, die Integrität des kohärenten Biotopverbundsystems Natura 2000 geschützt werden.

<sup>29</sup> vgl. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach § 8 Abs. 7 HLP, September 2006, Seite 128; Unterstreichung durch den Unterzeichner

*„Erforderlichkeit, Umfang und Lage des Kohärenzausgleichs sind auf der Zulassungsebene abschließend festzulegen.“<sup>30</sup>*

Die behauptete „Prüfung“ zur grundsätzlichen Machbarkeit der notwendigen Kohärenzmaßnahmen lässt sich den Verfahrensunterlagen nicht entnehmen. Vielmehr gilt, dass das noch bei der Offenlage des LEP-Ä favorisierte Kohärenzkonzept im NSG Mönchbruch sich entgegen der mehrjährigen Behauptungen der Obersten Naturschutzbehörde als nicht realisierbar herausgestellt hat und von der Vorhabensträgerin verworfen werden musste. Dass auch die Lage der Kohärenzmaßnahmen erst im Planfeststellungsverfahren und nicht schon im LEP-Ä bestimmt werden muss, wird erst im September 2006 behauptet<sup>31</sup>, nachdem die fehlende Machbarkeit des Kohärenzausgleichs im NSG Mönchbruch feststand.

Wo welche Kohärenzmaßnahmen in welchem Umfang und bis wann vorzusehen sind, wird im LEP-Ä nicht behandelt. Es wird lediglich allgemein behauptet, dass

*„der Fortbestand der verloren gehenden maßgeblichen Gebietsbestandteile – insbesondere das des Hirschkäfers und Lebensraumtyps 9190 Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit Quercus robur in den verbleibenden Waldgebieten in den Wäldern der Untermainebene dauerhaft gewährleistet ist.“<sup>32</sup>*

Die hier vorgetragene Kritik des BUND Hessen an dieser unzureichenden Festlegung von Kohärenzmaßnahmen wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen geteilt.

*„Die Vorschläge zur Kohärenzsicherung und wenig detailliert. ....Für das hier zur Diskussion stehende Vorhaben dürfte das Konzept der Kohärenzsicherung, das de facto als Voraussetzung für die Zulässigkeit zu verstehen ist, unzureichend und zu überarbeiten sein.“<sup>33</sup>*

Die in der FFH-VP zum LEP-Ä enthaltenen fachlichen Überlegungen zum Kohärenzausgleich vernachlässigen den LRT 9190. Dieser kann durch einen Nutzungsverzicht im Wald anders als dort behauptet gerade nicht wiederhergestellt werden.

Die Entscheidung des BVerwG vom 31.01.06 ist für die Fragestellung nicht einschlägig<sup>34</sup>. Sie bezieht sich auf eine andere Rechtsfrage, denn Voraussetzung für die Anwendung des § 74 Abs. 3 HVwVfG ist,

*„dass eine abschließende Entscheidung nicht möglich ist.“<sup>35</sup>*

Daraus kann nicht geschlossen werden, dass die Bestimmung der „Erforderlichkeit, Umfang und Lage des Kohärenzausgleichs“ (s.o.) bei einer FFH-VP zur Änderung des

---

<sup>30</sup> vgl. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 Erweiterung Flughafen Frankfurt Main – Erläuterungen zur Einbeziehung der Stellungnahmen, der neuen Daten und der ergänzenden Planungsgrundlagen (Ist-Situation 2005, Prognosehorizont 2020) für die - FFH-Verträglichkeitsprüfung (Anlage 1 zum Entwurf der LEP-Änderung vom Mai 2005)“, Seite 54

<sup>31</sup> wie Fußnote 30

<sup>32</sup> vgl. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach § 8 Abs. 7 HLPg, September 2006, Seite 128

<sup>33</sup> vgl. „Stellungnahme-Abwägung-18.08.06“ der obersten Landesplanungsbehörde, Punkt. 13.4.-3, S. 2835.

<sup>34</sup> vgl. „Stellungnahme-Abwägung-18.08.06“ der obersten Landesplanungsbehörde, Punkt. 13.1.-22, S. 2685

<sup>35</sup> VGH-Kassel vom 28.06.05 (12 Q 9/05), Seite 63



LEP stets erst auf der Ebene der Zulassung vorgenommen werden kann. Vielmehr richtet sich das Erfordernis im Detaillierungsgrad der Kohärenzmaßnahmen nach dem Detaillierungsgrad der LEP-Entscheidung selbst. Legt diese wie hier einen bestimmten Umfang von Beeinträchtigungen nahe, dann muss sie auch

- den Nachweis führen, dass Kohärenzmaßnahmen in diesem Umfang möglich sind und
- hat dafür Sorge zu tragen, dass diese Maßnahmen zum Zeitpunkt des Schadenseintritts auch tatsächlich wirksam sind.

Das Prinzip der gestuften Planung würde sich andernfalls einseitig zu Lasten des kohärenten Netzes Natura 2000 auswirken. Tatsächlich muss Planung sich aber am Vorsorgeprinzip orientieren.

Das Land kann auch nicht argumentieren, dass die Kohärenzmaßnahmen zum Zeitpunkt der Entscheidung noch nicht festgelegt werden konnten. Vielmehr ist bekannt, dass es aufgrund der fachlichen Einschätzung der obersten Naturschutzbehörde vertreten durch seinen Eigenbetrieb Hessen-Forst einen Vertrag mit der Fraport AG abgeschlossen hatte, der die Durchführung der Kohärenzmaßnahmen im NSG Mönchbruch vorsah. Es hat damit die aufgetretene Zeitnot gemeinschaftlich mit der Fraport AG verursacht und kann sich nun nicht auf darauf berufen, dass eine konkretere Festlegung der Kohärenzmaßnahmen im LEP-Ä nicht möglich gewesen sei.

Der Hinweis auf das Urteil des BVerwG geht auch in der Sache fehl, weil die grundsätzlichen Ausführungen zur Realisierung von Kohärenzmaßnahmen in der Planfeststellungsentscheidung zur A380-Werft im Verhältnis zu den prognostizierten Beeinträchtigungen deutlich präziser waren. Im übrigen haben die mühevollen Diskussionen zur Festlegung der Kohärenzmaßnahmen für die A380-Werft gezeigt, dass im Bereich des Schwanheimer Waldes keine weiteren Flächen zur Verfügung stehen. Ob die nachträglich dort planfestgestellten Maßnahmen ihre Wirkung tatsächlich entfalten, wird vom BUND Hessen weiterhin bezweifelt. Der Planfeststellungsbeschluss schließt die Möglichkeit des Misserfolgs nicht aus und beinhaltet die formalen Voraussetzungen zur Festlegung anderer Maßnahmen an anderen Stellen.

## 6. Vogelschlag

Im LEP-Ä wurde verkannt, dass der geplanten Landebahn im Kelsterbacher Wald wegen ihrer Nähe zum Main und zum Mönchwaldsee das extrem hohe Vogelschlagrisiko entgegensteht.

In der LEP-Ä wird diese Auffassung bestritten. Es wird unterstellt, dass die Planfeststellungsbehörde

*„für alle drei Varianten durch Auflagen mögliche Gefahren durch Vogelschlag minimieren und eine sicher Durchführung des Flugbetriebs gewährleisten“<sup>36</sup>*

<sup>36</sup> vgl. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach § 8 Abs. 7 HLP, September 2006, Seite 97

kann. Dies soll auch für die für das Jahr 2020 prognostizierte Zahl der Flugbewegungen gelten. Diese Einschätzung beruht offenbar auf den Ausführungen der Vogelschlaggutachten, die die Fraport AG im Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren vorgelegt hat. Danach sollen die Vogelschlagrisiken der Landebahn im Kelsterbacher Wald u.a. durch

*„flugbetriebliche und Flugsicherungsmaßnahmen ohne relevante Kapazitätsminderung minimiert werden (zum Beispiel Reduktion der Anfluggeschwindigkeit sowie Radar-Überwachung und Warnung)“<sup>37</sup>*

Wie diese Maßnahmen in der Praxis ausgestaltet und funktionsfähig sein sollen, lässt sich den von der Fraport AG und im LEP-Ä vorgelegten Unterlagen hingegen nicht entnehmen. Vielmehr blieben diese allgemeinen Empfehlungen des Vogelschlaggutachters in der betrieblichen Planung der Fraport AG für die neue Landebahn gänzlich unberücksichtigt.

Das Anhörungsverfahren zur Planfeststellung verdeutlichte durch die Einwendungen der Kommunen und des BUND Hessen eindrucksvoll, dass die Fraport AG das Vogelschlagrisiko massiv unterschätzt hatte. Die entsprechenden Berichte der Medien verdeutlichten die großen Defizite der Fraport AG in dieser sicherheitsrelevanten Fragestellung, auf die der BUND Hessen bereits 2002 nachdrücklich hingewiesen hatte. Regierungspräsident Dieke wurde mit den Worten zitiert, den Fraport-Gutachten fehle eine „angemessene Berücksichtigung“ der besonderen Lage der Nordwestbahn<sup>38</sup>. Das Regierungspräsidium regte deshalb umfangreiche Nachforderungen an. Die Fraport AG beauftragte daraufhin den maßgeblichen Kritiker, Dr. Bernd Petri, mit dem Vogelschlagmanagement<sup>39</sup>. Zu diesem Management ist bis heute fast nichts bekannt:

*„Das Vogelschlagmanagement werde mit bodennaher Radartechnik arbeiten, um die Vogelschwärme zu beobachten. Wenn man genau wisse, was vorgehe, können Flugbetrieb und Vogelzug durchaus miteinander vereinbar werden, ist Petri überzeugt.“<sup>40</sup>*

*„Als allerletztes Mittel müsse die Bahn gesperrt werden.“<sup>41</sup>*

Wie die Landesregierung im September 2006 dennoch zu der Einschätzung kam, dass die Vogelschlagrisiken einer Landebahn im Kelsterbacher Wald bereits grundsätzlich gelöst sind und ohne Kapazitätseinbußen erfolgen werden, ist nicht nachvollziehbar.

Tatsache ist vielmehr:

Bei Realisierung der Landebahn im Kelsterbacher Wald besteht durch die Nähe zum Main und die Nachbarschaft zum Mönchwaldsee, der Bestandteil des EU-Vs-Gebiet „Untermainschleusen ist, ein sehr hohes Vogelschlagrisiko. Da die Zahl der Vögel nicht reduziert werden kann, kann das Risiko nur durch Betriebsbeschränkungen

<sup>37</sup> vgl. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach § 8 Abs. 7 HLP, September 2006, Seite 97

<sup>38</sup> FR vom 20.09.06 ([http://www.fr-online.de/frankfurt\\_und\\_hessen/dossiers/waechst\\_der\\_flughafen\\_weiter/?em\\_cnt=972786&](http://www.fr-online.de/frankfurt_und_hessen/dossiers/waechst_der_flughafen_weiter/?em_cnt=972786&))

<sup>39</sup> Fraport Pressemitteilung vom 19.09.06

<sup>40</sup> Fraport Zeitschrift „Start frei“ vom 4.12.2006, S. 5

<sup>41</sup> FR vom 20.09.06 ([http://www.fr-online.de/frankfurt\\_und\\_hessen/dossiers/waechst\\_der\\_flughafen\\_weiter/?em\\_cnt=972786&](http://www.fr-online.de/frankfurt_und_hessen/dossiers/waechst_der_flughafen_weiter/?em_cnt=972786&))

erzielt werden. Umfang und Dauer der Betriebsbeschränkungen sind nicht bekannt. Da der Zeitpunkt des Auftretens der maßgeblichen Vogelschwärme über dem Main nicht vorhergesagt werden kann, haben die Betriebsbeschränkungen Auswirkungen auf die Planung des Flugbetriebs. Die hierdurch verursachten Einschränkungen stellen die Eignung der Landebahn grundsätzlich in Frage.

## 7. Zusammenfassung

1. In der FFH-VP wurde fehlerhaft auf eine an den Schutzgütern der Natura 2000-Gebiete ausgerichteten Betrachtung verzichtet. Die LEP-Ä verkennt außerdem, dass die FFH-VP sich nicht an den Planungshorizonten orientiert, die die nationale Rechtsprechung entwickelt hat.
2. Die Vorrangfläche des LEP-Ä für die Flughafenerweiterung größer als objektiv erforderlich. Für diesen nicht benötigten Flächenanteil liegen die „überwiegend öffentlichen Interessen“ nicht vor.
3. Im LEP-Ä wurde verkannt, dass das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“ durch den Bau der Landebahn und weiterer Einrichtungen seine Meldewürdigkeit verlieren und damit völlig zerstört würde. Die FFH-RL kennt aber keine Ausnahmenvorschrift, nach der die völlige Zerstörung eines FFH-Gebietes zugelassen werden kann.
4. Die FFH-VP zum LEP-Ä hat rechtsfehlerhaft die Existenz eines prioritären Lebensraumtyps im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald ignoriert.
5. Die LEP-Ä verkennt, dass die Darstellung, Prüfung und Festlegung von Kohärenzmaßnahmen<sup>42</sup> nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL
  - a. zu den zwingenden Genehmigungsvoraussetzungen gehört und
  - b. ein Auseinanderfallen der Prüfmaßstäbe nach Art. 6 Abs. 3 und der Kohärenzmaßnahmen nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL innerhalb einer FFH-VP unzulässig ist.
6. Im LEP-Ä wurde verkannt, dass der geplanten Landebahn im Kelsterbacher Wald wegen ihrer Nähe zum Main und zum Mönchwaldsee das extrem hohe Vogelschlagrisiko entgegensteht. Bei Realisierung der Landebahn im Kelsterbacher Wald besteht durch die Nähe zum Main und die Nachbarschaft zum Mönchwaldsee, der Bestandteil des EU VS-Gebiet „Untermainschleusen“ ist, ein sehr hohes Vogelschlagrisiko. Da die Zahl der Vögel nicht reduziert werden kann, kann das Risiko nur durch Betriebsbeschränkungen erzielt werden. Umfang und Dauer der Betriebsbeschränkungen sind nicht bekannt. Da der Zeitpunkt des Auftretens der maßgeblichen Vogelschwärme über dem Main nicht vorhergesagt werden kann, haben die Betriebsbeschränkungen Auswirkungen auf die Planung des Flugbetriebs. Die hierdurch verursachten Einschränkungen stellen die Eignung der Landebahn grundsätzlich in Frage.

---

<sup>42</sup> Als Kohärenzmaßnahmen werden diejenigen Ausgleichsmaßnahmen bezeichnet, mit denen sichergestellt wird, dass die „erheblichen Beeinträchtigungen“, die bei der Prüfung nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL festgestellt werden und die bei der Zulassung im Wege der Ausnahme nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL auftreten können, die Integrität des kohärenten Biotopverbundsystems Natura 2000 geschützt werden.

- 82 -

<b>EINGANG HMWVL</b>				
24. Jan. 2007 Anl. <i>John</i>				
M	StS	Abt.	Gr	Ref
		<i>1</i>		
		<i>124</i>		



Regierungspräsidium Darmstadt . 64278 Darmstadt

Hessischer Landtag  
Postfach 3240  
65022 Wiesbaden

über

Hessisches Ministerium für  
Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung  
Oberste Landesplanungsbehörde

Herrn RP Dieke

*Siehe 23/1/07*

Herrn RVP Graf

*4/ 23/1*

Unser Zeichen: III 31.1- 93c 38/01 (3)  
 Ihr Zeichen: I A 2.4  
 Ihre Nachricht vom: 12.12.2006  
 Ihr Ansprechpartner: Joachim Schäfer  
 Zimmernummer: 3.114  
 Telefon/ Fax: 06151 125500 / 126834  
 E-Mail: j.schaefer@rpda.hessen.de  
 Datum: 23. Januar 2007

*einverstanden* *Joachim Schäfer 24/1*

*29.01.07*  
*S*

**Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei die gewünschte Stellungnahme zu TOP 4.2 mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Vielen Dank für Ihre Einladung. Leider ist es dem Unterzeichner nicht möglich, an der Anhörung teilzunehmen. Der Unterzeichner ist bereits Anfang Dezember 2006 eine terminliche Verpflichtung eingegangen, die nicht mehr verschiebbar ist. Es wird daher um Verständnis gebeten. Falls zu der schriftlichen Stellungnahme während der Anhörung noch Fragen vorhanden sein sollten, haben sich die Vertreter der obersten Landesplanungsbehörde bereit erklärt, Auskunft zu geben.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

*Joachim Schäfer*  
 Joachim Schäfer

**Anlage**

Regierungspräsidium Darmstadt  
Wilhelminenstraße 1-3, Wilhelminenhaus  
64283 Darmstadt

Internet:  
[www.rp-darmstadt.hessen.de](http://www.rp-darmstadt.hessen.de)

Servicezeiten:  
 Mo. - Do. 8:00 bis 16:30 Uhr  
 Freitag 8:00 bis 15:00 Uhr  
 Telefon: 06151 12 0 (Zentrale)  
 Telefax: 06151 12 6347 (allgemein)

Fristenbriefkasten:  
 Luisenplatz 2  
 64283 Darmstadt  
 Öffentliche Verkehrsmittel:  
 Haltestelle Luisenplatz

## **Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main Stellungnahme zu Punkt 4.2 Siedlungsstruktur, Regionale Kompensation**

### **1. Vorbemerkung**

Das Siedlungsstrukturkonzept sowie das regionale Kompensationskonzept für den forst- und naturschutzrechtlichen Ausgleich der Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main sind Gegenstand des Entwurfs des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2006. Dieser gemeinsam mit dem Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main erarbeitete Entwurf wurde Anfang 2006 der Regionalversammlung Südhessen (RVS) und der Verbandskammer des Planungsverbandes vorgelegt. Voraussichtlich am 2. Februar wird die Regionalversammlung die Anhörung und Offenlegung dieses Entwurfs beschließen. Die Verbandskammer hat bereits im Dezember 2006 einen entsprechenden Beschluss gefasst. Die Anhörung und Offenlegung soll vom 2. Mai bis 1. August dieses Jahres stattfinden. Im ersten Halbjahr 2008 werden sich beide Gremien mit den Ergebnissen der Anhörung befassen und Entscheidungen treffen.

Im Zuge dieses Verfahrens sind Änderungen und Aktualisierungen des Entwurfs - und damit auch des Siedlungsstruktur- und des regionalen Kompensationskonzepts - möglich und zu erwarten.

### **1. Siedlungsstrukturkonzept**

Die Festlegung und Darstellung der „Vorranggebiete Siedlung“ und der Wohnbauflächen im Entwurf des Regionalplans/Regionalen Flächennutzungsplans (RegFNP) erfolgte auf der Grundlage eines modifizierten Siedlungsstrukturkonzepts. Dieses greift die Grundzüge des Siedlungsstrukturkonzepts des geltenden Regionalplans Südhessen 2000 (RPS 2000) auf und passt es an die aktuellen Rahmenbedingungen, insbesondere die geplante Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main an.

Das Siedlungsstrukturkonzept des Planentwurfs beinhaltet i. W. die Konzentration der über die Eigenentwicklung hinaus gehenden Wohnsiedlungstätigkeit in den Ober- und Mittelzentren sowie in den Zentren an den Achsen des schienengebundenen ÖPNV. Gemäß dem von Regionalversammlung und Verbandskammer beschlossenen Leitbild „Frankfurt/Rhein-Main 2020 - die europäische Metropolregion“ soll dabei die Wohnbauflächenentwicklung vorrangig im Verdichtungsraum, mit zweiter Priorität im (sonstigen) Ordnungsraum stattfinden. Dabei gilt der Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“, d.h., die erforderlichen Wohnbauflächen sollen in erster Linie durch Stadtumbau bzw. Bestandsentwicklung und in zweiter Linie durch Neubauf Flächen bereitgestellt werden.

Bei der Konkretisierung dieses Konzepts im Entwurf des Regionalplans/RegFNP wurden die Siedlungsflächenpotentiale bzw. Siedlungszuwachsbereiche, die wegen des Siedlungsbeschränkungsgebiets (Prognosehorizont 2015) entfallen<sup>1</sup> - ebenso wie andere Restriktionen für die Festlegung/Darstellung von Siedlungs-/Wohnbauflächen (z.B. Flächen-

<sup>1</sup> 184 ha Siedlungszuwachsfläche des RPS 2000. Flächen, für die bereits rechtswirksamer Bebauungspläne bestehen, sind darin nicht enthalten.

restriktionen aufgrund spezifischer topografischer, städtebaulicher oder landschaftlicher Gegebenheiten) - berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund der aktualisierten Luftverkehrsprognose in der Änderung des Landesentwicklungsplans hat die RVS am 26. November 2006 ein neues 60 dB(A)-Siedlungsbeschränkungsgebiet zur Aufnahme in den Planentwurf beschlossen. Es basiert auf angenommenen 701.000 Flugbewegungen und bezieht sich auf den Prognosehorizont 2020.

Das Siedlungsbeschränkungsgebiet stellt einen Eingriff in die Planungshoheit der Städte und Gemeinden dar. Zur Rechtmäßigkeit dieses Eingriffs gibt es bereits eine Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs, bezogen auf den Siedlungsbeschränkungsbereich des RPS 2000. In seiner Entscheidung vom 3. November 2005 hat der Verwaltungsgerichtshof die Einschränkung der Planungshoheit als rechtmäßig angesehen (Az.: 4 N 177/05).

Bei der Erstellung des Siedlungsstrukturkonzepts wurde wie folgt vorgegangen:

Bei der Vorbereitung der Planaufstellung wurden im Rahmen der Evaluierung des RPS 2000 die Reserven in den ausgewiesenen Siedlungs- und Gewerbezuwachsflächen ermittelt. Danach waren zum damaligen Zeitpunkt (Mai 2004) insgesamt rund 4.400 ha Siedlungszuwachsbereiche des RPS 2000 bauleitplanerisch noch nicht in Anspruch genommen. Zusammen mit den im Ballungsraum zusätzlich ermittelten Reserven im Bestand ergaben sich für die Planungsregion insgesamt Reserveflächen in einer Größenordnung von gut 5.000 ha.

Basis für die Ausweisung und Dimensionierung der Wohnsiedlungsflächen des Regionalplans/RegFNP waren die von der Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft Hessen im Auftrag des HMWWL ermittelten „Demografischen Rahmendaten zur Landesentwicklung“. Diese sehen für die Planungsregion Südhessen ein Bevölkerungswachstum von ca. 95.000 Einwohnern bzw. 2,5 % zwischen 2002 und 2020 vor. In Abstimmung mit dem Planungsverband wurde dieser prozentuale Zuwachs für den Ballungsraum und für das übrige Gebiet der Planungsregion als Ausgangspunkt der Bevölkerungsprojektion sowie der Wohnungs- und Flächenbedarfsberechnung übernommen.

Außerhalb des Planungsverbandsgebietes wurde dann wie folgt verfahren: Ausgehend von der gemeindebezogenen Prognose der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und einer gemeindebezogenen Bevölkerungsprojektion (Annahmen: 5 % Wachstum in den Ober- und Mittelzentren entsprechend dem Leitbild sowie maximaler Bevölkerungsrückgang von 5 %) wurde vom Institut Wohnen und Umwelt eine Wohnungsbedarfprognose erstellt. Diese wurde durch die obere Landesplanungsbehörde in einen Flächenbedarf umgerechnet. Der berechnete max. Wohnsiedlungsflächenbedarf für die Planungsregion außerhalb des Ballungsraums beläuft sich auf 2632 ha.

Bei der Bevölkerungsprojektion wurden die Voraussetzungen der Kommunen für weitere Bevölkerungszuwächse, insbesondere die Flächenreserven, berücksichtigt. So wurde in einzelnen Gemeinden ohne ausreichende Flächenreserven der Zuwachs reduziert und stattdessen in Gemeinden erhöht, die über entsprechende Flächenreserven verfügen. Dies betrifft in Einzelfällen auch Mittelzentren<sup>2</sup> (Bensheim, Schlüchtern, Wächtersbach, Michelstadt, Eltville, Geisenheim). In den vom Siedlungsbeschränkungsgebiet betroffenen Städten und Gemeinden außerhalb des Ballungsraums konnten jeweils ausreichend Flä-

---

<sup>2</sup> Bsp. Bensheim: da der aus einem 5%-igen Bevölkerungszuwachs resultierende Flächenbedarf dort nicht realisierbar ist, wurde dieser auf 1,2% reduziert. Dafür wurde der Zuwachs u. a. in Einhausen heraufgesetzt, wo noch ausreichende Reserven in Siedlungszuwachsbereichen des RPS 2000 bestehen.

chenreserven an anderer Stelle gefunden werden, um den rechnerischen Bedarf zu decken. Die in einzelnen Gemeinden auftretenden Flächenrestriktionen durch das Siedlungsbeschränkungsgebiet (2015) sind damit in die Berechnungen eingeflossen.

Für den Ballungsraum wurden mit Hilfe eines Modells „Bevölkerungsprojektion und Wohnbauflächenentwicklung 2002-2020“ auf Grundlage der FEH-Prognose die zukünftigen Einwohnerzahlen im Jahr 2020 und die Wohnflächennachfrage für den Zeitraum 2002 bis 2020 abgeschätzt. Danach wurde für den Ballungsraum rechnerisch von einer Wohnflächennachfrage von 2.300 ha ausgegangen. Bei Annahme einer Mobilisierungsquote von 60-75% der dargestellten Wohnbau- und gemischten Bauflächen (50%) ergibt sich ein Flächenbedarf für Wohnstätten in einer Bandbreite von rd. 3.100 bis 3.600 ha. In einer am siedlungsstrukturellen Konzept und am Leitbild orientierten Rangfolge wurden dann die für die Wohnbauentwicklung heranzuziehenden Flächen festgelegt. Ausgangspunkt waren die Wohnbauflächenreserven in rechtskräftigen Plänen (Siedlungszuwachs des RPS 2000, wirksame Flächennutzungspläne). Neue Planungsabsichten wurden vorrangig im Verdichtungsraum berücksichtigt. Dort nicht zu deckender Wohnbauflächenbedarf wurde unter besonderer Berücksichtigung des Systems der zentralen Orte und Verkehrs-/Siedlungsachsen im Ordnungsraum ausgewiesen. Auch hierbei wurden die Restriktionen durch das Siedlungsbeschränkungsgebiet berücksichtigt.

Im Ergebnis ist somit nicht in allen grundsätzlich geeigneten Städten und Gemeinden Wohnbauflächenentwicklung über den Eigenbedarf hinaus möglich. In einigen dieser Kommunen kann auch die Eigenentwicklung nicht in vollem Umfang gewährleistet werden.

Dies trifft auch für vollständig oder zu großen Teilen vom Siedlungsbeschränkungsgebiet (2015) betroffene Gemeinden zu. Namentlich in flughafennahen Kommunen im Ballungsraum (z.B. Bischofsheim, Flörsheim, Raunheim, Nauheim, Neu-Isenburg) sind eine flächenhafte Kompensation der entfallenden Siedlungsflächenpotenziale bzw. Neuausweisungen von Wohnbauflächen „vor Ort“ wegen der dort besonders ausgeprägten räumlichen Restriktionen nicht bzw. nur stark eingeschränkt möglich. Soweit der örtliche Bedarf in diesen Kommunen nicht durch Stadtumbau u. ä. Maßnahmen im Bestand gedeckt werden kann, sind Wohnbauflächen - entsprechend der gebotenen überörtlichen Sichtweise des Regionalplans/RegFNP - an anderen, besser geeigneten Standorten vorzuhalten.

Im Ballungsraum sind dies v. a. folgende, mit Priorität zu entwickelnde Teilräume:  
im Verdichtungsraum

- der mittlere und östliche Teil des Kreises Offenbach, insbesondere die Achse Obertshausen-Rodgau-Rödermark
- die Achse Bad Vilbel-Stockheim, soweit es die vorhandene ÖPNV-Anbindung ohne weiteren Ausbau zulässt,
- die Achse Frankfurt-Maintal-Hanau-Kinzigtal unter der Voraussetzung des Ausbaus der nordmainischen S-Bahn sowie des Netzschlusses der A 66 in Frankfurt am Main.

im Ordnungsraum

- im Teilraum Usinger Becken die Achse Friedrichsdorf-Grävenwiesbach und
- im Teilraum Wetterau die Achse Bad Vilbel- Friedberg-Bad Nauheim-Butzbach

In den vom Siedlungsbeschränkungsgebiet (2015) betroffenen Kommunen außerhalb des Ballungsraums war es dagegen - mit Ausnahme der Stadt Darmstadt - möglich, Flächen für die Wohnsiedlungsentwicklung an anderer Stelle im Gemeindegebiet außerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebiets (2015) bereitzustellen. Der rechnerische Fehlbedarf der Stadt Darmstadt kann im Bestand (u. a. auf Konversionsflächen) gedeckt werden. Die Notwendigkeit eines übergemeindlichen Flächenausgleichs bestand für den Bereich au-

Berhalb des Ballungsraums aufgrund größerer Spielräume bei der Flächenausweisung nicht.

Mit dem siedlungsstrukturellen Konzept des Entwurfs Regionalplans/RegFNP wird aus heutiger Sicht der erwartete Wohnsiedlungsflächenbedarf in der Region bis 2020 bei Berücksichtigung des Siedlungsbeschränkungsgebiets 2015 des gedeckt.

- Im Ballungsraum besteht ein Angebot von ca. 3.350 ha Wohn- und Mischbaufläche (Anteil 50%). Hinzu kommen weitere Bauflächenpotenziale in militärischen Konversionsflächen und Stadtumbauflächen, für die bislang keine Entwicklungsziele bestimmt sind. Diese „stille Reserve“ wird auf ca. 150 ha Wohn- und Mischbaufläche geschätzt. Diese Fläche von insgesamt ca. 3.500 ha bewegt sich im oberen Bereich der Bandbreite des ermittelten rechnerischen Bedarfs.
- Im Gebiet des RPS außerhalb des Ballungsraums sind im Entwurf etwa 1.950 ha Vorranggebiet Siedlung Planung festgelegt. Hinzu kommen nicht im Detail quantifizierbare Potenziale im „Vorbehalt Landwirtschaft“ für Flächen bis zu 5 ha sowie Reserven im Bestand. Dem erkennbaren Flächenbedarf wird damit ebenfalls Rechnung getragen.

Zu berücksichtigen ist, dass der errechnete Wohnungs- und Wohnbauflächenbedarf zum weit überwiegenden Teil aus dem Eigenbedarf der in der Region wohnenden Bevölkerung resultiert. Im Interesse einer langfristigen Vorsorge und des Erhalts von Spielräumen für die kommunale Planung ist es jedoch sinnvoll, diese relativ hohen Bedarfswerte der Siedlungsflächenausweisung zugrunde zu legen.

Durch das nach dem Beschluss der Landesregierung zur LEP-Änderung neu in den Entwurf des Regionalplans/RegFNP aufzunehmende Siedlungsbeschränkungsgebiet 2020 ergeben sich zusätzlich spürbare Auswirkungen auf die Wohnbauflächenpotenziale der Städte und Gemeinden Griesheim, Weiterstadt und Erzhausen. Die endgültige Prüfung der örtlichen Kompensationsmöglichkeiten kann erst im Rahmen der Anhörung und Offenlegung des Planentwurfs in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen erfolgen. Auf regionaler Ebene ist ein Ausgleich für die zusätzlich wegfallenden ca. 60 ha „Vorranggebiet Siedlung Planung“ des Entwurfs 2006 gewährleistet.

Wie in der Landesplanerischen Beurteilung zum Raumordnungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main vom 11. Juni 2002 dargestellt, wird infolge der mit dem Flughafenausbau erwarteten Beschäftigungseffekte mit vorhabensbedingten Zuwanderungen in die Region gerechnet. Mit der dem Entwurf zugrunde liegenden, gegenüber dem Stand 2002 nach oben korrigierten Bevölkerungsprognose 2020 wird nach hiesiger Einschätzung auch die durch die Flughafenerweiterung zu erwartende Entwicklung berücksichtigt. Angesichts einer Arbeitslosenquote von durchschnittlich 9,1% in Südhessen (2005) wird davon ausgegangen, dass ein erheblicher Anteil der neu geschaffenen Arbeitsplätze von Arbeitskräften aus der Region selbst besetzt werden kann. Die vorhabensbedingten Zuzüge dürften sich danach eher im unteren Bereich der seinerzeit angenommenen Bandbreite (40.000 bis 80.000) Personen bewegen. Die Feststellung, dass „dem Wohnbedarf ... grundsätzlich innerhalb des bestehenden regionalplanerischen Rahmens Rechnung getragen werden kann“ (3.1.3.1, Seite 47 Landesplanerische Beurteilung), hat für den Entwurf Regionalplan/RegFNP weiterhin Gültigkeit.

Im Rahmen der Anhörung und Offenlegung des Entwurfs können weitergehende Überprüfungen, Ergänzungen und ggf. Korrekturen an den siedlungsstrukturellen Festlegungen vorgenommen werden.



## 2. Wald/Naturschutz

### *Forstlicher Ausgleich*

Für den forstrechtlichen Ausgleich stehen grundsätzlich die „Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Forstwirtschaft“ des Entwurfs Regionalplan sowie die Darstellungen „Wald Bestand und Zuwachs“ sowie „ökologisch bedeutsame Flächennutzung“ des Entwurfs RegFNP zur Verfügung. Im RPS 2000 bilden die „Waldbereiche Bestand und Zuwachs“ die entsprechende Gebietskulisse.

Die für den Ausgleich der Waldverluste vorgesehenen Ersatzaufforstungsflächen sind im Entwurf Regionalplan als „Vorbehaltsgebiet für Forstwirtschaft“, im Vorentwurf RegFNP 2006 als „Wald Zuwachs“ oder „ökologisch bedeutsame Flächennutzung“ dargestellt:

Regionalplan Südhessen (Entwurf 2006):

- HU 40 Domäne Hundsrück
- GG 100 Wasserbiblos
- GG 322 Rockenwörth / Rauchenau (hier ist noch eine FFH-Prüfung durchzuführen)
- GG 15 Kornsand-Nord

Regionaler Flächennutzungsplan (Vorentwurf 2006):

- GG 7 Langenau /Nonnenau
- GG 301 Kelsterbach
- GG 309, 312, 313, 314 Bischofsheim
- HU 38 Ronneburg
- F 14, F15 (Nieder-Erlenbach Nord und Süd)
- OF 42 (Dudenhofen)

Insgesamt sind im Entwurf Regionalplan/RegFNP Flächen in einer Größe von rund 307 ha für den Ausgleich des vorhabensbedingten Waldverlustes ausgewiesen.

Im geltenden RPS 2000 sind folgende der in den Planfeststellungsunterlagen (Stand 2005) vorgesehenen Ersatzaufforstungsflächen als „Waldbereich Zuwachs“ ausgewiesen:

- F 14 Nieder-Erlenbach-Süd
- F 15 Nieder-Erlenbach-Nord
- GG 15 Kornsand-Nord
- OF 42 Dudenhofen

Für die anderen vorgesehenen Ersatzaufforstungsflächen sind im RPS 2000 andere Nutzungen festgelegt. Für diese Flächen ist eine Abweichungsentscheidung durch die Planfeststellungsbehörde zu treffen. Dabei ist die Darstellung der Flächen im Regionalplan/RegFNP als in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung mit einigem Gewicht zu berücksichtigen.

### *Naturschutzrechtlicher Ausgleich*

Für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen stehen vorrangig die Flächen zur Verfügung, die im Entwurf Regionalplan/RegFNP mit Freiraum schützenden Planzeichen belegt sind.

Gemäß Planfeststellungsunterlagen (Stand 2005) für den Flughafenausbau sind die Ersatzaufforstungsflächen gleichzeitig auch als naturschutzrechtlicher Ersatz nach § 14 HE-NatG vorgesehen. Vorrangig umfassen die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen jedoch umfangreiche Aufwertungsmaßnahmen in bestehenden Wäldern

in der Region bzw. in den betroffenen Naturräumen. Weiterhin sind Maßnahmen für die Erholung vorgesehen.

In den Planfeststellungsunterlagen (2005) sind als Kompensationsflächen gem. HENatG neben den Ersatzaufforstungsflächen vorgesehen:

- Vorhabensbereich (kleinteilige Maßnahmen im Eingriffsbereich)
- Wälder des NSG „Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim“ (Aufwertungsmaßnahmen im Wald)
- ehemaliges Munitionsdepot Mörfelden-Walldorf (Maßnahmen für die Erholung)

Die Festlegungen des RPS 2000 und des Entwurfs Regionalplan/RegFNP lassen diese Kompensationsmaßnahmen zu. Die Kompensationsflächen sind im Entwurf Regionalplan/RegFNP ganz oder in Teilen als Wald, Vorranggebiet Natur und Landschaft, Vorrang Regionaler Grünzug, Vorbehalt Klima, Vorbehaltgebiet Grundwasserschutz und /oder Vorranggebiet Regionalparkkorridor (z. T. in Überlagerung) dargestellt. Im Vorhabensbereich selbst sind kleinteilige Kompensationsmaßnahmen auch innerhalb der Fläche für Luftverkehr vorgesehen.

Fazit:

Im Entwurf 2006 des Regionalplans/RegFNP sind die für die Umsetzung des forst- und naturschutzrechtlichen Ausgleichs notwendigen regional- und flächennutzungsplanerischen Festlegungen und Darstellungen enthalten. Die Flächen werden regionalplanerisch gesichert.

Als Ergebnis der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren „Ausbau des Flughafens Frankfurt Main“ werden die Planfeststellungsunterlagen in Teilen geändert. In diesem Zusammenhang sind auch Änderungen am Kompensationskonzept zu erwarten. Einzelheiten sind noch nicht bekannt. Mögliche Änderungen werden im weiteren Verfahren der Aufstellung des Regionalplans/RegFNP berücksichtigt.

#### *Regionalparkrouten*

Im Entwurf 2006 Regionalplan/RegFNP ist erstmalig ein „Vorranggebiet Regionalparkkorridor“ festgelegt worden. Als solches sind die bestehenden und geplanten Routen des Regionalparks Rhein-Main dargestellt. Damit ist der regional- und flächennutzungsplanerische Rahmen für die Sicherung und Weiterentwicklung der Regionalparkrouten einschließlich der Möglichkeit der Bündelung von Ausgleichsmaßnahmen geschaffen worden.

Im Rahmen der Anhörung und Offenlegung des Planentwurfs können weitere Überprüfungen, Ergänzungen und ggf. Korrekturen im Zusammenhang mit dem regionalen Kompensationskonzept vorgenommen werden. Die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens „Erweiterung Flughafen Frankfurt Main“ sind zu berücksichtigen.

**BVF**Bundesvereinigung gegen  
Fluglärm e.V.

- 89 -

Regionalbeauftragter Mitte (Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Thüringen)

Dipl.-Soz. Dirk Treber, Weingartenstrasse 24, D-64546 Mörfelden-Walldorf

Tel: 06105 / 2 17 81

E-Mail: dirk.treber@debitel.net

9

Geschäftsstelle: 40476; Gruppellostr. 3; 40210 Düsseldorf Tel: 0211/66850-71 Fax: 0211/66850-73

PER E-MAIL

28. Januar 2007

Herrn MdL  
Clemens Reif  
Vorsitzender des Ausschusses  
für Wirtschaft und Verkehr  
Hessischer Landtag  
65171 Wiesbaden

Herrn MdL  
Heinrich Heidel  
Vorsitzender des Ausschusses  
für Umwelt, ländlicher Raum  
und Verbraucherschutz  
Hessischer Landtag  
65183 Wiesbaden

29.01.07  
S**Antrag der Landesregierung betreffend Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans  
Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main – Drucksache 16/6057**

Sehr geehrter Herr Reif,  
sehr geehrter Herr Heidel,

ich nehme an Stelle von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurt Oeser aus Mörfelden-Walldorf an der Anhörung zur  
Erweiterung des Frankfurter Flughafens vom 13. bis zum 15. Februar teil.

Herr Oeser ist seit dem 3. Januar 2007 schwer erkrankt und kann nicht an der Anhörung des Hessischen  
Landtages teilnehmen.

Er hat mich Ende Dezember 2006 gebeten, an seiner Stelle an der Veranstaltung teilzunehmen.

Ich gehöre dem Vorstand der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) e. V. an und habe seit dem Jahr 2000  
verschiedene Funktion von ihm übernommen.

Als Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm wirke ich seit Mitte 2000 im Regionalen Dialogforum  
(RDF) mit, das als Nachfolgegremium aus dem Mediationsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens  
hervorgegangen ist. Als überregionaler Vertreter der BVF gehöre ich der Kommission zur Abwehr des  
Fluglärms am Frankfurter Flughafen an und wurde im November 2006 in den Vorstand dieses Gremiums  
gewählt.

Schließlich bin ich 1. Vorsitzender der Interessengemeinschaft zur Bekämpfung des Fluglärms (IGF) e. V., die  
1965 von Herrn Kurt Oeser als erster Lärmschutzverein gegen den damals geplanten Ausbau des Frankfurter  
Flughafens (Verlängerung des bestehenden Parallelbahn-Systems und Bau der Startbahn 18 West) gegründet  
wurde. Die IGF hat ca. 70 Mitglieder im gesamten Rhein-Main-Gebiet. Außer zahlreichen Einzelpersonen  
gehören dem Verein auch fünf Städte und Gemeinden an: Bischofsheim, Büttelborn und Riedstadt (Kreis  
Gross-Gerau), Neu-Isenburg (Kreis Offenbach-Land) und Flörsheim (Main-Taunus-Kreis).

-90-

Ich bedanke mich für die Einladung. Wegen der Erkrankung von Herrn Oeser konnte ich nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, die Stellungnahme mit ihm abstimmen.

Die von Ihnen erbetene Stellungnahme zu den Punkten 2.3, insbesondere 2.3.1  
Luftverkehrsprognose, Befriedigung des verkehrlichen Bedarfs (u. a. Betriebsregelungen/  
Mediationsnacht/Nachtflugbeschränkungen)  
ist beigefügt.

Mit einer Weiterleitung meiner Stellungnahme an die interessierte Öffentlichkeit bin ich ausdrücklich einverstanden.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Treber.

## **Stellungnahme von Dirk Treber für die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)**

zur Anhörung im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr und im Ausschuss für Umwelt, ländlicher Raum und Verbraucherschutz des Hessischen Landtages vom 13. bis 15. Februar 2007 zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main vom September 2006.

### **1. Vorbemerkung**

Nach einem längeren und intensiven Diskussionsprozess im Vorstand der Bundesvereinigung gegen Fluglärm sind wir zu der Auffassung gelangt, dass die Grenzen der Belastbarkeit für die Menschen im Rhein-Main-Gebiet durch die vom Frankfurter Flughafen ausgehenden Beeinträchtigungen (Lärm, Luftbelastung, Waldverluste, Versiegelung von Flächen, Eingriffe in Natur- und Landschaft) überschritten sind. Aufgrund der hohen Bevölkerungszahl und der sehr dichten Besiedlung ist ein weiterer Ausbau des Frankfurter Flughafens nicht zu verantworten. Eine umfassende Konzeption zur Reduzierung des Fluglärms: Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, besonderer Lärmschutz der Tagesrandzeiten von 20 bis 22 Uhr und von 6 bis 8 Uhr und generelle Absenkung der Lärmgrenzwerte tags auf höchstens 60 dB(A), ist so schnell wie möglich zu realisieren.

### **2. Anmerkung zum Frankfurter Mediationsverfahren**

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) hat am Mediationsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens mitgewirkt, allerdings sind wir zu der Auffassung gelangt, dass wichtige Prinzipien einer Mediation von der Hessischen Landesregierung und der Fraport AG nicht beachtet wurden:

**Nach Ende des Konflikts um den Bau der Startbahn 18 West hat keine kritische Aufarbeitung stattgefunden, obwohl die Landesregierung mehrfach eine „Befriedigung der Region“ zugesagt hat.**

**Die Fraport AG als Betreiber des größten deutschen Flughafens ist „kein guter Nachbar mit der Region“. Die Kommunikation mit den Flughafenwohnern, Städten und Gemeinden, Umweltverbänden und Bürgerinitiativen ist nicht ausreichend.**

**Das Mediationsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens ist nicht mit allen vom Ausbau Betroffenen und Beteiligten durchgeführt worden.**

**Die Hessische Landesregierung hat zum Mediationsverfahren einen fertigen Vertragstext vorgelegt, drei Mediatoren bestimmt und innerhalb sehr kurzer Fristen Gutachten und Stellungnahmen erarbeiten und diskutieren lassen. Diese Vorgehensweise entspricht nicht den Grundsätzen eines Mediationsverfahrens.**

Ich erachte es für wesentlich, diese Punkte zu benennen, bevor ich jetzt zu dem geänderten Landesentwicklungsplan

**Bereich 2.3 Luftverkehrsprognose, 2.3.1. Befriedigung des verkehrlichen Bedarfs (u. a. Betriebsregelungen/Mediationsnacht/Nachtflug-beschränkungen)**

komme.

### 3. Luftverkehrsprognose

Ganz generell möchte ich zunächst zum Thema Luftverkehrsprognose folgende Anmerkungen machen:

Ursprünglich wurde der weitere Ausbau des Frankfurter Flughafens mit einer Kapazitätserhöhungen von 660.000 Flugbewegungen bis zum Jahr 2015 für notwendig erachtet, wobei ein stündlicher Koordinationseckwert von 120 Flugbewegungen zugrunde gelegt wurde. Bei dem geänderten LEP liegt jetzt eine Prognose bis zum Jahr 2020 vor, die von insgesamt 701.00 Flugbewegungen und einem Koordinationseckwert von 126 Flugbewegungen pro Stunde ausgeht.

Ich halte es für höchst bedenklich, dass die jetzt vorgelegten Änderungen keine weitergehenden Perspektiven zur Entwicklung des Luftverkehrs aufweisen und die folgenden Fragestellungen unbeantwortet bleiben:

#### **Wie soll es am Frankfurter Flughafen nach dem Jahr 2020 weitergehen?**

Ich verweise auf den FAZ-Artikel vom 19. Januar 2007: „Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau“, dem zu entnehmen ist, dass über die zukünftige Entwicklung des Frankfurter Flughafens intensiv nachgedacht wird.

#### **Wie viele Flugbewegungen pro Jahr können bei Ausschöpfung aller denkbaren Optimierungsmöglichkeiten am Boden und in der Luft maximal abgewickelt werden?**

- 750.000 Flugbewegungen pro Jahr?
- 800.000 Flugbewegungen pro Jahr?
- 900.00 oder noch mehr Flugbewegungen pro Jahr?

**Bis zu welchem Wert kann der Koordinationseckwert bei einem ausgebauten Flughafen maximal ausgebaut werden, wenn alle denkbaren Optimierungspotenziale ausgenutzt werden?**

**Welche zusätzlichen Belastungen sind für die Bevölkerung in der Rhein-Main-Region darüber hinaus noch zu erwarten?**

**Mit welchen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes können die zu erwartenden erhöhten Flugbewegungszahlen durch Lärmreduzierungen ausgeglichen werden?**

**Ist die derzeitige Konzentration auf „die internationale Drehscheibenfunktion“ des Frankfurter Flughafens noch zeitgemäß?**

**Muss nicht im Rahmen eines gesamteuropäischen Mobilitätskonzeptes eine Planung für eine europaweite Flughafenstruktur mit drei oder vier Drehkreuzen entwickelt werden?**

**Oder ist es nicht nachhaltiger, ein immer stärker diskutiertes und nachgefragtes Point-to-Point-System im Luftverkehr zu entwickeln?**

**Ist es nicht sinnvoll auf der nationalen Ebene den Bereich Luftverkehr aus der Kompetenz der Länder auf die gesamtstaatliche Ebene zu übertragen und im Bundesverkehrswegeplan außer dem Straßen- und Schienenverkehr auch den Flughafenbetrieb und die zukünftige Planung festzuschreiben?**

**Solange diese Probleme nicht überzeugend beantwortet und geklärt sind, kann keine Entscheidung über den vorliegenden Entwurf des Landesentwicklungsplans erfolgen.**

#### **4. Nachtflugverbot/Mediationsnacht/Nachtflugbeschränkungen**

**Der nächtliche Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm muss als verbindliches Ziel in den Landesentwicklungsplan aufgenommen werden und darf nicht in der unverbindlichen Rubrik Grundsätze verbleiben.**

Wir halten ein Nachtflugverbot von **22 bis 6 Uhr für unverzichtbar**. Die vorgesehene Mediationsnacht von 23 bis 5 Uhr ist absolut unzureichend, die geplante Konzentration von nächtlichen Flügen der sogenannten Mediationsnacht auf die Zeit von 22 bis 23 Uhr und von 5 bis 6 Uhr nach dem Ausbau widerspricht allen wissenschaftlichen Erkenntnissen der modernen Lärmwirkungsforschung.

**Die Tagesrandzeiten von 20 bis 22 Uhr und von 6 bis 8 Uhr sind zusätzlich besonders zu schützen.**

Nicht zu akzeptieren ist, die bisherige und wahrscheinlich auch für die Zukunft vorgesehene Praxis der **Ausnahmeregelungen für die Nachtzeit**. Diese kann nur für absolute Notfälle gelten, alle anderen bisher üblichen Ausnahmefälle sind aus dem Regelwerk zu streichen.

Da im Dezember 2006 durch den Bundestag ein **neues Fluglärmgesetz** verabschiedet wurde, ist die Hessische Landesregierung aufgefordert, darzulegen, wie sich die dort vorgesehenen Lärmgrenzwerte auf die den derzeitigen Flughafenstatus und die Schutzbereiche auswirken und was diese Regelungen im Falle eines Flughafensausbaus durch eine weitere Bahn bedeuten?

Außerdem ist von der Landesregierung zu erläutern, ob und **welche weitergehenden Möglichkeiten von Betriebsbeschränkungen und weitergehenden Lärmreduzierungen** am Frankfurter Flughafen auf der Grundlage des neuen Fluglärmgesetzes möglich sind?

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Mediation zum Ausbau des Frankfurter Flughafens seiner Zeit empfohlen hatte, bei der Novellierung des Fluglärmgesetzes die hier erarbeitenden **weitergehenden Grenzwerte und Regelungen für Nachtflugverbote und – beschränkungen zu beachten**, dieser Empfehlung ist der Deutsche Bundestag und die Bundesregierung nicht gefolgt.

#### **5. Schlussbemerkung**

Abschließend möchte ich ganz grundsätzlich zum Thema Frankfurter Flughafen und der Belastungssituation der Bürgerinnen und Bürger und der Städte und Gemeinden in der Rhein-Main-Region folgendes festhalten:

**Politik und Wirtschaft sind aufgefordert, die Grundsätze einer nachhaltigen Entwicklung der Rhein-Main-Region zu beachten:**

Dazu gehört, dass nicht einseitig die **wirtschaftliche Entwicklung und die Schaffung von Arbeitsplätzen** propagiert wird, die Themen **Schutz der Umwelt und Förderung der**

-94-

**Lebensqualität, sowie Sicherheit und Risikominimierung** sind gleichwertig zu betrachten und in der praktischen Umsetzung anzuwenden.

Sowohl die **Hessische Landesregierung** als auch die **Fraport AG** und die **Luftverkehrswirtschaft** sind aufgefordert, in einen umfassenden Dialog mit der Bevölkerung, den Kommunen und den Verbänden zu treten und ihre Arbeit und ihre Pläne offen und transparent zu kommunizieren.



Dr. Helmut Wolf  
im

HESSISCHEN LANDESAMT  
FÜR UMWELT UND GEOLOGIE

- 35 -

HESSSEN



10

Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie  
Postfach 32 09 · D-65022 Wiesbaden

Aktenzeichen (Bitte bei Antwort angeben)  
11 - 53 m 20.41 - 35/2007

An den  
Hessischen Landtag  
Schlossplatz 1 – 3  
65183 Wiesbaden

**EINGEGANGEN**

29. Jan. 2007

29.01.

Bearbeiter/in: Herr Dr. Helmut Wolf  
Durchwahl: 276  
E-Mail: h.wolf@hlug.de  
Fax: 275  
Ihr Zeichen: I A 2.4  
Ihre Nachricht vom: 12.12.2006 – Heike Schreiner

Datum: 25. Januar 2007

### Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main

**Bitte um Stellungnahme des Vorsitzenden des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr  
sowie des Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt, ländlichen Raum und  
Verbraucherschutz**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender des Landtagsausschusses für Wirtschaft und Verkehr,  
sehr geehrter Herr Vorsitzender des Landtagsausschusses für Umwelt, ländlichen Raum und  
Verbraucherschutz,

mit o. g. Schreiben vom 12. Dezember 2006 baten Sie mich um Stellungnahme für die Anhörung  
der von Ihnen geleiteten Ausschüsse zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main vom 13. bis  
15. Februar 2007 zu Punkt 5 der Tagesordnung.

Dieser Bitte komme ich gerne nach und sende Ihnen anliegend meine Stellungnahme, die sich  
jedoch nur auf die Auswirkung der Erweiterung auf das Klima bezieht, da ich im Hessischen  
Landesamt für Umwelt und Geologie auch nur für diesen Aspekt zuständig bin.

Ich bedauere, Ihnen mitteilen zu müssen, dass ich zur Anhörung nicht persönlich anwesend sein  
kann, da ich mich zu dieser Zeit in meinem Jahresurlaub im Ausland befinde.

Bis zum Antritt meines Urlaubs am 9. Februar 2007 stehe ich Ihnen selbstverständlich für Fragen  
zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

(Dr. Helmut Wolf)

Anlage: Stellungnahme für die Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main

Rheingaustraße 186, 65203 Wiesbaden  
Telefon (0611) 69 39-0  
Telefax (0611) 69 39-555  
Besuche bitte nach Vereinbarung



- 36 -

**Stellungnahme**  
für die  
**Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main**  
durch den  
**Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr**  
und den  
**Ausschuss für Umwelt, ländlichen Raum und  
Verbraucherschutz**  
des  
**Hessischen Landtags**  
am 13., 14. und 15. Februar 2007  
zu Punkt 5 der Tagesordnung

- 5 Flughafenerweiterung – Auswirkungen auf die Umwelt**
- 5.1 Flora, Fauna, biologische Vielfalt**
- 5.2 Luftschadstoffe / Klima**
- 5.3 Grundwasser / Oberflächenwasser**
- 5.4 Boden inkl. Flächeninanspruchnahme**

## 1 Vorbemerkung

Mit gemeinsamen Schreiben vom 12.12.2006 (Az. I A 2.4) des Vorsitzenden des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr sowie des Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz wurde ich gebeten, zum Tagesordnungspunkt 5 der Anhörung vom 13. bis 15. Februar 2007 Stellung zu nehmen.

Da ich beim Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) jedoch nur für Fragen des Klimaschutzes zuständig bin, bezieht sich diese Stellungnahme lediglich auf Punkt „5.2 Luftschadstoffe / Klima“ eingeschränkt auf den Aspekt „Klima“.

Ferner können keine Angaben zu lokalen Klimawirkungen (Mikro- bzw. Mesoklima) gemacht werden. Für diese Aspekte verweise ich auf das Gutachten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) zum Planfeststellungsverfahren: „Gutachten G3 – Amtliches Gutachten zu den Klimatologischen Auswirkungen durch den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main“ vom 23.7.2004.

## 2 Grundlagen / Voraussetzungen / Annahmen

Grundlage für die in Abschnitt 3 dargelegten Ausführungen sind folgende Voraussetzungen und Annahmen (im Wesentlichen aus „Zusammenfassende Erklärung zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach § 8 Abs. 7 HLPG –Erweiterung Flughafen Frankfurt Main- Wiesbaden, September 2006“):

1. Es werden maximal 120 Flugbewegungen pro Stunde angenommen. Daraus ergibt sich eine maximale jährliche Anzahl von Flugbewegungen von rund 1.000.000 (ohne Berücksichtigung eines Nachtflugverbots).
2. Es werden nur Auswirkungen betrachtet, die im Planungsfall zusätzlich zum Prognosenullfall klimawirksam sind. Dabei bleibt unberücksichtigt, dass bei Verzicht auf den Ausbau (Prognosenullfall) die Kapazität, die für den Planungsfall angesetzt wurde, möglicherweise andernorts bereitgestellt würde.
3. Grundlage für die Bestimmung der Emissionen aus dem Luftverkehr ist das Jahr 2000. Für das Jahr 2005 liegen noch keine Daten vor.
4. Die erwarteten Emissionen werden durch einfache lineare Interpolation aus den Emissionen der Vergangenheit (siehe 3.) auf Basis der Anzahl der Flugbewegungen ermittelt. Dies erscheint gerechtfertigt, da aus den Daten zum Passagier- bzw. Frachtaufkommen hervorgeht, dass der Einsatz größerer Flugzeuge geplant ist, der die zu erwartenden Emissionsverbesserungen der Triebwerke weit gehend ausgleicht. Der Einsatz völlig neu entwickelter, hinsichtlich des Schadstoffausstoßes optimierter, Triebwerke wird kaum bei Flugzeugen möglich sein, die vor 2015 ausgeliefert werden.

## 3 Die Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima

### 3.1 Treibhauswirksame Emissionen des Luftverkehrs

Derzeitige Flugzeugturbinen verbrennen flüssige fossile Treibstoffe (Kerosin). Dabei entstehen idealerweise nur Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) und Wasser(dampf). Dies sind also die

unvermeidlichen Endprodukte der Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen. In der Realität verläuft die Verbrennung in allen technischen Anlagen nicht vollständig. Dies führt zur zusätzlichen Emission von verschiedenen gasförmigen und festen Kohlenwasserstoffen – bis hin zum nahezu wasserstofffreien Ruß. Zusätzlich reagiert der Hauptbestandteil der Luft, Stickstoff, unter den in der Turbine herrschenden Bedingungen mit Sauerstoff bzw. sauerstoffhaltigen reaktiven Molekülen (Radikalen) nach unterschiedlichen Mechanismen zu Stickstoffoxiden (Prompt-NO<sub>x</sub> nach Fenimore bzw. thermisches NO<sub>x</sub> nach Zeldovich).

Von den beschriebenen Emissionen sind insbesondere Kohlendioxid, Wasser(Dampf) – bzw. die daraus in großer Höhe ggf. im Zusammenwirken mit Verbrennungspartikeln entstehenden Kondensstreifen und Zirruswolken –, Stickstoffoxide (N<sub>2</sub>O, NO<sub>x</sub>) sowie Kohlenwasserstoffe (hier nur als Methan – CH<sub>4</sub> – berücksichtigt) klimawirksam.

Während Kohlendioxid, Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O, Lachgas) und Methan, wegen der vergleichsweise langen Lebensdauer in der Atmosphäre, unabhängig vom Ort ihrer Emission stets die gleiche Treibhauswirksamkeit entfalten (globale Wirkung), ist die Wirkung der kurzlebigen Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>) und Partikel auf die Region ihrer Entstehung und Ausbreitung bis zu ihrem atmosphärischen Abbau beschränkt. Für solche Emissionen – ebenso wie für Kondensstreifen und den vermuteten Beitrag zur Bildung von Zirrus-Wolken – ist also der Ort ihrer Emission wichtig für die Klima-Wirksamkeit.

Aus diesem Grund ist die Treibhauswirkung von Luftverkehrsemissionen – ihr so genannter Strahlungsantrieb – höher, als dies lediglich unter Berücksichtigung der Kohlendioxid-Emissionen berechnet würde. So hat der Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) in seinem Sondergutachten „Luftverkehr und die globale Atmosphäre“ [1] die gesamte Treibhauswirksamkeit der Luftfahrtemissionen als etwa um den Faktor 2,7 höher als die der Kohlendioxidemissionen alleine angegeben. Dabei besteht eine hohe Unsicherheit und auch die bisher noch nicht bekannte Auswirkung der Luftverkehrsemissionen auf die Bildung von Zirruswolken wurde bei diesem Faktor nicht berücksichtigt. Nach derzeitigem Kenntnisstand könnte die tatsächliche Treibhauswirkung maximal um den Faktor 7 größer sein als die der Kohlendioxidemission alleine [1].

Vom IPCC wurde der Strahlungsantrieb des Luftverkehrs für das Jahr 1992 mit 18 mW/m<sup>2</sup> (für CO<sub>2</sub>) und mit 48 mW/m<sup>2</sup> für die gesamten Klimawirkungen angegeben<sup>1</sup> [1]. Darin nicht enthalten ist die mögliche Induktion von Zirruswolken. Durch verschiedene neuere Arbeiten konnte diese Angabe aktualisiert und präzisiert werden. So wurde im abgeschlossenen EU-Projekt TRADEOFF<sup>2</sup> eine verbesserte Abschätzung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima erarbeitet, deren wesentliche Ergebnisse von Sausen et al. veröffentlicht wurden [2]. Wegen der vom IPCC überschätzten Wirkung von Kondensstreifen wurden die gesamten Auswirkungen der Luftverkehrsemissionen auf das Klima für das Jahr 2000 als mit 48 mW/m<sup>2</sup> ebenso hoch angegeben wie vom IPCC für das Jahr 1992 [1], trotz der erheblichen Zunahme des Luftverkehrs. Für das Jahr 2000 wurde somit der Beitrag des Luftverkehrs am

<sup>1</sup> Der 3. Sachstandsbericht des IPCC macht keine Angaben zur Summe der anthropogenen Strahlungsantriebe, weil noch große Unsicherheiten bestehen. Der relativ gut bestimmbare Strahlungsantrieb durch Treibhausgase wird als 2,43 W/m<sup>2</sup> angegeben [3]. Negative Strahlungsantriebe weisen beispielsweise Aerosole auf, die im Ergebnis zur Reduktion des Effektes durch Treibhausgase führen. Rechnet man die Angaben aus [1] für 1992 hoch, resultiert ein anthropogener Gesamt-Strahlungsantrieb von ca. 1,4 W/m<sup>2</sup>. Mit den aktuelleren Ergebnissen aus [2] erhält man rund 1,6 W/m<sup>2</sup> als Strahlungsantrieb durch menschliche Aktivitäten.

<sup>2</sup> Aircraft Emissions: Contribution of Different Climate Components to Changes in Radiative Forcing – TRADEOFF to Reduce Atmospheric Impact. Internet: <http://iacweb.ethz.ch/tradeoff/>

gesamten anthropogenen Treibhauseffekt als 3 Prozent ermittelt, wobei sich eine Bandbreite von 2 bis 8 Prozent wegen der immer noch sehr großen Unsicherheiten ergibt [4]. Für 1992 hatte der IPCC diesen Beitrag als 3,5 Prozent beziffert [1]. Die derzeit noch bestehenden Unsicherheiten bezüglich der Auswirkungen von Verkehrsemissionen auf das Klima werden weiter untersucht, beispielsweise durch das laufende EU-Projekt QUANTIFY<sup>3</sup>.

### 3.2 Planungs- und Prognosenullfall

Für den Prognosenullfall werden 499.000 Flugbewegungen für das Jahr 2015 und 520.000 Flugbewegungen für das Jahr 2020 angenommen. Im Planungsfall hingegen werden 657.000 Flugbewegungen für 2015 und 701.000 Flugbewegungen für 2020 erwartet (wobei die letzte Zahl die Annahmen im Umweltbericht überschreitet). Die Kapazitätsausweitung für den Planungsfall bezogen auf den Prognosenullfall entspricht für die Flugbewegungen daher 32 (für 2015) bzw. 35 Prozent (für 2020). Unter den in Abschnitt 2 erläuterten Bedingungen wird daher angenommen, dass dies auch um 32 bzw. 35 Prozent erhöhten Emissionen aus dem Betrieb des Flughafens entspricht.

### 3.3 Treibhausgasemissionen durch den Betrieb des Flughafens Frankfurt Main

Nach einer bisher im Entwurf vorliegenden Treibhausgasbilanz für das Land Hessen [5] betragen die Kohlendioxid-Gesamtemissionen des Luftverkehrs aus dem in Hessen vertankten Kerosin 12,7 Millionen Tonnen im Jahr 2000. Nach den Richtlinien des IPCC zur jährlichen Berichterstattung über die Treibhausgasemissionen im Rahmen der Klimarahmenkonvention (NGGI-Guidelines) [6] sind die tatsächlichen im Inland entstehenden Treibhausgas-Emissionen durch den Luftverkehr zu ermitteln und mitzuteilen. Dies ist beispielsweise durch die genaue Kenntnis der Flugbewegungen in Verbindung mit Informationen zu der Art der Flugzeuge bzw. deren Motoren möglich. Diese Informationen liegen dem Umweltbundesamt, das für die Bundesrepublik Deutschland die Nationalen Inventarberichte (National Inventory Reports, NIRs) erarbeitet, bisher jedoch nicht vor. Auf Grund einer Untersuchung [7] wird in den deutschen Berichten daher von einem nationalen Anteil von 20 Prozent und einem internationalen Anteil von 80 Prozent Emissionen durch den Luftverkehr ausgegangen, so auch im aktuellen NIR 2006 [8]. Dieser unbefriedigende Zustand soll künftig durch Daten von der europäischen Flugsicherungsbehörde Eurocontrol geändert werden, mit denen dann auch Emissionen aus dem Luftverkehr, die internationalen Standards entsprechen, berechnet werden können.

Für die Treibhausgasbilanz Hessen [5] wurde die bisher vom Umweltbundesamt verwendete 20/80 Abgrenzung zwischen nationalem und internationalem Luftverkehr angewendet. Daraus ergibt sich, dass von den Gesamt-Kohlendioxidemissionen des Luftverkehrs von 12,7 Millionen Tonnen im Jahr 2000, die aus dem Kerosinverbrauch in Hessen ermittelt wurde, 20 Prozent (2,5 Millionen Tonnen) dem nationalen und 80 Prozent (10,2 Millionen Tonnen) dem internationalen Luftverkehr zugerechnet werden. Die entsprechenden Angaben sind für das Jahr 2000 sowie, als einfache Extrapolation auf Grundlage der Anzahl der Flugbewegungen

---

<sup>3</sup> Quantifying the Climate Impact of Global and European Transport Systems. Internet: <http://www.ip-quantify.eu>

(siehe Punkt 4 in Abschnitt 2), für die Jahre 2005 und – jeweils für den Prognosenullfall und den Planungsfall – für die Jahre 2015 und 2020 in *Tabelle 1* zusammengestellt. Zusätzlich sind dort die extrapolierten Emissionen bei der maximal angenommenen Anzahl von 1.000.000 Flugbewegungen pro Jahr (auf Grundlage von 120 pro Stunde) angegeben.

In der Treibhausgasbilanz Hessen sind keine Methan- und Lachgas-Emissionen aus dem Luftverkehr aufgeführt. Nach NIR 2006 [8] ist das Massen-Verhältnis von Kohlendioxid- zu Methanemissionen 79.500 und das von Kohlendioxid- zu Lachgasemissionen 21.100. Mit diesen Faktoren ergeben sich die in *Tabelle 1* aufgeführten Emissionen dieser beiden Treibhausgase.

### **3.4 Klimawirkung der Treibhausgasemissionen des Flughafens Frankfurt Main für den Prognosenullfall und den Planungsfall bis zum Jahr 2020**

Unter Verwendung der Angaben aus dem Entwurf der Hessischen Treibhausgasbilanz [5] und den Daten zu den Flugbewegungen (aus „Zusammenfassende Erklärung zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach § 8 Abs. 7 HLPG –Erweiterung Flughafen Frankfurt Main- Wiesbaden, September 2006“, Seite 7) können die in *Tabelle 1* aufgeführten Treibhausgas-Emissionen abgeschätzt werden.

Aus der *Tabelle 1* ist folgendes ersichtlich:

Für die nach der oben erläuterten 20/80-Regelung Deutschland zuzurechnenden nationalen CO<sub>2</sub>-Emissionen ergibt sich für den Planungsfall bezogen auf den Prognosenullfall eine Steigerung um 32 Prozent (0,9 Millionen Tonnen; Zeithorizont 2015) bzw. um 35 Prozent (1 Million Tonnen; Zeithorizont 2020). Das entspricht rund 2 Prozent der hessischen CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen aus dem Jahr 2000. Für das theoretische Maximum an Flugbewegungen, das nur im Fall des Verzichts auf das Nachtflugverbot und der Ausnutzung aller Optimierungsmöglichkeiten erreicht werden könnte, ergäben sich für den Zeithorizont 2020 Emissionssteigerungen um knapp 100 Prozent oder 2,7 Millionen Tonnen (5,7 Prozent der hessischen CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen aus dem Jahr 2000) bezogen auf den Prognosenullfall.

Verglichen mit den CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen der Bundesrepublik Deutschland aus dem Jahr 2000 (851,9 Millionen Tonnen [8]) entspricht die Steigerung für den Planungsfall rund 1 Promille (Zeithorizont 2015 und 2020) bzw. 3 Promille unter Annahme von 1.000.000 Flugbewegungen pro Jahr (2020).

Weltweit wurden im Jahr 2000 rund 24 Milliarden Tonnen CO<sub>2</sub> emittiert [9]. Somit beträgt die Steigerung für den Planungsfall (für die Emissionen aus dem gesamten in Hessen vertankten Kerosin) 0,18 Promille (Zeithorizont 2015), 0,2 Promille (Teithorizont 2020) bzw 0,55 Promille unter Annahme von 1.000.000 Flugbewegungen pro Jahr (2020).

Die Emissionen von N<sub>2</sub>O aus dem nationalen Anteil des Luftverkehrs betragen rund 120 Tonnen (im Jahr 2000). Das sind rund 2 Prozent der gesamten hessischen N<sub>2</sub>O-Emissionen (rund 25 Prozent der hessischen Verkehrs-N<sub>2</sub>O-Emissionen). Die Emissionen von CH<sub>4</sub> aus dem nationalen Anteil des Luftverkehrs betragen rund 30 Tonnen (im Jahr 2000). Das ist weit unterhalb 1 Promille der gesamten hessischen CH<sub>4</sub>-Emissionen (rund 2,5 Prozent der hessischen Verkehrs-CH<sub>4</sub>-Emissionen). Für die Gesamtemissionen des Landes Hessen spielen daher die N<sub>2</sub>O- bzw. CH<sub>4</sub>-Emissionen des Luftverkehrs keine bedeutende Rolle. Bei den

-101-

Verkehrsemissionen trägt der Luftverkehr im Falle des N<sub>2</sub>O überproportional, im Falle der CH<sub>4</sub> unterproportional bei.

**Tabelle 1: Treibhausgas-Emissionen durch Luftverkehr in Hessen**

	Ist-Situation		Prognosenullfall		Planungsfall		Maximum
	2000	2005*	2015	2020	2015	2020	
<b>Flugbewegungen</b>	458.731	477.475	499.000	520.000	657.000	701.000	1.000.000
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen (gesamt)**</b>	12,7	13,2	13,8	14,4	18,2	19,4	27,7
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen (national)**</b>	2,5	2,6	2,7	2,8	3,6	3,8	5,5
<b>N<sub>2</sub>O-Emissionen (gesamt)***</b>	0,60	0,63	0,65	0,68	0,86	0,92	1,31
<b>N<sub>2</sub>O-Emissionen (national)***</b>	0,12	0,12	0,13	0,13	0,17	0,18	0,26
<b>CH<sub>4</sub>-Emissionen (gesamt)***</b>	0,16	0,17	0,17	0,18	0,23	0,24	0,35
<b>CH<sub>4</sub>-Emissionen (national)***</b>	0,03	0,03	0,03	0,04	0,05	0,05	0,07
<b>CO<sub>2</sub>e (gesamt)****</b>	25,4-88,9	26,4-92,4	27,6-96,6	28,8-100,8	36,4-127,4	38,8-135,8	55,4-193,9
<b>CO<sub>2</sub>e (national)****</b>	5-17,5	5,2-18,2	5,4-18,9	5,6-19,6	7,2-25,2	7,6-26,6	11-38,5

\* Flugbewegungen für 2005 vorläufig.

\*\* CO<sub>2</sub>-Emissionen in Millionen Tonnen und für Zeiten nach 2000 anhand der Zahl der Flugbewegungen extrapoliert; zu berücksichtigen ist, dass hierbei die Emissionen aller hessischen Flughäfen zusammengefasst sind.

\*\*\* N<sub>2</sub>O-, und CH<sub>4</sub>-Emissionen in Tausend Tonnen.

\*\*\*\* Angaben als Spannbreiten für die CO<sub>2</sub>-Äquivalente (Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e) unter der Annahme der doppelten (ohne Einfluss auf Zirren [2, 4]) bis 7fachen (mit extrem starkem Einfluss auf Zirren [1]) Wirkung der Luftverkehrsemissionen im Vergleich zu den reinen CO<sub>2</sub>-Emissionen (zu den Angaben als CO<sub>2</sub>e siehe auch Anmerkungen im Text).

Aus der Spanne der Gesamtwirkungen des Luftverkehrs als das 2- bis 7-fache der CO<sub>2</sub>-Emissionen alleine (wie oben beschrieben) ergeben sich folgende Wirkungen (hier vereinfachend als CO<sub>2</sub>-Äquivalente; CO<sub>2</sub>e dargestellt): Die Differenzen zwischen den im Prognosenullfall und den im Planungsfall zu erwartenden klimawirksamen Emissionen betragen 1,8 bis 6,3 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e (2015) bzw. 2 bis 7 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>e (2020).

Es wird darauf hingewiesen, dass die Darstellung der Gesamtemissionen als CO<sub>2</sub>e nicht im strengen Sinne wissenschaftlich korrekt ist und nur als Hilfsgröße zur Veranschaulichung bzw. zum Vergleich mit Angaben aus Treibhausgas-Bilanzen dient. Die korrekte Darstellung bedürfte der Umrechnung in den Strahlungsantrieb. Da jedoch nicht bekannt ist, welchen Anteil der Frankfurter Flughafen am gesamten Luftverkehr weltweit hat, können keine

exakten Berechnungen durchgeführt werden. Nimmt man einen 1-Prozent-Anteil an, so lägen die direkten CO<sub>2</sub>-Wirkungen in der Größenordnung von 0,18 mW/m<sup>2</sup> und die des Gesamteffektes bei 0,48 mW/m<sup>2</sup> [1, 2, 4] (ohne Wirkung auf die Zirkus-Bewölkung). Das entspricht rund 0,11 bis 0,3 Promille des gesamten derzeitigen anthropogenen Treibhauseffektes. Durch die Realisierung der Erweiterung würde sich dieser (mit großer Unsicherheit behaftete) Anteil jeweils um rund 30 bis 35 Prozent erhöhen und läge dann zwischen 0,15 und 0,4 Promille. Die Erhöhung der Kapazität bis zur theoretischen Grenze (1.000.000 Flugbewegungen pro Jahr) bedeutete eine Verdopplung des derzeitigen Anteils des Flughafens am gesamten derzeitigen anthropogenen Treibhauseffektes (auf 0,2 bis 0,6 Promille unter den obigen Annahmen). Dabei dürfte nach dem UBA-Verfahren auch wieder nur ein 20 Prozent-Anteil berücksichtigt werden (siehe Abschnitt 3.3).

#### 4 Zusammenfassung / Fazit

Die Klima relevante Mehrbelastung durch CO<sub>2</sub>-Emissionen des Planungsfalls im Vergleich zum Prognosefall beträgt unter den hier gemachten Annahmen (Abschnitt 2) und unter Anrechnung von 20 Prozent der Luftverkehrsemissionen (Abschnitt 3.3) für:

Hessen: 2 Prozent der CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen des Jahres 2000

Deutschland: 1 Promille der CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen des Jahres 2000.

Unter Anrechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des gesamten in Hessen vertankten Kerosins liegt die Mehrbelastung im Planungsfall verglichen mit dem Prognosenullfall bei rund 0,2 Promille der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2000.

Die Gesamtbelastung ist jedoch höher, da dem Luftverkehr eine 2- bis 7-fache Wirkung als den CO<sub>2</sub>-Emissionen alleine zugeschrieben wird.

Da hierzu aber keine belastbaren Daten vorliegen, kann diese Gesamtbelastung derzeit nicht beziffert werden.

#### 5 Literatur

- [1] Intergovernmental Panel on Climate Change: Aviation and the Global Atmosphere. A Special Report of IPCC Working Groups I and III. Cambridge University Press, 1999.
- [2] Robert Sausen, Ivar Isaksen, Volker Grewe, Didier Hauglustaine, David S. Lee, Gunnar Myhre, Marcus O. Köhler, Giovanni Pitari, Ulrich Schumann, Frode Stordal, Christos Zerefos: *Aviation radiative forcing 2000: An update on IPCC (1999)*. Meteorologische Zeitschrift 14, 555-561 (2005).
- [3] IPCC: *Climate Change 2001. The Scientific Basis. Contribution of Working Group I to the Third Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press, 2001.
- [4] Prof. Dr. Robert Sausen (DLR – Institut für Physik der Atmosphäre): Mündliche Mitteilung am 16. Januar 2007.
- [5] Hessisches Statistisches Landesamt: *Treibhausgasbilanz für das Land Hessen 2003 (Entwurf)*. Wiesbaden, 2006.



-103

- [6] Intergovernmental Panel on Climate Change: *2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories*. Institute for Global Environmental Strategies (IGES), Hayama (Japan) 2006.
- [7] Umweltbundesamt: *Maßnahmen zur verursacherbezogenen Schadstoffreduzierung des zivilen Flugverkehrs*. Texte 17/01, Berlin 2001.
- [8] Umweltbundesamt: *Nationaler Inventarbericht zum Deutschen Treibhausgasinventar 1990-2004*. Climate Change 03/06, Dessau 2006.
- [9] Hans-Joachim Ziesing: *Trotz Klimaschutzabkommen: weltweit steigende CO<sub>2</sub>-Emissionen*. DIW-Wochenbericht 35/2006, S. 485-499.

-104-



11

DER MAGISTRAT

Stadtverwaltung Offenbach (Amt 69 • 63061 Offenbach am Main)

Hessischer Landtag

Vorsitzender des Ausschusses  
für Wirtschaft und Verkehr

Vorsitzender des Ausschusses  
für Umwelt, ländl. Raum und Verbraucherschutz

Postfach 3240  
65022 Wiesbaden

EINGEGANGEN

26. Jan. 2007

22.01.

Dezernat IV

AG Flughafen  
Geschäftsführung

H. Gaffga, Dipl.-Ing.

Stadthaus, Zimmer 515  
Telefon: (0 69) 80 65 - 2361  
Fax: (0 69) 80 65 - 3529  
E-Mail: hermann.gaffga@offenbach.de

Ihr Zeichen, Ihr Schreiben vom  
I A 2.4 / 12.12.2006

Datum, unser Zeichen  
22.01.2007 / H104\_LEP

Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main  
hier: LEP EFFM

Sehr geehrte Vorsitzende,  
sehr geehrte Landtagsabgeordnete,

die Stadt Offenbach a. M. trägt bereits heute als Großstadt und Oberzentrum im Kern des Ballungsraums Frankfurt-Rhein-Main eine Hauptlast an negativen Folgen des Flughafens Frankfurt/Main. – Natürlich profitiert die Stadt Offenbach, wie das gesamte Rhein-Main-Gebiet, auch von den positiven Standorteffekten des Flughafens. Deshalb hat sich die Stadt Offenbach nicht gegen die Weiterentwicklung des Flughafens ausgesprochen, wohl aber gegen weitere Belastungen insbesondere durch Fluglärm durch den Ausbau mittels der von der Fraport AG beantragten NW-Landebahn.

Die Stadt Offenbach mit knapp 120.000 Einwohnern würde mit diesem Ausbau nahezu unter einem Lärmteppich verschwinden, der den seit Jahren begonnenen Stadtumbau und die Standortqualitäten (auch als Wohnstandort) gefährdet. Dies ist nicht mit dem regionalen Ziel starker Zentren im Rhein-Main-Gebiet vereinbar (vgl. Leitbild für die Region Südhessen und den Planungsverband Frankfurt Rhein-Main).

Daher hat sich die Stadt Offenbach insbesondere immer wieder für die Prüfung externer Alternativen und anderer Entwicklungsvarianten am Standort mit größerer Lärmverteilung eingesetzt.

Die Stadt Offenbach beteiligt sich intensiv sowohl an dem förmlichen als auch dialogischen Verfahren zum Ausbau des Flughafens. Auch zur Änderung des Landesentwicklungsplanes (LEP EFFM) hat die Stadt Offenbach mit ihrer Stellungnahme vom September 2005 umfangreich Stellung genommen. Zum jetzt dem Landtag vorliegenden veränderten LEP EFFM dürfen wir Sie auf die in der Anlage beigefügte aktuelle Stellungnahme der Stadt Offenbach verweisen und Sie bitten, diese im Rahmen der Anhörung der Ausschüsse für Wirtschaft und Verkehr sowie des Ausschusses für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz zu berücksichtigen.

Haus- u. Paketanschrift:  
Berliner Straße 60  
63065 Offenbach am Main

Internet:  
www.offenbach.de

Hinweis: Zuschriften und Anträge, die Rechtswirksamkeit erlangen sollen, können nicht via E-Mail bearbeitet werden. Bitte wählen Sie in diesen Fällen den Postweg.

Öffentliche Verkehrsmittel:

Alle Buslinien außer 102 u. 107 – Haltestelle Marktplatz  
S-Bahn S 1, S 2, S 8, S 9 – Marktplatz, Ausgang Marktplatz

Bankverbindung:  
Städtische Sparkasse Offenbach  
BLZ 505 500 20, Kto.-Nr. 10758

Qualitätsmanagementsystem DQS-zertifiziert nach  
DIN EN ISO 9001:2000 (Reg.-Nr. 062878QM)

Sprechzeiten:  
nach Vereinbarung

-105-

In der Konsequenz fordert die Stadt Offenbach Sie damit auf, dem Landtag die Ablehnung der vorgelegten Änderung des Landesentwicklungsplanes zu empfehlen und auf eine ernsthafte Alternativendiskussion zu drängen.

Mit freundlichen Grüßen

*Paul. G. Weiß*

P.-G. Weiß  
Stadtrat

PS: Wir sind gern bereit, Ihnen die aktuelle Stellungnahme auch in digitaler Form zur Verfügung zu stellen.

Anlage(n): „10 Punkte, die gegen den Entwurf des LEP EFFM sprechen“ (23.12.06 / 17.01.07)

**10 Punkte  
die gegen den Entwurf des  
LEP EFFM sprechen**

Auftraggeber: Stadt Offenbach

Erstellt am: 23.12.2006

Erstellt durch: Dieter Faulenbach da Costa  
Hermann Gaffga  
Stefan Gessenich

**Verabschiedet: AG Flughafen Offenbach – 17.01.2007**

## Inhaltverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis .....	4
A) Ausgangssituation .....	5
B) Zusammenfassende Bewertung .....	5
C) Zehn Punkte, die gegen den Entwurf des LEP EFFM sprechen .....	9
1. Mediation und LEP EFFM im Widerstreit der Interessen? .....	9
1.1 Optimierung .....	9
1.2 Kapazitätserweiterung durch Ausbau als Ziel im LEP EFFM .....	10
1.3 Nachtflugverbot der Mediation im LEP EFFM kein Ziel und kein Grundsatz .....	10
1.4 Anti-Lärm-Pakt der Mediation im LEP EFFM kein Ziel und kein Grundsatz .....	10
1.5 Fazit .....	11
2. Verhältnis Raumordnungsverfahrens (ROV) zum LEP EFFM .....	11
2.1 Das Raumordnungsverfahren als Grundlage des LEP EFFM .....	11
2.2 Fazit .....	12
3. Welche Verkehrszahlen sind der Region noch zumutbar? .....	12
3.1 Die Grenze der Zumutbarkeit wird überschritten .....	12
3.2 Fazit .....	15
4. Vorhabensalternativen und Variantenauswahl .....	16
4.1 Ergebnisorientierte Variantenauswahl im LEP EFFM .....	16
4.2 Fazit .....	17
5. Einseitige Bindung von Straßenbaumitteln .....	17
5.1 Straßenbaumittel des Landes werden für ein Jahrzehnt einseitig gebunden .....	17
5.2 Fazit .....	17
6. Planfeststellung und Wirtschaftlichkeit .....	17
6.1 Die Wirtschaftlichkeit der Landebahn Nordwest ist nicht gegeben .....	17
6.2 Fazit .....	18

7.	Genehmigungsfähigkeit der Nordwestbahn.....	18
7.1	Die Genehmigungsfähigkeit ist mit den vorliegenden Antragsunterlagen nicht erreichbar.....	18
7.2	Fazit.....	19
8.	LEP EFFM und Regional- und Stadtplanung.....	19
8.1	Regional- und Stadtentwicklungsplanung werden ausgebremst.....	19
8.2	Fazit.....	20
9.	Konfliktbewältigung im LEP EFFM.....	21
9.1	Keine nachhaltige Konfliktbewältigung im LEP EFFM.....	21
9.2	Fazit.....	22
10.	Hauptaufkommen und öffentliche Daseinsvorsorge.....	22
10.1	Woher kommt das Hauptaufkommen und wo liegt das Hauptaufkommensgebiet?.....	22
10.2	Fazit.....	24
D)	Erläuterung fachplanerischer Begriffe.....	26

## Abkürzungsverzeichnis

a	Jahr
ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
AzB	Anleitung zur Berechnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen
BVwerG	Bundesverwaltungsgericht
CDU	Christlich Demokratische Union
dB(A)	Dezibel
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
EU	Europäische Union
Fbw	Flugbewegungen
FDP	Freie Demokratische Partei
FRA	Internationale drei letter code für den Flughafen Frankfurt Main
h	Stunde
ha	Hektar
HMWVL	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
ICAO	International Civil Aviation Organization
LEP EFFM	Landesentwicklungsplan Erweiterung Flughafen Frankfurt Main
LEP FS	Landesentwicklungsplan Flughafenstandort, Berlin Schönefeld
$L_{eq}$	Äquivalenter Dauerschallpegel
LPB	Landesplanerische Beurteilung
Mio.	Millionen
Pax	Passagier
q	Halbierungsparameter
RDF	Regionales Dialogforum
ROV	Raumordnungsverfahren
RPS	Regionalplan Südhessen
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschland
ZRM	Zukunft Rhein Main

## A) Ausgangssituation

Die Landtagsparteien/Fraktionen von CDU, SPD und FDP sprechen sich rückhaltlos für die Umsetzung 1:1 der Ergebnisse der Mediation aus<sup>1</sup>. Sie müssen sich deshalb Fragen lassen, ob mit dem nun vorgelegten Landesentwicklungsplan Erweiterung Flughafen Frankfurt Main (LEP EFFM) diese von der Mediation vorgegebenen Ziele umgesetzt werden.

**Zur Erinnerung:** Die Mediation hatte folgende fünf „unauflösbaren“ Bestandteile zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main beschlossen (LEP EFFM, Seite 11):

- Optimierung des vorhandenen Systems
- Kapazitätserweiterung durch Ausbau
- Nachtflugverbot
- Anti-Lärm-Pakt und
- Regionales Dialogforum (RDF)

Die Mediation legte Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt als Kompensationen für den Ausbau fest. Weder Nachtflugverbot (siehe hierzu auch KA-1) noch Anti-Lärm-Pakt werden im vorliegenden LEP EFFM als verbindliche Ziele formuliert. Es sind lediglich „Planungsvoraussetzungen“ (Anti-Lärm-Pakt) oder

---

<sup>1</sup> Seitens der Verfahrensbeteiligten (Luftverkehr, Kommunen) wurde das von den Mediatoren formulierte „Paket“ nicht uneingeschränkt übernommen. Während seitens der Luftverkehrswirtschaft das Anti-Lärm-Paket und von den Luftverkehrslinien zusätzlich das Nachtflugverbot abgelehnt wurde, forderten die Kommunen die Einführung des Nachtflugverbots und Umsetzung des Anti-Lärm-Pakts, lehnten aber den Ausbau ab.

Grundsätze (Nachtflugverbot) die weder im LEP EFFM noch im weiteren planrechtlichen Verfahren berücksichtigt werden müssen, bzw. überwunden werden können.

Obwohl noch mehr Schwächen/Fehler im nun dem Hessischen Landtag vorgelegten Entwurf des LEP EFFM nachweisbar sind, befasst sich die nachfolgende Betrachtung nur mit zehn markanten Fehlern/Schwächen des LEP EFFM.

## B) Zusammenfassende Bewertung

**Die Hessische Landesregierung gibt nicht nur im LEP EFFM die Mediation**

Mit dem am 14.12.2006 im Bundestag verabschiedeten FlugLärmG und der erwartbaren Zustimmung des Bundesrates, auch der Hessischen Landesregierung, werden die kompensatorischen Maßnahmen der Mediation zur Fluglärmbekämpfung unwirksam und können nur über Festlegungen im LEP EFFM oder durch freiwillige Maßnahmen der Fraport AG oder Vereinbarungen/Verträge umgesetzt werden.

Der Entwurf des LEP EFFM von 2005 wurde, nach Vorlage der neuen Fraport Prognose vom April 2006, nur unwesentlich und zum Nachteil der Flughafennachbarn überarbeitet. In allen Bereichen der Beurteilung und der Bewertung baute der nun vorliegende Entwurf des LEP EFFM auf den Antragsunterlagen der Fraport AG von 2004 zum Planfeststellungsverfahren Ausbau Flughafen Frankfurt Main und der landesplanerischen Beurtei-



lung (LPB) zu ROV auf. Darin werden 120 Fbw/h, 660.000 Fbw/a, 82,5 Mio. Pax/a und ein Umsteigeranteil von 45 Prozent prognostiziert und als Bewertungsgrundlagen der Auswirkungen angenommen. Nach der neuen Fraport Prognose von 2006 sollen nun im Jahr 2020 aber 126 Fbw/h, 701.000 Fbw/a, 88 Mio. Pax/ und rund 53 Prozent Umsteiger abgefertigt werden und im Jahr 2015, dem Planungshorizont des LEP EFFM, nur noch 628.000 Fbw/a statt 657.000 Fbw und nur noch 76,1 Mio.Pax/a statt 81,5 Mio.Pax. Damit sind die bisherigen Ergebnisse aller Auswirkungsbetrachtungen und die darauf aufbauenden Bewertungen nicht mehr valide.

Zwar wagt der „neue“ LEP EFFM vereinzelt ein Blick auf das Planungsjahr 2020, aber nur um festzustellen, dass sich dadurch an der Bewertung in Bezug auf den Siedlungsbeschränkungsbereich für 2015 nichts Grundsätzliches ändere. Dabei wird aber übersehen, dass die Prognose für 2015 nur noch von 628.000 Fbw/a ausgeht. Dafür werden aber dann 520.000 Fbw/a, statt 500.000 als Planungsvorbelastung angenommen und damit das Delta durch den Ausbau noch kleiner.

Damit begeht der LEP EFFM entscheidende Fehler:

1. Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) betätigt zwar, dass 520.000 Fbw/a im jetzigen System möglich seien, aber nur mit dem bestehenden Flugzeugmix. In den Fluglärmrechnungen für den Planungsnullfall wird aber ein Flugzeugmix mit einem deutlich

höheren Anteil schwerer und damit lauter Flugzeuge angenommen. Mit diesem Flugzeugmix sind aber laut DFS keine 520.000 Fbw/a möglich.

2. In der Raumordnung gilt das Gegenstromprinzip. Bei Beachtung dieses Gegenstromprinzips muss im LEP EFFM der gültige Siedlungsbeschränkungsbereich des Regionalplans Südhessen 2000 für die Deltaprognose Siedlungsbeschränkungsbereich angenommen werden und nicht ein imaginärer Bereich der sich aus angenommen Flugbewegungszahlen für den Planungsnullfall ergeben könnte.

Auch ohne kritische Distanz zum Flughafen- ausbau am Standort Frankfurt Main, muss festgestellt werden, dass der LEP EFFM die ihm nach dem Raumordnungsgesetz, zukommende Aufgabe der nachhaltigen Konfliktbewältigung, nicht erbringt. Weiterhin muss festgehalten werden, dass der LEP EFFM die politische Forderung nach der 1:1 Umsetzung des „unauflösbaren“ Mediationspakets auflöst und nur noch den Ausbau als Ziel festschreibt und die Mediationsnacht nur als überwindbaren Grundsatz einstellt. Den anderen wesentlichen Baustein<sup>2</sup> aber der Abwägungsentscheidung der nachgelagerten Fachplanung, auf deren Ergebnisse und Bewertungen sich der LEP EFFM in wesentlichen Teilen bezieht, überlässt, bzw. durch das neue FlugLärmG außer Kraft gesetzt werden. Zusammenfassend weist der

<sup>2</sup> Nur bei Verwirklichung der aller Bausteine waren die Mediatoren bereit, den Ausbau zu empfehlen.

LEP EFFM folgende Schwächen/Fehler und Differenzen zum Ergebnis der Mediation, zur LPB und zu den Ergebnissen des Erörterungstermins zum Ausbauantrag des Flughafens Frankfurt Main, auf:

a) Auftrennung des „unauflösbaren“ Mediationspakets. Während der Ausbau im LEP EFFM als Ziel festgeschrieben wird, werden die kompensatorischen Voraussetzungen der Mediation (Anti-Lärm-Pakt und Nachtflugverbot) für den Ausbau in der nachfolgenden fachplanerischen Abwägung zur Disposition gestellt.

b) Die in den LEP EFFM eingestellten Ergebnisse und Bewertungen des ROV und der LPB sind, nach der neuen Fraport Prognose von 2006, nicht mehr gültig. Im ROV wurden ausdrücklich nur 660.000 Fbw/a bewertet. Höhere Verkehrszahlen bedürfen laut LBP einer neuen raumordnerischen Bewertung. Nun liegen höhere Bewegungszahlen für 2020 und niedrigere für 2015 vor und bedürfen einer neuen Bewertung (Fluglärm, Schadstoffe, externes Risiko, Vogelschlagrisiko, etc.). Die Oberste Landesplanung übernimmt offensichtlich zur Aktualisierung ihres Entwurfs nur ungeprüfte Unterlagen (Prognosezahlen) der Fraport AG.

3. Höhere Verkehrszahlen, als in der Mediation und im ROV angenommen, sind auch nach Aussagen der Fraport AG, der Region nicht zumutbar.

4. Die Variantenauswahl und Alternativbetrachtungen erfolgten nicht ergebnisoffen da die Variante Nordwest bereits im Börsenzulassungsspekt der Fraport AG von 2001 als Vorzugsvariante festgeschrieben wurde und die nachfolgenden Variantenbewertungen offensichtlich und erkennbar ergebnisorientiert, unter Ausblendung wesentlicher Faktoren, erfolgten.

5. Schon im bisherigen Verfahren hatte die Fraport AG 200 Mio. € für die Einkürzung von Hindernissen bei der Nordwestbahn für erforderlich erachtet und in ihre Kalkulation der Ausbaukosten eingestellt, diese sind aber nicht in die Variantenbewertung eingeflossen. Unter Berücksichtigung der nun tatsächlichen Mehrkosten von 650 Mio. € für die Landebahn Nordwest und der ausschließlich durch diese Landebahn induzierte Verlust qualifizierter Industrieller Arbeitsplätze, bieten sich andere bisher wegen zu hoher Kosten oder anderer Auswirkungen ausgeschlossene Varianten und Alternativen als Vorzugsvarianten/Vorzugsalternativen an, da die externen Auswirkungen außerhalb des Flughafengeländes geringer ausfallen als bei der Nordwestbahn.

6. Die durch den Flughafenausbau ausgelösten Aus- und Erweiterungsbauten im Straßennetz, binden für mindestens ein Jahrzehnt die Straßenbaumittel des Landes Hessen, darüber hinausgehende Investitionen und Maßnahmen in anderen Landesteilen sind aus dem Landeshaushalt nicht mehr finanzierbar.

7. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die dem LEP EFFM zugrunde liegenden Antragsunterlagen zur Planfeststellung, ohne deutliche Überarbeitung, nicht geeignet die Genehmigungsfähigkeit der Nordwestbahn herzustellen. Diese Feststellung des HMWVL im Schreiben vom 16.12.2005 muss zwingende Auswirkungen auf den vorliegenden LEP EFFM haben, wurden aber nicht eingearbeitet.

8. Regionalplanung und Stadtentwicklungsplanung von Hanau bis Mainz und von Hattersheim bis Darmstadt werden ausgebremst und der Flughafenentwicklung untergeordnet.

9. Der LEP EFFM leistet keinen dauerhaften Beitrag zur nachhaltigen Konfliktbewältigung. Der LEP EFFM verfehlt das Ziel einer geordneten und zukunftsfähigen Landesentwicklung und Sicherung des Luftverkehrsstandortes Rhein-Main.

10. Das Hauptaufkommen am Flughafen Frankfurt Main wird 2020 durch exogenes Aufkommen (78 Prozent) bestimmt. Die Nähe zum Hauptaufkommen (LEP EFFM, Seite 20) ist mit dem als Ziel bestimmten Standort somit nicht mehr gegeben. Die Bequemlichkeit der zum Flughafen an- und abreisenden Originärpassagiere aus dem im LEP EFFM definierten „Hauptaufkommensgebiet“, wird im LEP EFFM höher gewichtet als der Lärmschutz der Bevölkerung im Verdichtungsraum.

Insgesamt lässt der LEP EFFM mehr Fragen offen als er klärt. Die offenen Fragen können auch nicht, im Sinne der Mediation, in der nachfolgenden Fachplanung (LEP EFFM, Seite 3)<sup>3</sup> zufrieden stellend geklärt werden.

**B-1 Zusammenfassende Bewertungsmatrix entscheidungsrelevanter landesplanerischer Bewertungskriterien**

Nr.	Thema	Anforderung Mediation/Raumordnung	
		Erfüllt	Nicht erfüllt
1	„Unaußerbarkheit“ des Mediationsergebnisses		-
1.1	Optimierung der bestehenden Flugbetriebsflächen		-
1.2	Kapazitätserweiterung	+	
1.3	Anti-Lärm-Pakt		-
1.4	Nachflugverbot		-
2	Geltung der Ergebnisse des ROV		-
3	Raumverträglichkeit potentieller Verkehrszahlen		-
4	Vorbahausalternativen und Variantenauswahl		-
5	Verfügbarkeit der Straßenbaumittel		-
6	Wirtschaftlichkeit der „Vorzugsvariante“ Nordwest		-
7	Genehmigungsfähigkeit des geplanten Ausbaus		-
8	LEP EFFM und Regional- und Stadtplanung		-
9	Dauerhafte Konfliktbewältigung im LEP		-
10	Nähe zum Hauptaufkommensgebiet		-
Ergebnis:		1	13
Tabelle: Toc-Airport Consulting & Partners			

<sup>3</sup> Der LEP EFFM spricht an verschiedenen Stellen von der Klärung verschiedener Fragen im Rahmen der nachfolgenden fachrechtlichen Verfahren. Diese Absichtung – zuerst rechtsgültiger LEP, danach fachplanerisches Zulassungsverfahren – wäre auch die in der Genehmigungsplanung übliche Vorgehensweise. Hier ist nun festzustellen, dass der LEP EFFM im Mai 2005 vorgelegt wurde, die Antragsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren aber bereits im September 2003 bei der Verfahrensbehörde zur Vollständigkeitsprüfung eingereicht wurden, und sich der LEP EFFM in weiten Bereichen bei seinen Bewertungen und Auswirkungsbetrachtungen auf die ungeprüften Antragsunterlagen zum fachplanerischen Zulassungsverfahren bezieht.

## **C) Zehn Punkte, die gegen den Entwurf des LEP EFFM sprechen**

### **1. Mediation und LEP EFFM im Widerstreit der Interessen?**

#### **1.1 Optimierung**

Die Optimierung des vorhandenen Flugbetriebsflächensystems ist offensichtlich überholt. Bei der Optimierung des vorhandenen Systems wird auf die Prognose des Raumordnungsverfahrens Bezug genommen und festgestellt, dass der Flughafen Frankfurt Main (FRA) seine Hub-Funktion verlieren (LEP EFFM, Seite 19) werde und nur noch über einen Umsteigeranteil von rund 25 Prozent (rund 14 Mio. Passagiere pro Jahr (Pax/a)) verfüge, bei maximal 58 Mio. möglichen Pax/a und maximal 500.000 Flugbewegungen pro Jahr (Fbw/a). Diese Zahlen sind laut neuer Fraport Prognose vom April 2006 offensichtlich überholt. In der nun von der Fraport AG vorgelegten neuen Prognose werden für den Nichtausbaufall 64 Mio. Pax/a (+8 Mio. Pax) und 520.000 Fbw/a (+20.000 Fbw) möglich, bei einem Umsteigeranteil von über 38 Prozent (rund 24 Mio. Pax/a, +10 Mio. Pax statt bisher 14 Mio.) prognostiziert; dies wird auch auf Seite 20 des LEP EFFM angeführt. Es wird aber nicht hinterfragt woraus sich diese Differenz zur alten Prognose ergibt.

Nun bietet sich für 2015 wieder die Variante Öffnung der Stadtbahn 18 zur Start- und Landebahn 18/36, mit einer simulierten Kapazität von rund 660.000 Fbw/a, an. Auf ihre Raumverträglichkeit wurden die möglichen Kapazitäten des bestehenden Flugbetriebs-

flächensystems, mit einer Öffnung der Startbahn 18 zur Start- und Landebahn 18/36 im LEP EFFM nicht untersucht. Immerhin würde diese Variante die für 2015 im Ausbaufall prognostizierten Bewegungszahlen ohne Kapazitätsprobleme abwickeln können. Nach einer von der Stadt Offenbach in Auftrag gegebenen Simulation sind mit dieser Maßnahme (Öffnung der Startbahn 18 zur Start- und Landebahn 18/36), bei Berücksichtigung eines Nachtflugverbots von 23 Uhr bis 5 Uhr, die von der Fraport AG für 2015 prognostizierten 628.000 Fbw/a, bei optimalen Bedingungen der Hub-Funktion, erfüllen. Die raumordnerische Bedeutung der Verlagerungen von Kurzstreckenverkehren bis vier Stunden Fahrtzeit (wie im Bundesverkehrswegeplan gefordert) wird im LEP EFFM nicht untersucht.

Durch die fehlende Untersuchung der technisch möglichen Kapazität des bestehenden Flugbetriebsflächensystems (Optimierung) und die neuen Prognosezahlen für den Nicht-Ausbaufall, ist das „unauflösbare“ Ziel des Mediationspakets offensichtlich nicht Gegenstand des LEP EFFM, und wird in der nachfolgenden fachplanerischen Genehmigung und in der gerichtlichen Überprüfung offensichtlich zur Disposition gestellt.

**Das Ziel der Mediation der Binnenoptimierung wird durch den LEP EFFM nicht erfüllt.**

## 1.2 Kapazitätserweiterung durch Ausbau als Ziel im LEP EFFM

Der Ausbau mit der Nordwestbahn wird im LEP EFFM als Ziel festgeschrieben und in einer Planzeichnung im Maßstab eines Regionalplanes detailliert festgelegt. Ziele stehen einer späteren Abwägung in der nachfolgenden Fachplanung nicht mehr zur Verfügung und können nicht überwunden werden. Die zwischenzeitlich von der Fraport AG vorgelegt und durch die Aufklärungsschreiben der Genehmigungsbehörde erforderliche neue Prognose bis 2020 kommt auf 701.000 Fbw/a. Diese Bewegungszahl wird weder in den Umweltbericht des LEP EFFM eingestellt noch einer Bewertung unterzogen. Im LEP EFFM werden die Auswirkungen durch diese Bewegungszahl lediglich in Bezug zum Siedlungsbeschränkungsbereich einer groben Abschätzung unterzogen, faktisch aber in der raumordnerischen Abwägung nicht berücksichtigt.

**Dieses Ziel der Mediation wird durch den LEP EFFM erfüllt.**

## 1.3 Nachtflugverbot der Mediation im LEP EFFM kein Ziel und kein Grundsatz

Nachtflugbeschränkungen werden als Planungsprämissen zur Bewertung der Auswirkungen unterstellt, aber nicht als Ziel sondern nur als Grundsatz festgelegt. Es wird auf die Zuständigkeit der nachgelagerten fachplanerischen Genehmigung verwiesen. Damit wird

dieses „unauflösbare“ Ziel der Mediation in der fachplanerischen Genehmigung und in der gerichtlichen Überprüfung zur Disposition gestellt. Belange der Luftverkehrslinien sind im Planfeststellungsverfahren ebenso zu berücksichtigen, wie die Belange der Flughafennachbarn. Das im Planfeststellungsantrag beantragte „Nachtflugverbot“ sieht eine Reihe von Ausnahmen vor, die auch in der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr einen unregelmäßigen aber hohen Flugbetrieb zulassen (ca. 11.000 jährliche Bewegungen, siehe hierzu auch KA-1).

**Das Nachtflugverbot, als kompensatorische Maßnahme der Mediation für den Ausbau, wird weder durch den LEP EFFM noch im anschließenden Planfeststellungsverfahren gesichert.**

## 1.4 Anti-Lärm-Pakt der Mediation im LEP EFFM kein Ziel und kein Grundsatz

Der Lärmschutz wird im LEP EFFM noch nicht einmal als Grundsatz formuliert und steht damit vollständig und umfassend in der nachfolgenden Fachplanung für die Abwägung zur Verfügung. Die von der Mediation vorgegebenen Vorsorge-, Schwellen- und Alarmwerte<sup>4</sup>, sowie die 100/100-Betrachtung bei den Lärmauswirkungen, sind nicht im LEP

<sup>4</sup> In der Mediation (Bericht zum Mediationsverfahren, Seite 56) werden die Werte wie folgt definiert: Vorsorgewert:  $L_{eq}$  60 dB(A), sollte aus Vorsorgegründen als Obergrenze angestrebt werden. Schwellenwert:  $L_{eq}$  62 dB(A), oberhalb 62 dB(A) sollte zur Vermeidung erheblicher Belästigungen nicht überschritten werden. Alarmwert:  $L_{eq}$  65 dB(A), sollte aus gesundheitlichen Gründen nicht überschritten werden.

EFFM enthalten<sup>5</sup> und werden nicht als Ziel vorgegeben. Das „unauflösbare“ Ziel der Mediation, sowie die dort aus dem Gesichtspunkt der Gesundheitsvorsorge festgelegten Lärmwerte, werden damit in der fachplanerischen Abwägung zur Disposition gestellt, und die von der Mediation vorgegebenen Vorsorge-, Schwellen- und Alarmwerte offensichtlich aufgegeben<sup>6</sup>. Der LEP EFFM übernimmt stattdessen bei den Auswirkungsbetrachtungen die Vorgaben aus dem Planfeststellungsantrag der Fraport AG von 2004, mit den alten Bewegungszahlen. Im vorliegenden Planfeststellungsantrag werden weder die von der Mediation geforderte 100/100-Regel, noch die dort angegebenen Vorsorge-, Grenz- und Alarmwerte beachtet.

Weiterhin ist festzustellen, dass die Hessische Landesregierung im Bundesrat ein Fluglärmschutzgesetz unterstützt das den kompensatorischen Bedingungen der Mediation zuwider läuft.

**Dieses Ziel der Mediation wird durch den LEP EFFM nicht erfüllt.**

<sup>5</sup> Für die Nacht – von 22 bis 6 Uhr – hat die Fraport AG der Forderung der Verfahrensbehörde zugestimmt, die 100/100-Regel anzuwenden. Im LEP EFFM wird dies – bis auf die Festlegung des Siedlungsbeschränkungsbereichs im RPS - nicht thematisiert und im Planfeststellungsantrag Ausbau Flughafen Frankfurt Main nicht berücksichtigt.

<sup>6</sup> Ein Beispiel dafür, dass nicht der LEP EFFM die Vorgaben macht und die nachfolgende Fachplanung sich an diesen Vorgaben zu orientieren hat. Mit diesem LEP EFFM wird die Vorgehensweise der Abschichtung der Planungsprozesse auf den Kopf gestellt. Der LEP EFFM setzt keine raumordnerischen Maßstäbe, er übernimmt ungeprüft die Vorgaben der Fachplanung.

## 1.5 Fazit

Die Ergebnisse der Mediation werden offensichtlich zur Disposition gestellt. Der LEP EFFM übernimmt von der Mediation **als Ziel nur den Ausbau mit der „Vorzugsvariante“ Nordwest und überlässt die anderen Punkte der Mediation (Nachtflugverbot, Lärmschutz, Optimierung), dem nachfolgenden fachplanerischen Genehmigungsverfahren.**

**Das heißt:** Die Kapazitätserhöhung und der Ausbau werden als nicht der Abwägung zur Verfügung stehenden Ziele festgelegt, die anderen wesentlichen Voraussetzungen der Mediation für den Ausbau, sollen der fachplanerischen Abwägung und gerichtlichen Überprüfung – bei neuer Gesetzeslage - unterworfen werden, und sind damit disponibel.

**Die „Unauflösbarkeit“ der Mediation wird aufgelöst und zur Disposition der nachfolgenden Fachplanung gestellt.**

## 2. Verhältnis Raumordnungsverfahrens (ROV) zum LEP EFFM

### 2.1 Das Raumordnungsverfahren als Grundlage des LEP EFFM

Der LEP EFFM bezieht sich, neben den Antragsunterlagen der Fraport AG zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main, bei seinen Beurteilungen in weiten Teilen auf das abgeschlossene und zwischenzeitlich überholte ROV. In der Landesplanerischen Beurteilung (LPB) zum ROV wurde ausdrücklich festge-

stellt (LPB, Seite 30), dass Gegenstand der LPB die von der Fraport AG vorgelegten Verkehrszahlen mit 120 Fbw/h (Koordinationsseckwert), 660.000 Fbw/a und 81,5 Mio. Pax/a ist. Wolle Fraport mehr Verkehr abwickeln, sei eine neue raumordnerische Beurteilung erforderlich.

Der vorliegende LEP EFFM mit den neuen Verkehrszahlen entspricht damit nicht mehr den Ergebnissen der LPB und den dort unterstellten Auswirkungsbetrachtungen. Nun werden im LEP EFFM Teile der überarbeiteten und ungeprüften Antragsunterlagen der Fraport AG übernommen<sup>7</sup>. Erst mit Schreiben vom 28. April 2006 teilte die Fraport AG der Obersten Landesplanung mit, dass nun statt 2015 für 2020 ein neuer Koordinationseckwert von 126 Fbw/h, eine höhere Bewegungszahl von 701.000 Fbw/a und 88 Mio. Pax/a als Ausbauziel gelten.

#### Zur Erinnerung:

Mediation, ROV und der vorliegende Planfeststellungsantrag gingen bei ihrer Beurteilung und Empfehlung von 120 Fbw/h, 660.000 Fbw/a und 72 bis 82 Mio. Pax/a aus.

Mit den neuen Zahlen sind die Grundlagen, Aussagen und Empfehlungen der Mediation, des ROV und des vorliegenden Planfeststel-

lungsantrags irrelevant. Die neuen, auf Vorgaben der Fraport AG beruhenden Aussagen und Bewertungen des LEP EFFM wurden bisher weder einem Beteiligungsverfahren unterzogen, noch einer eigenen landesplanerischen Bewertung. Auch die Ergebnisse der LPB des ROV sind zwischenzeitlich, wegen deutlich höherer Verkehrszahlen, obsolet.

#### 2.2 Fazit

Grundlage der LPB waren die Ergebnisse der Fraport Prognose G4 von 2001 aus dem ROV für 660.000 Fbw/a, darüber hinausgehende Verkehrszahlen – wie mit der neuen Fraport Prognose – werden durch die LPB nicht erfasst; **eine neue raumordnerische Bewertung wird damit erforderlich**. Der LEP EFFM leistet diese Aufgabe nicht und benutzt für seine raumordnerischen Bewertungen offensichtlich die vom Vorhabensträger gelieferten Unterlagen.

#### 3. Welche Verkehrszahlen sind der Region noch zumutbar?

##### 3.1 Die Grenze der Zumutbarkeit wird überschritten

Nach Aussagen der Fraport AG im ROV ist ein Flugbewegungsaufkommen von 128 Fbw/h der Region nicht zumutbar<sup>8</sup> (Atlanta-

<sup>7</sup> Ein Beispiel dafür, dass nicht der LEP EFFM die Vorgaben macht und die nachfolgende Fachplanung sich an diesen Vorgaben zu orientieren hat. Mit diesem LEP EFFM wird diese in der Planung übliche und notwendige Vorgehensweise auf den Kopf gestellt. Der LEP EFFM setzt keine Maßstäbe, er übernimmt die Vorgaben der Fachplanung.

<sup>8</sup> Unter normalen betrieblichen und planbaren Bedingungen kann ein Koordinationseckwert von 126 Fbw/h in der absoluten Spitze um 25 Prozent überschritten werden. Dies bedeutet, dass mit der Landebahn Nordwest 158 Fbw/h im neuen Flugbetriebsflächensystem möglich und zu erwarten sind.

Variante<sup>9</sup>). Deshalb wurde diese Variante (12) der Mediation und des ROV bei der weiteren Variantenbetrachtung ausgeschlossen. Nach der neuen Fraport Prognose von 2006 wird für 2020 ein Koordinationseckwert von 126 Fbw/h angenommen. Bei den Erörterungsterminen des ROV und des Planfeststellungsantrags hat die Fraport AG lange bestritten, dass mit der Nordwestvariante mehr als 660.000 Fbw/a machbar seien<sup>10</sup>, nun bestreitet die Fraport AG nur noch, dass wesentlich mehr als 701.000 Fbw/a mit dem neuen SLB-System möglich seien<sup>11</sup>. Die planbare praktische Kapazität des ausgebauten Flugbetriebsflächensystems wurde weder durch die Oberste Landesplanung noch durch

den Vorhabensträger ermittelt (siehe auch Erläuterung von Fachbegriffen: Kapazität).

Auch eine raumordnerische Bewertung und dauerhafte Konfliktbewältigung erfolgte nicht für die planbare technische Kapazität des Systems. Stattdessen wird auf die erforderliche Überarbeitung des LEP im Jahr 2015 hingewiesen und auf die in diesen Zeitraum dann erforderlich neue raumordnerische Bewertung und dauerhafte Konfliktbewältigung hingewiesen. Dabei übersieht die Oberste Landesplanung, dass es dann nicht mehr um die Anlage einer Piste geht, sondern nur noch um die Bewertung zunehmenden Luftverkehrsaufkommens.

<sup>9</sup> Der Flughafen Atlanta fertigte im Jahr 2000 bei einem Koordinationseckwert von 128 Fbw/h rund 840.000 Fbw/a ab.

<sup>10</sup> LEP EFFM, Seite 23: „...zu den Auswirkungen durch den Fluglärm sowie zur praktischen Kapazität unterzogen.“ Die praktische Kapazität lag bei dieser „Untersuchung“ bei 657.000 Fbw/a. Nach der neuen Fraport Prognose liegt diese nun bei 701.000 Fbw/a. **Frage:** Was verstehen die Verfasser unter „praktischer Kapazität“? **Anders ausgedrückt:** Im LEP EFFM wurde nicht die planbare praktische Kapazität untersucht, sondern die in der Prognose enthaltenen Verkehrszahlen für die Untersuchungen eingestellt (siehe hierzu auch Begriffserläuterungen im Anhang). Also die **geplante und nicht die planbare Kapazität** untersucht.

<sup>11</sup> Laut Fraport AG werden in den verkehrsreichsten sechs Monaten 53 Prozent (also 371.500 Fbw) abgewickelt. Diese jahreszeitliche Verteilung wird im Wesentlichen durch die Nachfrage bestimmt. Bei einer Gleichverteilung sind somit mindestens 743.000 Fbw/a möglich. Wird der Koordinationseckwert von 126 Fbw/h multipliziert mit der täglichen Betriebszeit des Flughafens (Mediationsnacht unterstellt, ergibt 18 Stunden Betriebszeit) und 365 Tagen multipliziert, ergibt dies ein planbares jährliches Bewegungsaufkommen von 827.820 Fbw (126 x 18 x 365).

Restriktionen wie Nachtflugverbot, Flugbeschränkungen, Lärmauflagen können nach Auffassung der Obersten Landesplanung nicht Gegenstand des Landesentwicklungsplans sein. Wenn sie es heute nicht sein können, können sie es 2015 auch nicht sein. Was also hätte ein zu überarbeitender LEP 2015 zu bewerten?

Damit wird deutlich, dass die für 2015 in Aussicht gestellte raumordnerische Bewertung nur zu dem Schluss weiterer Siedlungsbeschränkungen führen kann und damit zu weiteren Einschränkungen kommunaler Entwicklungsplanungen.

Wenn dies aber schon jetzt erkennbar ist, hat der LEP EFFM aber die Aufgabe diese erkennbaren Konflikte zu bewerten und einer dauerhaften Konfliktbewältigung zuzuführen.



Diese Aufgabe leistet der LEP EFFM aber nicht.

#### Zur Erinnerung:

In der Planfeststellung 1971 wurden 325.000 Fbw/a als Beurteilungsgrundlage angenommen. Fünfzehn Jahre nach Inbetriebnahme der Startbahn 18 stellte die Fraport AG, bei 450.000 Fbw/a, ein Kapazitätsdefizit fest und fordert den Bau einer weiteren Start- und/oder Landebahn. Der Anlass, für die Hessische Landesregierung ein Mediationsverfahren einzurichten.

Nach derzeitigem Kenntnisstand kann davon ausgegangen werden, dass der Luftverkehr auch nach 2015 (Planungshorizont des LEP EFFM) weiter wachsen wird. **An keiner Stelle untersucht** der LEP EFFM, welche planbare praktische Kapazität mit dem ausgebauten Flugbetriebsflächensystem möglich (siehe Fußnote 11) ist<sup>12</sup> und **welches Verkehrsaufkommen der Region zumutbar sein wird**. Es wird nicht untersucht, ob der Luftverkehr nach 2015<sup>13</sup> auch in Frankfurt weiter wach-

<sup>12</sup> Die rechnerisch nachweisbare und inzwischen auch durch Simulation nachgewiesene planbare Kapazität des beantragten Pistensystems wird in der Abwägungssynopse (1.5.5-8, u.a.) als nicht nachgewiesen bezeichnet (siehe auch Fußnote 11).

<sup>13</sup> Zieljahr des LEP EFFM ist das Jahr 2015. Zwischenzeitlich hat die Fraport AG eine Prognose mit dem Zieljahr 2020 vorgelegt. Die Fraport AG wurde mit Schreiben vom 16.12.2005 durch das HMWVL aufgefordert, auch darüber hinaus Betrachtungen anzustellen. **Nun wird folgende Kuriosität sichtbar:** Ein LEP EFFM, basierend auf den veralteten Antragsunterlagen des Vorhabensträgers, wird durch ein verändertes Zieljahr

sen wird. Es wird nicht geklärt, wie und mit welchen Maßnahmen das zunehmende Luftverkehrsaufkommen, bei einer angenommenen Ausschöpfung der nach 2010 erweiterten Flugbetriebsflächen, abgewickelt und raumordnerisch bewältigt werden kann. Wird eine weitere Start- und Landebahn erforderlich? Werden flugbetriebliche Beschränkungen erforderlich? Werden Verkehrsverlagerungen erforderlich<sup>14</sup>? Werden großräumige passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich? Welche Flugbewegungszahlen sind aus landesplanerischer Sicht der Region zumutbar?

Da eine solcher Konflikt, nach Auffassung der Obersten Landesplanung nur in einem fachplanerischen Genehmigungsverfahren bewältigt werden kann, muss der LEP EFFM jetzt diese absehbaren raumordnerischen Konflikte auch raumordnerisch bewerten und abwägen; dies tut er aber nicht.

Im Planfeststellungsbeschluss von 1971 wurden 325.000 Fbw/a als Kapazitätsgrenze angesehen, die durch die Startbahn 18 mögliche Lärmverteilung als eine Ausbaubegründung angegeben und der Bau einer weiteren Start- und Landebahn als nicht genehmigungsfähig bezeichnet<sup>15</sup>! Mit den zumindest

des Vorhabensträgers in seiner Aktualität überholt.

<sup>14</sup> Der Bundesverkehrswegeplan fordert die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn, bei einer Fahrtzeit von bis zu vier Stunden. Damit könnten in Frankfurt alle innerdeutschen Flüge entfallen.

<sup>15</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft und Technik, Planfeststellungsbeschluss vom 13.03.1971, Seite 9: „Mit dem geplanten Ausbau wird gleichzeitig erreicht, daß durch die danach mögliche Verkehrsaufteilung lärmgünstige An-

als landesplanerischen Grundsätzen zu verstehenden Aussagen der Planfeststellung von 1971, setzt sich der vorliegende Entwurf des LEP EFFM an keiner Stelle auseinander; er erwähnt sie noch nicht einmal. Lediglich in der Abwägungssynopse setzt sich die Oberste Landesplanung damit auseinander um festzustellen, dass der PFB 1971 hinsichtlich einer weiteren Bahn keine bindenden Aussagen treffe, die Zeiten sich geändert hätten und, obwohl keine Nachtflugbeschränkungen enthalten gewesen seien, die Landesregierung durch Auflagen die nächtlichen Flugbewegungen beschränkt habe<sup>16</sup>. Deutlicher kann die Wirkungslosigkeit von Auflagen der Landesregierung nicht demonstriert werden.

Mit den neuen Verkehrszahlen der Fraport AG für 2020 sind alle im alten Entwurf berücksichtigten Auswirkungsbetrachtungen Makulatur. Ebenso überarbeitungsbedürftig,

---

*und Abflugverfahren eingeführt werden können.“ Diese Voraussetzung der Genehmigung von 1971 wird nun wieder, zugunsten einer Lärmbündelung, aufgegeben. Und auf Seite 11: Die Startbahn 18 „... ermöglicht... nicht nur eine Erhöhung der Kapazität..., sondern bietet außerdem durch ihre Lage und Richtung die Gewähr, daß die Lärmbelastung auf ein Mindestmaß beschränkt bleibt.“ Weiter heißt es auf derselben Seite: „Die Befürchtungen, daß später eine weitere Start- oder Landebahn...errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage. Die Genehmigung einer solchen Maßnahme wird auf keinen Fall erteilt.“*

<sup>16</sup> Diese Beschränkungen führten laut HMWVL zu folgenden nächtlichen Flugergebnissen:

Jahr	1985	1990	1995	2000	2005
22-6 Uhr:	12.440	28.945	28.481	42.079	>53.000
Ø pro N.:	34	79	78	125	151

Für 2020 ist bei Berücksichtigung der Mediationsnacht mit über 71.000 (204) nächtlichen Flugbewegungen zu rechnen!

wegen erhöhter Verkehrszahlen, ist auch die Frage des Vogelschlagrisikos.

Nicht thematisiert wird das äußerst hohe externe Risiko Dritter (so genannte Folgeschäden) bei einem Absturz auf das DEA-Tanklager Raunheim oder das Tanklager in Flörsheim. Ob die Vereinbarkeit der bekannten Störfallanlagen (Ticono, DEA-Tanklager Raunheim, Tanklager Flörsheim, etc.) mit der Nordwestbahn überhaupt gegeben ist und wenn ja unter welchen einschränkenden Bedingungen, wird im LEP EFFM nicht geklärt. **Eine Verlagerung der betroffenen Störfallanlagen hätte aber vielfältige raumordnerische Auswirkungen und müsste im LEP EFFM diskutiert werden.**

### 3.2 Fazit

Es erfolgt keine Aussage über die Grenzen zumutbarer Raumbelastungen durch Fluglärm. **Weicher Fluglärm ist der Region zumutbar?** Eine nachhaltige Konfliktbewältigung wird durch den LEP EFFM nicht geleistet. Die Zukunftsfähigkeit der Region wird nicht geklärt. **Ungeklärt bleibt im LEP EFFM eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung des Luftverkehrstandortes Rhein-Main.**

#### 4. Vorhabensalternativen und Variantenwahl

##### 4.1 Ergebnisorientierte Variantenwahl im LEP EFFM

Eine ernsthafte Auseinandersetzung mit Vorhabensalternativen (Flughafensystem<sup>17</sup>, Satellitenairport, neuer Standort, Verkehrsverlagerung) erfolgt im LEP EFFM nicht.

Im LEP EFFM heißt es, dass die Südvariante die Rückgabe der US-Air Base voraussetze (LEP EFFM, Seite 23). Die Südbahn verfüge über die größeren, flexibleren und zukunftsfähigeren Optionen<sup>18</sup>. Mit dieser Begründung wird diese Variante für beachtenswert gehalten, und bleibt in der Variantenbetrachtung (LEP EFFM, Seite 23). Wird mit der Nordwestbahn also eine nicht zukunftsfähige Variante im LEP EFFM als landesplanerisches Ziel bestimmt? **Fakt ist:** Alle 21 Varianten setzen die Rückgabe der US Air Base voraus, deren Rückgabe zum Zeitpunkt der Mediation bereits feststand.

<sup>17</sup> Ein Flughafensystem gilt in der Fachplanung als leistungsfähig, flexibel, anpassungsfähig und zukunftsorientiert. Ein Flughafensystem kann auf periodisch wiederkehrende Veränderungen und Anforderungen im Luftverkehr schnell und kapazitätsorientiert reagieren. Kann auf unterschiedliche Kundenwünsche (Vollzahler, Linienanforderungen, Charter-Bedingungen, Billigflieger, Privatflieger) ohne Ausbauten und mit lärmverteilenden Optionen besser und schneller reagieren als ein Single-Standort. Ein Flughafensystem ist raumwirtschaftlich einem Single-Standort deutlich überlegen.

<sup>18</sup> Für wen diese zukunftsfähigere Option gilt, für die Region oder den Flughafen, bleibt ungeklärt.

Die Hessische Landesregierung hat der EU-Kommission im Hinblick auf den zwischenzeitlich gelösten Konflikt um die Seveso II-Richtlinie eine ergebnisoffene Prüfung aller Varianten und Alternativen zugesagt. Tatsächlich erfolgt keine eigene ergebnisoffene Variantenbetrachtung und Prüfung von Vorhabensalternativen im LEP EFFM. Stattdessen werden die bisher nicht geprüften Antragsunterlagen und Variantenbetrachtungen der Fraport AG, mit dem vorbestimmten Ergebnis Nordwest<sup>19</sup>, übernommen.

Beim Vergleich des Flächenverbrauchs wurde die Variante Nordwest vor dem Vergleich optimiert. Die beiden anderen Varianten (Nordost und Süd) wurden nicht optimiert. Ebenso wurden die bereits in früheren Verfahren ausgeschlossenen kapazitätsgerechten Varianten keine Optimierung und keiner erneuten Bewertung unterzogen. So konnte eine objektive Vergleichbarkeit nicht hergestellt werden. Das Ergebnis war vorherbestimmt und bestätigte damit die Vorfestlegung der Fraport AG in ihrem Börsenzulassungssprospekt. Die Variante Nordwest landete wie gewünscht mit knappem Vorsprung auf Rang 1 (2 ha besser, bei einem Verbrauch von rund 246 ha<sup>20</sup>).

<sup>19</sup> Fraport AG, „Unvollständiger Verkaufsprospekt/Börsenzulassungssprospekt“, Frankfurt/Main, den 14.05.2001, Seite 99: „... wegen funktionaler Erwägungen bevorzugt Fraport die Nord-West-Variante.“ Seite 100: „Planfeststellungsverfahren... ist für 2002 geplant... In dieses Verfahren wird nur noch... [die] - Einfügung durch Autor - bevorzugte Bahnvariante... eingebracht.“

<sup>20</sup> Unter Berücksichtigung des Bauschutzbereichs nach LuftVG errechnet sich bei einer Landebahnlänge von 2.800 m (zzgl. beidseitig je 60 m Erosionsschutzflächen), einer vor den beiden

## 4.2 Fazit

Vorhabensalternativen werden nicht untersucht. Die Variantenauswahl erfolgte nicht ergebnisoffen. Schon spätestens seit 2001 nennt die Fraport AG die Nordwestbahn „Vorzugsvariante“. Dieser frühen Vorfestlegung hatten sich offensichtlich alle vorgenommenen Bewertungs- und Auswahlverfahren unterzuordnen.

## 5. Einseitige Bindung von Straßenbaumitteln

### 5.1 Straßenbaumittel des Landes werden für ein Jahrzehnt einseitig gebunden

Zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des überörtlichen und örtlichen Straßennetzes in der Umgebung des Flughafens Frankfurt Main werden (LEP EFFM, Seite 5) die erforderlichen Ausbaumaßnahmen für mindestens ein Jahrzehnt die verfügbaren Landesmittel zum Straßenausbau allein für die durch den Flughafenausbau erforderlichen Maßnahmen, nach Einschätzung von Experten, binden. Verkehrsverbesserungen in strukturschwachen oder anderen Regionen des Landes sind dann nicht mehr finanzierbar.

---

Schwellen jeweils 1.000 m langen und beidseitig der SLB 500 m breiten Sicherheitsfläche, ein theoretischer Bedarf von 492 ha. Wird der ICAO Annex 14 angenommen reduziert sich diese Fläche auf 142 ha.

## 5.2 Fazit

Die Kapazitätsanpassungen im landseitigen Verkehrssystem zur Aufnahme der Verkehrsströme durch den ausgebauten Flughafen Frankfurt Main, binden einseitig und dauerhaft die verfügbaren Straßenbaumittel des Landes Hessen für Erweiterungsmaßnahmen zugunsten des Flughafenausbau Frankfurt.

## 6. Planfeststellung und Wirtschaftlichkeit

### 6.1 Die Wirtschaftlichkeit der Landebahn Nordwest ist nicht gegeben

Der zwischenzeitlich durch eine entsprechend vereinbarte Absiedlung des Ticonawerks bis Mitte 2011 belegt die Berechtigung der bisherigen Kritik zur Vereinbarkeit/Unvereinbarkeit von Landebahn Nordwest und des Störfallbetrieb Ticona und weist gleichzeitig auf ein weiteres Defizit des LEP EFFM hin. Nur bei Realisierung der Nordwestbahn war die nun umgesetzte „Konfliktlösungsstrategie“ zur Absiedlung des Störfallbetriebs geboten. In die Variantenbewertung sind die erkennbaren Bedingungen und Kosten nicht eingeflossen. Auch befasst sich der LEP EFFM nicht mit den landesplanerischen Folgen des Verlustes qualifizierter industrieller Arbeitsplätze.

Dazu führte der damalige Offenbacher Bürgermeister und heutige Oberbürgermeister Horst Schneider am 15.09.2005 auf dem EÖT in Offenbach aus:

*„Die relative Stärke der deutschen Wirtschaft besteht nach wie vor im Bereich technologisch anspruchsvoller Güter und Dienstleistungen. Um die Wettbewerbsposition in diesen Bereichen zu sichern, ist es erforderlich, Produkte und Herstellungsverfahren permanent auf technologisch neuestem Stand zu halten und immerfort an sich verändernde Kundenwünsche anzupassen.*

*Dieser Prozess der fortlaufenden Veränderung und Erneuerung von Produkten und Verfahren erfordert die Einbindung neuesten technischen Wissens in die Produktentwicklung und den Produktionsprozess sowie eine äußerst flexible Organisation aller Geschäftsabläufe.*

*Dazu gehört die formelle und informelle Kommunikation zwischen den Mitarbeitern einer Firma sowie mit Vertretern von Kooperationspartnern, Zulieferern, Kunden, technischen und unternehmerorientierten Dienstleistern. Es kann aus unserer Sicht nicht sein, dass die vordergründigen und nicht belegbaren Dienstleistungen gegen die für unser Land und unsere Region notwendige und zukunftsichernde Technologien ausgetauscht werden sollen.“*

Während im Abwägungsprotokoll der Obersten Landesplanung (4.4.2-25) festgehalten wird, dass bei der Variantenauswahl eine unzumutbare unwirtschaftliche Ausbauvariante dem „Verhältnismäßigkeitsprinzip“ widerspreche, wurden bei der Variantenbewertung die ausschließlich für die Nordwestbahn aufzuwendenden 650 Mio. € keiner Bewertung unterzogen<sup>21</sup> und in der Variantenreihung

<sup>21</sup> Zusätzlich fallen Kosten für zwei Flugzeugbrücken in der Größenordnung von 500 bis 700 Mio. € allein bei der Nordwestbahn an. Auch dies Kosten sind nicht in die Variantenbewertung eingeflossen.

nicht berücksichtigt. Während im Abwägungsprotokoll zum vorliegenden LEP EFFM immer wieder unzumutbare wirtschaftliche Auswirkungen für den Vorhabensträger als Gründe gegen bestimmte Alternativen oder Varianten vorgebracht werden, beschäftigt sich der LEP EFFM nicht mit den raumwirtschaftlichen Folgekosten des mit der Nordwestbahn festgelegten Ausbauziels.

## 6.2 Fazit

Im LEP EFFM wurden weder die Werksstilllegung noch die dadurch entstandenen Kosten berücksichtigt (siehe auch Variantenbewertung). Dabei muss festgehalten werden, dass sich mit der nun vereinbarten Lösung die von Fraport bisher genannten Baukosten um rund 20 Prozent erhöhen. Eine dramatische Baukostenerhöhung die nur bei der Nordwestbahn entsteht, ohne dass bisher ein Stein gewendet wurde! Weitere Folgekosten durch immer noch nicht geklärte externe Risiken (DEA-Tanklager Raunheim, etc.) und Kostensteigerungen in der Bauphase können nicht ausgeschlossen werden.

## 7. Genehmigungsfähigkeit der Nordwestbahn

7.1 Die Genehmigungsfähigkeit ist mit den vorliegenden Antragsunterlagen nicht erreichbar

Der LEP EFFM baut auf den neuen ungeprüften Antragsunterlagen zur Planfeststellung der Fraport AG auf. Auf diesen nicht geprüften

ten Antragsunterlagen beruhen aber die Aussagen und Bewertungen zur Raumverträglichkeit für die Nordwestbahn im LEP EFFM.

## 7.2 Fazit

Die Bewertungen und Festlegungen des LEP EFFM basieren, neben dem überholten Ergebnis des ROV, auf nicht geprüften Antragsunterlagen der Fraport AG.

## 8. LEP EFFM und Regional- und Stadtplanung

### 8.1 Regional- und Stadtentwicklungsplanung werden ausgebremst

Schon bei den bisher genannten 660.000 Flugbewegungen pro Jahr, werden ganze Bereiche von Hanau bis Mainz, und von Hattersheim bis Darmstadt, einer zukunftsfähigen Regional- und Stadtentwicklung, durch relevanten Fluglärm und durch den im LEP EFFM vom Regionalplan Südhessen (RPS) geforderten Siedlungsbeschränkungsbereich<sup>22</sup>, entzogen. Lediglich der Siedlungsbeschränkungsbereich soll nach der 100/100-Regel<sup>23</sup> festgelegt werden. Mit der Festle-

<sup>22</sup> Der LEP EFFM legt die Nordwestbahn als Ziel im Maßstab des Regionalplans fest, kennt die Verkehrszahlen und Flugrouten, hält die Fluglärmwirkungen für hinnehmbar, ohne gleichzeitig den dazugehörigen Siedlungsbeschränkungsbereich zu bestimmen.

<sup>23</sup> LEP EFFM, Seite 29. „... dass ein Siedlungsbeschränkungsbereich in methodisch gleicher Weise wie für den Regionalplan Südhessen 2000 (60 dB(A), q=3, 100%-Regelung, AzB 1984 nach der Fluglärmleitlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz) für angenommene 657.000 Flugbewegungen pro Jahr festgelegt wird.“

gung des Siedlungsbeschränkungsbereichs nach der 100/100-Regel, werden hohe Auflagen für die kommunale Entwicklungsplanung wirksam, ohne dass sich dies in den Auswirkungsbetrachtungen des Fluglärms<sup>24</sup> niederschlägt. Im LEP EFFM erfolgt keine Festlegung (Ziel oder Grundsatz), nach welchen Kriterien die Fluglärmwirkungen ermittelt werden sollen, es erfolgt lediglich eine Bindungswirkung für die Kommunen. **Damit wird aber auch erneut dokumentiert, dass nicht die Kommunen an den Flughafen heranwachsen, sondern der Flughafen über die Kommunen hinauswächst.**

In ihrem bisherigen Planfeststellungsantrag lehnt die Fraport AG die Berechnung nach der 100/100-Regel ab, und ermittelt die Fluglärmwirkungen über die Realverteilung mit einer 5%-igen positiven Standardabweichung und den Empfehlungen der von der Fraport AG beauftragten so genannten „Synopsis“<sup>25</sup>.

<sup>24</sup> Im Planfeststellungsantrag werden die Fluglärmwirkungen nach der „Realverteilung“ auf der Grundlage der AzB 99 und einer 5-prozentigen positiven Standardabweichung ( $\sigma$ -Regelung) ermittelt und bewertet. Es kann zum jetzigen Zeitpunkt aber auch vermutet werden, dass die neuen Werte und Berechnungsverfahren des am 14.12.2006 durch den Bundestag verabschiedeten Fluglärmgesetzes zugrunde gelegt werden und damit die Mediation vollständig und umfassend aufgegeben wird.

<sup>25</sup> In dieser Synopsis werden die Empfehlungen der Mediation nicht mehr berücksichtigt, wie in der Stellungnahme der zuständigen Fachbehörde (HLUG) zum Planfeststellungsverfahren nachgelesen werden kann.

Ein möglicher und erforderlicher Stadtumbau in der Region<sup>26</sup> und in den Kommunen zur Bewältigung wirtschaftlicher Krisen, wird zugunsten einer einseitig auf den Luftverkehr orientierten Entwicklung aufgegeben. Die Prosperität der Region wird einseitig an die Krisenanfälligkeit (Kriege, Terrorismus, Seuchen, etc.) des Luftverkehrs angebunden.

Der LEP EFFM übersieht vollständig, dass nicht nur der Ausbau des Luftverkehrsdrehkreuzes ansteht, sondern gleichzeitig ein neues Oberzentrum als "Airport-City" entsteht mit zahlreichen nicht betrachteten negativen Auswirkungen auf die Region Frankfurt-Rhein-Main. (bisherige T1 und T2 mit landseitigen Geschäften und zahlreichen Dienstleistungsfunktionen und ergänzenden Bauten sowie T3 mit landseitigem Einzelhandel sowie ergänzende Entwicklungen wie Airrail-Center, Gateway-Garden...; mit dem Entzug von aktiven, zukunftsorientierten Dienstleistungsfunktionen in den bestehenden - und nach Raumordnung (LEP/RPS) zu erhaltenen und zu stärkenden (Leitbild für RPS2006/RFNP "Region der starken Zentren") - Zentren der Region (polyzentrische Struktur) durch das neue "Oberzentrum FRA" werden die traditionellen Zentren (Oberzentren wie Mittelzentren; z.B. soll Rüsselheim mit der Entwicklung Flughafen auch abgestuft werden) marginalisiert und ins soziale Abseits geschoben (außer Frankfurt).

<sup>26</sup> Von Fluglärm am meisten betroffen ist die alte Industrieachse von Hanau bis Rüsselsheim, in der ein Stadtumbau und die erforderlichen Strukturveränderungen durch die zu erwartende hohe Fluglärmbelastung unterbunden werden.

## 8.2 Fazit

Keine nachhaltige Konfliktbewältigung leistet der LEP EFFM für die regionale Entwicklung und die Zukunftsperspektiven des Flughafens Frankfurt Main. Mit der gewählten Vorgehensweise, erkennbare Konflikte – Fluglärm versus Siedlungsentwicklung – nicht zu lösen, werden in überschaubaren Zeiträumen, wie nach der Planfeststellung von 1971, neue Konflikte programmiert, die schließlich zur Unbewohnbarkeit der stark von Fluglärm betroffenen Siedlungsbereiche führen, oder dem Flughafen keine Entwicklungsperspektiven über die unterstellten und bewerteten Verkehrsaufkommen ermöglichen wird.

**Dafür ist aber die beabsichtigte Investition, mit nun nach Fraport Angaben fast vier Mrd. €, zu hoch um die Zukunftsfähigkeit des Flughafens und der Region durch eine unzureichende perspektivische Landesentwicklungsplanung zu gefährden.**

Wenn aber die Auffassung vertreten wird, dass es nach dem im LEP EFFM mit 2015 unterstellten Planungshorizont keine weitere Entwicklung und kein weiterer Ausbau – wie 1971 – gesehen wird, ist die Frage berechtigt, warum jetzt ein Ausbau am Standort erforderlich ist? Der Verweis auf die nächste Generation hilft da nicht weiter, ist vielmehr die Verweigerung die Landesentwicklung langfristig die Entwicklung der Region und des Flughafens auch für die nächste Generation zu sichern.

## 9. Konfliktbewältigung im LEP EFFM

### 9.1 Keine nachhaltige Konfliktbewältigung im LEP EFFM

In den 70er Jahren wurde von dem damaligen Flughafenbetreiber die Maximalkapazität, des mit der Startbahn 18 ausgebauten Flughafens Frankfurt Main, mit 325.000 Fbw/a angegeben. Dieser Maximalwert wurde bereits zehn Jahre nach Inbetriebnahme der Startbahn 18 überschritten und wird nun von der Fraport AG, in der neuen Prognose, mit 520.000 Fbw/a angegeben. Bei den Auswirkungsbetrachtungen im LEP EFFM wird nur das Prognose-Stützjahr 2015 (628.000 Fbw/a) mit 660.000 Fbw/a einem imaginären Planungsnullfall mit 520.000 Fbw/a gegenübergestellt<sup>27</sup> (siehe auch Kapitel 2 und 3).

Die Flugbewegungszahlen des Flughafens Atlanta (840.000 Fbw/a in 2000<sup>28</sup>) sind laut Fraport AG im ROV der Region nicht zumutbar. Die praktisch planbare Kapazität des mit der Nordwestbahn ausgebauten Flugbetriebsflächensystems liegt nach einer 2005 im Auftrag der Zukunft Rhein Main (ZRM) durchgeführten Simulation mit dem international anerkannten Simulationsmodell SIMMOD und international anerkannten Verzögerungshäufigkeiten (Verspätungen), bei

<sup>27</sup> Bezogen auf die Planfeststellung 1971 bleiben damit 195.000 Fbw/a (Differenz zwischen Planungsgröße der Planfeststellung 1971 – 325.000 Fbw/a und nun berücksichtigten 520.000 Fbw/a) bei den Auswirkungsbetrachtungen unberücksichtigt und wurden keiner Bewertung unterzogen.

<sup>28</sup> Siehe Fußnote 11.

900.000 Fbw/a<sup>29</sup>. Der LEP EFFM befasst sich nicht mit der praktisch planbaren Kapazität<sup>30</sup>, des als Ziel festgelegten Flugbetriebsflächensystems. Er ignoriert sie!

- Er befasst sich auch nicht mit der Frage, welche Maßnahmen erforderlich sind, um eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung des Luftverkehrstandortes Rhein-Main zu sichern?
- Im LEP EFFM wird nicht die Frage gestellt, welche Flugbewegungszahlen der Region und für eine ausgeglichene Raumentwicklung zumutbar sind?

<sup>29</sup> Trotzdem behauptet die Oberste Landesplanung in ihrer Abwägungssynopse (1.6.5-29), dass bisher kein Nachweis für zumutbare Rahmenbedingungen erbracht wurde.

<sup>30</sup> Die praktisch planbare Kapazität berücksichtigt Verzögerungen, Witterungsbedingungen, Flugzeugmix, etc. und stellt 90 Prozent der technischen maximal Kapazität dar. Die Definition von Prof. Dr-Ing. Heinrich Menson lautet: „*Unter der technischen Kapazität, die oft auch als „Sättigungskapazität“ oder im englischen Sprachgebrauch als „Ultimate Capacity“ bezeichnet wird, versteht man die maximale Anzahl von Flugzeugbewegungen, die eine Flugbetriebsfläche (z.B. Start- und Landebahn), bezogen auf ein festgelegtes Zeitintervall, aufnehmen kann. Dabei wird vorausgesetzt, dass eine ständige Nachfrage besteht und keine limitierenden Faktoren wirken.*“ [Hervorhebung durch Autor]. Demnach ist an einem Flughafen mit 18-stündigem Betrieb zur Ermittlung der technischen Kapazität auch 18-stündiger Flugbetrieb in Ansatz zu bringen, wobei zu berücksichtigen ist, dass es sich bei der technischen Kapazität (Sättigungskapazität), um eine theoretische Größe handelt, die in der Praxis nicht erreicht wird. Die planbare Kapazität liegt etwa 10 Prozent unterhalb der technischen Kapazität.



- Ab welchen Flugbewegungszahlen andere Lösungen wie Satellitenairport oder Flughafensystem erforderlich werden?
- Wie die langfristige Regionalentwicklung einerseits und die langfristige Flughafenentwicklung des Standorts Rhein-Main andererseits, gesichert werden können?<sup>31</sup>

Der LEP EFFM übernimmt ungeprüft ausschließlich die von der Fraport AG bisher angegebenen alten Verkehrszahlen von 660.000 Fbw/a (wagt einen Blick auf 701.000 Fbw/a) um die Raumverträglichkeit, bei „jedoch nicht unzumutbar[en]“<sup>32</sup> Fluglärmbelastungen (LEP EFFM, Seite 116), im Verdichtungsraum festzustellen. Ab wann sie nicht mehr zumutbar sind, wird nicht diskutiert und nicht geklärt.

Der LEP EFFM kommt seiner Aufgabe, einer nachhaltigen Konfliktbewältigung und Absicherung von regionalen und luftverkehrlichen Entwicklungsperspektiven, nicht nach<sup>33</sup>.

<sup>31</sup> Hierzu führt der Generalbevollmächtigte der Fraport AG Volker Zintel in der „Flug Revue“ vom August 2006 aus: dass „Der nächste Neubaubedarf für ein Piste...dann 2040/41 in noch in sehr weiter Ferne“ liege. Zur Erinnerung: 15 Jahre nach Inbetriebnahme der Startbahn 18 (etwa 1998) wurde die Forderung nach dem Bau einer weiteren Piste erhoben. Die Nordwestbahn soll laut Fraport-Chef Bender nun 2011 in Betrieb gehen. Somit ist spätestens 2030 mit der erneuten Forderung nach einer weiteren Piste zu rechnen.

<sup>32</sup> Einfügung des Autors.

<sup>33</sup> Laut Entscheidungen des BVwerG ist dies nicht Aufgabe der Fachplanung. Umso wichtiger ist es, diese Frage in der Landes- und Regionalplanung, vor der Zielfestlegung, zu klären.

## 9.2 Fazit

Nicht geklärt und nicht untersucht wird die technisch planbare Kapazität des um die Nordwestbahn erweiterten Flugbetriebsflächensystems. Somit kann auch keine Aussage über die Grenzen der Raumverträglichkeit möglicher Flugbewegungen im Verdichtungsraum, u.v.a.m. getroffen werden.

## 10. Hauptaufkommen und öffentliche Daseinsvorsorge

### 10.1 Woher kommt das Hauptaufkommen und wo liegt das Hauptaufkommensgebiet?

In der Flughafenplanung wird der Einzugsbereich (Hauptaufkommensgebiet) eines Flughafens mit einem Fahrtzeitwiderstand von einer Stunde definiert. Für dieses Hauptaufkommensgebiet (endogenes Aufkommen) kann die öffentliche Daseinsvorsorge für Luftverkehrsdienstleistungen in Anspruch genommen werden<sup>34</sup>.

Der LEP EFFM definiert die öffentliche Daseinsvorsorge (LEP EFFM, Seite 113) zur notwendigen Befriedigung dieses Verkehrsbedürfnisses, und stellt diese Befriedigung in den engen und unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem Hauptaufkommensgebiet Rhein-Main (LEP EFFM, Seite 20). Dabei wird nicht geklärt, wie hoch der Anteil des Hauptaufkommensgebietes am gesamt-

<sup>34</sup> Über diesen Fahrtzeitwiderstand wird die Bundesrepublik Deutschland fast flächendeckend durch die internationalen und regionalen Flughäfen abgedeckt (siehe Graphik folgende Seite).

ten Verkehrsaufkommen sein soll oder sein muss, um diese Bedingung zu erfüllen<sup>35</sup>. Dies bedeutet, dass für das exogene Aufkommen<sup>36</sup> die Daseinsvorsorge nicht geltend gemacht werden kann, da dieses Aufkommen aus einem außerhalb des definierten Hauptaufkommensgebiets liegenden Einzugsbereich oder aus Transferverkehrsaufkommen generiert wird.

Das außerhalb des eigenen Einzugsbereichs generierte Passagieraufkommen wird aber bereits durch andere öffentliche Flughäfen (siehe Graphik auf der folgenden Seite), die ebenfalls der Daseinsvorsorge dienen, befriedigt wird (Münster/Osnabrück, Dortmund, Paderborn, Köln/Bonn, Frankfurt-Hahn, Saarbrücken, Stuttgart, Nürnberg, Hof, Erfurt, Hannover und zukünftig nach dem Willen der Hessischen Landesregierung auch Kassel-Calden<sup>37</sup>). Für das Transferaufkommen ist der Standort irrelevant. Transferaufkommen können an jedem beliebigen Flughafenstandort abgewickelt werden.

Aus den Verkehrszahlen der Verkehrszellen<sup>38</sup> des Bundesverkehrswegeplans, lässt sich für

<sup>35</sup> Im LEP FS für den Flughafen Berlin-Schönefeld wurde der Anteil des Aufkommens aus dem Hauptaufkommensgebiet mit 90 Prozent des Gesamtaufkommens angegeben.

<sup>36</sup> Unter exogenem Aufkommen wird das Aufkommen aus Gebieten außerhalb des Einzugsbereichs, wie Transit- und Transferaufkommen verstanden.

<sup>37</sup> Die Bedeutung des Flughafens Kassel-Calden und seine Auswirkungen auf das Originäraufkommen in Frankfurt, wird im LEP EFFM weder diskutiert noch einer Abwägung unterzogen.

<sup>38</sup> Fraport AG, Antrag auf Planfeststellung, Gutachten G8, Luftverkehrsprognose, München, den 30.07.2004, Seite 127.

das Rhein-Main-Gebiet<sup>39</sup> im Jahr 2020 ein originäres Luftverkehrsaufkommen von rund 30 bis 35 Mio. Pax/a abschätzen. Davon werden rund zehn Prozent von anderen Flughäfen und nochmals mindestens 30 Prozent vom Flughafen Frankfurt-Hahn abgefertigt werden, so dass nur rund 18 bis 21 Mio. Originärpassagiere für den Flughafen Frankfurt aus der Rhein-Main-Region (Hauptaufkommensgebiet laut LEP EFFM) generiert werden können. Laut neuer Fraport Prognose sollen von den prognostizierten 88 Mio. Pax im Jahr 2020 rund 47 Mio. als Transferpassagiere abgefertigt werden, so dass noch rund 23 bis 27 Mio. Originärpassagiere aus entfernten und durch andere Flughäfen erschlossene Gebiete in Frankfurt abgefertigt werden sollen. Während am Flughafen Frankfurt Main derzeit noch über 30 Prozent des Gesamtaufkommens aus dem eigenen Einzugsbereich (Hauptaufkommensgebiet) generiert werden, reduziert sich dieser Anteil des endogenen Luftverkehrsaufkommens bis 2020 auf nur noch rund 22 Prozent.

**Dies bedeutet, dass 78 Prozent des zukünftigen Luftverkehrsaufkommens des Flughafens Frankfurt Main exogenes Aufkommen darstellen.**

Für diese 78 Prozent exogenes Aufkommen kann aber eine Daseinsvorsorge am Standort Frankfurt Main nicht geltend gemacht werden.

<sup>39</sup> Mit Rhein-Main-Gebiet werden folgende Verkehrszellen erfasst: Frankfurt/M, Fulda, Gießen, Westerwaldkreis, Mayen/Koblenz, Mainz-Bingen, Bad Kreuznach, Kaiserslautern, Ludwigshafen, Mannheim, Darmstadt-Dieburg, Aschaffenburg, Würzburg

den, da dieses Aufkommen auch unabhängig vom bestehenden Standort Frankfurt, an jedem anderen alternativen Standort oder den benachbarten Flughäfen abgefertigt werden kann. Auch diese Tatsache zeigt auf, welche Bedeutung die Diskussion einer nachhaltigen Konfliktbewältigung in der Landesentwicklungsplanung für die langfristige regionale Entwicklung und Sicherung des Luftverkehrstandortes Rhein-Main hat.

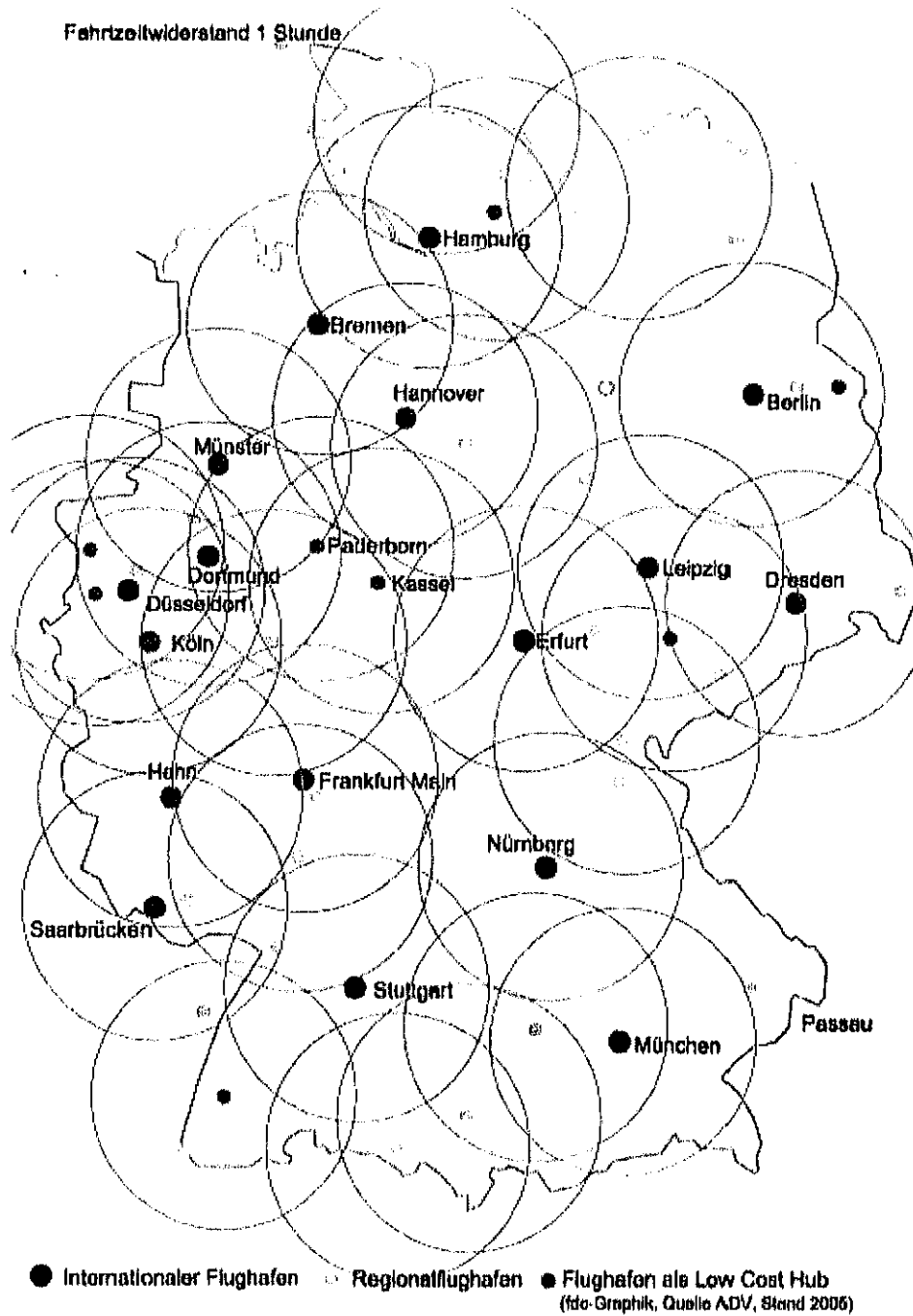
Der LEP EFFM leistet darüber hinaus nicht die Aufgabe der Klärung, welche Bedeutung und welche Auswirkungen die Nähe zum Hauptaufkommensgebiet haben kann. Es wird die gute Erschließung und gute Erreichbarkeit als Planungsbedingung eingeführt. Es wird aber nicht diskutiert und nicht bewertet, welche negativen Auswirkungen die Nähe des Standortes zum Verdichtungsraum, der nach Auffassung des LEP EFFM das Hauptaufkommensgebiet definiert, haben kann und haben wird.

**Die Bequemlichkeit und die finanziellen Vorteile der zum Flughafen an- und abreisenden Originärpassagiere, wird im LEP EFFM höher bewertet als der Lärmschutz der Bevölkerung im Verdichtungsraum.**

Während der LEP EFFM privatwirtschaftliche Aspekte des Flughafens und der Flughafenutzer in seiner Standortentscheidung bevorzugt berücksichtigt, werden Lärmbelastung der Flughafennachbarn und raumwirtschaftliche Aspekte in die „nachfolgende“ fachplanerische Genehmigung verschoben.

## 10.2 Fazit

Das Hauptaufkommen (78 Prozent) des Flughafens Frankfurt Main wird durch exogene und nicht durch endogene Verkehrsaufkommen bestimmt. Die vom LEP EFFM geforderte Nähe zum Hauptaufkommensgebiet (LEP EFFM, Seite 20) wird mit dem jetzigen Standort, für die unterstellten Verkehrsaufkommen, nicht erfüllt.



## D) Erläuterung fachplanerischer Begriffe

### Anflugverfahren:

Nach ICAO Annex 14 gibt es drei Anflugverfahren:

- Anflugverfahren nach Sichtflugregeln
- Anflugverfahren nach Nicht-Präzisionsflugregeln
- Anflugverfahren nach Präzisionsflugregeln.

Alle drei Anflugverfahren sind (auch nach Aussagen der DFS) als sicher einzustufen; andernfalls dürften sie nicht zugelassen werden.

Am Flughafen Frankfurt Main erfolgen die Anflüge nach Präzisionsflugregeln. Anflugverfahren nach Präzisionsflugregeln erhöhen nicht die Luftverkehrssicherheit, sie erhöhen die Betriebssicherheit des Flughafens (siehe auch Betriebssicherheit).

### Betriebsrichtung:

Die Betriebsrichtung gibt den Kompasskurs (auf 10 Grad) des geflogenen Kurses (An- oder Abflug), bzw. der Richtung der Start- oder Landebahn an. Bei einem Kompasskurs von 249 Grad liegt die Betriebsrichtung 25 an, d.h. es wird in Richtung 249 (25) Grad gelandet oder gestartet.

### Betriebssicherheit:

Unter Betriebssicherheit werden die Betriebszeiten eines Flughafens verstanden. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit (der Luftver-

kehr kann auch bei minimalen Sicht- oder schlechten Witterungsbedingungen stattfinden) sind an den meisten europäischen Flughäfen Anflugverfahren nach Präzisionsanflugregeln der Category I, II/III eingeführt.

Der ICAO Annex 14 fordert für einen Flughafen eine Betriebssicherheit von mindestens 95 Prozent.

### Flugbetriebsflächensystem:

Ein Flugbetriebsflächensystem besteht aus:

- Start- und Landebahn
- Streifen
- Schnellabrollwegen
- Abrollwegen
- Rollwegen und
- Vorfeldern (Gebäudenähe- oder Außenposition)

### Hindernisfreiheit:

Die Richtlinien des BMVBW lehnen sich an die Vorgaben des ICAO Annex 14 an. Dabei ist festzustellen, dass bei Anflugverfahren nach Sichtflugregeln die geringsten Anforderungen an die **Hindernisfreiheit** gestellt werden, bei Anflugverfahren nach Nicht-Präzisionsflugregeln werden die Anforderungen verschärft und **bei Anflugverfahren nach Präzisionsflugregeln gelten die schärfsten Anforderungen.**

Diese Regelung weist darauf hin, dass bei Anflugverfahren nach Präzisionsflugregeln entweder die Hindernisse zu beseitigen sind, oder die Entscheidungshöhe für Fehlanflugverfahren angehoben werden muss; was

schließlich dazu führen kann, dass die Anfliegbarkeit der entsprechenden Landebahn bei schlechteren Wetterbedingungen nur noch eingeschränkt möglich ist. Damit wird die Betriebssicherheit des Flughafens reduziert (siehe auch Anflugregeln und Betriebssicherheit).

#### **Kapazität:**

Die Kapazität eines Flughafens wird durch verschiedene Parameter (Witterungsbedingungen, Luftraum, Flugzeugmix, Pistensystem, Abrollwege, Rollwege und Vorfelder, aber auch durch Passagieranlagen und die landseitige Erschließung) bestimmt. Da bei Inbetriebnahme einer Neuanlage oder Erweiterung eines Flughafens die Kapazitätsgrenzen der Anlagen für zehn bis fünfzehn Jahre in Voraus geplant werden und somit bei Inbetriebnahme nicht erreicht werden, sonst läge eine Fehlplanung vor, ist es für die Planung von außerordentlicher Bedeutung, die Kapazität der neuen Anlage zu kennen (siehe auch Schwellen). Für diese Kapazität sind zwei Begriffe maßgeblich:

- Technisch mögliche Kapazität und
- praktisch planbare Kapazität<sup>40</sup>

Bei der **technisch möglichen Kapazität** bleiben externe Faktoren (Wetter, etc.) unberücksichtigt. Außerdem wird davon ausgegangen, dass ein gleichmäßig hoher Durch-

satz über die gesamten Betriebsstunden und den Betrachtungszeitraum stattfindet. Dieser theoretische Wert ist unter praktisch planbaren Bedingungen (Berücksichtigung externer Faktoren, etc.) nicht zu erreichen.

Bei der praktisch planbaren Kapazität<sup>41</sup> werden Betriebszeiten, Witterungsbedingungen, Luftraum, Flugzeugmix, Staffelung, Pistensystem, Abrollwege, etc. berücksichtigt. Um auftretende Verzögerungen (siehe auch Verzögerungen) abbauen zu können, müssen die An- und Abflüge wellenförmig und zeitversetzt während der Betriebszeit des Tages verlaufen; es findet also kein gleichmäßig hoher Durchsatz statt. Die Grenze der praktisch planbaren Kapazität liegt bei etwa 90 Prozent der technisch möglichen Kapazität.

Kapazitätsermittlungen erfolgen unter Berücksichtigung der Stafflungswerte für CAT I-Betrieb.

#### **Leichte Luftfahrthindernisse:**

Leichte Luftfahrthindernisse (Hindernisse mit Sollbruchstelle) sind in der Definition des ICAO Annex 14 ausschließlich Hindernisse, die dem Luftverkehr dienen und nur im Streifen liegen (siehe auch Streifen) und nicht zu strukturellen Schäden an Flugzeugen führen dürfen, welche die Start- und/oder Landebahn verlassen haben.

<sup>40</sup> Die Frage der planbaren Kapazität wird vom LEP auf den von der Fraport AG willkürlich festgelegten Koordinationseckwert von 120 Fbw/h (LEP EFFM, Seite 15) bezogen, eine Ermittlung dieses Wertes erfolgt nicht. Unter normalen betrieblichen Bedingungen kann dieser Wert in der absoluten Spitze um 25 Prozent überschritten werden. Dies bedeutet, dass mit der Landebahn Nordwest durchaus 150 Fbw/h möglich sind.

<sup>41</sup> Wenn der Koordinationseckwert (LEP EFFM, Seite 15) als planbare Kapazität angegeben wird, muss verdeutlicht werden, dass dieser Wert im praktischen Betrieb und in der Spitzenstunde um rund 25 Prozent überschritten werden kann. Damit werden aus 120 Fbw/h Koordinationseckwert, 150 Fbw/h in der absoluten Spitzenstunde.

**Schwellen:**

Lande- oder Startschwellen liegen in der Regel in Betriebsrichtung am Anfang der Start- und/oder Landebahn. Die Schwellen werden mit der Betriebsrichtung beschriftet (siehe auch Betriebsrichtung).

**Simulation:**

Simulationen werden in der Regel mit dem von der US-Amerikanischen zivilen Luftfahrtbehörde entwickelten und international anerkannten Simulationsmodell SIMMOD<sup>42</sup> durchgeführt. Mit diesem Simulationsmodell kann, vom realen Flugbetrieb bis zur technisch möglichen Kapazität, jedes Betriebs- und Kapazitätsszenario modelliert, abgebildet und ermittelt werden.

Bei den Simulationen des Planfeststellungsantrags der Fraport AG zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main wurden die vorgegebenen Planungsflugpläne abgebildet, **dies entspricht nicht der praktisch planbaren, sondern der geplanten Kapazität** des ausgebauten Flughafens.

**Streifen:**

Laut ICAO Annex 14 wird die Start- und/oder Landebahn von einem Streifen umgeben. Dabei ist der Streifen bei einer Start- und/oder Landebahn für Präzisionsanflugverfahren 300 m breit und 120 m länger als die Start- und/oder Landebahn. Nur innerhalb des Streifens dürfen leichte Hindernisse vor-

handen sein, wenn sie dem Luftverkehr dienen und zu keinen strukturellen Schäden an Flugzeugen führen, welche die Piste verlassen haben<sup>43</sup>.

**Transferverkehr:**

Als Transfer wird der Umsteigvorgang zwischen zwei Flugzeugen (ankommenden und abfliegenden) am Flughafen des Transfervorgangs bezeichnet. Während für Fluggäste die innerhalb der Pass- und Zollgrenzen Umsteigen keine besonderen Einrichtungen erforderlich sind, muss für Transferpassagiere die international/international Umsteigen ein grenzfreier Übergang von einem Flugzeug zum anderen Flugzeug möglich sein (Transfergang). Passagiere die grenzüberschreitend Umsteigen müssen die Grenzkontrollen durchlaufen; besondere Einrichtungen hierfür sind nicht unbedingt erforderlich.

**Transitverkehr:**

Als Transitverkehr wird der Verkehr bezeichnet der mit einem Flugzeug an einem Flughafen zwischenlandet und mit diesem Flugzeug zum Zielflughafen weiter fliegt, dabei können

<sup>42</sup> Das aus SIMMOD entwickelte Simulationsmodell TAAM ist ein dreidimensionales Simulationsmodell.

<sup>43</sup> Prof. Schänzer schlägt in seinem luftfahrttechnischen Gutachten vor, die verbleibenden Hindernisse im Anflug auf die Nordwestbahn - auf dem Ticona-Gelände - als „leichte Luftfahrthindernisse“ auszubilden. Es kann bezweifelt werden, dass dieser Vorschlag genehmigungsfähig ist. Es kann unzweifelhaft festgehalten werden, dass eine Kollision eines Flugzeugs im Anflug mit diesen „leichten Luftfahrthindernissen“, zu nicht hinnehmbaren strukturellen Schäden am betroffenen Flugzeug führen wird. Nicht untersucht wurde, welche dynamische Energie freigesetzt wird und welche Schäden ein herabstürzendes „leichtes Luftfahrthindernis“ im Betriebsbereich der Ticona verursachen würde.

die Passagiere, je nach örtlichen Bestimmungen, im Flugzeug verbleiben oder das Flugzeug vorübergehend verlassen.

**Umsteigezeit:**

Als kürzest mögliche Umsteigezeit oder auch Minimum Connecting Time (MCT) wird die Zeit benannt in der ein Passagier, vom ausstellen der Triebwerke auf der Parkposition des ankommenden Fluges bis zum anlassen der Triebwerke auf der Parkposition des abgehenden Fluges, für seinen Umsteigevorgang benötigt. Dabei wird mit der MCT vom Flughafenbetreiber jedoch nur garantiert, dass bei einem Umsteigevorgang der die angegebene MCT nicht unterschreitet das aufgegebenes Fluggepäck im Anschlussflug sein wird.

Die erzielbare mittlere Umsteigezeit liegt zwischen den beiden Richtungsspitzen der An- und Abflugbewegungen (am Flughafen Frankfurt Main liegen die Richtungsspitzen durchschnittlich 74 Minuten auseinander → kürzeste 65 Minuten und längste 85 Minuten).

Daraus wird deutlich, dass die Lage von Start- und Landebahnen keinen Einfluss auf die Hubfähigkeit eines Flughafens hat. Die Hubfähigkeit wird bestimmt durch Knotenbildung von Luftverkehrsallianzen, durch zeitlich versetzte An- und Abflugwellen (Richtungsspitzen), durch Anordnung und Funktionalität des Passagierterminals, durch zügige Grenzformalitäten, durch hohe Technisierung der Gepäckabfertigung, etc.

**Verzögerungen:**

Verzögerungen, auch Verspätungen oder Pünktlichkeit genannt, werden von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) wie folgt definiert:

*„Im internationalen Luftverkehr gilt ein Flug als pünktlich, wenn er nicht mehr als fünfzehn Minuten von der im Flugplan vorgegebenen Zeit abweicht.“* (Quelle: ADV Verspätungsstatistik 2005).

Ohne Berücksichtigung von Verzögerungen würde jedes Flugbetriebsflächensystem bei gleichzeitig mehr als einer Bewegung pro Piste im Zeitintervall des Flugplans Kapazitätsdefizite aufweisen. Würden die Kapazitäten von Flugbetriebsflächen ohne ausreichende Verzögerungen (15 Minuten) geplant, wäre die Folge eine deutliche Überdimensionierung der verfügbaren Anzahl der Start- und Landebahnen.

Flugpläne werden im Fünf-Minuten-Raster erstellt. Wird pro Landebahn/Startbahn mehr als eine Bewegung in den Flugplan innerhalb dieses Zeitrasters eingestellt, tritt automatisch eine Verzögerung auf, da zwei oder mehr Flüge nicht gleichzeitig auf derselben Piste stattfinden können. Bei Großflughäfen können diese flugplanbedingten Verzögerungen durchaus bis zu fünfzehn Minuten betragen, ohne dass Kapazitätsengpässe auftreten oder der Flug als verspätet angesehen wird. Durch den wellenförmigen und zeitversetztem Verlauf der An- und Abflugbewegungen, werden diese Verzögerungen, nach Erreichen



der jeweiligen Richtungsspitze, wieder abgebaut.

Kapazitätsengpässe werden erst dann erreicht, wenn über die tägliche Betriebszeit betrachtet, mehr als 50 Prozent der Flugerignisse mit mehr als fünfzehn Minuten Verspätung registriert würden (Verspätungshäufigkeit). Diese erkennbare Situation würde den Flughafenbetreiber zum Handeln zwingen: Beseitigung des in der Simulation erkannten Engpasses oder Erweiterung des Flugbetriebsflächensystems.

**Am Flughafen Frankfurt Main wird derzeit, laut Fraport AG, eine Pünktlichkeitsrate (Verspätungshäufigkeit) von 80 Prozent erreicht. Dies belegt, dass es derzeit am Flughafen Frankfurt, trotz anders lautender Aussagen, keine Kapazitätsprobleme gibt.**