



16. Wahlperiode

# HESSISCHER LANDTAG

## Stenografischer Bericht – ohne Beschlussprotokoll –

## – öffentliche Anhörung –

48. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr

51. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz

14. Februar 2007, 9.05 bis 15.15 Uhr

### Anwesend:

#### WVA

Vorsitzender Abg. Clemens Reif (CDU)

#### CDU

Abg. Michael Boddenberg  
Abg. Judith Lannert  
Abg. Dr. Walter Lübcke  
Abg. Klaus Peter Möller  
Abg. Günter Schork  
Abg. Frank Williges

#### SPD

Abg. Uwe Frankenberger  
Abg. Lothar Klemm  
Abg. Hildegard Pfaff  
Abg. Bernd Riege  
Abg. Thorsten Schäfer-Gümbel  
Abg. Silke Tesch

#### BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Abg. Frank-Peter Kaufmann

#### FDP

Abg. Dieter Posch

#### ULA

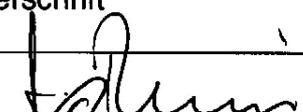
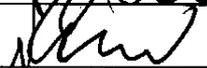
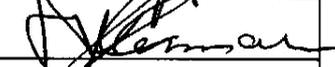
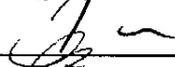
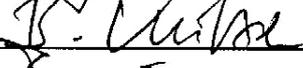
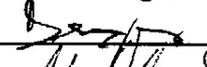
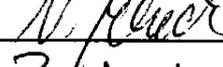
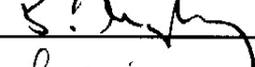
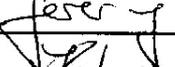
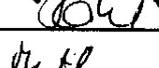
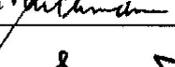
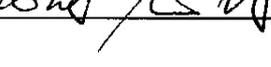
Abg. Klaus Dietz  
Abg. Roger Lenhart  
Abg. Dr. Rolf Müller (Gelnhausen)  
Abg. Petra Müller-Klepper  
Abg. Kurt Wiegel

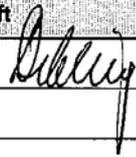
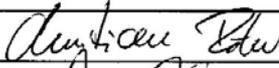
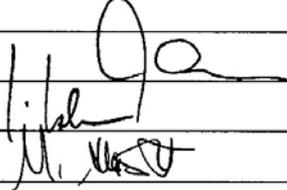
Abg. Bernhard Bender  
Abg. Nancy Faeser  
Abg. Gernot Grumbach  
Abg. Heike Hofmann  
Abg. Andrea Ypsilanti

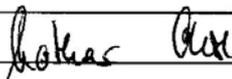
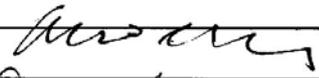
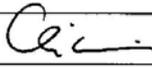
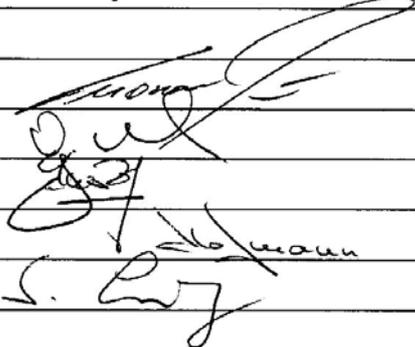
Abg. Ursula Hammann

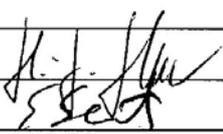
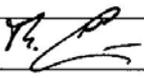
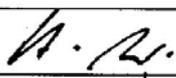
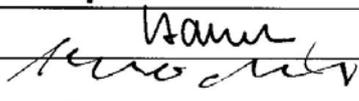
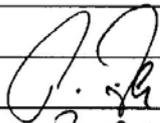
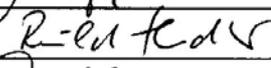
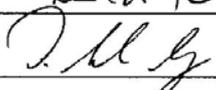
FraktAss Dr. Cromm (Fraktion der CDU)  
 FraktAss Jödicke (Fraktion der CDU)  
 FraktAssin Dr. Everts (Fraktion der SPD)  
 FraktAss Martin (Fraktion der SPD)  
 FraktAss Dr. Dapp (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
 FraktAssin Franz-Stöcker (Fraktion der FDP)

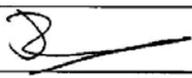
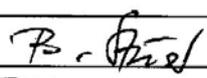
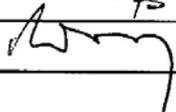
## Landesregierung:

Name	Amtsbezeichnung	Ministerium, Behörde	Unterschrift
RHIEL	H	HMWVL	
GÜTHER	SK	"	
EVERTER	ROR	HMWVL	
G. Hermann	LMR	"	
H. Franke	MR	"	
D. Hönig	RR	- u -	
Külzer	Ang.	"	
Mathias Benzusier	PS	"	
Natalie Kluck	VA	- u -	
Maßberg	Li. DP	"	
H. Holger Seewitz	LMR	SK	
Corinna Koll	ROR	"	
Philipp Kuhn	Referat	HMWVL	
Ulrich Lohz	Referat	HMWVL	
Werner Müller	Referat	"	

Unterschriftenliste zur mündlichen Anhörung LEP Drucks. 16/6057		
Mittwoch, 14. Februar 2007		
Institution	Name	Unterschrift
Arbeitsgemeinschaft der hessischen Industrie- u. Handelskammern, Frankfurt am Main	Dr. Hans-Peter Debling	
	Peter Niere	
	Stefan Müller	
Deutsche Bahn AG, Frankfurt am Main	Christian Röher	
Forschungs- und Beratungsbüro Maschke, Berlin	Dr. Christian Maschke	
Fraport AG, Frankfurt am Main	Prof. Dr. Manfred Schölich	
	Horst Amann	
	Thomas Vitzthum	
	Myriam Albrecht	
	Thomas Schäfer	
	Helen Petri	
Hessischer Landkreistag, Wiesbaden		
Hessischer Städtetag, Wiesbaden		

Hessischer Städte- und Gemeindebund, Mühlheim am Main		
HLUG, Wiesbaden	Dr. Ohse	
	Dr. Rumohr	
Initiative "Zukunft Rhein-Main", Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau	Bürgermeister Antenbrink	
	Bürgermeister Engisch	
	Frau von Schwanenflug	
	Frau Grimm	
	Herr Christiansen	
Intraplan Consult GmbH, München	Dr.-Ing. Markus Schubert	
KAG Flughafen Frankfurt am Main, Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau	Thomas Will	
	Manfred Ockel	
	Johannes Wolf	
	Doris Hofmann	
	Stefanie Luley	

Kommission zur Abwehr des Fluglärms - Flughafen Frankfurt am Main, Frankfurt am Main	Bürgermeister Thomas Jühe	
	Georg M. Müller	
	Hermann-Josef Heer	
	Reinhard Ebert	
	Dr. Stefan Schmitt	
	Hans-Joachim Becker	
	Thomas Lurz	
	Mathias Brendle	
Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, Frankfurt am Main	Verbandsdirektor Stephan Wildhirt	
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim	Dipl.-Ing. Gerhard Stanek	
Stadt Kelsterbach	Bürgermeister Erhard Engisch	
	Herr Dr. Fislake	
	Herr Schaab	
Stadt Raunheim	Bürgermeister Thomas Jühe	
Universität Trier, FB Rechtswissenschaften	Prof. Dr. Reinhard Hender	
Zeus GmbH Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung, Bochum	Dirk Schreckenberg	

ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Darmstadt	Owen Dielemann	
	Stüer, Prof. Dr. Bernhard	
	von Winning, Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning	

Protokollierung: RDirin Heike Schnier  
Karl Stettner  
Dr. Hildegard Müller  
Gertrud Schröder-Djug

**Antrag  
der Landesregierung betreffend Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main  
hier: Zustimmung durch den Hessischen Landtag  
– Drucks. 16/6057 –**

**WVA, ULA**

hierzu:

Stellungnahmen der Anzuhörenden

– Ausschussvorlage WVA/16/75 –

– Ausschussvorlage ULA/16/50 –

(Teil 1 bis 7 verteilt im Januar und Februar an alle Abgeordnete, RH, StK, MWVL, MULV und Fraktionen)

Vorerst nicht öffentlich zu behandelnde Stellungnahme von Herrn Dieter Faulenbach da Costa, Offenbach

(verteilt an Mitgl. WVA, ULA und FraktAsse, StK, MWVL, MULV am 07.02.07; Veröffentlichung im Internet auf Wunsch des Autors erst nach dem 30.03.2007)

**Vorsitzender:** Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich heiße Sie sehr herzlich willkommen zum zweiten Tag der gemeinsamen öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr und des Ausschusses für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Hessischen Landtages. Sie sind zu dieser öffentlichen Anhörung eingeladen worden, und man hat Sie, die Anzuhörenden, am 12. Dezember gebeten, Ihre schriftlichen Stellungnahmen abzugeben.

Die öffentliche Anhörung wird durchgeführt zum Antrag der Landesregierung betr. Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 und hier im Speziellen Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main. Es ist hier eine Zustimmung durch den Hessischen Landtag gefordert. Dies ist niedergeschrieben in der Drucks. 16/6057.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir befinden uns heute im zweiten Teil der Anhörung. Dieser zweite Teil umfasst die Tagesordnungspunkte 3 und 4. Diese Tagesordnungspunkte betreffen eine Vielzahl von Anzuhörenden. Unter Tagesordnungspunkt 3 ist insbesondere die Frage des Straßen- und Schienenverkehrs und unter Tagesordnungspunkt 4 die Siedlungsstruktur und weitere Raumordnungsfaktoren zu behandeln.

Gestatten Sie mir, dass ich einige Bemerkungen zum Ablauf mache. Wir hatten die Anzuhörenden in der Einladung gebeten, ihre Stellungnahmen möglichst in Fünf-Minuten-Beiträgen zu präsentieren. Wir möchten dann in einem Block von etwa zehn Minuten

den Anzuhörenden Gelegenheit geben, Fragen der Abgeordneten des Hessischen Landtags zu beantworten. Ich möchte Sie bitten, Ihre mündliche Präsentation im Rahmen dieser Zeit zu halten. Wir machen selbstverständlich auch Ausnahmen, aber wir möchten diese wegen des Zeitmanagements doch in einem gewissen vertretbaren Rahmen halten.

Wir sind als Abgeordnete ja sogenannte Leseratten. Insofern können Sie schon davon ausgehen, dass wir die schriftlichen Stellungnahmen nicht nur zur Kenntnis genommen, sondern auch gelesen haben. Insofern darf ich aus der Erfahrung des gestrigen Tages sagen: Sie müssen Ihre schriftliche Stellungnahme hier nicht mehr wortgetreu im mündlichen Vortrag präsentieren, sondern es ist eher angebracht, dass Sie eine mündliche kursorische Zusammenfassung geben.

Eine weitere – technische – Anmerkung: Ich bitte Sie höflichst, Ihre Handys so zu konfigurieren, dass Sie andere Teilnehmer nicht stören. Das kann man machen, indem man die Geräte lautlos stellt. Ich bitte Sie wirklich höflichst, dies zu tun. Die Bedeutung dieser Anhörung steht über dem einen oder anderen Anruf, den Sie auf Ihrem Mobiltelefon empfangen.

Des Weiteren möchte ich darauf hinweisen, dass wir hier eine rauchfreie Zone haben. Die „Schwerstabhängigen“ haben die Möglichkeit, in der Kantine links neben dem Ausgang im hinteren Bereich ihrer Sucht zu frönen. – Dieses als Vorabbemerkungen.

Ich würde nun bitten, dass wir in den Tagesordnungspunkt 3 eintreten. Wir beginnen mit dem ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme in Darmstadt, Herrn Dieleman. Es geht dann weiter mit Herrn Röher von der Deutschen Bahn AG, Herrn Stanek vom Rhein-Main-Verkehrsverbund, Herrn Prof. Dr. von Winning, Herrn Dr. Markus Schubert von Intraplan Consult, München. Dann werde ich Herrn Landrat Enno Siehr von der Initiative „Zukunft Rhein-Main“ aufrufen. Ich weiß nicht, ob er hier ist oder nicht; vielleicht ist ja jemand hier, der es ihm anschließend sagt. Dann geht es weiter mit Herrn Will und Herrn Ockel von der KAG Flughafen Frankfurt am Main usw.

Darf ich nun Herrn Dieleman vom Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH in Darmstadt um seine Präsentation bitten.

Herr **Dieleman**: Mein Name ist Owen Dieleman; ich vertrete das Zentrum für integrierte Verkehrssysteme, kurz ZIV, aus Darmstadt. Das ZIV war von der Fraport AG im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Ausbau Flughafen Frankfurt/Main mit der Bearbeitung von zwei Gutachten beauftragt, zum einen dem Gutachten G9.1 „Auswirkungen aus dem landseitigen Verkehr“ und dem Gutachten G9.2 „Auswirkungen auf das Betriebs- und Vorfahrtsstraßennetz am Flughafen“.

Ziel des Gutachtens G9.1 war, wie der Titel schon andeutet, die Ermittlung und Darstellung der Auswirkungen des vorhabenbezogenen Verkehrs auf den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Personenverkehr in der Region. Schwerpunkte dabei waren die Identifizierung von verkehrlichen Engpässen, insbesondere solchen, die durch das Vorhaben direkt hervorgerufen werden, und zum anderen die Bereitstellung und Aufbereitung von Datengrundlagen zum bodengebundenen Verkehr als Ausgangspunkt für die anschließenden umwelttechnischen Betrachtungen.

Im Rahmen der Untersuchung wurden verschiedene Verkehrserschließungsmaßnahmen betrachtet und bewertet, die geeignet sind, die durch das Vorhaben hervorgerufenen Leistungsdefizite in den Verkehrsnetzen zu beseitigen. Im Bereich der regional und überregional bedeutsamen Verkehrsnetze betrifft das insbesondere den Bereich der Anschlussstelle Zeppelinheim an der A5 und die A5 selbst zwischen Autobahnkreuz Frankfurt und der Anschlussstelle Zeppelinheim.

Ergebnis der Untersuchungen war, dass die letztendlich bevorzugte Variante, die auch mit dem Planfeststellungsverfahren beantragt worden ist, zur Erweiterung der Anschlussstelle Zeppelinheim und zur Erweiterung der A5 in Fahrtrichtung Süden in dem vorher genannten Querschnitt ausreichend leistungsfähig ist, um die Zusatzbelastungen aufzunehmen.

Zum öffentlichen Personenverkehr fanden die Berechnungen zum Verkehrsaufkommen durch die Firma Intraplan Consult aus München statt; das ZIV hat diese Ergebnisse übernommen und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsnetze bewertet. Ergebnis dieser Untersuchungen war ebenfalls, dass das ÖV-Angebot im Bereich des Flughafens, ergänzt um die Maßnahmen zur Erschließung des Terminals 3, sprich PTS- und Buserschließung des RMV ausreichend leistungsfähig sind, um die zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch das Vorhaben aufzunehmen.

Vielleicht an dieser Stelle noch ein kurzer Hinweis, der mit in unsere Stellungnahme aufgenommen worden ist: Die Auswirkungen des Vorhabens, was Zusatzbelastungen im landseitigen Bereich angeht, wirken sich, je weiter man sich vom Flughafen entfernt, immer weniger aus. Diese Zusatzbelastungen verteilen sich also in den Netzen. Je weiter man vom Flughafen weg kommt, desto geringer sind diese Zusatzbelastungen. Von daher ist ein Ergebnis der Untersuchung gewesen, dass es über die Maßnahmen, die jetzt in der Untersuchung als vorhabenbedingt notwendig festgestellt worden sind, keine weiteren, direkt mit dem Vorhaben verbundenen Ausbaunotwendigkeiten in den überregional bedeutsamen Verkehrsnetzen gibt. Es wurden also die in den Untersuchungen genannten Maßnahmen, wie z. B. der Ausbau der A3 berücksichtigt, auch in Abstimmung mit der Vorgabe der Planungs- und Genehmigungsbehörde. Aber das sind letztendlich Maßnahmen, die unabhängig vom Ausbaurverfahren in den jeweiligen Fach- und Rahmenplänen mit aufgenommen sind und unabhängig vom Ausbau des Flughafens öffentlich anerkannte Maßnahmen sind, die für eine mittlere bis langfristige Sicherstellung der Verkehrsabwicklungsqualität in der Region als notwendig erachtet werden.

Vielleicht noch eine abschließende Bemerkung: Wir haben mittlerweile auch die Fortschreibung der Unterlagen auf den Planungshorizont 2020 inhaltlich abgeschlossen. Die Ergebnisse dieser Fortschreibung bestätigen letztendlich die Kernaussage der Untersuchung aus dem Jahre 2004, die noch auf den Prognosehorizont 2015 ausgerichtet war.

Ich möchte es hierbei belassen und stehe selbstverständlich gern für Fragen zur Verfügung.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Dieleman. – Als Erster hat sich Herr Abg. Kaufmann gemeldet.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Dieleman, ich habe eine ganze Reihe von kleineren Fragen.

Meine erste Frage: Warum ist Ihre Stellungnahme eigentlich als „nicht öffentlich“ gekennzeichnet? So viel Geheimes scheint in dem, was wir in den schriftlichen Unterlagen haben, nicht zu stehen.

Zweite Frage: Habe ich Sie richtig verstanden, dass das, was z. B. im Raumordnungsverfahren herausgekommen ist, und das, was an zusätzlichen Straßenbaumaßnahmen in den Planungen ist, alles gemacht werden muss, damit Ihre Aussage zutrifft, dass es dann verkehrsmäßig abzuwickeln ist?

Dritte Frage dazu: Wie viel Reserve hat denn das? Wir haben gestern von Intraplan gehört, da nach 2020 die Welt ja nicht stehen bleibt, sodass man davon ausgehen muss, dass die Entwicklung – Herr Boddenberg ist möglicherweise anderer Meinung – weiter geht, auch mit zunehmendem Verkehrsaufkommen am Flughafen und in der Folge dann auch am Boden darum herum. Die Frage ist: Können Sie Aussagen dazu machen, wie groß die Reserven dessen sind, was das System leisten kann?

Vierte Frage unter dem Stichwort Anbindung der S-Bahn an Terminal 3. Wir sehen es so, dass so etwas zwingend wäre, wenn man den Verkehr bewältigen will. Sehen Sie das ähnlich, oder sehen Sie es anders? Und wenn Sie das anders sehen, warum?

Fünfte Frage. Ich weiß nicht, ob Sie dazu etwas sagen können, aber es wäre schon ganz wichtig bezüglich des Bodenverkehrs. Wir haben ja perspektivisch und den Planungen eine Ausweitung, das heißt, Terminal 3 liegt ja an einer ganz anderen Stelle. Mit welchen Übergangszeiten ist nach Ihrer Einschätzung zu rechnen für den Bodentransport von Passagieren und auch von Gepäck von Terminal 1 nach Terminal 3 oder umgekehrt? Wie ist dieses also bodenmäßig abzuwickeln?

Herr **Dielemann:** Zu Ihrer ersten Frage bezüglich der Veröffentlichung der Stellungnahme: Wie Sie schon sagten, stehen darin keine ganz neuen Erkenntnisse. Die Ergebnisse der Gutachten sind auch schon in mehreren Veranstaltungen, z. B. öffentlichen Anhörungen usw., dargestellt und diskutiert worden. Wir gehen auch davon aus, dass diese Stellungnahme im Anschluss an diese Anhörung veröffentlicht wird. Von daher denke ich, dass Interessierte in dieser Stellungnahme keine weltbewegenden Neuigkeiten finden werden.

Ihre zweite Frage war, wenn ich das richtig mitgeschrieben habe, ob diese Maßnahmen, die jetzt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Bereich Straßennetz vorgesehen sind, für die Erschließung des Flughafens zwingend notwendig und auch ausreichend sind. Wie gesagt, werden durch das Vorhaben in einigen Bereichen leistungsmäßige Defizite im Straßennetz hervorgerufen, die sich im Bereich des überregionalen Straßennetzes auf den Bereich Anschlussstelle Zeppelinheim und den Bereich der A5 zwischen Autobahnkreuz Frankfurt und Anschlussstelle Zeppelinheim in Fahrtrichtung Süden erstrecken. Für diese Bereiche sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Maßnahmen dargestellt und mit beantragt, die diese Defizite der Leistungsfähigkeit letztendlich in ausreichendem Maße beheben.

Zu Ihrer dritten Frage, inwieweit das ganze System noch Reserven hat: Die Maßnahmen, die direkt mit dem Ausbau zusammenhängen, weisen noch Reserven auf. Bis zu welchem Zeitpunkt diese Reserven ausreichen, ist eine andere Frage. Unabhängig davon sind natürlich die gesamten Netzwerke der Region zu sehen, die in Teilbereichen irgendwann auch an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit stoßen werden, die aber nicht direkt mit dem Flughafenausbau zusammenhängen.

Zu Ihrer vierten Frage zur Anbindung des Terminal 3 an die S-Bahn: Unsere Untersuchung beruht auf einer Anbindung des Terminals 3 mit PTS in der Richtung C1-B2 und damit auch an den Fernbahnhof und Regionalbahnhof sowie eine Buserschließung, insbesondere auch zum Bahnhof Zeppelinheim. Diese Anbindung ist an sich ausreichend leistungsfähig, um die Zusatzverkehrsmenge mit aufzunehmen. Wenn Sie mich fragen, ob das eine ausreichende Anbindung ist: Wie gesagt, von der Leistungsfähigkeit her passt es. Eine direkte S-Bahn-Anbindung hat natürlich auch gewisse Vorteile, ist aber nicht zwingend notwendig, um die Verkehre zu bewältigen.

Zu Ihrer fünften Frage zu den Transferzeiten zwischen den Terminals kann ich keine Aussage treffen; das haben wir jetzt nicht betrachtet. Das war Bestandteil eines anderen Gutachtens. Dazu muss ich auf Fraport oder andere Beteiligte verweisen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Dieleman, Sie sagten am Anfang „Planfeststellungsverfahren“ zum Straßenbau. Ich habe mich vielleicht nicht richtig ausgedrückt. Ich meinte im Rahmen der Maßnahmen, die auch im Bundesverkehrswegeplan stehen. Das überdeckt sich zum Teil. Ich meinte alle die Maßnahmen, die notwendig sind, um das System sozusagen am Laufen zu halten.

Ich füge noch etwas hinzu: Sie sagten, irgendwann kommt die Leistungsfähigkeitsgrenze. Die Ausbaumaßnahmen bestehen ja zum Teil darin, dass – was weiß ich – in den „Ohren“ zusätzliche Spuren angelegt werden oder so. Wenn so ein System dann absehbar, möglicherweise nach 2020, aber doch noch in perspektivischen Planungszeiten erweitert werden muss – und Finanzierungszeiten von Verkehrsmaßnahmen sind ja auch nicht ganz so kurz, wie wir wissen –, ist das System denn danach überhaupt noch leistungsfähiger zu machen, sprich erweiterbar, oder kommen wir dann tatsächlich in eine systembedingte, nicht mehr auflösbare Stausituation?

Herr **Dieleman:** Zu den Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan: Diese Maßnahmen sind unabhängig vom Flughafenausbau als notwendig zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsabwicklungsqualität in der Region erkannt worden. Es ist auch nicht so, dass diese Maßnahmen aufgrund des Verkehrsaufkommens, das zusätzlich durch das Vorhaben hervorgerufen wird, zwingend mit dem Ausbau verbunden werden müssen. Es gibt teilweise heute schon Engstellen im Straßennetz, oder sie sind künftig zu erwarten. Diese sind aber letztendlich unabhängig vom Vorhaben Flughafenausbau gegeben und werden durch das Vorhaben auch nicht deutlich verschlimmert. Von daher besteht kein direkter Zusammenhang mit dem Vorhaben Flughafenausbau.

Noch einmal zu den Leistungsfähigkeitsreserven: Die Maßnahmen, die direkt im Bereich der Anschlussstelle Zeppelinheim durchgeführt werden, haben durchaus noch Reserven, um noch weitere Belastungszunahmen aufzunehmen. Selbstverständlich sind sie nicht unbegrenzt, aber auch da ist die Frage: Inwieweit kann z. B. auch ein

Terminalsystem an sich noch zusätzliche Verkehrsbelastungen aufnehmen. Wir haben aber nicht im Detail untersucht, bis zu welchem Zeitpunkt dort gegebenenfalls – wenn überhaupt – Probleme auftreten könnten. Meine Antwort bezieht sich vielmehr auf die gesamten regionalen Verkehrsnetze, die auch in anderen Bereichen im Jahr 2020 an ihre Leistungsgrenze stoßen werden, die aber letztendlich unabhängig vom Vorhaben Flughafenausbau zu sehen sind, sondern aufgrund der allgemeinen Entwicklung – auch Flughafen, aber auch der Restentwicklung in der Region und in Europa – immer stärker belastet werden.

**Vorsitzender:** Danke schön. Gibt es weitere Fragen an den Anzuhörenden? – Das ist nicht der Fall. Dann darf ich diesen Komplex abschließen. Herr Dieleman, wenn Sie bis zum Ende des Tagesordnungspunktes 3 hier bleiben könnten; es könnte durchaus sein, dass sich aus dem Querverbund anderer Präsentationen noch Fragen an Sie ergeben. Danke schön.

Dann darf ich Herrn Christian Röher von der Deutschen Bahn AG bitten.

Herr **Röher:** Guten Tag, meine sehr verehrten Damen und Herren, sehr geehrter Herr Staatsminister, sehr geehrter Herr Staatssekretär! Mein Name ist Christian Röher; ich vertrete hier die Deutsche Bahn AG. Wir haben Ihnen die Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zukommen lassen, und es wurde ja schon gesagt, dass Sie sie auch gelesen haben.

Die Deutsche Bahn AG wurde 1994 gegründet und ist natürlich an der weiteren Bedienung des Flughafens hier in Frankfurt/Rhein-Main sehr interessiert. Wir haben heute schon eine sehr, sehr gute Anbindung dieses Flughafens durch unsere Züge, durch das Netz der Deutschen Bahn AG, einmal durch den Regionalbahnhof und zum anderen auch durch den Flughafen-Fernbahnhof.

Der Flughafen Frankfurt/Rhein-Main ist durch verschiedene ICE- und IC-Linien voll in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn integriert. Des Weiteren sind wir an der Bedienung des Flughafens durch den Nahverkehr beteiligt, das heißt, durch den mit dem Rhein-Main-Verkehr verbundenen Leistungen zur Einbindung des Flughafens in den öffentlichen Personennahverkehr, sowohl bei der Bahn als auch bei Straßenverkehrsunternehmen. Schon heute werden von uns rund 56.000 Fahrgäste im Bereich Flughafen transportiert.

Ganz wesentlich ist für uns, für die Deutsche Bahn, die Entscheidung hinsichtlich der Einbindung des Terminals 3 in das Nahverkehrsnetz. Dazu hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr in der Region die notwendigen Schritte eingeleitet. Wir sind hier als Deutsche Bahn AG involviert, insbesondere über das Projekt Frankfurt RheinMain<sup>plus</sup>, wo die genannten Infrastrukturmaßnahmen für den Schienenverkehr im Rhein-Main-Gebiet abgestimmt und geplant werden.

Abg. **Michael Boddenberg:** Könnten Sie uns ein wenig über die in den vergangenen Jahren immer wieder thematisierte Möglichkeit der Verlagerung beispielsweise von

Kurzstreckenflügen auf die Deutsche Bahn berichten – Stichwort: Köln–Frankfurt, Köln–Stuttgart? Sagen Sie vielleicht noch etwas zu dem – hoffentlich zunehmenden – Service der Bahn, was das Einchecken an Fernbahnhöfen anbelangt, um dann von wo auch immer nach Frankfurt zu fahren und von dort weiterfliegen zu können. Und wenn Sie können, wäre ich dankbar, wenn Sie auch noch mal über die Frage berichten könnten, inwieweit die Anbindung Frankfurt und Hahn (Hunsrück) bei Ihnen Thema ist und was sich dort in eine hoffentlich positive Richtung bewegt.

Herr **Röher**: Die Einbindung des Flughafens in den Fernverkehr der Deutschen Bahn – das hatte ich kurz gesagt – erfolgt vor allen Dingen durch die ICE- und IC-Linien. Wir haben hier ja heute schon eine Verbindung vom Flughafen Frankfurt/Rhein-Main in Richtung Köln/Bonn, in Richtung Düsseldorf. Dort fahren ja die ICE-Züge direkt durch. Weiterhin haben wir ein Projekt von Stuttgart aus, wo die Reisenden ja schon am Bahnhof in Stuttgart einchecken können, dann zu den Flughäfen fahren und dort gleich ins Flugzeug steigen können.

(Abg. Michael Boddenberg: Haben Sie dazu Zahlen?)

– Zahlen habe ich leider nicht dabei. Wenn das gewünscht wird, könnten wir das im Nachgang machen.

Der zweite Punkt: Flughafen Frankfurt-Hahn. Dazu gibt es eine Vereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und dem Land Rheinland-Pfalz zur Untersuchung der Machbarkeit der Wiederaufnahme des Schienenverkehrs in diesem Bereich, insbesondere natürlich dann von Mainz hoch auf der alten Hunsrückstrecke. Soweit ich weiß, laufen die Untersuchungen, gemeinsam mit dem Land und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord. Über Ergebnisse kann ich natürlich noch nichts sagen, weil man noch dabei ist. Unterstellt ist dabei aber – das weiß ich –, dass man dort Regionalexpresszüge hochfahren lassen möchte, etwa jede Stunde und verstärkt durch Regionalbahn. Das liegt dann natürlich in der Verantwortung des ZPNV Rheinland-Pfalz Nord.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Ich hätte auch einige wenige Fragen.

Erste Frage. Was mich in Ihrer schriftlichen Stellungnahme ein bisschen schockiert hat, – ich sage es ganz offen –, ist, dass Sie dort, bezogen auf das Projekt Frankfurt Rhein-Main<sup>plus</sup>, mitteilen, dass ab 2015 die Kapazität schrittweise erhöht werden solle. Wir reden aber ja davon, dass im Jahre 2015 schon erhebliche Kapazitätswachse sozusagen luftseitig und damit auch mit Folgen für die landseitigen Transporte im Flughafen vorhanden sein sollen. Wie ist das hinreichend zu koordinieren? Da sehe ich doch gewisse Probleme, insbesondere weil ja auch Finanzierungsvereinbarungen wohl noch nicht hinreichend abgeschlossen sind. Ich sage das, weil ich selber aus einer S-Bahn-Finanzierungszeit stamme und weiß, dass sich das alles noch furchtbar in die Länge ziehen kann. Die S-Bahn konnte dann am Ende erst 25 Jahre später in Betrieb genommen werden, als es ursprünglich geplant war. Das wäre für ein solches Projekt wie hier natürlich sehr problematisch. Insoweit hätte ich von Ihnen dazu gern eine Stellungnahme.

Das Zweite: Sie schreiben – und das ist ja auch Fakt –, dass die Anbindung im Fernnetz durch den Fernbahnhof sehr gut gegeben ist. Nun ist in den Planungen ja ein Terminal 3 enthalten. Deswegen meine Frage: Von welchen Übergangszeiten vom Terminal 3 bis zu Ihrem Fernbahnhof gehen Sie aus, um dann in den Weitertransport hin oder her – das ist ja egal – integrieren zu können?

Herr **Röher**: Zu den Projekten im Rahmen Frankfurt RheinMain<sup>plus</sup>: Diese Projekte sind ja keine Projekte der Deutschen Bahn allein, sondern mit dem Land Hessen, mit dem Bund, mit der Stadt Frankfurt, mit der Region Rhein-Main abgestimmte Projekte. Das heißt, die Projekte sind abgestimmt. Wir wissen auch, in welche Richtung das gehen soll, beispielsweise viergleisiger Ausbau Richtung Bad Vilbel, Friedberg etc. Das sind die einzelnen Projekte; sie werden Ihnen bekannt sein. Natürlich dauert das alles seine Zeit. Das geht mit der Planung und der Planfeststellung los, mit der Finanzierungsvereinbarung, und das zieht sich natürlich über Jahre hin, sodass wir nicht von heute auf morgen diese Projekte fertig haben werden. Das ist aber immer abgestimmt mit der Landesplanung, mit den Planungen im Gebiet Rhein-Main. Eine Forcierung ist natürlich immer dann möglich, denke ich, wenn die Finanzierung schneller geht. Da sind wir natürlich auch davon abhängig, wie die finanziellen Mittel vom Bund fließen.

Die zweite Frage, Fernverkehr: Wir konzentrieren uns natürlich auf den Fernbahnhof gegenüber dem Bereich Terminal 1. In Bezug auf Wege vom Terminal 3 hinüber durch das PTS-System oder welches System auch immer der Flughafen dort installieren wird: Bei einem so großen Flughafen wird das natürlich seine Zeit dauern, aber eine konkrete Zahl, wie lange man von dort zum Fernbahnhof hinüber fährt, kann ich Ihnen natürlich nicht nennen.

Was für uns auf jeden Fall feststeht, zumindest nach den Prognosen, die uns bekannt sind, werden wir im Bereich Terminal 3 keinen zusätzlichen Fernverkehrshalt einrichten wollen, zumindest was Züge der Deutschen Bahn betrifft. Ich weiß nicht, was andere Eisenbahnverkehrsunternehmen vielleicht vorhaben, aber zumindest die Deutsche Bahn AG hat in der Prognose keinen Halt am Flughafen-Terminal 3 vorgesehen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Eine Nachfrage, weil in der aktualisierten Prognose der Passagierzahlen von Fraport – über die haben wir gestern ja auch gesprochen – jetzt insgesamt 76,1 Millionen Passagiere für das Jahr 2015 stehen. Jetzt bin ich mal ganz großzügig; es kommt ja auf Hunderttausend hin oder her nicht an. Sagen wir mal, 50 % davon sind Umsteiger. Die betreffen Sie nicht, weil diese sich nicht auf dem Landwege bewegen wollen. Es bleibt immerhin noch die Hälfte. Das sind 38 Millionen. Das ist eine erhebliche Steigerung gegenüber jetzt. Für 2015 gilt die Prognose. Wie bekommen wir diese Menschen auf dem Boden außerhalb des Flughafens vernünftig transportiert, wenn die Maßnahmen, die zur Attraktivitätssteigerung oder zur Leistungsverbesserung im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere Schienenverkehrs, erst ab 2015, sagen wir mal, greifen könnten, wie es jetzt von Ihnen wegen der vielen Probleme, die wir ja auch kennen, noch mal dargestellt worden ist? Dann bekommen wir doch ein Riesenproblem. Wie lösen wir dieses Problem? Es müsste ja dann beim Individualverkehr im Straßensystem gelöst werden, was ja aber wieder Annahmen voraussetzt, dass bestimmte Anteile im öffentlichen, also im Schienenverkehrssystem transportiert werden. Wie können wir diese Kollision, diesen Knoten lösen?

Herr **Röher**: Die Frage zu dem Hinbringen und Wegfahren der Fluggäste im Rhein-Main-Gebiet würde ich an den Rhein-Main-Verkehrsverbund weitergeben, weil er dafür der zuständige Aufgabenträger ist. Herr Stanek kann anschließend dazu bestimmt etwas sagen. Für den Fernverkehr ist der Anteil dieser Fluggäste wahrscheinlich relativ gering, und das können wir über den Flughafen-Fernbahnhof – das haben unsere Fernverkehrsleute auch nachgerechnet – in unseren Zügen wegtransportieren –, vom Flughafen-Fernbahnhof.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Was verstehen Sie unter „relativ gering“, welche Größenordnung?)

– Dazu möchte ich keine Zahl sagen. Ich kann Ihnen nicht sagen, wie viel Prozent der Fluggäste der Fraport dann im Fernverkehr auf die Züge der Deutschen Bahn umsteigen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Ich wollte nur wissen, was für Sie „relativ gering“ ist: 100 pro Tag, 1.000 pro Tag? Welche Größenordnung?

Herr **Röher**: Dazu möchte ich keine Zahl sagen. Das kann ich nicht.

Abg. **Dieter Posch**: Zu den Anbindungen der Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar haben Sie ja schon etwas gesagt. In Ihrer Stellungnahme nehmen Sie auch Bezug auf den Ausbau des Korridors Hanau–Fulda–Würzburg mit Anschluss an die Schnellstrecke Hannover–Kassel–Würzburg. Könnten Sie dazu aus der Sicht der Bahn etwas sagen, weil natürlich diese Strecken insbesondere vor dem Hintergrund der Steigerungsraten, die wir am Flughafen erwarten, wichtig sind?

Zweite Frage: Sie haben auf die Frage von Herrn Boddenberg zum Thema Check-in in anderen Städten etwas gesagt. Welches sind die Kriterien? Und ist geplant, in anderen Städten – ich denke beispielsweise an Kassel – so etwas in gleicher Weise zu machen? Denn wenn die Möglichkeiten nicht verbessert werden, wird natürlich der Druck der Individualreisenden auf den Frankfurter Flughafen bzw. die dort dann gegebenen Bahnverbindungen zunehmen. Deswegen die Frage: Sehen Sie Bedarf, gegebenenfalls zwischenzeitlich zusätzlich Parkraum zu schaffen, um landseitig die Anbindung zu verbessern?

Herr **Röher**: Zur Neubaustrecke im Bereich Frankfurt (Main), Anbindung an die Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg kann ich sagen, dass wir ein Rieseninteresse daran haben, diese Strecke wie auch immer bauen zu können. Wir sind hier ganz eng in Kontakt mit dem Bund und dem Land und sind in den Verhandlungen. Ich denke mal, in nächster Zeit werden wir hier schon eine einvernehmliche Lösung finden. Sie ist heute noch nicht da, das wissen Sie; Sie wissen aber auch, dass wir hier im engen Kontakt sind. Ich möchte mich hier zu Zahlen nicht äußern, auch keine Prognose abgeben, wann die Planungen weiter fortgesetzt werden können. Aber wir sind hier im engen Kontakt mit allen, die in Hessen Verantwortung dafür tragen, die auch dieses große Interesse mit der Deutschen Bahn AG teilen.

Das Zweite, Check-in auf anderen Fernbahnhöfen: Herr Posch, das nehme ich als Vorschlag noch einmal mit für unsere Kollegen beim Fernverkehr, dass die sich das noch einmal anschauen, wo wir das an anderen Standorten in Deutschland noch machen könnten.

(Zuruf: Parkraum?)

– Parkraum im Bereich Flughafen? – Diese Frage würde ich eigentlich zur Fraport geben wollen. Wir haben an unseren anderen Bahnhöfen genug Parkraum; das müssen wir nicht am Flughafen schaffen.

**Vorsitzender:** Darf ich fragen, ob wir weitere Anmerkungen und Fragen an Herrn Röher haben? – Das ist nicht der Fall. Dann darf ich den Komplex abschließen und bitte auch Sie, Herr Röher, sich im Rahmen des Tagesordnungspunkts 3 noch zur Verfügung zu halten, weil es unter Umständen noch Nachfragen gibt, für die wir Sie benötigen. Herzlichen Dank einstweilen.

Ich komme dann zum Vertreter des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, Herrn Dipl.-Ing. Gerhard Stanek. – Bitte schön, Herr Stanek.

Herr **Stanek:** Herr Vorsitzender, Herr Staatsminister, Herr Staatssekretär, sehr geehrte Damen und Herren! Mein Name ist Gerhard Stanek; ich bin der Geschäftsbereichsleiter Planung beim Rhein-Main-Verkehrsverbund und freue mich, hier unsere Stellungnahme zum Antrag der Landesregierung zur Änderung des Landesentwicklungsplans vorstellen zu dürfen.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund ist zuständig für die Bestellung der Verkehrsleistungen im öffentlichen Nahverkehr. Wir bedienen den Flughafen mit Schienenverkehr und Busverkehr. Der zentrale ÖV-Anschluss befindet sich am Terminal 1, derzeit mit ca. 40 000 Ein- und Aussteigern. Mit dem geplanten Ausbau des Flughafens wird natürlich Mehrverkehr erzeugt, den wir durch eine Vergrößerung der Zugkapazitäten, insbesondere im S-Bahn-Bereich, abwickeln können. Wir fahren heute im Bereich der S-Bahn im Wesentlichen mit Vollzügen. Wir können diese auf Langzüge verstärken. Das ist eine Kapazitätserweiterung um ca. 30, 35 %, sodass wir dann der Entwicklung der Nachfrage auf dem Flughafen auch gerecht werden können.

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Flughafenbindung sind für uns die im Regionalen Nahverkehrsplan enthaltene Regionaltangente West, die Anbindung des projektierten Terminals 3 über die Riedbahn mit den S-Bahn-Linien S7 im Viertelstundentakt und der Regionalexpresslinie 70, von Mannheim kommend, im Stundentakt sowie über den ergänzenden Busverkehr. Und in räumlicher Nähe zum Flughafen bringt die Umnutzung des Geländes durch das Verlassen der amerikanischen Siedlungen, das Gelände Gateway Gardens, natürlich auch Anforderungen an den ÖPNV mit sich.

Zu den einzelnen Punkten: Die Regionaltangente West verkehrt von Bad Homburg und vom Frankfurter Nordwestzentrum über den Flughafen nach Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag. Jeder dieser zwei Äste verkehrt im 30-Minuten-Takt, sodass auf dem Kernabschnitt zum Flughafen damit ein 15-Minuten-Takt angeboten werden kann. Das

schaft neue Direktverbindungen und entlastet insbesondere um 8.000 bis 9.000 Fahrgäste pro Tag die zentrale Verbindung zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof und dem Flughafen. Die RTW ist eine wichtige Zubringerlinie dann für den Flughafen, die frühzeitig die Verkehre, beispielsweise aus der Region Limburg-Weilburg oder aus anderen Regionen in Höchst abfängt und dann direkt zum Flughafen führt, sodass Kapazitäten und Reserven dann für die Verkehre vom Frankfurter Hauptbahnhof zum Flughafen zur Verfügung stehen.

Wir sind derzeit dabei, im Auftrag des Aufsichtsrates des Rhein-Main-Verkehrsverbundes die Planungen weiter zu konkretisieren und die Kostenschätzungen ebenfalls im Detail zu entwickeln, und wir sehen danach eine Entscheidung der Gebietskörperschaft über die Finanzierung der RTW. Wir gehen bei einem zügigen Planungsverfahren von einer Inbetriebnahme im Jahr 2016 aus.

Der zweite Punkt, der hier auch schon angesprochen und für uns natürlich ganz wesentlich ist, ist die Anbindung des projektierten Terminals 3 mit der Riedbahn. Wir haben hier gemeinsam mit dem Land Hessen und der Bahn AG, auch mit Fraport, in einer Voruntersuchung verschiedene Planfälle untersucht, beispielsweise eine Stichfahrt nur mit dem PTS-System vom Terminal 2 zum Terminal 3 und dann weiter nach Zeppelinheim oder weiter nach Walldorf und auch die Verschwenkung der Bahntrasse zwischen Zeppelinheim und Walldorf mit verschiedenen Linienvarianten. Für die beste Variante haben wir dann eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt. Die beste Variante war die Verschwenkung der Bahntrasse zwischen Zeppelinheim und Walldorf zur Anbindung des Terminals 3 mit einer Investitionssumme von ca. 118 Millionen €. Dieser Bahnhof im Terminal 3 wird dann von rund 19.400 Ein- und Aussteigern pro Werktag angenommen. Wir gehen davon aus, dass die S7 von Frankfurt bis Groß-Gerau dann im 15-Minuten-Takt verkehren wird und der Regionalexpress, die Linie 70, mit Doppelstockwagen, wie heute im Stundentakt. Die Maßnahme hat sich mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 2,0 als volkswirtschaftlich positiv herausgestellt.

In diesem Zusammenhang bitten wir, bei der Veränderung des Landesentwicklungsplans als sonstige Festlegung aufzunehmen, dass die Anbindung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs an den Flughafen durch die Regionalplanung konkretisiert und regionalplanerisch gesichert wird, und auch, dass Planungen und Nutzungen, die die Anbindung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs an den Flughafen verhindern oder erschweren könnten, zu vermeiden sind.

Das dritte Thema für die ÖV-Anbindung des Flughafens betrifft den Busverkehr. Der Busverkehr hat eine ergänzende Funktion und erschließt im Wesentlichen die Korridore, die mit der Schiene nicht angebunden sind. Wir sind derzeit, gemeinsam mit Fraport, dabei, eine Untersuchung durchzuführen, um die Busverkehre zu optimieren. Der Busverkehr ist ein flexibles Verkehrsmittel; er kann fortlaufend den aktuellen Erfordernissen angepasst und verbessert werden, und das werden wir im Rahmen der Ausschreibungsverfahren der einzelnen Busnetze zum Flughafen auch tun.

Der vierte Punkt ist das ÖPNV-Erschließungskonzept für Gateway Gardens und dessen Auswirkungen auf die Erschließung des Flughafens. Hier wird ein Bebauungsplan der Stadt Frankfurt aufgestellt, und im Rahmen einer Untersuchung hat sich herausgestellt, dass die Erschließung des Areals mit einer S-Bahn-Station wesentliche volkswirtschaftliche Vorteile mit sich bringt. Das erfordert eine Investitionssumme von ca. 120 Millio-

nen €, und im Bereich Gateway Gardens werden ca. 12.600 Fahrgäste mit der S-Bahn erwartet. An dieser Station wird neben den S-Bahn-Linien S8 und S9 die RTW halten können, aber kein weiterer Regionalverkehr.

Lassen Sie mich, weil das vorhin angesprochen wurde, noch eine Aussage zu den Reserven machen. Wir haben das große Glück, dass wir in unserem Verkehrsnetz des Rhein-Main-Verkehrsverbundes eine Spitzenstunde für die Pendler zwischen 7 und 8 Uhr haben. Die Spitzenstunde der Flughafenutzer liegt zwischen 10 und 11 Uhr. Das heißt, die Flughafenutzer, beispielsweise die ankommenden Fluggäste in Frankfurt, und die Pendler berühren sich nicht, sodass wir hier über den Tag einen sehr ausgeglichenen Spitzenstundenanteil für den gesamten Flughafenverkehr haben von ca. 11 % des Tagesverkehrs. Aus diesem Grunde können wir den voll integrierten Verkehr zum Flughafen in einer funktionsgerechten Form auffangen und weiterentwickeln.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Stanek, ich weiß nicht, ob es Ihnen bewusst ist, aber mit dem, was Sie gerade vorgetragen haben, haben Sie eine ziemlich Bombe gezündet. Das heißt nämlich: Das, was die Landesregierung als Landesentwicklungsplan beschlossen hat, ist nicht richtig. Auf Seite 6 unter III. 4 G steht jetzt:

Die ÖPNV-Anbindung des südlichen Flughafenbereichs ist zu verbessern.

Darin sind wir uns einig.

Die Anbindung des Busbahnhofs Zeppelinheim an den Flughafen Frankfurt Main für den Buszubringerverkehr ... soll durch die Regionalplanung konkretisiert und regionalplanerisch gesichert werden.

So ist die Beschlusslage; so liegt sie uns vor.

Sie haben aber, wenn ich Sie richtig verstanden habe – deswegen bitte ich Sie, dazu noch etwas zu sagen – ausgeführt, dass es mittlerweile, wie auch immer, auf jeden Fall Stand der Dinge ist: Das Optimale – ich sage das mal aus meiner Sicht und verseehe es mit einem Fragezeichen –, möglicherweise auch Notwendige ist die Anbindung des Terminal 3 an die S-Bahn-Linie durch Verschwenkung. Weil die Passagiermengen 90.400 pro Tag, wie ich mir notiert habe, nur so zu bewältigen sind? Oder umgekehrt: Wenn es nicht so kommt, wenn es bei dem bleibt, was jetzt im Landesentwicklungsplan steht, mit Busanbindung nach Zeppelinheim, dann würde ich Sie gern fragen, wie denn aus Sicht des RMV dieser Verkehr mit – wie auch immer – Gelenkbussen, 800 Passagieren pro Viertelstunde durch Zeppelinheim gefahren, bewältigt werden soll.

Die zweite, daran anschließende Frage wäre: Wenn ich mir die Attraktivität des Zugangs zum Flughafen anschau, könnten Sie dann Daten nennen für die Zugezeit von Frankfurt Hauptbahnhof, um sozusagen den gleichen Startpunkt zu definieren, über den Regiobahnhof zum Terminal 1, also derzeitiger Zustand, und von Frankfurt Hauptbahnhof über welche Verbindung auch immer, Zeppelinheim und Bus, zum Terminal 3, weil das, denke ich, für die Gesamtkonfiguration eine ganz wesentliche Frage auch deshalb ist, weil ja dann auch die Disposition auf dem Flughafen entsprechend ist? Wenn der Flieger nicht bei 1 und bei 3 ans Gate kommt, der Passagier aber dann, weil er länger braucht, dann ... usw. Das brauche ich nicht auszuführen; jeder kann sich vorstellen,

dass das Problem, sagen wir, planerisch bewältigt werden muss. Deswegen würde ich dazu gern Ihre Aussage hören.

Herr **Stanek**: Die Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Terminal 3 ist im Jahr 2006 durchgeführt worden, also nach der Erstellung des Landesentwicklungsplans. Bei dieser Untersuchung ist ein volkswirtschaftlicher Nutzen von 2,0 herausgekommen. Mit der Schienenanbindung ist natürlich gegenüber einer Busanbindung eine deutliche Verbesserung zu erzielen, weil die Fahrgäste, insbesondere aus dem Raum Mannheim, dann direkt zum Terminal 3 gelangen können. Voraussetzung für diese Ausschleifung mit der Schiene ist das Vorhandensein der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar.

In den Untersuchungen, die von Intraplan durchgeführt wurden, stehen auch Zahlen für die Anbindung mit der Schiene oder mit dem Bus. Ich nannte Ihnen schon die Zahl von 19.000 Fahrgästen pro Tag, die wir mit der Schiene dann erreichen. Und in dem Ohne-Fall, also dem vergleichenden Fall zu einer Schienenverbindung wurde die Busanbindung zu Zeppelinheim untersucht. Hier haben wir pro Tag eine Nachfrage von 3.800 Fahrgästen. Die anderen Fahrgäste kommen mit dem verlängerten PTS-System vom Terminal 2, das in allen Planfällen unterstellt wurde. Hier haben wir 22.700 Fahrgäste zwischen Terminal 2 und Terminal 3.

Noch einmal zurück zum Bus: Die 3.800 Fahrgäste, die pro Tag mit dem Bus ankommen, werden an jede S-Bahn-Linie der S7 Anschluss haben; jede im Viertelstundentakt ankommende S7 wird also aus jeder Richtung einen Busanschluss bekommen. Das bedeutet, dass mit dem Bus die entsprechende Fahrgastmenge auch zum Terminal 3 gebracht werden kann.

Darüber hinaus hat man natürlich auch andere Möglichkeiten, die jetzt nicht im Detail untersucht worden sind, beispielsweise mit Busverkehren vom Terminal 1 zum Terminal 3 oder mit anderen Verkehren, indem man z. B. von Walldorf zum Terminal 3 auch noch eine Buslinie einrichtet. Dort hat man verschiedene Möglichkeiten, um eventuelle Spitzenbelastungen auszugleichen.

Die Busverbindung zum Terminal 3 ist eine Vorstufe zur Schienenanbindung. Ich kann nur sagen, dass die Schienenanbindung aus Sicht des Rhein-Main-Verkehrsverbundes gewünscht wird. Wir streben das an. Wir hoffen, dass die Schienenanbindung des Terminals 3 erfolgt, sodass dann die entsprechenden Fahrtmöglichkeiten bereitgestellt und die entsprechenden Fahrzeiten auch erreicht werden können.

Zu Ihrer Frage nach der Fahrzeit vom Frankfurter Hauptbahnhof zum Regiobahnhof. Das dauert 11 Minuten. Dann müssen Sie hoch zu den Einchecksaltern; das kann man vielleicht mit noch einmal 3 bis 4 Minuten abschätzen. Also sind wir hier bei ca. 15 Minuten. Die Fahrzeit vom Frankfurter Hauptbahnhof nach Zeppelinheim beträgt 14, 15 Minuten, und die Fahrzeit mit dem Bus würde ich jetzt abschätzen – aber da nageln Sie mich bitte nicht fest, das ist nicht untersucht worden, sondern das ist mehr eine persönliche Schätzung – auf vielleicht 8 Minuten bis zur Vorfahrt des Terminals 3.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Ich habe noch eine Nachfrage; denn die Quantitäten scheinen irgendwie nicht zu stimmen. – Herr Stanek, ich habe doch vorhin schon mal

festgestellt: Wir haben nach der Prognose, aktualisiert von Fraport, im Jahre 2015 insgesamt 76,1 Millionen Passagiere. 50 % weg als Umsteiger, bleiben 38 Millionen. Derzeit sind es rund 25 Millionen. Das ist eine Differenz von – ich rechne ganz großzügig – 12 Millionen, also von 1 Million pro Monat. Das macht ungefähr 35.000 Passagiere pro Tag, die auf dem Landweg transportiert werden müssen. Das passt jetzt mit Ihren Zahlen in meinen Augen nicht ganz zusammen.

Herr **Stanek**: Die heutige Belastung am Flughafen ist 35.000 Fahrgäste mit der S-Bahn und dem Regionalverkehr und ungefähr 5.000 mit dem Busverkehr. Nicht in diesen Zahlen enthalten ist die Anbindung des Fernbahnhofs, des ICE-Verkehrs. Das hat Herr Röher vorhin mit ungefähr 16.000 beziffert, wenn ich das richtig verstanden habe. Wir übernehmen die Zahlen, die wir in unserer Stellungnahme präsentiert haben und auf die ich mich beziehe. Das sind die Zahlen, die von Intraplan in die Verkehrsuntersuchungen eingeflossen sind. Diese Zahlen sind von allen Beteiligten, dem Land Hessen, der Fraport, der Bahn AG, als die Zahlen, die man im methodischen Vorgehen als zutreffend unterstellt, anerkannt. Wir haben hier keinen Widerspruch erfahren.

Abg. **Michael Boddenberg**: Schön, dass Sie die Blendgranate von Herrn Kaufmann aus meiner Sicht einigermaßen entschärfen konnten. Ich will aber in ähnlichem Zusammenhang eine Frage stellen. Ich darf jetzt hier einmal öffentlich sagen: Ich bin auch Frankfurter Abgeordneter, und es gibt ja eine relativ intensive Debatte über die Frage: Ist das, was um den Frankfurter Flughafen passiert, am Ende geeignet, um dort Verkehre abzuziehen, die dann nicht mehr über den Hauptbahnhof abgewickelt werden? Können Sie dazu etwas sagen, ohne dass Sie unbedingt Zahlen nennen müssen, aber vielleicht mal so eine Tendenz ansprechen?

Im gleichen Zusammenhang: In welchen Größenordnungen muss man denn denken bezüglich der Passagierwachstumswahlen in der Verbindung Flughafen–Frankfurt Innenstadt, die ja dann wiederum auch als Knoten mit dem Hauptbahnhof eine gewichtige Rolle spielt? Vielleicht können Sie dazu dann doch einige Zahlen nennen.

Im weiteren Zusammenhang eine Frage. Wir reden häufig über die Frage der Attraktivität von Verkehren. Mir ist an verschiedenen Stellen auch von Gutachtern die Frage der Attraktivität des Airports mit seiner Größe und alldem gestellt worden. Es würde natürlich immens zur Attraktivität des Gesamtknotens Frankfurt, auch eben des Flughafens, beitragen, wenn wir integrierte Ticketingsysteme verbessern würden. Dazu mal die Frage: Sprechen Sie mit Airlines, mit Reiseveranstaltern und anderen mehr? Was gibt es da möglicherweise schon, was ich nicht kenne? Es wäre aber dann sinnvoll, dass es mehr Menschen erfahren, als es heute, glaube ich, der Fall ist. Ich höre häufig die Klage, dass man drei Tickets lösen muss, um am Ende mit der Bahn in Richtung Frankfurt zu fahren, dann RMV zu nutzen und dann eben in den Flieger zu steigen. Es wäre sicherlich notwendig, dort weiterzukommen.

Herr **Stanek**: Zu der ersten Frage: Tangentiale Verbindungen zum Flughafen sind aus unserer Sicht sehr wichtig. Das belegt, dass mit der Regionaltangente West allein 14.200 Fahrgäste pro Tag den Flughafen erreichen – allein mit der RTW 14.200 zum Flughafen. Insgesamt fahren auf der RTW ungefähr 46.000 Fahrgäste, davon erreichen

wir 16.000 neue Fahrgäste. Das sind Fahrgäste, die heute noch nicht mit dem öffentlichen Verkehr gefahren sind oder die mit dem Auto gefahren sind. Wir versuchen hier also in den Markt des motorisierten Individualverkehrs einzubrechen und werden hier ungefähr 15.000, 16.000 Fahrten auf den ÖV verlagern. An Fahrten zum Flughafen sind das größenordnungsmäßig 6.000, die vom Individualverkehr auf die Regionaltangente West verlagert werden und deren Ziel der Flughafenbereich ist. Da sieht man eine erhebliche verkehrliche Wirkung, eine Sogwirkung durch die Regionaltangente West.

Die Verbindung von Frankfurt Flughafen zur Innenstadt wird im Rahmen des Projektes Frankfurt RheinMain<sup>plus</sup> wesentlich verbessert und ausgeweitet. Die erste Stufe ist quasi der Umbau des Knotens Stadion aus dem Bundesverkehrswegeplan mit einer erheblichen Investitionssumme von deutlich über 100 Millionen €. Als zweite Stufe kommt der Umbau der Station Stadion. Dann folgen weitere Maßnahmen im Projekt Frankfurt RheinMain<sup>plus</sup>, was ja vom Land Hessen für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet ist und dort forciert wird. Das ist beispielsweise eine neue Niederräder Brücke, und das sind beispielsweise sämtliche Maßnahmen zur Entflechtung des Schienenverkehrs im Vorfeld des Hauptbahnhofs mit längeren Bahnsteigen, sodass man schneller in den Hauptbahnhof hineinfahren kann und auch schneller wieder herauskommt. Ein erster Baustein war das im Jahr 2005 errichtete neue elektronische Stellwerk im Bereich des Frankfurter Hauptbahnhofs.

Zu Ihrer dritten Frage zur Attraktivität des Ticketings und zu integrierten Ticketsystemen: Ich glaube, da sind wir auf einem sehr guten Weg. Denn wir haben mit allen Firmen, mit einer Vielzahl der am Flughafen Beschäftigten eine Jobticketlösung vereinbart. 52.000 am Flughafen Beschäftigte verfügen über ein Jobticket, das wir gemeinsam mit Lufthansa, Fraport und anderen Firmen abgeschlossen haben. Das heißt, dass die Unternehmen einen allgemeinen Betrag für ihre Mitarbeiter entrichten, damit jeder die Möglichkeit hat, sehr kostengünstig den Nahverkehr zu nutzen. 52.000 Beschäftigte, das ist eine deutschlandweit relativ hohe Zahl, auch im Vergleich zu anderen Flughäfen. Wir haben darüber hinaus Ticketabkommen mit verschiedenen Airlines, ein sogenanntes Kombiticket, was bedeutet, dass das Flugticket auch für den Nahverkehr benutzt werden kann.

(Zuruf: Auch mit Star Alliance?)

– Auch mit Star Alliance, mit allen.

Es ist natürlich sehr wesentlich, dass flankierende Maßnahmen, Marketingmaßnahmen uns helfen, quasi den Markt mit öffentlichen Verkehrsmitteln besser zu bedienen. Wir arbeiten, gerade weil wir wissen, dass der Flughafen ein besonders großer Markt ist, sehr intensiv an diesen Fragen.

Abg. **Hildegard Pfaff:** Herr Stanek, Sie sprachen davon, dass im Terminal 3 täglich mit 19.000 Ein- und Aussteigern zu rechnen ist. Sie haben auch im Einzelnen dargelegt, welche Anbindungen seitens des ÖPNV an das Terminal 3 vorgesehen sind. Ist der RMV der Auffassung, dass diese Anbindung des Terminals 3 an den ÖPNV ausreicht, und können Sie sagen, ob dort noch Kapazitätsreserven vorhanden sind? Insbesondere wird ja hier die Frage diskutiert: Was ist nach dem Jahr 2020? Kann man davon ausgehen, dass zumindest im Bereich des ÖPNV durch Taktverdichtung oder auch durch das

Einsetzen von zusätzlichen Zügen durchaus noch Mehrverkehr aufgenommen werden kann?

Meine zweite Frage: Die Regionaltangente West spielt in diesem Bereich eine zentrale Rolle. Wann rechnet der RMV nach den gegenwärtigen Planungen und Beschlüssen des Aufsichtsrates mit der Regionalisierung der Regionaltangente West? Wird sie weit über diesen Zeitpunkt hinaus umgesetzt werden können? Wird also die Erweiterung des Flughafens dann in Betrieb sein? Und wann rechnen Sie, wie gesagt, mit der Regionaltangente West?

Eine weitere Frage: In Ihrer schriftlichen Stellungnahme bitten Sie darum, dass der Landesentwicklungsplan in den Grundsätzen zur verbesserten ÖPNV-Anbindung modifiziert wird, und zwar in Bezug auf die Anbindung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs an den Flughafen Frankfurt/Main durch die Regionalplanung, und Sie bitten, dass hier die Konkretisierung regionalplanerisch gesichert wird. Vielleicht können Sie dazu noch etwas sagen?

Herr **Stanek**: Zur Anbindung mit der S7: Die geplante Ausschleifung ist volkswirtschaftlich sehr günstig, mit 2,0 bewertet. Aus diesem Grunde wäre eine der Voraussetzungen für die Förderfähigkeit gegeben, und wir wünschen uns und denken, dass diese Maßnahme kommt. Sie ist verbunden – Frau Pfaff, das haben Sie auch angesprochen – mit einer Taktverdichtung der S7. Wir fahren heute mit der S7 im 30-Minuten-Takt, und wenn die Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar vorhanden ist, dann sind auf der Riedbahn trotz des Güterzugverkehrs genügend Taktlücken, um den Takt von 30 auf 15 Minuten zu verdichten, und das kommt dann natürlich voll auch der Anbindung des Terminals 3 zugute, sodass hier also auch Kapazitätsreserven vorhanden sind. Selbst bei der Taktverdichtung gehen wir von Vollzügen aus. Wir können also die Kapazität noch durch Langzüge vergrößern, sodass hier nach wie vor durchaus Kapazitätsreserven vorhanden sind. Weitere Taktverdichtungen werden schwierig sein. Dann muss das Projekt Rhein-Main-Flughafen durch eine neue Niederräder Brücke realisiert sein. Der Realisierungszeitpunkt ist aber derzeit noch nicht absehbar. Wir denken aber, dass im Jahr 2020 auch hier wesentliche Schritte getan sein werden.

Die zweite Frage zur Regionaltangente West: Wir haben dem Aufsichtsrat in seiner vorletzten Sitzung einen Ablaufplan für die Fertigstellung der Regionaltangente West vorgelegt. Nach diesem Ablaufplan werden wir in den Jahren 2007 und 2008 die Planungen vertiefen, die Kosten konkretisieren und alle Rahmenbedingungen schaffen, damit das Planfeststellungsverfahren für die RTW eingeleitet werden kann. Wir hoffen dann auf zügige politische Entscheidungen über den Bau der RTW. Das sind Entscheidungen, die alle Gebietskörperschaften, die von der S-Bahn gemeinsam betroffen werden, treffen müssen. Wir gehen nach diesem Zeitablaufplan von einer Planungszeit und einer Bauzeit von vier Jahren aus, sodass also bei einem günstigen Verlauf des Planfeststellungsverfahrens die RTW 2016 in Betrieb genommen werden kann.

Zu dem Punkt 3, dass wir hier bitten, einen Passus in den Landesentwicklungsplan aufzunehmen: Das ergibt sich einfach aus der Weiterführung und Weiterentwicklung der Planungen. Wir haben, wie gesagt, jetzt gemeinsam neu die Ausschleifung, die Anbindung des Terminals 3 untersucht. Es wäre natürlich günstig, wenn die Flächen, die für diese Schienenverbindung benötigt werden, und auch der Tunnel, der unter dem Ter-

minal 3 erforderlich ist, durch den Landesentwicklungsplan abgesichert werden, sodass diese Fläche für diese Ausschleifung zur Verfügung steht. Das ist der wesentliche Kern unserer Bitte um Ergänzung des Landesentwicklungsplans unter „Sonstige Festlegungen“.

Abg. **Dieter Posch:** Herr Stanek, Sie haben vorhin das Raster zur Realisierung der RTW benannt. Können Sie prognostizieren, was passiert, wenn dieser Fahrplan nicht eingehalten werden kann?

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Dann kommen wir zu spät!)

Herr **Stanek:** Wir haben mittlerweile ja schon einen Vorlaufbetrieb für die RTW, z. B. zwischen Eschborn, Höchst und dem Flughafen, mit der Buslinie 58 eingerichtet. Das heißt, den ersten Schritt, in dieser Verbindung Fahrgäste aufzunehmen, anzulocken, haben wir gemacht. Wir arbeiten intensiv an den Planungen für die RTW, und wir werden dann die Planungen der RTW der politischen Entscheidung unterbreiten und warten die politische Entscheidung ab. Wir sind sehr optimistisch, weil in allen Untersuchungen – die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt hat zugestimmt, der Rat der Region hat zugestimmt – die RTW als ein wesentliches Element für die Verkehrsentwicklung der Region benannt wird, sodass wir zuversichtlich sind, dass die RTW dann auch möglichst zügig umgesetzt werden wird.

Abg. **Bernhard Bender:** Herr Stanek, Sie sprachen von der Verschwenkung der Riedbahn an das Terminal 3 als wünschenswert bzw. noch in die Planung aufzunehmen. Welche Eingriffe in Natur und Landschaft haben wir denn dadurch zu erwarten? Ist das schon beziffert? Können wir irgendwo nachlesen, welche Landschaftselemente dadurch in welchem Ausmaß betroffen wären?

Herr **Stanek:** Wir haben ein verkehrliches Gutachten gemacht. Wir haben die verkehrliche Sinnhaftigkeit der Anbindung des Terminals 3 dargestellt. Darüber hinaus gibt es einen Lageplan. Aber weitere Auswirkungen sind im Rahmen der bisher erfolgten Maßnahmen nach meinem Wissen nicht untersucht worden. Der RMV ist dafür auch nicht verantwortlich.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Stanek, noch eine Nachfrage zum Zusammenhang mit der RTW: Wir haben gestern schon in mehreren Vorträgen gehört, dass man vor Gericht und auf hoher See in einer bestimmten Lage sei. Wir wissen auch aus der Entwicklung des Regionalverkehrs, dass man sich vor der Planfeststellungsbehörde Eisenbahn-Bundesamt in einer ähnlichen Lage befindet. – Der Herr Staatssekretär nickt, glaube ich, eher, als den Kopf zu schütteln.

(Widerspruch)

Jetzt, um unseren Schock zu vergrößern, die Frage: Wer ist denn bei der RTW Vorhabensträger und wer demzufolge Planfeststellungsbehörde? Ich fürchte das Schlimmste.

Herr **Stanek**: Die Entscheidung ist noch nicht getroffen, Herr Kaufmann. Wir haben in den letzten Sitzungen Beschlüsse unseres Aufsichtsrats zur RTW gefasst. Der Kernpunkt der Beschlüsse war, die Planungen zu vertiefen und zu konkretisieren und sie dann den Entscheidungsträgern vorzustellen. In diesem Rahmen werden wir im nächsten Jahr versuchen, einen Vorschlag zu erarbeiten, wie eine Planungsträgergesellschaft aussehen könnte. Aber derzeit haben wir dazu noch keine Sachlage.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Es besteht also schon die Möglichkeit, dass wir ein innerhessisches Verfahren in diesem Zusammenhang bekommen könnten?

Herr **Stanek**: Wir gehen davon aus, weil die RTW – das wissen Sie – als zweite Systemlösung geplant ist. Das heißt, wir müssen hier die Vorschriften des Eisenbahn Bundesamtes beachten und nutzen und andererseits auch die Vorschriften der Straßenbahnbetriebsordnung für den städtischen Betrieb. Das hat für die RTW den Vorteil, dass sie leicht in das städtebauliche System zu integrieren ist und andererseits bei den Eisenbahnen die vorhandenen Streckenabschnitte nutzen können.

Abg. **Günter Schork**: Habe ich Sie vorhin richtig verstanden, als Sie über die Anbindung des Terminals 3 und über die Riedbahn gesprochen haben, dass das in dem Planungszeitraum bis 2015/2020 nur dann möglich ist, wenn die ICE-Neubaustrecke Frankfurt – Darmstadt – Mannheim fertiggestellt ist?

Herr **Stanek**: Das ist korrekt.

**Vorsitzender**: Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen mehr. Dann darf ich Sie, Herr Stanek, entlassen, bitte Sie aber, während der Behandlung des Tagesordnungspunktes noch zugegen zu bleiben, um noch Querverweise und Fragen beantworten zu können, die sich aus anderen Vorträgen ergeben.

Ich darf nun Herrn Prof. Dr. von Winning um seine Präsentation bitten.

Herr Prof. **Dr. von Winning**: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich lehre Verkehrswesen und Raumentwicklung an der Hochschule Liechtenstein in Vaduz und an der Universität Kassel. Ich vertrete nur meinen Verstand und meine Erfahrung, danke deswegen ganz besonders für die Einladung.

Meine Stellungnahme besteht im Wesentlichen darin, dass ich Sie auf den politischen Gehalt der sogenannten Prognosen aufmerksam machen möchte. Natürlich ist das Verfahren wissenschaftlich, aber die Grundlagen und die Annahmen dazu sind in jedem Falle immer politisch. Und da möchte ich Sie auf einige Grundlagen aufmerksam machen, die dazu führen, dass bei Annahme der weiteren bestehenden Randbedingungen, wenn wir weiter so machen, als passierte nichts, die Prognosen vermutlich wesent-

lich zu gering sein werden und dass bei sich ändernden Randbedingungen die Prognosen möglicherweise zu hoch sind. Ich weise auf verschiedene Einzelpunkte hin.

Zunächst einmal: Im Rahmen der bestehenden Randbedingungen wird auf die Bodenverkehrsprognose 2015 abgehoben. Der Unterschied zu der selbst genannten Prognose 2020 liegt in der Größenordnung von 15 %. Das ist für die Infrastruktur nicht irrelevant.

Ich weise auf allgemeine verkehrspolitische Rahmenbedingungen hin. Ich weise darauf hin, dass wir in der Bundesrepublik Deutschland das Verkehrswesen nach wie vor in extrem hohem Maße subventionieren, schlicht aufgrund der Tatsache, dass wir die Infrastruktur kostenlos zur Verfügung stellen. Das ist nicht unbedeutend, weil es durchaus zur Diskussion steht.

Ich weise weiter darauf hin, dass wir weiterhin eine Baufreiheit in disperser Form haben, die in extremer Weise auf die Benutzung des Individualverkehrs angewiesen ist, die auch keineswegs für alle Zeiten so sein muss. Es gibt ja durchaus städtebauliche Gesetzesrahmenwerke, die das auch anders sehen. Historisch ist es ziemlich einmalig, dass wir eine solche Zersiedlung hier fördern. Es ist, nebenbei bemerkt, auch in vieler Hinsicht unökonomisch und unökologisch.

Insofern basieren das prognostizierte Bodenverkehrsaufkommen, das der LEP-Änderung zugrunde liegende Gutachten sowie die dort wieder zugrunde liegenden technischen Richtlinien insgesamt auf einer Wachstumsauffassung in allen Gebieten, die es nach aller Erfahrung nicht schafft, die propagierten und durch die geplante Infrastruktur angestrebten Verkehrsqualitäten zu erreichen. Das haben wir bis jetzt noch nie geschafft, und es steht nicht zu erwarten, dass wir durch diese marginalen Änderungen, die hier vorgeschlagen sind, das in Zukunft schaffen werden.

Innerhalb der Verkehrsmittel scheint mir ein erhebliches Ungleichgewicht zuungunsten des öffentlichen Verkehrs zu liegen, insbesondere aufgrund der Tatsache – die ich Ihnen in Erinnerung bringen möchte –, dass Luftverkehr öffentlicher Verkehr ist in dem Sinne, dass es sich um große Einheiten von, sagen wir, durchschnittlich 300 Personen handelt, die an einer Stelle zusammengefasst werden müssen, und dass die Schnittstelle mit Einzelpersonen völlig unökonomisch und völlig ineffizient sind. Es funktioniert auch nicht so richtig. Das ist so ein bisschen in den Köpfen drin. Tatsächlich ist nur ein Flughafen, der seinerseits hoch effiziente Schnittstellen mit Massenverkehrsmitteln hat, für die Region tatsächlich von entscheidendem Vorteil. Hier erinnere ich an die Größenordnung der Einheiten: Ein Flugzeug mit 300 Personen entspricht ja deutlich mehr einem S-Bahn-Zug mit 300 Personen als einem Bus mit 80 Personen. Aber immerhin ist das immer noch besser als ein Pkw mit 1,2 Personen.

Ein kurzer Hinweis auf den Güterverkehr: Natürlich muss auch der Güterverkehr diskutiert werden, aber er wird im Allgemeinen als zu wichtig betrachtet, denn das absolute Aufkommen des Güterverkehrs, das sich dann auf der Straße, und zwar beim Flughafen sicherlich vornehmlich auf der Straße ergeben wird, ist im Verhältnis zur Gesamtverkehrsbelastung der Straße als eher gering einzuschätzen – unbeschadet anderer Diskussionen um die Fragen des Güterverkehrs. Aber allein in Bezug auf die Kapazitätsfrage scheint mir das ziemlich unbedeutend.

Von den genannten Infrastrukturmaßnahmen, die ja ein moderates Wachstum ansetzen, möchte ich ausdrücklich die zusätzliche Anschlussstelle an die A5 ausnehmen. Zusätzliche Anschlussstellen an Autobahnen sind sinnvoll, da sie kurze Wege garantieren und damit entlasten, und zwar nicht nur die jeweiligen Zielgebiete, sondern insbesondere auch die Autobahnen, weil man früher herunterkommt und später wieder draufkommt.

Wenn ich die derzeitigen Prognosen und Schlussfolgerungen insgesamt bewerte, dann komme ich zu dem Schluss, dass es bei weiterhin unveränderten Randbedingungen vermutlich zu weiteren Engpässen, vor allem im motorisierten Individualverkehr, aber auch im öffentlichen Verkehr kommen wird.

Ich weise kurz darauf hin, dass es eine Möglichkeit gibt, durch Politik, und zwar Landes- und Bundespolitik – jeder an seiner Seite –, erhebliche Änderungen dieser Randbedingungen zu beschließen, die keineswegs naturgegeben sind. Sie haben ja das Programm „Staufreies Hessen“. Ich weise darauf hin, dass die einzige Möglichkeit, ein staufreies Autoverkehrssystem zu schaffen, ein konsistentes Road-Pricing-System für alle Fahrzeuge und alle Straßen ist. Wir wissen alle, da wir fachlich darüber reden, dass das kommen wird. Durch Congestion Pricing können wir den Stau verhindern, und zwar egal auf welchem Niveau, also auch im Rahmen der bestehenden Infrastruktur. Und man kommt im Verkehrswesen erst dann den Zielsetzungen einer marktwirtschaftlichen Ordnung überhaupt ein bisschen näher. Ich rede gar nicht von einer öko- oder sozialmodifizierten marktwirtschaftlichen Ordnung, sondern nur von einer rein marktwirtschaftlichen Ordnung.

Also: Die Verkehrspreise von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr können dann, wenn sie siedlungsstrukturell gestaffelt sind, zu einer Siedlungsstruktur führen, die dann auch die Mobilität der Region verstärkt. In dem Augenblick verursachen wir eine weitere Zersiedlung in dieser Region und damit eine dramatisch sinkende Mobilität. Da können Sie in allen Verkehrsmitteln so viel Infrastruktur bauen, wie Sie wollen, die Zersiedlung verringert unsere Mobilität, und zwar in dramatischem Maße.

Ein kleiner Nebenpunkt ist die Regionalisierung der Autobahn. Ich habe bereits darauf hingewiesen. Man kann dann die verschiedenen parallel laufenden Straßen in ihrer Synergie besser nutzen, wenn man sie nicht als Hochgeschwindigkeitsautobahnen auffasst, sondern, wie vielfache internationale Beispiele zeigen, in ein vernünftiges Netzsystem einbindet.

Die Schlussfolgerung von meiner Seite aus ist: Die vorgeschlagenen Erweiterungen und die zugrunde liegenden Prognosen sind einseitige Hochrechnungen. Sie sind natürlich politisch – und das ist legitim –, aber man muss dazusagen, dass sie politisch und legitim sind und eben unter politischen Bedingungen erfolgen. Unter gleich bleibenden Prognoseannahmen, denke ich, haben wir weitere und verstärkte Überlastungen des Systems in allen Teilen. Die Änderung der Randbedingungen könnte zu erheblichen Änderungen der Infrastrukturmodifizierung führen, und ich denke auch, dass das Land hier in einer sehr starken Verantwortung ist und der Landesentwicklungsplan das als wesentliches Instrument nutzen sollte, aber eben im Gleichgewicht und auch unter zumindest Erwähnung und politischer Zielsetzung der Stützung der Maßnahmen, für die nach den augenblicklichen Verfassheiten das Land nicht unmittelbar politisch verantwortlich ist.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich fange einmal bei dem an, was Sie zum Schluss angesprochen haben, indem Sie sagten, die Hochrechnungen seien politisch. Ich unterstelle mal, dass das Ihre persönliche Wertung ist, die man nicht unbedingt teilen muss, frage aber mal: Halten Sie die Hochrechnungen, die zugrunde liegen, in ihrer Wirkung für ausgeschlossen? Ich frage das deswegen, weil wir jetzt in diesen Tagen hin und wieder mal über Prognosen von vor 20 Jahren reden. Ich habe gestern selbst mal die Startbahn West an der Stelle angeführt und dass wir in 15 oder 10 Jahren rein interessehalber halt auch mal ins Protokoll einer solchen Anhörung hineinschauen sollte, nicht um am Ende recht gehabt zu haben, sondern weil man dann an welcher Stelle auch immer häufiger über Zukunft und Prognosen redet. Deshalb muss man auch heute die Frage an die Gutachter stellen: Ist das, was hier vorliegt, aus Ihrer Sicht völlig ausgeschlossen, oder sagen Sie, sie sind willkürlich? Wenn Sie sagen, die Hochrechnungen sind an der Stelle politisch, heißt das dann, dass Sie diese Zahlen eher für sehr unwahrscheinlich halten? Das hätte ich gern einmal gewusst.

Zum Zweiten: Sie haben eingangs die Frage der Kapazitäten insgesamt angesprochen bezüglich der Infrastruktur rund um den Frankfurter Flughafen. Ich frage einfach mal in Ihrer Richtung: Kennen Sie einen Flughafen in Europa, der über eine solche Masse an Verkehrsinfrastruktur verfügt, angefangen bei dem, was wir im Bereich der lokalen Schienenverkehre abwickeln – der RMV hat sie eben vorgetragen –, bis hin zu den Autobahnen, muss man ja sagen, denn es sind ja nicht nur die A5 und die A3, sondern es sind ja weiterführend dann die A67 auf der anderen Seite und, und, und – bis hin eben zu einem Fernbahnhof, der große Kapazitäten hat? Kennen Sie einen Flughafen ähnlicher Größenordnung in Europa, der eine solche Anbindung hat?

Dann hatte ich noch eine letzte Frage, aber die habe ich jetzt vergessen. Entschuldigung; sie kommt vielleicht später noch.

Herr Prof. **Dr. von Winning**: Nun fragen Sie mich nach meiner persönlichen Meinung. Ich versuche es noch mal zu konkretisieren: Ich halte die Prognosen für zu niedrig, wenn man die Randbedingungen so lässt, und ich halte die Prognosen für zu hoch, wenn man die Randbedingungen ändert. Insofern sind die Prognosen – ja, wenn Sie so wollen – beliebig. Wir müssen über die Randbedingungen reden. Die Prognosen sind ansonsten relativ wertlos. Sie begründen die Randbedingungen, aber sie sind völlig gegriffen.

Zu der Frage der Best Practice. Das ist ja ein Problem. Im Verkehrswesen ist die Best Practice vielleicht nicht die Zielsetzung für Frankfurt. Ich könnte mir vorstellen, dass Frankfurt einen Führungsanspruch hat und sich nicht an irgendwelchen Dingen orientiert, wo sie dann vielleicht zehn Jahre später die Zweiten sind. Von daher, denke ich, gibt es einiges zu überlegen, was man besser machen könnte als die anderen. Frankfurt ist nicht schlecht; deswegen ist Frankfurt ja auch gut. Was soll ich dazu sagen?

Abg. **Michael Boddenberg**: Mir ist mein dritter Punkt wieder eingefallen, Stichwort „Staufreies Hessen“. Darf ich dem, was Sie eben gesagt haben, entnehmen, dass Sie im Grundsatz sagen, dass das ein guter Weg ist, um Verkehre zu steuern, aber sicherlich auch dort anmerken: da ist das eine oder andere weiter verbesserungswürdig, was ja auch in den Plänen der Landesregierung skizziert ist? Das interessiert mich vor dem

Hintergrund, dass möglicherweise ja ein solches Modell, wenn es uns hier gelingt, es zu einem Erfolg zu führen – und erste Ansätze gibt es ja vielleicht auch schon, spürbar in der Evaluation –, möglicherweise auch ein Projekt sein könnte, das man an vielen anderen Stellen in Deutschland und in Europa vermarkten kann – im weitesten Sinne, was auch immer Sie jetzt darunter verstehen.

Herr Prof. **Dr. von Winning**: Staufreiheit ist natürlich für jedermann gut, es sei denn, wir machen es so wie bisher: Wir produzieren Staufreiheit unter höchst subventionierten Gesichtspunkten. Dann haben wir sie vielleicht für ganz kurze Zeit, haben dann aber nichts weiter getan als die Verkehrsmengen zu erhöhen. Das ist das, was in Hessen passiert. Ich sehe die Staufreiheit dann erreicht, wenn wir ein Gleichgewicht am Markt haben, das heißt, Nachfrage und Angebot werden durch die entsprechenden Preise auf ein vernünftiges Niveau gebracht, wo immer Sie dieses Niveau ansetzen. Denn solange wir durch die Maßnahmen Wachstum produzieren, haben wir langfristig kein staufreies Hessen. Als Zielsetzung ist das in Ordnung, aber, wie gesagt, das einzige Mittel, das dazu führt, ist ein flächendeckendes und zeitlich und räumlich stark gestaffeltes Road Pricing. Das wird ja diskutiert. Es ist ja nicht so, dass man darüber nicht reden kann. Ich denke, eine Landesregierung, insbesondere regionale Gebietskörperschaften, müssen dazu ganz massiv ihren Beitrag leisten. Also als Zielsetzung ja, als Maßnahmen sehe ich das hier noch nicht.

Abg. **Dieter Posch**: Ich möchte dort anknüpfen, wo Sie in Ihrer Beantwortung geendet haben. Sie haben ja in Ihrer schriftlichen Stellungnahme gesagt:

Bei Änderung der Rahmenbedingungen und Planungen, insbesondere bei Standort- und Verkehrssubventionen, wäre eine Bewältigung der zukünftigen Verkehrsmengen auch auf der bestehenden Infrastruktur möglich. Hierzu erwähnt der LEP keine Ansätze.

Jetzt haben Sie das Stichwort Mobility Pricing angesprochen, bessere Ausnutzung vorhandener Kapazitäten. Könnten Sie das konkretisieren? Soll das bedeuten, dass im Großraum Rhein-Main eine völlige Bemaatung von Bundesstraßen und Autobahnen erfolgt? Wie sollte das umgesetzt werden, wenn das Ziel über marktwirtschaftliche Lösungen erreicht werden soll, Mobility Pricing einzuführen, damit der vorhandene Verkehrsraum besser genutzt werden kann?

Herr Prof. **Dr. von Winning**: Ich denke, das ist eine sehr allgemeine Anstrengung, die auch sehr viele sonstige, über den Flughafen hier hinausgehende Zielsetzungen hat. Von daher ist es ein mindestens bundesweites wenn nicht europäisches Anliegen. Aber das kommt ja. Wir werden die Galileo-Satelliten haben, und dieses System wird sich das allgemeine Road Pricing nicht entgehen lassen, schon allein aufgrund dieser Idee. Sie müssen das gestalten. Sie müssen es so gestalten, dass es auf die Region und auf die jeweiligen Ansprüche hier vernünftig passt. Und dann gibt es plötzlich eine ganze Reihe von Fragen, die sich völlig neu stellen. Die Frage der Parkplätze am Flughafen, die Frage der Park&Ride-Situation, die Frage der derzeitigen Unterbewertung des Bus-systems, die ich vielleicht auch noch erwähnen kann. Ich denke, dass die Schiene in so einem regionalen Kontext, insbesondere in einer sehr dispersen Siedlungsform, durch-

aus durch ein flächenhaftes Vorrangbussystem, durch ein generelles Staumanagement usw. ergänzt werden muss. Da gibt es ein Riesepaket von Sachen, die dann neu auf uns zukommen.

Abg. **Dieter Posch:** Sie erwecken den Eindruck, als könnten wir das ohne Weiteres schon in den Landesentwicklungsplan hineinschreiben, aber Sie sagen im gleichen Atemzug, dafür müssten ja auch die rechtlichen Rahmenbedingungen auf anderen Ebenen geschaffen werden. Also würden wir, wenn wir eine solche Konzeption im Landesentwicklungsplan zum gegenwärtigen Zeitpunkt verankerten, doch etwas in den Plan hineinschreiben, was aufgrund der Rechtslage und der allgemeinen Diskussion, die wir zur Frage der Finanzierung von Verkehrsströmen haben, überhaupt nicht realisierbar ist.

Herr Prof. **Dr. von Winning:** Im Verkehrswesen haben wir seit vielen Jahren die unerfreuliche Tatsache, dass die Gesetze ganz weit oben gemacht werden und die Auswirkungen ganz weit unten passieren. Ich denke, wir haben ein sehr gutes, durchlässiges politisches System über die Parteien, über die Kommunalen Spitzenverbände z. B. usw. Wir haben ja immerhin sogar einen Bundesrat; manche wissen es ja. Das heißt, es gibt hier eine politische Durchlässigkeit. Ich halte es für notwendig, dass jede Gebietskörperschaft in die Planungen, die ihrer Zuständigkeit entsprechen, auch die Dinge hineinschreibt, die sie betreffen, die aber nicht in ihrer Zuständigkeit liegen.

Sie haben das ja auch getan, nur in asymmetrischer Form. Sie haben ja bei dem Autobahnssystem bis hin zur letzten Abbiegespur oder die Länge der Beschleunigungsspur – ich kann es Ihnen gar nicht genau sagen – hineingeschrieben, was Sie machen müssen, obwohl es sich um Bundesautobahnen handelt. Auch beim Schienensystem schreiben Sie ja nicht jede Weiche hinein. Sie schreiben teilweise hinein, wenn Finanzierungsvorbehalte bestehen. Im Übrigen gibt es ja natürlich doch auch sehr viele gemischte Zuständigkeiten. Ich würde also hier die Inhalte hineinschreiben, die Sie betreffen, diese dann aber auch ganz klar politisch verfolgen und transparent dazuschreiben, wo die Finanzierungsvorbehalte, die Zuständigkeitsvorbehalte usw. sind. Das halte ich im Verkehrswesen für notwendig, und Sie machen es ja auch.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr von Winning, Sie haben aus den Fragen zu den generellen Rahmenbedingungen gemerkt, dass hier bei den Kollegen eine gewisse Skepsis zumindest nicht völlig unter den Tisch fällt. Skepsis bei der Politik, verbunden mit Zeithorizonten, gibt mir die Vermutung – und das wird jetzt die Frage –, dass die Rahmenbedingungen zunächst einmal absehbar so bleiben, wie sie jetzt sind. Ob man das wünscht, ist eine andere Frage, aber auf diese Situation muss man sich ja zumindest einstellen. Dann sagten Sie – und das wollte ich noch mal geklärt haben –, dann wird es Probleme geben. Funktioniert das dann unter den Rahmenbedingungen, sagen wir mal, der allgemeinen verkehrspolitischen Bedingungen, wie sie jetzt im Wesentlichen sind, was Flughafenerweiterung und Verkehrsaufkommen angeht, Ihrer Einschätzung nach, oder funktioniert es nicht? Und wenn es nicht funktioniert, so wie ich Sie verstanden habe, könnten Sie das noch etwas präzisieren?

Herr Prof. **Dr von Winning**: Es kommt ja auch immer darauf an, was die Konkurrenz macht. Wenn Sie irgendwo in einem Villengebiet in Maintal wohnen und sollen dann in einen Bus einsteigen und dann umsteigen – vielleicht kommt dann irgendwann auch die S-Bahn –, und dann sollen Sie wiederum auf dem S-Bahnhof noch auf den Shuttle warten und wiederum in ein flughafeninternes Transportsystem umsteigen usw., dann ist das sehr, sehr unattraktiv und eine miserable Mobilität. Es funktioniert trotzdem, wenn die Alternative ist, dass Sie eine halbe Stunde länger mit dem Auto im Stau stehen. Auch das funktioniert, denn auch der Flughafen von Kalkutta funktioniert – irgendwie. Sie wollen doch gut sein. Insofern stellt sich mir die Frage: Nehmen Sie die Politik in die Hand? Wollen Sie gut sein? Machen Sie ein fortschrittliches, modernes System? Oder rennen Sie dem allgemeinen Trend hinterher und flicken ein bisschen, wie es gerade geht? Diese Maßnahmen, die hier gerade im Autobahnbereich vorgesehen sind, sind ja im Verhältnis zu dem – irgendjemand hat es vorhin gesagt –, was existiert, absolut marginal. Ob da noch eine zusätzliche Spur bei der Ein- und Ausfahrt ist, darüber reden hier eigentlich viel zu viele hoch bezahlte Leute.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Also vom Main an den Ganges?!)

– Ja.

**Vorsitzender**: Herzlichen Dank, Herr Professor. – Ich sehe keine weiteren Fragen mehr. Dann darf ich mich bei Ihnen bedanken und setze voraus, dass auch Sie bis zum Ende des Tagesordnungspunktes bei uns bleiben, wofür ich mich bei Ihnen sehr herzlich bedanke.

Meine Damen und Herren, wir kommen jetzt zu Intraplan Consult. Hier wird Herr Dr. Schubert vortragen wollen. Ist er hier? – Wir sehen ihn nicht.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Vielleicht hat er gestern schon genug von uns gehabt! Man weiß es ja nicht!)

Hat ihn jemand heute schon gesehen? – Das ist nicht der Fall. Dann gehen wir gleich zum Nächsten:

Von der Initiative „Zukunft Rhein-Main“, Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau ist mir mittlerweile mitgeteilt worden, dass dies nicht Herr Landrat Siehr, sondern Herr Antenbrink übernimmt. – Bitte schön, Herr Antenbrink.

Herr **Antenbrink**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich spreche hier heute für die Initiative „Zukunft Rhein-Main“ als Bürgermeister der Stadt Flörsheim am Main, die Mitglied in dieser Solidargemeinschaft ist – wie 19 weitere Städte und Gemeinden und zwei Landkreise, nämlich der Main-Taunus-Kreis und der Landkreis Groß-Gerau. Zu der Initiative gehört auch noch der BUND. Diese Initiative hat sich als Solidargemeinschaft gegen den Ausbau des Flughafens zusammengefunden und hat sich dabei fünf politische Ziele gesetzt, die ich Ihnen nur kurz vorstellen möchte – und dann bin ich mit meinen Ausführungen auch fast schon am Ende:

Alle Ausbauvarianten außerhalb des derzeitigen Flughafenareals einschließlich einer zivilen Nutzung des Flughafens Wiesbaden-Erbenheim werden abgelehnt.

Ein verbindliches Anti-Lärm-Abkommen und ein generelles Nachtflugverbot als zwingende Voraussetzungen jeder Optimierung des bestehenden Start- und Landebahnsystems werden gefordert.

Es wird ein grundsätzliches Nachtflugverbot für die Zeit zwischen 20 und 6 Uhr gefordert.

Es wird die aktive Suche nach verträglichen Alternativen zum Ausbau verlangt.

Es werden intelligente Verbundlösungen in Randgebieten und langfristig eine europaweit gleichmäßige Verteilung der Belastungen gefordert.

(siehe auch Anlage 1)

Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang noch eine Anmerkung anfügen: Beim Landesentwicklungsplan kann man ganz allgemein feststellen, dass hinsichtlich des Ausbaus detaillierte Festlegungen getroffen werden. Die Ausbauvariante ist im Landesentwicklungsplan praktisch schon vorgegeben. Das ist die eine Seite. Da ist Landesentwicklung ganz konkret, ganz verbindlich. Auf der anderen Seite, da, wo Sie auf die Belastungsseite kommen, stellen Sie fest, dass alles sehr vage ist. Das Thema Nachtflugverbot ist ja schon angesprochen worden. Ich denke, wenn die Vorteile für Einzelne ganz konkret werden und die Nachteile für viele ganz unbestimmt bleiben, dann hat das aus meiner Sicht nichts mehr mit Landesentwicklung in dem Sinne zu tun, wie wir sie verstehen, dann wird Landesentwicklung ad absurdum geführt.

Aber lassen Sie mich zu dem Thema landseitige Anbindung kommen. Ich denke, über das Thema Prognosen ist hier schon viel gesagt worden. Ich will mich jetzt auch nicht allzu sehr über Qualität von Prognosen auslassen. Aber das Thema landseitige Anbindung ist sicherlich von drei Faktoren ganz elementar beeinflusst. Das eine ist das Thema der Aufteilung der Verkehre. Wir sprechen hier sicher, Modus Split, nur über das Thema schienengebundener Verkehr und Straßenverkehr. Beim schienengebundenen Verkehr ist es interessant festzustellen, dass es immer noch Leute gibt, die an die Regionaltangente West glauben. Andererseits habe ich heute auch mit Interesse gehört, dass es eine S-Bahn-Anbindung für das Terminal 3 geben soll. Das sind alles sehr vage Lösungsansätze.

Aber es gibt einen zweiten Punkt, der von großer Bedeutung ist. Das ist die Frage: Wie verteilt sich denn der Umsteigeverkehr innerhalb des Flughafens? Wie verhält sich dieser zu dem Ziel- und Quellverkehr? Denn das wiederum hat unmittelbare Auswirkungen auf den Verkehr, der zum Flughafen hin bzw. vom Flughafen weg will.

Dann gibt es natürlich noch einen dritten Punkt, der von eminenter Bedeutung ist, nämlich die Frage: Wie viele Flugbewegungen wird es denn mal auf dem Flughafen geben? Auch diese Diskussion ist hinlänglich geführt worden. Wir haben mal bei 660.000 angefangen. Ich will jetzt nicht auf die 330.000 nach dem Stand der Diskussion über die Startbahn 18 West verweisen. Wir sind heute bei 701.000, und die Zahl 900.000 – gestern ist sogar schon von 931.000 geredet worden – wird auch immer häufiger genannt.

Diese drei Faktoren bestimmen also ganz wesentlich, wie viel Verkehr dann letztendlich zum Flughafen fahren wird, auf der Straße, auf der Schiene, oder vom Flughafen wieder wegfahren wird. Das heißt, Sie müssten sich in Ihren Prognosen eigentlich genau überlegen: Wenn darin so viele Unwägbarkeiten sind, und wir haben ja – das ist hier auch schon angeklungen – einen erheblichen Anteil im Umsteigeverkehr, der nicht signifikant bei der landseitigen Anbindung zum Tragen kommt, dann könnte das doch bedeuten, dass sich die Prognosen gar nicht so bewahrheiten werden, wie sie heute sind.

Wenn man sich einmal anschaut, dass z. B. an der Anschlussstelle Kelsterbach auf der A3, an dem Knoten Kelsterbach, heute schon Leistungsfähigkeitsengpässe vorhanden sind, wenn man sich vergegenwärtigt, dass dort im Ausbaufall gar nichts weiter vorgesehen ist, dann muss man doch fragen: Ist bei den Prognosen, die vielleicht zu optimistisch sind, nicht auch die Möglichkeit gegeben, dass wir gar nicht mehr in der Lage sind, eine vernünftige landseitige Anbindung zu gewährleisten? Kann es nicht sein, dass wir irgendwo die Grenzen des Zumutbaren für die Region erreicht haben? Kann es nicht durchaus sein, dass dann die ganze Anbindung von der Autobahn auf das nachgeordnete Straßennetz verlagert wird und dass dann die Städte und Gemeinden weiter unzumutbar mit Verkehr belastet werden, nicht nur mit Fluglärm, sondern dass dann auch der Verkehr, der den Flughafen erschließt, auch auf das Straßennetz der Städte und Gemeinden verlagert wird, dass die Städte und Gemeinden das auch noch aushalten müssen?

Ist das nicht ein Punkt, über den man diskutieren muss? Muss man nicht die Frage stellen: Was geht überhaupt noch in dem Straßennetz rund um den Flughafen? Kommen wir nicht bei allen Ausbauüberlegungen an einen Punkt – eine Sensibilitätsanalyse wäre hier sicherlich der richtige Ansatz –, wo man sich nicht nur blind einfach auf eine Prognose verlassen kann? Man muss sich nur mal vorstellen, der Anteil der Umsteiger wird deutlich zurückgehen, und wir haben auf einmal mehr Ziel- und Quellverkehr am Flughafen. Wie wirkt sich das auf die Autobahn aus?

Das sind, denke ich, Themen, die sicherlich von ganz großer Bedeutung sind.

Ein Punkt ist an der Stelle sicherlich auch noch anzusprechen: Die umliegenden Städte und Gemeinden werden sicherlich als Standort für Hochtechnologie nicht mehr so interessant sein. Wenn ein Gewerbegebiet in einer Höhe von 240 m oder noch darunter, bis zu 50 m überflogen wird, dann siedelt sich dort im Endeffekt nur noch einer an, nämlich ein Logistiker. Dann stellen Sie fest, dass diese Logistiker auch wieder mit Lkw-Verkehr durch die Orte fahren. Das heißt, Sie haben nicht nur den Verkehrslärm über sich, sondern Sie haben den Verkehrslärm auch noch auf den innerstädtischen Straßen. Auch da stellt sich die Frage: Was ist denn überhaupt noch zumutbar?

Auf all dies gibt der Landesentwicklungsplan keinerlei Antworten, bringt keine Sicherheit, keine Planungssicherheit für die betroffenen Städte und Gemeinden. Ich denke, das ist einfach ein Unding, das ist untragbar. Deshalb darf es diese Änderung in dieser Form nicht geben.

Und einen letzten Punkt lassen Sie mich noch ansprechen – das ist hier auch schon angeklungen –: Die ganzen Erschließungsmaßnahmen rund um den Flughafen zur landseitigen Anbindung stehen unter dem Postulat der Finanzierbarkeit. Wer kann denn das noch finanzieren? Jetzt gehen 650 Millionen € zur Ticona hinüber. Wer will denn

noch die vielen hundert Millionen für die Regionaltangente West aufbringen? Wer will denn noch das viele Geld für die Riedbahnanbindung aufbringen? Wo soll denn das alles herkommen? Die Städte und Gemeinden können dort ja nicht weiter herangezogen werden. Die Lage der kommunalen Finanzen ist hinlänglich bekannt. Der einzige Vorteil, den die Fraport noch hat: Sie hält sich im Casa-Programm zurück; dort kommen nur 50 Millionen € als Entschädigung zum Tragen. Das ist ja bescheiden.

Ich bin also der Meinung: Die Grenzen des Zumutbaren sind erreicht, auch was die landseitige Anbindung angeht. Von daher kann man eigentlich den Ausbau so, wie er im Landesentwicklungsplan dargestellt ist, nur ablehnen.

Abg. **Roger Lenhart:** Herr Antenbrink, vielen Dank für Ihre doch kenntnisreichen wirtschaftlichen Ausführungen. Aber auch da gibt es unterschiedliche Auffassungen. Gestern haben wir gehört, dass man Prognosen außen vor lassen soll. Sie haben sie sehr favorisiert. Aber meine konkrete Frage: Halten Sie es überhaupt noch für sinnvoll, den Flughafenbetrieb aufrechtzuerhalten, wenn man eine Schließung in der Zeit von 20 bis 6 Uhr einführen würde?

Herr **Antenbrink:** Sie meinen, von 22 Uhr an?

**Vorsitzender:** Sie haben von 20 Uhr gesprochen.

Herr **Antenbrink:** Dann habe ich mich versprochen. Bitte entschuldigen Sie. Es war natürlich 22 Uhr gemeint. Aber ich denke, diese Forderung ist Ihnen hinlänglich bekannt.

Abg. **Roger Lenhart:** Für das Protokoll war es ja wichtig.

Herr **Antenbrink:** Ja, richtig. Vielen Dank für den Hinweis.

Abg. **Gernot Grumbach:** Herr Bürgermeister – irgendwie gefällt mir der Titel gut –, würden Sie mal kurz beschreiben – wir haben jetzt über die Zukunft geredet –, wie Sie die heutige Situation betrachten? Denn ich glaube, das ist ja ein Teil des Auslösers für Ihren Debattenbeitrag, sozusagen unter den heutigen Bedingungen der Anbindung.

Herr **Antenbrink:** Ich habe schon versucht, es anklingen zu lassen. Sie sehen ja, dass im Bereich des Knotens Kelsterbach heute schon erhebliche Probleme vorhanden sind, für die offensichtlich noch keine Lösungen gefunden sind. Es ist die Frage: Wie wollen wir dann in Zukunft mit diesen Problemen umgehen? Ausbauabsichten im Flughafenbereich bedingen letztendlich auch eine Verbesserung der landseitigen Anbindung. Da muss man sich doch fragen: Was ist dort leistbar? Wenn das nicht leistbar ist, wenn das technisch gar nicht machbar ist, gar nicht mehr umsetzbar ist – gerade am Knoten Kels-

terbach stellt sich ja z. B. die Frage –, dann muss man fragen: Gibt es dann nachher nicht auch eine Rückkopplung auf den Flughafen? Ist denn der Flughafen dann überhaupt noch attraktiv? Kann das nicht sogar vielleicht dazu führen, dass wir nachher einen Flughafen haben, der nur noch als Umsteigeflughafen interessant ist, der für den Ziel- und Quellverkehr gar nicht mehr von Bedeutung ist? Dann müssen wir uns doch tatsächlich fragen: Brauchen wir das noch die Region? Hat das für die Region noch einen Wert?

Abg. **Ursula Hamann:** Herr Antenbrink, Herr Stanek vom RMV hat vorhin darauf hingewiesen, dass Sie daran denken, die Bahntrasse zu verschwenken. Wie bewerten Sie das im Hinblick auf einen weiteren Verbrauch von Natur und Landschaft in diesem Bereich?

Herr **Antenbrink:** Ich denke, das kann man in dem Planungsstadium, in dem sich das ganze Projekt darstellt, im Moment gar nicht richtig einschätzen, gar nicht richtig beurteilen. Es ist ja angeklungen, dass eine solche Bewertung erst möglich ist, wenn die ICE-Strecke Frankfurt–Mannheim realisiert worden ist. Das ist also ein Planungshorizont von, wenn ich es mal ganz nüchtern beurteilen soll, 20, 30, 40 Jahren realistisch. Denn es muss ja, wie Herr Stanek sagte, eins nach dem anderen passieren. In diesem Stadium traue ich mir daher kein Urteil zu.

**Vorsitzender:** Vielen Dank. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen mehr. Dann darf ich Sie, Herr Antenbrink, entlasten.

Wir kommen dann zur KAG Flughafen Frankfurt am Main, Kreisausschuss des Landkreises Groß-Gerau. Hier trägt Herr Will vor. – Bitte schön, Herr Will.

Herr **Will:** Herr Vorsitzender, Herr Staatssekretär, meine Damen und Herren Abgeordneten, meine sehr verehrten Damen und Herren! Herzlichen Dank, dass ich Gelegenheit habe, heute für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt am Main zur Erweiterung des Flughafens Stellung zu nehmen. Ich möchte vorausschicken, dass ich die Stellungnahme der KAG zusammenfassend abgeben werde, dass aber Nachfragen zu den einzelnen Punkten dann gern von uns beantwortet werden können.

Die KAG steht für nahezu 50 Gebietskörperschaften im Rhein-Main-Gebiet, für eine Region von Mainz und Wiesbaden im Westen bis Seligenstadt und Hanau im Osten, von Niedernhausen im Norden bis nach Pfungstadt im Süden. Die KAG steht für eine Region, in der mehr als eine Million Menschen leben und arbeiten. Viele von ihnen sind bereit, sich mit dem geplanten Ausbau, um den es bei dieser Anhörung geht, zu arrangieren, weil sie sich um ihre Arbeitsplätze sorgen. Für andere wiederum ist mit dem Bau einer neuen Bahn die Grenze des Erträglichen endgültig überschritten, und auch für sie spiegelt sich neben anderem die Sorge um die Arbeitsplätze in der Debatte wider.

Ich will nicht um Zahlen und Prozentsätze streiten, aber wir alle wissen, dass das Maß der Akzeptanz eines Ausbaus mit der Entfernung zur Lärmquelle wächst und umgekehrt. Aber alle in der Region – dessen bin ich mir sicher – sind in einem Punkt einig:

Auch dieser Flughafen – und wir stellen ihn nicht, Herr Kollege Lenhart, in Frage – braucht wie jeder andere Betrieb Zügel und Regeln. Er darf nicht um den Preis von tatsächlichen oder auch versprochenen Arbeitsplätzen ungebremst alles um sich herum verschlingen.

Mit der geplanten Änderung des Landesentwicklungsplanes sollen bislang geltende Regeln und Beschränkungen gelockert bzw. gänzlich aufgegeben werden. Es soll Raum für die neuerlichen Flächenverbräuche entstehen, Raum für die Zerstörung von Naturräumen, Raum für die Ausbreitung des Lärm- und Verkehrsteppichs. Es ist nach dem Bau der Startbahn 18 West vor bald einem Vierteljahrhundert – gestern war dies ja wohl bereits mehrfach Thema – nicht der erste weitere Flächenverbrauch des Flughafens, obwohl damals der Region ein Verzicht auf eine weitere räumliche Ausdehnung von der Politik versprochen und zugesagt worden war. Und wir haben einen guten Grund zu der Annahme, dass auch mit dem Bau der neuen Landebahn im Nordwesten die Wachstumsgelüste nicht gestillt sein werden, obwohl solches der Region auch jetzt wieder mit Sicherheit versprochen werden wird. Deshalb geht es bei dem Verfahren nicht nur um Sachargumente, es geht auch um die Glaubwürdigkeit und um das Vertrauen von Politik oder um den Verlust von beidem.

Aber auch fachlich hat die KAG Flughafen Frankfurt (Main) hier einiges vorzubringen.

(siehe auch Anlage 2)

Erstens grundsätzlich: Die Befriedigung des Luftverkehrsbedarfs der erweiterten Region Rhein-Main ist auch ohne den heute zur Diskussion stehenden Ausbau bis auf Weiteres gewährleistet. Das hat nicht zuletzt die Fraport AG selbst mit den von ihr ins Spiel gebrachten Prognosenufall eingestanden. Ich füge ergänzend hinzu: Wenn irgendwann einmal tatsächlich neue Start- und Landebahnen erforderlich sind, um den Flughunger unserer Gesellschaft zu stillen, dann müssen sie irgendwo anders errichtet werden. Antragssteller in der grünen Lunge des Rhein-Main-Gebietes, eingezwängt zwischen Bahnlinien, Fluss und Autobahnen in der Nachbarschaft von Wirtschaftsunternehmen, Krankenhäusern, Schulen und Kindergärten. Andere Regionen, meine sehr verehrten Damen und Herren, haben dies beispielhaft bewiesen.

Zweitens. Die jetzt zur Debatte stehende Änderung des LEP steht im Widerspruch zum Ergebnis der Mediation. Diese hatte ihre Zustimmung zum Ausbau unter anderem an ein Nachtflugverbot und einen Anti-Lärm-Pakt geknüpft, und zwar unauflöslich. Mit dem jetzigen Verfahren wird dieser Knoten aufgedröselt. Der Ausbau wird mit dem Bau der Nordwestbahn festgeschrieben, die anderen Kernpunkte der Mediation bleiben zukünftigen Entwicklungen anheim gestellt. Da lassen mächtige Kräfte immer wieder durchblicken, was sie von dem Nachtflugverbot zu halten gedenken. Ich stelle dazu fest: Das Nachtflugverbot, das von der Mediation als kompensatorische Maßnahme für den Ausbau vorgesehen war, wird weder in dem neuen LEP noch in dem sich darauf aufbauenden Planfeststellungsverfahren gesichert. Und wenn sich die Landesregierung an diesem Punkt auch noch so sehr um Glaubwürdigkeit bemüht, wir befürchten hier die bekannte Salomitaktik: Zuerst wird die neue Bahn gebaut, dann fällt das Nachtflugverbot. Und was den Lärmschutz für die betroffene Bevölkerung angeht, so wird dieser im neuen LEP noch nicht einmal im Grundsatz angesprochen, geschweige denn durch konkrete Maßnahmen dokumentiert. In den nachfolgenden Fachplanungen wird eher – so ist

zu befürchten – an die Bedürfnisse der Praxis, und das heißt, an die Bedürfnisse der Verfahrensbetreiber, angepasst werden.

Mit dem neuen Fluglärmgesetz können kompensatorische Maßnahmen zur Fluglärm-bekämpfung nur auf zwei Wegen erreicht werden: entweder freiwillig – und da sind wir skeptisch – oder durch entsprechende Festlegungen im LEP, und die sind eben nicht vorgesehen. Ich stelle deshalb fest: Die Ergebnisse der Mediation sind von den Ausbaubetreibern längst zur Disposition gestellt worden. Der LEP übernimmt von der Mediation als Ziel nur den Ausbau mit der Vorzugsvariante Nordwest, während die anderen Punkte der Mediation – Nachtflugverbot, Lärmschutzoptimierung – den nachfolgenden fachplanerischen Genehmigungsverfahren überlassen bleiben. Und dies bedeutet, dass sie entweder berücksichtigt oder aber, wie wir befürchten, schlichtweg ignoriert werden können.

Drittens. Im neuen LEP finden sich keine Aussagen über die Grenzen der Belastungen der Region durch Fluglärm. Wir alle wissen, dass Lärm krank macht, vor allem, nächtlicher Lärm. Solange also eine Regelung der Lärmbelastung der Region unterbleibt, so lange steht die Zukunft der Region als Lebensraum auf dem Spiel und so lange fehlen dem Luftverkehrsstandort Rhein-Main die Grundlagen für eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung.

Viertens. Im LEP findet keine ernsthafte Auseinandersetzung mit Alternativen zum Bau der Nordwestbahn statt, also keine Auseinandersetzung mit Optimierungsmöglichkeiten des bestehenden Bahnsystems, mit der Frage eines möglichen Satellitenairports, mit der Verlagerung und Veränderung von Verkehrsanlagen auf andere Flughäfen usw. usw.

Selbst die Variantenauswahl ist noch nicht einmal ergebnisoffen erfolgt. Bereits seit 2001 bezeichnet die Fraport AG die jetzt geplante Nordwestbahn als Vorzugsvariante. Es entsteht der Eindruck, dass sich alle danach vorgenommenen Bewertungs- und Auswahlverfahren dieser frühen Festlegung unterzuordnen hatten. Ich will hier keine neue Variantendebatte eröffnen, aber ich verweise auf den durch die Nordwestbahn induzierten Verlust von über 1.000 qualifizierten Arbeitsplätzen bei Ticona, auf die Mehrkosten – Kollege Antenbrink sprach es an – von 650 Millionen €, die durch den Abriss der Ticona-Anlagen unserer Volkswirtschaft entstehen. Auch dieses Geld hätte man sparen und anderweitig einsetzen können. Es wäre sicherlich spannend, angesichts des neuen Kostentableaus auch einmal über Varianten zu diskutieren, aber eine solche Debatte wollen wir nicht.

Zum Straßenverkehr: Die Auswirkungen der zur Diskussion stehenden Flughafenerweiterung auf den Verkehr am Boden bleiben im LEP gänzlich unbeachtet. Wir gehen von einer Zunahme von über 120 % Straßenverkehr in bestimmten Bereichen aus. Nicht zuletzt deshalb, weil die im LEP festgelegte Variante und das neue Terminal 3 – auch das haben wir vor meinem Beitrag bereits gehört – völlig unzureichend an den ÖPNV und an den Straßenverkehr angebunden sind.

Insgesamt wird es zu einer deutlichen Verschlechterung der Verkehrsqualität, der Mobilität und dadurch zu mehr Staus kommen. Und natürlich werden auch die Schadstoffbelastungen für die Bevölkerung gewaltig zunehmen; EU-Mittelwerte sind bereits heute überschritten. Zukünftig werden sie gänzlich überschritten werden.

Niemand bestreitet inzwischen mehr, dass die technische Kapazität des erweiterten Landebahnsystems weit über der Prognosezahl von 700.000 Flugbewegungen liegen wird, nämlich bei mehr als 900.000 Starts und Landungen. Wir müssen davon ausgehen, dass diese Maximalkapazität irgendwann einmal voll ausgeschöpft sein wird, und wir fordern eine unverblümete Darstellung der Konsequenzen dieser Zahl, nicht nur, aber auch auf den Straßenverkehr. In der Region werden neue Straßen gebaut, und der ÖPNV wird und muss erweitert werden. Aber – und auch das haben wir in den letzten beiden Stunden gehört – es bleibt offen, wer dies tut und wer dies zu bezahlen hat. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die Diskussion in der Regionalkonferenz Rhein-Main im Mai 2003, die damals bereits eine S-Bahn-Anbindung des Terminals 3 gefordert hat. Geschehen ist außer Absichtserklärungen bis heute noch nichts.

Die Regional- und Stadtentwicklungsplanung der gesamten Region wird durch die geplante Flughafenerweiterung ausgebremst werden. Betroffen ist ein Gebiet von Hanau bis Mainz und von Hattersheim bis Darmstadt. Die Gebietskörperschaften haben sich in ihrer Entwicklung den Flughafeninteressen unterzuordnen. Der LEP verfehlt an dieser Stelle das Ziel einer geordneten, einer zukunftsweisenden Landesentwicklung in grob fahrlässiger Weise. Nicht nur der Flugverkehrsstandort Rhein-Main, die gesamte Region wird durch die Aufbauplanung nicht sicherer, sondern im Gegenteil unsicherer. Der geplante Ausbau zerstört Lebensräume von selten gewordenen Tier- und Pflanzenarten und damit wertvolle Biotopstrukturen. Zugleich wird Lebensqualität von Anwohnern beschädigt, und die Region verliert mit dem Wald einen Teil ihrer Attraktivität. Insgesamt sind Rodungen in der Größenordnung von 371 ha Wald geplant. Rund 170 ha davon sind Bannwald, der in unserem Land zu Recht unter dem höchsten Schutz steht. Ein Waldverlust in dieser Größenordnung, der eigentlich im dicht besiedelten Rhein-Main-Gebiet überhaupt nicht hinzunehmen ist.

Die Beeinträchtigung der benachbarten Gemeinden – Sie haben eingangs gesehen, wie weit das Verbreitungsgebiet der KAG reicht – wird auch Auswirkungen auf den Freizeit- und Fremdenverkehr haben. Im Ausbaufall sind viele Kommunen in ihrer Fremdenverkehrs- und Freizeitfunktion massiv beeinträchtigt, darunter auch solche, für die der Flughafen heute noch weiter entfernt liegt.

Ich fasse zusammen: Ein Ausbau des Flughafens in der geplanten Version verändert die Region nachhaltig. Die konkreten, handfesten Nachteile überwiegen gegenüber den vagen Vorteilen. Es steht zu befürchten, dass der Ausbau jener Tropfen ist, der ein randvoll gefülltes Fass endgültig zum Überlaufen bringt und Lebensqualität und Wohlstand für viele ins Gegenteil verkehrt. Und das Ganze geschieht ohne Not und liegt nicht im öffentlichen Interesse, es geschieht nur, weil ein Unternehmen zu Lasten der Allgemeinheit Gewinne machen will und weil Landesregierung und Fraport in sturer Selbstgefälligkeit an selbst gesetzten Vorgaben festhalten, keinen Blick für Alternativen haben und nicht bereit sind einzusehen, sich verrannt zu haben.

Alternativen gibt es. Sie werden nicht – und ich sage betont: immer noch nicht – beachtet. Das Ausbaufahren ist unserer Auffassung nach abzulehnen. Die KAG Flughafen stimmt der beantragten Änderung des LEP Hessen nicht zu.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich habe zunächst die Frage, ob Sie gestern bei der Anhörung dabei waren; denn gestern ist ja über die Frage Nachtflugverbot sehr ausführlich

gesprochen worden, insbesondere vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die Fixierung im LEP als konkretes Ziel nach unserer Auffassung, aber auch nach Auffassung der meisten Experten zu einem Problem insofern führen würde, als man damit eine Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses provozierte. Nehmen Sie das also zur Kenntnis, oder sehen Sie das anders angesichts der Experten, die sich gestern dazu geäußert haben, dass das ein Problem wäre, insofern also die klare politische Aussage da ist, die Mediation umzusetzen, andererseits aber eben aus formaljuristischen, verwaltungsjuristischen Gründen eine Fixierung im Landesentwicklungsplan, wie Sie sie gern hätten, wenn ich das richtig gesehen habe, nicht möglich ist.

Das Zweite: Sie reden davon, dass dies ohne Not geschehe. Ist Ihnen bewusst und bekannt, dass auf diesem Flughafen Frankfurt am Main aufgrund des Hubs und der heutigen Situation wöchentlich mehr als 180 Direktverbindungen weltweit stattfinden können? Frage: Gibt es Ihrem Kreis Unternehmen, die möglicherweise darauf angewiesen sind, dass das so ist? Ich unterstelle in dem Zusammenhang – ich glaube, das wird niemand bestreiten –, dass, wenn man so, wie Sie es fordern, sagt, wir bauen nicht aus, die Hubfunktion Frankfurts im Wettbewerb der nächsten Jahre massiv leiden würde und zurückgefahren werden würde, insofern also diese Zahl von Direktverbindungen sicherlich zukünftig nicht mehr zu erwarten wäre?

Dritte Frage: Sie haben, wenn ich das richtig weiß, in Ihrem Kreis ein sehr großes Automobilunternehmen. Dort – das unterstelle ich – gibt es massives Interesse an einem solchen Ausbau, zumindest an der Aufrechterhaltung der soeben von mir angesprochenen Direktverbindungen, auch in ihrer Zahl. Sie sagen ja, Gewinne seien das einzige Motiv eines Unternehmens, das Sie dort mit der Fraport ansprechen. Ist Ihnen weiterhin bekannt, dass 400 Unternehmen insgesamt allein dort auf dem Flughafen und um den Flughafen herum möglicherweise auch nach Gewinnen streben, es mit diesen Gewinnen aber auch möglich machen, dass dort Beschäftigung stattfindet?

Letzte Frage: Haben Sie Zahlen, wie viele Menschen in Ihrem Kreis mittelbar oder unmittelbar von den Beschäftigungen am Frankfurter Flughafen oder in den flughafenaffinen Unternehmen abhängen?

Herr **Will**: Zur ersten Frage: An der Anhörung gestern hat die KAG nicht teilgenommen, weil sie zu dem Punkt, der gestern zur Beratung stand, nicht geladen war. Deswegen auch heute meine Stellungnahme zusammengefasst.

(Zuruf des Abg. Michael Boddenberg)

– Ja, ich beantworte im Moment gerade Ihre Frage. Aber ich habe gestern sehr wohl Presseveröffentlichungen gelesen, die sich darauf beziehen, wie vonseiten der Fraport ein eventuelles Nachtflugverbot bewertet wird und wie juristische Auseinandersetzungen darüber gesehen werden. Dies bekräftigt mich in meiner Auffassung, dass eine politische Entscheidung in dieser Frage so, wie sie beabsichtigt ist, nicht erfolgen wird und im Nachhinein, wie ich es ausgeführt habe, die Region dann den Ausbau hat, aber nicht das Nachtflugverbot.

Zu der zweiten Frage, die von Ihrer Seite gestellt worden ist: Ich bezweifle – denn diese Debatte hatten wir vor einem Vierteljahrhundert ebenfalls geführt, als es um die Start-

bahn 18 West ging –, dass Luftfahrtunternehmen die Hubfunktion von Frankfurt in Frage stellen, wenn es zu keinem Ausbau kommen würde, weil – und das sage ich auch – in dem bestehenden Parallelbahnsystem durchaus Optimierungen möglich sind.

Wenn Sie die Adam Opel AG in Rüsselsheim ansprechen: Sie hat für die Region, auch für meinen Landkreis durchaus eine große Bedeutung. Aber auf der anderen Seite, wenn es um die Frage von Arbeitsplätzen geht: Ich kann mich sehr gut an Zeiten erinnern, wo im Werk noch weit über 40.000 Menschen beschäftigt worden sind. Heute sind es noch 18.000. Also nur monostrukturiert auf ein Unternehmen zu schauen ist meiner Auffassung nach zu wenig, auch wenn es für die Region durchaus von eminenter Wichtigkeit ist.

Würden Sie Ihre letzte Frage bitte wiederholen?

Abg. **Michael Boddenberg**: Die letzte Frage war, ob Sie die Beschäftigtenzahl kennen.

Herr **Will**: Selbstverständlich kennen wir die Zahl der Beschäftigten, die sich im Bereich rund um den Flughafen angesiedelt haben. Aber – und das sage ich auch an dieser Stelle – wir gehen in der KAG und noch sehr viel stärker in der ZRM, der „Zukunft Rhein-Main“, davon aus, dass es mit einem Ausbau des Flughafens gar nicht mehr dazu kommen könnte, in der Region noch gut wohnen zu können, sondern dass dies letztendlich dazu führen wird, dass wir in der Region soziale Probleme bekommen werden, mit denen wir heute überhaupt noch nicht rechnen, und dass diese uns auf der kommunalen Ebene auch finanziell in einem hohen Maße belasten werden.

Abg. **Gernot Grumbach**: Herr Will, Sie haben jetzt den Teil beschrieben, den Sie nicht wollen. Ich fände es ganz interessant, mal einen Moment darauf zu verwenden zu sagen, was die Alternative ist. Denn wenn ich Sie richtig verstehe, haben Sie ja als KAG eine Perspektive zu sagen, wir wollen im Prinzip eine andere Arbeitskraftansiedlung, eine andere Arbeitsplatzansiedlung statt des Flughafens haben. Es wäre vielleicht ganz interessant, wenn Sie dazu noch etwas sagen könnten.

Herr **Will**: Um nicht falsch verstanden zu werden: Wir wollen nicht etwas anderes als den Flughafen. Wir alle wissen, dass der Flughafen für uns von eminenter Wichtigkeit ist und ein Wirtschaftsfaktor sondergleichen. Das steht überhaupt nicht in Frage. Die Frage ist nur: Wie bettet sich ein Flughafen dieser Größenordnung und dieser Bedeutung in eine dicht besiedelte Region ein? Wir haben es nicht mit einem Flughafen außerhalb einer Stadt zu tun, wie beispielsweise München, sondern wir haben es mit einem Flughafen zu tun, der in einer Region gewachsen ist. Dies stellt höhere Anforderungen an die Planung, als dies in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten durchgeführt worden ist. Die Startbahn 18 West habe ich bereits genannt. Wir sagen, eine Optimierung des Flughafens ist möglich. Das ist das eine. Wir sagen zum Zweiten, es muss überprüft werden, ob es nicht möglich ist, eine Satellitenflughafenfunktion in der Großregion zu finden. Wir sagen drittens, es muss möglich sein, durch ein intelligentes Verkehrskonzept von Schiene auch Alternativen aufzuzeigen, gerade im innerdeutschen

Flugverkehr, und wir gehen davon aus, dass es dann nicht notwendig ist, diese Ausbaumaßnahme so umzusetzen.

Abg. **Dieter Posch:** Sie haben davon gesprochen und auch dargestellt, dass das Mediationsergebnis zerbröselt werde; es werde aufgeschnürt. Sind Sie denn bereit, zur Kenntnis zu nehmen, dass sich die Umsetzung des Mediationsergebnisses sowohl im Landesentwicklungsplan, im Raumordnungsverfahren als auch im Planfeststellungsverfahren widerspiegelt und dort letztendlich in allen drei Bereichen das Mediationsergebnis umgesetzt werden soll?

Herr **Will:** Ich bin bereit, das zur Kenntnis zu nehmen. Mein Kenntnisstand ist ein anderer, und ich habe die Aussagen von Herrn Wörner in einer anderen Richtung wahrgenommen.

**Vorsitzender:** Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen zu Fragen an Sie, Herr Will. Dann darf ich mich herzlich für Ihre Darstellungen bedanken. Ich bitte auch Sie, vielleicht noch bis zum Ende des Tagesordnungspunktes hier zu bleiben.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich frage jetzt noch mal, ob Herr Schubert von der Intraplan Consult GmbH mittlerweile eingetroffen ist. – Er ist nicht da.

Herr Wildhirt vom Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main hatte darum gebeten, dass wir ihn heute Nachmittag aufrufen. Somit muss ich die Beratung des Tagesordnungspunktes 3 unterbrechen, bis wir Herrn Wildhirt heute Nachmittag gehört haben.

Ich rufe dann den **Tagesordnungspunkt 4 auf: Siedlungsstruktur/weitere Raumordnungsfaktoren.** Können wir mit der Stadt Kelsterbach beginnen? – Bitte schön, Herr Bürgermeister Engisch.

Herr **Engisch:** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Als Bürgermeister der wohl am stärksten durch den geplanten Neubau einer Landebahn in unserem Kelsterbacher Stadtwald betroffenen Stadt möchte ich natürlich für die Stadt Kelsterbach die Möglichkeit nutzen, hier eine kurze Stellungnahme abzugeben. Ich tue das gleichzeitig in Absprache mit meinen kommunalen Kollegen als Vertreter der Initiative „Zukunft Rhein-Main“, wie das der Kollege Antenbrink bereits angedeutet hat. Denn erst nach energischer Intervention können weitere betroffene Bürgermeister die Beeinträchtigung ihrer Kommune schildern. Dass dies allerdings erst Wochen später sein wird, hat nach meiner Ansicht mehr als einen faden Beigeschmack.

Kelsterbach ist durch die Änderung des Landesentwicklungsplans außerordentlich betroffen, sieht der LEP doch explizit den Ausbau des Frankfurter Flughafens in der Kelsterbacher Gemarkung vor.

Erstens. Die Änderung bedeutet einen direkten Eingriff in die kommunale Planungshoheit der Stadt Kelsterbach. Wie Sie aus dem Luftbild ersehen können, sind wir unmittel-

barer Nachbar des Flughafens. Grund und Boden, auf denen die Landebahn gebaut werden soll, gehören der Stadt Kelsterbach ebenso wie der Bannwald, der dazu gerodet werden muss. Der geplante Bau bedeutet einen Gebietsverlust von rund einem Drittel der Kelsterbacher Gemarkung. Für Kelsterbach ist dieser massive Eingriff in die grundgesetzlich gesicherte kommunale Selbstverwaltung völlig inakzeptabel. Darüber hinaus sind auch bei zahlreichen anderen Kommunen im Umfeld des Flughafens erhebliche Eingriffe in deren Planungshoheit festzustellen. Durch die Siedlungsbeschränkungen werden diese Kommunen – so auch wir – planerisch kaltgestellt. Jegliche Zukunftsperspektive wird zumindest in Frage gestellt.

Zweitens. Der Bau einer Landebahn bedeutet den Verlust von ca. 300 ha Bannwald. Dieser Bannwald ist, wie Sie wissen, außerdem als FFH-Gebiet ausgewiesen. Wenn das Land Hessen glaubt, die für FFH-Gebiete geltenden europarechtlichen und bundesrechtlichen Vorschriften missachten zu dürfen, so werden Sie sich spätestens dann wundern, wenn das jüngst ergangene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 17. Januar 2007 allgemein bekannt wird. Der restliche Stadtwald, der südlich und nördlich der geplanten Bahn theoretisch noch erhalten bliebe, wäre nicht nur forstwirtschaftlich, sondern, was aus meiner Sicht noch viel schlimmer wäre, auch ökologisch betrachtet, völlig wertlos. Kelsterbach verlöre seinen letzten Erholungswald. Die Kelsterbacher wollen aber nicht zur Naherholung nach Nordhessen fahren müssen.

Drittens. Kelsterbach ist schon heute in den südlichen Stadtteilen verlärm. Der vorhandene Roll- und Bodenlärm mit seiner besonderen Lästigkeit ist für die Bewohner eine Qual. Die geplante Landebahn würde aber diese Situation noch dramatisch verschärfen. Bis auf wenige hundert Meter würde die Bahn an diese Wohngebiete heranrücken. Zusätzlich sollen die Flugzeuge mit eigenem Schub von der Landebahn auf das Flughafengelände rollen. Das wäre nach meiner Bewertung ein Lärm-Super-GAU für diese Stadt. Ich darf an dieser Stelle jemanden zitieren, den Sie alle gut kennen. Der frühere Fluglärmenschutzbeauftragte Bruinier hat einmal in einer Arbeitsgruppe, Herr Amann, in der Mediation – ich war auch dabei, vor mittlerweile neun Jahren – zum Ausdruck gebracht:

Wenn dieses Flugzeug vor dieser Brücke steht, die zum Flughafen führt, und der Pilot den Gashebel durchdrückt, fliegen beim Engisch in Kelsterbach die Scheiben heraus.

Kelsterbachs letztes Naherholungsgebiet, nämlich die Fläche am Südpark, verkommt zu einer Lärm- und Geruchsmüllhalde. Schule, Kindergarten und Wohnbebauung im südlichen Kelsterbach würden massiv durch Lärm beeinträchtigt. Schallschutzmaßnahmen, wie sie uns als Nachbarn beispielsweise noch 1969 durch die Lärmschutzmauer vertraglich vom Fraport-Vorgänger FAG zugesichert wurden, sind heute gar nicht mehr vorgesehen. Die Planungen schweigen sich zu diesem Thema aus.

Viertens. Es scheint sehr offensichtlich, dass sich die Ausbaubefürworter vom Ergebnis der Mediation und ihren Inhalten nicht nur entfernt haben, sondern das ganze Mediationspaket bereits zu den Akten gelegt haben. Die Mediationsgruppe hält – ich zitiere wörtlich aus den Seiten 178 und 179 –

ein Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr für unabdingbar, sollte es einen Ausbau geben.

Wo ist das Ziel Nachtflugverbot im LEP? Was ist es noch wert? Ein verwässerter Grundsatz wird den vom Lärm geplagten Menschen in der Region als Danaergeschenk gemacht. Die, die keinen Schlaf mehr finden, sagen dazu natürlich Danke.

Was wird aus dem Ziel Anti-Lärm-Pakt? Der Landesentwicklungsplan sagt dazu kein Wort mehr. Schweigen im Walde. Apropos: Einen Kelsterbacher Bannwald wird es nach dem Ausbau nicht mehr geben. Das Schweigen des Waldes wird ersetzt durch das Dröhnen der Motoren in den Ohren der Kinder und Erwachsenen.

Fünftens. Die Verkehrswege rund um Kelsterbach und den Flughafen sind heute schon gnadenlos überlastet – jeder Radiohörer weiß das –, zumindest zur Rushhour. Der Verkehrskollaps wird durch den Ausbau noch wesentlich verstärkt. Kelsterbach ist an drei Stellen mit dem Flughafen verkehrstechnisch verbunden. Die Bundesstraße 43 ist bereits heute überlastet. Seit Jahrzehnten muss sich Kelsterbach dagegen wehren, zum Parkplatz für den Flughafen zu verkommen.

Sechstens. Der neue LEP bringt eine noch stärkere Einschränkung der Gewerbeansiedlungen mit sich. Das Gebiet Im Taubengrund mit rund 1.000 Arbeitsplätzen wird, geht es nach dem vorliegenden Entwurf, in nahezu jeder Minute in einer Höhe von 50 m über Grund überflogen. Im Übrigen befinden sich dort auch Wohnungen. Ich frage: Welche Zukunftsperspektive hat dieses Gebiet bei einem Ausbau? Aber auch das Bebauungsplangebiet Mönchhof, das einstmals als Filetstück der Gewerbeimmobilien im Rhein-Main-Gebiet bezeichnet wurde, muss bei einer Landebahn im Kelsterbacher Stadtwald mit erheblichen Beeinträchtigungen rechnen. Beispielsweise durch Wirbelschleppen, wie sie heute schon in Raunheim, Kollege Jühe, zum Abdecken von Dächern führen, wird die Entwicklung dieses Geländes in Frage gestellt. Die Vereinbarungen – das hörten wir bereits – über die Absiedlung der Ticona für offiziell gehandelte 650 Millionen € beweist, dass wir hier von Realitäten sprechen. Im Übrigen belegt diese Vereinbarung meiner Überzeugung nach aber auch den volkswirtschaftlichen Unsinn des Ausbauvorhabens mit insgesamt 4 Milliarden € für einen Zeithorizont bis zum Jahre 2020, und hier hörten wir von Fraport, dass wir mit 701.000 Flugbewegungen bereits am Ende der Kapazität angelangt sind.

Siebtens. Kelsterbach wird von allen Seiten bedroht. Die heutige Belastung durch Lärm, Verkehr, Schadstoffe ist bereits enorm. Kelsterbach wird noch stärker in die Zwickmühle genommen zwischen geplanter Müllverbrennungsanlage in Höchst, Klärschlammverbrennungsanlage in Sindlingen, Flughafen und nun neuer Landebahn.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, so wird Kelsterbach im wahrsten Sinne des Wortes die Luft zum Atmen genommen. Daher kann mein Fazit nur lauten: Kelsterbach und die ZRM sagen Nein zur geplanten Änderung des LEP und zu den bestehenden und zusätzlichen Belastungen, die der Stadt, der Region und ihren Menschen aufgebürdet werden.

Abg. **Michael Boddenberg:** Herr Bürgermeister, vielen Dank. Die Positionen, die Sie vertreten, sind ja an vielen Stellen schon diskutiert worden. An einem Punkt will ich allerdings doch noch mal einhaken: Sie haben eingangs gesagt, dass die kommunale Seite nach Ihrer Auffassung nicht ausreichend beteiligt sei. Ich sage mal ganz offen: Ich kann das nicht nachvollziehen. Wir haben – nur dass Sie das wissen, und ich bitte Sie,

das auch weiterzugeben, auch der Presse, die das in dieser Woche schon in ähnlicher Form wiedergegeben hat – im Vorfeld dieser Anhörung gesagt, wir haben zumindest mal zunächst drei, vier Tage Zeit, um alle Experten, alle Betroffenen anzuhören. Wir haben als Fraktionen verabredet, dass wir das einigermaßen strukturieren, und wir haben als Fraktionen verabredet, dass wir die Kommunalen Spitzenverbände anschreiben. Das hat dann der Hessische Landtag auch unternommen und um Stellungnahme gebeten. Wir haben daraufhin von den Kommunalen Spitzenverbänden, sowohl den Vertretern des Landkreistages, des Städte- und Gemeindebundes wie auch des Städtetages, sinngemäß mitgeteilt bekommen, dass sie sich außerstande sehen, eine Meinung zu präzisieren und zu konkretisieren, da es sehr unterschiedliche Auffassungen innerhalb ihrer Mitgliedschaft gibt. Ich habe daraufhin mehrfach gesagt, es wäre auch möglich gewesen, uns das mitzuteilen und gleichzeitig zu sagen: wir schlagen aber vor, dass wir drei oder vier Kommunen, die hinsichtlich Arbeitsplätzen und anderes mehr eher etwas positiv sagen wollen, aber auch kritische Kommunen auffordern, hier Stellung zu nehmen. Das ist unterblieben. Man hat uns also zunächst mal nur mitgeteilt: Wir haben ein etwas, darf ich mal so sagen, diffuses Meinungsbild.

Daraufhin haben wir, die vier Fraktionen – ich glaube, da darf ich für alle sprechen –, uns verabredet zu sagen: Dann machen wir noch mal einen eigenen Anhörungstermin für die Kommunen, die sich im Zuge dieser ganzen Veranstaltung in dieser Woche gemeldet und gesagt haben: Wir würden doch gern auch als Kommune angehört werden. Diese Anhörung findet, wie Sie wissen, im März statt.

Und dann will ich auch noch sagen: Hier sitzen relativ viele Menschen drei Tage am Stück; ich sehe Vertreter von Kammern, Wirtschaftsverbänden und anderen mehr, teilweise auch ehrenamtlich engagierte Menschen, über drei Tage, Viele Bürgermeister habe ich gestern und heute hier nicht gesehen. Ich sage damit nicht, dass sie kein Interesse haben. Aber ich sage jetzt auch sehr deutlich: Ich lasse mir nicht vorwerfen, dass wir die Kommunen nicht anhören, wenn wir sogar eine eigene Veranstaltung dazu machen. Ich glaube, damit ist dieser Vorwurf dann endgültig mal aus dem Raum.

Zu konkreten Inhalten will ich nur sagen: Herr Posch hat eben bei Ihrem Vorredner schon von der Frage des Mediationsergebnisses gesprochen. Auch Sie sagen, das findet keine Umsetzung. Ich kann nur auf das Bezug nehmen, was Herr Posch, wie ich finde, völlig zu Recht, gesagt hat: Sowohl in der Raumordnung als auch in dem, was wir hier besprechen, erst recht natürlich im Planfeststellungsbeschluss selbst wird die Mediation selbstverständlich nicht nur thematisiert sein, sondern die politische Vorgabe sein. Wir haben gestern über die rechtlichen Probleme gesprochen. Ich glaube, Sie waren gestern nicht hier. Nehmen Sie bitte auch zur Kenntnis, dass wir gestern an dieser Stelle nahezu ganztägig über das Bundesverwaltungsgerichtsurteil immer wieder diskutiert haben. Das wollte ich bitte sagen dürfen. Sie vertreten hier zu Recht Ihre Positionen, aber Sie müssen bitte auch zur Kenntnis nehmen, dass von einer Nichtbeteiligung der Kommunen nun absolut keine Rede sein kann.

Herr **Engisch**: Darf ich dazu etwas antworten, Herr Vorsitzender?

**Vorsitzender**: Herr Engisch, bitte sehr.

Herr **Engisch**: Das war eine etwas längere Erklärung, die ich natürlich so zur Kenntnis nehme. Nur, aus meinem Selbstverständnis meine ich, bei einer solch wichtigen Frage müsste der Landtag bzw. die zuständigen Ausschüsse selbst entscheiden, wen sie hören.

(Abg. Michael Boddenberg: Das haben wir doch!)

– Nein, Sie haben die Spitzenverbände angeschrieben; Sie haben es gerade erklärt. Dass Sie von den Spitzenverbänden logischerweise keine konkrete Aussage kriegen, wer mehr und wer weniger betroffen ist, und dazu noch Bürgermeister favorisieren, hier zu reden, das würden Sie doch selbst nicht erwarten. Das ist Ihre Verantwortung. Und von Anfang an, wenn es so geplant gewesen wäre, hätten Sie den betroffenen Bürgermeistern dies auch so deutlich machen müssen.

Abg. **Gernot Grumbach**: Ich glaube nicht, dass es unsere Aufgabe ist, die Anzuhörenden zu belehren.

(Zuruf des Abg. Michael Boddenberg)

Sonst könnte ich auch noch ein paar Sachen dazu sagen, wie lange es gedauert hat, bis wir von gar nicht anhören bis zu dem zusätzlichen Tag gekommen sind. Dazu fiel mir einiges ein.

(Abg. Michael Boddenberg: Ist doch Unsinn!)

Nein, ich würde gern eine nette und eine gemeine Frage stellen. Die harte und trotzdem freundliche Frage ist: Welche Entwicklungsmöglichkeiten sehen Sie eigentlich unter dieser Perspektive überhaupt noch für Ihre Gemeinde? Ich glaube, das war ja der Kern Ihrer Ausführungen.

Der zweite Punkt ist aber der: Wenn Sie sich mal einen Moment darauf einlassen, es gibt einen Flughafenausbau, wie stellen Sie sich vor, dass sozusagen die Teile der Mediation, die Sie vermissen, verankert werden?

Herr **Engisch**: Es passt zu dem, was Herr Boddenberg in seinen Ausführungen gesagt hat. Ich will das hier auch noch mal für mich feststellen. Ich könnte mir auch vorstellen, dass ich ohne die Diskussion Flughafen in meinem Amt sehr viel besser auskäme, und will dem auch, zumindest wenn es im Raum steht, für mich widersprechen. Wenn ich gestern nicht da sein konnte: Es gibt Bürgermeister, die haben noch etwas anderes zu tun. Aber Sie können mir glauben, dass ich seit neun Jahren als Mann der ersten Stunde bereits im Mediationsverfahren all diese Dinge, die Sie jetzt, auch zu Recht, abfragen, einzubringen versucht habe, und zwar im Sinne meiner Kommunen.

Sie müssen wissen, dass wir im Moment das letzte mögliche Baugebiet, Siedlungsgebiet in Kelsterbach beginnen werden. Wir haben keine Perspektive mehr, Richtung Süden zu wachsen, wo im Norden die Begrenzung durch den Main – wer sich in Kelsterbach auskennt, weiß, wo das liegt – und durch die geplante Müllverbrennungsanlage jetzt in Höchst keine Möglichkeit der Siedlungsausweisung mehr gegeben ist. Insofern

stellt sich für uns in der Tat die Überlebensfrage, wenn dieser Flughafenausbau kommt und im Süden in Kelsterbach keine Entwicklung mehr möglich ist, im Bereich Wohnungsbau, aber auch im Bereich der Gewerbeflächen. Wir wissen ja, dass Gewerbeflächen, die in geringer Höhe überflogen werden, für einen gewissen Wirtschaftszweig dann keinen Zweck mehr haben, weil sie mittlerweile – ich sage das ohne Zorn, sondern als Feststellung – in den Vordertaunus gehen, dorthin, wo sie weniger Lärm haben. Ich befürchte, dass wir, aber auch andere Nachbarn zum Logistikstandort verkommen. Das ist die Frage, der wir uns zu stellen haben, in unserer örtlichen Verantwortung. Und wenn, Herr Posch, das Filetstück der Landesplanung, jetzt auch nur noch für, na ja, Speditionen usw. Ansiedlungsmöglichkeiten gibt, dann ist das schon auch ein qualitativer Verlust von hochwertigem Gewerbe.

Festschreibung des Mediationsverfahrens: Ich kann der Ansicht, dass es juristisch leichter wäre, das in diesem Landesentwicklungsplan bzw. als Zielbeschreibung zu formulieren, nicht folgen. Die Politik hat im Lande Hessen glasklar erklärt, dass dies nur gleichwertig zu betrachten ist: Ausbau, Nachtflugverbot und umgekehrt. Aber es gibt noch drei andere Pakete des Mediationsverfahrens, die ebenfalls Beachtung finden müssen. So geht es genauso um die Optimierung. Es steht kein Wort darüber geschrieben, wie man sich das vorstellt. Ich war mit anderen Kollegen einer derjenigen, die im Dialogforum, als es um das Nachtflugverbot ging, geltend gemacht haben: Wer will denn den D-Zug Ausbau aufhalten, wenn der Bummelzug Nachtflugverbot nicht behandelt wird? Und wenn wir dann den Ausbau haben, und es wird erfolgreich gegen das Nachtflugverbot geklagt, dann hat die Region natürlich die Nachteile.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Bürgermeister Engisch, auch ich habe noch zwei Punkte, die ich noch mal ansprechen will, weil Ihnen ja vorgehalten wurde, dass das Mediationsergebnis in allen Punkten umgesetzt wird. Ich gehe mal einen Augenblick von dem LEP weg und frage: Was haben Sie als Bürgermeister der Stadt Kelsterbach bisher erlebt, was wirksam aus dem Anti-Lärm-Pakt, auch ein Element des Mediationsergebnisses, umgesetzt wurde? Haben wir schon Lärminderungen durch diverse Maßnahmen, die dort schon angesprochen waren, die auch im Regionalen Dialogforum immer wieder Gegenstand waren? Hat sich in der Realität dadurch schon etwas geändert?

Die zweite Frage: Sie sprachen – das ist ja jetzt auch der Kern des Tagesordnungspunktes – die Planungsmöglichkeiten Ihrer Stadt an. Ich lese Ihnen vor – Sie kennen es, aber damit alle den gleichen Stand haben – vor. Auf Seite 6 des Landesentwicklungsplanänderungsbeschlusses der Landesregierung steht, vorne mit „G“ gekennzeichnet, also als Grundsatz:

Mittels des Siedlungsstrukturkonzepts soll auf eine ausgewogene siedlungsstrukturelle Entwicklung des Flughafenumfelds unter besonderer Berücksichtigung des vorsorgenden Schutzes der Wohnbevölkerung vor Fluglärm hingewirkt werden.

So weit, so gut – oder wie auch immer! Jetzt kommt es:

Darüber hinaus sollen ein regionaler Ausgleich der flughafeninduzierten Belastungen und Entwicklungsimpulse angestrebt werden.

Herr Bürgermeister, Sie haben uns geschildert, dass Kelsterbach keine Flächen für Entwicklung mehr hat, wenn der Ausbau so kommt. Was erwarten Sie von einem regionalen Ausgleich dieser Belastung? Wird Ihnen dann die Stadt Frankfurt am Main einen Teil ihres Gewerbesteueraufkommens überweisen oder ähnliche Aspekte? Gibt es irgendwelche Instrumente, die Ihnen einen entsprechenden Ausgleich der Belastungen liefern könnten?

Herr **Engisch**: Zur Frage 1 kann ich relativ einfach und kurz sagen: Ich habe bisher von diesen Möglichkeiten des Lärmschutzes keine Kenntnis, auch keine Wahrnehmung. Im Gegenteil, es wird lauter um den Flughafen herum. Das wird Ihnen jeder bestätigen, auch jeder Bürger. Aber das mag wohl auch etwas mit der Messmethodik und der eigenen Wahrnehmung zu tun haben. Dass dies unterschiedlich ist, ist ja kein Geheimnis.

(Abg. Dieter Posch: Weil Sie im Gegensatz zu anderen Leuten etwas schwer hören!)

– Herr Abg. Posch, vielen Dank. Ich bin Hörgeräteträger, aber ich habe Sie trotzdem verstanden, wie Sie jetzt merken.

Herr Kaufmann, man kann dann natürlich wieder über den Verlauf der Mediation und das Ergebnis diskutieren. Das hängt auch mit der zweiten oder dritten Frage zusammen. Wie sich der strukturelle Ausgleich gestalten könnte, darüber ist mit dem Kelsterbacher Bürgermeister überhaupt nicht geredet worden. Ich könnte mir vorstellen, dass man dann großzügigerweise an finanzielle Ausgleiche denkt. Aber ich denke, damit kann eine Bevölkerung, die dermaßen von dem Ausbauprojekt betroffen ist, nicht immer leben. Geld ist das eine, aber Lebensqualität ist das andere.

Abg. **Michael Boddenberg**: Herr Bürgermeister, gibt es oder gab es denn solche Ausgleiche in der Vergangenheit schon, beispielsweise im Bereich der Gewerbesteuer, oder gibt es sie heute?

Herr **Engisch**: Sie spielen auf einen Vorteilsausgleich an, den die Stadt Frankfurt an die Stadt Kelsterbach zahlt. Der ist in den Siebzigerjahren durch eine Gesetzesänderung des Hessischen Landtages entstanden, als 800 ha Gewerbefläche von der Stadt Kelsterbach in den Stadtverband der Stadt Frankfurt eingegliedert wurden. Für diejenigen, die die Geschichte nicht kennen, sei gesagt, dass dies in groben Zügen die Lufthansabasis ist. Alles das, was Lufthansa an Hauptverwaltung jetzt gebaut hat, war ehemals Kelsterbacher Gelände. Im Übrigen nutze ich Ihre Frage auch, um zu sagen, dass Kelsterbach seit Entstehung des Flughafens, also vor dem Krieg, die Hälfte seiner Gemarkungsfläche für den Flughafen verloren hat. Und da gab es, Herr Boddenberg – das sage ich jetzt mit einer gewissen Süffisanz – noch Politiker in dieser Region, die durch Handschlag und Sich-in-die-Augen-Schauen gesagt haben: Ich will meinen Nachbarn nicht schädigen. Ich sage diesen Satz, weil ihn der damalige Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt gegenüber seinem Kelsterbacher Kollegen Bürgermeister und dem damaligen hessischen Ministerpräsidenten Albert Osswald geprägt hat. Damals kam dieser Ausspruch zustande: Wenn schon 800 ha hochwertige Gewerbefläche an Frankfurt abgegeben werden, dann bekommt Kelsterbach einen finanziellen Ausgleich. Das hat

aber damit nichts zu tun. Die Fraport bezahlt nach Recht und Gesetz ihre Gewerbesteuer an den Gemarkungsinhaber Frankfurt, und die Stadt Frankfurt bezahlt einen Teil dessen an Kelsterbach zurück.

Abg. **Michael Boddenberg:** Also könnte man faktisch davon ausgehen, dass bei der Geschichte, die Sie erzählt haben – „Geschichte“ in Anführungsstrichen; sie ist ja auch nicht jedem so bewusst –, dass es nach wie vor, was die Gewerbesteuereinnahmen anbelangt, im Grunde genommen so ist, als gäbe es noch den alten Zustand? Sie bekommen also Gewerbesteuereinnahmen, die auf Ihrer früheren Gemarkung erzielt wurden. Die Gemarkung gehört heute, wie Sie gesagt haben, nicht mehr zu Ihrer Kommune, sondern zur Stadt Frankfurt. Aber dafür gibt es einen Ausgleich.

Herr **Engisch:** Diese Regelungen sind in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag unter Mitwirkung der Stadt Frankfurt festgelegt, und ich habe dem Herrn Innenminister diesen Vertrag zur Verfügung gestellt, wo diese gesamte Berechnungsmethodik dargelegt wird. Ich würde Ihnen empfehlen, da einmal hineinzuschauen. Es ist nicht auf der Basis des heutigen Gewerbesteueraufkommens, sondern aufgrund des damaligen Aufkommens mit einer Punktzahl von 300 Punkten Gewerbesteuer für Kelsterbach. Und Sie wissen, dass Frankfurt damals über 500 Punkte hatte.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Bürgermeister, selbstverständlich unter Wahrung des Steuergeheimnisses: Könnten Sie uns mal schildern, was für Ihre Stadt, jetzt unabhängig von den Punkten, die Sie schon nannten, zusätzliche Verlärmung und möglicherweise auch Vertreibung von hochwertigen Gewerbebetrieben, das Thema Ticona an Belastung bedeutet, unterstellt – wie es ja jetzt öffentlich angekündigt ist –, dieser Industriebetrieb würde Ihre Stadt verlassen? Vielleicht sagen Sie es uns im Anteil dessen, was Sie insgesamt an Gewerbesteuer einnehmen. Denn die Zahl dürfen Sie ja nicht nennen.

Herr **Engisch:** Vielen Dank, Herr Kaufmann; das weiß ich. Ich hätte auch keine Zahl genannt. Aber das schwankt, wie das bei einem Industrieunternehmen der Fall ist, je nach Konstellation mit Jointventure und all diesen Dingen mehr und zu früheren Zeiten zwischen 50 % Anteil der Gesamtgewerbesteuer und etwa 5 %. Das ist die Bandbreite, wenn Ticona uns verlässt. Aber ich habe keine Probleme, Ihnen zu sagen, dass die Stadt Kelsterbach insgesamt im laufenden Haushaltsjahr 6 Millionen € Gewerbesteuer erwartet, was aber nicht nur flughafenbezogen ist.

Abg. **Gernot Grumbach:** Ich bin noch mal bei der Frage Mediation. Wir hatten gestern eine sehr lange und spannende Debatte darüber, was im Landesentwicklungsplan geht und was nicht geht. Das werden wir alle noch mal in Ruhe auch im Detail auswerten müssen. Aber sagen wir mal so: Es besteht in der Tat ein gewisser Zweifel daran, dass es vor dem Bundesverwaltungsgericht hält, z. B. das Nachtflugverbot hineinzuschreiben. Meine Frage: Wenn – das ist eine politische Frage – der Hessische Landtag sagen würde, wir gemeinsam verabreden uns noch mal zu einem Antrag, der die Ziele des Mediationsergebnisses festhält, und zweitens diskutieren wir noch mal einen Moment

darüber, wie man das ähnlich wie in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag auch für Sie sicher macht, wäre das dann eine Variante, mit der Sie umgehen könnten?

Herr **Engisch**: Die letzte Frage glasklar beantwortet: Nein, weil die übrigen Belastungen zu hoch sind, unter anderem erstens Eingriff in die Planungshoheit und zweitens Enteignung. Auch ich lese die Protokolle des Landtages. Es wurde hier festgestellt: Glauben Sie denn, der Bürgermeister in Kelsterbach würde das Gelände verkaufen? – Ich stelle hier für mich fest: Das ist auch noch nie gefragt worden. Letzte Antwort also: Nein.

Zu der ersten Frage: Mich ärgert es immer wieder – es ist offensichtlich außer zwei Anwesenden, wenn ich das richtig sehe, aus dem Mediationsverfahren niemand hier –, über was dort alles geredet wurde und was vereinbart worden ist. Das hat mich zu der Aussage veranlasst, dass wir uns schon längst nicht mehr auf dem Boden des Mediationsergebnisses befinden – nicht nur wegen des Nachtflugverbots, aber auch wegen des Nachtflugverbots. Was offensichtlich gleichgewichtig für alle politischen Kräfte hier im Raum steht, egal ob man es positiv oder negativ auslegt, ist doch die Tatsache, dass die Mediation seinerzeit glasklar gesagt hat: Diese zwei Dinge sind unaufknüpfbar miteinander verbunden. Und wenn heute juristisch nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit festgelegt werden kann, dass das Nachtflugverbot hält oder nicht hält, ist auf der anderen Seite der Ausbau hinfällig. Glasklare Antwort.

Im Übrigen gibt es viele andere Einzelheiten, die im Mediationsverfahren vereinbart wurden und die heute von denen, die damals mitgewirkt haben, nicht eingehalten werden. Das sage ich genauso auch zu der Protokollerklärung der Kommunen. Ich war nämlich der Ausschlaggebende dafür, dass dies hinein formuliert wurde, gegen den Willen einiger anderer. Dass die Kommunen den Punkt Ausbau des Mediationspaketes nicht mittragen, ist ebenfalls die Wahrheit. Und das wird miteinander verknüpft. Denken Sie an die Lärmgrenzwerte, von denen man sich offensichtlich im Rahmen der politischen Auseinandersetzung auch verabschiedet hat.

Abg. **Ursula Hamann**: Herr Bürgermeister Engisch, Sie haben in Ihrer schriftlichen Stellungnahme darauf hingewiesen, dass das Gebiet ja bereits belastet ist, die Luftqualität beeinträchtigt ist, was natürlich Auswirkungen hat auf die Gesundheit der dort lebenden Menschen. Wir wissen, dass es durch den Flughafenausbau, wenn er käme, zu einer weiteren Verschlechterung kommen würde, nicht nur durch den Ausbau des Flughafens, sondern auch durch den Verkehr. Ist Ihnen bekannt, dass die Landesregierung sich auch schon Gedanken gemacht hat, wie man etwas reduzieren kann? Denn man weiß, dass die Belastungen sich erhöhen würden. Man weiß, es besteht schon eine Belastung. Dann müsste ja auch die Überlegung sein, wie man diese Belastungen deutlich zurückführen kann, gerade im Hinblick auf die EU-Feinstaubrichtlinie, was für Sie ja auch ein Problem werden würde. Sind Ihnen dazu Überlegungen bekannt, und gibt es dazu von Ihrer Seite Forderungen?

Herr **Engisch**: Es gibt selbstverständlich Forderungen. Sie können das nachlesen in unserer Stellungnahme nicht nur zum Landesentwicklungsplan, sondern auch zum Planfeststellungsverfahren. Dort haben wir uns mehrseitig über diese Problematik aus-

gelassen. Und wenn eine Stadt so nahe am Flughafen liegt wie Kelsterbach, wird man sich mit den Verkehrsknoten, von denen immer nur die Rede ist, A3, A5 oder von mir aus auch weitere, und damit, dass sich ein Schleichverkehr durch die Innenstadt Kelsterbachs allein durch die B43 ergeben wird, weil diese an drei Stellen mit dem Flughafen, nämlich mit dem Airportring, verbunden sind, beschäftigen müssen. Das bedeutet doch für diejenigen, die in Kelsterbach wohnen, auch mehr Lärm und mehr Abgase, und das ist natürlich auch eine Frage der Lebensqualität. Ich muss Ihnen ganz ehrlich sagen: Weder Experten noch die Hessische Landesregierung haben bisher Vorschläge unterbreitet, wie man das vermeiden kann.

**Vorsitzender:** Danke schön. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen zu Fragen an Sie, Herr Bürgermeister. Ich schließe dann diesen Komplex mit Ihnen und stelle fest, dass Sie bislang den größten zeitlichen Komplex nicht in Anspruch genommen haben, sondern dass wir Ihnen den gegeben haben – nur damit keine falschen Eindrücke über die Behandlung von Kommunen durch den Hessischen Landtag entstehen.

Herr **Engisch:** Danke schön, Herr Vorsitzender.

**Vorsitzender:** Ich darf dann in der Tagesordnung weiterführen und darf Herrn Bürgermeister Jühe aus der Stadt Raunheim das Wort geben. – Bitte schön, Herr Bürgermeister.

Herr **Jühe:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich habe die Gnade oder die Möglichkeit, hier mit zwei Hüten zu agieren. Deswegen durfte ich auch gestern schon anwesend sein, und zwar für die Fluglärmkommission. Ich werde das auch heute Nachmittag noch mal tun. Ich werde deswegen auch heute Nachmittag zu dem Thema Lärm noch etwas ausführlicher Stellung nehmen, heute als Bürgermeister der Stadt Raunheim etwas stärker aus der Perspektive der Stadt Raunheim. Ich bin froh, heute auch Herrn Posch antreffen zu können. Als ich gestern hier meine Ausführungen machte, insbesondere zum Thema Anti-Lärm-Pakt, waren Sie leider nicht hier – verständlicherweise; man muss auch Mittagspause machen.

Ich hatte hier, denke ich, sehr deutlich darauf aufmerksam gemacht, dass derzeit im Anti-Lärm-Pakt, Herr Posch, nicht das enthalten ist, was die Teilnehmer der Mediation damals als selbstverständlich angenommen haben. Ich mache noch einmal darauf aufmerksam: Sie würden mit einer Beschlussfassung des Landtages heute grünes Licht für ein Ausbauprojekt geben, ohne dass gesichert ist, dass andere Bestandteile der Mediation tatsächlich auftauchen. Denn dem Herrn Staatssekretär wird nichts anderes übrig bleiben, als einen Planfeststellungsbeschluss auf der Basis des Gesetzes zu erlassen. Das bedeutet dann letztlich, dass die Mediation hier nicht zwingend auftauchen muss. Das heißt, wenn Sie Spielräume nutzen wollen und wenn es ernsthaft um Mediation geht, dann müssen Sie sich sehr schlau machen, bevor Sie zum Landesentwicklungsplan Ihre Hand heben.

Wesentliches Element des Anti-Lärm-Paktes nach dem Verständnis aller Mediationsteilnehmer war, dass die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die vorhanden

sind, identifiziert und umgesetzt werden können. Die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, Herr Posch, beschränken sich derzeit, über das Regionale Dialogforum erarbeitet, darin, dass es ein CDA-Verfahren gibt, das für den Nahbereich des Flughafens überhaupt keine Auswirkungen hat. Das heißt, für die Hauptbetroffenen wirkt das CDA-Verfahren nicht.

Dann haben wir noch eine verbesserte Landeklappenstellung mit 0,2 oder 0,3 dB(A) Verbesserung. Sie wird innerhalb von drei Monaten durch höhere Flugbewegungen aufgefressen. Das heißt, derzeit ist im Anti-Lärm-Pakt nichts Wirksames im Sinne der Mediation enthalten. Ich denke, das muss dieses Haus wahrnehmen.

Zu anderen Punkten, die die Stadt Raunheim besonders betreffen und die sich im Landesentwicklungsplan darstellen: Wir haben eine 100/100-Regelung, auf die ich heute Nachmittag noch eingehen werde, hier zur Grundlage der Siedlungsbeschränkungsgebiete gemacht. Es freut mich ja, dass 100/100 hier auftaucht, das sage ich ausdrücklich. Ich hätte mich allerdings noch mehr gefreut, wenn sich die hessische Landespolitik, als es darum ging, im Fluglärmschutzgesetz 100/100 zu verankern, sich in gleicher Weise engagiert gezeigt hätte. Jetzt ist es so, dass 100/100 für die Siedlungsbeschränkung gilt, aber da der Planfeststellungsbeschluss auf der Basis der gesetzlichen, auch der bundesgesetzlichen Grundlagen zu erfolgen hat, werden wir dort 100/100 sicherlich nicht entdecken.

Was bedeutet das? – Dort, wo der Schutzbedarf mit Kosten für die Luftverkehrswirtschaft verbunden ist, spielt 100/100 keine Rolle. Dort, wo Kostenfolgen für die Kommunen produziert werden, im Siedlungsbeschränkungsbereich, spielt 100/100 eine Rolle. Deswegen ist es vielleicht auch hier in diesem Entwurf zum Landesentwicklungsplan so leicht gefallen, 100/100 aufnehmen zu können. Aber was bedeutet Siedlungsbeschränkung für die betroffenen Kommunen? Ich denke, man muss zunächst erst mal auch mit einer Legende aufräumen, die möglicherweise in Mittel- und Nordhessen noch stärker gepflegt wird als in Südhessen, nämlich dass sich jetzt hier fette, finanziell gut ausgestattete Kommunen darüber beschweren, dass sie auch noch Lärm bekommen.

Ich will Ihnen das ganz einfach am Beispiel der Stadt Raunheim deutlich machen. Das sind Dinge, die durch Siedlungsbeschränkung und durch den Lärm an sich verursacht sind. Wir werden über Siedlungsbeschränkung eine nicht korrigierbare überdurchschnittliche Überalterung der Bevölkerung erleben, auch wenn wir derzeit noch eine andere Situation haben. Das wollte ich gerade Herrn Boddenberg sagen, weil er da immer so gut informiert ist. Wir haben einen extrem hohen Anteil an einkommensschwacher Bevölkerung. Ich denke, das ist nachvollziehbar. Der Vorstand der Fraport wohnt nicht in Raunheim. Denn dort, wo man sich Wohn- und Lebensqualität leisten kann, wird man sich andere Standorte suchen als so stark verlärmte Bereiche. Vielleicht muss man hier modifiziert auch Brecht mal zum Einsatz bringen: Erst kommt das Fressen und das Wohnen und dann die Lebensqualität. Das ist das, was Raunheim erlebt. Wir haben ja einen Siedlungsdruck in Raunheim. Es ist ja nicht so, dass die Leute wegbleiben, im Gegenteil. Raunheim ist eine der am stärksten expandierenden Städte im Rhein-Main-Gebiet. Aber welche Bevölkerungskreise sind das? Das sind eben die, die üblicherweise z. B. auf dem Mietwohnungsmarkt benachteiligt sind, z. B. zu 42 % Migranten.

Wie sich das hinsichtlich der Einkommenssituation der Bevölkerung darstellt, kann ich Ihnen auch sagen. Raunheim hat den letzten Platz im Regierungsbezirk Darmstadt bezogen auf die Einkommensteueranteile, die als Grundlage gewertet werden. Wir haben aufgrund dieser Bevölkerungsstruktur deutlich erhöhte Aufwendungen für die soziale Infrastruktur zu leisten, und wir erfahren sinkende bzw. stagnierende Grundstückspreise.

Dann – und das ist ein Punkt, den mein Kollege Erhard Engisch schon angesprochen hat, auch deswegen weil wir ein Gewerbegebiet gemeinsam haben – haben wir natürlich auch erhebliche negative Einschränkungen erfahren, was die Entwicklung unserer gewerblichen Flächen anbetrifft. Da habe ich mich doch sehr geärgert über das, was im Landesentwicklungsplan so formuliert wird. Da heißt es z. B. bezogen auf das ehemalige Caltex-Gelände:

In diesem Bereich sind Bauhöhen möglich, die eine den Standortbedingungen entsprechende gewerbliche Nutzung erlauben. Damit könnte weitgehend im bisher geplanten Umfang gewerblich genutzt werden.

Im „bisher geplanten Umfang“ heißt: auf der Basis unseres Bebauungsplanes, den wir erlassen haben und der rechtskräftig ist, der auch über Normenkontrollverfahren bestätigt ist. In diesem Bebauungsplan haben wir überwiegend Bürobebauung vorgesehen, insbesondere aufgrund der hervorragenden Lage. Wie soll denn das bei Überflughöhen möglich sein, die – das können Sie notieren, das wird auch niemand bestreiten – auf diesem Gelände zwischen 70 und 120 m liegen. Das sind Zahlen der Fraport, Herr Staatssekretär. Sie werden nachvollziehen können, dass Sie diese Form von Bebauung nicht mehr werden realisieren können.

Und dann gibt es Aussagen, die da lauten, z. B. bezogen auf die Arbeitsplatzsituation, dass sich gegenüber der ursprünglichen Planung keine relevanten Veränderungen ergeben werden. Das kann gar nicht sein. Bei der Form von Nutzung, die der Bebauungsplan vorsieht – das ist ihnen auch bekannt –, ist ursprünglich mal von 10.000 Arbeitsplätzen oder sogar mehr ausgegangen worden. Wenn wir jetzt flächenhaft Logistik an diesem Standort realisieren, dann brauche ich Ihnen nicht zu sagen, dass sich dort dann ganz andere Ausnutzungskennziffern ergeben. Das heißt, wir werden deutlich weniger Arbeitsplätze haben. All das wird hier im Landesentwicklungsplan verniedlicht.

Was uns dann am meisten ärgert, meine Damen und Herren, ist, dass all diese Einschränkungen, die die Kommunen hinsichtlich der Möglichkeiten, ihre Gewerbeflächen nutzen zu können, erfahren werden – man muss ja diese Einschränkungen den sogenannten externen Kosten zuordnen –, keine Berücksichtigung finden. Hier findet sich die Formulierung – ich sage das jetzt mal sinngemäß –: Die externen Kosten kann der Landesentwicklungsplan aus folgenden Gründen nicht berücksichtigen:

Erstens. Die Daten des Gutachtens, das im RDF angefertigt wurde, sind nicht mehr aktuell, anderes ist hier leicht aufgearbeitet worden. Hier hat man sich nicht viel Mühe gemacht.

Zweitens. Diese Einschränkungen müssten mit positiven wirtschaftlichen Wirkungen verrechnet werden. Das gilt für die betroffenen Kommunen schon mal gar nicht. Das

habe ich Ihnen eben gesagt. Es mag sein, dass sich ein regionaler Profit aus dem Flughafen ausbau ergibt, aber nicht für die betroffenen Kommunen.

Und es sei drittens keine Aufgabe der Landesplanung, sich darum zu kümmern, sondern Aufgabe der Regionalplanung, dies zu tun.

Und dann sind wir ganz klar bei dem Problem, dass Sie mit dem Landesentwicklungsplan grünes Licht geben mit dem Hinweis: Mediation kommt und Regionalplanung macht irgendetwas. Aber ich kann Ihnen das hier heute schon sagen; ich kann mir zwar keinen Folgetermin vorstellen, aber ich würde es in ein paar Jahren gern tun. Und dann kann man wirklich mal schön resümieren und sagen: Sehen Sie, Sie haben das grüne Licht gegeben, aber die wesentlichen Punkte, die damals für Sie in der Vorstellung immer entscheidend waren für die Zustimmung zum Landesentwicklungsplan, sind nicht eingetreten. Die Kommunen haben keine Kompensation über die Regionalplanung erfahren, und wir werden auch hinsichtlich des Anti-Lärm-Paktes bei der gegenwärtigen Positionierung der Akteure, insbesondere der Deutschen Flugsicherung, sicherlich nicht das erleben, was Sie an Erwartungen und wir als langjährige Wünsche haben.

Abg. **Gernot Grumbach:** Ich denke, es ist nur logisch, dass die Fragen, die ich Herrn Engisch gestellt habe, für Sie die gleichen sind, sprich Entwicklungsmöglichkeiten, sprich: Was heißt das auch für Ihren Gemeindehaushalt? Das haben wir vorhin ja schon mal beschrieben. Und was können Sie sich an Kompensation vorstellen, damit Ihre Gemeinde künftig zurechtkommt?

Herr **Jühe:** Herr Grumbach, ich sehe den Kompensationsansatz wesentlich komplexer und aufgefüllter als lediglich monetär. Ich will das hier auch noch mal deutlich sagen, denn ich fürchte, es gibt auch Akteure, die sagen, den Kommunen geht es immer nur ums Geld. Dem ist nicht so. Kompensation, bezogen auf dieses Ausbauprojekt, heißt für mich auf jeden Fall, dass zunächst erst mal den extrem betroffenen Menschen eine Perspektive geboten werden muss, wie sich Ihre Situation verbessert, entweder durch geeignete Maßnahmen, wie sie im Sinne der Mediation waren, auch was den Anti-Lärm-Pakt anbetrifft, oder, wenn dies nicht möglich ist – das habe ich in meiner schriftlichen Stellungnahme auch gesagt –, dann muss es auch mal eine Aussage dahin gehend geben: Wo kann man denn mit den Menschen hingehen, dass sie einerseits in ihrem sozialen Umfeld verbleiben, andererseits aber aus der hauptbetroffenen Zone herauskommen? Dazu sagt dieser Landesentwicklungsplan auch nichts.

Natürlich gehört dazu auch, dass ich in die Lage versetzt sein muss, den besonders schwerwiegenden bevölkerungsstrukturellen Problemen, die ich in dieser Stadt habe, finanziell genügen zu können. Ich muss natürlich in Raunheim wesentlich mehr tun als in irgendeiner Odenwaldgemeinde. Das betrifft die Bereiche Erziehung, Betreuung, Bildung. Das bedeutet auch viel mehr Aufwand für die Altenbetreuung, wenn Sie in einer Stadt leben, für die absehbar ist – dazu brauche ich den Prognosenstreit gar nicht zu führen; das sagt Ihnen jeder –, dass Sie sich nicht weiterentwickeln können, was Siedlung anbetrifft. Sie erfahren dann eine Überalterung, und das vor dem gleichzeitig bestehenden Hintergrund einkommensschwacher älterer Menschen. Das heißt, Sie haben erhöhte Aufwendungen im sozialen Bereich für Jugendliche und für ältere Menschen. Man muss in die Lage versetzt sein, dies durch geeignete Maßnahmen kompensieren

zu können. Das sind also monetäre Probleme, aber es ist auch die Frage der Siedlungsflächen und die Frage der Fluglärminderung. Das sind die Hauptkomponenten, die ich hier als Kompensationsaspekte sehe.

Abg. **Gernot Grumbach:** Ich will auch an Sie die zweite Frage stellen: Wenn die Bedenken, die es gibt – ich kenne das Hermesgutachten auch vorwärts und rückwärts –, zu sagen, wir kriegen es rechtlich in einem Landesentwicklungsplan nicht unter, können Sie sich dann vorstellen, dass wir auf anderem Wege versuchen – wie gesagt: öffentlich-rechtlicher Vertrag plus Beschluss aller Landtagsfraktionen außer vielleicht einer –, eine solche Absicherung ein Stück weit rechtlich besser herbeizuschaffen?

Herr **Jühe:** Sie sehen mir nach, dass ich die Möglichkeiten des Hessischen Landtages, mit solchen Aufgabenstellungen umzugehen, weniger gut kenne als die in meiner Stadt. Aber ich sage Ihnen mal: Mein grundsätzlicher Ansatz in Raunheim ist der, dass ich, wenn ich eine Vorlage einbringe, die irgendetwas bewirkt, die auf der anderen Seite aber auch Nachteile produziert, quasi zeitgleich auch mit anderen Vorlagen präsent bin und damit einfach deutlich wird, dass, wenn ich das Vorhaben eins realisiere, auch die Vorhaben zwei und drei parallel beschlossen werden können, damit jeder sieht, ich schiebe nicht irgendwas auf andere oder auf die Zukunft, sondern das wird in dem Hause ganzheitlich angegangen. Das ist ein Anspruch, den ich auch an dieses Haus hier habe. Wie Sie das machen, das müssen Sie sich selbst überlegen. Da gibt es genügend Vorschläge. Wir haben hier gestern viele juristische Berater erlebt; da gibt es sicherlich viele, die Ihnen sagen, das geht so oder so.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Bürgermeister Jühe, ich habe Ihren Kollegen, den Bürgermeister Engisch schon gefragt – ich will es deshalb nicht noch mal zitieren, Stichwort Siedlungsstrukturkonzept und Ausgleich, was die Verhinderung weiterer planerischer Möglichkeiten für die Stadt durch andere Maßnahmen angeht. Ist auf Sie schon jemand zugekommen oder haben Sie schon irgendwelche Instrumentarien für einen möglichen Ausgleich bezüglich der kommunalen Planungsmöglichkeiten der Stadt Raunheim jetzt in der Perspektive oder gar erlebt? Könnten Sie uns dazu vielleicht Ihre Erfahrungen schildern?

Herr **Jühe:** Beim Bürgermeister Engisch hätte man anklopfen können, wie es denn aussieht, was den Erwerb des Grundstücks anbetrifft und ähnliches anderes. An die Stadt Raunheim ist noch niemand mit irgendwelchen Maßnahmen der Kompensation hinsichtlich der Siedlungsflächen herangetreten, weder für Wohnen noch für gewerbliche Entwicklung. Von daher ist es so, dass die Eingeschränktheit, die die Stadt Raunheim hat, fortbesteht und dass wir genau in der Situation sind, die ich eben beschrieben habe. Das heißt, uns werden zunächst erst mal über einen Landesentwicklungsplan die Einschränkungen formuliert. Mögliche Kompensationen, auch was eben andere Flächeninanspruchnahmen anbetrifft, sind uns weder avisiert worden noch sehe ich da irgendwo am Horizont eine Möglichkeit, wenn Sie sich hier nicht entsprechend anders positionieren.

**Vorsitzender:** Danke schön. – Ich sehe jetzt keine weiteren Wortmeldungen mehr. Herr Bürgermeister Jühe, dann darf ich Sie bitten, wieder an Ihren Platz zu gehen. Herzlichen Dank für Ihren Vortrag.

Ich darf nun den Hessischen Landkreistag aufrufen. Er hat weder zu- noch abgesagt. Angesichts der Kritik von eben wollte ich ihn doch aufgerufen haben. – Es ist also niemand anwesend.

Dann darf ich noch einmal Herrn Kreisbeigeordneten Will als Vertreter der KAG Flughafen Frankfurt am Main bitten, zu dieser Tagesordnung zu sprechen. – Auch er ist nicht mehr anwesend.

(Zuruf: Das war eben mitbehandelt!)

Die Initiative „Zukunft Rhein-Main“? Herr Bürgermeister, das war eben behandelt, ja? – Okay.

Herr Verbandsdirektor Wildhirt wollte erst nachmittags kommen. Ist er schon hier? – Dann führe ich weiter zu Herrn Prof. Stüer.

Herr Prof. Stüer hatte darum gebeten, dass er heute auch den Tagesordnungspunkt 5 mitbehandeln kann, da er morgen anderweitig Verpflichtungen hat. Ich habe ihm zugesagt, dass er das heute mit erledigen darf. Das ist im Sinne der Fraktionen? – Dann darf ich Ihnen das Wort geben, Herr Prof. Stüer. Wie wollen Sie es handhaben? Wollen Sie zuerst zu Punkt 4 vortragen und dann in einem zweiten Komplex Tagesordnungspunkt 5?

Herr Prof. **Dr. Stüer:** Es wäre ganz gut, wenn ich beides zusammen vortragen könnte.

**Vorsitzender:** Ja, gut. – Dann gebe ich Ihnen zehn Minuten für beides.

Herr Prof. **Dr. Stüer:** Herzlichen Dank. – Ich bin ja hier aufgerufen, zu den Punkten 4 und 5 vorzutragen. Schön, dass Sie das so ermöglichen. Ich sehe nämlich durchaus auch Verbindungspunkte zwischen diesen beiden Dingen. Es geht ja bei dem Landesentwicklungsplan im Wesentlichen um eine Abwägungsentscheidung, die verschiedene Standorte in den Blick nimmt und dann in einer austarierten Abwägung zu einem Vorschlag oder zu einer Festlegung kommt.

Bei dieser Abwägung gibt es nun eine Reihe von Gesichtspunkten, die sich auf der einfachen Abwägungsebene befinden, und solchen, die, will ich einmal sagen, Vorrangfunktion in dem Sinne haben, dass man sie durch Abwägungsentscheidungen nicht überwinden kann. Dazu gehört nun ein Teil der Fragen, die Sie in Tagesordnungspunkt 5 abarbeiten. Das sind insbesondere die Fauna-, Flora- und Habitat-Fragestellungen. In dieser Entscheidung muss daher zunächst gefragt werden: Gibt es für die Auswahlentscheidung Vorrangfunktionen, die sich sozusagen wie rote Ampeln entwickeln, die zunächst auf Grün gestellt werden müssen? Das ist aus dem gesamten Paket einmal natürlich

die Sicherheitsfrage, jedenfalls in einem bestimmten Umfang, und aus dem Paket 5 auch die Fauna-Flora-Habitat-Fragestellung.

Das Bundesverwaltungsgericht hat sich ja mit diesen Fragen jüngst in einer Entscheidung vom 17. Januar dieses Jahres befasst. Die Entscheidung ist noch nicht zugestellt, sodass wir den Inhalt noch nicht abschließend wissen, aber es deutet sich Folgendes an: Die Habitate und Vogelschutzgebiete stehen, will ich einmal sagen, unter einer Käseglocke. Das heißt, man darf nicht erheblich eingreifen; unverträgliche Eingriffe sind unzulässig. Diese Verträglichkeitsschwelle ist nun durch dieses neue Urteil im Anschluss an das sogenannte Herzmuschelfischerei-Urteil vom September 2004 stark angehoben worden, sodass jeder Eingriff, der auch nur möglicherweise zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Gebietes als Ganzes oder seiner wesentlichen Teile führt, sich als unzulässig darstellt.

Damit werden viele Projekte in das sogenannte Ausnahmeverfahren getrieben. Das heißt, man muss dann zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vortragen und eine sehr qualifizierte, und zwar unter FFH-Gesichtspunkten qualifizierte Alternativenprüfung machen. Dies ist also eine andere Abteilung, als etwa kommunale Belange abzuwägen in dem Unterschied der jeweiligen einfachen Betroffenheiten und auch Belange der Lärmbelastungen oder auch andere wirtschaftliche Belange. Hier gibt es ein qualifiziertes Prüfungserfordernis, das sozusagen nicht einfach weg gewogen werden kann. Deswegen habe ich mir natürlich aus dieser neueren Erkenntnis auch die Frage vorgelegt: Was sagt der LEP eigentlich zu diesen Fragen, und ist das ordnungsgemäß abgearbeitet? Vor allem: Sind auch mögliche erhebliche Beeinträchtigungen in hier dem gebotenen notwendigen Umfang abgearbeitet, und wie sieht der Vergleich der Lösungen unter diesem speziellen FFH- und Vogelschutzaspekt aus? Denn ich will mal so sagen: Es ergeben sich hier relativ starke Fallstricke, wenn man etwa ein Vorhaben für verträglich hält, eine Ausnahmeprüfung nicht macht und dann hinterher in eine nicht mehr zu überbrückende Schiefelage gerät.

Vor diesem Hintergrund sagt ja nun der LEP ganz klar, dass die gewählte Variante Nordwest die beste im alternativen Vergleich ist. Es werden ja durchaus erhebliche unverträgliche Eingriffe attestiert, sodass insofern dann auch sozusagen klare Bahn für die Ausnahmeprüfung gelegt ist. Und diese Ausnahmeprüfung kommt nun zu dem eindeutigen Ergebnis, dass unter FFH-Gesichtspunkten jedenfalls die Nordwestbahn die beste von den drei geprüften Alternativen sei. Das ist für die gerichtliche Kontrolle ein ganz wichtiger Punkt, denn wenn man ihn nicht ordnungsgemäß beachtet, dann ist alle Mühe umsonst, und dann kommt es auf andere Fragen überhaupt nicht mehr an. Insofern ist diesem Bereich der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie ein besonderes Augenmerk zu widmen, und ich denke, dass dies im LEP gelungen ist.

Ich darf damit dann zu dem Tagesordnungspunkt 4 überleiten, der ja nun ein Bündel von Fragestellungen beinhaltet, die ich vielleicht jetzt nur kurz stichwortartig anspreche. Das neue Fluglärmgesetz, gestern schon mit eingeführt, bringt ja sehr viele Klarheiten, was die jeweiligen Werte angeht, aber auch die ganze lärmmedizinische Beurteilung ist ja sozusagen nunmehr in gesetzlichen Regelungen geronnenes Recht, sodass die Planfeststellung auch weitgehend davon entlastet ist, sich eigene Modelle des Schutzes der Bevölkerung auszudenken. Insofern gibt es ja feste Werte, und wir haben es hier mit einem erheblichen Ausbau, das heißt, mit einem einem Neubau gleichzustellenden Vorhaben zu tun. Dafür gibt es entsprechende Werte, die ich in meiner schriftlichen

Stellungnahme schon vorgetragen habe, und diese sind verbindlich für die Festlegung der Tag- und Nachtwertzonen. Es gibt ja zwei Tag- und eine Nachtwertzone. Insofern ist das Rennen weitgehend gelaufen, und viele Fragen, die sich vorher in lärmmedizinischer Hinsicht stellten, sind damit abschließend gesetzlich geregelt.

Allerdings führt diese gesetzliche Regelung nicht dazu, dass die Grundsatzentscheidungen, die zu dem jeweiligen Planfeststellungsbeschluss führen, damit auch schon erledigt seien; die Abwägung gilt nach wie vor. Es würde auch nicht etwa reichen zu sagen: Wir halten die Werte, etwa die Nachtwerte, ein, und damit können wir den Nachtflug so lange zulassen bis wir an diese Werte kommen. Nein, es gibt eigene Erfordernisse der Abwägung, die den Rechtsfolgen sozusagen vorgelagert sind, die sich hinterher in der Planfeststellung ergeben.

Ich möchte dann aus dem Bündel der weiteren Fragen die kommunale Planungshoheit besonders hervorheben, weil sie ja, verfassungsrechtlich in Art. 28 Abs. 2 Satz 1 und Art. 28 Abs. 1 Satz 2 GG besonders gesichert, einen hervorragenden Platz in der Abwägungsentscheidung hat.

Nun müssen wir allerdings die verschiedenen Wehrfähigkeiten der kommunalen Selbstverwaltung unterscheiden. Sie muss sich zunächst auf die Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft beschränken. Das ist bei unserem Themenkreis eindeutig der Fall; denn es geht in der Tat um die Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft, die sich jetzt nicht nur in der kommunalen Planungshoheit äußern, sondern auch in anderen Aufgabenstellungen der kommunalen Selbstverwaltung.

Allerdings ist die kommunale Selbstverwaltung nicht allein auf der Welt, sondern es gibt übergeordnete Landesplanung, es gibt Regionalplanung, und es gibt die Fachplanung. Damit stellt sich die Frage des Verhältnisses dieser verschiedenen Planungsebenen zueinander. Das Bundesverwaltungsgericht hat, vor allem in den Entscheidungen Bd. 79/318, Bd. 84/209 die Auffassung vertreten, dass die kommunale Selbstverwaltung zunächst einmal Anhörungs- und Beteiligungsrechte hat – ihre Belange müssen in die Abwägung eingehen –, dass sie aber sozusagen gleichrangig mit anderen Belangen auf dem Abwägungstableau steht. Sie hat also, wenn ich so sagen darf, nicht eine Vorrangsituation, wie sie vielleicht den Vögeln oder den anderen Tierarten der FFH-Richtlinie zukommt, sondern sie steht eben, abstrakt jedenfalls, anderen Belangen gleich, und es kann die Regionalplanung, das heißt die verbindliche Raumordnung, Ziele formulieren, die dann eben auch für die kommunale Selbstverwaltung über § 1 Abs. 4 BauGB bindend sind. Allerdings kann diese Bindung nur entstehen, wenn auch die kommunalen Belange materiell in die Abwägung eingehen, wenn also sozusagen nach dem Gegenstromprinzip – § 1 Abs. 3 ROG – die kommunalen Belange zunächst einmal gleichgewichtig auch in die Abwägungsentscheidung eingebracht werden.

Dasselbe gilt nun für den Bereich der Planfeststellung, die wiederum Teil der Fachplanung ist. Hierfür gilt § 38 BauGB, der auf der einen Seite eine Anhörung und Beteiligung kommunaler Interessen, also die Möglichkeit umfasst, Belange der Gemeinde in die Planung einzubringen, auf der anderen Seite auch ein Berücksichtigungserfordernis enthält. Das heißt, städtebauliche Belange sind in der Planfeststellung zu berücksichtigen – allerdings nicht zu beachten in dem Sinne, dass etwa einmal durchgeführte kommunale Planungen einen absoluten Vorrang für sich in Anspruch nähmen. Nein, die

Fachplanung kann sogar auch in rechtsverbindliche Bauleitpläne eingreifen, wenn Sie z. B. etwa an die Straßenplanung denken.

Ist nun die Fachplanung mit diesen Erfordernissen durchgeführt und sind Anhörungen und Abwägungen ordnungsgemäß erfolgt, dann hat allerdings die Fachplanung – und das gilt auch für die luftverkehrsrechtliche Planfeststellung – einen Vorrang gegenüber der kommunalen Selbstverwaltung. Dann muss letztlich die kommunale Selbstverwaltung sich den Ergebnissen dieser Fachplanung beugen.

Das vielleicht so als Einführung. Es gibt ja vielleicht noch die eine oder andere Frage, Herr Vorsitzender.

Abg. **Michael Boddenberg:** Ich habe noch eine Frage, die ich vielleicht auch gestern schon hätte stellen können, aber sie passt auch heute, finde ich, ganz gut hinein, weil Sie ja auch zu Siedlungsstrukturen, Wohnumfeld und Auswirkungen dort gesprochen haben, jetzt zwar mehr über FFH und weniger über Lärm, aber ich glaube, es gehört insgesamt zu der Frage der rechtlichen Bewertung hinzu. Hier ist häufig über das Bundesverwaltungsgericht gesprochen worden, hier ist häufig über den Kontext zwischen Landesentwicklungsplanung und Planfeststellungsbeschluss gesprochen worden, über die Problematik gesprochen worden: Wie klar darf man definieren? Wir haben, glaube ich, noch relativ wenig über die Frage gesprochen, welche rechtliche Relevanz es denn eigentlich hat, dass der Vorhabensträger, die Fraport AG, sich ja an einigen Punkten festlegt, die ja beispielsweise auch selbst beantragt hat, nachts sechs Stunden – ich sage es mal mit meinen eigenen Worten – nicht zu fliegen. Welche Bedeutung hat das für eine am Ende sicherlich dann stattfindende Beurteilung vor dem Bundesverwaltungsgericht mit Blick auf das, was wir hier gestern und heute auch diskutiert haben?

Herr Prof. **Dr. Stüer:** Zunächst einmal ist es so, dass die Planfeststellung nicht über den Antrag hinausgehen kann. Es steht der konkrete Antrag zur Entscheidung, und es wird dann geprüft, ob er zugelassen werden kann. Über den Antrag darf die Planfeststellung nicht hinausgehen, wenn nicht ein Änderungsantrag kommt. Was die Frage des Nachtfluges angeht, hatte ich ja gestern bereits ausgeführt, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts relativ hohe Hürden bestehen. Es muss ein gesteigerter Rechtfertigungsgrund vorhanden sein. Das Bundesverwaltungsgericht leitet das aus § 29b des Luftverkehrsgesetzes ab, sodass dann die Interessen schon relativ und zwingend sein müssen. Das heißt, Wünschbarkeiten, Zweckmäßigkeiten sind da auszuschließen. Es muss sich schon um dringende Notwendigkeiten handeln wie etwa dann bei dem Flughafen Halle/Leipzig.

Abg. **Michael Boddenberg:** Ich habe die Frage vielleicht nicht richtig gestellt. Bleiben wir vielleicht beim Beispiel Nachtflugverbot. Das Bundesverwaltungsgericht sagt an vielen Stellen, wie hoch der Wert hinsichtlich Lärmschutz ist, wie hoch der Stellenwert des Lärmschutzes ist bei der Abwägung. Haben wir da nicht eine andere materielle Situation, die das eher noch verstärkt, weil nicht nur der Lärmschutzgesichtspunkt mit seinem hohen Stellenwert am Ende bei der rechtlichen Begutachtung eine Rolle spielt, sondern eben auch die Tatsache, dass der Antragsteller selbst das vorher schon so gefordert

hat? Das heißt, haben wir hier eine Doppelung des Gewichts Nachtflugverbot dadurch, dass der Antragsteller es auch selbst will?

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Ja, es ist so: Wenn der Antragsteller selbst etwa ein uneingeschränktes Nachtflugverbot beantragt, dann kann darüber gar nicht hinausgegangen werden. Denn der Antrag steuert das Verfahren. Nimmt der Antragsteller seinen Antrag insgesamt zurück, ist keine Planfeststellung mehr möglich. Das heißt, es ist ein rein antragsgesteuertes Verfahren. Kommt der Antragsteller im Verfahren dazu, zu sagen, ich schränke meinen Antrag noch weiter dahin gehend ein, dann ist der Antrag eben eingeschränkt. Ist er in der Weise, wie er gestellt ist, nicht zulässig, muss er eben teilweise zurückgewiesen werden. Das ist ein rein antragsgebundenes Verfahren. Der Antrag steuert das Verfahren, und der Antragsteller kann natürlich, egal was er bisher beantragt hat, seinen Antrag z. B. so stellen, dass er sagt, nachts wird überhaupt nicht geflogen. Dann ist da auch nichts mehr abzuwägen, weil die Planfeststellungsbehörde nicht über den Antrag hinausgehen darf. Sie darf den Antrag nur mit zusätzlichen Auflagen und Nebenbestimmungen versehen, die ihn aber eben einschränken, nicht aber erweitern.

Es geht jetzt natürlich nicht nur um die Nachtruhe der Bevölkerung, sondern natürlich auch um andere, z. B. kommunale Belange, die ja vielleicht durchaus über die Nachtruhe hinausgehen können. Auch sie müssen natürlich eingestellt werden. Das hat das Bundesverwaltungsgericht an der Stelle vielleicht nicht so deutlich hervorgehoben, weil das auch nicht so vorgetragen worden ist. Aber in diese Fragestellung geht natürlich alles Mögliche auch an anderen Belangen ein, die sich da ergeben, möglicherweise auch aus dem Naturschutz etwa. Es wäre auch denkbar, dass bestimmte Tierarten nachtaktiv sind und dass sich daraus Gesichtspunkte ergeben – oder andere Belange der kommunalen Selbstverwaltung. Sie alle gehen da natürlich mit ein. Aber eines ist auch klar: Wenn ein bestimmter Antrag gestellt wird, dann ist das nicht nur ein Abwägungsgesichtspunkt, sondern eine feste Grenze, über die nicht hinausgegangen werden darf.

Das heißt also: Wenn man politisch erreichen könnte, dass der Antrag einfach so bleibt, wie er aus Ihrer Sicht ist oder sein sollte, dann ist das Verfahren auch erledigt, und dann wird nichts mehr abgewogen.

Abg. **Dieter Posch**: Ich möchte zu zwei Dingen noch mal eine Frage stellen. Nicht dass ich das jetzt will, aber ich will im Hinblick auf Ihre Ausführungen zu dem Antragsverfahren Folgendes fragen: Theoretisch wäre es auch denkbar, dass die Behörde sagt, der gestellte Antrag ist rechtlich so nicht zulässig; dann würde er zurückgewiesen. Rein theoretisch wäre das denkbar?

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Ja, natürlich. Es kommt auf den Antrag an. Ich habe das schon ein paar Mal erlebt.

Abg. **Dieter Posch**: Es kommt also auf den Antrag an, der in diesem Zusammenhang gestellt worden ist. Theoretisch – wir reden jetzt vom Nachtflugverbot – ist es denkbar,

dass die Behörde zu der Auffassung kommt, dieser Antrag ist als solcher nicht zulässig und würde abgelehnt werden. Das wollte ich nur mal klarstellend wissen. Nicht dass ich das will – um Gottes Willen.

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Ja, ja, Herr Posch, das ist völlig klar. Wenn ich einem Anhörungsverfahren, in einem Erörterungstermin beteiligt bin, dann sage ich auch immer: Es wird eine Entscheidung über den Antrag im Planfeststellungsbeschluss geben. Der Planfeststellungsbeschluss kann auch lauten: Das Vorhaben wird nicht zugelassen. Das ist überhaupt keine Frage.

Abg. **Dieter Posch**: Okay.

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Der Planfeststellungsbeschluss ist also nicht identisch mit der Zulassung des Vorhabens, schon gar nicht einer uneingeschränkten Zulassung. Es kommt natürlich auf den Antrag an.

Ich darf vielleicht noch hinzufügen: Bei dem Nachtflugverbot haben wir ja gestern so ein bisschen über die Frage gesprochen: Welche Zusammenhänge bestehen jetzt mit den Grundannahmen im Landesentwicklungsplan? Da war ja die Überlegung, dass es da bestimmte Zusammenhänge gäbe, wenn also die Auswahlentscheidung sich ganz konkret darauf gründen würde, dass das Nachtflugverbot kommt, und sonst die Auswahlentscheidung der Standorte eine völlig andere wäre – so habe ich jedenfalls ausgeführt –, dann sähe ich da ein Problem.

Dies würde natürlich auch gelten, wenn der Planfeststellungsbeschluss mit einem uneingeschränkten Nachtflugverbot verbunden wäre und dagegen mit dem Ziel geklagt würde, das Nachtflugverbot herauszuschießen. Auch dann würde sich natürlich die Frage stellen: Sind wir hier noch an der richtigen Stelle? Das heißt, die Frage mit den Grundannahmen würde sich natürlich auch dann stellen. Es würde also nicht etwa so ausgehen können, dass man sagt, wir winken das jetzt erst mal durch alle Instanzen durch, haben auch das Nachtflugverbot in der Planfeststellung, aber hinterher wird das herausgeschossen, und alles bleibt so, wie es ist. Dann würde sich vielmehr die Frage stellen: Welche Rückwirkungen hätte eine Änderung im Nachtflugverbot für die Grundlagenentscheidungen, die vorher der Landtag getroffen hat? Wie das nun ausgeht, dazu haben wir ja gestern die unterschiedlichen Positionen gehört. Aber die Frage müsste man stellen. Ich würde sagen, man kann mit einer juristischen Trickserie die Fragestellung, um die es geht, nicht einfach völlig vom Tisch wischen. So ginge es natürlich auch nicht.

Insofern, meine ich, wäre dann die Sorge der Vertreter der Bevölkerung, der Gemeinden, natürlich auch nicht ganz so groß, dass man einfach befürchten müsste: die tricksen uns so völlig aus: Heute sagen sie auf der einen Seite, das ist alles schon geregelt, und morgen machen wir dann etwas anderes. Oder vielleicht auch: Das Gericht haut uns die Sache wieder auseinander.

Die Fragestellung, welche Zusammenhänge sich da ergeben zwischen der Begründung, will ich einmal sagen, oder den Grundannahmen des LEP und der Planfeststel-

lung, die bleibt. Die Frage ist dann natürlich juristisch: Welche Zusammenhänge bestehen da tatsächlich? Und die sind hier unterschiedlich, will ich mal sagen, beantwortbar.

Abg. **Dieter Posch:** Ich habe noch eine zweite Frage. Herr Bürgermeister Jühe und Herr Bürgermeister Engisch haben uns ja in sehr eindrucksvoller Weise auf das Problem hingewiesen, dass das Verhältnis zwischen kommunaler Planungshoheit Regionalplanung und Fachplanung trifft. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie dargestellt, dass in diesem Abwägungsprozess das Fachplanungsrecht einen besonderen Stellenwert hat, und wenn die Planungsentscheidung über das Fachplanungsrecht ordnungsgemäß abgewogen wird, gerade in das Selbstverwaltungsrecht bzw. die Planungshoheit in der Weise eingegriffen werden kann, dass die dort geltend gemachten Belange zurücktreten müssen. So habe ich Sie verstanden. Womit wird denn der Vorrang des Fachplanungsrechts materiell begründet? Denn das führt ja zu einer gewissen Stufigkeit, dass Sie sagen, aufgrund des Luftverkehrgesetzes sind ganz bestimmte Belange wahrzunehmen, sind Regeln zu beachten, und da haben die Belange, die durch die kommunale Selbstverwaltung, das kommunale Planungsrecht gewährleistet werden, zurückzutreten. Worin besteht materiell die Begründung dafür, dass das Fachplanungsrecht diesen Vorrang hat?

Herr Prof. **Dr. Stüer:** Es gibt dazu drei Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts, die sozusagen bahnbrechend sind: Bd. 40/323, Bd. 84/209 und Bd. 79/318. Sie können das hinterher im Protokoll nachlesen. Ich habe im Übrigen die Kernpunkte dessen, was ich gestern und auch heute hier vorgetragen habe, in einem ergänzenden Papier festgehalten, sodass Sie im Grunde, auf allerdings fünf Seiten, meine Thesen von gestern und heute insgesamt zusammen noch mal wiederfinden. Das geht gleich hinaus.

In diesen drei Entscheidungen hat das Bundesverwaltungsgericht sich zunächst mit der Frage der interkommunalen Planung befasst: Eine Gemeinde plant, und eine andere Gemeinde ist dagegen. In diesem Fall, so hat das Bundesverwaltungsgericht gesagt, stehen sie auf einer Gleichordnung. Das heißt also, die planende Gemeinde muss die Belange der Nachbargemeinde wie eigene Belange in die Abwägung einstellen und berücksichtigen. Das war Bd. 40/323.

Im Verhältnis zur Fachplanung und Raumordnung sieht das anders aus. Da müssen die Raumordnung einerseits und die Fachplanung andererseits die kommunalen Belange zwar auch ermitteln, entsprechende Stellungnahmen entgegennehmen und die Belange in die Abwägung einstellen, aber die kommunalen Belange haben nicht den gleichen Stellenwert wie in der interkommunalen Planung. Das heißt, die Fachplanung kann sich mit ihren typisch gemeinwohlbezogenen öffentlichen Aufgaben auch über das Interesse einer einzelnen Gemeinde hinwegsetzen. Das sieht jedenfalls das Bundesverwaltungsgericht so. Das heißt, im Zweifel entscheidet letztlich die Fachplanung nach ihren Interessen.

Wenn Sie das anders handhabten, dann könnten Sie Großvorhaben, Infrastrukturvorhaben, z. B. Autobahnbau, Eisenbahnbau oder Ähnliches weitgehend vergessen, weil Sie immer kommunale Belange haben werden, die hier in eine Kollision geraten. Das heißt, die Fachplanung muss nicht in dem gleichen Umfang, wie es im interkommunalen

Bereich Rechtsprechung ist, die Belange der Kommunen einstellen, was aber natürlich nicht bedeutet, dass sie einfach so weg gewogen werden können; sie nehmen über die Selbstverwaltungsgarantie Teil in dem Abwägungsprozess, aber sind eben auch nur ein Belang unter mehreren, und im Zweifel tragen dann die öffentliche Aufgabe und der Gemeinwohlzweck auch ein Eingreifen in die kommunalen Interessen. Das gilt dann in gleicher Weise etwa auch für die Eigentumsbelange, die ja dann eben nur dann zurückgedrängt werden können, wenn sich wirklich öffentliche Belange in einer gewissen Konzentration darstellen. Deswegen der Vorrang. Das ist aber Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, die, will ich mal sagen, so steht und auch nicht geändert werden wird.

Abg. **Judith Lannert:** Herr Professor, ich habe eine Frage zu Punkt 5: Der BUND wirft in seiner Stellungnahme einen Mangel an der FFH-Verträglichkeitsprüfung vor, und zwar insbesondere bei der Lebensraumansiedlung des Hirschkäfers und beim Vorkommen des Borstgrasrasens. Ich möchte gern wissen, wie Sie diese Einwände bewerten.

Herr Prof. **Dr. Stürer:** Man muss jetzt natürlich die rechtliche Betrachtung von der fachlichen Betrachtung etwas unterscheiden. Ich habe jetzt nicht die fachliche Frage geprüft, ob im Einzelnen die Aussagen stimmen oder nicht, sondern ich habe mir das Konzept auf die Frage hin angesehen: Hält es rechtlichen Anforderungen stand? Da muss natürlich, um es abstrakt zu sagen, die Aussage fachlich unterlegt sein, dass der Standort, der hier gewählt ist, unter FFH-Gesichtspunkten und Vogelschutzgesichtspunkten der am wenigsten eingreifende ist. Diese fachliche Aussage muss stehen. Wenn sich etwa ergeben sollte, dass unter dieser FFH- und Vogelschutzthematik ein anderer Standort eindeutig vorzugswürdig wäre, weil er eben weniger eingreifende Auswirkungen hätte, dann kann ich den gewählten Standort nur dadurch rechtfertigen und halten, dass ich zwingende oder überwiegende Gründe geltend mache, die ebendiesen Standort erfordern.

Das heißt, es gibt in der Rechtsprechung Urteile des Bundesverwaltungsgerichts – ich nenne nur das Hildesheim-Urteil, Bd. 10/302, und natürlich Hessisch Lichtenau zur A44, Bd. 116/254. In diesen beiden Entscheidungen hat das Bundesverwaltungsgericht gesagt – Entschuldigung, Sie können es hinterher nachlesen, wenn Sie wollen –, dass zunächst eine isolierte Betrachtung der Alternativen unter FFH-Gesichtspunkten erforderlich ist, und diejenige ist zu nehmen, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen führt.

Allerdings ist eine Begrenzung dort vorzusehen, wo erhebliche Abstriche am Vorhaben zu machen sind. Das heißt, wenn Sie eine FFH-freie Lösung zwar hinkriegen, diese aber deutlich schlechter ist – das heißt, das ganze System funktioniert nicht oder kostet mehrere Hundert Millionen Euro mehr; ich will mal sagen: Sie bauen eine Autobahn von 3 km, könnten diese natürlich auch komplett als Tunnel bauen, müssten dafür aber, was weiß ich, 300 Millionen € bezahlen –, dann wäre das ein Problem der Abstriche vom Vorhaben. Das heißt also, Sie müssten natürlich fachlich unterlegen, ob diese Aussage in der Begründung des Landesentwicklungsplans zutrifft, ob es da wirklich erhebliche Änderungen gibt, die einen anderen Standort – es geht ja nur um die Standortentschei-

– als eindeutig besser qualifizieren, zugleich aber auch die Ziele des Vorhabens mit umsetzen.

Wenn das nicht der Fall sein sollte, wenn es also „nur“ darum geht, dass alle drei Lösungen schlecht sind und die hier gewählte zwar ebenfalls schlecht, aber immerhin etwas besser als die anderen, dann entscheidet sich das Ganze in einer Abwägung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Das heißt, es gibt dann das Ausnahmeverfahren. Man kann auch durch ein FFH-Gebiet hindurch oder in eine FFH-Gebiet hinein, aber es müssen dann zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesse vorliegen, zu denen natürlich der LEP jetzt Deutliches sagt. Wenn er diesen Standort einmal festlegt, dann sind das wohl in der Rechtsprechung zugleich zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, und dann geht es, wenn die anderen Standorte ausscheiden, eben um die Frage: Welche Schutzmaßnahmen erfolgen, und wie kann ich das System der Kohärenz – Natura 2000 – dann noch einigermaßen sichern? Das heißt, die fachlichen Grundlagen, die sich aus der Begründung ergeben, müssen natürlich in den entscheidungserheblichen Faktoren stimmen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Stürer, zunächst möchte ich reinen Herzens bedauern, dass Sie uns morgen leider nicht mehr zur Verfügung stehen können, weil wir gerade die letztgenannten Aspekte morgen wahrscheinlich auch ein Stück weit kontrovers mit den geladenen Anzuhörenden diskutieren werden. Deswegen will ich mich jetzt nicht auf die Naturschutzfragen beziehen, sondern auf das, was vorher diskutiert worden ist.

Wir haben ja ein Stück weit erlebt, dass auch wieder etwas aus dem Bereich Planfeststellungsverfahren auch im Hinblick auf die Frage eines neuen Fluglärmggesetzes diskutiert worden ist. Das haben Sie in Ihrer schriftlichen Stellungnahme ja auch ausgeführt. Ich möchte deswegen zwei Komplexe noch einmal ansprechen.

Das neue Fluglärmggesetz ist ja noch nicht in Kraft; es soll Ende der Woche beschlossen und dann demnächst verkündet werden. Das ist zumindest der Stand der Dinge. Jetzt haben wir ja – das haben Sie ja mitgekriegt aus den ganzen Verrenkungen, hätte ich beinahe gesagt, die wir hier machen. Wir haben ja auch eine, sagen wir mal, nicht sehr unbedeutende politische Geschichte des Vorhabens. Gerade deshalb hat es ja so etwas wie die Mediation gegeben, und deswegen tun wir uns ja so schwer. Deswegen ist immer wieder auch der Blick auf das, was die Mediation im Vergleich zu dem ergeben hat, was jetzt auf dem Tisch liegt, wichtig.

Ich verstehe Ihre Stellungnahme und auch das, was Sie vorhin sagten, so, dass das neue Fluglärmggesetz in dem gesamten Verfahren durchaus zu beachten ist, spätestens bei der Planfeststellung. Es steht in unserem Papier auf Seite 460. Das neue Fluglärmggesetz hat ja Grenzwerte, die von dem bisher Geübten abweichen. Frage: Sind Sie für die Ohren, für das Hören der Bevölkerung besser oder schlechter, also lauter oder leiser? Sind die Berechnungsverfahren schlechter oder besser?

Die Mediation hat – darauf nehme ich immer Bezug – ja auch die 100/100-Regelung – so verstehe ich zumindest das Mediationsergebnis – vorgesehen. Diese ist ja im Fluglärmggesetz, wie wir wissen, nicht mehr enthalten. Dafür gibt es jetzt 3 Sigma, um es mit dem Schlagwort zu definieren. Das bezeichnet das Spannungsfeld. Könnte es sein,

dass die Verpflichtung, das Fluglärmgesetz anzuwenden, am Ende bedeutet, dass das, was die Mediation abschließend versprochen hat, spätestens im Ergebnis der Planfeststellung nicht mehr realisiert werden kann? Oder, noch deutlicher, jetzt bezogen auf das Stichwort, das wir gestern schon in extenso besprochen haben – ich will es deshalb jetzt nicht auswalzen –: Nachtflugverbot versus Nachtschutzzonen. Die Nachtschutzzone ist ja etwas Neues, was mit dem Gesetz kommt. Wenn dieses Gesetz anzuwenden ist, wird die Nachtschutzzone kommen.

Kommen wir dann nicht in das Dilemma, dass wir möglicherweise bei der Planfeststellung dann einen Antrag von der Planfeststellungsbehörde gar nicht festgestellt bekommen können, der Nachtflugverbot vorsieht? Ich will es nicht detaillieren.

Und letzte Frage, weil Sie vorhin sagten: Der Plan wird zurückgewiesen: Ist es rechtlich – nur rechtlich – denkbar, dass der jetzt vorliegende Planfeststellungsantrag, der ja aus vielen Teilen besteht, in seinen Ausbauteilen festgestellt wird, aber die betriebliche Regelung, die ja auch Teil des Antrags ist, so nicht festgestellt wird, sondern dass gerade aus der Sichtweise des Fluglärmgesetz dann gesagt wird: Nein, kein Nachtflugverbot, sondern eine Beschränkung entsprechend den Grenzwerten dort, um ein Beispiel zu nennen? Also kann man teilweise dann die Anträge auch verändern? Denn Sie sagten ja, man kann nicht weitergehen. Es ist ja immer die Frage: Was ist weitergehen? Mehr als ein totales Nachtflugverbot kann man ja nicht haben. Noch weniger als Nichts geht nicht. Oder ist dieses Weitergehen in der anderen Richtung gemeint? Das ist mir nicht klar.

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Ich will mal versuchen, darauf zu antworten, obwohl Sie jetzt natürlich ein ganzes Bündel von Fragen auf den Tisch legen.

Punkt 1: Das neue Fluglärmgesetz ist für jeden Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen, der nach dem Inkrafttreten des neuen Fluglärmgesetzes ergeht. Das heißt: Wenn das Gesetz in diesem oder im nächsten Monat verkündet wird, vorher aber der Planfeststellungsbeschluss wahrscheinlich noch nicht ergangen ist, dann ist für den Planfeststellungsbeschluss zwingend das neue Fluglärmgesetz anzuwenden.

Was sagt nun das neue Fluglärmgesetz? Es enthält vorn zunächst einmal die entsprechenden Schutzzonen, und es enthält dann Verknüpfungen mit der Planfeststellung, und diese ergibt sich vor allem aus § 8 des Luftverkehrsgesetzes. Dort gibt es einen neuen Abs. 1 Satz 3 und 4. Der besagt nun:

Hierbei sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des

Fluglärmgesetzes zu beachten. Dies gilt sowohl für die Planfeststellung als auch für die Genehmigung. Sie sind zu beachten. Was bedeutet jetzt „beachten“? Es bedeutet: Davon kann nicht abgewichen werden.

Allerdings muss man fragen: Wann wird abgewichen und wann wird nicht abgewichen? Festgelegt sind damit die Tag- und Nachtschutzzonen, die nach den Maßgaben der §§ 2, 3 und der Anlage zu § 3 festzusetzen sind. Das heißt, die Diskussion, ob man jetzt

62, 58, 55 oder was weiß ich für Dezibel in die Schutzzonen nimmt und dort Entschädigungen gewährt – das hat ja bisher immer auch die Rechtsprechung befasst, vor allem die beiden Großvorhaben Schönefeld und dann jetzt auch Halle/Leipzig –, ist vom Tisch.

Die Rechtsfolgen, die sich aus der Planfeststellung ergeben, liegen damit fest. Das heißt, theoretisch weiß jeder ob er eine Entschädigung bekommt oder nicht. Mehr an Bindung ist allerdings nicht drin. Das heißt, es wird durch das Fluglärngesetz nicht etwa ein Freifahrtschein erteilt, jeden Planfeststellungsbeschluss zu treffen, der nur diese Werte einhält – oder jedenfalls im Wesentlichen –, womit z. B. ein Nachtflugverbot immer zulässig wäre, wenn irgendwie die Werte eingehalten würden. Nein, nein, Sie müssen bei der Entscheidung über die Planfeststellung wie bisher im ersten Teil eine Abwägung der Interessen vornehmen, und da ist natürlich die Nachtruhe der Bevölkerung ein ganz wesentlicher Gesichtspunkt, der unabhängig von den sich aus den Karten ergebenden Werten zu einem entsprechenden Schutzbedürfnis führt.

Es wäre also fehlerhaft, wenn die Planfeststellung einfach sagte: Wir haben ja jetzt das neue Gesetz, und wir müssen deswegen Nachtflug zulassen. Das ist sicher nicht richtig, sondern auch aus den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts, aus der Diktion ergibt sich, dass zunächst einmal die Rechtfertigung der Planung, die einzelnen Festsetzungen und deren Austariertheit im Sinne einer Abwägung als erste Stufe abgearbeitet sein muss und sich dann erst die Frage stellt: Welche Folgen hat das denn eigentlich?

Insofern ist also an der Rechtslage nichts geändert worden, sondern es geht nur um die Rechtsfolgen, die sich dann ergeben, wenn der Planfeststellungsbeschluss erlassen ist, von welchen Schutzbedürfnissen er dann auszugehen hat. Der aktive Lärmschutz z. B. ist nach wie vor im System drin. Ob und in welchem Umfang man beschränken muss, ist also nach wie vor Bestandteil der Abwägung. Nur, wenn es zu der Planfeststellung mit einer bestimmten Regelung gekommen ist, dann ergeben sich die Folgen aus dem Fluglärngesetz.

Sie haben dann noch die Frage gestellt: Kann man den Antrag eigentlich teilweise zurückweisen und ihm teilweise Rechnung tragen? Es gilt die erste These, dass über den Antrag nicht hinausgegangen werden darf. Das heißt, die Planfeststellung kann ohne die Änderung oder Erweiterung des Antrags nicht einfach mehr planfeststellen, als beantragt wird. Sie kann allerdings den Planfeststellungsbeschluss mit Nebenbestimmungen, Auflagen und anderen Bestimmungen versehen.

Wenn nun einiges offen bleibt – so habe ich Sie verstanden – oder vielleicht anders festgestellt wird, als es sich aus den Unterlagen ergibt, muss man natürlich fragen: Welche Zusammenhänge gibt es da? Und wenn sich solche Zusammenhänge ergeben, ist es nach dem Grundsatz der einheitlichen Problembewältigung nicht möglich zu sagen: Wir genehmigen das schon mal und sehen dann weiter, sondern die der Planung zuzurechnenden Konflikte müssen nach dem Gebot der Konfliktbewältigung auch in der einheitlichen Planungsentscheidung bewältigt werden. Sie dürfen nicht auf andere, nachfolgende, parallele oder sonstige Entscheidungen verschoben werden. Das sagt das Bundesverwaltungsgericht zur Bauleitplanung erstmalig in seiner Entscheidung Bd. 69/30 und zum Fachplanungsverfahren z. B. in Bd. 71/150. Das heißt also: Die Gesamtproblembewältigung muss erfolgen und darf nicht auseinander gezogen werden.

Man kann natürlich einiges noch in Nachfolgeverfahren zumessen. Das geht aber nur unter ganz bestimmten, relativ hohen Voraussetzungen, wenn sich nämlich etwa eine abschließende Entscheidung noch nicht erkennen lässt und etwa von einem Monitoring abhängt. Aber sonst muss eine Gesamtbewältigung erfolgen. Ich kann den Antrag jetzt auch nicht über Auflagen umdrehen oder irgendwie in seinen Grundlagen verändern.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Ich geht mir nicht um zeitliche Verschiebungen, sondern um es ganz konkret zu machen: Wir haben in dem Planfeststellungspaket das, was wir hier Nachtflugverbot nennen, mit der Überschrift „Betriebliche Regelungen“ als Antragsteil. Da ist – ich sage es jetzt verkürzt – gesagt: Keine Nachtflüge, mit Ausnahmen. Jetzt ist es ja nach dem, was wir auch gestern gehört haben, denkbar – denkbar! –, dass diese Ausnahmen noch erweitert werden um – ich fantasiere jetzt, einfach als Beispiel – zuzüglich fünf wirtschaftlich notwendigen Flügen im Frachtbereich, Ausnahmen also nicht nur bei Verspätung. Wäre es also rechtlich möglich, eine solche Änderung des Antrags im Rahmen der Planfeststellung, also aus meiner Sicht eine Erweiterung der Genehmigung von nächtlichem Flugbetrieb, in einem solchen Verfahren zu treffen?

Herr Prof. **Dr. Stüer:** Ich habe mich vielleicht nicht klar ausgedrückt. Die Planfeststellung kann nicht ohne Antrag entscheiden, allerdings kann der Antragsteller seinen Antrag jederzeit ändern, erweitern, einschränken oder ganz zurücknehmen. Das ist ein antragsgebundenes Verfahren; der Antrag kann aber jederzeit geändert werden. Zum Beispiel könnte man sich einen Text vorstellen, in dem steht: Ich nehme irgendetwas zurück. Dann wird das Verfahren eingestellt. Oder der Antragsteller sagt: Ich möchte gern jetzt noch folgende Nachtflüge haben, und dann werden diese genannt. Das kann er jederzeit beantragen. Darüber muss dann auch entschieden werden, sodass dann natürlich diese Frage für die Planfeststellung sich wieder neu stellt. Das heißt, in dem Moment, wo ein geänderter Antrag gestellt wird, ist dieser geänderte Antrag Antragsgegenstand für die Planfeststellung. Das kann voraussetzungslos jederzeit geschehen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Aber die Planfeststellungsbehörde kann nicht ihrerseits zu der Feststellung kommen: Dieser Antrag geht an der Stelle zu weit; ich wäge ab und sage, ihr müsst noch ein paar Flüge mehr zulassen?

Herr Prof. **Dr. Stüer:** Nein, nein. Entschuldigung, wenn Sie den Fall so bilden, dann könnte bei dem bestehenden Antrag die Planfeststellungsbehörde darüber nicht hinausgehen. Und in Ihrem Falle würde ich eine Erweiterung von Nachtflügen als ein Hinausgehen über den Antrag verstehen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Oder als eine Einschränkung des Antrags.

Herr Prof. **Dr. Stüer:** Nein, nein, das geht ja über den Antrag hinaus. Der Fall war doch so: Bisher gab es ein mehr oder weniger großes Nachtflugverbot, und von dem sollen jetzt zusätzliche Ausnahmen noch als Möglichkeiten gewährt werden. So haben Sie ja den Fall gebildet, nämlich fünfmal Frachtflüge in der Nacht.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Ja, gut.

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Das wäre ohne eine Änderung des Antrags in der Planfeststellung nicht hinzubekommen. Es muss dann ein Antrag her. Das haben wir in allen diesen Fällen, in denen sich hinterher Änderungen ergeben. Da muss immer ein entsprechender Antrag her; das ist völlig klar. Wenn der Fall so war, dass man früher sagte, es gibt ein Nachtflugverbot, so wird das beantragt, dann darf darüber auch nicht hinausgegangen werden, ohne dass der Antrag sich ändert.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Noch einmal, dann bin ich still: Aber denklogisch ist es so: Bisher wird geflogen. Jetzt kommt ein Antrag: nicht mehr zulässig und nur noch wenige Ausnahmen. Könnte dann die Behörde sagen: Weniger Ausnahmen? Wir müssen ein paar Ausnahmen mehr machen, weil von dem jetzigen Zustand – es wird mehr geflogen – auf gar nicht, ist doch – – Insoweit habe ich ein Verständnisproblem, dass Sie sagen, das ist eine Erweiterung des Antrags. Ich würde es für eine Einschränkung halten, weil wir im Augenblick ja einen Zustand haben, in dem in einem gewissen Rahmen geflogen wird, und jetzt wird eingegriffen.

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Also, Sie müssen sich auch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts von dem Gedanken verabschieden, als wenn der gegenwärtige Fluglärm und die Flugbewegungen in der Nacht einen Bestandsschutz hätten. Wenn also die Erweiterung eines Flughafens in diesem Sinne ansteht, steht auch der bisherige Flugbetrieb wieder voll zu Diskussion. In Halle/Leipzig war es ja so, dass dort ein fast uneingeschränktes Nachtflugverbot bestand, und herausgekommen ist in der Entscheidung: momentan ein absolutes Nachtflugverbot, solange der Planfeststellungsbeschluss nicht ergänzt ist. Das heißt, wenn diese neue, ein bisschen gedrehte Start- und Landebahn, die Südlinie, fertig ist, darf in der Nacht überhaupt nicht mehr geflogen werden, bezogen auf den normalen Passagierverkehr, was den Frachtflug natürlich ausnimmt.

Das Bundesverwaltungsgericht hat auch ganz klar in der mündlichen Verhandlung gesagt – es steht auch so in den Urteilsgründen –, dass mit einer solchen Erweiterung eines Flughafens die Gesamthematik wieder voll auf dem Prüfstand steht. Also kommt es dann auf den Antrag an, der gestellt wird. Und wenn Sie den Antrag so definieren, dass Sie sagen, bisher ist Nachtflugverbot ausgeschlossen – dass der Antrag so gestellt ist, davon bin ich jetzt ausgegangen –, dann müsste der Antrag zuerst geändert werden, bevor die Planfeststellung über anderes entscheidet. Sie könnten jetzt nicht abwägen und sagen: Na ja, das ist aber doch gar nicht in Ordnung; ihr seid doch früher viel mehr geflogen. Dann muss ein anderer Antrag gestellt bzw. muss der Antrag ergänzt werden. Das ist allerdings jederzeit möglich. Dann muss aber eben nach diesen strengen Maßstäben des Bundesverwaltungsgerichts gefragt werden: Gibt es wirklich überzeugende Gründe, von diesem zunächst vorrangigen Nachtruheinteresse der Bevölkerung Ausnahmen zuzulassen und in welchem Umfang? Aber ohne Änderung des Antrags ist das alles nicht möglich.

Abg. **Lothar Klemm**: Ich wollte bei diesem Thema bleiben, weil ich glaube, das ist ein wichtiger Punkt, den wir auch gestern sehr intensiv diskutiert haben – gestern immer mit der Frage: Welche Abwägungserfordernisse bedeutet das für die Planfeststellungsbehörde? Wenn wir jetzt einfach mal von dem Fall ausgehen, den wir haben: Es ist ein Antrag gestellt, eine Landebahn zu genehmigen, bei Nachtflugverbot in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr. So ist der Antrag. Jetzt geht dieser Antrag zur Planfeststellungsbehörde. Die Planfeststellungsbehörde bearbeitet diesen Antrag. Wie wir hier hören, gibt es Dritte und Vierte, die sagen: Schon durch diesen Antrag fühle ich mich in meinen wirtschaftlichen Möglichkeiten beeinträchtigt. Die Behauptung dahinter, vielleicht rechtlich: So kann man dem gar nicht stattgeben, weil was auch immer – Gewerbebetrieb oder was – berührt sein könnte.

Wenn ich Ihre letzten Ausführungen richtig verstanden habe, dann müsste das doch bedeuten, dass die Planfeststellungsbehörde jetzt abzuwägen hat, ob Rechte Dritter diesem Antragsbegehren entgegenstehen. Wenn sie entgegenstünden, könnte sie – das ist jetzt meine Frage; so habe ich Ihre Antwort auf die Fragen von Herrn Kaufmann verstanden – nicht sagen: Na ja, in diesem Teil nehme ich ein anderes Ergebnis und öffne das unbedingte Nachtflugverbot für ein teilweises, ein eingeschränktes, z. B. für eine Nachtflugbeschränkung. Vielmehr müsste die Behörde – das ist meine Frage; habe ich Sie da richtig verstanden? –, wenn sie der Auffassung wäre, es sind Rechte Dritter beeinträchtigt, den gesamten Antrag zurückweisen, Nachtflugverbot plus Ausbauvorhaben?

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Ja. Man muss sich das so vorstellen: Im Planfeststellungsverfahren bestimmt der Antrag den Entscheidungsrahmen, sodass nur der Antrag zur Entscheidung steht, nicht aber Rechte anderer; diese können nur einschränken. Das heißt, man würde den Antrag jetzt prüfen, und man sagt – ich will das jetzt mal unterstellen –, es wären durch den Antrag Rechte anderer beachtlich betroffen, dann müsste dieser Antrag zurückgewiesen werden. Rein praktisch: Wenn ich Planfeststeller wäre, würde ich dann vielleicht ein Papier für den Antragsteller unterschreiben, in dem steht: Ich bitte zu überlegen, ob Sie angesichts dieser Lage in diesem oder jenem Umfang den Antrag ändern, weil er sonst abgewiesen werden müsste. Das würde ich allerdings erst machen, nachdem ich vorher die ganze Landesplanungsebene abgearbeitet hätte, denn wenn es dort hakt, dann würde man auch so nicht weiterkommen. Es sind antragsgebundene Verfahren, und diese können Sie jetzt nicht durch Rechte Dritter irgendwie erweitern, sondern wenn der Antrag so gestellt ist, dann ist er so. Das ist ja auch ein mehrpoliges Rechtsverhältnis. Es kommen ja z. B. die Städte und Gemeinden und die betroffene Bevölkerung und sagen: Jetzt änderst du einfach deinen Antrag, nur weil irgendeiner kommt und sagt, ich bin davon wirtschaftlich betroffen.

Das ist also ein ganz streng gebundenes Antragsverfahren, und über den Antrag können wir da einfach nicht hinausgehen. Wenn das so nicht beantragt ist oder der Antrag eben aus diesen Gründen so nicht funktioniert, dann bleibt es eben dabei, dann gibt es eben gar keine Erweiterung. Das wäre dann die Folge.

Abg. **Lothar Klemm**: Verstehe ich Sie in der Konsequenz dann richtig, dass, wenn der Landtag die Sicherheit hätte, wie auch immer er sie erreichen würde, dass der jetzt gestellte Antrag bis zu einer Entscheidung über ihn durch den Antragsteller nicht verändert

würde, dann die Verbindung von Ausbau und Nachtflugverbot aus Ihrer Sicht juristisch im Sinne einer Einheit gelöst wäre?

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Ja. Ich gehe dann natürlich davon aus, dass die Annahmen, die Sie hier vortragen, so zutreffen, und sage Ihnen klar: Ich kann als Planfeststeller den Antrag nicht von mir aus ändern und ich kann über ihn auch nicht hinausgehen. Das ist einfach so. Und insofern kann man natürlich über die Antragstellung das Verfahren steuern. Das ist auch klar. Und dann wer eben im Grunde nur noch die Frage: Gibt es da Rechte Dritter, die dadurch verletzt werden? Aber ich würde mal sagen: Da sind natürlich auch schon einige Gewichte zu heben, vor allem wenn es jetzt auch noch um planerische Entscheidungen geht. Denn da sind ja dann auch, will ich mal sagen, wirtschaftliche Belange. Das wäre ein Gesichtspunkt unter vielen anderen. Ob also dann der andere wiederum die Möglichkeit hätte, erfolgreich dagegen vorzugehen, das müsste man etwas in Frage stellen.

Abg. **Lothar Klemm**: Ich wollte nur wegen der Rechte Dritter zurückfragen. Wir sind aus meiner Sicht genau am Kernpunkt dessen, worum es hier geht. Deshalb habe ich vorhin auch gesagt: Da könnten ja Rechte Dritte bestehen. Lassen wir mal als Juristen dahingestellt, was sich in so einem Verfahren ergibt! Wenn man aber zu der Einschätzung käme, es bestehen relevante Rechte Dritter, wäre doch nach Ihrer Argumentation die einzig denkbare Konsequenz, dass der gesamte Antrag zurückzuweisen wäre, so dass es dann nicht zum Ausbau käme. Ist das richtig?

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Die wesentlichen Elemente dieses Gesamtkonzepts können jetzt nicht sozusagen filettiert werden, indem man dann sagt, wir lassen diesen Teil zu. Die Einschränkung haben wir nicht. Das ist vielmehr ein Komplex. Dass es natürlich hinterher, sagen wir mal, noch Modifikationen zu Einzelheiten geben kann, ob man eine Ausgleichsfläche hier oder da vorsieht – das wird dann aber auch immer entsprechend beantragt –, ist klar. Aber die wesentlichen Punkte, von denen Sie ja hier sprechen, die kann ich jetzt nicht auseinander ziehen, indem ich sage: Na ja, dann genehmige ich das erst mal, und insofern gehe ich über den Antrag hinaus. Das ist ein antragsgebundenes Verfahren. Der Antragsteller bestimmt, was da passiert.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich oute mich jetzt mal, dass ich nicht einmal den Kleinen BGB-Schein habe. Trotzdem versuche ich mal, Ihnen zu widersprechen bzw. eine Frage, die jetzt – –

(Zuruf: Sie sind aber mutig!)

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Jetzt gibt es entweder ein „Sehr gut“ oder ein „Mangelhaft“.

(Heiterkeit)

Abg. **Michael Boddenberg**: Ja, schauen wir mal. Wir hatten gestern über die Benotung der Fragesteller gesprochen, aber nur über meine Noten und nicht über die anderer.

Nein, ich will wirklich noch mal konkret nachfragen, weil Herr Klemm und Herr Kaufmann, wie ich finde, sehr zu Recht, jetzt an einer Stelle sind, die sehr spannend ist. Wenn ich das, was Sie sagen, richtig verstehe, dann würde das doch am Ende bedeuten, dass die Planfeststellungsbehörde, sobald sie – wo auch immer – materiell Dinge anders sieht, als es der Antragsteller – ich sage das jetzt mal mit meinen Worten – gern hätte und mit seinem Antrag ja auch zum Ausdruck gebracht hat, dann in jedem Fall den Antrag zurückgibt und sagt: Liebe Fraport, macht das bitte neu. Jetzt bin ich bei allem, was mir da einfällt: von FFH und dem letzten Hirschkäfer – das meine ich jetzt nicht despektierlich, das sage ich einfach nur mal als marginaleres Beispiel, was vielleicht die Dimension des Problems anbelangt – bis hin zu den Rechten Dritter, die hier schon thematisiert worden sind, also der Airlines und anderer mehr, bis hin zu Lärmbelangen usw. Ich kann mir das so nicht vorstellen; deswegen hatte ich mir angemaßt zu sagen, ich wage das ein bisschen in Zweifel zu ziehen; wenn Sie es so apodiktisch vortragen. Das würde aus meiner Sicht doch dazu führen, dass jedwede Änderung, die die Planfeststellungsbehörde für erforderlich hält, um keinen rechtswidrigen Beschluss zu haben, zu einer Rückgabe der Antragsunterlagen von Fraport führen würde: Bitte ändert das jetzt. Ich kann mir vorstellen, dass das ziemlich viele einzelne kleinere, größere, mittelgroße Punkte sein können.

Meine Vorstellung oder meine Erwartung – noch mal: als Nichtjurist – wäre eher eine andere, nämlich die, dass die Planfeststellungsbehörde sagt: Wir stimmen jetzt im Großen und Ganzen – auch das sage ich jetzt wieder mit meinen Worten – diesem Antrag zu, aber wir haben die und die Auflagen, also beispielsweise – Herr Kaufmann hat die Zahl genannt, ich wiederhole ich sie; bleiben wir bei dem Thema Nachtflugverbot, nur als Beispiel; ich will das auch mal dazusagen, sonst sagen Sie nachher, der Boddenberg und die CDU fangen an, über das Thema Nachtflugverbot zu diskutieren; wir kennen uns lange genug, Sie wissen, dass ich das dazusagen muss – – Also nehmen wir mal den Fall, den Herr Kaufmann hier konstruiert hat: Die Planfeststellungsbehörde – ich bleibe beim Beispiel Nachtflugverbot – kommt zu der Idee zu sagen: Der ist nur rechtskonform herzustellen mit Blick auf die dann anstehenden Auseinandersetzungen bis hin zu höchsten Gerichten, wenn wir dem Vortrag Cargo – das hatten Sie eben genannt – stattgeben bzw. das in der Erwägung so sehen und sagen: fünfmal oder einmal dürft ihr nachts fliegen.

Noch einmal: Würde das zu einer Rückgabe der Antragsunterlagen des Antragstellers führen, oder würde es einfach eine Genehmigung geben mit dieser Auflage, drei oder fünf Flüge nachts zuzulassen.

Herr Prof. **Dr. Stür**: Ihre Frage war gar nicht so schlecht. Ein „Mangelhaft“ hätten Sie bei mir also sicher nicht bekommen.

(Heiterkeit)

In der Sache selbst ist es so, dass die Planfeststellungsbehörde durchaus Auflagen machen kann. Die ganzen Beispiele, die Sie hier genannt haben, sind ja typische Fallgestaltungen von Auflagen, indem jetzt zusätzliche Einschränkungen mit dem Vorhaben

verbunden werden. Das ist durchaus möglich. Aber die Planfeststellungsbehörde kann den Antrag nicht erweitern. Das ist der Punkt. Auflagen, die den Antrag einschränken oder mit zusätzlichen Fazilitäten versehen, will ich einmal sagen, können Sie machen, aber es ist nicht möglich, den Antrag zu erweitern, also mehr zu gewähren, als überhaupt beantragt ist.

Ich will Ihnen einmal ein konkretes Beispiel geben: Wenn Sie ein zweigeschossiges Haus beantragen und die Baugenehmigungsbehörde wäre der Auffassung, das geht nur dreigeschossig, weil sich das sonst nicht einfügt, dann ist da Feierabend. Dann können Sie nicht den Antrag irgendwie ändern und sagen: Na gut, er hat nur zweigeschossig beantragt, aber wir machen die Auflage, der Bau wird dann ein bisschen größer. Vielmehr ändert das den Antrag in den wesentlichen Punkten. Und bei der Diskussion des Nachtflugverbots wäre eine solche Erweiterung eine wesentliche Änderung, weil das ja gerade die politische Diskussion ist, um die es hier geht. Wir können dann ja nicht sagen, wir machen das mit einem kleinen Federstrich gleich um ein Stockwerk höher, sondern das ist ein wesentlicher Punkt.

Die anderen Dinge, von denen Sie sprechen, das sind in der Tat Auflagen, die dann zusätzliche Rahmenbedingungen schaffen, die aber nichts an dem Antrag in seinem Ausmaß ändern. Der Antrag bleibt so, wie er ist; er wird nur durch zusätzliche Maßgaben eingeschränkt, z. B. dadurch, dass zusätzliche Auflagen gemacht werden, dass hier noch ein bisschen Magerrasen angepflanzt werden muss oder was weiß ich. Das sind alles Möglichkeiten in den Auflagen. Aber ich kann jetzt nicht über den Antrag hinausgehen, und das täte man. Das geht nicht mit Auflagen.

Ich würde das, wenn ich Planfeststeller wäre, nicht in eine Auflagensituation hineinnehmen, weil es sich um die Grundlagen der Planfeststellung handelt, die ja auch gerade hier im politischen Streit stehen, zu denen ja hier der Landesentwicklungsplan ja auch immerhin ein paar Grundlagen nennt. Und wenn Sie davon abweichen, würde ich sagen, darüber entscheide ich nur, wenn ein Antrag vorliegt, sonst weise ich dies zurück. Ich habe häufiger Planfeststellungsverfahren gemacht, auch zu einigen Großvorhaben wie Autobahn, Emssperrwerk, Hochmoselbrücke oder dergleichen. Aber das hätte ich nicht gemacht. Ich hätte gesagt: Das ist eine wesentliche Änderung des Antrags, da muss ein Antrag her. Sie können nicht durch Auflagen den Antrag drehen. Dazu gibt es auch Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, die das wohl vom Kern her so sieht.

Also Ihre Frage ist berechtigt, dass es Fälle gibt, und zwar die meisten, in denen man dann noch sozusagen zusätzliche Auflagen dazu führen lässt, dass der Antrag abgerundet wird, aber nicht wenn die Auflagen damit ein Mehr gegenüber dem Antrag darstellen. Das habe ich so noch nicht erlebt, und das wäre wohl auch rechtlich nicht zulässig.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Stürer, wir sind ja jetzt an dem Problem: Was ist Änderung des Antrags und was ist Auflage? An dem Beispiel haben Sie es zu erläutern versucht. Ich will es aber noch ein Stückchen klarer haben. Deswegen ein noch einfacheres Beispiel: Könnte es sein, dass aus vielen Gründen, wie sie die Kollegin Klemm in ihrem Beispiel genannt hat, die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis kommt, nicht von 23 bis 5 Uhr, sondern von 0 bis 5 Uhr? Das entspricht ja auch dem Begriff

„Kernzeit der Nacht“, den das Bundesverwaltungsgericht verwendet hat. Was wäre das für ein Fall? Wäre das eine Auflage in dem Sinne, dass sie es machen könnte, oder wäre das eine Antragsänderung, sodass sie es nicht machen könnte, sondern dass Fraport vorher den Antrag ändern müsste? Das noch mal eine Frage zur Klarstellung. Ich denke, an diesem Beispiel wird es überdeutlich.

Noch ein zweiter Wunsch: Herr Vorsitzender, ich würde gern mal die Anregung, als Frage formuliert, los werden: Wäre es denkbar, dass zu diesem konkreten Komplex Antragsänderung, wie geht man damit im Verfahren um, die Fraport, die das Ganze ja mit angehört hat, auch mal ihre Sicht der Dinge darstellt? Das wäre an der Stelle vielleicht hilfreich.

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Die Frage hatte ich ja schon dahin gehend beantwortet, dass dazu jeweils ein Änderungsantrag erforderlich ist. Ich sage es jetzt einmal etwas flapsig: Man kann nicht durch solche juristischen Tricks, will ich mal sagen, die wesentlichen Grundlagen hinterher auseinander dividieren oder anders darstellen. Es ist doch ganz einfach. Sie müssen erst mal sehen, wie sich das dann für die ganze Öffentlichkeit darstellt oder für die Städte und Gemeinden, die wir hier haben, und andere mehr. Diese haben sich zu einem Antrag geäußert, will ich mal unterstellen, der ein absolutes Nachtflugverbot vorsieht. Nun kommen Sie hinterher und sagen: Ja, das sieht aber ganz anders aus, das machen wir nämlich so und so, wir machen eine kleine Auflage, und das Ding ist geregelt. Sie müssen dann eine neue Anhörung machen, und eine neue Anhörung kriegen Sie nur hin, wenn der Antrag sich ändert. Sie müssen ja selbst, wenn Sie Auflagen machen, auch die Betroffenen hören.

Nehmen wir mal an, Sie sagen, zu unserem Borkenkäfer oder irgendwelchen anderen Dingen müssen wir jetzt noch eine Ausgleichsmaßnahme treffen. Dann müssen Sie ohnehin die jeweiligen Naturschutzverbände hören. Wenn Sie also jetzt etwa in einem Planfeststellungsverfahren wären, und Sie kämen jetzt dazu, dass gewünscht wird, das Nachtflugverbot eben doch zu durchlöchern, dann müssen Sie erst mal einen Antrag haben und müssen in die Öffentlichkeitsbeteiligung. Sie können meines Erachtens nicht die Städte und Gemeinden – ich rede jetzt nicht von unserem LEP, sondern ich rede jetzt von der Planfeststellung – durch das Verfahren schieben und sagen, das ist alles schon so in Ordnung, und hinterher machen wir aber eine Auflage – und keiner ist es gewesen. Das sind die wesentlichen Grundlagen. Sie müssen über einen Antrag dann erst mal in die Öffentlichkeitsbeteiligung hinein. Sonst brauchen Sie sehr wahrscheinlich bei Gericht gar nicht anzutreten.

Die Fälle, in denen man etwas anderes planfeststellt, als offengelegen hat, das sind eigentlich klassische Fälle. Das haben wir auch im Gesetzgebungsverfahren. Wenn Sie einen Gesetzentwurf zunächst durch die Runde gehen lassen und zunächst dazu eine Anhörung machen, und hinterher kommen Sie mit einem ganz anderen Gesetz heraus, dann haben wir auch ein Problem. Und so wäre das hier auch.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Der Gesetzgeber darf das!)

– Nein, der darf das auch nicht unbeschränkt. Wenn sich die Lösungen ändern, kann das ein Problem sein, wie wir aus der Gebietsreform in Sachsen wissen.

Abg. **Dieter Posch:** Wenn ich das richtig sehe, ist es wohl eine Kernfrage, wie das weitere Prozedere verläuft, zwar nicht bei der Diskussion zum LEP, aber bei der Vorbereitung des Planfeststellungsbeschlusses. Ich versuche es noch einmal, das für mich anhand eines anderen Beispiels plausibel zu machen. Lufthansa Cargo sagt: Mit dem Antrag von Fraport sind wir nicht einverstanden. Die Planfeststellungsbehörde nimmt das zur Kenntnis und kommt in den internen Überprüfungs- und Abwägungsüberlegungen zu dem Ergebnis, dem in irgendeiner Weise Rechnung tragen zu müssen und sagt: nachts sechs Flüge. Die Planfeststellungsbehörde bricht dann praktisch ihren Prozess ab, wendet sich an den Antragsteller und sagt: Ich bin in meinem Abwägungsprozess so weit gekommen, dass dieser Antrag so nicht beschieden werden kann. Lufthansa Cargo hat recht; die haben einen Rechtsanspruch auf fünf Flüge. Ändere bitte deinen Antrag, ansonsten wird er zurückgewiesen.

Wenn das so ist, wäre gewährleistet, dass die Bedingung – Nachtflug und Ausbau – in rechtlich einwandfreier Weise miteinander verknüpft werden könnte. Wenn ich das anhand dieses Beispiels so richtig sehe, bitte ich Sie, das zu bestätigen, weil das die reale Situation ist. Das haben wir gestern gehört.

Welche Auswirkungen hätte das? Dann steht doch nicht der gesamte Flughafen zur Disposition, sondern diese Aufforderung, den Antrag zurückzunehmen, kann sich doch wohl nur auf die Ausbauplanung beziehen.

Herr Prof. **Dr. Stüer:** Ich beginne mit der zweiten Frage. Das sehe ich genauso. Das heißt, diese Anforderungen, die das Bundesverwaltungsgericht an eine Gesamtbewältigung der Probleme bei solchen Ausbauprojekten stellt, knüpfen sich überhaupt nur an das Ausbauprojekt. Wird das Ausbauprojekt nicht durchgeführt oder scheitert es an sonstigen Gründen, sind diese Gesichtspunkte weg, und es besteht erst einmal ein voller Bestandsschutz auf der Grundlage der bisher erteilten Genehmigungen.

Die erste Frage möchte ich gerne ausdrücklich so bestätigen, wie Sie sie formuliert haben. Wenn also die Planfeststellungsbehörde hier zu anderen Überlegungen käme, als sie im Antrag stehen, würde man das technisch regelmäßig so machen, dass man den Antragsteller anschreibt und ihn bittet, sich zu diesen Fragen zu erklären. Würde er weiterhin auf seinem Antrag bestehen, wäre dieser zurückzuweisen.

Ich darf noch einmal dieses dreistöckige Haus nehmen oder umgekehrt, man würde sagen: Das ist dreistöckig beantragt, und zweistöckig geht es. Wenn der Nachbar sagt: „Ich möchte das nur zweistöckig“, und die Behörde sagt: „Wir genehmigen dir das einfach zweistöckig“, geht das auch nicht. Das sind wesentliche Elemente, die nicht durch einen Dritten geändert werden können. Also: Der Dritte hat zwar eigene Rechte, aber er hat nicht das Recht, wesentliche Elemente des Antrags zu ändern. Ich will den Fall einmal so bilden: Er hat dreigeschossig beantragt; zweigeschossig wäre zulässig. Der Nachbar bittet, das umzuschreiben. Das ginge auch nicht. Das heißt, die wesentlichen Elemente bestimmt der Antragsteller. Es ist nicht so, dass die Nachbarn oder andere

Betroffene, auch wirtschaftlich Betroffene, in den Antrag hineinregieren könnten, wenn der Antragsteller sagt, das ist mein Antrag.

Das ist wie bei der Klage. Wenn Sie die Klage mit einem bestimmten Antrag einreichen, ist das Gericht daran gebunden. Es kann nicht einfach sagen: Hören Sie mal, wir wollen das völlig anders verstehen; Sie wollen nicht eine Geldzahlung haben, sondern dies und jenes. – All das geht nicht. Gerade bei diesen zentralen auch politischen Fragestellungen – das ist keine Nebenbei-Geschichte –, die die Gemeinden interessieren, die die Nachbarn, also die dort Wohnenden interessieren, die wohl am meisten die Bevölkerung interessieren, können Sie nicht einfach durch eine Kombination dieser verschiedenen Figuren auf dem Schachbrett letztlich Lösungen inszenieren, die vorher gar nicht so beantragt und durch die Öffentlichkeitsbeteiligung gegangen sind. Deswegen beantwortete ich Ihre Frage, Herr Posch, klar mit Ja.

Abg. **Gernot Grumbach**: Zu Ende diskutiert heißt das, der Antrag geht so zur Planfeststellungsbehörde. Die muss, wenn – ich nehme einmal Lufthansa Cargo – Lufthansa Cargo sagt: „Wir wollen das weiter haben“, sagen: „Das ist so schwergewichtig, dass wir den Antrag ablehnen müssen“, wenn sie dem nachgibt. Wenn sie ihn nicht ablehnt, es also so einschätzt, dass es keinen Schutz für Cargo gibt, würde Cargo gegen die Planfeststellungsbehörde klagen müssen nach dem Motto: Sie hat unsere Interessen im Planfeststellungsbeschluss nicht ausreichend berücksichtigt. – Das ist der einzige Hebel, den Cargo hat. Richtig?

Herr Prof. **Dr. Stür**: Mit der zusätzlichen Folgeproblematik, wenn Cargo damit Erfolg hätte, stünde wieder das Gesamtkonzept auf dem Spiel. Je nach der Reichweite der Bindungen und dessen, was man im Planfeststellungsbeschluss dazu schreibt, wäre damit der gesamte Planfeststellungsbeschluss hinüber.

(Abg. Gernot Grumbach: Wenn Sie es zerschießen, zerschießen Sie den gesamten Planfeststellungsbeschluss!)

– Ja. Das ist jetzt auch eine Frage der Formulierung des Planfeststellungsbeschlusses. Der kann diese Zusammenhänge noch viel deutlicher herstellen, als Sie das in der Begründung Ihres LEP lesen. Das wäre einfach nur eine Frage, wie man den Planfeststellungsbeschluss begründet. Wenn die Dinge dort so zusammengeschoben werden, dass man eine feste Grundlage für die Planfeststellung hat und das auch klar entscheidungserheblich ist, muss dort nur ein einziger Satz drinstehen, und schon ist die Sache erledigt, indem man sagt: Wir in unserem Planfeststellungsbeschluss gehen für unsere Entscheidung zwingend davon aus, dass ein Nachtflugverbot angeordnet ist.

Ich will Ihnen keine Formulierungsvorschläge machen. Aber Sie könnten vielleicht mal einen ähnlichen Satz in die Begründung des LEP hineinschreiben lassen. Dann wäre das auch klar. Das heißt, in dem Moment, in dem Sie das damit entsprechend verknüpfen, würde immer die Gesamtfrage auf dem Spiel stehen.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich habe immer noch Zweifel; das gebe ich zu. Da Sie, um mir entgegenzukommen,

(Herr Prof. Dr. Stür: Das haben Sie eben doch gut gemacht! Das war gar nicht schlecht!)

von dem zwei- oder dreistöckigen Haus gesprochen haben, will ich bei dem Beispiel bleiben. Nehmen wir ein konkretes Beispiel, das mir einfällt: Ich reiche als Häuslebauer einen Bauantrag bei der Stadt Frankfurt ein und beantrage, dass ich von der Stellplatzabläse befreit werde, also Umnutzung. Die gibt es zwar nicht mehr so, aber wenn man heute in der Stadt Frankfurt am Main etwas verändert, kriegt man immer noch irgendwann den Hinweis: Du musst aber soundso viel Euro Stellplatzabläse zahlen. Daraufhin bekomme ich dann eine Baugenehmigung, in der steht, wenn ich das aus jüngster Erfahrung richtig in Erinnerung habe: Wir erteilen die Genehmigung zum Umbau. Beiliegend sagen wir Ihnen aber als Voraussetzung unter anderem, dass Sie die Rechnung in Höhe von x bezahlen müssen. – Das ist der Vorgang im ganz übertragenen Sinne. Das heißt, ich habe zwar etwas beantragt, aber dem ist nicht stattgegeben worden.

Ich komme zu einem konkreten Beispiel in dieser Größenordnung. Ich bin Eigentümer eines Hauses, habe im Erdgeschoss einen Mieter, der dort eine Gaststätte betreibt. Jetzt reiche ich einen Bauantrag ein, mit dem ich die Immobilie verändern will, und am Rande notiere ich: Ab 20 Uhr soll auf meinen Antrag hin in der Gaststätte keine Musik mehr gespielt werden. Das heißt, ich tangiere ganz bewusst Rechte eines Dritten, die dem aber aufgrund allgemeiner rechtlicher Möglichkeiten, was Konzessionen usw. anbelangt, zustehen. Ich disponiere also in diesem Antragsverfahren über Rechte eines Dritten.

Nun komme ich zum Flughafen. Die Fraport ist Betreiberin des Airports. Der Flughafen ist eine Verkehrsstätte mit nationaler und internationaler Bedeutung, wie wir alle wissen. Hat die Fraport überhaupt die „Dispositionsfreiheit“, um das einmal so zu bezeichnen? Ich weiß nicht, wie man das besser formulieren soll. – Sie kann zwar einen solchen Antrag stellen, aber die Frage ist doch am Ende: Kann die Planfeststellungsbehörde sagen, wir geben dir den Antrag zurück; du musst ihn anders stellen, nämlich so, wie wir es dir vorgeben, weil wir den ursprünglich von dir gestellten Antrag aus den von Ihnen benannten Gründen zurückweisen? Haben wir es hier nicht mit einer etwas anderen Qualität der rechtlichen Beurteilung dieses Vorgangs zu tun als an anderer Stelle, weil die Fraport nur Betreiberin und nicht Eigentümerin dieses ganzen Unternehmens ist? Das ist möglicherweise rechtlich schräg, wenn ich das so sage. Aber das ist ein internationaler Flughafen wie ein Bahnhof, und die Fraport ist dort Betreiberin. Hat sie diese Dispositionsfreiheit?

Herr Prof. **Dr. Stür:** Im Planfeststellungsbeschluss kommt es immer auf die Frage an: Wer ist Antragsteller, und welcher Antrag wird gestellt? Wer sonst Interessen daran hat, ist für das Planfeststellungsverfahren nur bei der Bewertung der Belange, aber nicht als förmliches Verfahren von Bedeutung. Wenn Sie bei dem Gaststättenbeispiel bleiben und eine Genehmigung beantragt haben, dort bis 20 Uhr Musik zu machen, spielt es überhaupt keine Rolle, ob es auch bis 22 Uhr zulässig wäre. Die Genehmigung geht bis 20 Uhr. Dann ist erst mal Feierabend. Wenn Sie bis 22 Uhr betreiben wollen, weil Robbie Williams kommt, der erst um 20 Uhr anfängt – ich will unterstellen, all das wäre zulässig –, müssen Sie erst einen Antrag stellen, der durch ein Änderungsverfahren muss.

Das gilt hier besonders, weil wir es mit einem mehrpoligen Verfahren zu tun haben. Sie können nicht nur die wirtschaftlichen Interessen von einzelnen Beteiligten an einem Nachtflug sehen, sondern Sie müssen auch die Interessen der anderen Beteiligten sehen. Das heißt, in einem solchen Verfahren könnten Sie auch nicht im Antragsverfahren die beteiligten anderen – z. B. Nachbarn, die sich darauf einstellen, dass dort nur bis 20 Uhr Musik gemacht wird – dadurch umgehen, dass Sie hinterher in die Genehmigung 22 Uhr schreiben, wenn dazu keiner gehört worden ist. Sie müssen also in eine neue Offenlage hinein. Das können Sie aber nicht nur aufgrund einer Auflage, sondern dann müssen Sie erst mal den Antrag ändern.

Das sind ganz wesentliche Elemente. Sonst säßen wir hier nicht über Jahre und würden diese Fragen besprechen, wenn das nicht ein ganz wesentlicher Punkt ist. Da meine ich: Die Antragstellung bestimmt das Verfahren. Ich komme mit einer Auflage nicht weiter. Ich käme ohnehin nicht weiter, weil ich in ein neues ergänzendes Verfahren muss. Das heißt, ich muss zu diesem dann sich ändernden Verfahren alle Betroffenen, Beteiligten noch mal neu anhören und muss auch klarmachen, dass das hinterher dabei herauskommt. Selbst bei den anderen kleineren Änderungsverfahren – nehmen Sie etwa an, sie machen eine kleine Auflage mit den Stellplätzen – müssen Sie auch die davon Betroffenen immer noch mal hören. Ich kann also auch keine Auflage machen, die die Lasten zugunsten oder zulasten Dritter verschiebt, sondern ich müsste wieder in ein förmliches Verfahren herein. Das wäre das Mindeste.

Abg. **Michael Boddenberg**: Wenn ich das noch kurz ergänzen darf. Vielleicht war das mit der Gaststätte ein blödes Beispiel. Ich bleibe aber jetzt dabei. Mein Beispiel war Folgendes: Ich bin Eigentümer des Hauses und habe dort einen Mieter, der eine ganz normale Gaststätte betreibt. Bis heute hat er sich nur nach den Rechtsverordnungen zu richten, mit denen die Kommune Lärmschutz betreibt: 24 Uhr. Jetzt hätte ich es als Hauseigentümer gerne ein bisschen ruhiger, weil ich selbst über der Kneipe wohne, reiche einen Bauantrag zur Veränderung der Immobilie ein und sage: Mein Antrag beinhaltet auch die Forderung, dass mein Mieter demnächst nur noch bis 20 Uhr Musik machen darf. Die Beschränkung geht also zulasten von Dritten, dieses Mieters. Wäre es dann nicht so, dass diese Baugenehmigung erteilt wird, falls sie ansonsten allen wesentlichen Bauvorschriften genügt – allerdings mit dem Hinweis: Deinem zusätzlichen Wunsch, dass die Musik bei deinem Mieter schon um 20 Uhr beendet wird, können wir nicht Rechnung tragen. Er kann bis 24 Uhr Musik hören; dem steht nichts entgegen.

Herr Prof. **Dr. Stür**: Ich sage noch mal: Wenn bis 20 Uhr beantragt ist, wird auch nur bis 20 Uhr genehmigt. Sie müssen hier sehen, was ich eben schon sagte, dass es sich hier um ein mehrpoliges Rechtsverhältnis handelt. Es muss ein Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessen erfolgen. Das geht nicht einfach im Auflagenwege, sondern dann müssen Sie in ein neues Verfahren herein.

Wenn die Planfeststellung dazu käme zu sagen: Es müssen aber bestimmte Flüge in der Nacht aus wirtschaftlichen Gründen zugelassen werden – und die hätten auch Rechtspositionen, was man erst mal infrage stellen könnte –, kann ich das nicht einfach im Wege der Auflage machen, sondern muss wieder in eine Offenlage. Die eine Frage wäre: Geht das nach unserem LEP überhaupt? Ist die Standortentscheidung noch in Ordnung? Zum Zweiten muss ich in eine Offenlage, bei der jedem klar ist: Das ist jetzt

etwas anderes. Die Städte und Gemeinden, die wir heute schon gehört haben, werden sagen: Wir sind aber von einem ganz anderen Konzept ausgegangen. – Dann muss das eben, weil das wesentliche Fragestellungen sind, in den Ausgleich.

Das Bundesverwaltungsgericht sieht gerade diese Nachtfluggeschichte als ganz wesentlich an; sonst hätten sie nicht momentan ein absolutes Nachtflugverbot ausgesprochen, obwohl der Flughafen bisher überhaupt keine Nachtflugbeschränkungen hatte. Jetzt ist für den gesamten Bereich außerhalb dieses besonderen Verkehrs mit der Drehscheibe das Nachtflugverbot erst mal ausgesprochen, solange der Planfeststellungsbeschluss nicht geändert ist. Das heißt, das ist eine ganz wesentliche Frage. Das können Sie jetzt nicht einfach in den Interessen unterschiedlich bewerten, indem Sie sagen: Ich weiche vom Antrag ab. Der Antrag muss vielmehr mit dem übereinstimmen, was auch wesentliche Grundlage der Abwägung ist. Das sind sonst Disharmonien, die Sie so nicht gelöst kriegen.

Das ist meine Auffassung. Wenn man das anders machen würde – der Planfeststeller hat seinen Stift in der Hand und unterschreibt das; dass er das tatsächlich so macht, kann ich natürlich nicht ausschließen –, besteht ein ganz erhebliches Risiko, weil zu all diesen Fragen die Öffentlichkeit nicht beteiligt worden ist, und sich all die Dinge, die sich im Abwägungsprozess ergeben, möglicherweise in einer Schiefelage befinden, und der Antragsteller es so nicht beantragt hat. Es könnte schon reichen, dass dann irgendeiner aus dem Bereich kommt und sagt: Der Planfeststellungsbeschluss ist deswegen rechtswidrig, weil das gar nicht dem Antrag entspricht. Das wäre eine relativ einfache Nummer. Wenn sich das herausstellen würde, wäre der Fall sofort zu Ende. Das heißt, wenn der Planfeststeller seinen Beschluss macht und unbeschränkt oder in einem größeren Umfang Nachtflugbetrieb zulässt, könnte man die einfache Frage stellen: Entspricht das denn eigentlich dem Antrag? Wenn der Planfeststeller etwas anderes genehmigt hat, als es dem Antrag entspricht, haben wir irgendwie ein Problem.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Ich wollte noch einmal an meine Anregung erinnern, vielleicht kann auch Fraport etwas dazu sagen.

Eine letzte Frage zur Klarstellung: Wir haben gehört und wissen alle, die Luftverkehrsunternehmen sind am Ausbau, an der zusätzlichen Landebahn interessiert. Nehmen wir Lufthansa als Beispiel; das ist immer wieder publiziert worden und unstrittig. Lufthansa Cargo, wie wir gestern gehört haben, ist an einem wirtschaftlich vertretbaren Nachtflugverbot, also weniger Verbot, als jetzt beantragt ist, interessiert.

Jetzt komme ich auf den Klagefall. Sie sagten, wenn ich Sie richtig verstanden habe, dass es, wenn z. B. von Lufthansa Cargo eine Klage – Entschuldigung, ich will niemanden beleidigen; das ist ja öffentlich angekündigt worden – gegen das enge Nachtflugverbot, das wir im Sinne des Antrags von Fraport als planfestgestellt unterstellen, eingereicht wird, zu einer rechtlichen Abwägung kommt, in der das Gericht zu dem Ergebnis kommt: Na ja, Lufthansa Cargo hat alte Rechte – jetzt fliegt sie –, die man ihr nicht einfach abschneiden kann. – Ist das dann eine Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses bezüglich der betrieblichen Regelung oder eine Modifikation, oder heißt das – so habe ich Sie vorhin verstanden –, dass das gesamte Ding fällt, also auch der Ausbau erst einmal nicht stattfinden kann, weil man mangels Planfeststellungsbeschluss keine Rechtsgrundlage hätte? Denn das wäre ja auch die nette, interessante Frage, dass sich

die Juristen von Lufthansa Passage und Lufthansa Cargo streiten müssten, ob man klagt oder nicht, jeweils über das Risiko beurteilt. Sehen Sie das so?

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Das kommt etwas auf die Formulierung des Planfeststellungsbeschlusses an. Solange der nicht vorliegt, kann man natürlich über dessen Rechtmäßigkeit nichts Abschließendes sagen, weil man nicht weiß, was im Einzelnen drinsteht.

Wenn aber jetzt im Nachhinein zusätzliche Erweiterungen zur gerichtlichen Disposition stünden und das Gericht der Auffassung wäre, hier müssten die Rechte Dritter entsprechend besser geschützt werden, mit der Folge, dass das Nachtflugverbot eingeschränkt würde, stünde jedenfalls die Frage an, ob der Planfeststellungsbeschluss auf dieser Grundlage noch hält. Das käme auf die Formulierung im Planfeststellungsbeschluss an. Wenn dort etwa stünde, es sei eine Grundlage der Planfeststellung und ein sachgerechter Interessenausgleich, könnten die ohnehin nur aufheben und müssten dann zurückverweisen, oder sie würden vielleicht sagen: Ihr müsst wieder von vorne anfangen. Es besteht dann die Wahrscheinlichkeit, dass durch das Gericht nicht einfach diese zusätzlichen, wie Sie sagen würden, Auflagen in die Planfeststellung reinkommen, sondern dass allenfalls die Sache so ausgehen könnte: Der Planfeststellungsbeschluss wird aufgehoben, und es wird noch mal an die Planfeststellung zurückverwiesen im Sinne eines sogenannten Bescheidungsurteils, dass unter Berücksichtigung der Auffassung des Gerichts noch einmal entschieden werden müsste.

Die Lösung, dass das Gericht eine entsprechende Auflage verfügt, halte ich für relativ unwahrscheinlich, weil damit Wertungsspielräume verbunden sind. Es gibt sicherlich keinen absoluten Schutz darauf, bestimmte Nachtflüge durchzuführen – das sagt auch das Bundesverwaltungsgericht –, sodass das eine Planungs- und Ermessensentscheidung wäre, die dann von der Planfeststellung neu getroffen werden müsste. Dann müsste man wohl fordern, dass entsprechende Anträge kommen. Solange würde man als Planfeststeller gar nichts machen, und man müsste gegebenenfalls erneut das gesamte Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren durchführen.

Abg. **Gernot Grumbach**: Wäre es nicht praktischer, sich einfach noch eine zweite Meinung anzuhören? Herr Hendler ist da. Er könnte eine zweite Meinung abgeben, die es uns ermöglicht zu sagen: „Okay, da gibt es noch Unterschiede“ oder „Die Meinungen decken sich“.

**Vorsitzender**: Das will ich gerne zulassen. Herr Hendler käme sowieso im Anschluss an Herrn Prof. Stüer. Vorher noch eine Frage des Abg. Posch.

Abg. **Dieter Posch**: Sie haben eben darauf hingewiesen, nach Lage der Dinge könnte es zum Bescheidungsurteil kommen, wonach das Land Hessen verpflichtet wird, das unter Berücksichtigung der Rechtsauffassung des VGH neu zu bescheiden. Dann haben Sie sich etwas vorsichtig ausgedrückt: Es könnte sein, dass ... – Was heißt das? Heißt das, dass das Planfeststellungsverfahren vor dem Hintergrund der Rechtsauffassung des Gerichts erneut aufgerollt werden müsste, Pläne möglicherweise überarbeitet werden müssten, eine neue Anhörung stattfinden müsste, ein neuer Beschluss gefasst

werden müsste, oder hätte das sogar weiter reichende Auswirkungen bis hin zum Landesentwicklungsplan?

Herr Prof. **Dr. Stüer**: Das kommt auf die Gerichtsentscheidung an. Die Gerichtsentscheidungen lassen üblicherweise einen Spielraum. In der Regel wird nur festgestellt, dass die wirtschaftlichen Interessen nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Das ist das Wahrscheinliche, wenn man überhaupt dahin kommt, was ich überhaupt nicht beurteilen kann. Ob die in das Urteil gleich einen festen Anspruch hineinschreiben, weiß ich auch nicht. Ich halte es nicht für sehr wahrscheinlich. Davon hängt das natürlich ab. Wenn sie nur zurückverweisen und sagen: „ihr habt die wirtschaftlichen Belange nicht entsprechend berücksichtigt“, geht die Sache erst mal in der Planfeststellung weiter, und man müsste fragen: Kriegen wir es so geregelt?

Dann gibt es ein Ergebnis. Entweder gibt es das Ergebnis, der alte Planfeststellungsbeschluss wird bestätigt. Dann geht es mit den neuen ergänzenden Überlegungen mit dem gleichen Verfahren wieder weiter – gegebenenfalls in einem Gerichtsverfahren. Oder man würde sagen: Das kriegen wir so nicht geregelt. Dann muss ich die Verfahrensschritte wiederholen, die sich aus dieser Sicht als wiederholbar erweisen, wie bei dem Bilde der fehlerhaft zugeknöpften Weste. Man muss zurück bis zu der Stelle, wo der Fehler ist. Das wäre hier bei einer geänderten Planung, in die Offenlage zurückzugehen. All das sind aber Fragestellungen, die sich nach der allgemeinen Lebenserfahrung immer ganz anders entwickeln, als wir das heute theoretisch diskutieren.

**Vorsitzender**: Vielen Dank, Herr Prof. Stüer. Für viele von uns war es ein Kolloquium privatissime et gratis. – Bevor ich Herrn Prof. Hendlers das Wort gebe, darf ich Ihnen sagen, Herr Dr. Schubert von Intraplan Consult GmbH hat uns mitgeteilt, dass er der Auffassung war, schon gestern seine Stellungnahme zu Tagesordnungspunkt 3 abgegeben zu haben. Weiterhin hat mir Herr Antenbrink zu verstehen gegeben, dass die Initiative „Zukunft Rhein-Main“ ihre Stellungnahme zu TOP 4 bereits in TOP 3 mit gegeben hat. Soweit ich verstanden habe, gilt das auch für die Stellungnahme der KAG Flughafen Frankfurt/Main durch Herrn Kreisbeigeordneten Will.

Deshalb darf ich nunmehr fragen, ob das auch für Herrn Bürgermeister Jühe gilt, der ebenfalls zu TOP 4 schon gesprochen hat, aber jetzt noch zu TOP 4.1 eine Stellungnahme abgeben sollte. Legen Sie Wert darauf, zu TOP 4.1 noch einmal Stellung zu beziehen?

Herr **Jühe**: Ich darf wie „Radio Eriwan“ antworten. Im Prinzip ja. Nachher wird Dr. Ohse etwas zu den Lärmkonturen sagen. Ich würde es gerne so handhaben, erst Dr. Ohse zu dem Punkt zu hören. Sollte sich darüber hinaus ein Erklärungsbedarf ergeben, würde ich dies per Handzeichen signalisieren.

**Vorsitzender**: So können wir verfahren.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Mein Vorschlag fällt unter den Tisch!)

– Die Fraport gehört nicht zu dem Kreis der Anzuhörenden. Darauf hat man sich, wie man mir gesagt hat, verständigt. Es geht um rechtliche Fragen. Sie ist Vorhabenträgerin und nicht Anzuhörende.

Dann darf ich Herrn Prof. Hendler das Wort geben.

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Ich habe eben das Gespräch mit Herrn Kollegen Stürer verfolgt und Herrn Kollegen Stürer bewundert, wie tapfer er die Fragen aufgenommen hat. Im Prinzip ist ihm auch aus meiner Sicht zuzustimmen. – Ich komme zu meinem Vortrag:

TOP 4.1 „Lärmkonturen – Vorgehensweise/Berechnungen“: Mit den ermittelten Lärmkonturen soll ein sachgerechter Variantenvergleich ermöglicht werden. Zudem dienen sie der Vorbereitung im Hinblick auf die Entwicklung eines Siedlungsstrukturkonzepts und die Ausweisung von Siedlungsbeschränkungsbereichen durch die Regionalplanung. Das in der Begründung des Änderungsplans geschilderte methodische Vorgehen ist geeignet, den angestrebten Zweck zu erfüllen. Dass auch andere Berechnungsverfahren in Betracht kommen, erweist sich als unschädlich. Entscheidend ist, dass der Plangeber ein anerkanntes – das Bundesverwaltungsgericht sagt: praxistaugliches – Berechnungsverfahren zugrunde gelegt hat.

TOP 4.2 „Siedlungsstruktur – Wohnen und Gewerbe/Kommunale Planungshoheit – Regionale Kompensation“: Der Änderungsplan überlässt die Entwicklung und Festlegung eines Siedlungsstrukturkonzepts der Regionalplanung, wobei er den Raumordnungsgrundsatz aufstellt, dass mit dem Siedlungsstrukturkonzept auch ein regionaler Ausgleich der flughafeninduzierten Belastungen und Entwicklungsimpulse angestrebt werden sollen. Hierbei geht es insbesondere um den Ausgleich zwischen den vom Siedlungsbeschränkungsbereich berührten und den von diesem Bereich verschont gebliebenen Gemeinden.

Der regionale Ausgleich beeinflusst die verfassungsrechtliche Beurteilung der teilweise schwerwiegenden Einschränkungen der kommunalen Planungshoheit durch die Landesentwicklungsplanung. Denn für die verfassungsrechtliche Rechtfertigung dieser Einschränkung ist bedeutsam, dass sie nicht nur auf öffentlichen Interessen von erheblichem Gewicht beruhen, sondern darüber hinaus durch den regionalen Ausgleich abgemildert werden können. Auf der Ebene der Landesentwicklungsplanung wird hiernach der kommunalen Planungshoheit Rechnung getragen.

TOP 4.3 „Mensch – Wohnumfeld/Erholung und Landschaft“: Der Träger der Landesentwicklungsplanung hat sich mit dieser Thematik ausführlich befasst – etwa in der Begründung des Änderungsplans, im Umweltbericht, in der Zusammenfassenden Erklärung – und hierbei betont, dass das Wohnumfeld einen besonderen Schutz genießt. Gegenstand seiner Betrachtungen ist insbesondere die Fluglärmbelastung der Bevölkerung, die immer wieder sehr intensiv diskutiert wird.

Auf der Grundlage des von ihm zusammengestellten umfangreichen Datenmaterials kommt der Planungsträger zu dem Ergebnis, dass im Hinblick auf die Wohn- und Umweltfunktion die Variante Nordwest als günstigste Variante einzustufen sei. Das gleiche Ergebnis gilt für das Sachgebiet „Erholung und Landschaft“. Planungsfehler lassen sich

insoweit nicht ausmachen, zumal der Plangeber auch in dem Sachgebiet „Erholung und Landschaft“ eingehende Betrachtungen angestellt hat.

TOP 4.4 „Weitere Raumordnungsfaktoren (u. a. Wirtschaft, Verkehr, Wald)“: Den weiteren Raumordnungsfaktoren ist der Träger der Landesentwicklungsplanung ebenfalls unter rechtlichen und tatsächlichen Gesichtspunkten in gebotenen Maße nachgegangen. Was die Detailschärfe angeht, darf nicht übersehen werden, dass es in dem jeweiligen Zusammenhang um die verhältnismäßig grobe Perspektive der hochstufigen Raumordnungsplanung geht. Soweit erforderlich hat der Planungsträger bei seinen Prüfungen und Bewertungen Schwerpunkte gebildet, wie die Auseinandersetzung um den Raumordnungsfaktor Wald zeigt. Ergebnisrelevante Versäumnisse oder Fehleinschätzungen sind nicht erkennbar.

Abg. **Gernot Grumbach**: Meine Frage schließt logischerweise an die Debatte von vorhin an. Sie haben den netten Lieblingssatz gesagt: Im Prinzip stimmen Sie Ihrem Kollegen zu. – Wo stimmen Sie ihm nicht zu?

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Wichtig ist – das hat Herr Stürer auch immer wieder ausgeführt –, dass es beim Planfeststellungsverfahren um ein antragsabhängiges Verfahren geht und dass man in der Entscheidung über den Antrag nicht hinausgehen darf: *ne ultra petita*. Richtig ist auch, dass man hinter dem Antrag zurückbleiben kann. Zurückbleiben bedeutet, dass man das Nachtflugverbot noch strenger fassen könnte.

Zu dem von Ihnen gewählten Beispiel mit dem Haus, in dem sich eine Gaststätte befindet, ist mir noch eingefallen, dass das ein Problem auf privatrechtlicher Ebene zwischen dem Hauseigentümer und dem Mieter, der die Gaststätte betreibt, wäre. Wenn man das auf unseren Flughafen überträgt, müsste man fragen: Wie sieht das interne Rechtsverhältnis zwischen der Fraport AG und den Luftfahrtunternehmen aus? Bei der Baugenehmigung sind private Rechte Dritter gar nicht Gegenstand des Verfahrens und werden von der Behörde gar nicht gewürdigt. Das könnte aber bei den Flughafenfällen anders sein.

Eine weitere Einschränkung würde ich bei dem Grundsatz der planerischen Konfliktbewältigung machen. Da geht man häufig – das habe ich auch in den schriftlichen Stellungnahmen gesehen – noch von der älteren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts der Neunzigerjahre aus, wonach die Planungsbehörde einen Konflikt, für den eine abschließende Lösung bereits im Zeitpunkt ihrer Entscheidung möglich ist, nicht unbewältigt lassen darf. Aber diese Rechtsprechung ist vom Bundesverwaltungsgericht schon etwas stärker ausdifferenziert worden, indem das Gericht geltend macht, die Problembewältigung könne auch darin bestehen, dass die Planungsbehörde die endgültige Problemlösung auf ein nachfolgendes Verfahren verlagert.

Dies kommt namentlich dann in Betracht, wenn für die Problemlösung ein spezialisiertes und verbindliches, auf gesetzlichen Regelungen beruhendes Verfahren existiert, dem die endgültige Problemlösung vorbehalten bleiben kann. Das ist für das Planfeststellungsverfahren judiziert worden. Selbst im Planfeststellungsverfahren kann man bestimmte Problemlösungen anderen Verfahren überlassen. Das gilt in besonderem Maße

für die Raumordnungsplanung, weil die Raumordnungsplanung im Vergleich zur Planfeststellung das gröbere Steuerungsinstrument ist.

Wenn auch später noch – ich nehme das an – immer wieder dieser Grundsatz der Konfliktbewältigung herangezogen wird, ist die Frage, ob man die ursprüngliche strenge Fassung des Bundesverwaltungsgerichts in den Neunzigerjahren oder die differenziertere Fassung zugrunde legt. Denn das Bundesverwaltungsgericht hat schon erkannt, dass man bei der strengen Fassung die nachfolgenden Planungsträger in ihrem Planungsspielraum beschränkt werden. Deshalb hat es diese ursprünglich strenge Fassung des Grundsatzes der Konfliktbewältigung aufgelockert.

Abg. **Gernot Grumbach**: Das ist im Prinzip die Präzisierung.

(Zuruf von Herrn Prof. Dr. Hendler)

– Auch. Wir bilden keine Fälle, sondern wir bleiben bei dem, worum es geht. Es gibt im Antrag ein Nachtflugverbot. Die Planfeststellungsbehörde kann sagen: Wir fassen es schärfer. Aber sie kann nicht sagen: Wir nehmen es zurück und lassen Flüge in mehr Nachtstunden zu.

(Herr Prof. Dr. Hendler: Ja!)

Wenn sie zu dem Ergebnis käme, es gäbe einen grundsätzlichen Konflikt zwischen den Interessen von Lufthansa Cargo – in diesem Falle – und dem Nachtflugverbot, müsste sie entweder den Antragsteller bewegen, seinen Antrag zu ändern, oder den Antrag abweisen.

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Das beurteile ich genauso wie Herr Kollege Stüer.

Abg. **Michael Boddenberg**: Auch an Sie die Frage, die ich Ihrem Kollegen zum Schluss gestellt hatte, nach der Dispositionsfreiheit der Fraport AG, die Betreiberin ist und beauftragt ist mit dem Betrieb eines internationalen Flughafens, der eine ganze Reihe von Bezügen zu Verkehrspolitik im weitesten Sinne hat. Als Land, als Bund planen und bauen wir Straßen und betreiben sie, wenn Sie so wollen, selbst, was den Unterhalt von Straßen anbelangt – zumindest weitestgehend. Hier haben wir jemanden, der mit dem Betrieb beauftragt ist oder berechtigt ist, den Flughafen zu betreiben, der aber im Verfahren formal der Antragsteller ist. Gibt es da nicht Unterschiede in der noch mal zum Schluss diskutierten Frage möglicher Auflagen der Planfeststellungsbehörde in Verbindung mit einem Planfeststellungsbeschluss, beispielsweise in der Form „Vier Flüge nachts müsst ihr zulassen; nur dann kriegt ihr von uns den Stempel unter den Beschluss der Planfeststellungsbehörde“?

Herr Prof. **Dr. Hendler**: Das ist theoretisch denkbar – jedenfalls nicht völlig ausgeschlossen –, dass die Planfeststellungsbehörde zu diesem Ergebnis kommt: Der Antrag genügt in rechtlicher Hinsicht nicht ganz den Rechten Dritter: etwa – Art. 14 GG – Berufsfreiheit der Luftfahrtunternehmen. Deshalb muss der Antrag anders gestellt werden.

Wenn ihr das nicht macht, lauft ihr Gefahr, dass wir den Antrag abweisen, dass wir dem Antrag überhaupt nicht stattgeben können. – Das ist aber ein ziemlich theoretischer Fall. Denn das würde bedeuten, dass hier im Bereich der Luftfahrtunternehmen ganz schwerwiegende Interessen auf dem Spiele stünden und die Interessen des Flughafenbetreibers im Vergleich dazu sehr stark zurücktreten müssten. Wenn der Flughafenbetreiber daran interessiert ist, seinen Flughafen zu erweitern, auch auf die Akzeptanz in der Bevölkerung abstellt und das mit einem Nachtflugverbot oder einer Nachtflugbeschränkung untermauern will, ist dieses Interesse des Flughafenbetreibers ebenfalls in die Abwägung einzubeziehen.

Aber Sie haben es in dieser Diskussion zu Recht sehr spitz formuliert, weil Sie wissen wollen, was im Extremfall auf ihn zukommen kann. Auch wenn dieser Extremfall unwahrscheinlich ist, wollen Sie ihn in Ihre Überlegungen einbeziehen. Die Antwort lautet, dass in dem Fall die Rechte der Luftfahrtunternehmen – Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, Berufsfreiheit – es nicht zulassen, ein relativ strenges Nachtflugverbot vorzusehen, sodass es auch zu einer Ablehnung des Antrags kommen könnte.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Prof. Hendler, das, was Sie gerade als Extremfall bezeichnet haben, mag bei den Überlegungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens möglicherweise so zu sehen sein. Aber nehmen wir mal an, ein Planfeststellungsbeschluss wäre ergangen mit dem Nachtflugverbot, wie es von Fraport beantragt ist. Dann geht es um gerichtliche Auseinandersetzungen. An der Stelle will ich noch mal nachbohren. Das ist nicht so extrem unwahrscheinlich; es ist sogar öffentlich angekündigt, dass Lufthansa Cargo, Condor und möglicherweise andere sagen: Das geht nicht; wir brauchen etwas anderes. – Sie haben es gestern hier erlebt. Meine Frage: Wie sieht es dann aus? Ähnlich wie den Kollegen Stürer frage ich auch Sie: Sehen Sie das genauso, dass dann in dem Rechtsstreit um diese Frage, ob das Nachtflugverbot z. B. zugunsten der Cargounternehmen nicht gelockert werden müsste, der gesamte Planfeststellungsbeschluss zur Disposition steht oder nur dieser Teil, diese betriebliche Regelung, die nach unserer Annahme Teil des Beschlusses sein würde?

Herr Prof. **Dr. Hendler:** Jetzt setzen wir das juristische Seminar partiell fort. Man muss in folgender Weise unterscheiden: Wenn dieses Nachtflugverbot als Auflage formuliert werden würde, also die Errichtung der Flughafenerweiterung wird zugelassen mit der Auflage dieses Nachtflugverbots, könnte diese Auflage prinzipiell – ob im Einzelfall wieder subjektive Rechte im Hintergrund stehen, lassen wir mal dahingestellt sein und gehen davon aus, dass die Klage des Lufthansaunternehmens gegen diese Auflage zulässig wäre – nach der neuesten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts isoliert aufgehoben werden, wenn der Verwaltungsakt, hier der Planfeststellungsbeschluss, ohne diese Auflage sinnvoll und rechtmäßig wäre. Das ist die Formel des Bundesverwaltungsgerichts. Die Auflage könnte aufgehoben werden, wenn der zurückbleibende Planfeststellungsbeschluss ohne diese Auflage sinnvoll und rechtmäßig wäre.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Wäre denn für die Beurteilung eines eventuellen Beschlusses mit dieser Auflage die Frage wichtig, die wir gestern in extenso diskutiert haben, ob das Nachtflugverbot verpflichtend im LEP stünde oder nicht? Sie haben gesagt,

wenn ich mich recht erinnere, Sie raten davon ab, aber es wäre auch denkbar. – Würde das unter Umständen den Auflagecharakter in eine Form bringen, dass der Beschluss ansonsten nicht mehr vernünftig wäre und insoweit die Auflage nicht getrennt aufhebbar wäre?

Herr Prof. **Dr. Hendl**er: Das Problem besteht darin, dass wir schon beim Landesentwicklungsplan prüfen müssten, ob dort die Belange der Luftfahrtunternehmen hinreichend abgewogen worden sind, wenn wir das Nachtflugverbot bereits dort aufnehmen. Da haben wir das Parallelproblem. Wir müssen also auch die privaten Interessen der Luftfahrtunternehmen berücksichtigen. Sie sehen auf dieser Ebene, dass daraus bei der Komplexität der Abwägung kaum eine Planungspflicht entstehen kann.

Wenn ich vorhin darauf hingewiesen habe, dass es neben dieser Auflagenkonstruktion noch eine andere gibt, habe ich damit gemeint, dass man einfach dem Antrag des Vorhabenträgers stattgibt – insgesamt, so, wie er formuliert ist. Dann hat man keine isoliert anfechtbare Auflage mehr; der gesamte Plan muss angegriffen werden. Wenn rechtstechnisch keine Auflage existiert und der gesamte Plan angegriffen werden muss, haben wir das Problem der Teilunwirksamkeit. Hätte die Verwaltung auch den übrig bleibenden Verwaltungsakt erlassen, wenn sie gewusst hätte, dass ein Teil, das Nachtflugverbot, unwirksam ist?

Das ist aber eine andere Konstruktion als die Auflagenkonstruktion. Auflagen sind isoliert anfechtbar. Hier wäre es der Planfeststellungsbeschluss in seiner Gesamtheit, der dem gestellten Antrag stattgibt. Wenn man den teilweise aufheben will, sind wir bei der Teilunwirksamkeit, deren Zulässigkeit sich wieder nach etwas anderen Kriterien richtet als die Zulässigkeit der Aufhebung einer Auflage – juristisches Seminar „Allgemeines Verwaltungsrecht“.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Ich wollte zu diesem Tagesordnungspunkt noch kurz einen anderen Komplex – Stichwort: regionaler Ausgleich – ansprechen, Herr Prof. Hendl. Kennen Sie rechtliche Instrumente wie ein regionaler Ausgleich zugunsten einer Kommune, die durch die Planung in ihrer Planungsfreiheit auf null gesetzt ist – sie kann nichts mehr beplanen, weil alles andere im Siedlungsbeschränkungsbereich liegt; diese Fälle haben wir ja –, stattfinden kann?

Herr Prof. **Dr. Hendl**er: Regionaler Ausgleich ist ein Hinweis für die Regionalplanung. Welche Möglichkeiten hat die Regionalplanung, den besonders nachteilig betroffenen Kommunen zu helfen? Darüber habe ich auch nachgedacht. Aber ich muss gestehen, dass meine Fantasie nicht so weit gereicht hat, dass ich einen Strauß von Möglichkeiten erblickt habe. Aber es könnte sein, dass die Raumordnungspraktiker durchaus weitergehende Vorstellungen haben und das stärker konkretisieren können. Ich persönlich habe daran gedacht, dass die Möglichkeit besteht, den kommunalen Gebietskörperschaften durch die Regionalplanung lärmunempfindliche Nutzungen zuzuordnen und sie beispielsweise dadurch zu unterstützen, dass sie Gewerbe- bzw. Industriegebiete ausweisen können. Ihr könnt keine Wohngebiete mehr ausweisen, aber lärmunempfindlichere Nutzungen sind noch möglich, und da eröffnen wir euch von der Regionalplanung Chancen. Dieses Beispiel ist mir in dem Zusammenhang eingefallen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Ich hatte vorhin vorgeschlagen, hier auch Fraport zu hören. Sie, Herr Vorsitzender, haben mich mit der Aussage beschieden, Fraport gehöre nicht zu den Anzuhörenden. Ich weiß, dass man dem Vorsitzenden nie widersprechen sollte; gelegentlich tue ich es doch, gelegentlich tut es auch Kollege Boddenberg in anderen Zusammenhängen.

Ich bin schon der Meinung – wir haben Fraport geladen; Fraport hat in der Anhörung als Erste zu uns gesprochen; Fraport sitzt auch die ganze Zeit unter den Anzuhörenden -, dass wir mindestens durch konkludentes Handeln ausgedrückt haben, Fraport hören zu wollen. Ich habe nicht alle Unterlagen da, aber ich meine, wir hätten es im Vorfeld auch so besprochen. Das würde auch in der Sache Sinn machen, an bestimmten Punkten gerade Fraport zu hören, die hochqualifiziert vertreten ist, damit sie zu der Diskussion über die juristischen Fragen, die wir gerade im Zusammenhang mit dem Nachtflugverbot hatten – Angreifbarkeit, was muss wie aussehen, Änderung des Antrags –, auch ihrerseits eine kurze Stellungnahme zu dem Gehörten abgeben könnte. Darum bitte ich.

**Vorsitzender:** Herr Kollege Kaufmann, meines Wissens haben wir die Fraport als Vorhabenträgerin eingeladen. Als Vorhabenträgerin hat sie auch zu dem Vorhaben selbst hier eine Stellungnahme abgegeben. Der stellvertretende Vorstandsvorsitzende, Herr Prof. Schölch, war gestern Vormittag da. Es gab keine Gelegenheit und keine Notwendigkeit, ihn zu hören. Es war auch von den Anhörenden kein Bedarf da. Ich habe ihm dann gesagt, dass ich der Auffassung sei, er müsse nicht an allen drei Tagen hier sein. Insofern ist das der Fall gewesen. In Ihrem Begehren habe ich mich rückversichert. Die Herren von Fraport wollen sich an diesem komplizierten juristischen Disput nicht beteiligen.

Abg. **Lothar Klemm:** Fraport ist in dem Zusammenhang keine Anzuhörende. Aber alle interessiert die Beschlusslage der Fraport-Gremien – Aufsichtsrat und Vorstand – zu der Frage Nachtflugverbot und welcher Antrag eingereicht wurde. Das muss aber nicht durch die hier anwesenden Mitarbeiter erklärt werden. Wir könnten vielmehr als Ausschuss gemeinsam veranlassen, den Vorstand zu bitten, während dieses laufenden Gesprächs seinerseits schriftlich reinzugeben, was die Fraport-Gremien in dem Zusammenhang verbindlich beschlossen haben, damit man informiert ist. Damit ist wohl der Aufklärung Genüge getan. Aber das ist nicht Gegenstand der Anhörung.

**Vorsitzender:** Ich würde auch sagen, dass die Mitarbeiter der Fraport zu diesen komplizierten Sachverhalten keine Stellungnahme abgeben. Ich halte den Vorschlag von Herrn Abg. Klemm für den tragfähigeren. Notfalls könnten wir uns noch darauf verständigen, dass der zuständige Fraport-Vorstand, entweder Prof. Schölch oder der Vorstandsvorsitzende Herr Dr. Bender selbst, am 16. März die Gelegenheit bekommt, in einer separaten, zeitlich abgegrenzten Form hier dazu noch einmal Stellung zu nehmen. Wir sollten uns unter den Obleuten abstimmen und den Fraport-Vorstand fragen, ob der 16. März in Ordnung ist. Ich bin der Überzeugung, dass das machbar ist, wenn das von unserer Seite gewünscht ist.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich bin mit diesem Vorschlag ausdrücklich einverstanden, Herr Klemm.

Herr Kaufmann, damit hier kein falscher Eindruck entsteht, der Vorsitzende hat betont: Die wollen nicht. – Wenn man das hätte machen wollen, hätte man Fraport der guten Ordnung halber und aus Fairness vorher sagen müssen, dass sie drei Tage lang zu allen Themen dezidiert würden Stellung nehmen müssen. Ich glaube, nachdem wir jetzt zweieinhalb Stunden über diese sehr komplexe juristische Frage gesprochen haben, wäre es nicht in Ordnung, wenn man die Vertreter der Fraport bitten würde, gerade mal ihre Meinung dazu darzulegen. Das hätten wir vorher grundsätzlich besprechen müssen, und dann hätten wohl relativ viele Vertreter von Fraport hier sitzen müssen, weil wir mit 60 bis 70 Experten eine große Breite in den Detailfragen haben. Deswegen halte ich es eher für unzumutbar, wenn wir die Vertreter, die hier sitzen, ausgerechnet zu einem in der Menge der Themen ganz kleinen Bereich, aber ansonsten sehr bedeutenden Komplex im Detail fragen würden.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Vorsitzender, abschließend, ich will die Sache nicht vertiefen. Ich habe nichts gegen den Vorschlag von Herrn Klemm. Es steht dahin, ob er sehr zielführend ist, weil wir das, was der Vorstand beschlossen hat und was im Antrag steht, wissen.

Nun zu Ihnen, Herr Kollege Boddenberg: Es ist ja nicht so, dass nicht führende und qualifizierte Vertreter von Fraport hier sitzen. Herr Vitzthum und Herr Amann haben die gesamte Erörterung begleitet. Herr Vitzthum ist, wenn ich das richtig sehe, der das Verfahren mit betreuende Jurist von Fraport. Gerade zu der juristische Frage und der Diskussion, die geführt worden ist, wäre es schon hilfreich gewesen, wenn wir eine Stellungnahme bekommen hätten. Sie kann auch nicht durch die Ausführungen eines nicht anwesend gewesenen Vorstandsmitglieds ersetzt werden. Das wird uns etwas anderes berichten. Ich habe kein Problem damit, mir das anzuhören. Aber es bringt mir vermutlich keine Neuigkeiten. Damit können wir das Thema beenden. Ich stelle fest, die Stellungnahme von Fraport kommt leider nicht zustande.

**Vorsitzender**: Vielen herzlichen Dank. – Wir fahren fort in der Tagesordnung, und ich rufe Herrn Schreckenber vom Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt und Sozialforschung, ZEUS, in Bochum auf.

Herr **Schreckenber**: Meine Damen und Herren! Die Stellungnahme, die ich zu der LEP-Änderung abgeben möchte oder auch schriftlich schon abgegeben habe, basiert auf einem Gutachten, das wir hier in der Region im Auftrag des Regionalen Dialogforums durchgeführt haben. Sie werden vielleicht davon gehört haben, im Rahmen dieses Gutachtens hat unser Institut mit anderen Partnern zusammen sehr dezidiert die Lärm-belästigung in der Bevölkerung in Abhängigkeit der Schallbelastungen, der Fluglärm-belastungen bestimmt. Wir haben über 2.300 Menschen hier im Umkreis untersucht. Vor diesem Hintergrund würde ich gerne ein paar Worte zu der LEP-Änderung sagen.

Die Anmerkungen beziehen sich dabei aufgrund unserer Tätigkeiten hier in der Region und auch in anderen Bereichen auf das, was sich im Laufe des Tages an Beeinträchti-

gung, Lärmbelastung und Belästigung ergibt. Ich möchte nicht auf nächtliche Störungen eingehen.

Bei Durchsicht der LEP-Änderung und auch des zugrunde liegenden Umweltberichts sind mir vier Punkte aufgefallen:

Erstens. Es sind verschiedene Berechnungsverfahren – Anleitung zur Berechnung aus dem Jahr 1984 und aus dem Jahr 1999 – verwandt worden. Dass es unterschiedliche Verfahren sind – das habe ich auch nachvollzogen –, ist damit begründet, dass die Zuständigkeiten unterschiedlich sind. Für die Bestimmung der Konturen zur Siedlungsbeschränkung ist die AzB 84 angewendet worden, von der Regionalplanung so entschieden, und für die Bestimmung der Verlärmung, um die verschiedenen Varianten zu berechnen, ist die AzB 99 angewandt worden.

Ich habe zwar verstanden, warum das so entstanden ist, sehe darin aber schon ein Problem, weil dadurch auch das gesamte LEP-Verfahren zumindest an der Stelle auf mich als Leser etwas intransparent gewirkt hat. Es ist auch in gewissem Sinne problematisch, weil die Festsetzung von Konturen, von Grenzwerten, von Schwellenwerten, wie auch immer, ebenfalls in Abhängigkeit von einem Berechnungsverfahren zu sehen ist. Ich finde es zumindest etwas verwirrend, wenn verschiedene Verfahren angewendet werden.

Zweitens. Aus Lärmwirkungssicht ist mir positiv aufgefallen, dass die Berechnungsmethode 100/100 verwandt wurde, um die Konturen zu bestimmen. Das deckt sich mit den Ergebnissen des Gutachtens am Frankfurter Flughafen, dass die Menschen in dieser Region von der Belästigungsseite her auf diesen 100/100-Pegel tatsächlich sehr gut reagieren. Das heißt, das ist ein wirkungsadäquates Maß, das hier verwandt wurde, und von daher auch von der Wirkungsseite zu begrüßen.

Drittens. Mir sind die Wertstufen aufgefallen, die z. B. für das Wohnumfeld bestimmt wurden. Es gibt drei bzw. vier Stufen. Die verschiedenen Abstufungen gehen von starker über deutliche bis zu mäßiger Verlärmung, die im Umweltbericht auch mit dB-Werten versehen sind: 65 dB(A), 60 dB(A) und 55 dB(A). Wenn ich die Ergebnisse des RDF-Gutachtens bzw. der RDF-Belästigungsstudie heranziehe, sind das schon Wertstufen, die relativ hoch angesetzt sind. Wenn wir die oberste Stufe – Stufe A: starke Verlärmung – mit 65 dB(A) nehmen, geben über 50 % der Bevölkerung an, hoch lärm-belästigt zu sein. Wenn wir die zweite Stufe – Stufe B – mit 60 dB(A) nehmen, sind es immer noch über 40 %. Bei der mäßigen Verlärmung der 55 dB(A)-Kontur sind es 25 bis 30 %.

Üblicherweise ist es in lärmmedizinischen Gutachten oder generell in der Lärmwirkungsforschung so, dass wir dann von einer erheblichen Beeinträchtigung, von einer erheblichen Lärmbelastung sprechen, wenn 25 bis 30 % der Bevölkerung angeben, erheblich oder sehr stark belästigt zu sein. Diese 25 % haben wir hier in dieser Region mit 55 dB(A) schon gut erreicht. Das bedeutet, dass das eigentlich kein Wert ist, bei dem Belästigung beginnt, der eine untere Relevanzschwelle ist, sondern das ist eine Lärmkontur, mit der wir schon mitten im Geschehen sind. Also: Bei einem Wert von 55 dB(A) ist hier in der Region bereits eine erhebliche Lärmbelastung festzustellen.

Das ist nicht nur ein regionspezifisches Ergebnis, sondern auch an anderen internationalen Flughäfen – Amsterdam-Schiphol oder am Züricher Flughafen – kommt man zu ähnlichen Ergebnissen, dass um 54 bis 55 dB(A) herum das Kriterium der erheblichen Belästigung bei 25 % der Bevölkerung schon erfüllt ist. Insgesamt komme ich daher zu dem Schluss, dass die Wertstufen, die hier angesetzt wurden, um die verschiedenen Varianten zu bewerten, sehr hoch angesetzt worden sind.

Viertens. In dem Zusammenhang ist mir auch aufgefallen, dass in gleicher Weise auch verschiedene Wertstufen für den Straßenlärm angesetzt wurden. Wenn man dann beispielsweise die oberste Wertstufe A nimmt, haben wir beim Fluglärm die 65 dB(A)-Kontur und beim Straßenlärm die 59 dB(A)-Kontur. Das ist dadurch erklärt worden, dass sich das aus der BImSchV ergibt, die für Flugplätze keine Gültigkeit hat. Das ist für mich auch verständlich. Nur: Wenn man die beiden Werte gegenüberstellt, hat man eine Bewertungsstufe, aber bei der einen Lärmquelle – Straße – 59 dB(A) und bei der anderen Lärmquelle – Flugverkehr – 65 dB(A). Dadurch wird der Eindruck vermittelt, dass die Belästigung durch Straßenverkehr größer ist. Der Unterschied beträgt in dieser Stufe und auch bei den anderen Stufen 5 bis 6 dB.

Die Lärmwirkungsforschung kennt solche Unterschiede zwischen den Lärmquellen auch. Beim Vergleich von Flug- und Straßenlärm wird von 4 bis 5 dB Unterschied in der Lästigkeit gesprochen – allerdings genau in der anderen Richtung. Das heißt, in der Lärmwirkungsforschung ist es eine feste, gesicherte Erkenntnis, dass bei gleicher Schallbelastung, bei gleicher Tagesbelastung der Straßenlärm lästiger ist als der Schienenlärm und der Fluglärm lästiger ist als der Straßenlärm. Beim Straßen-Schienen-Vergleich hat man das mit einem Schienenbonus berücksichtigt. So etwas gibt es beim Vergleich zwischen Straßen- und Fluglärm noch nicht, aber zumindest ist die Wirkungsrichtung eine andere, als die, die hier aus dem Bewertungsraster herauszulesen ist.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Schreckenberger, meine erste Frage lautet: Kann ich aus Ihren Ausführungen insgesamt schließen, dass das, was dem LEP zugrunde gelegt ist – Sie haben die unterschiedlichen Bewertungen angesprochen – nicht auf den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung basiert?

Zweite Frage: Unter 2.4, Absatz 1, Satz 2, steht auf Seite 229:

Dennoch ist auf Basis der Ergebnisse der RDF-Belästigungsstudie zu konstatieren,

– auf die Sie Bezug genommen haben –

dass die Verlärmung im Umfeld des Flughafens durch Anwendung des Bewertungsrahmens unterschätzt wird.

Das deuteten Sie an. Was schließen wir daraus? Wenn der Bewertungsrahmen so angewendet wird, dass die Verlärmung unterschätzt ist, bedeutet das: Wenn das, was in der Planung steht, am Ende Realität werden wird, sind eine stärkere Verlärmung und Verlärmungswahrnehmung zu erwarten, als die, von denen wir derzeit ausgehen. Es werden sich also deutlich mehr Leute belästigt oder gar belastet fühlen.

Dritter Punkt: Mir ist die unterschiedliche Handhabung – Sie hatten es schon angesprochen – von Straßenverkehrslärm und Fluglärm auch aufgefallen. Nach meiner Kenntnis wirkt Fluglärm sehr viel belastender, weil er ubiquitär vorhanden ist. Beim Straßenlärm hat man immer noch eine gewisse Richtungsorientierung. Man weiß, woher er kommt, woher man ihn erwarten muss und kann besser damit umgehen als mit Fluglärm, der, wenn man im Innen- oder auch im Außenraum ist, irgendwann plötzlich entsteht, ohne dass man vorher andere sinnliche Wahrnehmungen macht. Ist das der Grund, dass Fluglärm insoweit stärker und nicht etwa geringer bewertet werden müsste?

Herr **Schreckenber**g: Zur ersten Frage kann ich bejahen, dass die Werte, die hier letztendlich zugrunde gelegt worden sind, und die wissenschaftlichen Erkenntnisse, auf die sich das bezieht, nicht mehr aktuell sind. Als Grundlage ist der Sachverständigenrat für Umweltfragen angegeben worden, und es sind juristische Fachartikel als Quelle für diesen Bewertungsrahmen angegeben worden, die sich auf die lärmmedizinischen Gutachten im Planfeststellungsverfahren, sprich: die Synopse, beziehen. Die Einzelgutachten zu der Synopse sind nach meiner Kenntnis so um 1999/2000 herum angefertigt worden. Sie können sich nur auf den Erkenntnisstand beziehen, der bis dahin erlangt worden ist. Danach müsste ich sagen: Die Erkenntnislage wäre zu aktualisieren.

Zum Zweiten ist es in der Tat so, dass die Wirkung der Verlärmung, der Fluglärmbelastung unterschätzt ist. Der Fluglärm wird schon richtig berechnet sein – das ist ganz klar –, aber welche Wirkung dieser Lärm auf die Bevölkerung hat und sie belästigt und beeinträchtigt, wird unterschätzt.

Zu dem Vergleich zwischen Straßen- und Flugverkehr: Ich würde dem zustimmen, dass der Fluglärm – zumindest, was die Störungen der Menschen betrifft – bei gleicher Schallenergie stärker belästigt als der Straßenlärm. Das kann bei anderen Aspekten, z. B. in der Nacht, anders sein. Dazu kann man auch noch nicht so viel sagen.

**Vorsitzender**: Danke schön. Ich sehe keine weiteren Fragen an Sie, Herr Schreckenber

g. Dann darf ich mich herzlich bedanken.  
Mir wird mitgeteilt, dass Herr Verbandsdirektor Wildhirt jetzt da ist. Herr Wildhirt, ich möchte Sie bitten, Ihre Stellungnahme zu dem angesprochenen Fragenkomplex abzugeben.

Herr **Wildhirt**: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Was ändert sich für die Siedlungsstruktur aus unserer Sicht? Durch die geplante Erweiterung des Flughafens werden Änderungen des Siedlungsbeschränkungsbereichs nötig. Das ist von ganz besonderer Bedeutung für uns vom Planungsverband. Wir erstellen in Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidium zum ersten Mal in Deutschland einen regionalen Flächennutzungsplan. Wie sieht die Lage aus? Die gesamte Fläche, die das Siedlungsgebiet umschließt, beträgt derzeit, orientiert am Regionalplan Südhessen, etwa 270 km<sup>2</sup> und wird sich auf insgesamt ca. 439 km<sup>2</sup> vergrößern, wenn man die Berechnungen für das Jahr 2020 mit 701.000 Flugbewegungen zugrunde legt.

Das im Regionalplan 2000 festgesetzte Siedlungsbeschränkungsgebiet umfasst etwa 210 km<sup>2</sup> der Fläche des Planungsverbands und vergrößert sich von 210 auf 284.

Zur Erläuterung, damit Sie einen Eindruck bekommen: Das Gebiet des Planungsverbands besteht aus den Kernstädten Frankfurt, Offenbach, Hanau und reicht im Norden bis Münzenberg, im Süden bis Groß-Gerau, im Osten bis Ronneburg und im Westen bis Schmitten. Unser Bezugspunkt ist eine andere Fläche als etwa der des Regionalverbands Südhessen und des RPs.

Dadurch sind acht Verbandskommunen – Bischofsheim, Flörsheim, Frankfurt, Kelsterbach, Mörfelden-Walldorf, Neu-Isenburg, Offenbach und Rüsselsheim – in ihrer Siedlungsentwicklung stark eingeschränkt. Andere Kommunen wie Raunheim besitzen im Hinblick auf die Neuausweisung von Wohnbauflächen jetzt schon keine Entwicklungsmöglichkeiten mehr. Darauf wollte ich extra aufmerksam machen.

Etwa 208 ha der im Regionalplan ausgewiesenen Siedlungszuwachsflächen für die Kommunen entfallen durch die Ausweitung des Siedlungsbeschränkungsgebiets. Berücksichtigt man die mittlerweile rechtskräftig gewordenen Bebauungspläne, so sind es immerhin noch 177 ha. Sie wissen, dass der Siedlungsbeschränkungsbereich nicht für Flächen gilt, für die rechtskräftige Bebauungspläne bestehen oder die im Rahmen von Konversion umgenutzt werden. Dann hätten wir noch 175 ha.

Wie wird die Lage bewertet? In der Stellungnahme zur Änderung des LEP 2000 hatte der Planungsverband die Festsetzung von Siedlungsbeschränkungsbereichen nicht grundsätzlich infrage gestellt, aber die Problematik der fehlenden Entwicklungsmöglichkeiten der Kommunen deutlich gemacht und einen angemessenen materiellen Ausgleich für die betroffenen Kommunen gefordert. Wir haben gerade gehört, auf der Flächenebene ist da nichts zu machen, weil die theoretische Idee, den betroffenen Kommunen Gewerbeflächen, Entwicklungschancen zu geben, in der Realität, wie sie sich uns für die nächsten Jahre darstellt, nicht greift, weil wir im Gebiet sehr viele Gewerbeflächen haben – eigentlich zu viele. Da wird es keine Entlastung geben.

Deshalb ist die bei uns diskutierte Frage, ob es nicht einen materiellen Ausgleich dafür geben kann, wenn die Entwicklung einer Kommune so stark behindert ist. Dafür gibt es aus heutiger Sicht zunächst keine gesetzliche Grundlage, schon gar nicht im Rahmen von Planungen. Aber vielleicht ist es der Politik nicht ganz unbenommen, darüber nachzudenken, zu quantifizieren und dann zu sagen: Wir wollen auch innerhalb dieser Betroffenen einen materiellen, einen finanziellen Ausgleich haben. – Das ist im Einzelnen zu diskutieren, bei uns in der Form auch mal vorgeschlagen.

Der zweite Punkt, auf den ich aufmerksam machen will, ist, wie es mit der Entwicklung des Lärms aussieht und was daraus möglicherweise für Schlussfolgerungen zu ziehen sind. Für das Jahr 2020 werden nach dem Bau der Nordwestbahn tags 63.450 stark oder deutlich belastete Menschen und nachts 292.000 stark oder deutlich belastete Menschen prognostiziert. Zum Vergleich: Für die Istsituation 2000 wurden im Umweltbericht zur Änderung des LEP 2000 vom Mai 2005 am Tag 33.600 und in der Nacht 187.000 stark oder deutlich belastete Menschen ermittelt.

Nach einer Studie des Hessischen Ministeriums für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz fühlten sich 2006 im Regierungsbezirk Darmstadt 15,4 % der Bevöl-

kerung vom Fluglärm stark oder äußerst belästigt. Das entspricht ungefähr 500.000 Menschen. Der Hinweis, dass Lärmbelästigungen nicht nur im Wohn- und Arbeitsumfeld, sondern auch in Naherholungsgebieten eine gewisse Rolle spielen, ist sicherlich nicht so gewichtig; aber auch hier stellen wir eine prognostizierte Verlärmung etwa von Erholungsgebieten fest.

Was sollte zur Lärminderung getan werden? Neben der technischen Optimierung von An- und Abflugrouten, geringeren Lärmwerten der Flugzeuge etc. halten wir für die regionale und kommunale Ebene den im Rahmen des Mediationspakets vorgeschlagenen Anti-Lärm-Pakt für dringend geboten. Das wiederum ist mit der hier diskutierten Frage der Verbindlichkeit des Mediationspakets und dessen rechtlicher Kraft verbunden. Darauf muss ich nach der Debatte hier nicht im Einzelnen eingehen.

Eine weitere dringende Maßnahme ist die möglicherweise unter dem Dach des Anti-Lärm-Pakts integrierbare Maßnahme des Aktionsplans. Sie wissen vielleicht, dass § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorschreibt, dass für Großflughäfen bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne aufgestellt werden müssen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Noch ein Hinweis, manchmal in der öffentlichen Diskussion kaum zu vernehmen, dass hier möglicherweise noch einiges zu tun ist, um festzustellen: Wer – welche Behörde – führt das durch? Welche Möglichkeiten gibt es? Wie groß ist die Verbindlichkeit der Durchsetzung? All das muss möglichst schnell geklärt werden, wenn man ernst nehmen will, was durch EU-Richtlinien und dann durch Gesetz bei uns festgestellt worden ist: Lärmaktionspläne bis zum 18. Juli 2008.

Das ist auch ein Hinweis, wie man die Lärme, die entstehen, aufgrund von jetzt schon vorhandenen Gesetzesbestimmungen ein Stück weit eindämmen kann. Das sollte allerdings nicht abgehoben passieren, sondern mit den betroffenen Kommunen, der Fluglärmkommission, dem RDF und anderen Beteiligten erarbeitet werden – eine Empfehlung, die wir gerne aus unserer Praxis als regionaler Verband abgeben, in dem die Zusammenarbeit und nicht das Gegeneinander im Vordergrund stehen muss.

**Abg. Frank-Peter Kaufmann:** Herr Wildhirt, zwei Punkte will ich ansprechen:

Erstens. Sie nannten Zahlen: nachts 292.000 stark oder deutlich vom Fluglärm Betroffene gegenüber 187.000 vorher. Es geht mir nicht um die Höhe der Zahlen, sondern um die Frage, die wir mit dem Vorredner gerade erörtert haben: Gehe ich recht in der Annahme, dass die Beurteilung „stark oder deutlich betroffen“ die Werte zugrunde legt, von denen Herr Schreckenbergs vorher deutlich gemacht hat, sie sind eigentlich unterschätzt?

Zweitens. Mir liegt ein Beschluss der Regionalversammlung Süd vom 24. November 2006 vor. Darin geht es um die Siedlungsbeschränkungsgebiete nach der 60 dB(A)-Linie im Vergleich 2015 mit 2020. Sie kennen das mit Sicherheit. Danach ist der Sprung von 2015 auf 2020 in der Summe der Betrachteten gemeint. Ich habe nur einen Fall herausgegriffen, nämlich Siedlungszuwachsbereich abzüglich bestehender Bebauungspläne, also das, was noch beplanbar ist. Diese Beschränkungsfläche wächst von 2015 bis 2020 um 65 ha, über die Gemeinde betrachtet; es ist die Summe der Tabelle.

Wir haben in der Erörterung gestern schon gehört, 2015 ist das nicht zu Ende; sondern es wird weitergehen. Es muss damit gerechnet werden, dass auch in den Folgejahren 2020 bis 2025 entsprechende Entwicklungen kommen, die zu einer weiteren Steigerung der Flächen führen, die nicht mehr beplanbar sind. Welche Strategie verfolgt der Planungsverband? Sollen sie möglichst schnell beplant werden, um auf der sicheren Seite zu sein? Oder wie geht man mit diesem nicht statischen, sondern durchaus dynamischen Problem um?

Herr **Wildhirt**: Zunächst zum ersten Punkt: Die Zahlen der Istsituation von 2000, die ich genannt habe, mit den nachts Belasteten 187.000 ergibt sich aus dem Umweltbericht zur Änderung des LEP Hessen 2000. Das können Sie dort in der Tabelle A-20 finden. Natürlich teile ich die Auffassung, dass die subjektive Wahrnehmung ein wichtiger Faktor ist. Das ist unbestritten. Das erfahren wir schon seit Jahrzehnten, dass der Fluglärm stark negativ wahrgenommen wird.

Zum zweiten Punkt: Wie verhalten sich die Kommunen? Sie haben es selber angedeutet, sie versuchen natürlich, so schnell wie möglich noch rechtskräftige Bebauungspläne hinzukriegen. Wir haben das schon getan. Das ist das eine Verfahren. Das andere Verfahren, noch irgendetwas in dem Bereich daraus zu machen, ist in einer Kommune, die keine Zuwachsflächen mehr hat, außerordentlich problematisch. Sie können ihre Eigenentwicklung im Grunde genommen einstellen. Es gibt keine andere Chance. Deshalb heißt es – das sagt das Land immer zu uns –, es muss im regionalen Kontext ein Ausgleich geschaffen werden. Aber das hilft der Kommune nicht; das ist genau der Punkt. Deshalb kommen wir zu der Empfehlung zu sagen: Es muss möglicherweise ein finanzieller Ausgleich für diese Dinge erfolgen, die keine Entwicklungsperspektive mehr zulassen.

Insgesamt sind wir allerdings im grünen Bereich, wenn man die Frage in die Richtung zu verstehen hat, inwiefern der Zuwachs an Wohnbauflächen für den Planungsverbandsbereich im Rahmen des regionalen Flächennutzungsplans das, was wegfällt, kompensieren kann. Wir haben entsprechende Zahlen ermittelt. Wir haben einen Bedarf, bis 2020 gerechnet, von ungefähr 3.600 ha. Davon sind jetzt ungefähr 3.300 in den Flächennutzungsplanvorentwurf eingebracht. Dort ist schon die Siedlungsbeschränkungsfläche durch die neue Nordwestbahn einberechnet. In der Gesamtschau haben wir also kein Problem. Wir kriegen die Probleme, wenn wir auf die kommunale Ebene herunterbrechen. Wir haben noch einige Vertreter hier, die sicherlich noch deutlicher machen werden, was das für eine Kommune heißt. Ein Flächenausgleich, wie theoretisch möglich, ist aus meiner Sicht in der jetzigen Situation mit einem Überangebot von Gewerbeflächen nicht möglich. Deshalb wäre die regionale Politik gefordert, entsprechende Hilfestellung zu geben. Oder man überlässt das den kommunalen Spielkräften, die sehen müssen, wie sie das selber hinkriegen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Wildhirt, auch ich sehe das Problem. Deshalb frage ich auch ein Stückchen ins Leere. Welche raumordnerischen Instrumente gibt es denn? Der Raumordnungsplan sieht einen Ausgleich vor – er ist dort zumindest als Grundsatz gefordert –, und keiner weiß, wie man es machen soll. Sie sagten, als Einziges fällt einem – jenseits der nicht sehr realen Nutzung von Gewerbegebieten – nur der finanzielle

Ausgleich ein. Der, der keine Entwicklungsmöglichkeiten mehr hat, soll eine Zahlung bekommen. Da stellt sich sofort die Frage: Wer zahlt das denn?

Herr **Wildhirt**: Das ist genau richtig. Diese Diskussion haben wir immer in der Region, und es kommen die üblichen Verdächtigen ins Spiel wie natürlich das Land Hessen aus seiner Gesamtverantwortung für die Planung. Ich rede nun sehr theoretisch, Sie verstehen mich recht. Dann kämen im regionalen Kontext – das haben wir im Moment noch nicht, aber vielleicht kommen wir mal dahin – auch regionale Verbände in den Blickpunkt, die das ausgleichen können. Aber auch da sind wir, wie Sie wissen, noch nicht so weit. Der Grad der regionalen Verfasstheit ist eben so, wie er ist, und gibt im Moment so etwas nicht her. Wenn Sie die Diskussion über die Frage der kulturellen Entwicklung der Beiträge sehen, wissen wir, dass das ein sehr weites und schweres Feld ist. Ich gebe gerne zu, das sind zunächst mal theoretische Möglichkeiten. Man darf sie aber hoffentlich einmal erwähnen und erwägen. Vielleicht entwickelt sich einmal etwas daraus.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Die Aussage im LEP hat zum derzeitigen Zeitpunkt keine Substanz!)

– So würde ich das nicht sagen. Es gibt ein siedlungsstrukturelles Konzept. Das ist nicht die Frage, und das ist eigentlich auch nichts Neues. Das verändert sich immer mal ein bisschen. Wir haben ein punktaxiales System, das aus den bekannten Kategorien besteht: Hierarchie der Zentren, Entwicklungsachsen – Autobahnen, Schienenstränge –, typische Charakterisierung etwa nach Verdichtungs- und Ordnungsraum, ländlicher Raum. Daraus ergibt sich, wenn Sie das übereinanderlegen, ein punktaxiales System, an dem sich die Siedlungsstruktur orientiert, nach der geplant wird. Das haben wir schon, aber die Frage des Ausgleichs kann ich nur so beantworten, wie ich es eben getan habe. Das ist aus meiner Sicht offen.

Abg. **Roger Lenhart**: Herr Wildhirt, Sie haben Ausführungen zum Ausgleich für die Kommunen für die Planungsbeschränkung gemacht. Jetzt unabhängig davon, wer dafür in die Schuld genommen werden sollte, interessiert mich Folgendes: Wenn es dem Grunde nach zu einem solchen Ausgleich käme – die Höhe lassen wir außen vor –, wäre damit der Rechtsfriede gewährleistet, dass die Angelegenheit erledigt ist, oder müsste man weiterhin auch mit Verbandsklagen rechnen oder mit Rechtsmitteln von Bürgern, die einen Anspruch ableiten? Wenn der Rechtsfrieden mit diesem Ausgleich gewährleistet würde, woraus leiten Sie das ab? Wenn Sie es nicht ableiten können, warum soll dann an die Kommunen gezahlt werden?

Herr **Wildhirt**: Ich sagte ja, das ist aus heutiger Sicht eine theoretische Form, weil wir keinen geschlossenen Regionalverband haben. Nennen Sie das, was Sie brauchen, um solche Prozesse auch politisch zu organisieren, Regionalkreis oder wie auch immer. Aber es ist denkbar, das darüber auszugleichen, so, wie beispielsweise auch über eine andere Form der regionalen Verfasstheit. Nehmen Sie etwa Stuttgart als Beispiel. Der Ausgleich ist innerhalb einer definierten Region auch über Soziallasten möglich, sodass die, die mit besonders schweren sozialen Problemen in der Kommune konfrontiert sind,

einen höheren Ausgleich bekommen als andere, die eine ganz normale supertolle Wohnbevölkerung haben, die viel Einkommensteuer bezahlt.

(Abg. Roger Lenhart: Sie führen dann die Einzelgespräche mit den betroffenen Bürgern!)

– Ich weiß nicht, inwieweit das auf einzelne Bürger herunterzubrechen ist. Ich sehe das im Rahmen eines politischen Systems schon als klärbar und machbar. Dafür gibt es jedenfalls bei den genannten Beispielen Soziales und Kultur, wenn Sie sich in Deutschland in den Metropolregionen umschauchen, gute Lösungsbeispiele. Aber es ist wie überall in der Politik, nichts ist einfach, und es ist der Schweiß der Edlen wert, an diesen Dingen weiterzuarbeiten.

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Ich sehe keine weiteren Fragen mehr. Herr Wildhirt, vielen Dank für Ihre Stellungnahme.

Ich darf als Nächsten Herrn Dr. Maschke vom Forschungs- und Beratungsbüro Maschke in Berlin um seine Stellungnahme bitten.

Herr **Dr. Maschke:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung, in der Anhörung auch meine Meinung darzulegen. Ich möchte allerdings mit dem Hinweis beginnen, dass es zumindest mir sehr geholfen hätte, wenn ein wenig mehr präzisiert worden wäre, welche Ausführungen von mir erwünscht gewesen wären. Da mir das nicht vorgelegen hat – vielleicht wollten Sie das –, habe ich mir meine eigenen Gedanken dazu gemacht und werde insbesondere zu den Lärmkonturen und zu dem Hintergrund von Lärmkonturen im Variantenvergleich Stellung nehmen.

Wenn wir uns den Begriff Lärmkontur etwas näher ansehen, hängt die Lärmkontur einmal von dem Pegelkriterium ab, das zugrunde gelegt wird, aber auch von der Berechnungsgrundlage, den Flugbewegungen und der Betriebsrichtungsaufteilung für diese Flugbewegungen. Diese Sachen bilden eine Einheit. Ansonsten kann ich eine Lärmkontur nicht angemessen beurteilen.

Herr Schreckenbergt ist schon darauf eingegangen, im Variantenvergleich sind zwei Berechnungsgrundlagen benutzt worden: die AzB 84 und die AzB 99. Aus meiner Sicht ist bei einem Variantenvergleich zumindest festzulegen, dass immer die gleiche Berechnungsgrundlage herangezogen wird. Weitergehende Fragen, welche die bessere oder die schlechtere ist, stellen sich in diesem Zusammenhang erst an zweiter Stelle.

Zu der sehr wichtigen Frage der Betriebsrichtungsaufteilung ist die 100%-Regel herangezogen worden. Wie Herr Schreckenbergt begrüße ich das sehr. Ich möchte nur darauf hinweisen, dass ich im LEP den Hinweis gefunden habe, dass das einer extremen Situation gleichen würde. Dem möchte ich ganz entschieden widersprechen. Die 100%-Regel entspricht nicht einer extremen Situation, sondern sie kommt tagtäglich vor. Das heißt, wenn wir Zeiten haben, in denen eine Windrichtung über einen Tag vorherrscht – das ist der Regelfall –, fliegen und starten die Flugzeuge in eine Richtung. Die Immissionsorte werden so belastet, wie es die 100%-Regel vorsieht.

Im Gegensatz dazu kommt die als Alternative dargestellte Realverteilung, eine gemittelte Verteilung, in der Realität gar nicht vor. Der Hintergrund für das Heranziehen der Realverteilung ist, es wird angenommen, wenn jemand an mehreren Tagen stark belastet wird und dafür an anderen Tagen weniger stark, dass sich die negativen Auswirkungen kompensieren, also in den Zeiten mit geringerer Belastung ein Ausgleich für die Zeiten mit stärkerer Belastung stattfindet. Um das klarzumachen, ein einfaches Beispiel: Wenn Sie mich heute bei dieser Anhörung nicht verstehen könnten, würde es Ihnen auch nichts nutzen, wenn übermorgen Ruhe ist. Das heißt, die Kompensation, die immer beschworen wird, funktioniert in vielen Bereichen nachteiliger Lärmauswirkungen nicht. Deshalb ist die Anwendung der 100-%-Regel lärmmedizinisch sehr zu unterstützen.

Als Letztes komme ich zu den Pegelkriterien, die in dem Variantenvergleich durch die Wertstufen A, B, C und D dargestellt werden. Herr Schreckenbergt hat schon darauf hingewiesen, dass, wenn man auf den Straßenlärm schaut, in der 16. BImSchV 59 dB(A) angesetzt sind. Das entspricht letztendlich der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle. Offensichtlich sollen sich die Wertstufen von der Wertstufe A, der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle, bis hinunter zur Relevanzschwelle bewegen, die in dem Bericht auch noch angegeben ist. Dabei bedeutet die Relevanzschwelle, dass unterhalb der Relevanzschwelle nur noch negative Auswirkungen auftreten, die nicht mehr beachtlich sind. „Nicht mehr beachtlich“ heißt in dem Fall halt auch, dass sie nicht mehr abgewogen werden müssen. Oder andersherum: Der gesamte Bereich oberhalb der Beachtlichkeits- oder Relevanzschwelle ist in die Abwägung mit einzustellen.

Wenn wir uns diese Wertstufen einmal ansehen – Herr Schreckenbergt hat etwas für den Tag gesagt, ich möchte mich im Wesentlichen auf die Nacht beziehen –, werden wir Folgendes feststellen: In der Nacht sind nur zwei Wertstufen realisiert, eine Kontur mit 6x75 dB(A), eine mit 6x68 dB(A), sogenannte NAT-Werte – Number above Threshold –, also Werte, die über einem bestimmten Schwellenwert liegen. Dieser Schwellenwert wird in der ersten Stufe mit 75 angegeben und die Anzahl derer, die darüberliegen dürfen, mit sechs. Eine Auskunfft, was mit Flügen ist, die unter dem Schwellenwert von 75 liegen, enthalten diese Regelungen nicht.

Es ist seit zehn, wenn nicht sogar mehr Jahren klar, dass eine alleinige Angabe solcher NAT-Kriterien keinen sinnvollen nächtlichen Schutz garantiert, weil eben, wenn Sie so wollen, unendlich viele Flüge stattfinden können, die kurz unter der Schwelle liegen. Das heißt im Klartext, wenn wir auf die konkrete Situation in Frankfurt schauen, dass dieses Kriterium überhaupt nicht greift. Denn dieser Flughafen ist dadurch geprägt, dass er die größte Fluganzahl hat, aber nicht dadurch, dass er die lautesten Flüge hat. Die große Anzahl ist ein ganz entscheidendes Problem, das hier zu beachten ist.

Wenn wir eine Stufe hinuntergehen, wird mit 6 x 68 dB(A) ein zweiter Wert herangezogen, ein Wert, der eine Abstufung darstellen soll. Über den brauche ich mich gar nicht weiter auszulassen; denn entscheidend ist, dass unter diesem Wert nichts mehr erfolgt. Ich muss also bei den Auflistungen davon ausgehen, dass 6 x 68 dB(A) als Relevanzschwelle betrachtet wird. Denn es gibt nur noch die Stufe D, die unter der Relevanzstufe liegt. Das stimmt in gar keiner Hinsicht mehr mit den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung überein, dass nur Flugzeuge, die 68 dB(A) überschreiten – das ist die Konsequenz –, überhaupt zu einer Störung des nächtlichen Schlafs beitragen können. Das ist spätestens seit den Untersuchungen, die auch vom DLR durchgeführt worden sind, ganz klar, dass dem nicht so ist.

Demzufolge hätte man diese NAT-Werte zumindest durch ein Dauerschallpegelkriterium untersetzen müssen – das ist die konservative Methode – oder zu anderen wirkungsgerechteren Größen übergehen sollen. Aber so, wie es hier gemacht worden ist, heißt es, dass nur ein Bruchteil der nächtlichen Belastung tatsächlich in den Variantenvergleich einbezogen worden ist. Denn die Relevanzschwelle liegt weit unter dem, was hier als Relevanzschwelle eingetragen worden ist. Wenn ich mit solch einem Kriterium einen Variantenvergleich mache, ist er aus meiner Sicht von der Wirkungsseite her wertlos. Wenn Sie nur die Spitze des Eisbergs mit der Spitze eines anderen Eisbergs vergleichen, sehen Sie nicht die Gesamtbetroffenheit, die wirklich bei den einzelnen Varianten vorhanden ist. Das ist hier gerade für die Nacht in eklatanter Weise geschehen.

**Abg. Frank-Peter Kaufmann:** Mir fällt spontan das Wort Titanic ein, weil Sie das Eisbergbild so schön gebracht haben. Das wollen wir jetzt nicht vertiefen. Aber wir wissen, das, was unter der Wasseroberfläche ist, ist häufig, auch in Unglücksfällen, der relevantere Teil.

Sie haben sehr nachdrücklich deutlich gemacht, Herr Dr. Maschke, dass die Relevanzschwelle viel zu hoch angesetzt ist. Auch das DLR ist viel kritisiert worden, dass es eigentlich zu großzügig damit umgeht. Welche Relevanzschwellen könnte man denn nennen, die man nach dem augenblicklichen Stand der wissenschaftlichen Debatte anwenden würde? Was die für Folgen hätten, können wir nicht beurteilen.

**Herr Dr. Maschke:** Man muss immer sehen, welches Kriterium man nimmt. Wenn wir auf den äquivalenten Dauerschallpegel abstellen, der die am meisten verbreitete Größe ist, kann man diesen nachts in dem Bereich von 45 dB(A) sehen. Die Beachtlichkeitsschwelle liegt nicht fest. Es gibt auch nach meiner Kenntnis kein Regelwerk, das diese Beachtlichkeitsschwelle irgendwo festlegt. Aber man kann in schon vorliegende Urteile schauen, in denen Abschätzungen vorgenommen worden sind. Man kann natürlich aus Lärmwirkungssicht Abschätzungen heranziehen, und dann kommen Sie in den Bereich von 45 dB(A), der nachts außen zu betrachten gewesen wäre. Das würde, wenn Sie nach innen gehen, zwischen 30 und 32 dB(A) am Ohr des Schlafers bedeuten, je nachdem, welche Schallpegeldifferenz Sie dazwischen legen. Dann ist nach den Aussagen, die wir haben, davon auszugehen, dass hier tatsächlich eine Situation geschaffen ist, in der die negativen Auswirkungen des Fluglärms nicht mehr beachtlich sind.

Wenn wir auf ein anderes System abstellen – ich hatte mich vorhin auf das DLR bezogen –, z. B. das Prinzip der Aufweckwahrscheinlichkeiten, können wir in den Bereich gehen, der auch im kommunalen Lärmschutzkonzept gefordert wurde. Dort ist gesagt worden: 30 % Aufweckwahrscheinlichkeit oder sogar darunter ist ein Wert, der nicht überschritten werden sollte, wenn ich eine Abwägung vornehme.

**Abg. Frank-Peter Kaufmann:** Erstens. Kann man die Prozentzahl der Aufweckwahrscheinlichkeit mit einem Dezibelwert verbinden?

Zweitens. Wir haben heute schon Herrn Bürgermeister Jühe aus Raunheim gehört, der die klassische oder kritischste Situation geschildert hat: Sommer, Hochdruckwetterlage,

Ostwind, Landungen von Westen – direkt über Raunheim. So werden die Spitzenwerte gemessen. Darüber sind wir uns einig. Und im Sommer, wenn es warm ist, pflegt man normalerweise die Fenster aufzumachen. Das sollte man auch dürfen. Sie sagten, je nach Schallpegeldifferenz würden die 45 dB(A) außen 30 bis 32 dB(A) am Ohr des Schläfers ergeben. Ich würde gern eine Worst-Case-Szenario-Betrachtung für die Menschen in Raunheim durchführen, um mir vor Augen zu führen: Was würde das bedeuten, wenn die Fenster richtig auf und nicht nur gekippt sind, oder wie stark ist dann die Reduktion nach Ihrer Kenntnis zwischen außen und innen?

**Herr Dr. Maschke:** Wenn Sie das Fenster im Sommer zum thermischen Ausgleich ganz öffnen, ein gekipptes Fenster nützt dann nichts, haben Sie höchstens noch eine Schalldämmung von 10 dB zwischen außen und innen, also eine Differenz von 10 dB zwischen außen und innen. Das ist wesentlich kritischer, als wenn, wie in meinen Äußerungen eben, davon ausgegangen wird, dass eine Luftzufuhr durch ein gekippt geöffnetes Fenster erfolgt.

Die zweite Frage, die Sie angesprochen haben, bezieht sich darauf, dass ich eben, wie es in den Regelwerken auch vorgesehen ist, immer nur über einen gemittelten Wert, der insbesondere über die sechs verkehrsreichsten Monate oder in anderen Regelwerken über ein Jahr betrachtet wird, gesprochen habe. Diese Betrachtung des gemittelten Wertes über die sechs Monate berücksichtigt nicht, dass es bestimmte Zeiten geben kann, die gerade des Nachts auch schon zu kritischen Situationen führen können. Es ist aus der Schlafmedizin bekannt, dass es schon ein Krankheitsbild darstellt, wenn Sie vier Wochen lang in Ihrem Schlaf gestört sind. Das heißt, es bedarf gerade hinsichtlich der nächtlichen Belastung nicht einer Belastung über sechs Monate, um gesundheitlich negative Auswirkungen hervorzurufen, sondern es reicht eine wesentlich kürzere Zeit. Das ist bisher in den Regelwerken generell nicht berücksichtigt worden. Es wird immer von einem Durchschnittswert ausgegangen, und es wird immer angenommen, dass Sie sich in den Zeiten, in denen Sie weniger stark belastet sind, entsprechend erholen und die Belastungen kompensiert werden.

**Abg. Michael Boddenberg:** Einige kurze Fragen: Sie haben erstens kritisiert, dass von einem Extremwert bei der 100/100-Regelung gesprochen worden ist. Ich habe das so verstanden, die Debatte ging ja darum: Rechnet man 20/80 oder 25/75? Aus der Vergangenheit und der Meteorologie gibt es viele Statistiken, die uns in etwa dieses Verhältnis Ost-West-Wetterlage beschreiben. Wie soll man das denn anders formulieren? Wenn man 100/100 rechnet, muss man ja zu dem Schluss kommen, mehr als 100 % geht ja nicht, erst recht nicht mehr als 200 %. Deswegen weiß ich nicht, warum Sie es kritisieren. Vielleicht sagen Sie dazu noch etwas.

Sie sprechen zweitens von einem Dauerschallpegel von 35 dB(A) und sagen, alles, was darüber hinausgeht, ist schon geeignet, Schlafstörungen hervorzurufen oder die Nachtruhe nicht mehr zu gewährleisten. Vielleicht habe ich das falsch verstanden.

Ich will an der Stelle noch zu etwas anderem kommen: Welche Beschränkungen gibt es bei anderen Verkehrsträgern, beispielsweise bei der Bahn. Ich erinnere mich an lebhafteste Debatten vor Ort bei der Trasse Köln–Frankfurt. Das ist noch nicht so lange her; deswegen ist die Erinnerung noch ganz gut. Dort sind eine Reihe von Lärmschutzmaß-

nahmen realisiert worden, aber sicherlich nicht alle, die jeweils von Anwohnern gewünscht waren. Wo liegen denn die Lärmpegel dort? Ich meine mich zu erinnern, mal gelesen zu haben, dass ein ICE mit Vollgas fahrend im Bereich von 150 m Entfernung von diesem Gleis 95 dB(A) an Lärm verursacht. Stimmen solche Werte, und gibt es dort Beschränkungen?

Ein letzter Punkt: Sie haben eben auf die Frage von Herrn Kaufmann „Was macht den Unterschied zwischen geschlossenem, gekipptem oder geöffnetem Fenster aus?“, gesagt: Wenn Sie das Fenster ganz öffnen, ist das in etwa ein Unterschied von 10 dB zwischen außen und innen, also zwischen „auf der Terrasse sitzen“ und „bei offenem Fenster schlafen“. Habe ich es richtig in Erinnerung, dass wir im Gespräch mit Lärmwirkungsforschern gehört haben, dass die psychische Wahrnehmung eine sehr große Rolle spielt? Möglicherweise gibt es zwischen physikalisch gemessenem Lärm und psychischer Wahrnehmung von Lärm zumindest Unterschiede. Ich meine mich zu erinnern, irgendwann gehört zu haben, dass eine Minderung von 10 dB in etwa für die menschliche Wahrnehmung eine Halbierung des Lärmempfindens bedeutet. Vielleicht können Sie erläutern, ob das zutrifft.

Herr **Dr. Maschke**: Ich hatte zu der 100/100-Regel gesagt, dass ich das nicht sehr gut fand, dass sie als Extremwert bezeichnet wurde. Für mich kam es beim Durchlesen eher so zutage, als ob das eine Situation ist, die im täglichen Dasein gar nicht entsteht. Gegen diese Darstellung möchte ich mich ganz entschieden verwehren, weil die Situation, die die 100/100-Regel schützen soll, sehr häufig auftritt. Wenn ich dagegen schaue, wann die Situation der sogenannten Realverteilung, also gemittelt über einen Tag, exakt auftritt, geht die Wahrscheinlichkeit gegen null; sie ist sehr klein. Wenn ich mich für die Realverteilung entscheide, dann nur unter dem Gesichtspunkt, dass ich sage: Bei euch ist es zwar bei ungünstiger Betriebsrichtung auch mal lauter, aber dafür habt ihr bei günstiger Betriebsrichtung eine Zeit, in der es leiser ist als der berechnete Mittelwert. Dabei setze ich voraus, dass eine sogenannte Kompensation oder eine Erholung stattfindet. Ich habe versucht, Ihnen an kleinen Beispielen, etwa der Sprachverständlichkeit, klarzumachen, dass dieser Ansatz der sogenannten Kompensation in vielen negativen Bereichen nicht greift und es von daher durchaus begrüßenswert ist, dass die 100/100-Regel zugrunde gelegt wurde. So viel zur ersten Frage.

Ihre zweite Frage zu Schlafstörungen bei 35 dB(A): Wenn wir mit Pegelwerten arbeiten, müssen wir immer sehr aufpassen, was wir meinen: innen oder außen. Sonst kommen wir durcheinander. Ich wurde danach gefragt, wo die Relevanzschwelle liegt. Ich denke, darauf zielt Ihre Frage ab. Diese Relevanzschwelle habe ich mit ungefähr 45 dB(A) behandelt: Dauerschallpegel  $L_{eq}$  mit  $q = 3$ , außen. Das würde bedeuten, wenn wir nach den gängigen Methoden auf innen schließen, dass wir, je nachdem – Sie wissen, dass ich 13 dB(A) für Fluglärm vertrete; in den anderen Regelwerken würden 15 dB(A) angesetzt –, welchen Wert wir abziehen, auf einen Bereich am Ohr des Schläfers von 30 bis 32 dB(A) kommen. Dieser Wert liegt in einem schlafgünstigen Bereich. Das heißt, die Auswirkungen, die da noch auftreten, sind aus meiner Sicht nicht mehr abzuwägen.

Ich habe nicht gesagt, dass ab diesem Wert von vorneherein ein Schutzbedarf besteht. Aber hier beim Variantenvergleich ist es aus meiner Sicht notwendig, nicht nur eine fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle zu bestimmen, sondern bis auf die Relevanzschwelle herunterzugehen. Erst unterhalb der Relevanzschwelle kann ich in einem Va-

Variantenvergleich diese Auswirkungen vernachlässigen. Wenn ich das nicht tue – das habe ich gerade gesagt –, vergleiche ich nur die Spitze der Eisberge, aber nicht die Eisberge miteinander. Genau das ist nach meiner Auffassung bei der Abwägung des Variantenvergleichs im LEP geschehen.

Zu der von Ihnen angesprochenen psychischen Wahrnehmung ist es ohne Frage so: Wir reden deshalb von Fluglärm, weil sich Lärm immer auf eine menschliche Bewertung bezieht. Lärm kann nicht gemessen werden. Was wir messen können, sind Geräusche oder der Schall, den wir in Dezibel ausdrücken können. Die tatsächliche Lärmbelastung des Einzelnen hängt immer von der Bewertung des Menschen ab. Das ist eine menschliche Eigenart: Bei gleicher Schallbelastung, also bei gleichem Pegel, sind nicht alle wachen Menschen gleich belästigt, sondern das hängt von der Informationsverarbeitungsmöglichkeit oder Kompetenz des Einzelnen ab. Nichtsdestotrotz denke ich, hat sich ein Schallschutz nach dem zu richten, was nicht nur im Mittel, sondern im überwiegenden Falle an Kompensationsmöglichkeiten des Einzelnen existiert.

Sie haben dann darauf hingewiesen, dass 10 dB in der Regel eine Halbierung oder eine Verdoppelung – je nachdem – der Lautstärkewahrnehmung darstellt. Das haben Sie nicht falsch in Erinnerung. Das ist als Abschätzung genau das, was ich den Schülern in meinen Vorlesungen mitgebe. Nur: Bei diesen Abschätzungen besteht das Problem, dass dies individuell sehr unterschiedlich ist. Wenn Sie Versuche dazu durchführen, finden Sie, dass das bei Leuten von 2 bis 20 dB gehen kann, bis sie tatsächlich im subjektiven Vergleich sagen: Das ist eine Halbierung, oder das ist eine Verdopplung. Wenn man sich darüber im Klaren ist, sind 10 dB als Abschätzung vollkommen korrekt.

Darauf würde ich persönlich aber kein Schutzkonzept aufbauen. Ich gehe immer davon aus, dass wir heute auch in anderen Bereichen nicht mehr nur im Mittel schützen – also den Median nehmen und sagen, 50 % der Leute sind geschützt, die anderen 50 % müssen sehen, wo sie bleiben –, sondern es gang und gäbe ist zu sagen: Ein Schutzkonzept muss auch die weniger robusten Personen mit einbeziehen – natürlich nicht jeden, weil wir nicht jeden schützen können. Aber wir gehen mit den Perzentilen herunter. Das 10%-Perzentil etwa wird häufig angewandt; manchmal wird in einem Schutzkonzept auch das 5%- oder 20%-Perzentil angestrebt. Ein solches Schutzkonzept würde ich hier auch gerne zugrunde legen.

Zur Bahn, zur ICE-Schlafstörung. Zu der Frage, welchen Pegel ein ICE im Vorbeifahren in einer Entfernung von 150 m erzeugt, kann ich Ihnen nichts Konkretes sagen. Ich würde aber meinen, die Zahl, die Sie angegeben haben, dürfte in etwa stimmen. Die Frage, die ich im Hintergrund herausgehört habe, wenn die Bahn das darf, ob das ein Flugzeug dann nicht auch darf, kann ich nur so beantworten: Ich würde auch nicht sagen, weil mein Nachbar klaut, klaue ich auch. Das heißt, ob ich etwas darf, was ein anderer auch darf, ist nicht die Frage, sondern das ist abhängig von den sachlichen und lärmmedizinischen Erkenntnissen. Ich würde ganz im Gegenteil sagen, dass auch ein Vorbeifahren eines Zuges mit 95 dB(A) Maximalpegel bei den Anwohnern einen Schutzbedarf hervorruft.

Abg. **Michael Boddenberg**: Zur Klarstellung: Mir geht es bei dem Zugvergleich nicht darum, das eine mit dem anderen rechtfertigen zu wollen. Mir geht es aber schon darum, deutlich zu machen – ich glaube, das muss man auch in öffentlichen Debatten, wenn

man über Lärm als eine der negativen Folgen von Mobilität redet –, die Alternative Zug ist nicht immer besser. Denn es wird häufig davon gesprochen, dass man Verkehre über kurze Strecken innerhalb der Bundesrepublik Deutschland beispielsweise auf die Bahn verlegen könnte. Die Alternative, zumindest teilweise keinen Lärm haben zu wollen, würde bedeuten, dass man den Leuten sagt: Ihr dürft in einer bestimmten Zeit, etwa von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens, nicht mobil sein. Mir geht es darum, dass es nicht zulässig und nicht redlich ist, in der Debatte zu sagen: Wir verlagern das auf den Zug und haben damit die Probleme aus der Welt geschafft.

Herr **Dr. Maschke**: Ich gebe Ihnen insofern recht, dass man bei so einem Vergleich nicht Äpfel mit Birnen vergleichen darf, sondern sich auf beiden Seiten die realen Situationen ansehen muss. Das führt aber zu weit, diese Thematik noch weiter auszuführen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Dr. Maschke, ich habe noch eine Nachfrage zur Nacht, weil uns die Nacht in besonderer Weise interessiert; die Leute sollen schlafen können. Deshalb erlaube ich mir, meinem verehrten Kollegen Boddenberg und Ihnen noch einen Hinweis zu geben, den ich in eine rhetorische Frage kleide. Ist Ihnen bekannt, dass laut Fahrplan auf jener ICE-Strecke, die Herr Boddenberg nannte, die letzte Abfahrt in Frankfurt Hauptbahnhof um 22 Uhr erfolgt? Von daher sind nächtliche Störungen jenseits dieses Zeitpunkts nicht mehr zu erwarten.

Meine zweite Frage bezieht sich auf die Stichworte „Schlaf“ und „nächtliche Störung“. Wir reden leider von verschiedenen Nächten. Wir reden international von der Nacht: von 22 bis 6 Uhr. Wir reden in Hessen von der Mediationsnacht: von 23 bis 5 Uhr. Das Bundesverwaltungsgericht redet von den Kernstunden der Nacht: von 0 bis 5 Uhr. Wir reden von Randstunden des Tages oder der Nacht bzw. von Schulterstunden: Darunter verstehen wir die Zeit zwischen 22 Uhr und dem Beginn der Nacht, je nach Definition, und dann möglicherweise von 6 bis 8 Uhr. Diese Definitionen sind unterschiedlich zu bewerten. – Können Sie uns aus Erkenntnissen der Schlafforschung sagen, welche Stunden jenseits der Kernstunden besonders relevant sind und in welcher auch quantifizierbaren Form man darauf besonders reagieren müsste, um den Lärmschutz für die Bevölkerung möglichst zu optimieren?

Eine letzte Anmerkung zum Thema, weil Sie, Herr Dr. Maschke, nicht hier wohnen: Das Ärgerliche in der Rhein-Main-Region ist, dass im Sommer, wenn sich alle freuen – die Sonne scheint, es ist warm, und es herrscht für eine längere Periode Hochdruckwetter –, die Fenster aufgemacht werden. Die Raunheimer freuen sich im Sommer über jeden Regentag, damit sie endlich wieder einmal ruhig schlafen können, während sich die anderen das Gegenteil wünschen. Das beschreibt so ein bisschen den Konflikt rund um den Flughafen.

Herr **Dr. Maschke**: Sie haben gerade eine Frage an mich gerichtet, die immer wieder gestellt wird: Was ist der beste Schutz für die Nacht? Die Antwort ist sehr schwierig. Ich kann vorab nur sagen, die Mediationsnacht – ich bin damals bei den Anhörungen selber dabei gewesen – ist auch ein Kompromiss. Ich will Ihnen das ganz kurz erläutern. Die Situation, dass von 23 bis 5 Uhr, also sechs Stunden, zumindest Fluglärmruhe herrscht, ist gerade für die empfindlichen Personen sehr sinnvoll, weil sie endlich einen Zeitraum

haben, in dem sie sich darauf verlassen können, dass von den Flugereignissen her Ruhe herrscht. Das ist eine entscheidende Größe. Denn es ist eine verlässliche Zusage, und man kann seinen Tagesablauf danach planen.

Nun schlafen nicht alle Leute nur sechs Stunden, sondern im Mittel sieben Stunden oder auch sieben bis acht Stunden. Das heißt, man muss sich entscheiden. Das wird wahrscheinlich dazu führen, dass jeder seine individuelle Situation nimmt. Für Personengruppen, die sich selber als nicht so empfindlich betrachten, stellt sich die Situation insofern etwas anders dar, als sie sagen: Wenn wir jede Stunde nur drei Flüge hätten, würde ich auch noch weiterschlafen und nicht am Morgen abrupt geweckt werden.

Demzufolge ist die Antwort auf Ihre Frage sehr schwierig, weil mit der Festlegung auf eine nächtliche Ruhe von sechs Stunden nicht allen geholfen ist. Die optimale Lösung wäre – auch da würden noch Probleme bestehen –, noch zwei Stunden dazuzunehmen und eine achtstündige Ruhephase zu schaffen, damit die Leute schlafen können. Ob das machbar wäre, ist eine andere Frage. Aus meiner Sicht ist es dann, wenn acht Stunden nicht machbar sind, durchaus sinnvoll, eine Kernzeit oder eine Ruhezeit von 23 bis 5 Uhr festzulegen.

Zumindest in den Sitzungen, bei denen ich beim RDF anwesend war, stand es allerdings niemals zur Diskussion, die gesamten nächtlichen Flüge, die geplant waren, dann auf die verbleibenden sogenannten Nachtstunden zu verteilen.

Ein Beispiel: Wenn ich vorher im Mittel vier Flüge pro Stunde hatte, sind das bei sechs Stunden 24 Ereignisse. Wenn sechs Stunden nicht geflogen wird, müsste ich in die verbleibenden zwei Schulterstunden der Nacht jeweils zwölf Flüge legen – für einen einzelnen Immissionsort, nicht für den Flughafen –, um in der Summe genauso viele Flüge abzuwickeln wie vorher über die gesamte Nacht.

Die Alternative war vielmehr immer die, darauf zu achten, dass dann ein Übergang von der Ruhe in den aufkeimenden Flugbetrieb stattfindet und es nicht zu einer bestimmten Uhrzeit zu einem plötzlichen Einsetzen einer sehr hohen Anzahl von Bewegungen kommt. Es war eher daran gedacht, die Nachtflüge, die nicht mehr stattfinden konnten, möglichst auf andere Tageszeiten zu verlegen.

**Vorsitzender:** Es liegen keine weiteren Fragen mehr vor. Herr Dr. Maschke, herzlichen Dank für Ihren Beitrag.

Ich darf jetzt die Vertreter des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie bitten.

Herr **Dr. Ohse:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich komme vom Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie in Wiesbaden. Ich mache im Folgenden Ausführungen zum Thema 4.1 „Lärmkonturen – Vorgehensweise/Berechnungen“. Wir haben schon sehr vieles darüber gehört. Herr Schreckenbergs und Herr Maschkes haben schon etwas dazu erzählt. Ich mache es deshalb, weil wir seinerzeit von der obersten Landesplanungsbehörde beauftragt worden sind, die Konturen 62 dB(A) und 60 dB(A)

zu rechnen. Darauf stützen sich ganz bestimmte Betrachtungen – Sie werden es gelesen haben – innerhalb des Landesentwicklungsplans bzw. in diesem Änderungsantrag.

Wir haben die Berechnungen für die Prognosehorizonte 2015 und 2020 durchgeführt, nachdem wir die zugrunde gelegten Datenerfassungssysteme vom Wirtschaftsministerium übermittelt bekommen haben.

Es wurden die folgenden Szenarien berechnet: einmal der Istzustand 2000 für den Prognosehorizont 2015, dann jeweils der sogenannte Prognosenullfall – das heißt, wie läuft die Entwicklung bis 2015, wenn nicht ausgebaut wird – und der Planungsfall 9b sowie zusätzlich die Variante 9a als Nordostvariante und die Variante 13 als Südvariante.

Der 2020er Fall beinhaltet im Gegensatz zum 2015er den Istzustand 2005 und dann dementsprechend wieder ganz analog Prognosenullfall, Planungsfall 9b, Variante 9a und Variante 13, aber prognostiziert auf das Jahr 2020.

Ich möchte noch etwas zu den Rahmenbedingungen sagen, obwohl hier schon Verschiedenes angeklungen ist. Die Rahmenbedingungen der Berechnungen sind im Wesentlichen der Stellungnahme meines Hauses zu entnehmen. Aber die wichtigsten Punkte will ich hier noch einmal aufführen:

Erstens. Berechnung in Anlehnung an das Rechenverfahren der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen aus dem Jahre 1975 mit der heute noch gültigen Flugzeugtypenergänzung aus dem Jahre 1984. Zusammengefasst nennt man das auch AzB 84.

Es ist heute schon angeklungen, einerseits geistert die AzB 84 herum, andererseits die AzB 99. Was Raumordnung und Landesplanung angeht, gibt es die „Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm durch die Immissionsschutzbehörden der Länder für Verkehrsflughäfen und militärische Flugplätze“ in der vom Länderausschuss für Immissionsschutz am 14. Mai 1997 beschlossenen Fassung. Dort werden bestimmte Leitlinien vorgegeben, wie so etwas zu machen ist. Darin ist auch die AzB 84 genannt.

Darüber hinaus gibt es, wenn ich schon einmal dabei bin, noch eine Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung von 1998 „Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm“, die empfiehlt, diese Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm anzuwenden. Dadurch ist es dazu gekommen, dass die AzB 84 dabei angesetzt wird. Im AzB-Entwurf von 1999 habe ich teilweise eine andere, eine feinere Flugzeuggruppeneinteilung, was ganz bestimmte Flugzeugtypen angeht. Dadurch kommt es, dass die AzB 99 für Frankfurt ungefähr 3 bis 4 dB leiser rechnet, als das bei der AzB 84 der Fall ist.

Zweitens. Die Berechnung nach getrennten Betriebsrichtungen nimmt man folgendermaßen vor: Hier bestehen wohl noch ein paar Irritationen; teilweise ist gesagt worden, 100/100-Regelung heißt, 200 % Lärm zu berechnen. Es werden nicht 200 % Lärm berechnet, sondern man nimmt einmal die eine Betriebsrichtung, betrachtet das, was tatsächlich darauf liegt, also die Anzahl der Flugbewegungen, und setzt das ins Verhältnis zu der Zeit, in der diese Betriebsrichtung tatsächlich beflogen wird. Das sind vielleicht rund 25 %. Das macht man mit der anderen Betriebsrichtung genauso. So erhält man

zwei Pegel. Der höhere der beiden Pegel – da wird nichts addiert – wird als Fluglärmpegel genommen. Das ist der Hintergrund der sogenannten 100/100-Regelung.

Drittens. Zur Berechnung mit dem Äquivalenzparameter  $q = 3$ : Äquivalenzparameter heißt einfach Verdopplungsparameter. Das heißt, wenn ich unter sonst konstanten Annahmen den Verkehr verdopple, erhöht sich der Pegel um 3 dB.

Viertens. Berechnung eines gemittelten Tag/Nacht-Pegels: Das, was für 60 bzw. 62 dB(A) dargestellt ist, ist kein Tagespegel und kein Nachtpegel, sondern ein gemittelter Pegel. Das ist dadurch zustande gekommen, dass nach Leitlinie der Immissionschutzbehörden der Länder, wenn Nachtflugbewegungen da sind, die Nacht eigentlich gesondert betrachtet werden müsste. Zur Vorgehensweise innerhalb des Rhein-Main-Gebiets – wir haben ja Nachtflug –: Wenn wir 10 dB weiter heruntergehen und den Nachtflug betrachten würden, würden wir praktisch wegen der Größe der Isophonen Flugtätigkeit bzw. Siedlungstätigkeit überhaupt unmöglich machen. Deswegen nehmen wir einen gemittelten Tag/Nacht-Pegel nach einem bestimmten Mittelungsverfahren.

Weiterhin kann ich Ihnen sagen: Die einzelnen Konturen sind in den Anlagen 2 bis 11 der Stellungnahme meines Hauses dargestellt. Ich wollte ursprünglich noch einige dieser Konturen zeigen, aber das verbietet mir die Zeit, und vor allen Dingen wird es ein klein wenig langweilig, wenn wir das nacheinander durchgehen. Also: Das ist darin abgebildet und wir haben es auch noch elektronisch abgegeben.

Zum Schluss noch ein Wort: Ich habe über vier Punkte referiert, die der Isophonen- oder Lärmkonturberechnung zugrunde gelegen haben. Ich muss also immer hundertprozentig genau aufpassen, was ich mache. Eine 60 dB(A)-Isophone ist nicht das Gleiche wie eine 60 dB(A)-Isophone, wenn ich dabei unterschiedliche Berechnungsgrundlagen anwende. Alleine die Tag/Nacht-Mittelung kann schon etwas anderes ergeben als eine Lärmkontur, die sich rein auf den Tageszeitraum stützt. Die 100/100-Regelung ergibt etwas anderes als die Realverteilung. 60 ist also nicht unbedingt gleich 60. Das gilt natürlich auch für alle anderen Zahlenwerte. Ich muss immer betrachten: Was ist denn da eigentlich los, welche Eingangsparemeter habe ich?

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Ohse, es ist ein bisschen schwer, auf dem Papier zu vergleichen. Ich habe versucht, es mir elektronisch anzuschauen. Habe ich richtig festgestellt, dass wir beim Vergleich der Konturen für denselben Fall zwischen 2015 und 2020 an einigen wenigen Stellen das überraschende Ergebnis haben, dass die Kontur kleiner wird, sozusagen Flächen aus der Kontur herausfallen, z. B. in Neu-Isenburg 2 ha?

Herr **Dr. Ohse**: Richtig.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Können Sie mir das erklären, weil es bei mehr Flugbewegungen nicht unmittelbar auf der Hand liegt?

Herr **Dr. Ohse**: Herr Kaufmann, Folgendes – ich habe das selbst noch einmal durchgerechnet –: Was passiert, wenn ich auf jeder Route das Flugzeugaufkommen proportional von 657.000 jährlich auf 701.000 jährlich erhöhe? Ich bin darauf gekommen, dass dann eigentlich eine Erhöhung um 0,3 dB da sein müsste. Das ist kaum zu merken.

Das Ganze sieht etwas anders aus, wenn ich den Flugzeugmix ändere. Wenn ich lautere Flugzeuge von einer Route auf irgendeine andere packe, werden Sie sehen, was diese 700.000 anbetrifft, dass es jetzt durchaus einige Stellen gibt, an denen es wesentlich lauter wird. Das kann nicht dadurch der Fall sein, dass ich eine 0,3 dB-Erhöhung habe, sondern nur dadurch, dass sich an anderen Stellen der Mix in Richtung leiser verändert hat.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Ohse, wie kann man das als Betrachter dieser Pläne nachvollziehen? Das sagen Sie – ich will es auch nicht bestreiten –, aber die dahinterliegenden Daten, die Gründe, warum man beispielsweise einen Mix ändert oder eine andere Bahnverteilung vornimmt oder was da denkbar ist, würde man gerne nachvollziehen, weil es in der politischen Debatte erst einmal stützig macht, wenn man sagt: Es ist eine Zunahme von Flugbewegungen insgesamt vorhanden, aber eine Abnahme des Lärms. Ich habe das einmal ausgerechnet, wenn wir in Frankfurt 16 Millionen Flugbewegungen im Jahr hätten, hätten wir nach dieser Theorie gar keinen Lärm mehr. Das kann offensichtlich nicht richtig sein.

Herr **Dr. Ohse**: Nein, Herr Kaufmann. Ich hatte vorhin das Datenerfassungssystem erwähnt. In diesem wird dargestellt, wie viele Flugzeuge aus welchen Flugzeuggruppen auf welchen Flugrouten verkehren. Das wird als Eingangsvoraussetzung genommen, um den Fluglärm überhaupt berechnen zu können. Man kann nicht allein aus der Anzahl der Flugzeuge und aus irgendwelchen Annahmen, so und so könnte das aussehen, den Fluglärm berechnen. Man braucht schon etwas präzisere Auskünfte. Jemand, der sich erklären wollte, wie es sich auswirkt, wenn sich auf einer Flugroute der Flugzeugmix geändert hat, muss schon in das Datenerfassungssystem schauen und sieht dann: Jawohl, da sind – nur als Beispiel – Flugzeuge der Gruppe 7 b, also etwa Jumbos, herausgenommen und woanders hingepackt worden, und dadurch wird es da leiser und woanders lauter. Dazu muss man schon etwas tiefer in das Datenerfassungssystem einsteigen.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Das ist für uns eine Blackbox; darüber wissen wir nichts!)

– Dazu kann ich nur sagen, dass uns das DES vom Wirtschaftsministerium geliefert worden ist. Aufgrund dessen haben wir gerechnet.

Abg. **Michael Boddenberg**: Noch eine kurze Frage; Sie haben mich mit Ihrer Aussage zur 100/100-Regel ein bisschen provoziert. Ich wollte eben nicht ausdrücken, dass ich damit eine Berechnung von 200 % sehe, sondern nur auf die Kritik Ihres Vorredners sagen: Mehr kann man nicht berechnen. Sie haben mich, wie gesagt, an der Stelle provoziert. Die Frage meine ich ernst. Wie wird das an anderer Stelle gerechnet? Ich erinnere mich bei einem Besuch in Schiphol gesehen zu haben, dass es dort verschiedens-

te Wind- und Flugrichtungen gibt. Wissen Sie, wie in dem Fall gerechnet wird? Ich habe eben spaßeshalber gesagt, wenn man einen Flughafen mit zwei Bahnen hat, die 90 Grad-Winkel haben, also von Ostwest und Nordsüd gleichermaßen – zumindest rein theoretisch – angefliegen werden können, wird dann 400 % gerechnet. Auch das sage ich nicht, um zu übertreiben, sondern ganz normal zu fragen: Wie rechnet beispielsweise Schiphol mit einem Landebahnssystem, das mir als Hesse sehr „durcheinander“ vorkam, weil es Lande- und Startbahnen in jedwede Windrichtung hat?

Herr **Dr. Ohse**: Das war eben, Herr Boddenberg, eine etwas spitze Bemerkung. Tut mir leid. – Nein, es ist Folgendes: Ich kenne zwar die Berechnungsgrundlagen von Schiphol nicht, aber angenommen, die würden das ähnlich machen, wie das hier der Fall ist. Deswegen spreche ich auch nicht von 100%-Regel oder 100/100-Regelung, sondern immer von der sogenannten 100/100-Regelung. Ich sage eigentlich immer: Berechnung nach getrennten Betriebsrichtungen. Auch da würde das so gemacht, dass ich die Betriebsrichtungen voneinander trenne und die Anzahl der Flugzeuge betrachte, die bei einer bestimmten Betriebsrichtung fliegen, und das ins Verhältnis setze zu der Zeit, in der diese Betriebsrichtung geflogen wird.

(Abg. Michael Boddenberg: Das wäre ein anderes Vorgehen, als wir das hier machen!)

– Nein, das ist hier genau dasselbe; nur, dass wir jetzt zwei Betriebsrichtungen haben.  
– Aber ich kann, wie gesagt, nicht meine Hand dafür ins Feuer legen, dass tatsächlich in Schiphol so gerechnet wird. Ich weiß es nicht. In Frankfurt sticht es ins Auge, weil der Ostbetrieb und der Westbetrieb zwei völlig auseinanderklaffende Konturen sind. Deswegen ist das auch als Erstes zur Sprache gekommen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: An dieser Stelle, weil Kollege Boddenberg wegen der 100/100-Regelung seine Probleme hat – ich habe vielleicht andere –, habe ich Herrn Ohse so verstanden: Die 100/100-Regelung stellt sicher, dass der Schall in seiner tatsächlichen Entwicklung, also bei einer bestimmten Betriebsrichtung, auch voll gerechnet wird, während eine Richtung, wenn sie nur 90 % der Tage benutzt wird, im Einzelschall mit entsprechenden Gewichtungsfaktoren quasi ein Stück weit herunterwertet wird, weil sie nicht immer vorkommt. Das macht den Unterschied aus. Die Frage ist nicht, dass man irgendwelche Werte verdoppelt, sondern in dem einen Fall mit den tatsächlichen Messwerten und im andern Fall mit einem schon gewichteten Wert in die Mittlung reinght. So habe ich es verstanden. Ist mein Verständnis richtig?

Herr **Dr. Ohse**: Man müsste das so formulieren, ohne mich dazu zu äußern, was richtig oder falsch ist. Bei einer Art Realverteilung – das ist schon bei meinem Vorredner, Herrn Maschke, angekommen – wird über die Betriebsrichtung gemittelt. Das heißt, man bildet das Mittel aus den sechs verkehrsreichsten Monaten. Ich werfe also Ost und West zusammen, trenne die Betriebsrichtungen nicht und nehme als Bezugszeit das Mittel aus den sechs verkehrsreichsten Monaten. Dann kommt das heraus, was allgemein als Realverteilung bezeichnet wird.

Wenn ich dagegen die Betriebsrichtungen trenne und für jede die Bezugszeit nehme, die tatsächlich anliegt, also die Bezugszeit des Ostbetriebs, wenn ich den Ostbetrieb berechne, und die Bezugszeit des Westbetriebs, wenn ich den Westbetrieb berechne, kommt dabei die Berechnung nach verschiedenen Betriebsrichtungen heraus, allgemein als 100/100 bezeichnet.

Herr **Jühe**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Jetzt – mit dem Hut der Fluglärmkommission – trage ich voraussichtlich etwas weniger leidenschaftlich als heute Morgen vor. Ich hatte meinen weiteren Beitrag vom Diskussionsverlauf zum Thema Lärmkonturen abhängig gemacht. Nachdem das Thema 100/100 doch aufgekommen ist, halte ich es für sehr wichtig, dass sich der Vorsitzende der Fluglärmkommission auf der Basis der Beschlusslage der Kommission dazu äußert.

Zunächst unterschreibe ich das, was Herr Schreckenbergs und Herr Maschke gesagt haben, dass wir auf jeden Fall, bezogen auf den LEP, eine Vereinheitlichung hinsichtlich der Darstellung der Konturen brauchen. Das will ich nicht vertiefen; das können Sie unseren schriftlichen Stellungnahmen entnehmen.

Ich will noch einmal auf das Thema 100/100 kommen, weil es für das, worum es im LEP geht, nicht unbedeutend ist. Wir reden immer über das Ergebnis der Mediation, das für uns so wichtig ist, gerade auch für die Fraktionen, weil es in aller Regel die Grundlage für ihre Entscheidung sein soll. In der Mediation war unstrittig, dass man für die Nacht zwingend die 100/100-Regelung anzuwenden hat. Davon hat sich die Fraport im konkreten Antrag verabschiedet und sich auf die Realverteilung insgesamt zurückgezogen, und das auch nur mit einem sogenannten 1-Sigma-Aufschlag.

100/100 ist leider beim Bund im Zusammenhang mit der Entstehung des Fluglärm-schutzgesetzes in der Beschlussfassung vom Dezember untergegangen, darf aber meiner Einschätzung nach auf gar keinen Fall in Hessen untergehen. Ich will Ihnen dafür die Gründe nennen:

Gerade in Hessen muss nach 100/100 gearbeitet werden, nicht nur, weil es der Flughafen mit der größten Flugbewegungszahl ist, sondern weil die Betriebsrichtungsverteilung besonders wichtig ist und sich von anderen Flughäfen deutlich unterscheidet. Wir haben in der Regel an anderen Flughäfen die Situation, dass über die Gebiete, die jeweils überflogen werden, entweder gelandet oder gestartet wird. Das heißt, es macht hinsichtlich der Betriebsrichtungsverteilung keinen riesigen Unterschied, ob dort An- oder Abflug ist. Das ist aber in Frankfurt ganz anders. In Frankfurt ist es so, dass Sie z. B. bei Betriebsrichtung 25 Starts nicht über Raunheim, Rüsselsheim, Ginsheim-Gustavsburg und Mainz führen, sondern die Starts nach Erreichen der Abdrehhöhe um diese bewohnten Gebiete herumführen können. Das heißt, es ist ganz besonders wichtig, die Wirkungen der beiden Betriebsrichtungen zu betrachten.

In Frankfurt haben wir im März 2006 – da darf ich Fraport endlich einen belegbaren Hinweis geben – 14 Tage am Stück Betriebsrichtung 07 gehabt. Das heißt, bezogen auf die Raunheimer Situation, die von Ihnen schon entsprechend gewürdigt wurde, 600 Überflüge am Tag bei im Mittel 77,1 dB(A). Da können Sie Ihr Fenster kippen, wie Sie wollen; da können Sie auch mit 15 oder mit 13 dB(A) Minus rechnen; das ist völlig „wurscht“: Jedes Lärmereignis in der Nacht ist eines, das aufweckt.

Das heißt, wir haben diese 14 Tage erlebt. Wir haben diese Betriebsrichtung im Mittel 25 % der Tage im Jahr, und wir haben diese Betriebsrichtung 80 % der Tage im Jahr, bei denen die durchschnittliche Tagestemperatur über 25 Grad liegt. Über 80 % heißt, immer dann, wenn der Schutzbedarf besonders groß ist, haben wir diese Betriebsrichtung. Wer dies im Verfahren ignoriert, lädt dazu ein, dass man sich über diese Angelegenheit gerichtlich verständigen muss. Ich gehe nach wie vor davon aus, dass, wenn der Gesetzgeber im Fluglärmschutzgesetz jetzt eine andere Berechnungsgrundlage gewählt hat, bei Berücksichtigung der spezifischen Situation in Frankfurt das Ergebnis ein anderes sein wird.

Deshalb kann ich Sie nur dazu auffordern, in diesem Verfahren zwingend über 100/100 zu reden, genauso wie Sie es akzeptiert bei der Siedlungsbeschränkung getan haben. Über die Motivlagen habe ich heute Morgen schon entsprechend spekuliert.

Leider ist Herr Boddenberg hinausgegangen; denn ich hätte Ihnen noch gerne den Hinweis zum Bahnlärm gegeben. Dabei ist nämlich ein großer Gedankenfehler passiert. Selbst wenn es vor 22 Uhr 95 dB(A) sind, die in der Nähe des Hauses entstehen, hat derjenige, der darin wohnt, im Vergleich zum Fluglärm immer noch den großen Vorteil der Gebäudeabschirmung. Wenn er sein Schlafzimmer rückwärtig hat, kommen die 95 dB(A) dort niemals an. Aber dem, was von oben kommt, können Sie nicht entgehen, egal, auf welcher Seite Sie Ihr Fenster aufmachen. Das ist ein ganz wesentlicher Unterschied. Ich lasse völlig weg, welchen Abschlag oder Aufschlag ich gegenüber Fluglärm – Fluglärm malus – nehme, ob das 3 oder 4 dB sind. Kurzum: 100/100 ist anzuwenden.

Ich habe noch eine Bitte. Betrachten Sie bitte bei der Frage der extremen Belastungen nicht nur die Nacht. Wir haben z. B. in Raunheim über 2.000 Menschen, die Schichtarbeiter sind. Wenn ich über Schutz rede, muss ich also auch den Tag mit berücksichtigen. Nun stelle ich die Verknüpfung zum Anti-Lärm-Pakt her. Die Verbindlichkeit, die Sie einem Nachtflugverbot abverlangen, muss in gleicher Weise für den Anti-Lärm-Pakt gelten. Denn im Anti-Lärm-Pakt steckt eigentlich der wesentliche Schlüssel des Erfolgs. Wenn wir es durch geeignete Fluglärminderungsmaßnahmen schaffen, die identifiziert und umsetzbar sind, solche Belastungen erst gar nicht entstehen zu lassen, können weitgehend befriedete Situationen eintreten. Deswegen muss dieser maßgebliche Punkt Anti-Lärm-Pakt, wesentlicher Bestandteil der Mediation, in gleicher Verbindlichkeit abgefordert werden, wie all das andere, das heute für Sie thematisch im Vordergrund steht, insbesondere das Nachtflugverbot.

**Vorsitzender:** Ich darf mich herzlich bedanken. Wir sind am Ende des Tagesordnungspunkts 4. Ich darf Sie bis morgen früh um 9 Uhr entlassen. Ich habe meinen Stellvertreter, Herrn Bernd Riege, gebeten, morgen die Verhandlungsführung zu übernehmen. Herzlichen Dank, Herr Riege, dass Sie dazu bereit sind. Ich wünsche Ihnen einen schönen Tag.

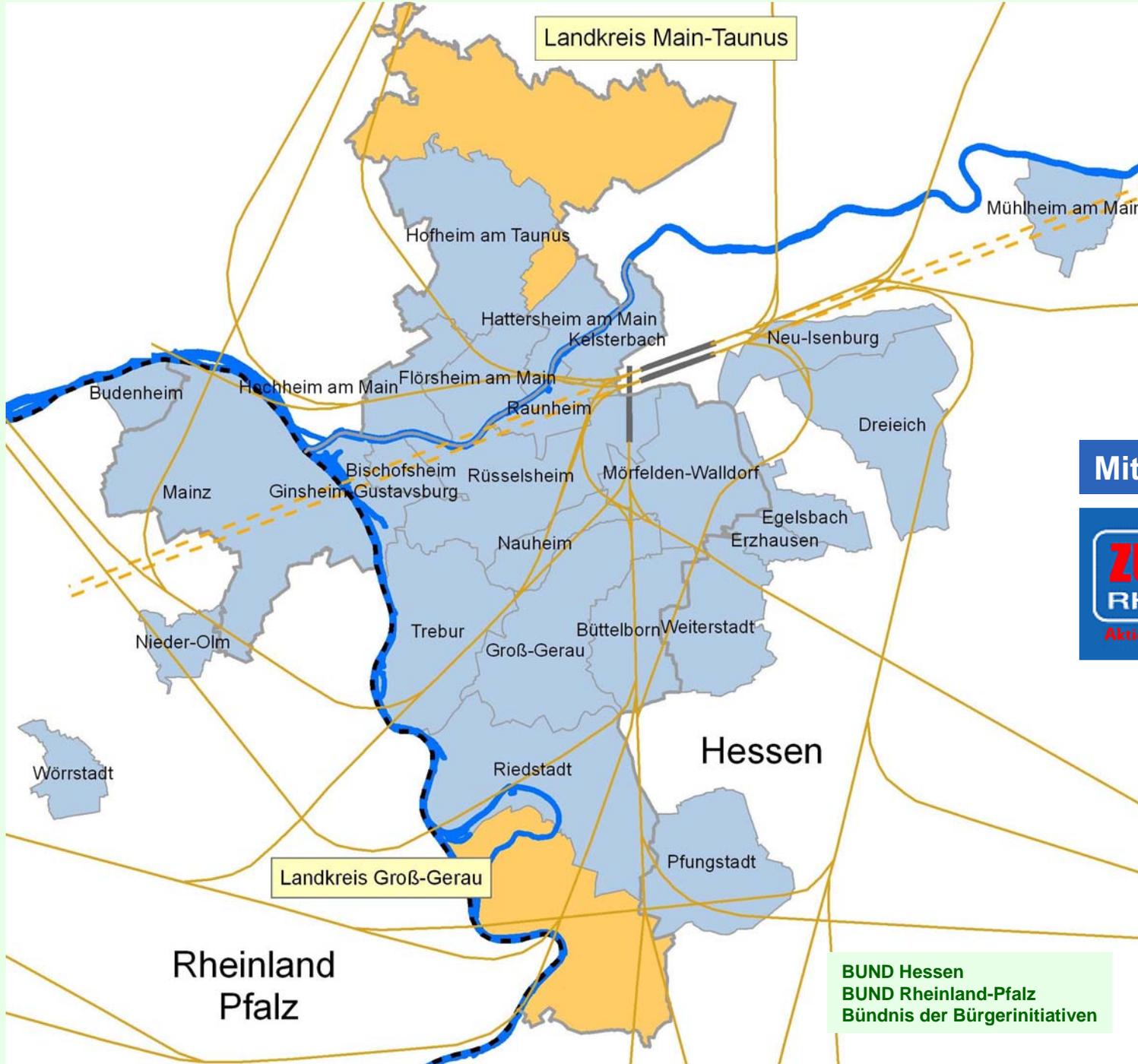
Wiesbaden, 6. März 2007

Für die Protokollierung:

Der Vorsitzende:

Heike Schnier

Clemens Reif



**Mitgliederübersicht**

**ZUKUNFT RHEIN-MAIN**   
 Aktion gegen Flughafen-Ausbau

BUND Hessen  
 BUND Rheinland-Pfalz  
 Bündnis der Bürgerinitiativen

---

# Stellungnahme



---

**KAG**

## zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 Erweiterung Flughafen Frankfurt

**Thomas Will**

(1. Kreisbeigeordneter des Landkreis Groß-Gerau)

Anhörung im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr und im Ausschuss für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Hessischen Landtags

13. bis 15. Februar 2007

---

Hessen

# Planungsverband Frankfurt Region Rhein Main



Landkreis Offenbach

Landkreis Darmstadt-Dieburg

Landkreis Groß-Gerau

**KAG  
Mitglieder**

# Grundsätzliches I

---

- Die Befriedigung des Luftverkehrsbedarfs der erweiterten Region Rhein-Main ist **auch ohne** den heute zur Diskussion stehenden Ausbau bis auf weiteres gewährleistet.
- LEP steht im **Widerspruch zur Mediation**:
  - Die Mediation hatte ihre Zustimmung zum Ausbau u.a. an ein Nachtflugverbot und einen Anti-Lärm-Pakt geknüpft, und zwar **unzertrennlich**. Mit dem jetzigen Verfahren wird dieser Knoten aufgedröselt

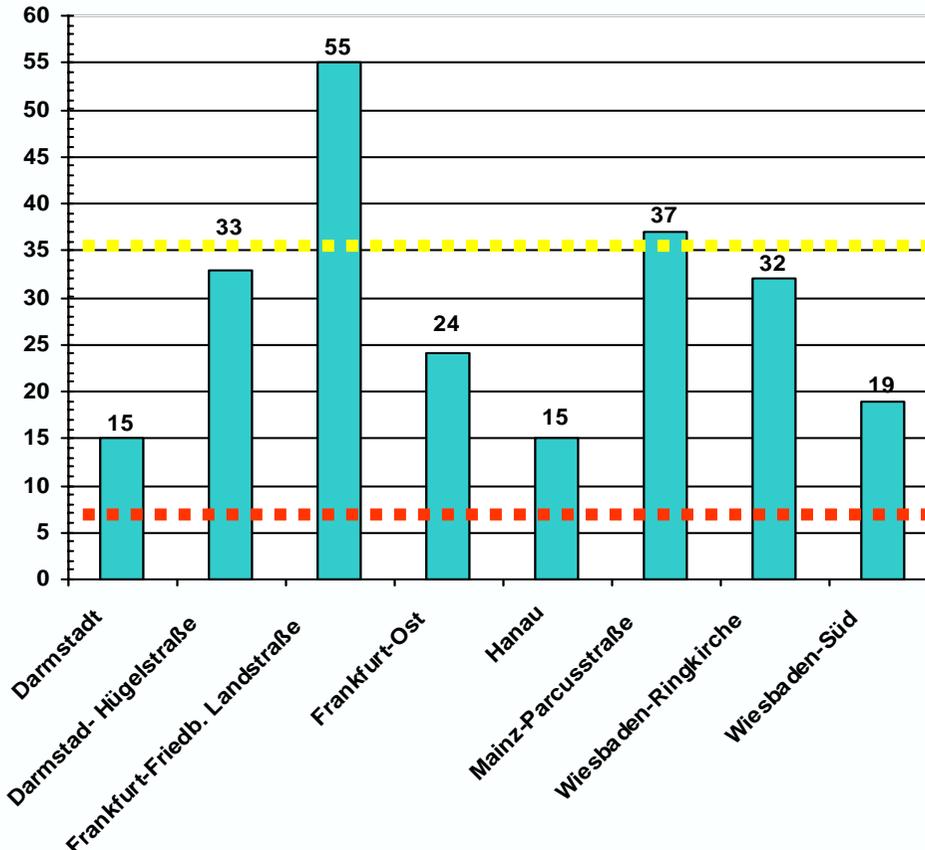
# Grundsätzliches II

---

- Im LEP finden sich keine Aussagen über die **Grenzen der Belastung** der Region durch Fluglärm.
- Im LEP findet keine ernsthafte Auseinandersetzung mit **Alternativen** zum Bau der Nordwestbahn statt
  - nicht mit den Optimierungsmöglichkeiten des bestehenden Bahnsystems,
  - nicht mit der Frage eines möglichen Satellitenairports,
  - nicht mit Verkehrsverlagerungen auf andere Flughäfen

# Straßenverkehr am Beispiel **Feinstaub**

■ Anzahl der Überschreitungen von 50 Mikrogramm je Kubikmeter Luft im Jahr 2006 im Rhein-Main-Gebiet



EU-Grenzwerte gem. RICHTLINIE 1999/30/EG  
DES RATES vom 22. April 1999

Zulässige Überschreitungen  
bis **2005**:  
**35 mal im Jahr**

Zulässige  
Überschreitungen bis **2010**:  
**7 mal im Jahr**

prognostizierte  
flughafenbezogene  
KfZ-Zunahme **über 60 %**

**Verschärfung der Schadstoffbelastung in der Flughafenregion**

Hessen

Planungsverband Frankfurt  
Region Rhein Main

Siedlungs-  
beschränkung

Siedlungs-  
beschränkung  
2020



Landkreis Offenbach

Landkreis Darmstadt-Dieburg

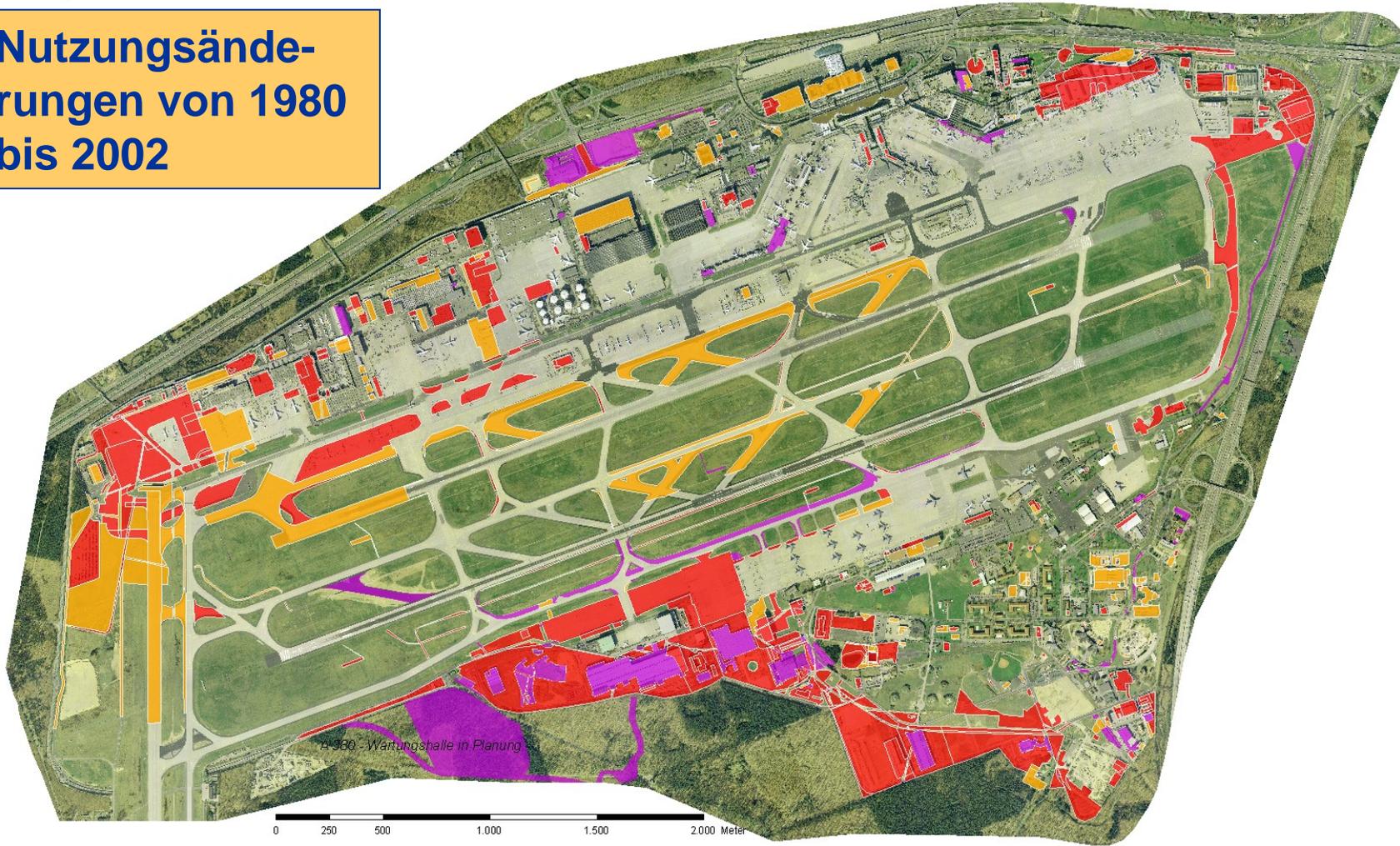
Rheinland  
Pfalz

Landkreis Groß-Gerau

Siedlungs-  
beschränkung  
2000

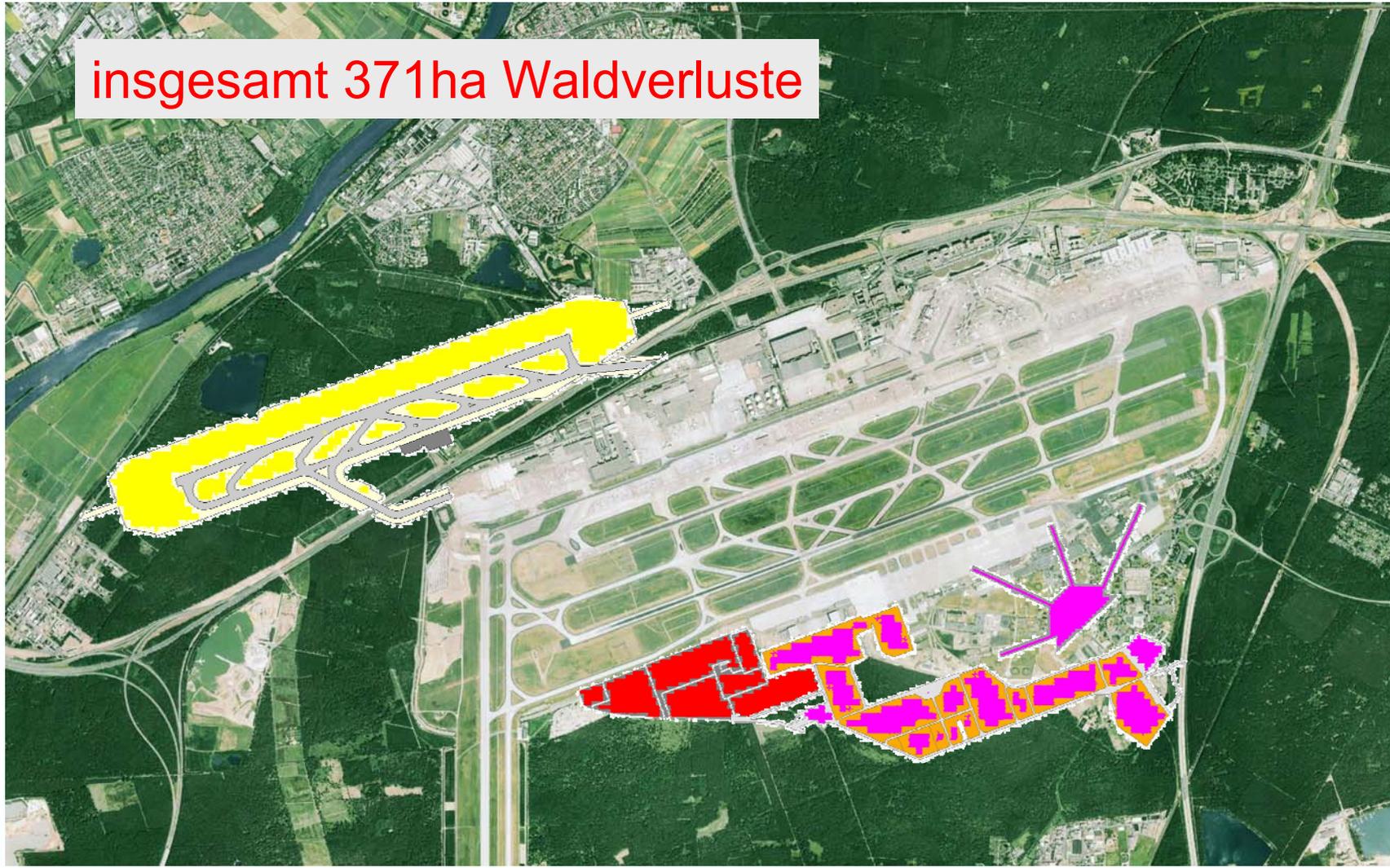
# Flughafenentwicklung 1980 bis 2006

Nutzungsänderungen von 1980 bis 2002



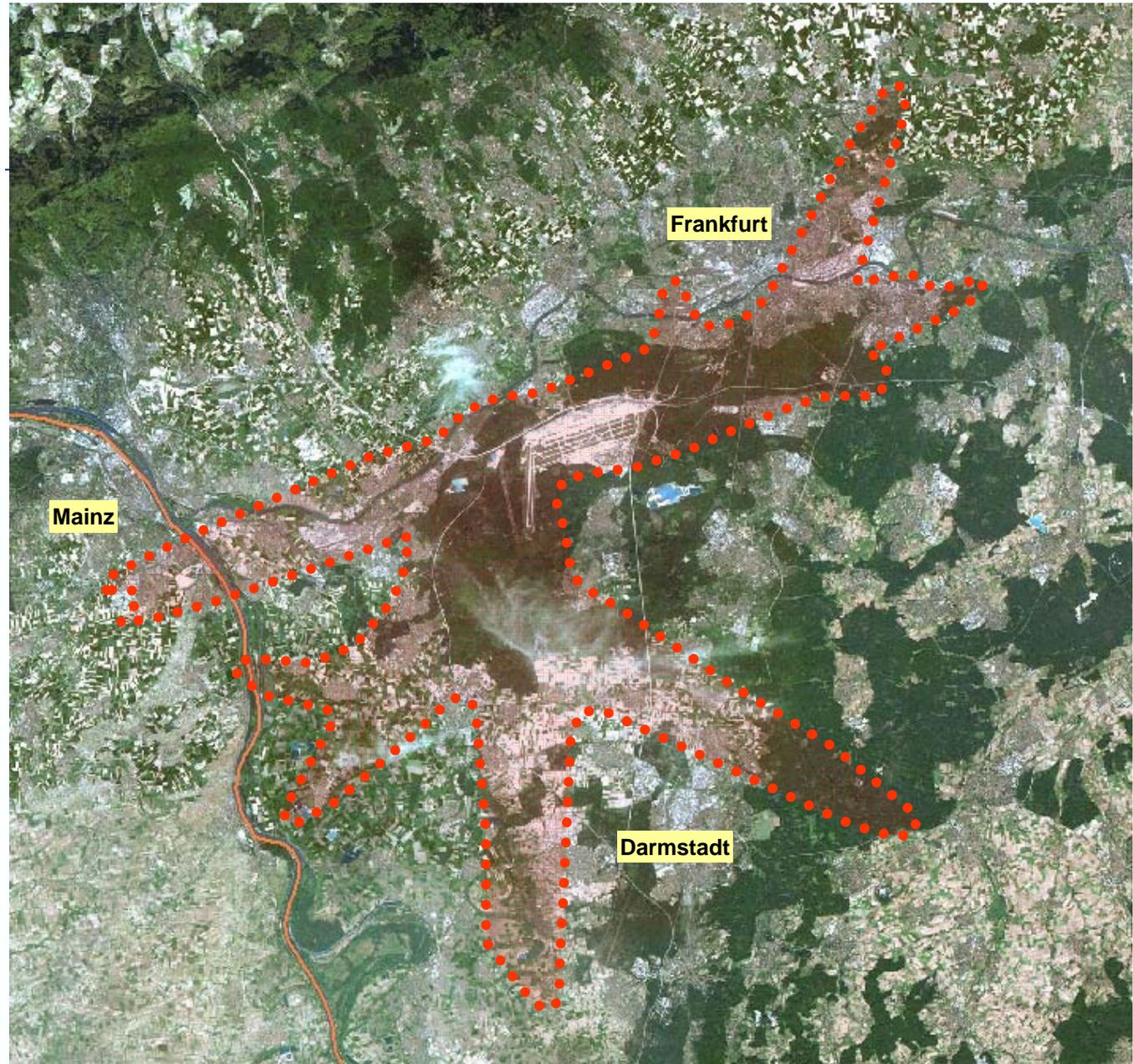
# Wald-/Freiflächenverlust

insgesamt 371ha Waldverluste



# Freizeit/ Fremden- verkehr

massive  
Beeinträchtigungen  
der  
Fremdenverkehrs-  
und  
Freizeitfunktion in  
weiten Teilen des  
Rhein-Main-  
Gebietes



# Fazit

---

- ▶ **Ausbau des Flughafens verändert die Region nachhaltig**
- ▶ **Nachteile überwiegen gegenüber vagen Vorteilen**
- ▶ **Gefahr ist groß, dass Lebensqualität und Wohlstand ins Gegenteil verkehrt werden**
- ▶ **nicht im öffentlichen Interesse**
- ▶ **zu Lasten der Allgemeinheit**
- ▶ **Alternativen gibt es, aber sie werden nicht beachtet**
- ▶ **Die KAG Flughafen stimmt der beantragten Änderung des LEP Hessen nicht zu.**