



16. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Stenografischer Bericht – ohne Beschlussprotokoll –

– öffentliche Anhörung –

49. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr

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

15. Februar 2007, 9.05 bis 13.20 Uhr

Anwesend:

WVA

Stellv. Vors. Abg. Bernd Riege (SPD)

CDU

Abg. Michael Boddenberg
Abg. Brigitte Kölsch
Abg. Dr. Walter Lübcke
Abg. Gottfried Milde (Griesheim)
Abg. Günter Schork
Abg. Mark Weinmeister
Abg. Frank Williges

SPD

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

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Abg. Frank-Peter Kaufmann

FDP

Abg. Florian Rentsch

ULA

Vorsitzender Abg. Heinrich Heidel (FDP)

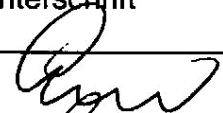
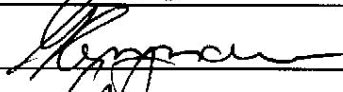

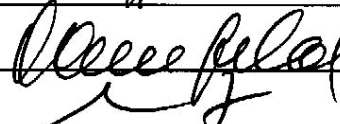
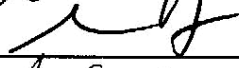

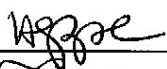

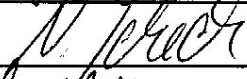

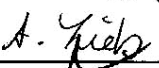

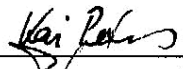
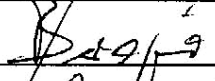
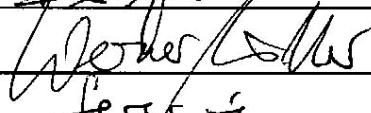
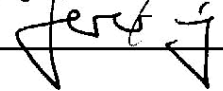
Abg. Elisabeth Apel
Abg. Klaus Dietz
Abg. Roger Lenhart
Abg. Dr. Rolf Müller (Gelnhausen)
Abg. Petra Müller-Klepper
Abg. Reinhard Otto
Abg. Kurt Wiegel

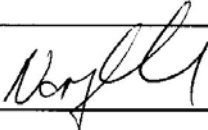
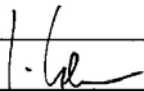
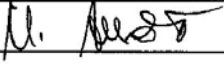
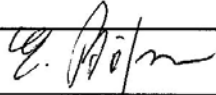
Abg. Bernhard Bender
Abg. Gernot Grumbach
Abg. Christel Hoffmann
Abg. Heike Hofmann

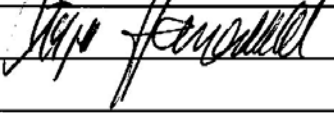
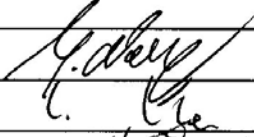
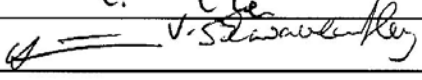
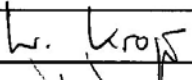
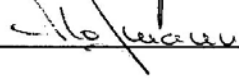
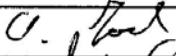
Abg. Ursula Hammann

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

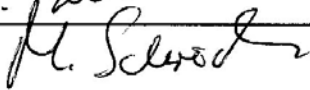
Landesregierung:

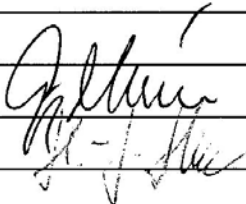
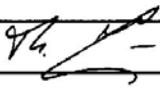


Name	Amtsbezeichnung	Ministerium, Behörde	Unterschrift
Göttler	StJ	HMWVL	
G. Hermann	LMR	HMWVL	
EGERTER	ROR	HMWVL	
Stanke	VA	HMWVL	m. Stanke
Baefeld	RR	HMWVL/HMWV	
Wanz	ROR	HMWVL	
KAUTZ	VA	HMWVL	
Happe	RR	HMWVL	
Otto	RR z.A.	HMWVL	
Martine Scheck	VA	- / -	
Keller	VOR	"	
Lies	RR z.A.	"	
H. Franke	MR	"	
Peters	RR	"	
Bergmann, Matthias	RR	"	
Werner Müller	Adst	"	
Dr. Sewerth	WR	StK	

Unterschriftenliste zur mündlichen Anhörung LEP Drucks. 16/6057		
Donnerstag, 15. Februar 2007		
Institution	Name	Unterschrift
Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Industrie- u. Handelskammern, Frankfurt am Main	Dr. Hans-Peter Debling	
	Peter Niere	
	Stefan Müller	
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Hessen e.V., Frankfurt am Main	Thomas Norgall	
Fraport AG, Frankfurt am Main	Prof. Dr. Manfred Schölch	
	Horst Amann	
	Thomas Vitzthum	
	Myriam Albrecht	
	Thomas Schäfer	
	Helen Petri	
Hessische Vereinigung für Naturschutz und Landschaftspflege e.V. (HVNL), Taunusstein	Vorsitzender Prof. Klaus Werk	
HGON - Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz e.V., Echzell	Ernst Böhm	

HLUG, Wiesbaden	Dr. Otho Dörger, Harald	
	Dr. Rumohr	
Infraserv Höchst GmbH & Co KG, Frankfurt am Main	Dr. Harald Noichl	
Initiative "Zukunft Rhein-Main", Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau	Bürgermeister Waltz	
	Erster Stadtrat Hunkel	
	Frau von Schwanenflug FRAU GRINA	
	Herr Schaab	
Institut für Sicherheitsanalytik, ETH Zürich	Prof. Wolfgang Kröger	
KAG Flughafen Frankfurt am Main, Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau	Doris Hofmann	
	Stefanie Luley	
KAS GFI Umwelt mbH, Bonn	Prof. Dr. Christian Jochum	

Prof. Dr. Schwödel



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		
Tanklager Raunheim GmbH / Shell Oil GmbH, Hamburg	Dr. Lutz Eiding		
Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, Frankfurt am Main	Verbandsdirektor Stephan Wildhirt		
TÜV Pfalz Anlagen und Betriebstechnik GmbH, Kaiserslautern	Dr. Helmut Spangenberger		
Wasser-, Boden- und Landschaftspflegeverband Hessen (WBL), Griesheim	Verbandsvorsteher Karl-Heinz Dickhaut		
	Petri, Bernd		
	Stüer, Prof. Dr. Bernhard		
	Wiltshko, Prof. Dr. Wolfgang		

Protokollierung: RDirin Heike Schnier
Anja Geißler
Beate Mennekes

**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)

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Guten Morgen, meine Damen und Herren! Ich begrüße Sie ganz herzlich zur Fortsetzung unserer Anhörung. Ich begrüße insbesondere die geladenen Gäste, die wir anhören wollen. Wir haben für gestern und vorgestern eine Vereinbarung getroffen, wonach die Anzuhörenden in der vereinbarten Reihenfolge angehört werden sollen und das, was sie uns schriftlich zur Verfügung gestellt haben, in prägnanten Sätzen zusammenfassen sollen, um anschließend für die Abgeordneten aus dem Umweltausschuss und aus dem Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr für Fragen zur Verfügung zu stehen.

Unsere Liste, nach der wir vorgehen wollen, sieht zuerst Herrn Böhm von der Hessischen Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz und danach Herrn Norgall vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland vor. Die Abgeordneten können so lange nachfragen, bis sie all das wissen, was sie für ihre Beurteilung benötigen. Wir haben uns selbst einen sehr großzügigen Zeitrahmen eingeräumt und sind sogar etwas vor der Zeit, stehen also nicht unter Zeitdruck.

Ich darf nun Herrn Böhm bitten, sein Statement abzugeben.

Herr **Böhm**: Einen schönen guten Morgen, meine Damen und Herren! Ich vertrete im Zusammenhang mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens die Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz.

Wir sind der Meinung, dass all das, was vonseiten des BUND eingebracht worden ist, auch genau unserer Auffassung zu diesem Thema entspricht. Deswegen habe ich nicht die Absicht, heute ein Statement abzugeben. Die Unterlagen des BUND sind Ihnen bekannt. Ich bin aber gern bereit, auftretende Fragen Ihrerseits zu beantworten. – Danke schön.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Danke schön, Herr Böhm. Haben die Abgeordneten aus den beiden Ausschüssen das Bedürfnis, Herrn Böhm direkt zu befragen? – Wenn das nicht der Fall ist, bedanken wir uns für Ihre Bereitschaft, Herr Böhm.

Als nächsten Anzuhörenden rufe ich Herrn Norgall vom BUND, Landesverband Hessen e. V., auf.

Herr **Norgall**: Einen schönen guten Morgen! Ich darf mich namens meines Verbandes für die Einladung und die Gelegenheit bedanken, heute zu sprechen. Die schriftliche Stellungnahme ist Ihnen im Landtag fristgerecht zugegangen. Wie es soeben erbeten wurde, möchte ich mich auf wenige Punkte konzentrieren.

Wir haben Ihnen dargelegt, dass wir der Auffassung sind, dass die entscheidenden Verzögerungen in diesem Verfahren nicht durch die Rechtsvorschriften oder die Anzuhörenden ausgelöst wurden, sondern schlicht und einfach durch die Umgehungsweise des Landes und auch der Fraport mit den Rechtsvorschriften selbst, da die maßgeblichen Schritte, die man bei der Meldung der Gebiete hätte einleiten müssen, um dann die für die Entscheidung über die Planfeststellung, aber auch über den Landesentwicklungsplan maßgeblichen Grundlagen zu erheben, erst viel zu spät erhoben worden sind. Insoweit konnte man logischerweise auch im Verfahren nicht so voranschreiten, wie man dies der Öffentlichkeit mit Zeitplänen vermittelt hat.

Lassen Sie mich aber zunächst von der fachlichen Seite her noch einmal ganz deutlich sagen, das Grundproblem für den Naturschutz liegt weniger in den Rechtsvorschriften, als vielmehr in dem Naturbestand, der in einem Raum vorhanden ist. Im Raum des nördlichen Oberrheingrabens, in dem sich der Planungsraum befindet, treffen wir auf viele Faktoren, die zusammenwirken und damit eine ökologisch hoch sensible und hoch wertvolle Situation darstellen. Dies wird meistens verkannt, da man das Rhein-Main-Gebiet nur als einen Wirtschaftsstandort definiert und damit auch gleichzeitig impliziert, dass in einer solchen Region wertvolle Naturbestände eigentlich nicht existieren könnten. Ich kann Ihnen dazu nur sagen, im Zweifelsfall ist der Laie nicht so weit entfernt von Fachleuten, weil auch diese zunächst einmal ungläubig schauen, wenn man darüber spricht, wie wertvoll Waldbestände im Rhein-Main-Gebiet sind, weil sich diese Leute in ihrem Privatleben die Waldbestände natürlich nicht im Rhein-Main-Gebiet anschauen, sondern möglicherweise dort, wo sie Urlaub machen und wo man sich emotional wohler fühlt.

Diese Situation führt aber in Bezug auf den Frankfurter Flughafen für den Naturschutz jedes Mal dann in eine kritische Phase hinein, wenn der Flughafen neue Flächen in Anspruch nimmt, weil wir in diesem Gebiet schlicht und einfach in jedem Quadratmeter auf etwas Wertvolles stoßen. Wenn es also in Rechtsvorschriften dazu kommt, dass ein solches Ausbauvorhaben plötzlich aus Sicht des Naturschutzes vor großen Problemen

steht, so liegt dies nicht so sehr an den komplizierten, umständlichen oder aufgebläsen Rechtsvorschriften, sondern einfach in der Sache selbst: Wenn Sie dort, wo Sie – um dieses Bild zu benutzen – über den Zaun hinausgehen, immer gleich auf eine Masse gefährdeter und deshalb geschützter Arten stoßen, haben Sie damit im Genehmigungsverfahren ein Problem. Dies liegt aber weniger an den Rechtsvorschriften als vielmehr an der Tatsache, dass es dort viele wertvolle Bestände gibt. Wenn dies alles nicht so sein sollte, müsste man sich die Frage stellen, ob wir dann sozusagen diese bedrohten Bestände plötzlich nicht mehr schützen wollen. Soviel einmal zum Rahmen, woher eigentlich die großen Probleme kommen.

Ich möchte mich in dieser Anhörung ausdrücklich auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung beschränken, da sie nachher im Rechtsverfahren die größte Bedeutung hat. Wenn man sich diese FFH-Verträglichkeitsprüfung anschaut, gibt es zunächst einmal einige eklatante Konfliktbereiche, die einem ins Auge springen. Das europäische Recht verlangt als Novum die Einbeziehung von Immissionsfragen in die Schutzgebiete. Damit sollte sicherlich auch dem Problem begegnet werden, dass man zwar ein Schutzgebiet hat, aber von außen die Luftverschmutzung in dieses Schutzgebiet hineinwirkt und damit eine schleichende Verschlechterung stattfindet, ohne dass die Instrumente des Naturschutzes gegriffen hätten. Insoweit hat das europäische Recht also ein Novum eingeführt und hat festgelegt: Wenn wir wissen, dass so etwas passiert, müssen wir es in die Prüfung mit hineinnehmen, ansonsten hat eine solche Prüfung immer gleich eine Schwierigkeit.

Wenn wir uns diese Rechtsvorschrift anschauen, finden wir die Pflicht zur Prüfung dieser einwirkenden Immissionen und stellen uns als nächstes die Frage, an welchen Zeithorizont wir dabei denken müssen. Die Rechtsvorschrift nennt keinen Zeithorizont, sondern das europäische Recht fordert nur eine grundsätzliche Prüfung. In Deutschland wird an dieser Stelle aber regelmäßig der Zeithorizont des Planfeststellungsrechts aus dem Fachrecht angesetzt.

Nun stellt sich die Frage, ob dies überhaupt sachgerecht ist. Wir haben diesen Punkt in den Genehmigungsverfahren mehrfach angesprochen, auch im Zusammenhang mit dem LEP. Diese Frage ist aber nie beantwortet worden. Vielleicht lassen wir es dabei erst einmal bewenden.

Wir sagen also, so, wie wir europäisches Recht verstehen, denkt es immer von den Wirkungen her, die eintreten. Wenn eine Prüfung eingeführt wird, um einem Vorsorgegedanken gerecht zu werden, darf man also nicht den Zeithorizont aus dem Fachrecht heranziehen, sondern man muss den Zeithorizont aus der Sache heraus nehmen. Darin haben wir immer einen Makel gesehen. Dieser LEP ist damit unserer Meinung nach deshalb so eklatant belastet, weil völlig klar ist, dass nach 2020 nicht etwa eine Deckelung des Flugbetriebs gemeint ist; zumindest erkennen wir noch kein Planfeststellungsantrag, in dem dieses steht. Das kann aber die Fraport präziser ausführen; denn sie kennt ihren Antrag, der möglicherweise zumindest hinsichtlich des Planungszeitraums und der Flugbewegungen modifiziert wurde.

Eine zweite große Schwierigkeit sehen wir darin, dass dieser LEP erkennbar größere Flächen zum Vorranggebiet macht, als eigentlich nötig ist. Sie wissen, dass wir uns mit dem Genehmigungsverfahren auf der konkreten Ebene, also auf der Planfeststellungsebene intensiv auseinandersetzen. Wir wissen aus der Akteneinsicht in diesem Verfah-

ren, dass völlig klar ist, dass die Fraport nicht mehr den Flächenumfang benötigt, der im LEP noch zugrunde gelegt ist. Damit stellt sich die formale Frage, ob man sehenden Auges etwas zum Vorranggebiet erklärt, was in diesem Umfang nicht benötigt wird.

Nun werden Sie sich fragen: Was schadet es? – Darauf kann ich nur antworten: Es geht möglicherweise einfach darum, was Recht ist, um es einmal ganz deutlich zu sagen.

Es gibt seit mehreren Jahren einen Streit darum, ob in diesem Gelände ein prioritärer Lebensraum nach der FFH-Richtlinie existiert oder nicht. Für all diejenigen, die sich möglicherweise in dieser Rechtsmaterie nicht so gut auskennen, möchte ich erläutern, die FFH-Richtlinie schützt zunächst einmal Lebensraumtypen, die definiert sind. Das bereitet in der Biologie, in der Naturwissenschaft immer Probleme. Wenn Sie versuchen, etwas, was von Natur aus immer dynamisch ist, im Fluss ist und in Veränderung befindlich ist – und das ist Natur nun einmal, Natur ist nichts Statisches, sonst hätte es keine Entwicklung zum Menschen gegeben –, in Kategorien des Rechts zu fassen, bekommen Sie Definitionsprobleme. Das liegt in der Natur der Materie. Genau auf dieses Problem stoßen wir auch nun in diesem konkreten Verfahren, in dem es darum geht, ob dieser Borstgrasrasen, der in der Rechtsvorschrift einen etwas komplizierteren Namen trägt, zu den sogenannten prioritären Lebensräumen gerechnet werden muss oder ob er gleich ganz aus der Betrachtung herausfällt; denn es gibt ihn nur als prioritären Lebensraum oder gar nicht. Bei Definitionen dieser Art steht man immer vor der Frage: Gehört er nun in den einen oder in den anderen Topf hinein? – Dazwischen gibt es nichts. Deshalb ist der Konflikt auch so hart, weil es für das Genehmigungsverfahren in der Abfolge der Prüfschritte harte Konsequenzen hat, ob er nun als prioritärer Lebensraum anzusehen ist oder nicht.

In beiden Fällen kann man natürlich theoretisch auch einen prioritären Lebensraum beseitigen, aber die Schritte, wie ich dazu komme, sind andere. Wenn nun die Fraport und die Landesregierung sagen, es sei kein prioritärer Lebensraum und wir den gegenteiligen Ansatz vertreten und begründen, so wird diese Frage vor Gericht entschieden, und damit entsteht ein hohes Risiko hinsichtlich der Frage, ob man in der Genehmigungsfrage den richtigen Weg gewählt hat, und damit befindet man sich sozusagen mitten in den Problemen, die das Recht einem bereitet.

Ich wollte damit ausdrücken: Hätte man sich an dieser Stelle anders verhalten, und es bestünde kein Streit über die Definitionsfrage, würde es nicht heißen, dass es per se im Kelsterbacher Wald nicht geht, es wäre sozusagen nur in der Schrittabfolge etwas anderes passiert, insbesondere auch hinsichtlich der Frage, welcher der Standorte, die man grundsätzlich diskutiert hat, der besser geeignete, also weniger schädliche unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes wäre. Das ist die Frage, um die es geht. Ich möchte nicht zu tief ins Genehmigungsverfahren einsteigen. Sie wissen, dass das Regierungspräsidium beim Raumordnungsverfahren nicht gesagt hat, der Kelsterbacher Wald sei der einzige Standort, sondern man hat zumindest auf dieser theoretischen Ebene zugestanden, dass es zwei Standorte gibt. Genau das ist auch im Rechtsverfahren der Punkt gewesen, den man zu entscheiden gehabt hätte.

Worum ging es materiell? – Die Definition knüpft an verschiedene Worte an, die wir in der FFH-Richtlinie finden. Die Sache wird dadurch kompliziert, dass in den verschiedenen Landessprachen der Europäischen Union die Worte nicht dieselben sind. Deshalb kann man nur sagen, Vorsicht beim Aufhängen an der Wortwahl der deutschen Über-

setzung der Richtlinie, wie dies von der Landesregierung und der Fraport bisher getan wird. Wir glauben, dass man durchaus einmal den Blick auf die Richtlinie insgesamt richten muss, um herauszufinden, ob man wirklich so eng und so wörtlich interpretieren darf. Wir glauben das nicht.

Um es konkret zu sagen: Wenn in ganz Hessen bis in die letzte Minute dieses Meldeprozesses hinein vergleichbare Bestände vom Land als prioritär gemeldet wurden, ist es schon ein Kuriosum, dass man exakt an dieser Stelle sagt, hier sei es aber nicht so. Das Land Hessen hat vor vielen Jahren im benachbarten NSG Mönchbruch ohne mit der Wimper zu zucken diesen Lebensraumtyp bei gleicher Höhenlage gemeldet. Es wird um die Höhenlage des Lebensraumtyps gestritten; das ist Teil der Definition nach Ansicht des Landes Hessen. Im Kelsterbacher Wald hingegen sagt man, dies könne nicht sein, die Definition sei anders. Dies ist eine für uns auf der Sachebene zunächst einmal schwer zu verstehende Materie, um es einmal ganz vorsichtig auszudrücken. Wenn Sie dann noch wissen, dass selbst der vom Land beauftragte Gutachter überhaupt keinen Zweifel daran hat, dass es der prioritäre Lebensraum ist und das Land alles an diesem Gutachten akzeptiert hat, nur nicht diese Aussage, dann können Sie sich sicherlich selbst überlegen, woran denn das alles gelegen haben mag. Aus unserer Sicht könnte dabei die zeitliche Abfolge verschiedener Entscheidungsschritte in der Landesregierung eine Rolle spielen.

Ein gravierendes rechtliches Problem liegt in der Grundsatzfrage, ob es denn überhaupt möglich ist, ein Gebiet, das einmal als Natura-2000-Gebiet gemeldet ist, vollständig zu zerstören. Das ist zunächst einmal eine rechtlich-theoretische Frage. Die Rechtsvorschrift spricht davon, dass erhebliche Beeinträchtigungen zulässig sein können, aber in einem Ausnahmeverfahren geprüft werden müssen. Sie haben dies in der Praxis beim A 380 schon erlebt. Dort wurde zunächst einmal die Verbotsschwelle überschritten, aber im Ausnahmeverfahren ist es genehmigt worden. Der VGH hat es nicht beanstandet, und auch das Bundesverwaltungsgericht ist diesen Schritt mitgegangen. Dass man an die Verbotsschwelle der FFH-Richtlinie stößt, heißt noch nicht, dass etwas nicht verwirklicht werden kann. Vielmehr gibt es, wie auch in vielen anderen gesetzlichen Bereichen, immer ein Ausnahmeverfahren, und man kommt weiter.

Die spannende Frage lautet aber: Was passiert, wenn ich in eine neue Qualität hineingerate, wenn also von einem FFH-Gebiet, das zuvor noch als schutzwürdig charakterisiert wird, eigentlich nichts mehr übrig bleibt? Die rechtliche Frage, die sich daran anschließt, lautet: Heißt die Möglichkeit, dass man etwas erheblich beeinträchtigen darf, gleichzeitig, dass man es beseitigen darf? – Das ist die theoretische Frage, die diskutiert wird.

In der Sache gibt es deshalb einen Konflikt, da zumindest nach unserem bisherigen Kenntnisstand die Vorhabensträgerin, nämlich die Fraport AG, sagt: Es bleibt etwas übrig. Ich kann gern versuchen, diesen Sachkonflikt noch etwas anschaulicher zu machen, wenn Sie dazu Fragen haben. Es ist schwieriger, wenn man sich nicht gleichzeitig die Karten und genau die Lage der Schutzgebiete vor Augen führen kann. Ich glaube aber, dass es nachher weniger der Sachkonflikt ist, der vor Gericht den Streit auslösen wird; denn ich glaube, man kann recht überzeugend sagen, es bleibt eigentlich nichts übrig. Ich glaube, dass es nachher wirklich um die rechtliche Grundsatzfrage geht: Heißt „erheblich beeinträchtigen“ automatisch auch „völlig zerstören und beseitigen“? – Ich glaube, an dieser Stelle wird die Diskussion anknüpfen.

Ich hatte Ihnen gerade dargelegt, wenn man an ein Verbot stößt, sieht jedes Recht auch eine Ausnahmeregelung vor. Das ist auch im Europäischen Naturschutzrecht der Fall. Das Europäische Naturschutzrecht benutzt aber andere Worte und etwas anders zusammengesetzte rechtliche Zusammenhänge, um an das heranzukommen, was wir aus dem deutschen Recht kennen und was wir dort mit „ausgleichen“ bezeichnen. Der Terminus technicus in der deutschen Übersetzung der FFH-Richtlinie heißt „Kohärenzmaßnahme“ und knüpft etwas anders daran an, weil er noch viel stärker den funktionalen Bezug zu dem Zerstörten hat. Das heißt, während Sie es im deutschen Recht gewohnt sind, dass Sie, wenn ein Wald beseitigt wird, trotzdem noch mit der Anlage eines großen Feuchtgebietes die Rechtsvorschriften erfüllen können, ist dieser Wechsel von dem Geschädigten zu dem dann Nachgebesserten, Wiederhergestellten nicht möglich. Sie müssen also sehr eng die Schadensbeseitigung am geschädigten Objekt betreiben.

Wenn wir also im Kelsterbacher Wald auf das größte Hirschkäfervorkommen Deutschlands stoßen, muss man anschließend für den Hirschkäfer etwas sehr konkret tun und kann nicht etwa sagen – ich formuliere es einmal sehr frei, um zunächst das Verständnis dafür herzuleiten –: Wir schaffen ein Feuchtgebiet am Rhein. Zwischen allen Beteiligten ist auch unstrittig, dass man sehr konkret am Objekt ansetzen muss.

Im Rahmen des LEP tritt aber die Schwierigkeit auf, wie konkret man nun werden muss. Hier beinhaltet der LEP ein Novum, und ich könnte mir sogar vorstellen, dass es über diese Frage, dass es ein Novum ist, in diesem Raum noch nicht einmal Diskussionen geben muss. Der LEP prüft, weil er sehr flächenscharf vorgeht, sehr dezidiert, welcher Schaden eigentlich eintritt. Wenn wir dann aber an den Punkt gelangen, wo dieser Schaden wiedergutmacht wird, dann wechselt er die Betrachtungsebene und sagt: in der Rhein-Main-Ebene. Diese Herangehensweise – einmal sehr präzise, einmal sehr allgemein – kennt die Richtlinie nicht, sondern wenn wir präzise etwas zerstören, möchte sie genau auf dieser Prüfungsebene, auf der sie so präzise vorgeht, auch sagen, wie wir es wiederherstellen. Ansonsten würde die Beschreibung von Schaden und Wiedergutmachung nämlich permanent auseinanderfallen.

Nun werden Sie sich fragen: Wo ist das Problem? – Das Problem liegt darin: Je allgemeiner Sie behaupten, dass Sie etwas wiedergutmachen können, desto weniger müssen Sie es tatsächlich belegen. Darin liegt der Knüller. Das ist tatsächlich etwas sehr Praktisches. Wenn ich von oben auf eine großmaßstäbige Karte schaue und sehe viel Wald, komme ich natürlich schneller auf die Idee zu sagen: Hier ist Wald kaputt, dort ist noch Wald, dann wird es schon gehen. Wenn Sie sich aber auf die Ebene der Bestandteile herabbegeben, die tatsächlich geschützt werden, so ist zwar dieser Wald jetzt nicht per se in seiner Gänze schutzwürdig, sondern nur ausgewählte Teile des Rhein-Main-Gebietes sind FFH-Gebiete. Die Annahme, dass man dies irgendwo in diesem Gebiet schon wieder hinbekommen sollte, ist bei diesem Lebensraumtyp aber deshalb so mutig, weil wir über Wälder sprechen. Wälder haben lange Entwicklungszeiten. Die These, nur weil dort Wald ist, mache ich schon den geeigneten wertvollen Bereich daraus, ist gewagt. Sie ist gewagt aus der Frage heraus: „Geht das überhaupt?“, und sie ist gewagt aus der Frage heraus, über welche Zeitabschnitte ich rede. Wenn Sie einen Baum beseitigen, der 200 Jahre auf einem Standort gewachsen ist, von dem das Institut Senckenberg sagt, dass dort wahrscheinlich historisch immer Wald war, was Sie im Übrigen in ganz Mitteleuropa schon relativ selten finden, so ist er nicht einfach zu ersetzen. Wir kommen also in einen Bereich hinein, wo man sagen kann, die mittelalterliche Waldro-

dung hat ihn nie vernichtet. Wenn Sie sagen, Sie bekämen dies sozusagen an jedem anderen Standort des Waldes im Rhein-Main-Gebiet wieder hin, befinden Sie sich zumindest in einem sehr mutigen Prognosebereich und drücken sich vor der konkreten Frage. Wir meinen, genau das möchte die Richtlinie nicht zulassen.

Wenn Sie auf der Planungsebene allgemein prüfen, dürfen Sie auch allgemein über den Kohärenzausgleich reden. Je konkreter wir aber in die Fläche gehen, desto konkreter müssen wir auch über den Kohärenzausgleich reden. Dies wurde im LEP zunächst auch so gesehen. Wenn Sie sich den Entwurf des LEP anschauen, den wir als Verband zur Stellungnahme erhalten haben, ist das sehr konkret. Das Problem ist nur, es hat sich herausgestellt, dass dieses Konkrete nicht möglich ist. Damit haben wir auch schon den ersten Hinweis, weshalb es möglicherweise auch unter grundsätzlichen Gesichtspunkten schwierig sein kann, den Eingriff sehr konkret zu planen, die Kohärenzmaßnahmen hingegen sehr allgemein; denn es ist im konkreten Fall schon einmal daneben gegangen. Man hat diese Kohärenzfläche aufgegeben. Man hat festgestellt, man kann dort nicht die Kohärenzmaßnahmen betreiben, die man möchte. Nun zu behaupten, man werde im Rhein-Main-Gebiet schon irgendwo etwas finden, halten wir zunächst einmal für ein großes Problem.

Lassen Sie mich nun noch etwas zum Thema Vogelschlag sagen. Ich habe dieses Thema deshalb in meine Stellungnahme eingebaut, weil wir glauben, dass der Vogelschlag mit Blick auf Sicherheitsfragen immer von Bedeutung ist, auch wenn der BUND sie nicht rechtlich verfolgen kann. Beim Thema Vogelschlag möchte ich Ihnen die folgende Abfolge in Erinnerung rufen: Im Raumordnungsverfahren, kurz vor dem Erörterungstermin, gingen wir mit einer sicherlich nicht völlig ausgereiften Zählung in die Öffentlichkeit, aber doch mit einem methodischen Weg, von dem wir gesagt haben, dass er der einzig Richtige ist. Den Weg, den die Fraport gewählt hat, ist sehr fehlerhaft und unzureichend.

Wir hatten damals darauf hingewiesen, dass es insbesondere beim Kreuzen der Flugzeuge über dem Main ein Vogelschlagproblem gibt. Im Erörterungstermin, der kurz darauf angesetzt wurde, hat die Fraport uns einen Gutachter aus München entgegengesetzt, der das rigoros bestritten hat und den Vergleich zwischen dem Frankfurter Flughafen und dem neuen Münchner Flughafen gezogen hat. Mittlerweile kann man den Akten sehr schön entnehmen, dass dieser Vergleich in der Sache nicht möglich ist. In München herrschen völlig andere Verhältnisse, es ist also ein Vergleich von Äpfeln mit Birnen.

Parallel dazu hat das Unternehmen, das im Raumordnungsverfahren und beim Erörterungstermin heftig bestritten hat, dass unsere Kritik stimmt, selbst einen Gutachter beauftragt, exakt nach dieser Methode zu arbeiten, die wir angeregt haben. Das Ergebnis kennen Sie nun aus den Unterlagen aus dem Planfeststellungsverfahren: Es wurde die Aussage getroffen, die Schlüsse, die man aus dem eigenen Gutachten gezogen hat, seien nicht sachgerecht. Der Gutachter, der für die Initiative „Zukunft Rhein-Main“ gearbeitet hat und dieses Problem aufgezeigt hat, hat, wie Sie der Presse entnehmen konnten, sogar den Regierungspräsidenten selbst einigermaßen beeindruckt und damit natürlich auch die ganze Behörde. Aber das Entscheidende ist, die Fraport hält diese Argumentation offensichtlich nicht für so verkehrt; denn sie hat schließlich selbst den Mann vertraglich an sich gebunden.

Wenn Sie das Problem des Vogelschlags nun als ernstes Problem ansehen, das auch seinen Ausdruck in der Tatsache findet, dass Fraport diesen Menschen für sich engagiert, weil er offensichtlich nicht nur dummes Zeug geredet hat, stellt sich doch die Frage, wie das Problem gelöst werden kann. Wir haben im Herbst letzten Jahres dem Vorstandsvorsitzenden der Fraport AG als Verband ein Schreiben mit folgendem Inhalt zugeschickt: Wenn es im Rahmen dieses Verfahrens zu einer Anhörung im Landtag kommt, muss er doch eigentlich dem Landtag das sagen, was er weiß; und er weiß sicherlich zumindest das, was auch wir aus den Unterlagen wissen. Danach haben wir hinsichtlich des Vogelschlags ein Problem aufgrund des potenziellen Zusammentreffens von Vögeln mit Flugzeugen. Dies stellt ein Risikofaktor dar, der an dieser Stelle bedeutend ist, weil wir viele Vögel und demnächst auch viele Flugzeuge haben sollen. Wenn Sie diesen Konflikt ausräumen wollen, müssen Sie entweder die Wahrscheinlichkeit dieses Zusammentreffens dadurch reduzieren, dass Sie die Flugzeuge in der Zahl ihres Auftretens reduzieren oder die Vögel. Bei den Vögeln sagen alle, das geht nicht. Das habe ich auch von Gutachtern der Fraport nie anders gehört. Somit bleibt also nur noch die Frage der Reduzierung der Anzahl der Flugzeuge.

Damit stellt sich allerdings auch die Frage: Was bedeutet dies für eine Bahn, die angeblich nach Luftverkehrsrecht die geeignetste ist, wenn aus einem Sicherheitsproblem heraus der Betrieb aber in irgendeiner Form beeinträchtigt wird, und keinem wird verraten, wie? – Damit möchte ich schließen.

Abg. **Gernot Grumbach:** Herr Norgall, herzlichen Dank für die differenzierte Darstellung, die natürlich auf verschiedenen Ebenen Fragen aufwirft. Ich nehme zunächst einmal als Grundannahme an, dass Sie sagen, die prioritären Lebensräume müssten geschützt bleiben. Sie haben trotzdem leichtfertigerweise gesagt: Was passiert eigentlich, wenn man darangeht? – Im Kern lautet Ihr Argument, dass das Ganze durch ein Ausnahmeverfahren genehmigt werden muss und nicht so gewertet werden kann.

Wenn ich Sie richtig verstanden habe, sagen Sie des Weiteren, das Ganze sei in dem konkreten Fall Hirschkäfer nur behebbar, wenn man sagt, wir haben einen konkreten Wald, in dem wir konkret nachweisen können, dass eine Umsiedlung funktionieren würde. Wenn dies nun nicht möglich ist, was ist dann nach Ihrer Meinung so gravierend, dass das Projekt scheitern müsste?

Herr **Norgall:** Sie haben zwei Fragen gestellt, von denen sich die erste auf den Borstgrasrasen bezog und die andere auf den Hirschkäfer.

Es kommt nun aufs Detail an: Sie haben gefragt: Was hätte man anders machen müssen? – Natürlich muss sich eine Landesregierung oder eine Naturschutzbehörde staatlicherseits entscheiden, ob ein Lebensraum als prioritär zu betrachten ist oder nicht, in welchen Topf er also hineingehört. – Ich glaube, das ist klar. Man kann nicht zweckorientiert sagen: Wir gehen nach der Devise geringeres Risiko vor; denn dies ist eine fachliche Definitionsfrage. Das ist insoweit also unstrittig.

Ich unterstelle einmal den Fall, dass es ein prioritärer Lebensraum ist. Dann kommen Sie im Genehmigungsverfahren deshalb in eine andere Situation hinein, weil die beiden Standorte, der Schwanheimer Wald und der Kelsterbacher Wald, die im Verfahren mit-

einander verglichen werden, in dieser Unterschiedlichkeit auch in die naturschutzfachliche Beurteilung, in die sogenannte Alternativenprüfung, eingehen. Dabei macht es aus unserer Sicht einen kategorischen Unterschied, ob Sie irgendwo auf einen prioritären Lebensraum stoßen oder nicht.

Wenn Sie aber von Anfang an sagen, ich habe gar keinen prioritären Lebensraum, führen Sie diese Alternativenprüfung automatisch unter falschen Vorzeichen durch, und damit ist das ganze Verfahren mit diesem Makel behaftet. Ich kann mir eigentlich nicht vorstellen, dass das noch durch irgendeine Heilung im Gerichtsverfahren gerettet werden kann, weil wir schon von vornherein an der falschen Prüfachse ansetzen.

Die zweite Frage beschäftigte sich mit der Kohärenz und dem Hirschkäfer. Ja, ganz eindeutig. Ich beginne nun von der Planfeststellungsebene her, obwohl sie in diesem Fall nicht Maßstab ist, aber ich tue es dennoch, um das Prinzip zu verdeutlichen. Wenn auf der Planfeststellungsebene klar wird, dass die Kohärenzmaßnahmen in einem möglichst engen Zeitraum nicht durchgeführt werden können, gibt es ein Zulassungshindernis. Die Vorschriften sind diesbezüglich mittlerweile ziemlich klar. Der sogenannte Time-lag, also das Zeitloch, soll nicht entstehen, und wenn, soll es möglichst kurz sein. Dann wird darüber gestritten, was kurz ist, und das ist natürlich auch für uns immer spannend.

Was bedeutet dies für den LEP? – Damit kommen wir auch auf die Frage zu sprechen: Wie konkret muss er sein? – Er muss sicherlich nicht das letzte Detail beantworten, aber er müsste schon hinsichtlich der Flächen und auch der Methoden konkreter werden. Wenn Sie vor dem Hintergrund der Tatsache, dass Sie schon einmal einen konkreten Standort hatten, bei dem es nicht geklappt hat, lediglich von „den Wäldern des Rhein-Main-Gebiets“ sprechen und man das heute weiß, dann halten wir dies doch für ein Problem.

Abg. **Ursula Hammann:** Herr Norgall, der BUND hat eine sehr umfangreiche Stellungnahme abgegeben. Ich möchte auf den letzten Punkt, den Sie soeben mit Herrn Grumbach erörtert haben, eingehen. Es gab schon einmal eine Verzögerung im Genehmigungsverfahren, weil das Wirtschaftsministerium die Meldung der Schwanheimer Dünen und Gundwiesen von Mörfelden nicht vorgenommen hatte.

Derzeit ist die FFH-Verträglichkeitsprüfung im Grunde genommen unvollständig, da der prioritäre Lebensraum Borstgrasrasen nach Auffassung des RP Darmstadt ein Lebensraumtyp ist, der natürlich auch überprüft werden muss. Das heißt also, diese Verträglichkeitsprüfung vom LEP ist somit fehlerhaft. Sie sagten soeben, dies könne in einem Gerichtsverfahren nicht geheilt werden. Was bedeutet dies dann letztendlich für die gesamte Entscheidung zum Landesentwicklungsplan? Können Sie dazu eine Auskunft geben?

Zum Zweiten würde mich interessieren: Wenn das mit einer Umsiedlung, die schon einmal gescheitert ist, nicht funktioniert, würde dies dann auch heißen, dass das ganze Verfahren nicht so funktioniert? – Mir ist auch nicht bekannt, dass es die FFH-Richtlinie auf EU-Ebene zulässt, dass ein Lebensraum, der als Natura-2000-Schutzgebietszone gemeldet ist, komplett zerstört werden darf. Nach den Planungen sieht es aber doch so aus, dass über 70 % dieser Population zerstört werden würden. Könnte das bedeuten, dass auch hier alles ins Stocken gerät, gerade auch in Anbetracht der Tatsache, dass

wir schon einmal eine Verzögerung im Genehmigungsverfahren hatten? – Ich sage jetzt nicht, dass wir für eine Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens sind. Sie kennen unsere Haltung zum Frankfurter Flughafen und zum Bau dieser Bahn.

Ich möchte eine dritte Frage zum Problem Vogelschlag anschließen. Man hat jemanden dafür abgestellt, der das Ganze mit überprüft hat, und er hat gesagt, das sei alles kein Problem, man könne das auch über ein Vogelschlagmanagement aufgreifen und könne versuchen, diese Gefahrengebiete zu meiden und damit die Gefahren zu reduzieren. Mich würde interessieren: Wissen Sie, wie dieses Vogelschlagmanagement aussehen könnte? – Bisher sind uns darüber keine Einzelheiten und Details bekannt geworden. Sie haben vorhin schon sehr schön ausgeführt, die Vögel kommen, wann sie wollen, und auch die Zahlen sind immer unterschiedlich. Man kann es also nicht im Überblick haben. Dies wäre für uns eine Frage, die klärungswürdig ist.

Herr **Norgall**: Wenn ich Ihre Fragen richtig verstanden habe, haben Sie mich an einigen Stellen missverstanden. Zum Ersten hat das Regierungspräsidium Darmstadt nicht erklärt, es handele sich um einen prioritären Lebensraum. Das Regierungspräsidium Darmstadt hat in Kontinuität mit allen Stellen der Landesregierung gesagt, es sei kein prioritärer Lebensraum. Dies muss ich vorausschicken. Deswegen besteht dieser Streit über diese grundsätzlichen Dinge zwischen der Landesverwaltung und der Fraport einerseits und den Naturschutzverbänden/dem BUND und der Initiative „Zukunft Rhein-Main“ andererseits.

Ihre Frage ging nun dahin, wenn man unterstellt, der Lebensraum sei prioritär, was bedeutet dies für das Gerichtsverfahren? – Dabei unterstellen Sie nun auch, dass sich die Richter der Meinung anschließen, der Lebensraum sei prioritär. Ich glaube, damit kann ich auch die Frage beantworten, die Sie hinsichtlich des Hirschkäfers gestellt hatten: Was geschieht, wenn sich im Gerichtsverfahren die Richter der Meinung anschließen, das Problem sei eigentlich nicht gelöst? – Ich versuche nun ganz bewusst, den juristischen Terminus nicht zu verwenden, um die Verständlichkeit zu erhöhen.

Nach meiner Einschätzung wird ein Gericht nicht sagen, wir heben den Planfeststellungsbeschluss auf. Aber es wird auf der eigenen Ebene prüfen, was das Verfahren zur Heilung führen kann und was nicht. Immer dann, wenn das Gericht zu dem Ergebnis kommt, dass das Verfahren in einem bestimmten Punkt nicht geheilt werden kann, schickt es den Planungsträger bzw. die genehmigende Behörde in die zweite Runde, damit sie nacharbeitet. Ich glaube, das haben alle Prominente beim Thema A 44 erlebt. Dort gab es einen dicken Ausfall in der Entscheidung, nämlich die fehlende Alternativenprüfung, und das Gericht hat am 17. Mai 2002 gesagt, nicht etwa der Planfeststellungsbeschluss für die Umgehung nördlich von Hessisch Lichtenau wird aufgehoben, sondern das Defizit muss abgearbeitet werden. Wenn es abgearbeitet ist, kann neu planfestgestellt werden, und Sie haben diesen Fall, wie ich der Presse entnehmen konnte, diskutiert, wenn auch ohne die rechtlichen Implikationen, sondern eher auf der politischen Ebene.

Es stellt sich dann die entscheidende Frage: Ist diese Abarbeitung gelungen? – So ähnlich wäre es wahrscheinlich auch beim Frankfurter Flughafen. Wenn das Gericht zu dem Ergebnis kommt, dass etwas im Verfahren nicht der Heilung zugeführt werden kann, dann wird es sozusagen nicht den Maximalschritt tun und gleich die ganze Ge-

nehmung versagen, sondern es wird schauen, was daran heilbar ist, und damit kommen wir in das Zeitverzugproblem hinein. Aber ich glaube, dazu kann die Fraport besser Auskunft geben, was es heißt, wenn dieses Verfahren zeitlich immer weiter verzögert wird. Ich glaube, das ist die praktische Konsequenz, die aber sicherlich auch wehtun kann. Das ist gar keine Frage.

Zum Thema Vogelschlag: Nein, wir wissen nicht, was für ein Monitoring diesbezüglich geplant ist. Es war gerade unser Wunsch, dass das Unternehmen es zumindest dem Landtag mitteilt, bevor es entscheidet. Die Frage ist: Was bedeutet das genau? Bedeutet es, dass es einen Ausfall der Betriebsfähigkeit von 1 % gibt, oder konzentriert sich das im Winter, weil dann die großen Möwenschwärme ziehen, oder besteht generell die Problematik, dass wir in zwei oder drei Monaten eigentlich nie wissen, wann wir die Bahn richtig benutzen können? – Damit erhebt sich automatisch die Frage der Gestaltung des Flugplans. Wir haben gesagt, es muss Klarheit herrschen, weil dies die Eignung der Bahn betrifft. Es ist völlig klar, dass man nicht einfach sagen kann: Wir lassen die Flugzeuge einmal fliegen und schauen, ob sie sich mit den Möwen treffen. Das wird sicher nicht passieren, und das will auch niemand unterstellen. Aber dann stellt sich die Frage: Welche Leistungsfähigkeit der Bahn ist gegeben? Was heißt Vorsorge an dieser Stelle? – Das ist die Schwierigkeit. Dazu kennen wir nichts, und ich glaube, wir kennen uns ganz gut aus.

Abg. **Elisabeth Apel:** Herr Norgall, Sie sprachen soeben das größte Hirschkäfervorkommen in dem Planungsgebiet an. Wie ist dieses größte Hirschkäfervorkommen ermittelt worden? Kann es eventuell auch damit zusammenhängen, dass – aus welcher Motivation heraus auch immer – das Planungsgebiet besonders interessierte, und hat man aus Ihrer Kenntnis außerhalb dieses Planungsgebiets genauso intensiv nach Hirschkäfern gesucht wie in dem Gebiet, über das wir heute sprechen? Kann also diese quantitative Feststellung, es handele sich um das größte Hirschkäfervorkommen, unter Umständen auch damit zusammenhängen, dass Gebiete außerhalb dieses Planungsgebiets weniger interessierten?

Herr **Norgall:** Das ist wirklich eine sehr gute Frage; denn sie wird uns auch im Planfeststellungsverfahren noch heftig beschäftigen, und zwar noch viel schlimmer als beim LEP.

Wie kommt man zu dieser Einschätzung? – Zu dieser Einschätzung sind nicht wir gekommen, sondern ein Gutachter, den wir beauftragt haben, und es war quasi ein Nebenprodukt, mit dem wir gar nicht gerechnet haben. Es geht nämlich nicht um das größte Vorkommen des Hirschkäfers im Rhein-Main-Gebiet oder im Planungsraum, sondern es geht um das größte Hirschkäfervorkommen in Deutschland. Um es noch einmal ganz deutlich zu sagen: Das ist das größte Vorkommen, das in Deutschland bekannt ist.

Wie kommt man zu dieser Aussage? – Der Gutachter, den wir beauftragt haben, hat die deutsche Meldung nach Brüssel ausgewertet, also, was haben Naturschutzbehörden in Deutschland in die Standarddaten-Meldebögen hineingeschrieben, die nach Brüssel gegangen sind, und welcher Erkenntnisstand repräsentiert sich daraus? – Wenn man

das ausgewertet, kommt man zu dem Ergebnis, dass im Kelsterbacher Wald das größte Vorkommen an Hirschkäfern existiert.

Das Gutachten wurde im Zusammenhang mit dem A 380 erstellt. Strittig war an dieser Stelle nur, ob das Vorkommen, das zum einen durch den A 380 und zum anderen durch die jetzigen Ausbauplanungen im Süden auch massiv geschädigt wurde, genauso groß ist wie das Vorkommen im Kelsterbacher Wald. Dies zeigt Ihnen aber auch die Problematik auf: Wir können uns darüber unterhalten, ob beide Vorkommen gleich groß sind. Klar ist, beide Vorkommen werden massiv geschädigt. Wenn Sie in die Planfeststellungsunterlagen der Fraport hineinschauen, werden Sie feststellen, dass das Vorkommen im Süden, das annähernd noch in Konkurrenz zu dem Vorkommen im Kelsterbacher Wald tritt, so massiv geschädigt wird, dass der Gutachter davon ausgeht, dass es anschließend quasi zusammenbricht. Er sagt, der Spenderteil in diesem Wald, also der Teil, der produktiv ist, wird durch die Fraport gerade überbaut, wenn das Genehmigungsverfahren durchgeht. Somit würden beide Vorkommen massiv flektiert. Dies ist zunächst einmal der Kenntnisstand, auf den wir uns stützen.

Wurde ungleich oder gleich untersucht, oder wo wurde besonders intensiv untersucht? Inwieweit beeinflusst eine Untersuchungstiefe einen Erkenntnisstand? – Zunächst würde ich sagen, wenn man intensiver untersucht, hat man einen besseren Erkenntnisstand. Das kann vortäuschen, dass dort ein größeres Vorkommen vorhanden sei, obwohl es nicht tatsächlich vorhanden ist, sondern nur deshalb, weil tiefer untersucht wurde.

Es wäre schön, wenn wir diese Aussage so treffen könnten. Aber nein, es ist leider für das Vorhaben schlimmer. Man hat rundherum intensiver untersucht als im Kelsterbacher Wald, weil man mit der erschreckenden Erkenntnis nicht klarkam, auf welch ein großes Vorkommen man getroffen ist. Das ist das Fatale, wenn man sich im Genehmigungsverfahren befindet, dann macht sich eine eigene Logik breit. Hätte man das zehn Jahre vorher gewusst, hätte sich niemand erschrocken, sondern wir hätten uns alle gefreut. So hat man aber festgestellt, dass man auf ein großes Problem stößt, und das hat Schrecken ausgelöst.

Um es ganz deutlich zu sagen: Die Untersuchungen für das FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald sind im Maßstab deutlich geringer ausgefallen als für den Wald, um den wir bei der A-380-Werft gerungen haben. Es ist dort ein qualitativer Unterschied, der mich doch sehr erstaunt hat. Ich kann nur sagen, wie dieser Mangel in diesem Jahr noch geheilt werden soll, ist mir völlig schleierhaft. Schon gar nicht kann ich feststellen, wie er bis März geheilt werden soll, wenn wir neue Unterlagen bekommen.

Wenn Sie in die anderen Bereiche hineingehen, können Sie feststellen, dass man an allen Stellen rundherum in den Wäldern permanent weiter untersucht hat, nur nicht im Kelsterbacher Wald. Wenn überhaupt ein Untersuchungsdefizit vorhanden ist, dann im Kelsterbacher Wald und nicht in den Wäldern rundherum.

Ich darf Ihnen auch sagen, das wiederum macht mich etwas unruhig im Hinblick auf die Frage, wie das mit der Kohärenz werden soll. Die Landesregierung hat eigentlich eine Menge dafür getan nachzuweisen, dass im Kelsterbacher Wald alles nicht so bedeutend ist. Rundherum ist ja auch noch Wald. Es ist Ihnen nicht gelungen, aber wir wissen jetzt schon relativ gut Bescheid über das, was rundherum ist. Das ist aber mein Bauch-

gefühl, dazu würde ich gerne Planungen sehen. Ich mache mir aber schon so meine Gedanken, wie das mit der Kohärenz wird.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Norgall, ich möchte zwei Dinge ansprechen. Sie hatten Ihrerseits den A-44-Fall angesprochen. Ich habe noch nicht ganz verstanden, wo Ihrer Meinung nach die Vergleichbarkeit liegt und würde das gerne noch einmal von Ihnen hören.

Sie hatten soeben den Vogelschlag als ein Beispiel für ein Problem genannt. Ein anderes Problem besteht hinsichtlich des Hirschkäfervorkommens, das ebenfalls eine Rolle spielt. Ich knüpfe meine Frage nun an der Vogelschlagproblematik an. Wenn die Bahn im Sinne dessen, was Fraport plant, aufgrund des Vogelschlagproblems so gar nicht nutzbar ist, d. h., wenn die Vögel da sind, müssen die Flieger durch das Vogelschlagmanagement ferngehalten werden, um eine Kollision zu vermeiden, ist dann bei der Variantenauswahl, die durch den LEP festgelegt wird, nicht ein Fehler gemacht worden, einmal als Laie unterstellt, dass wegen der größeren Entfernung zu der Wasserfläche des Mains die vom Raumordnungsverfahren auch als denkbar bezeichnete zweite Variante diese Problematik zumindest deutlich weniger aufweist?

Herr **Norgall:** Den Vergleich mit dem Gerichtsverfahren zur A 44 habe ich deshalb angeführt, weil Ihnen das Vorhaben bekannt ist. Wenn ich ein Vorhaben in einem anderen Bundesland genommen hätte, kennt man die Problematik im Hause weniger. Ich wollte damit aufzeigen, dass ein Gericht von sich aus nicht mit großen Schritten hergeht, um eine staatliche Planung niederzumachen. Es ist vielmehr umgekehrt: Ein Gericht macht nur das Wenigste, und der Staat hat die Pflicht und das Recht, eine Planung zu machen. Also tut ein Gericht nicht mehr als das, was es unbedingt tun muss, wenn es einen Rechtsverstoß feststellt. Dies war auch im Verfahren der A 44 der Fall: Der Planfeststellungsbeschluss wurde nicht aufgehoben, sondern nur ausgesetzt. Das heißt, viele Rechtsbeziehungen blieben bestehen, und ein Punkt musste nachgearbeitet werden.

Ich vermute, so wird es auch beim Frankfurter Flughafen geschehen, wenn irgendein Kläger – dies ist nicht allein auf uns beschränkt – das Gericht tatsächlich in der Sache davon überzeugt, dass ein Rechtsverstoß vorliegt. Wenn man im Verfahren nicht zu einer Heilung kommt, wird das Gericht sicherlich den Vollzug in diesem Bereich aussetzen, bis das Problem durch ein nachgelagertes Genehmigungsverfahren und Prüfverfahren irgendwelcher Art gelöst ist. Ich wollte damit nur sagen, dass es rechtstechnisch wahrscheinlich nicht so schwierig ist, aber wahrscheinlich wird dann die Zeitproblematik unangenehm werden.

Ich muss sagen, ich kann Ihre Frage nicht umfassend beantworten. Wir stellen nur fest, im Rahmen des LEP-Verfahrens ist man diesem Problem überhaupt nicht nähergetreten. Die Erkenntnisse aus dem Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren wurden nicht aufgenommen, obwohl sie natürlich vorhanden waren. Wir konnten in den Unterlagen eigentlich nur erkennen, dass man an dieser Stelle schlicht und einfach weggetaucht ist und gesagt hat: Es wird schon gehen. – Wir fragen uns aber: Kann denn eine solche Standortentscheidung getroffen werden, wenn im Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren, das parallel läuft, die Erkenntnis auftritt, dass es ein

großes Problem gibt, zwar kein rechtliches Problem, aber ein faktisches Problem, und dass dieses Problem im Prinzip auch von der Gegenseite dadurch anerkannt wird, dass sie den Gutachter selbst beschäftigt? – Damit hat man auch gleichzeitig zugestanden, er hat keinen Unfug geredet, sonst bezahlt man den Mann nicht anschließend selbst. Auf der LEP-Ebene sage ich: Ich weiß zwar noch nicht, wie ich das Problem löse, aber ich vertraue einmal darauf, dass es schon klappen wird. – Ich habe dies sicherlich sehr locker gesagt, aber das Problem ist, Sie finden in den Unterlagen nicht mehr als einen Verweis auf die Zukunft.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Ich habe es so verstanden: Wenn das Vogelschlagrisiko gemanagt werden soll, heißt dies gegebenenfalls, in bestimmten Zeiten, wenn viele Zugvögel ziehen, muss der Bahnbetrieb eingeschränkt werden. Nun gebe ich Ihnen recht, dass man nicht immer genau vorher weiß, wann die Vögel ziehen. Man kann es allenfalls saisonbedingt ungefähr einschätzen, aber keinesfalls präzise. Das heißt: In welchem Umfang sinkt meine Planungssicherheit für die Benutzbarkeit durch die Kapazität der neuen Bahn? – Ich kann den Flugplan schließlich nicht von einem auf den anderen Tag oder gar innerhalb eines Tages mehrfach umstellen, sondern ich muss eine kontinuierliche Kapazitätsgarantie haben. Können Sie aufgrund dieser Vogelschlagrisiken eine Einschätzung geben, um wie viel diese Kapazität im Kontinuum dadurch eingeschränkt sein könnte?

Herr **Norgall:** Nein, das kann ich nicht tun, und das macht auch die Problematik aus. Ich möchte Sie daran erinnern, dass schon ganz am Anfang des Verfahrens die staatliche Vogelschutzbehörde sehr vor dieser Variante gewarnt hat. Das ist damals durch die „Hessenschau“ gegangen. Ich habe den Beitrag zwar selbst nicht gesehen, aber er muss ziemlich viel Aufsehen erregt haben. Die Filmaufnahmen müssen auch noch vorhanden sein, wo sozusagen aus dem Dokument vorgelesen wurde.

Ich vermute einmal, die Vogelschutzbehörde ist zu einem ähnlichen Ergebnis gekommen wie auch alle Gutachter, die sich damit beschäftigt haben: In manchen Jahren wird das Problem gering sein, in manchen Jahren wird es größer sein, aber Sie bekommen es einfach nicht in den Griff. Sie wissen vor allem heute nicht, was wirklich auf Sie zukommt.

Auf der Ebene der logischen Verknüpfung stehen Sie zwischen dem Risiko null und unendlich. Natürlich wird weder null noch unendlich eintreten, aber wo liegt das Risiko? – Dazu möchte ich mich nicht äußern, weil ich es nicht weiß. Das ist gerade das Problem: Man kann es nicht abschätzen, wenn man es nicht kennt. Alle wissen, es ist ein Problem, aber keiner sagt, wie es gelöst wird. Man kann nur sagen, es besteht noch ein Ermittlungsdefizit, ein Erkenntnisdefizit, oder es bleibt ein Risiko. Aber wenn Sie wenig über ein Risiko wissen, sagen Sie einmal, wie groß es ist. Das finde ich nicht ganz einfach.

Abg. **Ursula Hammann:** Es gab die Grunddatenerhebung im Hinblick auf die prioritären Lebensräume. Soweit ich weiß, ist die Grunddatenerhebung vom RP Darmstadt in Auftrag gegeben worden. Diese Grunddatenerhebung hatte aber doch den Inhalt, dass es diesen prioritären Lebensraum gibt. Das hat doch dann das Land Hessen verneint. Das

heißt also, letztendlich ist nach der Grunddatenerhebung sehr wohl festgestellt worden, dass es diesen prioritären Lebensraum Borstgrasrasen gibt. Ist das richtig? – Vielleicht habe ich das etwas missverständlich ausgedrückt.

Herr Norgall, Sie hatten auch noch nichts zur Immissionssituation gesagt. Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde doch auch die Immissionsbelastung für die Natura-2000-Gebiete unter die Lupe genommen. Sie sagen, dies sei unzureichend geschehen. Können Sie noch einmal darstellen, an welchen Punkten man das festmacht?

Herr **Norgall**: Aufgrund der Grunddatenerhebung, die das Land Hessen – übrigens aus unserer Sicht sehr vorbildlich von der Methode her – durch das Land laufen lässt, hat der Gutachter nachher die entsprechenden Vorgaben gemacht. Er kommt zu dem Ergebnis, es ist ein prioritärer Lebensraum. Es gibt Abstimmungsgespräche und Rückfragen vonseiten der Landesregierung, natürlich immer vertreten durch die zuständigen Behörden, in diesem Fall durch das Regierungspräsidium: Kann das sein? Wie ist denn das? Was passiert denn gerade? – Das kann man auch nachvollziehen, wenn man weiß, dass dadurch möglicherweise ein großes Ausbauverfahren, ein großes Investitionsverfahren im Genehmigungsverfahren anders gesteuert werden muss. Daher muss rückgefragt werden, und man kann nicht einfach sagen: Der Mann hat schöne Augen, dem glauben wir einfach.

Dann passiert das, wozu die Behörde grundsätzlich verpflichtet ist: Sie hat nicht einfach blind übernommen, sondern sie hat ihre eigene Meinung gesagt. Das muss sie meines Erachtens auch. Die spannende Frage lautet aber: Wie hat sie begründet? – Das ist der Streit, über den wir derzeit reden. Wir streiten darüber, ob die rechtliche Definitionsabgrenzung, die im Dialog auch mit der Landesregierung vorgenommen wurde – man kann aus den Akten ersehen, es wurde auf allen Ebenen nachgedacht, auch im Umweltministerium –, Bestand haben kann. Dazu habe ich gar keine rechtlichen Fragen aufgeworfen, sondern ich habe Ihnen nur gesagt: Das Kuriose dabei ist, dass das Land Hessen die Definition, die es nun im Bereich des Kelsterbacher Waldes zur Abgrenzung des prioritären Borstgrasrasens oder des Lebensraumes, den wir als prioritär auffassen, zum Maßstab macht, an keiner anderen Stelle in diesem Land zugrunde legt, auch nicht wenige Kilometer weiter südlich des Flughafens im NSG Mönchbruch.

Der entscheidende Punkt ist, man klammert sich daran, dass man sagt, nach der Definition der FFH-Richtlinie ist dieser Lebensraum nur dann prioritär, wenn er nicht im Tiefland vorkommt, sondern eher in den Mittelgebirgsregionen liegt. Wenn Sie sich aber das Naturschutzgebiet Mönchbruch anschauen, können Sie, selbst wenn Sie die Gegend nicht sehr gut kennen, unschwer erkennen, dass das keine Mittelgebirgsregion ist, sondern mit etwa 100 m in etwa die gleiche Höhenlage hat. Genau dort ist aber der prioritäre Lebensraum. Das hat auch nie jemand bestritten, und das sagt das Land mit Kontinuität. Wir sagen, das ist doch ein Widerspruch auf der Sachebene. Dazu muss man kein großer Jurist sein. Das ist der Konflikt an dieser Stelle.

Ich komme zu Ihrer Frage bezüglich der Immissionen. Das ist zunächst einmal eine theoretische Betrachtung; denn die Richtlinie besagt, ich muss die Immissionen betrachten, und man weiß, dass sich die Immissionen sozusagen über eine Zeitachse ändern werden. Dann stellt sich die Frage: Wo ist mein Betrachtungszeitraum für die Im-

missionen zu Ende: nach fünf Jahren, nach zehn Jahren, nach 15 Jahren, nach 20 Jahren?

Im Genehmigungsverfahren hatten wir die Situation, dass der Zeitraum einmal im Jahr 2015 zu Ende war, nun ist er 2020 zu Ende. Was Sie aber nie finden, ist eine Herleitung aus dem Schutzgegenstand heraus, weshalb gerade an dieser Stelle der Betrachtungszeitraum aufhört. Wenn ich auf der theoretischen Ebene bleibe, muss ich mir eigentlich die Frage stellen: Weshalb hört er nicht 2012 oder 2017 auf? – Vielleicht ist er aber auch erst 2030 zu Ende. – Das hat aber nie jemand diskutiert. Man hat vielmehr immer gesagt: Wir haben einen Planungshorizont, der aus dem deutschen Planungsrecht abgeleitet wird. Dies ist zunächst einmal das grundsätzliche Problem auf der formalen Ebene.

Sie brauchen weiterhin nur in den Waldschadensbericht hineinzuschauen, um zu sehen, dass es dem Wald im Rhein-Main-Gebiet nicht sonderlich gut geht. Unstrittig ist auch, dass wir im unmittelbaren Umfeld dieser Bahn, einerseits durch den Flugverkehr, andererseits aber auch durch das ausgelöste Kfz-Aufkommen, natürlich erhöhte Immissionen haben. Das geht auch aus den Unterlagen der Planfeststellung hervor.

Die Frage ist, ob die erhöhten Immissionen, die kartenmäßig im Raster in diesem FFH-Gebiet dargestellt sind, im Genehmigungsverfahren daraufhin geprüft werden müssen, was dies für die ökologische Stabilität dieses Waldes bedeutet. Ich gehe nun einmal einen Schritt weiter und unterstelle, dass man dort eine Landebahn hineinsetzen darf. Dann wird nicht jeder Baum dort gerodet. Aber es stellt sich die Frage: Was bedeuten dann diese Immissionen für die Bäume, die noch dableiben?

Im Genehmigungsverfahren bekommen wir darauf zur Antwort: Es gibt eine Messstelle neben der Startbahn 18 West, die im Zusammenhang mit dem Waldsicherungsverfahren Grundwasser zum Thema Startbahn 18 West betrieben wurde. Sie wurde irgendwann eingestellt, aber man hat nun eine neue errichtet, auch wieder westlich der Startbahn 18 West, und dort könne man keine Wechselwirkungen zwischen den Immissionen, die durch die Startbahn 18 West hervorgerufen werden, und den Auswirkungen im Ökosystem feststellen, und deshalb könne man sich dieser gesamten Frage, die ich gerade aufgeworfen habe, enthalten.

Zusammenfassend stellt sich zum einen die Frage: Welches ist der richtige Zeitraum, den ich in den Blick nehme? – Dazu wird gar nichts gesagt. Auf der anderen Ebene sagt man: Da wir zwei Messstellen haben – eine, die schon lange geschlossen ist, und eine, die vonseiten des Landes neu errichtet wurde – und dort keinen unmittelbaren Wirkungszusammenhang im Istzustand feststellen, brauchen wir es auf der anderen Ebene gar nicht erst zu betrachten. Wir haben daraufhin immer gesagt: Was passiert denn wohl mit den Schadstoffen – in diesem Fall mit den Stickstoffverbindungen –, die den Wald aufdüngen, die ihn versauern? – Das sind die Wirkungsmechanismen, die Ihnen auch aus der Waldschadensdiskussion bekannt sind. Was geschieht wohl mit diesen erhöhten Gaskonzentrationen in den Waldbeständen, die im Luftraum prognostiziert werden? Muss man nicht davon ausgehen, dass sie in irgendeiner Weise, über Depositionsvorgänge, in das Ökosystem eindringen? – Es gab eine heftige Auseinandersetzung sowohl beim Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren als auch schon im Raumordnungsverfahren. Aus den Unterlagen, die ich im Zusammenhang mit dem weiteren Verfahren kenne, kann ich keinen inhaltlichen Fortschritt erkennen, dass

sich die Landesregierung diesem Problem auf der Genehmigungsebene im Verfahren qualitativ nähert, sondern es wird weiterhin gesagt: Wir können diese Fragestellung nicht dem Verursacher zuordnen, und deshalb können wir damit weiter nicht umgehen.

Wenn Sie heute im landwirtschaftlichen Bereich irgendwo einen großen Stall mit Vieh errichten wollen, wird diesem Problem, auch verursacherbezogen, methodisch nachgegangen. Auf dieser Ebene aber sagt man bei einem großen Verkehrsflughafen wie dem Frankfurter Flughafen, es gebe keine Methode, sich dieser Fragestellung methodisch zu nähern, aber wenn Sie einen großen Schweinemaststall oder einen Stall für Hühner mit mehreren Tausend Tieren errichten, wird dieser Frage methodisch nachgegangen. Das ist doch für uns einigermaßen schwierig nachzuvollziehen.

Abg. Frank-Peter Kaufmann: Herr Norgall, ich möchte noch einmal direkt zu dem Landesentwicklungsplan kommen. Im Beschluss der Landesregierung auf Seite 6 steht unter III.4 „Sonstige Festlegungen“ als letztes Ziel:

Die für die Erweiterung des Flughafens erforderlichen naturschutz- und forstrechtlichen Ausgleichsflächen müssen, sofern dies nicht bereits geschehen ist, regionalplanerisch gesichert werden. Dies soll auf Grundlage eines regionalen Kompensationskonzepts erfolgen, welches in Abstimmung mit dem Siedlungsstrukturkonzept entwickelt wird. Die Festlegung der Ausgleichsflächen soll insbesondere unter Berücksichtigung der geplanten Weiterentwicklung des Regionalparks Rhein-Main erfolgen.

Bleiben wir an dem Beispiel des prioritären Lebensraums, der durch den geplanten Bau der Bahn vernichtet wird. Ist denn der Ausgleich eines solchen prioritären Lebensraums beliebig in die Planungsdisposition stellbar im Rahmen der Weiterentwicklung des Regionalparks bzw. im Rahmen eines regionalen Kompensationskonzepts? Gibt es im regionalen Bereich überhaupt eine Möglichkeit, diesen Lebensraum zu ersetzen, und wie kann man sich das vorstellen, oder kann dieser prioritäre Lebensraum auch durch eine andere, naturschutzmäßig wichtige Ausgleichsfläche ersetzt werden?

Herr Norgall: Ich hatte vorhin schon einmal versucht, dies zu erläutern: Aus Wald mach' Wasser, oder aus Borstgrasrasen mach' Wald, diese Logik ist nicht möglich. Das, was zerstört wird, muss auch über die Kohärenz wieder hergestellt werden. Das ist völlig eindeutig.

Die zweite Frage bewegt sich eher auf der theoretischen Ebene, wie beispielsweise auch die gestern diskutierte Frage, wie weit man das Nachtflugverbot festsetzen darf. Es kommt immer darauf an, was Planung tut: Je allgemeiner Planung ist, desto allgemeiner kann sie auch an dieser Stelle sein. Je konkreter sie ist, desto konkreter muss sie sein. In diesem Fall ist sie sehr konkret, was den Eingriff betrifft oder was das betrifft, was wir mit der Festlegung der Bahn als Eingriff erleben. Sie ist aber im Maximum unkonkret, was die Frage der Heilung betrifft. Das geht nach unserer Meinung nicht. Es stellt sich immer wieder die Frage: Kann Planung auf der gleichen Ebene unterschiedlich ausgestaltet werden: einmal schaut sie sozusagen mit der Lupe, und einmal tritt sie sozusagen noch einmal 10 m zurück und entfernt sich davon. Wir glauben nicht, dass das möglich ist. Sie können nicht in ein und demselben Genehmigungsverfahren einmal

sagen: Ich gehe weit zurück, und einmal sagen, ich gehe ganz nahe heran. Das halten wir für nicht machbar. Damit tritt das Problem auf. Die Formulierung, die Sie soeben vorgelesen haben, zeigt, wie weit man sich davon entfernt hat, damit man in eine ganz allgemeine Betrachtung hineingerät.

Abg. **Elisabeth Apel:** Herr Norgall, ich möchte auf den von Ihnen angesprochenen Konflikt Wirtschaftsraum/Naturraum zu sprechen kommen. Ich denke, wir sind uns einig, dass die wirtschaftliche Entwicklung dieses Bundeslandes nicht unwesentlich von dem Ausbau des Frankfurter Flughafens abhängt. Man kann unterschiedlicher Meinung sein, aber man muss auch einmal zugestehen, dass es Menschen gibt, die dieser Meinung sind.

Auf der anderen Seite soll natürlich der Naturraum im Saldo, wenn irgend möglich, erhalten bleiben. Sehen Sie bei dem Konflikt, der nun einmal vorhanden ist, Lösungsmöglichkeiten, die sich unter Umständen außergerichtlich klären ließen? Wenn man den Willen zum Ausbau des Frankfurter Flughafens als Fixum nimmt, gibt es aus Ihrer Sicht dann Lösungsmöglichkeiten, um den Eingriff in die Natur so zu kompensieren, dass Sie sagen, es tut zwar weh, wir wollen es eigentlich nicht, aber mit dieser Lösung könnten wir leben?

Herr **Norgall:** Der erste Teil Ihrer Frage ist schon schwierig, aber der zweite Teil führt mich in eine richtige Problemlage.

Sie fragten, ob nicht für alle klar sein müsse, dass die wirtschaftliche Entwicklung des Landes davon abhängt, ob der Flughafen ausgebaut wird oder nicht. Ich glaube, in der Fragestellung muss man zustimmen. Was eine unterschiedliche Konsequenz sein kann, ist die Antwort. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, sagen Sie immer, wenn der Frankfurter Flughafen ausgebaut wird, ist das gut für die wirtschaftliche Entwicklung. Ich sage das Gegenteil: Das ist schlecht. Ich möchte dies holzschnittartig begründen.

Wenn man sich anhört, dass bei dem Neujahrstreffen der IHK laut darüber nachgedacht wird, was man in der „FAZ“ nachlesen konnte, dass diese Bahn eigentlich den Bedürfnissen nur sehr begrenzt gerecht wird und man nach 2020 schon wieder eine neue Bahn bräuchte, dann ist der Standort schlecht, was wir schon zu Beginn unserer Diskussion gesagt haben. Wir möchten damit aber nicht diesen Wirtschaftsstandort oder das Rhein-Main-Gebiet schlecht machen. Wenn man jedoch sagt, der Luftverkehr ist wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung, braucht man einen Standort, an dem dies auch langfristig funktioniert, und das ist nicht der Kelsterbacher Wald. Insofern glaube ich persönlich, dass Sie damit der Entwicklung des Rhein-Main-Gebietes schaden, weil Sie eine Bahn festlegen, die relativ schnell wieder die Grenzen der Entwicklung aufzeigt, und dann stehen Sie genau wieder vor dem Problem, was uns Lufthansa mit dem schönen, aber makabren Satz gesagt hat: „Stillstand ist Rückschritt.“ Dorthin werden Sie relativ schnell kommen. Wenn ich mich recht erinnere, hat irgendein Fraktionsmitglied der CDU einmal gesagt: Jede Generation muss die Entscheidung fällen, ob dort weitergebaut wird. Ich glaube, diese Generation muss es zweimal tun. Das ist das Bittere dabei. Dies wollte ich nur holzschnittartig begründen. Sie betreiben an dieser Stelle eine Planung, die in die Sackgasse führt.

Kann man einen Ausgleich finden, indem man den Flughafen ausbaut mit der Maßgabe, dem Naturschutz gerecht zu werden? Das impliziert etwas Schwieriges. Das Erste ist, dass der Schaden natürlich unmittelbar ist und die Frage der Wiedergutmachung im Genehmigungsverfahren definiert wird. Ich habe Ihnen zunächst auf der formalen Ebene gesagt, wo meine Unsicherheiten und meine Schwierigkeiten liegen, insbesondere auch deshalb, weil das Genehmigungsverfahren an dieser Stelle zurzeit nichts bietet. Das muss ich so deutlich sagen. Das Planfeststellungsverfahren hat eine Lösung aufgezeigt, die aber wieder verworfen wurde.

Wir wissen, dass die Fraport aus dem angedachten Kohärenzraum Mönchbruch herausgeht. Das hat sie Herrn Wirtschaftsminister Dr. Rhiel im Oktober geschrieben. Fraport geht aus dem Naturschutzgebiet Mönchbruch heraus. Dann wird man irgendwo in der Nähe bleiben. Ob das klappt, liegt aber im Nebel. Soviel auf der formalen Ebene. Insofern fällt es mir schwer, darauf zu antworten.

Ich habe aber schon verstanden, dass Sie mich gefragt haben: Kann man mit dem BUND handeln? – Dazu muss ich mich vorsichtig zurückziehen und sagen: Zum Ersten entscheidet das der Vorstand, und zum Zweiten glaube ich, es gehört nicht hierher.

Abg. **Elisabeth Apel:** Ich habe Sie nicht persönlich gefragt, sondern ich habe den Anzuhörenden BUND gefragt. Wir haben heute Morgen sehr viel von der Problembeschreibung gehört. Man kann auch sagen, sie ist gegeben. Ich bin ein sehr pragmatischer Mensch. Ich höre mir die Problembeschreibung eine gewisse Weile an, und dann versuche ich, eine Problemlösung zu finden. Man kann natürlich sagen, wir drücken die Problemlösung an ein Verwaltungsgericht ab.

Meine Frage lautete: Können Sie sich vorstellen, dass es grundsätzlich das Bestreben nach einer Problemlösung gibt, wenn man zugrunde legt, dass der Wille zum Ausbau des Frankfurter Flughafens gegeben ist, oder sagen Sie, mit diesem grundsätzlichen Willen zum Ausbau des Frankfurter Flughafens wird es mit uns keine Suche nach einer Problemlösung geben?

Herr **Norgall:** Ich glaube, wir kommen nun in die Frage der Verbandsbeteiligung hinein. Ich spreche hier für meinen Arbeitgeber. Wir regeln dies im Verfahren, und so ist auch die Einladung zu verstehen, nämlich im Rahmen der Beteiligung am LEP und an seiner Aufstellung. Der Gesetzgeber hat letztlich dieses Recht gegeben, weil er sagt, ich will im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ein Maximum an Erkenntnisstand haben, damit die Entscheidung in der Sache und auch auf der formalen Ebene schließlich nach allen Seiten besteht. Wenn Sie sich anschauen, mit welchem Aufwand wir als Verband dieses Verfahren materiell und auch personell betreiben, ist die Tatsache, dass wir genau um die Erfüllung dieses Ziels ringen, gar nicht mehr infrage zu stellen.

Ich weiß – damit möchte ich nun auch den zweiten Teil Ihrer Frage beantworten –, dass uns das oft nicht geglaubt wird. Daran kann ich aber relativ wenig tun. Mehr kann ich Ihnen dazu nicht sagen. Wenn man das Engagement eines ehrenamtlichen Verbandes, der auf Probleme hinweist, permanent als politisches Handeln interpretiert und ihm nicht zubilligt, dass er sich tatsächlich in der Materie bewegt, die das Gesetz als seinen Auftrag definiert, dass er diesen Auftrag ernst nimmt und nicht vor dem Konflikt wegläuft,

der sich daraus ergibt, wenn man das immer nur als destruktiv interpretiert, kommt man natürlich in unterschiedliche Gemengelagen hinein. Dies müsste man aber möglicherweise auch woanders diskutieren. Ich kann dies auch nur aus den Erkenntnissen heraus sagen, die ich über die Diskussion zur A 44 erlangt habe, die im Landtag stattgefunden hat.

Zum Ausgleich in der Sache kann ich sagen, ich kenne diesen Verband schon sehr lange, und ich habe nie erlebt, dass er sich dagegen gesperrt hat, wenn man mit ihm sprechen wollte. Auch dies sage ich einmal, um einen deutlichen Gegenpunkt zu vielem zu setzen, was man so hört.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Vielen Dank, Herr Norgall. Wir haben uns etwas länger als eine Stunde mit Ihrem Beitrag beschäftigt. Ich beende die Fragerunde an dieser Stelle und bedanke mich bei Ihnen sehr herzlich.

Ich rufe als nächstes den Vertreter der Initiative „Zukunft Rhein-Main“ auf.

Herr **Hunkel**: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Minister, sehr geehrte Damen und Herren des Hessischen Landtags! Ich bin Erster Stadtrat in Neu-Isenburg. Neu-Isenburg ist ein Mitglied der Zukunftsinitiative Rhein-Main. Ich möchte Ihnen kurz am Beispiel der Stadt Neu-Isenburg die Auswirkungen auf die Umwelt darlegen, die durch den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens entstehen. Mit diesem Thema haben wir in Neu-Isenburg eine reiche Erfahrung.

Im Jahr 1984 wurde die Startbahn West eröffnet. Schon damals war die vom Flughafen ausgehende Auswirkung auf die Umwelt ein wesentliches Thema für die umliegenden Kommunen und ihre Bürgerinnen und Bürger. In diesem Zusammenhang ist es aus heutiger Sicht vielleicht einmal interessant zu erfahren, dass die damals neu gebaute Bahn als umweltfreundlich bezeichnet wurde. Der Grund liegt darin – so wurde argumentiert –, dass die bis dahin stark belästigten Wohngebiete der Kommunen im Osten und im Westen entlastet würden, weil ein Großteil der Abflüge über die neue Startbahn abgewickelt werde. Andererseits seien die Starts auf dieser neuen Bahn erträglich, weil ihre Abflugroute sehr lange über unbesiedelte Gebiete verlaufe.

Gerade für Neu-Isenburg, das vor dem Bau der Startbahn West unter starkem Fluglärm gelitten hatte, wurde eine deutliche Besserung versprochen. Diese Besserung trat dann auch tatsächlich ein. Während die bis dahin stark leidenden Gemeinden im Osten und Westen des Flughafens alle von der neuen Bahn profitierten, weil es weniger Lärm gab, wurden im Süden neue Bereiche erstmals dem Fluglärm ausgesetzt.

Dieser Rückgang des Fluglärms in Neu-Isenburg war jedoch von begrenzter Dauer. Anfangs gab es deutlich weniger Flugbewegungen auf den Parallelbahnen, und auch bei den einzelnen Maschinen war hörbar, dass die technische Entwicklung in der Luftfahrt nicht still stand. Sie wurden leiser, und die Zahl der richtig lauten Krachmacher nahm langsam ab. Es blieben vor allem die amerikanischen Militärmaschinen und, nach der Öffnung Osteuropas, die Flugzeuge der dortigen Fluggesellschaften als auffällige Störer übrig.

Der entscheidende Faktor war jedoch die rasante Zunahme der Flugbewegungen in den Neunzigerjahren. Bis heute hat sich die Zahl der Starts und Landungen, die auf dem bestehenden Bahnsystem abgewickelt werden, verdoppelt. Für die Nachbarn des Flughafens hat diese Zunahme des Flugverkehrs eine sehr unangenehme Auswirkung. In vielen Wohngebieten wurde es immer lauter. In Neu-Isenburg waren vor allem die nördlichen Stadtteile der Kernstadt, aber auch Zeppelinheim und Gravenbruch ganz besonders betroffen. Während früher also vor dem Bau der Startbahn West die Anwohner durch die vielen lauten Starts beeinträchtigt wurden, ist es nun die große Anzahl der Landungen, die tagsüber unsere Bürgerinnen und Bürger quälen und ihnen nachts den Schlaf rauben.

Von unseren nördlichen Stadtteilen aus kann man die landenden Maschinen in einigen hundert Metern Entfernung zeitweise im Minutentakt anfliegen sehen. Die massive Zunahme der Flugbewegungen seit 1984 führt zu einem so starken Anstieg der Fluglärmbelastung, dass nicht nur der Nutzen des technischen Fortschritts in Form von lärmärmerem Fluggerät aufgezehrt wird, sondern dass die Lärmbelastung insgesamt ansteigt. Technische Fortschritte, die zur Reduktion der Sicherheitsabstände führten, sowie bauliche Maßnahmen wie z. B. kapazitätsoptimierende Rollwege führten dazu, dass der sogenannte Koordinationseckwert kontinuierlich gesteigert werden konnte, und zwar von 52 bis 55 Flugbewegungen pro Stunde im Jahr 1976 auf nunmehr 80 bis 82 Flugbewegungen. Es sind also deutlich mehr Bewegungen pro Stunde durchführbar als früher. Wir müssen konstatieren, dass der Flughafen den Gewinn aus dieser Entwicklung ziehen konnte, aber letztendlich auf Kosten der Bevölkerung, die den Preis in Form von höherer Lärmbelastung zahlen musste.

Wir hatten schon früh die Vorstellung entwickelt, dass fairerweise auch die Wohnbevölkerung am technischen Fortschritt – beispielsweise in Form einer Minderung des Fluglärms – partizipieren sollte. Außerdem sollten dieser Umweltbelastung auch klare Grenzen gesetzt werden, wenn Beeinträchtigungen der Gesundheit, des Eigentums oder des Anspruchs auf ein Leben ohne unzumutbare Belästigung zu befürchten sind. Beide Erwartungen wurden jedoch enttäuscht, wie wir zu unserem Leidwesen erfahren mussten.

Das Regionale Dialogforum Flughafen veranstaltete am 24. Februar 2003 ein Hearing zur Lärmwirkungsforschung. Während dieser Veranstaltung wurden die Ergebnisse der Fluglärmmessung in Neu-Isenburg präsentiert, die einen Dauerschall im nördlichen Bereich von 65 dB(A) und hohe Einzelpegel von weit über 80 dB(A) dokumentieren. Die spontane Reaktion von Herrn Prof. Spreng, einem der Autoren des vom Flughafen vorgestellten Fluglärmschutzkonzeptes, lautete: Wenn das stimmt, muss sofort etwas dagegen unternommen werden. – Meine Damen und Herren, die Ergebnisse stimmen. Sie entstammen gerichtsfesten Messungen der Firma deBAKOM, aber geschehen ist natürlich nichts.

Was geschieht, sind Planungen, die auf Jahrzehnte das Leben in der Nähe eines Großflughafens erheblich verändern werden, zum gesundheitlichen Schaden zigtausender Menschen. Aber die Gesundheit der Menschen zählt im Vergleich zum volkswirtschaftlich privilegierten Vorhaben „Flughafen“ wenig. Enttäuschend ist auch die Diskussion der Lärmgrenzwerte in der Bundespolitik. Bekanntermaßen enthält weder das kürzlich novellierte Gesetz zum Schutz vor Fluglärm noch ein anderes Gesetz oder eine andere Verordnung angemessene Grenzwerte, die die Bevölkerung vor Gesundheitsgefähr-

dung und Belästigung durch Fluglärm schützen. Immerhin gibt es solche Regelungen seit Jahrzehnten für den Straßenverkehr und für die Industrieanlagen.

Ich möchte in diesem Zusammenhang die sogenannte Belästigungsstudie des Regionalen Dialogforums Flughafen anführen. Eine der wesentlichen Aussagen lautet, dass die Bewohner des Rhein-Main-Gebiets durch Fluglärm stärker als der Durchschnitt der Bewohner in Hessen und auch in der gesamten Bundesrepublik gestört und belästigt sind. 64 % der Befragten sind durch Fluglärm mittelmäßig bis äußerst gestört oder belästigt. Auf Seite 99 dieser Studie findet sich die Aussage:

In der Ortslage Ost sind sowohl tagsüber als auch nachts die Anwohner in Offenbach und Neu-Isenburg diejenigen mit den höchsten Lärmbelastigungswerten.

Ich wiederhole an dieser Stelle noch einmal die Aussage: Es ist jetzt schon zu laut. Wie kann dann eine Flughafenerweiterung geplant werden, deren erklärtes Ziel es ist, die Zahl der Flugbewegungen um 200.000 und damit auch die abgegebene Lärmmenge erheblich zu steigern?

Ich möchte ein weiteres, kontrovers diskutiertes Thema anschnitten, das auch mit der Lärmproblematik zusammenhängt. Ich zitiere aus dem Landesentwicklungsplan, Kapitel III.4:

Mittels des Siedlungsstrukturkonzeptes soll auf eine ausgewogene siedlungsstrukturelle Entwicklung des Flughafenumfeldes unter besonderer Berücksichtigung des vorsorgenden Schutzes der Wohnbevölkerung vor Fluglärm hingewirkt werden. Darüber hinaus soll ein regionaler Ausgleich der flughafeninduzierten Belastungen und Entwicklungsimpulse angestrebt werden.

Nun kann man sich unter „vorsorgendem Schutz der Wohnbevölkerung vor Fluglärm“ eine Reihe von Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes vorstellen. Hier wird jedoch auf das Werkzeug der Siedlungsbeschränkung abgehoben. Die Siedlungen, so heißt es allgemein, rücken auf den Flughafen zu, weil sie prosperieren und wachsen wollen und deshalb immer neue Baugebiete ausweisen. Dadurch schränken sie aber die Entwicklungsmöglichkeiten eines Flughafens ein, der systembedingt eine unbesiedelte Pufferzone um sich herum benötigt, die deshalb unbesiedelt sein muss, weil die Intensität von Fluglärm und Luftschadstoffen ein menschliches Wohnen dort unmöglich macht.

Diese Sicht der Dinge, dass nämlich die Siedlungen an den Flughafen heranwachsen, ist nach unserer Meinung aber grundfalsch. Wie sieht es z. B. in Neu-Isenburg aus? – Das stark betroffene Zeppelinheim wurde in den Dreißigerjahren gegründet, zur gleichen Zeit, als das jetzige Flughafengelände als Luftschiffhafen entwickelt wurde. Der Frankfurter Flughafen für Motorflugzeuge befand sich damals am Rebstock, also dort, wo sich jetzt der Messeparkplatz befindet und wo ein neuer Frankfurter Stadtteil entsteht. Die Jugendstilhäuser im Norden unserer Stadt, direkt an der Einflugschneise gelegen, wurden um die Jahrhundertwende vom 19. zum 20. Jahrhundert errichtet. Damals waren Flugzeuge noch Utopie. Die Stadt rückt also nicht auf den Flughafen zu; sie war schon längst da, als der Flughafen kam. Umgekehrt wird ein Schuh daraus. Der

Flughafen ist es, der uns durch seine Umweltauswirkungen immer näher rückt. Wir haben dadurch als Kommune Einschränkungen zu erleiden; denn durch die im Laufe der Jahre immer wieder vorrückende Siedlungsbegrenzungslinie wird eine städtebauliche Weiterentwicklung in der Zukunft immer schwieriger.

Dieses Problem haben aber auch alle anderen Kommunen in der Nachbarschaft des Flughafens. Wenn man diesen Vorgang der Schwächung des städtebaulichen Entwicklungspotenzials in einem Kranz von Kommunen um den Flughafen betrachtet und gleichzeitig sein flächenhaftes Wachstum ins Umland sieht, muss man zwangsläufig zu der Schlussfolgerung gelangen, dass sich hier ein regionalplanerisches Desaster anbahnt. Wenn ein Flughafen mitten in einem Ballungsraum liegt, muss man sich irgendwann entscheiden, ob man dem Flughafen noch weiteres Flächenwachstum zubilligen kann oder ob man – ganz hart gesagt – bereit ist, bestehende Siedlungen aufzugeben. Dazu könnte es nämlich auf lange Sicht kommen, wenn die Siedlungsbegrenzungslinien große Teile unserer Stadtgebiete eingrenzen werden.

Zum Schluss möchte ich noch einem lieb gewordenen Vorteil zuleibe rücken, mit dem wir immer öfter konfrontiert werden. So sind wir – wie häufig unterstellt wird – keine Gegner des Flughafens. Wir wissen um seine Bedeutung für viele Firmen, die in unserer Stadt ansässig sind und die sich teilweise deshalb bei uns angesiedelt haben, weil sie die Nähe zum Flughafen suchen oder benötigen. Die schnelle Erreichbarkeit weltweiter Flugverbindungen hat auch für viele Bürgerinnen und Bürger ihren Reiz.

Wir wünschen uns aber, dass der Flughafen seine weitere Entwicklung durchmacht, ohne die Kapazität seiner Nachbarn im Aushalten von Lärm zu überfordern. Wir wollen eine gerechte Aufteilung jener Vorteile und technischer Innovationen, die zu leiserem Fluggerät führt. Die Leitlinie für die Politik müsste deshalb lauten: Eine maßvolle Steigerung der Kapazität des Flughafens bei gleichzeitiger maßvoller Senkung des Fluglärms.

Vor über 30 Jahren war im Planfeststellungsbeschluss für die Startbahn West bereits erkannt worden, dass eine einseitige Forcierung der Flughafenentwicklung die Struktur der Region überfordern würde, und dementsprechend findet sich dort die Festlegung, dass der Flughafen nicht über seine damaligen Grenzen hinauswachsen solle und dass keine weitere Bahn mehr gebaut werden dürfe. Sie sei, so heißt es im damaligen Beschluss, nicht genehmigungsfähig. Ich denke, im Interesse einer gedeihlichen Entwicklung unserer Region sollten wir an dieser weisen Entscheidung unserer Vorgänger festhalten. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Abg. **Michael Boddenberg:** Herr Hunkel, Sie haben soeben davon gesprochen, dass es hauptsächlich in der Bevölkerung von Neu-Isenburg Erwartungen gibt, was die Frage der Lärminderung sowie auch leiserer Flugzeuge angeht. Inwieweit wird dies bei Ihnen thematisiert? – Einmal unabhängig Ihrer Position und unserer unterschiedlichen Auffassungen in der Sache selbst: Macht man mit dem Argument, das wir häufig hören, es werde alles immer lauter, im Grunde genommen eine eigentlich mögliche Debatte nicht nur in Deutschland, aber insbesondere auch in Deutschland nicht eher kaputt, indem man mit diesem Satz sagt: Wir brauchen uns sowieso nicht zu wehren, wir können sowieso nichts dagegen tun? – Ich gehöre zu denen, die sagen: Es gibt Potenziale, die vielleicht manchmal zunächst eher theoretischer Natur sind. Aber die Politik ist natürlich gefordert, dort Verbesserungen sukzessive einzuführen, möglichst ohne den Wettbe-

werb so zu verzerren, dass am Ende das Gegenteil dabei herauskommt. Ich sage einmal ganz pauschal: Wenn wir beispielsweise eine leisere Lufthansa in die Situation versetzen würden, mit Billigfliegern konkurrieren zu müssen, die lauterer Fluggerät einsetzen, wäre dies eher kontraproduktiv. Aber wird bei Ihnen konkret darüber gesprochen und möglicherweise auch an die Politik herangetragen, dass zwar andere Auffassungen bestehen, dass man auch diesen Ausbau nicht will, aber dass man, wenn er denn kommt, bestimmte Dinge erwartet?

Herr **Hunkel**: Herr Boddenberg, ja, es wird sehr intensiv darüber gesprochen. Ich möchte Ihnen zwei Beispiele dazu berichten. Herr Kühling und ich haben einmal ein persönliches Gespräch mit Herrn Bender geführt und haben ihm gesagt: Wir sind keine Flughafengegner, aber wir können unseren Bürgern nicht verkaufen, warum es immer lauter wird. Wir haben ihn gefragt, ob es nicht möglich sei, dass sich der Flughafen dazu verpflichtet, den Lärm zu reduzieren. Wir haben ihm ein Agreement dahin gehend vorgeschlagen, dass der technische Fortschritt nicht ausschließlich dazu genutzt wird, immer mehr Flugzeuge landen und starten zu lassen, sondern auch dazu, den Lärm zu reduzieren. Er hat sich zu einer solchen Vereinbarung außerstande gesehen.

(Abg. Michael Boddenberg: Was haben Sie konkret gefordert?)

– Wir haben gefordert, dass der Flughafenbetreiber Fraport sich bereit erklärt, von sich aus darauf hinzuwirken, dass der Fluglärm reduziert wird.

(Abg. Michael Boddenberg: Durch weniger Flüge?)

– Durch aktiven Schallschutz, indem man die Schallschutzmöglichkeiten aktiv nutzt.

Als weiteres Beispiel hatten wir die Abgeordneten Frau Zapf und Herrn Dr. Lippold kurz vor der Verabschiedung des Fluglärmschutzgesetzes in Neu-Isenburg eingeladen, hatten ihnen ebenfalls die Problematik vorgestellt und sie gebeten, doch endlich einmal eine Initiative auf Bundestageebene zu ergreifen, damit auch der aktive Lärmschutz tatsächlich betrieben wird. Es gibt eine ganze Menge aktiver Schallschutzmaßnahmen. Im Regionalen Dialogforum gibt es auch Gutachten darüber: Wenn alle aktiven Schallschutzmaßnahmen verwirklicht würden, die vorhanden sind, könnte der Lärmpegel um 8 dB(A) reduziert werden. Aber man führt diese Schallschutzmaßnahmen nicht durch, weil es eine Menge Geld kostet.

Ich möchte es noch einmal sagen: Wir sind mit unserer Argumentation nicht die penetranten Verhinderer des Flughafens, sondern wir wollen nur erreichen, dass man die aktiven Schallschutzmaßnahmen einmal aufgreift und umsetzt. Es gibt ein großes Potenzial, das nur umgesetzt werden muss. Aber niemand will so richtig daran. Herr Dr. Lippold und Frau Zapf haben uns versprochen, im Bundestag einen Initiativantrag einzubringen, dass gesetzliche Maßnahmen für den aktiven Schallschutz ergriffen werden. Ich bin einmal gespannt, wie dies in Zukunft weitergeht. Ich denke, es ist ein Potenzial vorhanden, das nicht genutzt wird oder nur unzureichend erschlossen wird. Darauf möchten wir hinweisen.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Danke schön, Herr Hunkel. – Ich darf in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass wir bereits in der Rhein-Main-Halle eine Anhörung durchgeführt hatten, als das Mediationspaket vorgelegt wurde. Dabei hat sich die Fraport verpflichtet, ein 10-Punkte-Programm zur Lärminderung umzusetzen. Das Regionale Dialogforum hat uns gemeldet, das sei geschehen. Man kann also nicht sagen, dass nichts geschehen sei.

Herr **Hunkel**: Wenn ich sage, es ist nichts passiert, meine ich den aktiven Schallschutz. Natürlich ist einiges passiert. Es sind Schallschutzprogramme – –

(Zuruf des Abg. Michael Boddenberg)

– Ja, es gibt Möglichkeiten, an den Flugzeugen selbst – –

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich glaube, Sie haben eben etwas durcheinandergeworfen, nicht, weil Sie es nicht wissen, sondern weil es da und dort schwierig ist, es zu unterscheiden.

Wir haben gestern oder vorgestern darüber gesprochen, dass uns die Flugzeughersteller sagen: Es gibt noch Riesenpotenziale. Aber das bedeutet logischerweise eventuell auch, neue Flugzeuge zu kaufen. Die Hersteller Boeing und Airbus hätten das natürlich sehr gern. Ihnen würde das sehr große Freude bereiten. Boeing beispielsweise prognostiziert, dass man in den nächsten Jahren 80 Luftverwirbelungen am Flugzeug noch wegbekommen kann. Meine Frage lautete: Haben Sie darüber gesprochen, oder haben Sie Herrn Bender gesagt: Flieg' weniger, damit es leiser wird?

Herr **Hunkel**: Nein.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich würde es aus seiner Sicht verstehen, wenn er sagt: Das ist uns nur schwer möglich, wir wollen gerade ausbauen.

Herr **Hunkel**: Herr Boddenberg, wir sagen natürlich Herrn Bender nicht, dass er weniger fliegen soll. So naiv sind wir auch nicht. Wir haben ihn vielmehr darum gebeten, daran mitzuwirken, dass diese aktiven Möglichkeiten des Lärmschutzes forciert genutzt werden und dass sich der Flughafen als Partner der Region auch bereiterklärt, Maßnahmen zu ergreifen, den Lärm zu reduzieren. Wir waren in unseren Vorstellungen sehr moderat und haben gesagt, pro Jahr 0,1 dB. Es kann keiner sagen, das sei utopisch. Aber das war leider nicht machbar.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Hunkel, welche Maßnahmen werden zum Lärmschutz ergriffen? – Ich selbst wohne zwar nicht in Neu-Isenburg, besuche aber nicht selten eine ehemalige Kollegin von uns, die in der Luisenstraße wohnt. Wenn man an einem schönen Mai-Nachmittag gegen 17 Uhr auf der Terrasse sitzt, kann man sich nicht unterhalten, weil bei der entsprechenden Wetterlage minütlich ein Flugzeug das

Gebiet überfliegt. Dann klirren die Kaffeetassen, und ein Gespräch ist nicht möglich. Das ist über Jahre unveränderlich meine subjektive Wahrnehmung.

Die ganze Diskussion beruht auf einem Mediationsergebnis. Das Mediationsergebnis hat fünf untrennbar miteinander verbundene Elemente, wie uns immer gesagt wird. Eines davon ist der Anti-Lärm-Pakt, d. h., das aktive Bemühen, die Verlärmung, soweit es möglich ist, zu reduzieren. Ich frage Sie: Haben Sie als Vertreter der Rhein-Main-Initiative und auch der Stadt Neu-Isenburg im Sinne einer Reduzierung des Lärms schon positive Ergebnisse des Anti-Lärm-Pakts wahrnehmen können? Sind durch Anflugverfahren, durch die Verlegung von Landeswellen oder durch andere Verfahren, die technisch möglich sind und in anderen Flughäfen dieser Welt auch Anwendung finden, Lärmreduzierungen schon eingetreten? Haben Sie in den letzten Jahren schon Fortschritte feststellen können? – Schließlich ist der Anti-Lärm-Pakt mit dem Mediationsergebnis eingebracht worden, und das ist nun rund sieben Jahre her.

Herr **Hunkel**: Herr Kaufmann, wir als Stadt haben noch keine Verbesserungen feststellen können. Ich bin selbst auch Mitglied in dem Projektteam Anti-Lärm-Pakt und weiß, wie der Stand der Diskussion ist und dass es viele Möglichkeiten gibt. Aber es sind noch keine Maßnahmen in dem Umfang umgesetzt worden, dass man von einer Verbesserung sprechen könnte.

Die Stadt Neu-Isenburg misst jährlich den Fluglärm, aber es wird immer lauter in der Stadt. Ich habe noch keine Verbesserung in dieser Hinsicht registriert.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Danke schön, Herr Hunkel. – Es liegen mir keine Wortmeldungen mehr vor.

Herr Thomas Will von der KAG Flughafen Frankfurt am Main hat bereits gestern einen sehr ausführlichen Vortrag gehalten, in dem er auch schon auf die Aspekte hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt eingegangen ist. Gleiches gilt für Herrn Stephan Wildhirt vom Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main.

Ich rufe somit das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie auf.

Herr **Dörger**: Guten Tag, meine Damen und Herren! Ich vertrete das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie und werde Ausführungen zu den Auswirkungen der Erweiterung des Frankfurter Flughafens auf den Klimaschutz machen. Das ist ein ganz spezielles Thema. Dazu muss man sich zunächst einmal von den bisher vorgetragenen, regionalen Positionen etwas entfernen.

Das Klima wird beeinflusst durch die den Globus umgebende Atmosphäre. Sie wissen alle, Hauptbestandteile sind dabei Stickstoff, Sauerstoff und Argon. Dies sind insgesamt schon 99,5 % dessen, was den Globus umgibt. Aber es gibt noch Spurengase. Das wesentliche Spurengas, das das Klima beeinflusst, ist das CO₂. Man muss sagen, bis zum Beginn der Industrialisierung war es Gott sei Dank vorhanden; denn es hat dazu beigetragen, dass diese Erde warm blieb. Ansonsten wäre eine Besiedelung und ein Bewuchs in der heute vorhandenen Form nicht möglich gewesen.

Nun haben wir festgestellt, dass die Verwertung fossiler Brennstoffe dazu geführt hat, dass die CO₂-Anteile in der Atmosphäre angestiegen sind und infolgedessen auch weltweit spürbar ein Temperaturanstieg zu verzeichnen ist. Fossile Brennstoffe werden weltweit in der Größenordnung von 26 Millionen t eingebracht. Der Flugverkehr hat daran einen Anteil von etwa 3 %.

Ich komme nun auf das Vorhaben der Fraport am Flughafen Frankfurt zu sprechen. Wenn wir uns den Prognosefall, also die Entwicklung ohne Ausbau bis zum Jahr 2020, ansehen und das Planungsvorhaben dagegenstellen und die Steigerung der Flugbewegungen berücksichtigen, so wird dies etwa zu einer Steigerung von 1 Million t CO₂ zusätzlichen Eintrags in die Atmosphäre führen. Wenn man den nationalen Anteil, der der Bundesrepublik zugestanden wird, berücksichtigt, bedeuten diese 1 Million t etwa 0,04 ‰ des weltweiten Eintrags. Die Bundesrepublik selbst hat insgesamt etwa einen Eintrag in Höhe von 860 Millionen t, einschließlich Verkehr. Hessen ist daran mit etwa 46 Millionen t beteiligt. Der Verkehr hat daran einen Anteil von ca. 17 Millionen t. Das bedeutet, bei uns im Land macht der Flugverkehr momentan ca. eine Größenordnung von 5 % aus.

Wenn man nun überlegen will, was dieser zusätzliche Eintrag von 1 Million t bewirken wird, so gibt es keine Möglichkeiten, dies überhaupt darzustellen; denn das CO₂ begibt sich in die uns umgebende Luft und verteilt sich danach weltweit. Das heißt, das, was ich momentan ausatme, wird in etwa vier Wochen irgendjemand in China messen können. Es ist deshalb keine Zuordnung der Auswirkungen der Immissionen des Frankfurter Flughafens direkt feststellbar, sondern es ist ein Beitrag zur Steigerung des weltweiten Eintrags. Diese 1 Million t gehen direkt unter, sodass nur hinsichtlich des allgemeinen Anstiegs und der Klimaveränderung für die Region Aussagen getroffen werden können.

Das heißt, dieser allgemeine Anstieg wird dazu führen, dass das, was wir heute dort feststellen, im Laufe der Jahrzehnte dieses Jahrhunderts sehr wahrscheinlich so nicht mehr vorhanden sein wird. Dies gilt für die Niederschläge, aber auch für den Bewuchs und die Artenvielfalt dort.

Abg. **Ursula Hammann:** Herr Dörger, Sie haben in Ihrer Stellungnahme ausgeführt:

Die Gesamtbelastung ist jedoch höher, da dem Luftverkehr eine zwei- bis siebenfache Wirkung als den CO₂-Emissionen alleine zugeschrieben wird.

Können Sie darstellen, wie Sie zu dieser Aussage kommen und welche Wirkungen das hat?

Gibt es Reduktionsmöglichkeiten? – Sie haben angesprochen, dass es durch den Ausbau der Bahn zu einer Steigerung von 1 Million t CO₂ pro Jahr kommen wird. Gibt es konkrete Reduktionsmöglichkeiten? Hat man sich Gedanken darüber gemacht, wie man dieses eingrenzen könnte?

Herr **Dörger**: Internationale Untersuchungen haben die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Atmosphäre beobachtet. Es sind neben CO₂-Immissionen noch weitere klimawirksame Stoffe vorhanden, die aus den Triebwerken der Flugzeuge emittiert werden, weil dort keine vollständige Verbrennung stattfindet. Die Flugzeuge bewirken mit ihren Verbrennungsprodukten – dazu gehört auch Wasserstoff – unter anderem die Bildung von Zirren. Das ist das, was wir als Kondensstreifen oder kleine Wölkchen beobachten. Der Globus selbst ist zu etwa einem Drittel von diesen Zirren bedeckt, aber man ist sich nicht ganz sicher, wie groß der Anteil des Flugverkehrs auf diese Zirrenbildung ist. Man geht jedoch davon aus, dass eine Wirkung vorhanden ist und hat dann summarisch unterschiedliche Abschätzungen gefunden, die – wenn man nur CO₂ zugrunde legt – ein CO₂-Äquivalent mit dem Faktor 2 bis 7 deutlich machen. Das Ganze ist aber wissenschaftlich nicht sehr abgesichert.

Es gibt eine Beobachtung aus dem Zeitraum vom 11. bis 14. September 2001. Damals war die gesamte zivile Luftfahrtflotte der USA am Boden. In diesen drei Tagen hat man festgestellt, dass weniger Zirrenbildung vorhanden war, aber die Tagestemperatur um 1 Grad angestiegen war. Es gibt also auch Meinungen, die aussagen, dass die Zirrenbildung die Erwärmung der Erde etwas abfedert und verlangsamt. Aus diesem Grunde habe ich das in meinem Vortrag nicht so deutlich erwähnt, wie ich es in der ausführlichen Darstellung von Herrn Dr. Wolf vorgefunden habe.

Sie fragten des Weiteren nach den Möglichkeiten der Reduktion. Triebwerkhersteller geben die Reduktion insgesamt in einer Größenordnung von 5 bis 10 % an. Um diesen Faktor etwa würden sich diese 1 Million t reduzieren. Man muss natürlich die 3 % Flugverkehr in das Gesamtbild des CO₂-Eintrags stellen. Dabei stellt sich eine solche Einsparung im Prinzip als kaum möglich wahrnehmbar dar. Wenn Sie aber die anderen Maßnahmen wie Energieerzeugung, den landgebundenen oder den Schiffsverkehr sehen, sind extreme Einsparungsmöglichkeiten vorhanden. Wenn Sie bei diesen 26 Milliarden t, die jährlich eingetragen werden, nur 10 % erreichen, so haben Sie das einmal wettgemacht; denn derzeit ist nicht absehbar, dass es für den Antrieb von Flugzeugen etwas anderes geben könnte als fossilen Brennstoff. Deswegen sind dort diese Maßnahmen als eher geringfügig einzuschätzen.

Abg. **Gernot Grumbach**: Herr Dörger, bleiben wir einmal bei der von Ihnen genannten 1 Million t. Sie sagen, dies ist ein zusätzlicher Eintrag.

Herr **Dörger**: Ja.

Abg. **Gernot Grumbach**: Wir haben im derzeit gültigen nationalen Allokationsplan eine Reduktion der gesamten Industrieimmissionen von 6 Millionen t. Ich möchte dies vorschicken, damit man sich die Relation einmal vor Augen führen kann. Können Sie sagen, wie viele Millionen Tonnen der Gesamtflugbetrieb insgesamt ausmacht, also zu welcher Größenordnung die 1 Million t hinzukommt?

An welcher Stelle lassen sich die Immissionen verändern: veränderte Anflugverfahren, Anteil des Verkehrs auf der Rollbahn, anderes Startverfahren, anderes Landeverfahren? – Es gibt eine ganze Reihe von Einflussgrößen. Wenn wir über eine Optimierung

sprechen, stellt sich die Frage: Gibt es Stellschrauben, mit denen derjenige, der das Flugzeug betreibt und der darauf Einfluss nimmt, eine Veränderung herbeiführen kann?

Insbesondere von Chirac wurde die Debatte angestoßen, einen ökonomischen Druck auf die Fluglinien auszuüben, indem man sie in den Emissionshandel einbezieht. Sehen Sie darin eine Chance, das Emissionsverhalten zu verändern?

Herr **Dörger**: Es geht um eine Steigerung des nationalen Anteils, der über 20 % des Gesamtausstoßes ausmacht, von 2,8 Millionen t auf 3,8 Millionen t. Die Differenz ist diese 1 Million t.

Man muss festhalten, dass der Flugverkehr und seine Emissionen im Kyoto-Protokoll noch außen vor sind.

(Abg. Gernot Grumbach: Ich weiß!)

Wenn man den Flugverkehr in den Emissionshandel mit einbeziehen möchte, so ist dies ein politischer Auftrag; denn das ist ein Beitrag zur Gesamtexposition der Welt, wenn Sie so wollen. Sie müssen versuchen, an allen Schrauben zu stellen; denn das CO₂, das wir heute ausstoßen, wird uns noch 100 Jahre lang begleiten. Das, was wir in zehn Jahren ausstoßen, wird auch entsprechend lange vorhanden sein. Das heißt, wenn wir den Zustand, den wir heute klimatisch haben, stabilisieren wollen, würde dies nach Berechnungen der Wissenschaftler eine Gesamtreduktion um ca. 70 % bedeuten.

Welche Maßnahmen kann der Flughafen einleiten? – Der Flughafen kann durch Information diese Daten herausbringen und genauso wie das Landesamt für Umwelt und Geologie die Gesellschaft informieren und damit Verhalten steuern. Gewiss könnte der Zubringerverkehr zum Frankfurter Flughafen derart umgestellt werden, dass dort CO₂-Emissionen reduziert werden könnten. Dies sehe ich jedoch im Flugverkehr direkt und unmittelbar nicht.

Inwieweit der Emissionshandel ein wirksames Mittel ist, muss man zunächst einmal abwarten, ob er sich in der Summe bewährt.

Abg. **Elisabeth Apel**: Herr Dörger, ich möchte gern auf den Anlass unserer heutigen Sitzung, nämlich die Ausgestaltung des Landesentwicklungsplans in Bezug auf den Ausbau des Frankfurter Flughafens, zurückkommen. Sie sprachen soeben an, wenn der Flughafen wie geplant ausgebaut werde, komme es zu einem zusätzlichen Ausstoß von 1 Million t CO₂. Dabei schilderten Sie auch die Auswirkungen auf das Weltklima.

Welche Auswirkungen auf das Weltklima hätte es nach Ihrer Ansicht, wenn im Falle eines Nichtausbaus des Frankfurter Flughafens die gleichen Flugzeuge in London, in Amsterdam oder in München landen würden? Können Sie uns das einmal ausführen?

Herr **Dörger**: Die Auswirkungen bleiben die gleichen. Das CO₂ verteilt sich weltweit. Wenn sie nicht in Frankfurt starten, sondern in München, London oder Athen, werden

wir in unserer Region nach unseren derzeitigen Modellen die gleichen Auswirkungen haben.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Es liegen mir keine weiteren Fragen an Sie vor, Herr Dörger. Ich bedanke mich ganz herzlich bei Ihnen dafür, dass Sie so ausführlich geantwortet haben und wir alles fragen konnten, was wir wissen wollten.

Vom Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie war auch ein zweiter Vertreter angekündigt, der zum Themenbereich Wasser eine Stellungnahme abgeben wollte. – Es ist niemand anwesend, aber uns liegt eine sehr ausführliche schriftliche Stellungnahme zu der Frage vor, wie sich das Ausbauprojekt des Frankfurter Flughafens auf die Vegetation, den Wasserhaushalt und auf andere Bereiche auswirkt.

Damit haben wir zum Themenbereich Flughafenerweiterung – Auswirkungen auf die Umwelt alle eingeladenen Anzuhörenden gehört und können diesen Block abschließen.

Wir kommen nun zu dem Themenbereich Flughafenerweiterung – Sicherheit des Luftverkehrs / Sicherheit und Risikobetrachtung.

Als ersten Anzuhörenden rufe ich zu diesem Themenkomplex Herrn Dr. Lutz Eiding, Tanklager Raunheim GmbH sowie Shell Oil GmbH, Hamburg, auf.

Herr **Dr. Eiding**: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich bin Rechtsanwalt in Hanau, Fachanwalt für Verwaltungsrecht und habe seit zehn Jahren einen Lehrauftrag für öffentliches Baurecht in Darmstadt. Fachlich bin ich in einige Flughafenverfahren eingebunden, beispielsweise auch im Schönefeld-Verfahren im letzten Jahr oder auch im November in die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum Verfahren des Flughafens Leipzig. Als Nächstes steht Ende April die Entscheidung zum Flughafen-ausbau in Dresden an.

Wie der Vorsitzende soeben richtig anmerkte, spreche ich für die Tanklager Raunheim GmbH sowie für die Shell Oil GmbH. Bisher ist die Shell Oil GmbH als Betreiberin des Tanklagers in dem Planfeststellungsverfahren aufgetreten. Die Tanklager Raunheim GmbH ist eine Tochtergesellschaft der Unitank in Hamburg, die vor kurzem das Tanklager von Caltex erworben hat und sozusagen als Eigentümerin fungiert. Es hat Überlegungen gegeben, eine eigene Position in den verschiedenen Verfahren zu formulieren vor dem Hintergrund, dass es ein Betriebspachtvertrag mit Shell gibt, der von Caltex zu übernehmen war. Dieser Vertrag wird 2012 auslaufen, sodass dann TLR beabsichtigt, das Lager selbst weiterzubetreiben. Eine Verlängerung gegenüber Shell ist nicht vorgesehen.

Da die Interessenlage zwischen Eigentümer und Betreiber ähnlich ist, aber im Sinne von konzentrischen Kreisen nicht ganz deckungsgleich, hat sich der Eigentümer entschieden, eine eigene Stellungnahme auszuarbeiten. Wir hatten dies gemeinsam bei Shell vor eineinhalb Wochen besprochen, und Shell hat sich daraufhin mit einem kurzen Anschlussschreiben auf unsere Stellungnahme bezogen und dankenswerterweise das Rederecht an mich zugunsten der Eigentümerin abgetreten. Das heißt, rein formal bin ich also nicht von Shell beauftragt, die aber im Wesentlichen mit uns konform geht.

Zu der Anlage selbst möchte ich jedenfalls kurz etwas erwähnen. Ich denke, den meisten Anwesenden ist bekannt, dass direkt am Main und an der Autobahn gelegen ein großes Tanklager betrieben wird, das unter anderem den Jet-A1-Sprit für den Frankfurter Flughafen liefert. Es gibt dort eine Hafenanlage, die eigentlichen Tankanlagen und eine Pipeline, die direkt ins Flughafengelände führt. Ich komme hinsichtlich der Bedeutung gleich noch einmal darauf zurück.

Es handelt sich um eine störfallrelevante Großanlage im Sinne der Seveso-II-Richtlinie. Daran besteht überhaupt kein Zweifel. Interessant war die Entscheidung des VGH Kassel vom 25. Oktober letzten Jahres zu der Flugroutenklage von Ticona. Dort ist gesagt worden, dass die Flugrouten selber keine Verkehrswege im Sinne der Seveso-II-Richtlinie seien. Daher war die Klage abgewiesen worden. Möglicherweise war sich der VGH Kassel auch nicht ganz sicher in der Angelegenheit, weil wegen grundsätzlicher Bedeutung die Revision zugelassen wurde. Durch den Erwerb des Ticona-Geländes durch Fraport wird es aber so sein, dass es letztlich höchstrichterlich nicht geklärt wird, was für das Änderungsverfahren des Landesentwicklungsplans meiner Meinung nach eine Unsicherheit mit sich bringt, ob dieses Votum letztlich Bestand hat. Das bitte ich die Damen und Herren Abgeordneten zu bedenken. Es könnte sein, dass es auch zu einer anderen Entscheidung kommt.

Was die Richtlinie anbetrifft, läuft auch noch ein EU-Kommissions-Bestanndungsverfahren gegen die Bundesrepublik, das nach meinem Kenntnisstand noch nicht abgeschlossen ist. Diesbezüglich sind wir schon mehrfach ins Kreuzfeuer der Kritik geraten, was den Bund anbetrifft. Also könnte es sein, dass auch noch im Laufe des Verfahrens sich weitreichende Aspekte ergeben.

Warum spreche ich die Seveso-Richtlinie an? – Es muss dort für bestimmte Mindestabstände zwischen stark befahrenen Verkehrsadern und störfallrelevanten Anlagen gesorgt werden. Der Sachverhalt stellt sich so dar – das ist auch in der LEP-Begründung zutreffend erwähnt –, dass momentan die Luftlinienentfernung des Tanklagers zur jetzigen Nordbahn 4,2 km beträgt und zur Südbahn – soweit ich es in Erinnerung habe – 4,5 km. Wenn die Nordwestvariante realisiert wird, sind es bis zum Ende der Bahn nur noch 2 km bzw. 2,1 km. Dies führt dann im praktischen Betrieb dazu – dies sehe ich insbesondere bei Ostwindlagen und Landeanflügen kritisch an –, dass es durch die Halbierung des Abstands zwischen Bahnende und damit mehr oder weniger auch Aufsetzpunkt nach der Schwelle und dem Tanklager natürlich zu wesentlich niedrigeren Überflügen kommt, was wiederum eine Bedeutung für die Dimension des Sicherheitsrisikos hat. Ich komme nachher noch einmal darauf zu sprechen.

Wir hatten in unserer 26-seitigen Stellungnahme, die Ihnen vorliegt, darauf hingewiesen, dass momentan der LEP zwar den Ausbau als Ziel vorgibt und sogar Enteignungsmöglichkeiten angesprochen sind, andererseits aber ein Fortbestand der vorhandenen sonstigen Betriebe im Umfeld des Flughafens nicht garantiert werden soll. Das habe ich kritisiert vor dem Hintergrund, dass dort – das ist für mich nicht ganz nachvollziehbar aus den Unterlagen – die Hafenanlage in dem rot umrandeten Ausschnitt des Planänderungsgebiets – im Verfahren LEP EFFM – nicht mehr als Hafensymbol erwähnt ist. Möglicherweise soll damit schon dahin gehend vorgebeugt werden, dass er sich im Bestandsschutz verfestigt hat. Das haben wir kritisiert und deswegen auch ausdrücklich beantragt, dieses auch weiterhin aufzunehmen.

Das Gleiche gilt auch für den Standort als Industriestandort bzw. Gewerbestandort. Das konnte ich in den Materialien auch nicht mehr erkennen. Interessanterweise hat Herr Prof. Birk aus Stuttgart dies schon vor einigen Jahren für Caltex vorgetragen, aber es scheint nicht berücksichtigt worden zu sein. Wir wollten es deswegen gern an dieser Stelle noch einmal aufgreifen. Mindestens sind wir der Auffassung, dass es als Grundsatz in die Landesentwicklungsplanung hineingehört, weil dort vorhandene Nutzungen nicht einfach im Wege des Flughafenausbaus verdrängt werden dürfen.

Wie steht TLR generell zum Ausbau? – TLR, und das kann ich auch für Shell sagen; das haben wir in der Besprechung relativ schnell festgestellt, stellt sich nicht gegen den Ausbau. Das liegt aus verständlichen Gründen schon daran, dass der Flughafen selber ein wichtiger Abnehmer des Sprits ist und wir daher derzeit in einer engen Geschäftsbeziehung stehen. Es gibt auch eine Pipeline auf das Flughafengelände, und wenn der Standort gestärkt wird, ist das auch für das eigene Geschäft günstig.

Wir meinen aber, dass sich an der Begründung des Landesentwicklungsplans, aber auch anhand sonstiger Verfahrensdetails erkennen lässt, dass es sich andeutet, dass die Abwägungsentscheidungen, die gerade in diesem Sicherheitsbereich äußerst diffizil sein dürften, möglicherweise so aussehen sollen, dass sozusagen der Flughafen die Erweiterungsmöglichkeiten nutzt, sich die Vorteile sichert, aber die vorhandenen Unternehmen dann bei Erhöhung der Gefährdungslagen die Lasten selber tragen sollen. Ich habe in meiner Stellungnahme auch auf mehrere Fundstellen der Entscheidung des VGH Kassel verwiesen, wo das schon relativ deutlich anklingt. Dort wurde gesagt, dass notfalls möglicherweise auf Kosten des Betreibers nachgerüstet werden muss.

Das halte ich für eine bedenkliche Lastenverteilung. Ich meine, wenn die ganze Region davon profitiert, müsste von der Vorhabensträgerin auch für einen gerechten Lastenausgleich gesorgt werden. Wir haben das noch einmal herausgestellt. Wir glauben, dass dieser Gesichtspunkt im Moment noch nicht das ihm zukommende Gewicht besitzt.

Auf den Seiten 12 bis 15 meiner Stellungnahme bin ich auf die Begründung des Landesentwicklungsplans eingegangen. Dort ist dargestellt, dass das Risiko bei der Variante Nordwest am deutlichsten zunimmt. Ich habe das in Fettbuchstaben geschrieben. Dies kann man deutlich erkennen. Ich hatte auch angemerkt, dass hinsichtlich der zahlreichen geprüften Schutzgüter dort immer Variantenreihungen vorgenommen worden sind, dass man diese Variantenreihung aber im Bereich der Auswirkungsbetrachtung bei den Störfallrisiken unterlassen hat. Das halte ich momentan für ein deutliches Defizit der Begründung des LEP; denn nach Sicherheitsgesichtspunkten handelt es sich nach meiner Überzeugung bei der derzeitigen Nordwestvariante um die mit Abstand am schlechtesten zu bewertende. Vielleicht ist dies auch der Grund, weshalb man dort auf eine Reihung ausdrücklich verzichtet hat. Das ergibt sich auch aus den zugrunde liegenden Sicherheitsgutachten, in denen das herausgestellt wird.

Ich meine, dass man auch hier zu einer Variantenreihung hätte kommen sollen. Dann wäre klar gewesen, dass dies rein unter Sicherheitsgesichtspunkten die mit Abstand schlechteste Variante ist, und dann hätte man nicht zwei oder drei Seiten später – ich habe die Fundstellen genau in meiner Stellungnahme zitiert – sagen können, unter Berücksichtigung der Risikobetrachtung fallen alle drei Varianten gleich aus. Das heißt, es

werden Schlüsse gezogen, die durch die vorherigen Feststellungen in der Begründung des LEP so gar nicht getragen werden.

Das heißt im zusammenfassenden Ergebnis, die Abwägungsentscheidung wird von den vorherigen Feststellungen letztlich nicht getragen. Es ist also keine Zusammenfassung, sondern es gibt andere Zwischenergebnisse, und die Zusammenfassung erscheint dann geschönt, um das Problem möglicherweise etwas zurückzustellen.

Wie groß sind die Belange im Sicherheitsbereich, und als wie schwerwiegend sind sie einzuschätzen? – Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf verweisen, dass die Fraport den Betriebsteil Ticona des ehemaligen Caltex-Geländes aufgekauft hat, weil man möglicherweise dort einem nicht beherrschbaren Sicherheitsrisiko aus dem Weg gehen wollte. Für den Weiterbetrieb und den Ausbau des Flughafens ist in den Gutachten, die in der Planfeststellung kursieren, von ähnlichen Gefährdungsraten ausgegangen worden. Das heißt, das Shell-Tanklager befindet sich in einer ähnlich hohen Sicherheitsrisikostufe wie Ticona. Deswegen glaube ich, dass das im Moment für das LEP-Verfahren noch einer der wunden Punkte ist, der, wie dies im Moment behandelt wird, im Gang des LEP-Änderungsverfahrens noch nicht hinreichend gesehen worden ist.

Sie werden sich fragen: Warum? – Das möchte ich noch einmal kurz begründen. Was die Sicherheitsbetrachtungen anbetrifft, sind in den Gutachten bestimmte Aspekte noch gar nicht gesehen worden. Als Beispiel nenne ich das Gutachten des TÜV Pfalz, für den nachher noch ein Redner angekündigt ist. Dort ist im Falle eines Absturzes in das Tanklager hinein von bis zu 1.000 Toten die Rede. Was ich daran zu kritisieren hätte, ist die Tatsache, dass die Anzahl der Verletzten, Schwerverletzten und Leichtverletzten gar nicht erfasst worden ist. Man hat sich ausschließlich auf die Todesrate beschränkt, obwohl doch aber nach Art. 2 des Grundgesetzes auch vor Gesundheitsgefährdungen und natürlich auch -beschädigungen zu schützen ist. Ich halte das für zu kurz gegriffen, so dass die Dimension möglicherweise noch größer ist. Die Rechtsprechung lässt insoweit schon erhebliche Belästigungen, beispielsweise durch Fluglärm, ausreichen.

Ich glaube auch, dass auf eine Betriebsstörung im Tanklager selber im Explosionsfall noch nicht hinreichend abgehoben worden ist. Wenn beispielsweise Teile wegfliegen – bisher ist nur von thermischen Wirkungen, Stichflammen etc. die Rede –, können diese Teile auch Flugzeuge treffen und dann möglicherweise zu Abstürzen führen. Ich glaube, das ist noch gar nicht gesehen worden, und ich wollte darauf hinweisen, dass das letztlich nicht ganz ohne ist.

Letztlich wollte ich mich – was Sie vielleicht zunächst erstaunen wird – auch noch zum Nachtflugverbot äußern. Gewerbliche Unternehmen legen darauf lange keinen solchen Wert wie die private Wohnbevölkerung. Vermutlich ist dieses Thema bei dieser Anhörung auch schon diskutiert worden. Mir ist aus den anderen Verfahren bekannt, dass es immer Unterschiede zwischen der technisch möglichen Maximalkapazität eines Flughafensystems und den Verkehrsprognosen gibt. Die Verkehrsprognosen, die regelmäßig niedriger liegen, werden der Abwägung zugrunde gelegt, wenngleich die technische Kapazität aber mehr ermöglicht. Die Rechtsprechung hat sich bisher noch nicht durchgerungen zu sagen, dass immer die Maximalkapazität angesetzt werden muss. Da es zu gewissen Kapazitätsbeschränkungen führt, wenn ein Nachtflugverbot schon auf der Ebene des LEP festgesetzt würde, hielten wir es aus Betreibersicht durchaus für hilf-

reich, bevor man letzten Endes in der Bewertung zu Sicherheitsrisiken käme, die gar nicht mehr beherrschbar wären. Deswegen würden wir es auch befürworten, wenn das Nachtflugverbot, wie es in der Mediation festgelegt wurde, auch auf der Ebene des LEP festgeschrieben würde.

Was kommt möglicherweise auf TLR bzw. Shell als aktuelle Betreiberin zu? – Man sieht dies schon sehr schön an einer Sicherheitstechnischen Anordnung des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 25. September 2006, wo uns unter Hinweis auf die in der Planfeststellung für den Ausbau vorgelegten Sicherheitsgutachten schon aufgegeben wurde, den Istzustand in Bezug auf die erschreckenden Ergebnisse des Gutachten TÜV Pfalz analysieren zu lassen und bis Ende des Jahres vorzulegen, was wir an Nachrüstungsmaßnahmen jetzt schon beabsichtigen und welche Kosten damit verbunden wären. Dort ist ausdrücklich darauf abgestellt worden, dass dies nichts mit dem Ausbau zu tun habe, obwohl die gesamten Unterlagen, auf die man sich bezieht, aus dem Ausbauprozess stammen. Ich habe auch gewisse Zweifel, ob diese saubere Trennung so gezogen werden kann.

Man hat es quasi so dargestellt: Entschuldigung, wir haben gar nicht gemerkt, wie gefährlich das Ganze ist. Wir sind erst jetzt anlässlich der Ausbaudiskussion darauf gestoßen worden. – Wir befürchten, dass schon jetzt erhebliche Nachrüstplichten auf uns zukommen.

Was bedeutet letztlich der Ausbau für die Sicherheitsstufe allgemein? – Ich möchte das noch einmal ganz einfach umschreiben: Im Moment liegt das Tanklager von der Anfluggrundlinie der Nordbahn vielleicht 750 m entfernt. Man fliegt sozusagen südlich daran vorbei. Wenn die Nordwestvariante in Betrieb geht, hat man in ungefähr gleicher Entfernung die Überflüge nördlich, sodass das Tanklager – wenn Sie so wollen – genau zwischen diesen beiden dann zukünftigen Nordbahnen liegt.

Zu beachten ist aber, dass bei den Landeanflügen dadurch, dass das Ganze 2 km näher rückt, die Schwelle der Nordwestbahn deutlich niedriger ausfallen wird. Deswegen könnte ich mir vorstellen, ohne mich jetzt als Sicherheitsexperte aufspielen zu wollen, dass dies doch eine deutliche Zunahme des Risikos darstellt, ganz anders, als dies in der Begründung zum Landesentwicklungsplan ausgeführt ist. Dort wird so getan, als bliebe das Risiko ungefähr gleich, weil sich die Bahnverteilung ändert. Ich habe doch erhebliche Zweifel daran, ob das letztlich belastbar wäre.

Ich möchte zum Schluss noch auf einen Punkt hinweisen, der nach meiner Ansicht momentan in der gesamten Diskussion über den Landesentwicklungsplan noch gar nicht aufgefallen ist. Das TLR-Tanklager ist – ganz anders als der Betrieb von Ticona – nicht einfach ein privates Wirtschaftsunternehmen und wäre somit auch nicht als privater Einwander oder was auch immer zu behandeln, sondern ist nach meiner Überzeugung durch die Versorgungsfunktion der Region und auch des Flughafens selbst mit Treibstoffen, als Inhaber von Pipeline-Leitungsrechten usw. als Träger öffentlicher Belange anzusehen, der seinerseits nicht nur private Wirtschaftlichkeitsinteressen für sich ins Feld führen kann, sondern auch eine Funktion der Daseinsfürsorge geltend macht, wie auch der Flughafen, was die Verkehrsfunktion anbetrifft. Das sind unterschiedliche Ebenen. Mir ist aufgefallen, dass z. B. im Bereich der Leitungsnetze in der Begründung des LEP nur von Elektrizität die Rede ist. Im Falle einer Betriebsschließung, die vom VGH Kassel bei Ticona schon ganz deutlich angesprochen ist – im LEP ist auch davon

die Rede; ich habe die Fundstellen aufgeführt –, ist bis jetzt aber überhaupt nicht ermittelt oder abgewogen worden, was dies für die Versorgung der Region mit Treibstoffen bedeutet. Ich glaube, an diesem Punkt liegt ein Abwägungsausfall vor. Das hat man noch gar nicht gesehen. Ich denke, wenn der Worst Case für die Betreiber die Folge wäre, dass das Tanklager aufgrund seiner Gefährlichkeit für den Flughafen geschlossen werden müsste, müsste auch einmal klargestellt werden, auf welche Weise dann die Treibstoffe geliefert würden. Ich meine schon, dass beispielsweise die Erforderlichkeit der Verlegung neuer Pipelines auch raumbedeutsamen Charakter hätte und durchaus in das LEP-Verfahren einzubeziehen wäre. Meine Damen und Herren, darauf wollte ich noch aufmerksam machen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Dr. Eiding, ich habe eine Reihe von Punkten. Sie sprachen eingangs Ihres Vortrags die Entscheidung des VGH in der Flugroutenfrage und Ticona an. Wie Sie bedauernd feststellten, wird die Frage nicht weiterverfolgt, ob es sich dabei um einen Verkehrsweg im Sinne der Seveso-Richtlinie handelt oder nicht. Bei dem Verfahren über die Ticona ist es um die derzeitige Situation der Starts gegangen, während die Betroffenheit der von Ihnen zu vertretenden Einrichtung dadurch entsteht, dass sie in den Anflugbereich hineingerät, wenn die geplante Nordwestbahn tatsächlich realisiert wird. Derzeit befindet sich das Lager in einem Abstand von 4 km vom Aufsetzpunkt entfernt, also insoweit außerhalb des Anflugbereichs.

Ich sehe eine entscheidende juristische unterschiedliche Qualität. Über Verkehrswege am Himmel kann man streiten, soviel man möchte, aber meiner Meinung nach nicht im Anflugbereich, da nämlich der Anflugbereich auf einem wohldefinierten Punkt enden muss, da das Flugzeug ansonsten im Desaster endet. Somit ist klar, dass dies ein definierter Weg sein muss. Von daher stellt sich die Frage, ob unter diesem Gesichtspunkt die Position der von Ihnen zu vertretenden Einrichtung nicht eine ganz andere ist.

Meine zweite Frage betrifft die möglichen Betriebsstörungen. Die Störfälle waren beim Betrieb der Ticona ein erhebliches Thema. Sind auch bei Ihnen Betriebsstörungen zu erwarten, und wenn ja, in welcher Weise? – Ich meine dabei nicht nur den Crashfall. Wenn ein Flieger auf eine Einrichtung stürzt – was wir alle nicht hoffen, dass es passiert –, ist dies ganz ohne Zweifel eine Betriebsstörung. Aber ich meine die Alltagsbetriebsstörungen. Ich beschreibe es immer mit den Worten: Was passiert, wenn nichts passiert?

Meine dritte Frage stelle ich auch in Richtung der Landesregierung. Sie sprechen das Gutachten des TÜV Pfalz bezüglich der Folgen eines solchen Absturzes an. Das Problem ist, dieses Gutachten kennen wir nicht. Es befindet sich in den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens, und diese Unterlagen sind noch nicht vorhanden. Es war nicht in der Erörterung und müsste irgendwann eingebracht werden. Ich halte die Sicherheitsfrage für die grundsätzliche Beurteilung der Geeignetheit dieses Standorts für nicht unwichtig, um es einmal sehr zurückhaltend zu formulieren. Wenn aber diese Beurteilungsgrundlage gar nicht verfügbar ist – ich habe Sie auch so verstanden, dass Sie sie auch nicht haben oder sie vielleicht durch Akteneinsicht zur Kenntnis nehmen konnten, diese Akteneinsicht uns aber nicht zusteht –, dann ist das ein Problem, das wir zunächst einmal lösen müssen, Herr Vorsitzender. Die Frage, ob die Bahn unter Sicherheitsgesichtspunkten überhaupt geeignet ist, ist schon sehr wichtig.

Im Landesentwicklungsplan steht auf Seite 92 die berühmte Passage:

In diesem Fall ließe sich durch hoheitliche Maßnahmen, die von Betriebsbeschränkungen bis zur Stilllegung oder Verlegung der Anlage reichen könnten, ein ordnungsgemäßer Zustand herstellen.

Das bedeutet, wenn das Sicherheitsszenario so besteht und der Landesentwicklungsplan diese Bahn festschreibt, kommt möglicherweise auf die Kläger die Frage von Betriebsschließungen und Verlagerungen mit allem, was dazugehört, zu. Ich möchte Sie nicht überfordern, aber frage Sie, um einmal eine Größenordnung kennenzulernen: Wenn dies sozusagen das Thema „Ticona II“ wäre, über wie viele hundert Millionen Euro reden wir dann?

Herr Dr. Eiding: Herr Kaufmann, Ihre erste Frage lautete, ob im Unterschied zum Ticona-Verfahren bei Shell bzw. TLR nicht ein grundlegender Unterschied besteht, was die Flugroutenproblematik anbetrifft. Das sehe ich genauso wie Sie. Im einen Fall liegen die Flugrouten im Abflugbereich und können verändert werden, aber im anderen Fall kann in einer Entfernung von 2 km beim Landeanflug gar nichts mehr verändert werden. Ich kenne keinen internationalen Verkehrsflughafen, bei dem 2 km vor dem Aufsetzpunkt noch irgendetwas an der Route verändert werden kann. Deswegen gibt es in den Planfeststellungen bei den lärmphysikalischen Auswirkungen und in den Gutachten Berechnungen. Wir kennen alle die Isophon-Umhüllungen. In das Modell muss eine Mindeststrecke eingerechnet werden, da sowieso nichts verändert werden kann. Ich denke, in diesem Bereich lägen wir im Falle der Nordwestvariante, sodass man – anders, als es vom VGH Kassel bei Ticona diskutiert worden war: Wäre die eine Route vorzugswürdig oder die andere? – zumindest bei den hier anstehenden Landeanflügen dazu gar nicht käme. Ich bin in einer ganzen Reihe von Flughafenverfahren wie beispielsweise Egelsbach, Kassel-Calden oder Reichelsheim involviert. Ich habe noch nie eine Planung gesehen, bei der man bei der Landung noch etwas verändern könnte. Das wäre also unverrückbar, sodass die Frage, wie sie sich bei Ticona im Abflugbereich gestellt hatte, in der Tat beim TLR oder bei Shell gar nicht aufgeworfen werden kann, weil es sich bei der Nordwestvariante ausschließlich um eine Landebahn handelt.

Die Risiken, die sich aufgrund von Starts auf der jetzigen Nordbahn ergeben, blieben mehr oder weniger unverändert, wobei schon in den Gutachten zu lesen ist, durch eine anderweitige Bahnverteilung nähme es etwas ab. Wenn man eine Bahn mehr hat, kann man den Verkehr etwas besser verteilen. Deswegen würde man, was die Prognosen bis 2015 oder 2020 anbetrifft, zu ungefähr gleichbleibenden Werten kommen, was ich – ich sage einmal vorsichtig – bezweifelt hatte.

Sie fragten des Weiteren nach Betriebsstörungswahrscheinlichkeiten bzw. -auswirkungen und hatten auf das Gutachten des TÜV Pfalz verwiesen. Mir liegt das Gutachten des TÜV Pfalz aus dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens vor. Ich meine, es stamme aus dem Jahr 2004 und betrifft natürlich noch den als zu kurz eingestuften Prognosezeitraum bis 2015. Ich denke, dass möglicherweise in Bezug auf 2020 das Gutachten überarbeitet werden muss. Vielleicht kann der Vertreter des TÜV Pfalz, der ebenfalls in der Redeliste vermerkt ist, noch etwas dazu sagen.

Was die neueste Ausfertigung anbetrifft, liegt sie mir genauso wenig vor wie Ihnen, Herr Kaufmann. Diesbezüglich geht es mir auch nicht besser. Herr Eck vom Regierungsprä-

sidium Darmstadt sagte mir letzte Woche, für Ende März sei die Offenlage der geänderten Planfeststellungsunterlagen geplant. Wahrscheinlich wird es in diesen Unterlagen enthalten sein. Aber im Moment habe ich es ebenfalls noch nicht. Deswegen habe ich vorhin gesagt, so manche Dinge in der Diskussion sind noch im Fluss.

Sie hatten des Weiteren den Fall einer Betriebsschließung angesprochen und gefragt, welche Kosten dabei auf uns zukommen könnten. Dazu kann ich Ihnen sagen, dass von der Mandantschaft aus für diesen Fall bisher noch gar keine Überlegungen angestellt worden sind. Man hat gehofft, dass ein Weiterbetrieb möglich ist. Ich kann Ihnen auch sagen, weshalb dies so ist. Ich bin relativ neu zum Jahreswechsel beauftragt worden und hatte auf das Problem hingewiesen. Man sagte mir, ich solle mich zunächst einmal in die Unterlagen einarbeiten und zum Landesentwicklungsplan Stellung nehmen.

Man hatte diese Gefahr beim Eigentümer und wohl auch beim Betreiber noch gar nicht gesehen. Ich habe das thematisiert, aber ich denke, als Worst-Case-Betrachtung muss man sich natürlich mit solchen Überlegungen irgendwann beschäftigen. Besonders scharf ist niemand darauf, das möchte ich auch einmal deutlich machen. Das Lager ist gerade erst erworben worden. Unitank hat bundesweit die drittgrößte Öllagerkapazität. Das heißt, sie betreibt bundesweit solche Lager. Das ist nicht geschehen, um kurzfristig ein Geschäft zu betreiben, sondern wir hoffen, dass es dazu nicht kommt. Nähere Angaben hinsichtlich einer finanziellen Größenordnung wären vollkommen spekulativ. Dazu gibt es noch keine Überlegungen.

Wir müssten auch zunächst einmal eine Art Standortsuchverfahren betreiben, an welchem Standort, um den Flughafen weiter zu beliefern, solch eine Riesenanlage überhaupt gebaut werden sollte, die auch eine Hafen- und eventuell sogar eine Eisenbahn-anbindung braucht. Ich weiß gar nicht, ob das überhaupt noch möglich wäre, da der Raum in der Nähe des Flughafens – dort müsste die Anlage schließlich liegen – sowieso schon derart intensiv genutzt wird, dass ich mir vorstellen könnte, der Betrieb müsste in diesem Fall möglicherweise vollständig aufgegeben werden.

Abg. Gernot Grumbach: Ich habe vier Fragen mit unterschiedlichem Gemeinheitsgrad. Ich beginne mit einer gemeineren: Können Sie zum Alter der Anlage etwas sagen sowie zum notwendigen Reinvestitionsbedarf, um sie weiterzubetreiben? – Wir kennen diese Anlage schon seit Jahrzehnten, und ich habe den Eindruck, sie ist schon lange ziemlich unverändert.

Wie beurteilen Sie das Gefahrenpotenzial in der Frage der Beherrschbarkeit außerhalb des Betriebsgeländes? – Wie auch bei anderen Anlagen in dieser Gegend, ist das Lager ziemlich dicht von Straßen umgeben, und ein Teil des Risikopotenzials liegt auch im vorbeifließenden Verkehr.

Auf Seite 15 Ihrer Stellungnahme haben Sie sehr hart formuliert: Die Ergebnisse der Gesamtbilanzierung der Umweltauswirkungen sind erkennbar fehlerhaft. Ich frage Sie: Greifen Sie damit die Bahnvariantenentscheidung an? – Ich stelle die Frage so hart; denn diese Formulierung wird normalerweise genau aus diesem Grunde benutzt.

Herr Kaufmann hat schon die Gretchenfrage gestellt, ob das Tanklager geschlossen werden muss. Ihr Schriftsatz ist so angelegt, dass immer zwei Varianten offengelassen werden: zum einen die Änderung im gesamten Planungsprozess, und zum Zweiten, wir wollen die Lasten nicht tragen. Wie hoch schätzen Sie die zusätzlichen Lasten bei Weiterbetrieb des Lagers unter schlichtem Vollzug dessen ein, was im Landesentwicklungsplan derzeit angelegt ist?

Herr **Dr. Eiding**: Herr Grumbach, der Gemeinheitsgrad Ihrer Fragen hält sich in Grenzen vor dem Erkenntnisinteresse, das Sie haben. Ich kann gut verstehen, dass Sie das wissen möchten.

Was das Alter der Anlage sowie ihren Renovierungsbedarf anbetrifft, bin ich recht unsicher. Bisher habe ich mit meinen Mandanten noch gar nicht besprechen können, was bisher gemacht worden ist. Ich weiß nur, dass bei Erwerb des Tanklagers etliche Altlasten wohl kartiert gewesen sind und der Preis wohl dadurch bestimmt wurde, dass man in zweistelliger Millionenhöhe mit Sanierungen gerechnet hat, die von Unitank durchgeführt worden sind. Allerdings bitte ich darum, mir abzunehmen, dass ich bisher noch nicht besprechen konnte, wann wieder Reinvestitionen erforderlich sein werden. Man hat aber aus dem Vorgang, das Lager zu sanieren und auf den aktuellen Stand zu bringen, erkannt, dass eine Langfristigkeit der Planung angedacht war; ansonsten hätte man es nicht tun müssen. Derzeit werden bei bestimmten Messstellen noch Messungen beispielsweise hinsichtlich der Grundwasserhaltung etc. durchgeführt. Das Regierungspräsidium ist immer präsent. Mir wurde durch den Kaufmännischen Direktor, Herrn Lange, die Auskunft erteilt, dass alles erfolgreich über die Bühne gegangen sei. Ich nehme also an, wenn man diese Investitionen erst kürzlich beim Kauf getätigt hat, dass man nun zumindest mit einer mittelfristigen Laufzeit rechnet. Es ist derzeit eine Vermutung, aber Sie haben sicherlich recht: Für die Diskussion wäre es wichtig, sich nähere Fakten darüber zu besorgen.

Des Weiteren sprachen Sie das Gefährdungspotenzial hinsichtlich der Verkehrswege an. Im Gutachten des TÜV Pfalz ist schon einiges darüber ausgesagt. Sie haben vollkommen recht: Die meisten Toten wurden in diesem Sicherheitsgutachten nicht in der Anlage selbst bei den Beschäftigten gesehen – dort ist die Beschäftigtenzahl relativ gering –, sondern tatsächlich durch die Verkehrswegebenutzer direkt auf der Autobahn bzw. die ICE-Strecke, die dort parallel verläuft, sozusagen immer unterstellt, dass im Worst Case beispielsweise ein Zug eine Notbremsung einleitet und genau dort stehen bleibt, wo die thermische Wirkung am größten ist.

Bisher hielt man seitens der Genehmigungsbehörden diese Risiken für beherrschbar. Das ist dem Regime des Bundes-Immissionsschutzgesetzes unterstellt mit den entsprechenden Verordnungen für störfallrelevante Anlagen. Durch den Ausbau – das hatte ich in meinem Vortrag kurz angesprochen – ist überhaupt erst das Thema aufkommen, dass möglicherweise die Sicherheit im Istzustand auch schon zu gering sei.

In diesen Kontext passt auch die Frage sehr gut hinein, mit welchen Kosten für Nachrüstmaßnahmen wir im Istzustand, aber auch im Ausbauzustand rechnen würden. Momentan existiert unsererseits überhaupt keine Vorstellung darüber. Ich möchte dazu noch einmal auf die Sicherheitstechnische Anordnung des Regierungspräsidiums als Immissionsschutzbehörde vom 25. September letzten Jahres gegenüber Shell zurück-

kommen. Dort sind wir gerade beauftragt und sozusagen verpflichtet worden, auf eigene Kosten einen Gutachter auszuwählen, der basierend auf dem Sicherheitsgutachten oder dem Auswirkungsgutachten des TÜV Pfalz analysiert, welche Maßnahmen abzuleiten wären. Es existiert auch eine Begründung zu diesem Bescheid.

So wird beispielsweise darüber nachgedacht, ob man nicht Schutzwände zu den Verkehrsadern errichten müsste oder weitere Auffangsperrren, wenn Tanks platzen oder Ölsperren auf dem Main. Ein ganzes Bündel von Maßnahmen ist dabei denkbar. Dies reicht von einer eventuellen unterirdischen Verlegung von Leitungen bis hin zu einer dickeren Ummantelung.

Für mich als Nichttechniker auf diesem Gebiet hört sich das alles unwahrscheinlich teuer an. Ich kann mir einfach nicht vorstellen, dass man dafür nur geringfügige Millionensummen in Anspruch nehmen würde. Die Stellungnahme dieses Gutachters ist nun von Shell ausgewählt worden. Sie haben den TÜV Hessen beauftragt, dies zu überprüfen. Das Gutachten muss meines Wissens in der zweiten Jahreshälfte vorgelegt werden. Der Auftrag, den das RP erteilt hat, lautete, unterschiedliche Maßnahmen, deren Effizienz und die damit verbundenen Kosten vor dem Hintergrund auch des Verhältnismäßigkeitsprinzips zu prüfen. – Man muss also einer solchen Anlage gegebenenfalls auch den Weiterbetrieb ermöglichen. Somit könnte beispielsweise herauskommen, dass es wirtschaftlich unvertretbar ist, was nachgerüstet werden muss. Die Erkenntnisse liegen leider im Moment noch nicht vor, was die Kosten nur sehr schwer kalkulierbar macht.

Herr Grumbach, Sie sprachen meine Stellungnahme an, in der ich die Formulierung benutzt habe, die Abwägungsentscheidungen seien erkennbar fehlerhaft. Ich möchte dies noch einmal näher begründen. Ich bin der Auffassung gewesen, man hat die verschiedenen Schutzgüter in eine Variantenreihung gebracht, ist dem aber gerade in dem für den Luftverkehr doch sehr wesentlichen Sicherheitsbereich ausgewichen und hat dann einige Seiten weiter in der Begründung zum LEP-Änderungsverfahren gesagt, na gut, wenn man das sozusagen alles zusammenwürfelt, kommt man dazu, dass unter Sicherheitsgesichtspunkten die Varianten gleichwertig sind. – Das halte ich für erkennbar fehlerhaft. Vielmehr hätte man klar zu dem Ergebnis kommen müssen: Die Nordwestvariante ist klar die schlechteste.

Des Weiteren hatten Sie gefragt, ob ich damit sagen will, dass sich eine ganz andere Variante aufdrängt. Ich möchte nun nicht so kühn sein zu sagen, sie ist zwar für die Abwägung im Sicherheitsbereich nicht ganz klar die schlechteste, aber das muss sich nicht auf die gesamte Variantenwahl durchschlagen; denn es gibt auch Lärmschutzgesichtspunkte – das hat auch der VGH Kassel in seine Entscheidung hineingeschrieben –, die vielleicht für die Nordwestvariante streiten mögen. Aber dazu, ob man dadurch Sicherheitsrisiken sozusagen abwägen kann, hat der VGH Kassel relativ deutlich eine Entscheidung getroffen.

Der VGH Kassel hat gesagt, wenn für Lärmschutz und Natureingriffe eine Variante spricht, aber gleichzeitig ein vergrößertes Sicherheitsrisiko besteht, muss das stufenweise abgetragen werden. Ich halte die Behauptung für fehlerhaft, im Bereich Sicherheit seien alle Varianten gleichwertig, um es noch einmal zu wiederholen, sondern die Nordwestvariante ist klar die schlechteste. Ich könnte mir aber vorstellen, wenn man alle Abwägungsgüter betrachtet, dass es nicht ausreicht, letztlich eine andere Variante zu nehmen, auch verbunden mit der Frage, wie sich ein Gericht dazu stellen würde. Wir

Fachplanungsjuristen haben als Brille oder als Betrachtungsschwelle zumeist das, was wir fordern. Es stellt sich die Frage: Macht das ein Gericht mit, oder bestehen sowieso keine Aussichten? – Dann sollte man es auch nicht fordern, weil man sich damit nur lächerlich macht.

Das habe ich viele Jahre lang in den Verfahren Schönefeld und Leipzig gesehen, wo wir Nachtflugverbote durchsetzen konnten, in Leipzig zwar nicht für die Expressfracht, aber doch für alle Normalfracht- und für Passagiermaschinen. Damals bin ich auch nur ausgelacht worden: Sie glauben doch nicht etwa, dass das Bundesverwaltungsgericht irgendetwas dagegen tut? – Erst dann, wenn die Sache abgeschlossen ist, ist es letztendlich klar. Mit den Unsicherheiten müssen die Damen und Herren vom Landtag genauso leben wie die Experten. Es ist schwierig vorherzusehen, und in diesem Bereich scheint mir noch ein sehr wunder Punkt des Verfahrens zu liegen, nachdem sich Ticono nun mehr oder weniger in Wohlgefallen aufgelöst hat.

Abg. **Michael Boddenberg**: Herr Dr. Eiding, ich habe Sie persönlich in Erinnerung aus Begegnungen, die schon einige Jahre zurückliegen. Damals waren Sie strikt gegen jeden Ausbau des Flughafens. Wir haben irgendwann einmal zusammen in einer Podiumsdiskussion gesessen. Meiner Erinnerung nach ging es damals um sehr grundsätzliche Fragen für und wider eines Ausbaus. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie heute zu Beginn Ihrer Ausführungen gesagt, dass Sie und Ihre Mandantschaft nicht gegen einen Ausbau des Flughafens seien, weil Sie ein flughafenaffines Unternehmen vertreten. Vielleicht sagen Sie noch etwas dazu, damit ich für mich einordnen kann, ob Sie nun für oder gegen einen Ausbau generell sind oder ob Sie ein Problem mit der Variantenreihung haben.

(Zuruf des Abg. Frank-Peter Kaufmann)

Sie haben Überflüge und Landeanflüge thematisiert. Können Sie uns sagen, ob Ihrer Kenntnis nach heute unmittelbar Überflüge über dieses Tanklager stattfinden? – Wenn ich die Pläne richtig in Erinnerung habe, würden beim Landeanflug bei der Nordwestvariante die Flugzeuge an den von Ihnen angesprochenen Gegenden vorbeifliegen. Heute haben wir hingegen meiner Erkenntnis nach die Situation – vielleicht korrigieren Sie mich –, dass die Flugzeuge über dieses Werk fliegen. Da Sie möglicherweise in Ihrer Antwort darauf verweisen, man müsse eventuell die Flugrouten oder die Startrouten ändern, die wir heute haben, möchte ich direkt die Anschlussfrage stellen: Wie ist im Moment die Deutsche Flugsicherung und auch die Europäische Flugsicherung aufgestellt? – Es ist schließlich schon an vielen Stellen in der Abwägung geprüft worden, wie man dort starten kann. Meiner Kenntnis nach wird dieser Bereich schon heute mit startenden Flugzeugen überflogen. Ich möchte nur am Rande bemerken, darüber haben wir auch schon zu einem früheren Zeitpunkt in einer Anhörung gesprochen. Damals habe ich auf meine Frage an einen Experten, ob es einen Unterschied mache, ob ein voll getanktes Flugzeug abstürzt oder ein nicht voll getanktes Flugzeug, eine für mich nicht nachvollziehbare Antwort erhalten: Dies sei völlig unerheblich. Im Landeanflug sind die Maschinen leer, und startende Flugzeuge sind voll getankt. Ich als Laie vermute einmal, dass die Auswirkungen bei startenden Flugzeugen gravierender sind. Sie haben zwar gesagt, Sie seien Jurist, haben sich aber doch an vielen Stellen in technischer Hinsicht mit der Materie befasst. Vielleicht können Sie uns dazu eine Einschätzung geben.

Sie haben des Weiteren kritisiert, dass im LEP die Abwägung aus Ihrer Sicht falsch ist. Wissen Sie, auf welcher Grundlage diese Abwägung erfolgt ist? – Da zwischenzeitlich die Firma Ticona als Sicherheitsrisiko weggefallen ist, würden Sie sagen, dass sich die Sicherheitslage hinsichtlich dieser Abwägung der unterschiedlichen Varianten dadurch eher verbessert hat, dass das Ticona-Problem gelöst ist, oder würden Sie sagen, dass sie sich verschlechtert hat oder dass sie gleichgeblieben ist?

Ich möchte Ihnen noch einen Hinweis geben. Sie haben gesagt – ich glaube, die Landesregierung zitierend –, sie habe von nicht beherrschbaren Risiken oder von Sicherheitsrisiken gesprochen. Ich würde Sie bitten, vielleicht zur Kenntnis zu nehmen, dass das nicht die Einlassung der Landesregierung war, sondern dass man durchaus juristische Risiken gesehen hat und deswegen die Verhandlungen mit Ticona stattgefunden haben.

Sie haben auch das Thema Seveso-Richtlinie angesprochen. Ich möchte nicht verhehlen, dass ich diesbezüglich eine völlig andere Auffassung habe als Sie. Aber da man als Jurist, solange Dinge nicht vom Europäischen Gerichtshof entschieden worden sind, immer weiter behaupten darf, dass man das anders sieht, ist das Ihr gutes Recht. Sie haben davon gesprochen, dass Sie viele Flughäfen aus Ihrer beruflichen Situation heraus kennen. Was würden Sie sagen: Spielt das nur in Frankfurt eine Rolle, oder spielt es möglicherweise an nahezu jedem Flughafen eine Rolle, wenn man – wie Herr Kaufmann dies formuliert hat, ich übernehme diese Formulierung – Flugrouten gleich Verkehrswegen setzt? Meine – möglicherweise laienhafte – Frage wäre dann: Müssten dann nicht Flughäfen an vielen Stellen in Europa oder in der ganzen Welt geschlossen werden, Landebahnen und Startbahnen geschlossen werden, wenn man zu einem solchen Ergebnis käme?

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Herr Boddenberg, es ging nur um den Anflugbereich! Ich lasse mich nicht falsch zitieren von Ihnen! Es ging nur um den Anflugbereich, um den Verkehrsweg im Anflugbereich! Darauf lege ich Wert!)

– Ja, gut, dann können Sie das so korrigieren.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Das habe ich von Anfang an so gesagt! – Herr Vorsitzender, ich lasse mir von Herrn Boddenberg nicht unterstellen, etwas Falsches gesagt zu haben! Ich habe es nicht korrigiert, sondern ich habe es von Anfang an so gesagt!)

– Nein, Herr Kaufmann, ich möchte überhaupt keinen Streit.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Sie wollen mir irgendetwas unterstellen, was ich nicht gesagt habe! Das lasse ich nicht zu!)

– Herr Kaufmann, es war mir überhaupt nicht wichtig, dort zu differenzieren. Entschuldigung, dann haben Sie es falsch verstanden, oder ich habe es falsch formuliert.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Bitte sehr!)

Herr Dr. Eiding, ich habe eine letzte Frage an Sie. Ist Ihnen bekannt, ob es heute schon aus immissionsrechtlichen Gründen Nachrüstungsbedarf im Bereich der Tanklager gibt, die Sie vertreten?

Herr **Dr. Eiding**: Herr Boddenberg, bitte sichern Sie mir eine ausreichende Redezeit im Podium zu. Das scheinen fast zehn Fragen gewesen zu sein, und ich möchte Sie vorsorglich bitten, falls etwas fehlt, mich noch einmal darauf anzusprechen.

Sie erzählten soeben, wir seien uns einmal bei einem Podium gegenübergetreten, bei dem ich mich gegen einen Ausbau ausgesprochen hätte, und dann fragten Sie mich auch nach meiner persönlichen Einstellung zu Flughafenausbauten generell.

Ich kann das nur bestätigen: Ich betrachte Ihre Anfrage sogar als eine Art Steilvorlage. Wir haben uns nämlich im Südbahnhof in Sachsenhausen im Bürgerforum getroffen, als ich die BI Sachsenhausen vertreten habe. Ich habe die Vertretung ein Jahr später an meinen Kollegen Baumann in Würzburg abgegeben, weil ich für 178 Erörterungstage nach Schönefeld reisen musste und nicht alles gleichzeitig leisten konnte. Die Beauftragung für das Verfahren in Frankfurt an mich ist erst wieder zum Jahreswechsel erfolgt. Ich hatte also eine Pause von vier oder fünf Jahren, was speziell das Verfahren zum Frankfurter Flughafen anbetrifft.

Wir sind damals ziemlich aneinander geraten – ich erinnere mich noch gut –, weil ich Ihnen eine Frage gestellt hatte, die Sie damals nicht für mich befriedigend beantworten konnten. Dabei ging es um die Frage: Ist ein Nachtflugverbot überhaupt rechtlich durchsetzbar? – Behörden dürfen doch so etwas doch möglicherweise gar nicht anordnen wegen der Ansprüche der Luftverkehrsgesellschaften auf Slots bzw. Betriebsverfahren. Das sei doch rechtlich überhaupt nicht möglich. – Ich hatte das seit Beginn des Jahres mehrfach öffentlich proklamiert.

Ich hatte Ihnen damals in der Sitzung gesagt: Ministerpräsident Koch ist doch Aufsichtsratsvorsitzender der FAG, wie sie sich damals noch nannte. Es ist doch überhaupt gar kein Problem. Sie brauchen doch einfach nur zu beantragen, dass Sie nachts gar nicht fliegen wollen, und dann könnten Behörden gar nicht einfach mehr genehmigen als Sie beantragen. – Ich habe Sie damals gefragt, weshalb dies über den Landtag nicht beschlossen werde, und Sie konnten mir keine Antwort auf diese Frage geben. Man hat aber – wenn ich mich recht erinnere – ein Vierteljahr später im Landtag tatsächlich den Beschluss erlassen, was mich damals unheimlich gefreut hat, weil ich – wenn ich ehrlich sein soll – nicht daran geglaubt hatte, dass es tatsächlich so weit kommen würde. Inwieweit dies mein Beitrag dazu war, weiß ich nicht, aber zumindest fiel mir auf, dass mir auf die Frage, warum dies nicht möglich sein sollte, niemand, einschließlich Herr Dr. Gronfeld, der für alle Flughafenbetreiber herumreist, eine befriedigende Antwort geben konnte. Insoweit ist Ihre Erinnerung vollkommen richtig.

(Abg. Michael Boddenberg: Prima!)

Ich komme nun zu Ihrer Frage, was meine persönliche Einstellung zu Flughafenausbauten anbetrifft. Ich selbst wohne in Hanau und werde regelmäßig überflogen. Wenn Sie 20 Jahre lang in Würzburg gelebt haben, wo ein Fluglärmpegel von null herrscht, muss ich sagen, man kann schon auch ganz gut ohne Fluglärm leben. Ich sage einmal, mir ist

das Ganze persönlich unangenehm, aber ich bin kein fundamentalistischer Gesinnungstäter. Vielmehr schaue ich mir die Mandate an, und in diesem Verfahren habe ich eigentlich einen Fall gesehen, von dem ich glaube, dass erhebliche Nachteile auf TLR zukommen könnten und ich gerne daran mitwirken würde, dass sie sich in erträglichen Grenzen halten. Ob es letztlich überhaupt dazu kommt, wage ich noch zu bezweifeln.

Ansonsten bin ich niemand von denjenigen, die der Meinung wären, man könnte ein Flughafenprojekt vollständig verhindern. Man sieht immer, wie letztendlich die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts fällt: Irgendwie wird er dann doch immer gebaut. Die Aufgabe besteht nur darin, in den schwierigen Entscheidungsfindungsprozessen

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Irgendwann ist aber immer das erste Mal!)

möglichst viele Belange zu einem gerechten Ausgleich zu bringen.

Herr Boddenberg, des Weiteren fragten Sie danach, ob es im Schadensfall beim Überflug Unterschiede mit vollen oder mit leeren Flugzeugen gebe. Aus dem Studium entsprechender Gutachten kann ich Ihnen nichts dazu sagen. Wenn man es laienhaft betrachtet, neigt man zu der Meinung, wenn mehr Sprit geladen ist, der sich entzünden kann, sind die Auswirkungen wahrscheinlich größer als bei einer leeren Maschine. Eine Aussage dazu würde mich aber persönlich überfordern. Wenn ich einen Prozess dazu führen müsste, würde ich immer einen Sachverständigen zurate ziehen; denn wenn Sie vor Gericht irgendwelche Vermutungen anstellen, die fachlich nicht hinterlegt werden können, werden Sie sofort mit dem Argument weggepusht.

Sie fragten weiterhin, ob Überflüge jetzt schon stattfinden. Das ist im Istzustand der Fall. Im Ausbaurzustand müssten – das hatte ich kurz erwähnt – die Landeanflüge ungefähr 700 m nördlich am Lager vorbeiführen, da – anders als bei Flugrouten – das Flug-erwartungsgebiet im Landeanflug normalerweise kleiner ist, weil man nicht sozusagen den Flieger in der letzten Sekunde noch einmal herumreißen kann. Insoweit rechne ich damit, dass diese Landeanflüge in einer relativ konstanten Art und Weise im Normalbetrieb hereinkommen werden, es sei denn, es ergeben sich irgendwelche Störungen. Davor ist man nie ganz gefeit. Bei den Sturmauswirkungen vor einigen Wochen haben einige Maschinen durchstarten müssen.

Ich weiß es nicht ganz genau, aber im Prinzip müsste es so sein, dass bei der Nordwestbahn nicht direkt über das Lager hereingeflogen wird, wenn man sich die Anfluggrundlinie in den Plänen anschaut. Ich unterstelle einmal, dass dies einigermaßen der Wirklichkeit entspricht.

Herr Boddenberg, Sie hatten des Weiteren gefragt, ob die Sicherheitslage durch die absehbare Schließung von Ticona in Bezug auf den Ausbau verbessert wird. Das sehe ich als gegeben an; denn wenn, wie es geplant zu sein scheint, dort eine Nutzung als flughafenaffines Gewerbegebiet entsteht, die ihrerseits nur geringe Risiken eines eigenen Störfallpotenzials beinhaltet – darauf wird man schlauerweise als Flughafenbetreiber bestimmt größten Wert legen, um sich nicht wieder etwas Ähnliches anzusiedeln, was man gerade erst teuer aufgekauft hat –, so ergibt sich meines Erachtens eine Verbesserung. Ob dies letztlich in der Gesamtabwägung dazu führt, dass man die restlichen Risiken hinnimmt, wage ich zu bezweifeln. Möglicherweise brauchen wir erst die

Fortschreibungsgutachten des TÜV Pfalz oder aber das nun von Shell auf Anordnung des RP Darmstadt in Auftrag gegebene eigene Gutachten des TÜV Hessen. Das kann ich im Moment noch nicht abschließend beurteilen. Ich glaube auch, dass gerade dies eine Schwierigkeit für das Landesentwicklungsplan-Änderungsverfahren darstellt. Ich glaube, es ist abschließend noch nicht vollständig geklärt.

Sie sprachen des Weiteren die Seveso-Richtlinie an und fragten, wenn diese Richtlinie auf Flugstrecken oder Flugrouten anzuwenden wäre, ob dann sozusagen nicht alle Flughäfen weltweit geschlossen werden müssten. Das glaube ich nicht; denn soweit ich Flughafenumfelder kenne, rücken normalerweise derart gefährliche Anlagen nicht bis auf 2 km Nähe heran. Ich sage dies rein aus meiner persönlichen Kenntnis von verschiedenen Verfahren. Aber ich gebe Ihnen vollkommen recht: Es könnten Standorte dabei sein, bei denen es auch nicht geht. Ich glaube, in Deutschland existieren 16 internationale Verkehrsflughäfen. Ich habe mir noch nicht die Mühe gemacht, einmal zu überprüfen, wie viele davon dies betreffen würde. Aber ich könnte mir vorstellen, dass es noch zwei oder drei weitere Standorte gibt, bei denen es ähnlich riskant wäre. Aber ich glaube, die Mehrzahl wäre eher unbedenklich, wenn ich mir das Gelände rundherum anschau. Bei Leipzig beispielsweise kann ich Ihnen definitiv sagen, im Umkreis von 20 km befindet sich absolut nichts in dieser Richtung. In Berlin-Schönefeld ist das ebenfalls nicht der Fall.

Herr Boddenberg, das ist für die Seveso-Richtlinie das Wichtige: Es müssen störfallrelevante Großanlagen sein, die sich am Boden befinden. Wenn ich dies auf die Flugrouten übertrage und dazu komme, dass es Verkehrswege wären, habe ich sozusagen einen unlösbaren Konflikt mit den entsprechenden Umsetzungsregeln, dass dies bei einer Unterschreitung einer Entfernung von 4 km zwischen diesen verschiedenen Risikoträgern unvertretbar ist. Ich glaube, in dieser Kombination ist das relativ selten.

Abg. **Michael Boddenberg:** Sie haben die Landesregierung dahin gehend zitiert, sie habe gesagt, die Risiken seien nicht beherrschbar.

Herr **Dr. Eiding:** Richtig. – Sie sagten dazu, die Entscheidung, die tragend gewesen wäre, seien keine sicherheitstechnischen Risiken, sondern eher juristische Unwägbarkeiten gewesen.

Darin könnte ich Ihnen zustimmen. Die Frage ist aber, wenn ich zu diesen juristischen Risiken komme und sage, dies kann ich überhaupt nicht kalkulieren, müssen sozusagen materiell-rechtlich irgendwelche unbeherrschbaren Dinge vorkommen; denn wenn dies problemlos wäre, hätte ich von vornherein kein juristisches Risiko. Von daher glaube ich, man hat geschickt versucht, dies zu differenzieren, aber ich glaube, im Kern kommt es mehr oder weniger auf das Gleiche heraus.

Wenn ich beispielsweise keine nennenswerten Rechtsbeeinträchtigungen habe und reiche trotzdem eine Klage ein, steht von vornherein schon fest, dass ich mich damit nicht durchsetzen werden könne. Dann würde jemand, der durch die Klage angegriffen wird, dies gerne riskieren, da die Kläger damit nie im Leben durchkommen werden. Ich sage einmal, das ist wie eine Grenzwertfindung oder eine Gratwanderung, indem ich sage: Komme ich drüber, oder komme ich nicht drüber? – Insoweit könnten sich beide

auch auf eine Einigung einlassen. Sie ist schließlich zunächst durch solche materiellen Unwägbarkeiten geprägt, sodass ich glaube, dass dies zunächst vielleicht etwas überspitzt formuliert ist, aber ich würde im Kern dabei bleiben.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich wollte nur, dass Sie das klarstellen. Sie haben nun auch zu Recht gesagt, dass Sie das möglicherweise anders formuliert haben, als die Landesregierung es damals gemeinhin gesagt hat. Darüber, dass überall Risiken bestehen, egal, wo wir fliegen, brauchen wir, glaube ich, nicht zu streiten. Die unterschiedlichen Sicherheitsrisiken haben am Ende natürlich auch eine Relevanz hinsichtlich der juristischen Risiken. Das ist auch allen klar. Mir ging es nur darum, dies klarzustellen.

Ich hatte Sie noch gefragt, ob es heute schon aus immissionsschutzrechtlichen Gründen Nachrüstungsbedarfe gibt.

Ich halte aber noch einmal fest, dass Ihre Aussage lautete, wir haben schon heute im Status quo Überflüge über dieses Werk, die nach meiner Information angesichts des Status quo, der Vorgaben der DFS bzw. auch der europäischen Vorgaben, was die Flugsicherheit anbelangt, auch nicht vermeidbar sind. Sie haben gesagt, dass Sie zukünftig für die Landeanflüge, von denen Sie sprechen, keinen Überflug haben. Aber Sie sagen, dies sei eine Auffassung, die Sie haben dürfen. Ob sie richtig ist, möchte ich an dieser Stelle gar nicht diskutieren. Das kann ich auch nicht beurteilen. Sie sagen, wir fliegen am Werk oder an diesen Tanklagern vorbei. Schon heute finden im Status quo Überflüge statt, die aus meiner Sicht nicht veränderbar sind, weil wir irgendwo fliegen müssen, wenn wir starten. Zukünftig hätten wir sicherlich weiterhin Überflüge, je nach Wetterlage, auf der anderen Seite aber auch Landeanflüge, die allerdings am Tanklager vorbeigehen. Ist Ihre Auffassung so richtig zusammengefasst?

Herr **Dr. Eiding**: Herr Boddenberg, was die Flugsituation anbetrifft, kann ich auf Seite 24 meines Gutachtens verweisen. Als Anlage 1 zu den Materialien der LEP-Begründung ist das Dokument „Flugrouten und Flugbewegungszahlen“ vom TÜV Pfalz, datierend vom 20. September 2006, in dem mehrere Szenarien jeweils für Ticona und für das Shell-Tanklager dargestellt sind. Man kann sehen, dass im Abflugbereich von der jetzigen Nordbahn bestimmte Routen direkt darübergehen, was die Abflüge anbetrifft. Von Ticona wurde auch diskutiert, ob man Abflüge, die nach Nordwesten über das Werk gehen, so wie es uns bei Abflügen nach Westen oder nach Südwesten beträfe, nicht möglicherweise verbietet nach dem Motto: Fliegt doch über das TLR und nicht über uns. Dann ist das Risiko vielleicht geringer.

Dies ist auch vor Gericht diskutiert worden. Anhand der fünf oder sechs Tafeln, die dargestellt wurden, kann man die jetzige Flugroutenbelegung relativ gut erkennen, die auch jeweils mit Erläuterungen versehen sind.

Die Anflüge müssten sozusagen gerade hereingehen, ohne dass in letzter Sekunde noch einmal gewendet wird. Das haben Sie richtig verstanden, das möchte ich noch einmal bestätigen.

Was die sicherheitsrechtlichen Auflagen derzeit anbetrifft, hatte ich angesprochen, dass am 20. September 2006 das Regierungspräsidium Darmstadt als obere Immissions-

schutzbehörde einen Überprüfungsbescheid für das Tanklager, sozusagen eine Sicherheitstechnische Anordnung, erlassen hat, in der die Risiken überprüft und untersucht werden sollen. Zu Ihrer Anfrage nach dem momentanen Rechtsstatus kann ich also sagen, konkrete Anforderungen gibt es im Augenblick noch nicht. Es soll aber untersucht und geprüft werden, ob sich möglicherweise solche Anforderungen insbesondere aus den Ausbauunterlagen ergeben.

Wenn man als Behörde einen solchen belastenden Bescheid erlässt, sollte man der Auffassung sein, dass man solche Nachrüsterfordernisse schon sieht; ansonsten wäre es vollkommen sinnlos, darüber nachzudenken, ob möglicherweise schon jetzt nachgerüstet werden müsste. Es wäre ebenso sinnlos, einen Bescheid mit Gutachterkosten bis zu einer sechsstelligen Höhe zu erlassen, bis so etwas vielleicht über einen Zeitraum von einem halben Jahr untersucht ist. Das sind schon erhebliche Dimensionen. Was dabei herauskommt, werden wir sehen.

Wenn man die Einschätzung vertritt, dass das Lager im jetzigen Betriebszustand verantwortbar betrieben wird, wie dies auch schon seit seiner Errichtung – ich sage einmal vor 30 Jahren – erfolgt ist, wenn also der Ausbau des Flughafens durch die Möglichkeit einer besseren Flugverteilung letztlich zu einer Verringerung des Risikos führen würde, könnte es so weiterbetrieben werden. Damit wäre unseren Forderungen für das LEP-Änderungsverfahren möglicherweise abgeholfen, sodass man auch sagen kann: Ihr müsst diese Maßnahmen auch nicht zahlen, wenn der Flughafenausbau realisiert wird. Aber mit Blick darauf, was sich andeutet und auf uns zukommt, habe ich doch erhebliche Zweifel, ob es letztlich dabei bleibt. Man wird sehen, was die Experten in die Ergebnisse hineinschreiben. Dort soll auch zu den Kosten der Maßnahmen Stellung genommen werden, um die Verhältnismäßigkeit prüfen zu können.

Abg. **Michael Boddenberg:** Gibt es schon heute im Status quo eventuell Nachrüstungsbedarf? Schließen Sie eher aus, dass es dazu kommen könnte, oder wissen Sie es nicht?

Herr **Dr. Eiding:** Herr Boddenberg, ich hatte versucht, die Antwort direkt damit zu beginnen: Aktuell liegt nichts auf dem Tisch. Wir müssen im Moment nicht nachrüsten, sondern wir müssen im Moment anfangen zu prüfen. Das ist unser Stand. Was dabei herauskommt, wird man sehen. Ich möchte einmal sagen, das Ganze ist durchaus mit gemischten Gefühlen zu betrachten; denn einerseits halten wir den Zustand der Anlage momentan für verantwortbar, andererseits aber, wenn man sich irrt und die Gefährdungsrate höher ist, will TLR sicherlich genauso wenig wie Shell einfach einmal unverantwortlich gar nichts tun.

Das Schwierige an diesen Analysen ist, diese Einschätzung mit Wahrscheinlichkeitsraten in den Griff zu bekommen. Es stellt sich die Frage: Wie viel Sicherheitsrisiko darf der Flughafenausbau letztlich mit sich bringen? – Ist es ausreichend, wenn ein Schadensfall alle 10.000 Jahre eintritt? Müssten es 20.000 Jahre oder 50.000 Jahre sein, oder reicht ein Vollabsturz alle 1.000 Jahre schon aus? – Es ist unwahrscheinlich schwer, dies in den Griff zu bekommen. Entscheiden müssen es letztendlich die Gerichte, und denen geht es wahrscheinlich ähnlich wie uns Juristen. Sie wissen es ebenfalls

nicht genau, dann gibt es die Gutachterschlachten, und das ist das Schwierige in diesem Bereich.

Ich persönlich glaube, dass bei diesem Prüfungsprozess im Ausbaufall möglicherweise empfindliche Nachrüstungsaufwendungen auf uns zukommen, die die Wirtschaftlichkeit der gesamten Anlage möglicherweise gefährden. Das ist natürlich nur eine Vermutung von mir. Ich kann sie im Moment noch nicht belegen, weil es gerade geprüft wird.

Meine Damen und Herren, dafür wollen wir den Landtag sensibilisieren. Ich hatte Ihnen bestimmte Punkte genannt: So wird beispielsweise nur auf Mortalitätsraten abgestellt, nicht jedoch auf die sonstigen Schutzgüter wie Verletzte und andere Dinge.

Ein weiterer Stichpunkt wäre vielleicht noch der Vogelschlag im Naturschutzbereich. Das ist heute schon diskutiert worden. Dieser Gesichtspunkt ist in den Sicherheitsstellungen bisher bei uns noch überhaupt kein Thema gewesen, obwohl wir mit unserem Lager direkt am Main liegen. Das halte ich für ein Versäumnis, das meiner Meinung nach noch nicht erkannt worden ist. Es könnte in diesen niedrigen Flughöhen zu erheblichen Problemen führen. Ich hatte mich bemüht, in meiner Stellungnahme schon auf verschiedene Punkte hinzuweisen. – Auf gut Deutsch: Ich halte das momentan in den Materialien des LEP-Änderungsverfahrens noch nicht für vollständig bewältigt.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Dr. Eiding, das Lieblingsthema von Herrn Boddenberg sind volle oder leere Tanks von Flugzeugen im Überflug.

(Abg. Michael Boddenberg: Nein, nein!)

Das reizt mich aber immer. Ich wollte Sie fragen: Würden Sie mir zustimmen, dass es bei einem – hoffentlich nie eintretenden – Crashfall auf ein Tanklager nicht so sehr darauf ankommt, ob nun ein voll betanktes Flugzeug oder ein Flugzeug mit nur wenigen Tonnen Treibstoff im Tank auf das Lager fällt, im Vergleich zu den gelagerten Tonnen Treibstoffs im Tanklager? Würden Sie mir zustimmen, dass insoweit der Fall möglicherweise anders ist?

Ich möchte noch etwas ergänzen. – Herr Boddenberg, regen Sie sich nicht auf, es dauert eine halbe Minute. Die Physik sagt Ihnen, dass ein leerer Tank eher gefährlicher ist. Wir kennen dies aus dem berühmten Knallgas-Experiment aus der 8. Klasse in der Schule: die Mischung des teilverdampften Treibstoffes ist dann sehr viel explosiver und explodiert stärker als ein voller Tank. Das weiß man auch aus der Forschung der Auto-unfälle.

(Abg. Michael Boddenberg: Da habe ich nicht aufgepasst, Herr Kaufmann!
Das gebe ich zu!)

Insoweit kann man das alles den Technikern überlassen. Aber ich denke, im Größenvergleich, was den denkbaren, aber hoffentlich nie eintretenden Crash eines voll betankten Flugzeugs auf ein Tanklager angeht, kommt es auf den Flugsprit im Flugzeug wahrscheinlich nicht mehr an.

(Abg. Michael Boddenberg: Das ist unlauterer Wettbewerb! Ich glaube, Sie haben Physik studiert! Ist das richtig, Herr Kaufmann? Ich gebe mich geschlagen!)

– Ja, ich habe es sogar erfolgreich abgeschlossen, Herr Kollege.

(Allgemeine Heiterkeit)

Herr **Dr. Eiding**: Herr Kaufmann, ich bin mir nicht ganz sicher, ob es nur ein klarstellendes Statement oder eine Frage war. Ich antworte aber dennoch ganz frech darauf.

(Abg. Michael Boddenberg: Haben Sie Physik studiert?)

– Nein, nein, ich habe nur Rechtswissenschaften studiert.

Ich antworte aber trotzdem auf Ihre Frage: Ich bin überfragt, was letztendlich die Details anbelangt. Man muss sich teilweise mit Eselsbrücken behelfen und das, was man nicht sicher nachweisen kann, für sich selbst in eine schlüssige Reihenfolge bringen, sodass es wenigstens so sein könnte, wenn es jemand prüft. Das ist auch das, was ich meinen Rechtsreferendaren immer abverlange. Ich sage ihnen, Sie können mir gern rechtlich den größten Mist in Ihre Stellungnahmen hineinschreiben, aber es müsste wenigstens so funktionieren können. Wenn es selbst schon in sich überhaupt keinen Sinn ergibt, lasse ich es immer noch einmal neu überarbeiten; ansonsten bin ich niemandem böse, wenn er Details nicht weiß.

Wenn man Bilder von Flugzeugabstürzen sieht, hat man – ohne dass ich es jetzt statistisch belegen könnte – in Erinnerung, dass doch meistens die Wracks irgendwie brennen, ob sie nun voll getankt oder leer sind. Ich glaube, allein das Entstehen des Brandes würde in einem Tanklager vermutlich ausreichen – ich glaube, das ist auch abgehandelt –, um das Ganze zu entzünden, sodass man, ob nun die Maschinen voll getankt sind oder leer, für ein solches Szenario immer von einem Totalverlust des gesamten Tanklagers ausgehen muss. Das Gutachten des TÜV Pfalz geht davon aus, dass alles abbrennt und nichts mehr gerettet werden kann und dass dazu auch eine leere Maschine noch ausreicht, schon allein durch die heißen Triebwerke. Aber, wie gesagt, ich bitte, dies als Amateuräußerung zu werten und mich nicht anschließend auf die Schlachtbank zu führen. Ich versuche einfach nur, mir das schlüssig klarzumachen.

(Abg. Michael Boddenberg: Jetzt sind die Metzgermeister auch im Spiel, Herr Kaufmann!)

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Ich hoffe, dass dies nun abschließend und endgültig geklärt ist mit den Folgen eines leeren Fliegers. Es war nicht das erste Mal, dass Sie diese Debatte geführt haben. Jedenfalls für einige Leute war sie aber vielleicht doch neu.

Herr Kaufmann, Sie hatten darum gebeten zu klären, weshalb Sie ein bestimmtes Gutachten nicht haben. Sie haben darum gebeten, dass die Landesregierung dazu Stellung nehmen soll. Sie ist dazu bereit, wenn Sie das wollen.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Wenn dies kurz möglich ist, damit wir die Information haben, wäre es nicht schlecht.

StS **Klaus-Peter Güttler:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Herr Kaufmann, ich möchte zur Klarstellung darauf hinweisen, es gibt zwei Gutachten: Es gibt zum einen das Gutachten des TÜV Pfalz mit der Fluggastprognose für das Jahr 2015 und die Aktualisierung für das Jahr 2020. Wir hätten Ihnen beide Gutachten gern zur Verfügung gestellt, aber wir haben einen Widerspruch des früheren Eigentümers dieses Geländes erfahren. Wenn Herr Dr. Eiding nun erklären würde, dass diese Zustimmungsverweigerung aufgehoben wird, könnten wir Ihnen die Gutachten zur Verfügung stellen. Ich wäre aber sehr vorsichtig, heute dazu eine Aussage zu machen. Wenn Sie den Sachverhalt nicht kennen, sollten Sie zunächst einmal mit Ihren Mandanten sprechen, aus welchen Gründen der Widerspruch erfolgt ist. Dies nur als dezenter Hinweis von mir.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege:** Das wäre auch mein Vorschlag gewesen. Herr Dr. Eiding nimmt den Wunsch von uns mit. Je nachdem, welches Ergebnis aus dem Gespräch hervorgeht, merken wir, ob wir das Gutachten bekommen oder ob wir es nicht bekommen.

Herr **Dr. Eiding:** Darf ich eine Verständnisfrage an Herrn StS Güttler richten? Meinten Sie damit noch Caltex als Eigentümer seinerzeit? – Wir selbst hatten uns nämlich diesbezüglich bislang noch gar nicht erklärt.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Aber Sie klären das! Das ist doch ein guter Ansatz!)

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege:** Ich bitte Sie, dies zu klären, und möchte Ihnen sehr herzlich danken, dass Sie uns so lange zur Verfügung gestanden haben, dass Sie dieser Frage nachgehen und wir ein Ergebnis von Ihnen bekommen.

Meine Damen und Herren, wir haben heute abweichend zu gestern und vorgestern mit den jeweiligen Sachverständigen sehr viele intensive Auseinandersetzungen geführt. Auf unserer Liste steht als nächster Anzuhörender Herr Prof. Dr. Jochum, Vorsitzender der Kommission für Anlagensicherheit. Ich darf Herrn Prof. Jochum, der für uns im Wirtschafts- und Verkehrsausschuss kein Unbekannter ist, um seine Stellungnahme bitten.

Herr Prof. **Dr. Jochum:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich freue mich, dass ich zu dem Votum der Störfallkommission Stellung nehmen kann. Die Störfallkommission gibt es seit November 2005 nicht mehr. Sie ist mit dem parallel arbeitenden, dem Bundesumweltministerium nachgeordneten Technischen Ausschuss für Anlagensicherheit zu der Kommission für Anlagensicherheit vereinigt worden, die ich ebenfalls leite.

(Siehe auch Anlage)

Die Störfallkommission war – ebenso, wie dies nun auch für die Kommission für Anlagensicherheit gilt – eines der sicherlich nach Meinung vieler zu überzähligen Beratungsgremien der Bundesregierung. Sie ist ein Beratungsgremium, das seine Grundlage in § 51a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes hat. Sie berät die Bundesregierung als Ganzes, ist aber organisatorisch aufgehängt am Bundesumweltministerium. Ein Punkt, der für Sie sicherlich von Bedeutung ist, ist die Tatsache, dass diese Kommission plural zusammengesetzt ist. Darin sind alle für das Gebiet der Anlagensicherheit relevanten Gruppierungen vertreten. Ich betone, es geht nur um das Gebiet der Anlagensicherheit.

Diese Störfallkommission wurde am 11. März 2003 durch das Bundesumweltministerium beauftragt, sich mit dem Thema „Flughafenausbau Frankfurt“ und dem Konflikt mit der der Störfallverordnung unterliegenden Betriebsanlage der Firma Ticona zu befassen. Die Anregung hierzu kam von verschiedenen Kommunen im Umland und von der Firma Ticona selbst. Das Bundesumweltministerium hat sich, bevor die Störfallkommission diesen Prüfungsauftrag bekommen hat, mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr abgestimmt.

Wir haben das Thema in einer speziell hierfür gegründeten Arbeitsgruppe sehr intensiv beraten. Wir haben etwa innerhalb eines Dreivierteljahres sieben Sitzungen durchgeführt. Ich darf in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass dies mit erheblichem Aufwand betrieben wurde. Wir haben schätzungsweise 200 Personentage für diese Beratungen benötigt. Ich darf auch darauf hinweisen, dass wir dies ehrenamtlich getan haben. Ich tue dies nicht, um heute Lobeshymnen einzuheimsen, sondern um uns von anderen Gutachtern etwas abzugrenzen, die im Auftrag einer bestimmten Partei und natürlich auch gegen Honorar gearbeitet haben.

Wir haben in diesen Sitzungen alle in diesem Zusammenhang relevanten Parteien, Gruppierungen und Interessengruppen gehört. Insbesondere die Fraport AG und die Ticona waren ständig in unseren Beratungen vertreten. Wir haben sie eigentlich nur in der allerletzten Phase nicht dazu eingeladen, wo wir intern unser Votum ausgearbeitet haben. Das Hessische Ministerium für Wirtschaft und Verkehr und auch die relevanten Gutachter waren dabei.

Wir kamen, wie Sie wissen, zu dem Ergebnis, dass die Gefahrenquelle Flugzeugabsturz am Standort Ticona als Gefahrenquelle im Sinne des Störfallrechts nicht vernünftigerweise auszuschließen ist und dass damit die Planung der Landebahn Nordwest nicht vereinbar ist mit den Vorgaben der Störfallverordnung und außerdem der Zielsetzung des Art. 12 der Seveso-II-Richtlinie, die auf eine Risikominderung durch Maßnahmen der Raumordnungsplanung hin abzielt, nicht entspricht. Dieses Votum ist in breitem Konsens der verschiedenen, in der Störfallkommission vertretenen Gruppierungen gefasst worden. Wir hatten seinerzeit 25 Mitglieder in der Störfallkommission, und 22 Mitglieder haben diesem Votum zugestimmt. Es gab zwei Enthaltungen, und ein Mitglied war nicht anwesend, sodass ich Ihnen nicht sagen kann, wie dieser Vertreter votiert hätte. Dies ging also quer durch alle dort vertretenen gesellschaftlichen Gruppierungen hindurch.

Durch die angekündigte Verlagerung der Ticona ist dieser Teil unseres Votums selbstverständlich erledigt. Unseren Bedenken ist damit in vollem Umfang Rechnung getragen.

Wenn Sie trotz dieser aktuellen Situation, dass sich das Problem erledigt hat, dennoch den Wunsch haben, über die Einzelheiten unseres Vorgehens informiert zu werden, werde ich dies gern tun, Herr Vorsitzender. Ich stelle anheim, weiter vorzutragen. Das Problem, das uns sozusagen auf den Plan gerufen hat, wäre gelöst, wenn die Ticona verlagert wird. Insofern stelle ich anheim, ob ich meinen Vortrag fortsetzen soll oder ob Sie sagen, dass damit der Fall erledigt ist.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Wie es sich derzeit abzeichnet, besteht bei einigen Abgeordneten das Interesse an einer Befragung und an einer Nichtfortsetzung des Vortrags.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Prof. Jochum, wir haben vorhin gerade gehört – ich nehme an, Sie wissen das auch –, dass ein weiterer Störfallbetrieb in dem Einflugbereich der geplanten Landebahn Nordwest liegt. Das ist das Tanklager. Auch dies ist ein Störfallbetrieb unter gleichen Bedingungen. Hat sich die Störfallkommission konkret auch mit der Problematik des Tanklagers befasst? Wenn nein, gibt es allgemeine Ausagemöglichkeiten aufgrund Ihrer umfänglichen Befassung mit solchen Anlagen, da es sich auch um einen Störfallbetrieb im Anflugbereich handelt? Wie müsste man ihn aus Ihrer Sicht bewerten?

Herr Prof. **Dr. Jochum**: Zu Ihrer ersten Frage: Wir haben uns nicht mit dem Tanklager befasst. Wir hatten ausschließlich den Auftrag, uns mit dem Fall Ticona zu befassen. Die Störfallkommission und auch die Kommission für Anlagensicherheit sind sehr zurückhaltend in der Behandlung von Einzelfällen. Diesen Einzelfall Ticona haben wir nach dem Wunsch des Umweltministeriums behandelt, weil er grundlegende Fragen aufgeworfen hat.

Ich glaube, dass die grundlegende Prüfung, die wir durchgeführt haben, zu einer bestimmten Vorgehensweise bei der Beurteilung geführt hat, die ich Ihnen gern in Fortsetzung meines Vortrags erläutern könnte, wenn Sie dies wünschen. Diese grundsätzliche Vorgehensweise ist durchaus auch auf andere Betriebsbereiche nach der Störfallverordnung, also etwa auch auf das Tanklager, anzuwenden. Damit haben wir Weichen gestellt, und mehr werden wir nach meinem jetzigen Kenntnisstand auch nicht tun. Es wäre auch unüblich, dass wir mehr tun würden.

Abg. **Gernot Grumbach**: Ich muss gestehen, ich weiß nicht, wie lange Ihr Vortrag noch dauert, aber ich hätte schon gern die Analogie ein wenig bearbeitet, da wir über ein Unternehmen mit einer vergleichbaren Gefährdung sprechen, das aber ein bisschen weiter entfernt liegt. Wir rätseln darüber, welche Konsequenzen dies hat. Wenn Sie dazu etwas Erhellendes beitragen könnten, fände ich das sehr spannend.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Dann gehe ich davon aus, dass dies allgemeiner Wunsch ist, und bitte Sie um Fortsetzung Ihres Vortrags.

Herr Prof. **Dr. Jochum**: Danke, Herr Vorsitzender.

Zur prinzipiellen Vorgehensweise der Bewertung möchte ich Ihnen einige Erläuterungen geben. Störfallrechtlich ist der Flugzeugabsturz eine externe Gefahrenquelle. Diese externe Gefahrenquelle ist zwingend zu berücksichtigen, wenn der Flughafen in einer entsprechenden Nähe zu der Störfallanlage liegt. Es gab eine Verwaltungsvorschrift zu einer früheren Version der Störfallverordnung, die inzwischen nicht mehr in Kraft ist, aber noch als Erkenntnisquelle gilt. Dort ist auf der Grundlage einer Vollzugshilfe des Bundesumweltministeriums ein 4-km-Radius vorgegeben. Es ist nicht direkt ein Radius, sondern eher ein Trichter von der Start- und Landebahn aus gesehen. Immer, wenn diese Entfernung unterschritten ist, muss in den sogenannten Sicherheitsberichten, die für solche Anlagen angefertigt werden müssen, das Risiko Flugzeugabsturz behandelt werden. Das ist bei der Ticona der Fall gewesen. Mit meinen Äußerungen zu dem Tanklager werde ich mich zurückhalten, aber wenn die Nordwestlandebahn gebaut wird, wird es vermutlich auch innerhalb des 4-km-Radius liegen.

Auch bei einem Absturz mit Auswirkungen auf Chemieanlagen ist die Auslösung eines Störfalls zu unterstellen. Ich komme auf diesen Punkt später noch einmal etwas näher zu sprechen. Gegen diese Art Störfall gibt es nach Überzeugung unserer Kommission – wir halten uns diesbezüglich wirklich für sachkundig – keine störfallverhindernden Maßnahmen. Ich bin mir darüber bewusst, dass es Gutachter gibt, die das anders sehen. Wir haben uns aber mit diesen Gutachten auseinandergesetzt und halten sie für nicht zutreffend und für nicht tragfähig.

Nun müssen Störfälle störfallrechtlich nach § 3 Abs. 2 der Störfallverordnung – wie es so schön heißt – vernünftigerweise auszuschließen sein. Um das zu prüfen, muss man die Absturzhäufigkeit mit den Auswirkungen kombinieren. Dabei kommt man zu einem bestimmten Risiko. Dabei stellt sich die sicherlich schwierige Frage nach der Zulässigkeit und Akzeptanz dieses Risikos.

Wenn man zu dem Schluss käme, dass ein Absturz und damit ein Störfall vernünftigerweise auszuschließen ist, sind nach § 3 Abs. 3 der Störfallverordnung dennoch auswirkungsbegrenzende Maßnahmen erforderlich, um das sogenannte verbleibende Restrisiko einzudämmen. Aber bis zu diesem Punkt sind wir nicht gekommen; denn wir haben – wie ich eingangs sagte – das Votum gefasst, dass dieses Störfallrisiko vernünftigerweise nicht auszuschließen ist und dass hieraus ein unzulässig hohes Risiko resultieren würde.

Es sind zwei Punkte, die man berücksichtigen muss, nämlich die Wahrscheinlichkeit eines Flugzeugabsturzes und die Absturzhäufigkeit. Als wir mit unseren Beratungen begonnen haben, gab es sehr unterschiedliche Annahmen. Sie werden sich vielleicht noch daran erinnern, dass es Gutachten gab, die zu einem Absturz in 600 Jahren kamen und dass es Gutachten gab, die zu einem Absturz in 1 Million Jahren kamen. Dies war auch mit einer der Gründe dafür, dass das hessische Wirtschaftsministerium seinerzeit den TÜV Pfalz als eine Art Obergutachter eingesetzt hat, mit dem wir sehr eng zusammengearbeitet haben und dessen Schlussfolgerungen wir weitgehend mittragen.

Diese sehr weit auseinander liegenden Zahlen haben wir im Rahmen der Diskussionen, die wir insbesondere mit den Gutachtern geführt haben, zusammenführen können, indem wir uns darauf geeinigt haben, welche Fläche für die Berechnung der Absturzwahrscheinlichkeit berücksichtigt werden muss.

Um das ganz kurz zu erläutern: Wenn Sie die Absturzwahrscheinlichkeit auf ganz Deutschland berechnen, kommen Sie natürlich auf einen viel höheren Wert, als wenn Sie die Absturzwahrscheinlichkeit nur auf dieses Gebäude berechnen. Die Fläche spielt dabei also eine ganz entscheidende Rolle und war auch eine Ursache für die weit auseinander liegenden Werte der anderen Gutachter.

Wir haben uns dann überlegt, welche Fläche wir berücksichtigen müssen. Es geht nicht nur darum, dass ein Flugzeug direkt die Anlagen der Ticona trifft, sondern auch ein Absturz vor der Ticona kann durch weiterrutschende Trümmer und ähnliche Ereignisse zu einer Zerstörung der Anlage und damit zu einem Störfall führen.

Wir sind im weitestgehenden Konsens zu einer Flächenannahme gelangt, die auf eine Störfallhäufigkeit, also auf eine Häufigkeit der Situation, dass die Anlage bei einem Absturz getroffen wird und dadurch ein Störfall ausgelöst wird, in der Größenordnung von 1 in 25.000 Jahren führte. Ich betone, es geht hier um eine grobe Größenordnung. Ich werde nachher zeigen, dass aber diese Größenordnung für unsere Bewertung ausreicht, sodass wir nicht darauf angewiesen waren, dies noch näher zu präzisieren, was ich persönlich auch für schwierig gehalten hätte.

In dieser Größenordnung sind positive und negative Fehlermöglichkeiten und Unsicherheiten enthalten, die wir aber als nicht relevant für unsere Bewertung ansehen, wie ich gleich vorweg sagen möchte, weil sie die Größenordnung nicht grundlegend verändern. Außerdem kompensieren sich diese Unsicherheiten teilweise. Ich rede hier von der Hindernissituation: Ein Überflug über die Ticona ist, wie mir Piloten auch bestätigt haben, aufgrund der Anlagen, die sich dort befinden, nicht ganz so einfach. Ich darf daran erinnern, dass diese Anlagen sogar hätten gekürzt werden müssen, um die Hindernisfreiheit herzustellen. Das Thema Vogelschlag ist in der vorherigen Diskussion bereits angeklungen, und auf der positiven Seite das Thema Präzisionsanflüge, das natürlich eine Erleichterung bringen würde.

Wir haben natürlich auch in der zugrunde liegenden Statistik Unsicherheiten: Auf der einen Seite beruhen diese Statistiken auf einer relativ kleinen Datenbasis. Man muss also ziemlich große Anstrengungen unternehmen, um daraus Schlüsse ziehen zu können. Zum anderen bewerten diese Statistiken nur Unfälle mit Todesfolge an Bord eines Flugzeugs, was zu einer Risikounterschätzung im Falle Ticona führen würde; denn auch die Notlandung, bei der – ich sage einmal salopp – nur ein Flügel die Ticona streift und die Menschen noch aus dem Flugzeug herauskämen, könnte natürlich die Anlage beschädigen und zu einem Störfall führen. Aber dies sind Spekulationen. Ich möchte damit nur sagen, dass wir positive und negative Einflüsse haben, die wir aber in der Summe nicht für relevant halten.

Der nächste Tatbestand, mit dem wir uns auseinandersetzen müssen, ist die Frage der Absturzfolgen sowie der Auswirkungen eines Absturzes mit einem Treffer auf der Ticona. Wir gehen in Übereinstimmung mit der sehr großen Mehrzahl der Gutachter davon

aus, dass es bei einem Treffer des Anlagenbereichs zu einem Totalverlust der Anlage kommt. Ich habe gerade gehört, dass dies aktuell auch für das Tanklager angenommen wird. Die Anlagen von Ticona sind sehr kompakt gebaut, und dadurch sind wir in dieser Annahme sehr sicher.

Zu dem Zeitpunkt unserer Untersuchungen hätten wir von einer erheblichen Schadstoffauswirkung auch außerhalb des Ticona-Geländes bei einem solchen Ereignis ausgehen müssen, ausgelöst insbesondere durch den Stoff Bortrifluorid. Inzwischen – möglicherweise ausgelöst durch unsere Diskussion; ich weiß es nicht – ist dieser Stoff eingebunkert, und das ist in diesem Fall eine wirksame Maßnahme, sich gegen Flugzeugabstürze zu schützen. Für die Gesamtheit der Anlagen ist es aber völlig ausgeschlossen, einen solchen Weg zu gehen.

Wir sind davon ausgegangen, dass sich tagsüber auf dem gesamten Werksgelände rund 1.000 Personen aufhalten und im engeren Anlagenbereich rund 400 Personen. Wir sind letztlich zu dem Schluss gelangt, dass bei einem Störfall allein durch die Brand- und Explosionseinwirkung – wir haben darauf verzichtet, eventuelle zusätzliche Auswirkungen durch Brandgase oder toxische Einflüsse und Ähnliches zu bewerten – mit über 100 Toten oder sehr schwer Verletzten gerechnet werden muss. Der ernste Schaden, den wir im Sinne des Störfallrechts annehmen müssen, ist auch bei einer schweren Verletzung erfüllt.

Ich sagte Ihnen bereits, dass einige Gutachter Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen vorgeschlagen haben. Durchaus wirkungsvoll wäre die Möglichkeit, das Personal im Anlagenbereich drastisch zu reduzieren. Wir sind aber als Kommission der Überzeugung, dass man das Personal nicht so weit reduzieren kann, dass es für die Bewertung, zu der ich gleich kommen werde, relevant sein kann. Ich darf darauf hinweisen, dass eine drastische Reduzierung des Personals wiederum ein Sicherheitsrisiko als solches darstellt. Chemieanlagen sind komplex und bedürfen der Anwesenheit von Personal.

Ich komme nun zu der Bewertung des Risikos. Dafür müssen wir die beiden Elemente Häufigkeit und Auswirkungen kombinieren und uns Gedanken über die rechtliche bzw. gesellschaftliche Akzeptanz machen. Zunächst einmal ist festzustellen, dass wir in Deutschland keine Vorgaben zur Bewertung und Akzeptanz quantifizierbarer Störfallrisiken haben. Es gibt verschiedene Aktivitäten, auch im Bereich der Kommission für Anlagensicherheit, um dem Mangel abzuweichen, aber wir sind noch sehr weit davon entfernt. Wir haben uns deswegen in den europäischen Nachbarländern umgeschaut und haben vor allen Dingen das sogenannte Gruppenrisiko berücksichtigt, d. h., eine Kombination wiederum der Zahl der Betroffenen und der Wahrscheinlichkeit eines Ereignisses. Für dieses Gruppenrisiko liegen in der Schweiz und in den Niederlanden übereinstimmend die Grenzwerte bei maximal einem Ergebnis in 100.000 Jahren bei 10 Toten und maximal einem Ereignis in 10 Millionen Jahren bei 100 Toten. Das sind Kurven, bei denen die Zahl der Opfer und die Wahrscheinlichkeit abgelesen werden kann.

Die Störfallkommission hat in Übereinstimmung mit dem TÜV Pfalz eine Abweichung von den Bewertungen in der Schweiz und in den Niederlanden vorgenommen. Wir haben die Beschäftigten auf dem Ticona-Gelände gleichgesetzt mit betroffenen Dritten außerhalb des Ticona-Geländes. Das ist in den Niederlanden und in der Schweiz so nicht vorgesehen. Wir haben das bewusst getan, da im Gegensatz zu den Fällen, die

durch die Niederländer und die Schweizer behandelt werden, wie es mit einem externen Risiko zu tun haben. Es geht nicht darum, dass die Anlage durch einen Bedienungsfehler hochgeht, sondern es geht darum, dass durch einen externen Einfluss ein Störfall ausgelöst und somit ein Einfluss ausgeübt wird, auf den weder die Mitarbeiter noch das Management dieser Anlage den geringsten Einfluss haben. Wir haben uns außerdem daran orientiert, dass auch im Störfallrecht die früher vorhandene Unterscheidung zwischen Bedienungspersonal, das etwas weniger geschützt wird, und externem Personal inzwischen aufgehoben ist.

Wir kommen im Fall Ticono somit zu dem Ergebnis, dass mit einer Häufigkeit oder Wahrscheinlichkeit von größenordnungsmäßig einmal in 25.000 Jahren mit über 100 Toten zu rechnen ist. Dies ist sehr weit weg von den Akzeptanzkriterien der Niederlande und der Schweiz, so weit weg, dass die vorhin von mir erwähnten Unsicherheiten letztlich überhaupt nicht ins Gewicht fallen. Nach Auffassung der Störfallkommission ist damit die Planung der Landebahn Nordwest mit dem derzeitigen Standort der Ticono nicht vereinbar; denn ein schwerer Störfall wäre vernünftigerweise nicht auszuschließen. Die Planung würde außerdem der Zielsetzung des Art. 12 der Seveso-II-Richtlinie widersprechen, die bei Planungen in Richtung auf eine Risikoreduzierung und nicht auf eine Risikoerhaltung oder sogar -erhöhung zielt.

Wir haben uns parallel zu diesen Überlegungen auch mit dem Szenario beschäftigt, dass man zu dem Schluss gekommen wäre, das Absturzrisiko sei mit den Planungen vereinbar und man könne beide Einrichtungen nebeneinander betreiben. In diesem Fall ist festzustellen, dass unmittelbar neben der Anlage die Maschinen in Höhen von 60 bis 100 m vorbeifliegen. Das ist so niedrig und so dicht am Anlagenbereich, dass wesentliche Teile der Anlagen bzw. der dort stehenden Gebäude hätten eingekürzt werden müssen. Ein so niedriger Vorbei- bzw. Überflug führt zu spezifischen Risiken wie Wirbelschleppen, elektromagnetische Einwirkungen auf die Mess- und Regeltechnik der Anlagen, Lärm und – was ich insbesondere auch erwähnen möchte – natürlich auch zu einer Ablenkung der Mitarbeiter, was in Chemieanlagen durchaus auch eine Risikoerhöhung darstellen würde.

Somit kommen wir zu dem Schluss, dass ohne besondere Schutzmaßnahmen die Anlagensicherheit durch einen solchen Überflug oder Vorbeiflug tief greifend beeinträchtigt wäre. Dieser Schlussfolgerung schließt sich insbesondere auch der TÜV Pfalz an. Ob nun wirksame Schutzmaßnahmen tatsächlich realisiert werden können, war zum Zeitpunkt unserer Untersuchung offen. Dazu konnten wir uns nicht äußern. Die Fachleute bei uns haben allerdings Bedenken geäußert, ob man hiergegen wirklich wirksam vorgehen kann. Somit sieht die Störfallkommission auch bei einer Realisierbarkeit von Schutzmaßnahmen in jedem Fall ein erhöhtes Arbeitsunfall- und Störfallrisiko wegen der dann außergewöhnlichen Arbeitsbedingungen.

Wir haben nicht den Auftrag gehabt, uns mit der sogenannten Istsituation zu befassen. Wir haben aber natürlich Erkenntnisse über die Istsituation im Rahmen unserer Untersuchungen gewonnen.

Ich wiederhole es kurz noch einmal: Die Ticono wird heute bei Starts in Richtung Nordwest überflogen, eine Startrichtung, die nach unseren Erkenntnissen bei Realisierung der Nordwest-Landebahn dann entfallen würde. Die Überflüge sind heute häufiger, als dies aufgrund des soeben genannten Umstands im sogenannten Planfall der Fall wäre.

Die Überflüge sind aber so hoch, dass sie keinen Einfluss auf den normalen Anlagenbetrieb ausüben könnten.

Unsere Informationen waren seinerzeit, dass relativ geringfügige Änderungen der Abflugrouten möglich sind und dies natürlich das Risiko dieser Situation erheblich reduzieren würde. Dies entspricht dem Abflug, wie er nach unserer Kenntnis zu bestimmten Nachtstunden heute schon durchgeführt wird. Eine solche Änderung – auch das wurde vorhin schon erwähnt – wäre im Planfall bei Anflügen während der Landung natürlich nicht möglich. In diesem Fall müsste die Maschine tatsächlich geradeaus fliegen.

Wir haben deswegen mit dem Luftfahrt-Bundesamt diskutiert und haben das gefordert, was wir in unserem Geschäft der Risikominderung immer als erstes verlangen. Wir haben gefordert, die Maßnahme mit dem geringsten Eingriff vorzuschlagen, um das Risiko wirksam zu mindern. Dies wäre eine Reduzierung des Überflugs, also eine entsprechend geringfügige Änderung der Flugrouten. Das Luftfahrtbundesamt hat dies aus formalen Gründen abgelehnt. Wir haben daher in unserer, an die ganze Bundesregierung gerichteten Beratungsfunktion gefordert, dass gefährliche Anlagen generell bei der Festlegung von An- und Abflugrouten berücksichtigt werden müssen. Dies gilt generell, also auch bei der Ticona und nicht nur bei der Ticona. Ich betone, wir haben damit kein Überflugverbot gefordert, sondern wir haben eine Berücksichtigung dieses Risikos in der gesamten Abwägung gefordert, was – wie gesagt – vom Luftfahrtbundesamt vorher abgelehnt worden ist. Ich habe inzwischen zur Kenntnis genommen, dass der Hessische Verwaltungsgerichtshof – zumindest ausweislich seiner Presseerklärung zur mündlichen Urteilsbegründung – sich diese Forderung inzwischen zu Eigen gemacht hat. Er kommt dann zwar zu dem Ergebnis, dass dies doch nichts geändert hätte, aber die Forderung, dies generell noch einmal zu prüfen, ist offensichtlich vom Verwaltungsgerichtshof so auch gesehen worden. – Herr Vorsitzender, so weit mein Kurzüberblick, den Sie gefordert haben.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Vielen Dank, Herr Prof. Jochum. Wir setzen nun die Fragerunde fort.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Müsste das, was Sie soeben bezogen auf den Fall Ticona vorgetragen haben, nicht auch genauso für das Tanklager Raunheim als ähnlichem Störfallbetrieb vollzogen werden?

Es gibt diverse Darstellungen, die auch in der Presse veröffentlicht wurden, wo sich Menschen bemüht haben – wir wissen, die Landung ist die kritischste Phase eines Fluges –, Unfälle und Abstürze, die es gegeben hat, einmal in ihrem Abstand vom planmäßigen Aufsetzpunkt in Bezug zu setzen. Es gibt eine Verteilung, die sich keineswegs allein auf der Anfluggrundlinie bewegt, sondern die auch davonestreut. Wenn Sie dazu Erkenntnisse haben, was denken Sie, inwieweit wäre damit auch der Bereich des innerhalb des Anflugbereichs liegenden Tanklagers, das nun unser gesteigertes Interesse haben muss, betroffen und insoweit risikoreich?

Ich komme zu dem Stichwort der Art von Unfällen. Solange ein Tanklager nicht – was theoretisch denkbar wäre – gegen Dinge in besonderer Weise geschützt ist, die von oben herunterfallen, würde nicht allein ein Absturz eines gesamten Flugzeugs den Stör-

fall auslösen, sondern auch, wenn ein Triebwerk herunterfällt, was auch schon einmal vorgekommen sein soll. Ein heißes Triebwerk dürfte zur Entzündung eines Tanks allemal ausreichen. Wie ist Ihre Meinung dazu?

Sie sagten, das Risiko müsse in vernünftiger Weise auszuschließen sein. Dies hatten Sie als Kriterium angesetzt. Wenn wir uns die Landebahn wie geplant mit dem Anflugbereich vorstellen, und wenn wir uns vorstellen, dass dort kein Tanklager läge, wäre dann ein Tanklager neu genehmigungsfähig unter dem Aspekt, dass Störfälle vernünftigerweise auszuschließen sind?

Herr Prof. **Dr. Jochum**: Zu Ihrer Frage, ob man die Ausführungen bezüglich des Falls Ticona auch auf das Tanklager Raunheim anwenden kann, betone ich noch einmal, dass die Methodik, mit der wir dies geprüft haben, sicherlich anwendbar ist. Aber darüber, zu welchem Ergebnis man dabei kommen würde, kann ich keine Prognose abgeben.

Das betrifft auch das Thema Kartierung der Absturzorte. Die Absturzwahrscheinlichkeiten, die wir berechnet haben und die sich auf eine bestimmte Fläche bezogen haben, sind Ergebnis der entsprechenden statistischen Grundlagen, die weltweit erhoben worden sind und die eine ganz klare Abhängigkeit des Absturzrisikos nicht nur von der betrachteten Fläche, sondern auch von der Verortung dieser Fläche gegenüber der Landebahn vorsehen. Insofern gibt es ganz klar auch Zahlen für das Tanklager. Man kann dies genauso verorten, wie wir die Ticona seinerzeit verortet haben. Man wird aber dabei selbstverständlich zu einem anderen Ergebnis kommen. Darüber, zu welchem, kann und möchte ich nicht spekulieren.

Ob der Absturz von Flugzeugteilen auf das Tanklager einen Störfall auslösen kann, ob dies mehr als einen Tank in Brand setzen kann, ob es zu einem Totalverlust führen kann, kann ich Ihnen so nicht sagen, Herr Kaufmann. Es wäre unredlich, ohne nähere Informationen eine Art Gutachter zu spielen.

Bei einem Neuantrag für ein entsprechendes Tanklager würde man bei einer solchen Entfernung zu einem Flughafen selbstverständlich die Frage des Störfallrisikos durch einen Flugzeugabsturz zu prüfen haben. Das ist etwas, was auch bei einem bestehenden Tanklager durch die Genehmigungsbehörde nicht aus dem Auge gelassen werden kann. Aber ich bitte um Verständnis, dass ich nicht spekulieren will, zu welchem Ergebnis man dabei kommt.

Abg. **Gernot Grumbach**: Ich glaube, dass wir Sie nicht zu Aussagen bewegen können, die Sie logischerweise gar nicht belegen können, weil Sie sie gar nicht untersucht haben. Aber im Kern gelten doch die Parameter: Die Nähe zum Aufsetzpunkt erhöht das Risiko, eine niedrige Überflughöhe erhöht das Risiko, die Nähe zum Cluster der bisher bekannten Auftreffpunkte bei bekannten Abstürzen erhöht das Risiko. Das Risiko kann gemindert werden durch Flugroutenveränderung oder durch eine entsprechende Betriebsausgestaltung, also – ich sage einmal flapsig – durch eine Panzerung der Tanks sowie durch eine Begrenzung der Folgen auf dem Betriebsgelände durch bestimmte Maßnahmen wie beispielsweise Wände, die die Straßen abtrennen, durch massiven Grund und Ähnliches mehr. Wäre dies das Raster, in dem wir uns zu bewegen hätten?

Herr Prof. **Dr. Jochum**: Ich würde nicht in jedem Punkt, den Sie erwähnt haben, mit Ihnen übereinstimmen. Ich möchte versuchen, es noch etwas anders darzustellen, damit ich nicht missverstanden werde.

Es gibt weltweit erhobene statistische Unterlagen über den Ort von Flugzeugabstürzen insbesondere im Bereich von Flughäfen. Natürlich gibt es auch Flugzeugabstürze weit weg von Flughäfen. Denken Sie an den Absturz über dem Bodensee. Aber das sind Dinge, für die es – Gott sei Dank – so wenige statistische Grundlagen gibt, dass sie nicht in solche Berechnungsverfahren gefasst werden können.

Im Bereich von Flughäfen gibt es so etwas. Dabei spielt natürlich der Abstand von der Landebahn sowie die Flugroute eine Rolle. Der Abstand von der Landebahn spielt insofern eine Rolle, als man sich dies immer trichterförmig vorstellen muss: je dichter Sie an die Landebahn herangekommen sind, desto geringer ist die Streuung von Unfällen, einfach deshalb, weil die Streuung des Flugverkehrs geringer ist. Bei der Landung ist dieser Trichter sehr schmal, weil die Flugzeuge schon relativ lange vor dem Aufsetzen geradeaus fliegen müssen. Beim Start fächert es sich weit auseinander, und dadurch gibt es auch für Landevorgänge und für Startvorgänge unterschiedliche Werte. Das ist ein sehr komplexes Bild. Ich glaube, man muss aufpassen und darf nicht zu stark vereinfachen. Aber je weiter man von der Hauptflugrichtung entfernt ist, desto geringer ist das Risiko. Je weiter man weg ist von der Landebahn, desto geringer ist das Risiko. Man kann es berechnen, und ich nehme an, dass man es auch im Fall des Tanklagers entsprechend berechnen wird. Die Grundlagen dafür, insbesondere die Frage, welche Absturzfläche man auswählen muss, ist – so glaube ich – durch den Fall Ticona klargestellt worden.

Die Armierung von Anlagen gegen Flugzeugabstürze haben wir bei der Ticona geprüft. Dabei sind wir zu dem Schluss gekommen, dass es gegen den Absturz keine Schutzmöglichkeit gibt, von Ausnahmefällen abgesehen wie beispielsweise die kleinen Tanks für das Bortrifluorid. Die ganze, doch voluminöse Chemieanlage können Sie nicht schützen. Ich werde mich sicherlich nicht zu weit aus dem Fenster lehnen. Ein Tanklager ist auch voluminös, und Tanks sind sicherlich nicht widerstandsfähiger als Chemieanlagen und ihre Rohrleitungen, sodass man sicherlich zumindest genau prüfen muss. Ich hoffe, ich bin hinreichend auf Ihre Fragen eingegangen. Nicht alle konnte ich beantworten.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Prof. Jochum, wir versuchen immer, vollständig zu sein. Sie haben sich speziell mit dem Fall Ticona und insbesondere auch mit dem Flughafen Frankfurt beschäftigt. Können Sie uns sagen, welche weiteren Störfallbetriebe es auf und am Flughafen gibt? Ich nenne einmal das Stichwort Hydrantenbetriebsgesellschaft sowie die entsprechenden Tanks, die es auf dem Flughafengelände selbst gibt. Ist für diese Betriebe, da sie sich sozusagen unmittelbar auf dem Flughafen befinden, eine andere Bewertungsmethode oder ein anderes Bewertungsrecht gegeben als für Betriebe wie beispielsweise Ticona?

Herr Prof. **Dr. Jochum**: Herr Abgeordneter, die Störfallkommission ist nicht die Genehmigungsbehörde. Wir haben den Fall Ticona exemplarisch geprüft. Dass wir ihn geprüft haben, ist sicherlich nachvollziehbar. Wir haben aber nicht den Auftrag gehabt und hätten auch für so etwas nicht das Mandat, das alles zu prüfen.

Ich kann mich nur wiederholen: Man kann die Methodik des Herangehens, die wir bei der Ticona erarbeitet haben, letztlich auch auf alle anderen Fälle anwenden. Aber dies wäre eine Sache, die der klassische Gutachter bzw. die Genehmigungsbehörde zu leisten hätte.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Herzlichen Dank, Herr Prof. Jochum. – Es liegen mir keine weiteren Wortmeldungen von Abgeordneten mehr vor, die Fragen stellen wollen.

Ich rufe als nächsten Anzuhörenden Herrn Prof. Wolfgang Kröger vom Institut für Sicherheitstechnik der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich auf, der auch eine schriftliche Stellungnahme vorgelegt hat. Herr Prof. Kröger, ich darf Sie bitten, noch einmal schwerpunktmäßig zusammengefasst darzustellen, was Sie uns zu dem Bereich der Sicherheit des Luftverkehrs raten. Danach erhalten die Abgeordneten die Gelegenheit, Fragen an Sie zu stellen.

Herr Prof. **Dr. Kröger**: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Ich bin bekannterweise heute Morgen vor gar nicht allzu langer Zeit mit dem Flugzeug von Zürich nach Frankfurt geflogen und bin dann mit der S-Bahn nach Wiesbaden gefahren. Mein Weg hat mich auch an der Ticona vorbeigeführt.

Ich habe ein Gutachten für die Fraport AG erstellt, das sich mit einem Nebenaspekt der Problematik auseinandergesetzt hat. Ich möchte darauf deutlich hinweisen. Es tauchte die Frage auf, inwieweit die Risiken und die Vorgehensweise, die mit der Realisierung der Nordwestvariante verbunden wären, kompatibel mit der EU-rechtlichen Seveso-II-Richtlinie wären. Dabei standen zwei Gesichtspunkte im Vordergrund: zum einen die Störfallkontrolle, also der Schutz der Umgebung vor einer chemischen Anlage nach der Seveso-II-Richtlinie, und zum anderen auch Raumplanungsaspekte.

Die Frage des Risikos Dritter, also der Arbeiter und der Wohnbevölkerung, stand dabei im Vordergrund, also das sogenannte externe Risiko. Ein besonderer Schwerpunkt war dabei die Frage, ob man bei der Beurteilung der Risiken und bei der Bewertung der Zulässigkeit gegebenenfalls steigender Risiken Regelungen anderer Länder heranziehen kann. Dies sind die sogenannten quantitativen Bewertungskriterien oder auch Grenzwerte, Grenzkurven.

Dies hat mich dazu gebracht, mich einmal vertiefend mit der Seveso-II-Richtlinie auseinanderzusetzen und auch Tendenzen, die hinsichtlich möglicher Veränderungen absehbar sind, zu berücksichtigen sowie auch einen Blick in die verschiedenen Länder zu werfen, um zu beurteilen, wie man diese Richtlinie im eigenen Land umsetzt. Dabei ist eines deutlich geworden, und dies ist mein erster Punkt: Alle Länder haben in sich geschlossene Konzepte entwickelt, die ihnen helfen, die übergeordnete Seveso-II-Richtlinie national umzusetzen. Diese Konzepte sind sehr unterschiedlich.

Man kann zwei Kategorien bilden: zum einen die deterministischen, meist auf den Ausschluss möglicher Gefahren und Risiken ausgerichteten Konzepte, zum anderen aber auch die risikoorientierten Konzepte mit quantitativen Bewertungskriterien, wie es sie in einigen Ländern gibt.

Was sind nun sogenannte risikoorientierte Konzepte, und wie sehen solche Bewertungskriterien aus?

Risikoorientierte Konzepte lassen praktisch die Gleichwertigkeit von Wahrscheinlichkeit der Eintrittshäufigkeit möglicher Schadensereignisse und deren Folgen zu, während deterministische Konzepte meist auf konservativen Annahmen basieren mit dem Nachweis, dass Gefahren ausgeschlossen sind.

In dem Gutachten, das ich Ihnen gern für Ihr Protokoll zur Verfügung stelle, sind solche quantitativen Grenzkurven abgebildet.

(Siehe Ausschussvorlage WVA/16/75 bzw. ULA/16/50 – Teil 7)

Darin sind zwei Achsen abgebildet: zum einen die Eintrittshäufigkeit für eine bestimmte Anzahl von Todesfällen infolge von Schadensereignissen, zum anderen die Anzahl der Todesopfer in der Wohnbevölkerung. In den meisten Ländern sind diese quantitativen Kriterien auf die Wohnbevölkerung ausgerichtet.

Wenn man sich diese Kurven anschaut, so unterscheiden sie sich hinsichtlich der Rechtsverbindlichkeit und auch hinsichtlich ihrer Wertung. Prominent in Sachen Risikoorientierung war immer das Vereinigte Königreich. Hier haben wir auch Grenzkurven, die sich deutlich von den Grenzkurven in den Niederlanden oder in der Schweiz unterscheiden. Sie unterscheiden sich hinsichtlich des Ankerpunktes – wie man ihn nennt –, wie man also diese Kurven einhängt, und auch hinsichtlich ihrer Steigung. Die Steigung wiederum ist wichtig für die Frage, ob man Aversion, also eine stärkere Beurteilung von Großschadensereignissen berücksichtigt, oder nicht.

Wenn wir uns dies anschauen, so haben wir im UK eine generell höhere Lage dieser Kurven. Dort wird eine Aversion nicht berücksichtigt. Der Verlauf ist also flach, oder – man kann es auch so ausdrücken – diese Grenzkurven sind deutlich günstiger und lassen mehr zu als in den Niederlanden und auch in der Schweiz. Dort hat man eine sehr hohe Aversion, also eine sehr starke Überbewertung der Großschadensereignisse, zugrunde gelegt.

Die Frage, ob man nun solche Kurven auf deutsche Verhältnisse übertragen kann, wenn man überhaupt möchte, ist eine sehr schwierig zu beantwortende Frage. Es wird für mich auch schwierig sein, Ihnen dafür ein Gefühl zu vermitteln. Wenn Sie sich die Kurven anschauen, so sind sie geprägt von einer Vielzahl von Bedingungen und Faktoren, also von einem Kontext, der länderspezifisch ist, sodass ich von mir aus davon abraten würde, solche Kurven einfach heranzuziehen und auf ein anderes Land zu übertragen. Selbst eine angepasste Übertragung ist mit Vorsicht zu genießen, vor allen Dingen dann, wenn man diese Kurven, die aus einem ganz anders geprägten und auch juristisch ganz anders geprägten Raum stammen, auf Deutschland mit seinem deterministischen Ausschlusskonzept überträgt. Ich warne also davor, diese Kurven einfach zu nehmen und mit berechneten Risiken zu vergleichen.

Aus meiner Sicht heraus bietet sich eher ein Vergleich quantitativ gefasster Risikolagen an. Die Informationen sind Ihnen bereitgestellt worden. Ein Vergleich von Risikolagen heißt im Klartext ein Vergleich zwischen vorher und nachher: Was haben wir heute, was offensichtlich akzeptabel ist, und was würde entstehen, wenn diese Landebahn so gebaut würde?

Ich muss deutlich darauf hinweisen, dass ich zu dem Zeitpunkt, als das Gutachten erstellt worden ist, davon ausgehen musste, dass die Ticona-Anlage dort bleiben wird und die Risiken, Sekundäreffekte, die durch Flugzeugabstürze auf diese Anlage bewirkt werden, im Vordergrund stehen. Die Situation hat sich deutlich geändert, wenngleich die prinzipielle Frage, ob man solche Kurven übertragen kann, natürlich davon unberührt bleibt.

Dieser Vorher-Nachher-Vergleich ist etwas, was im Einklang mit der Seveso-II-Richtlinie steht, und es stünde auch im Einklang mit der Seveso-II-Richtlinie, dass, wenn sich herausstellen sollte, dass das Risiko erhöht wird, es durch ganz gezielte Maßnahmen wieder abgesenkt werden kann. Das heißt nicht zwangsläufig, dass man diese Baumaßnahme nicht durchführen kann oder gar eine ganze Anlage schließen muss, sondern die Seveso-II-Richtlinie bietet die Möglichkeit, basierend auf Kenntnissen gezielt risikoreduzierende Maßnahmen durchzuführen. Hier stand damals das, was heute bereits erwähnt worden ist und was Sie auch schon sehr gut kennen, im Vordergrund, nämlich das BF_3 -Lager, diese beiden Kugeltanks mit 1,25 t.

Das Gleiche gilt auch aus raumplanerischer Sicht. Auch dort lässt die Seveso-II-Direktive, soweit ich sie verstanden habe und auch besprechen konnte, kompensierende Maßnahmen zu.

Das Letzte, was ich ansprechen möchte, ist eine Frage, die mir beharrlich gestellt wurde: Was wäre, wenn ich quantitative Kriterien vorgeben müsste? Welches Land hat dann das Konzept, das am ehesten geeignet sein könnte? Wenn angepasst werden muss, wie sähe dann eine solche Anpassung aus?

Der Blick in den jeweiligen Kontext, in die Gegebenheiten der unterschiedlichen Länder hat dazu geführt, dass die Schweiz mit ihren Kriterien, mit Grenzen des akzeptablen und des nicht akzeptablen Risikos wohl den geeignetsten Ausgangspunkt liefern würde. Dies hätte auch den Vorteil, dass die Verhältnisse in den Niederlanden mit berücksichtigt werden können. Die Vorgaben, die in Großbritannien angewendet werden, schienen mir weniger geeignet zu sein.

Das Störfallrisiko, das externe Risiko, sollte sich am Gruppenrisiko orientieren, also nicht am Individualrisiko oder zumindest nicht nur am Individualrisiko. Das heißt, es muss das durch Flugzeugabsturz induzierte Ausmaß möglicher Störfälle berücksichtigen, gemessen an der Anzahl von Todesopfern, aber eben auch deren Häufigkeit. Die Risikokurven der Schweiz geben auch Hinweise zur Tolerierbarkeit der ermittelten Risikoprofile.

Eine wesentliche Frage war, inwieweit Beschäftigte einbezogen werden müssen, was die Schweizer Grenzkurven nicht vorsehen. Die Grenzkurven sind etabliert worden mit Blick auf Risiken, die vom Betrieb chemischer Anlagen ausgehen. Aber in diesem Fall

war ich der Meinung, dass man die Beschäftigten als Gruppe mit einbeziehen muss; denn sie sind von Flugzeugabstürzen betroffen oder können davon betroffen sein, und die Risiken entstehen eben nicht nur aus der chemischen Anlage allein heraus. Diese Risiken sind dann auch anders geregelt. Sie sollten also als Gruppe Betroffener mit erfasst werden, aber im Gegensatz zu Vorschlägen vorher war ich der Meinung, dass die Grenzkurven für diese Gruppe einen anderen, etwas günstigeren Verlauf haben können als für die Öffentlichkeit. Gründe dafür sind, dass diese Gruppe als Arbeitergruppe mittleren Alters als gesund gelten kann, also Kleinkinder und Jugendliche, Alte und Kranke, die sonst bei solchen Grenzkurven immer noch eine Rolle gespielt haben, nicht berücksichtigt werden müssen. Ich bin auch davon ausgegangen, dass ein größerer Schutz durch vorbereitete, anlageninterne Notfallmaßnahmen in Rechnung gestellt werden kann und dass eine größere Risikobereitschaft bei dieser Gruppe festzustellen ist als bei der Öffentlichkeit. Insoweit kann also die sehr ausgeprägte Aversion in diesen Kurven zurückgedrängt werden.

Bei der Überprüfung, ob das Individualrisiko gegebenenfalls unzulässig hoch werden kann, könnte man Grenzwerte heranziehen, die vor allen Dingen in Großbritannien vorgeschlagen worden sind; aber auch diese wären sinngemäß zu übertragen.

Was die raumplanerischen Aspekte anbelangt, so müsste man darauf achten, dass Unterschiede gegenüber heute angeschaut werden und keine signifikante Erhöhung des Risikos ausgewiesen werden kann.

Damit möchte ich meinen Kurzbeitrag beenden und darauf hinweisen, dass ich keine Risikobestimmung für die Anlagen vorgenommen, sondern zur Orientierung Informationen benutzt habe, die von anderen Gutachtern erarbeitet worden sind.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Herzlichen Dank, Herr Prof. Kröger. – Mir liegen keine Fragewünsche von Abgeordneten vor. Das von Ihnen angekündigte schriftliche Gutachten, aus dem noch weitergehende Erkenntnisse gewonnen werden können, werden wir allen mit der Niederschrift zu dieser Verhandlung zur Verfügung stellen.

Herr Dr. Spangenberg vom TÜV Pfalz ist erkrankt. Wir haben ins Auge gefasst, diesen Sachverständigen zu der Anhörung, die wir für den 16. März zum gleichen Thema terminiert haben, erneut einzuladen.

Als Nächstes rufe ich die Initiative „Zukunft Rhein-Main“ auf, von der es bereits eine schriftliche Stellungnahme gibt. Bitte sehr.

Herr **Waltz**: Verehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich bin Bürgermeister der Gemeinde Nauheim – noch nicht sehr stark vom Flughafen betroffen, aber in Zukunft wesentlich stärker. Gestatten Sie mir, Ihnen ein wenig die Stimmung zu vermitteln und damit zu erklären, inwiefern sich das Sicherheitsrisiko durch den weiteren Ausbau erhöht und dadurch meine Bürgerinnen und Bürger betroffen sind.

Die Inbetriebnahme der Startbahn 18 West war für viele Nauheimer Bürgerinnen und Bürger ein schmerzliches Ereignis. Sie hatten sich jahrelang engagiert und auch de-

monstriert, Briefe an Politiker geschrieben, Unterschriften für ein Volksbegehren gesammelt – die dritte Piste am Frankfurter Flughafen wurde 1982 gebaut. Allerdings gab es die Hoffnung, der Widerstand gegen den Bau der Startbahn 18 West sei nicht umsonst gewesen. Im Planfeststellungsbeschluss zum Bau der Startbahn 18 West stehen die klar verständlichen Sätze: „Die Befürchtungen, dass später eine weitere Start- oder Landebahn – etwa parallel zur Bahn 18 – West errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage. Die Genehmigung einer solchen Maßnahme wird auf keinen Fall erteilt.“

Die schmerzlichen Erfahrungen um den Bau der Startbahn 18 West haben sich gelohnt, so glaubten wir. Der Flughafen und die verantwortlichen Politiker hätten nun endlich respektiert, dass es beim Wachstum des Flughafens mit Blick auf seine nachteiligen Auswirkungen Grenzen gäbe, die eingehalten werden müssen. Die Ausweisung von Bannwald rund um den Flughafen hat uns in diesem Glauben bestärkt. Schließlich war Bannwald nach dem Hessischen Forstgesetz die strengste Schutzkategorie. Bannwald durfte dauerhaft nicht gerodet werden.

1994 beschloss der Hessische Landtag einstimmig die Resolution Wald. Darin heißt es: „Die Erhaltung des Waldes ist nicht nur für das gesamte Ökosystem von Bedeutung, sondern auch wegen der Schutz-, Nutz- und Erholungsfunktion für die Bevölkerung unverzichtbar.“ In besonders stark belasteten Regionen des Landes, insbesondere im Rhein-Main-Gebiet, sind die Auswirkungen als Folge der allgemeinen Umweltzerstörung auch für den Laien nicht mehr zu übersehen.

Warnungen und Prognosen blieben ungehört. Konsequenzen aus dem zerstörerischen Umgang mit unserer Umwelt bleiben aus. Die bestehende Krise zwingt zu einer Veränderung der Beziehung zwischen Menschen und dem Wald. Heute wissen wir: Die wohlformulierten Reden waren nicht viel wert. Selbst auf Gesetze können wir uns nicht mehr verlassen, wenn sie den Interessen der Wirtschaft im Wege stehen.

Das Hessische Forstgesetz wurde inzwischen geändert. Bannwald kann gerodet werden, wenn es dem Allgemeinwohl dient. Das Wohl der Fraport AG wird von der Landespolitik selbstverständlich mit dem Allgemeinwohl gleichgesetzt

Wir respektieren den Frankfurter Flughafen als wichtigsten Wirtschaftsfaktor in unserer Region. Wir sind sogar bereit, Nachteile in Kauf zu nehmen. Wir leben ja seit Jahrzehnten mit dem Fluglärm und dem erhöhten Sicherheitsrisiko im unmittelbaren Umfeld des Flughafens.

Wir sind aber nicht mehr bereit, ein grenzenloses Wachstum des Flughafens einfach so hinzunehmen. Die Grenze der Belastungen ist erreicht und an vielen Stellen im Rhein-Main-Gebiet schon überschritten. Das weist zum Beispiel auch ein Gutachten nach, das im Auftrag der Gemeinde Nauheim im Oktober 2001 von der Firma deBAKOM vorgelegt wurde. Dieses Gutachten basiert auf sechswöchigen Lärmmessungen. Ich zitiere:

Das Ergebnis dieser Erhebung lässt sich dahin gehend zusammenfassen, dass die Schwelle der erheblichen Belästigung von tags 53 dB(A) um gut 3 dB überschritten wird. Legt man der Bewertung die zehn lautesten Tage zugrunde, liegt die Überschreitung bei 6 dB. Für die Nacht ergeben sich Überschreitungen der Schwelle der erheblichen Belästigung von 6,5 beziehungsweise 9,5 dB an lauten Tagen.

Des Weiteren wurden am Messpunkt Überflugpegel von bis zu 93,4 dB(A) gemessen. Die Störung der Kommunikation liegt im Freien oder in Räumen mit geöffneten Fenstern täglich im Bereich von 40 Minuten, an lauten Tagen ist mit einer Erhöhung auf bis zu einer Stunde zu rechnen. Das aus der Überschreitung der Schwelle der erheblichen Belästigung sich ergebende Bild wird dadurch unterstrichen, dass beim Schlafen mit geöffnetem Fenster ca. jeder Dritte mindestens einmal nachts wach wird, selbst bei Spaltlüftung wird noch jeder Fünfte einmal geweckt. Das bedeutet, dass nachts die Belastung schon an der Grenze der Unzumutbarkeit liegt.

Wohlgemerkt: Diese Aussagen beschreiben im Moment den Istzustand.

In diesem Zusammenhang sei auch unser Schriftwechsel mit dem Fluglärmschutzbeauftragten des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung auf dem Flughafen Frankfurt aus dem Jahr 2000 erwähnt. Mit Blick auf eine im Zusammenhang mit dem Flughafen ausbau geplante Abflugstrecke, die zwischen den Siedlungsgebieten Nauheim und Königstädten hindurchführen soll, teilte uns der Fluglärmschutzbeauftragte, Herr Bruinier, mit – ich zitiere –:

Ich teile Ihre Bedenken hinsichtlich der als Rohentwurf dargestellten Abflugstrecke im Zusammenhang mit der Ausbauvariante Nordbahn im Kelsbacher Wald, zumal praktisch keine Lücke zwischen Rüsselsheim, Königstädten und Nauheim besteht.

Nach wie vor befindet sich die fragliche Abflugroute in den Planunterlagen der Fraport AG. Damit kommt ein erhöhtes Absturzrisiko im Abflug über Nauheim und Königstädten hinzu.

Zurzeit beträgt der Dauerschallpegel nach den Messungen der Fraport AG an der Messstelle in Nauheim tags durchschnittlich etwas über 50 dB(A). Dieser Wert wird über 60 dB(A) steigen, wenn die Nordwestlandebahn gebaut werden sollte, allerdings unter der Voraussetzung von 660.000 jährlichen Flugbewegungen, welche die Fraport AG im Jahre 2015 anstrebt. Steigt die Zahl der Flugbewegungen auf 900.000, was technisch möglich ist, wird der Fluglärm nochmals darüber hinaus ganz erheblich ansteigen. Damit kann Nauheim den traurigen Rekord beanspruchen, die Kommune zu sein, die die größten Nachteile vom geplanten Flughafen ausbau zu erwarten hat.

Im Sommer 2002 haben wir in Nauheim bereits einen Vorgeschmack von dem bekommen, was uns erwartet. Aufgrund vieler militärischer Flugbewegungen standen die Telefone im Rathaus nicht still, weil lärmgeplagte Bürgerinnen und Bürger verzweifelt wissen wollten, was gegen den Fluglärm getan werden könne. Von Befürwortern des Flughafen ausbaus wird oft angeführt, jeder, der in der Nähe des Flughafens wohne, wisse ja, welche Nachteile damit verbunden seien und man müsse das bisschen Ausbau maßnahme einfach hinnehmen. Viele Bürgerinnen und Bürger Nauheims – das sind im Moment 10.500 – leben bereits seit Jahrzehnten hier. Viele Häuser sind älter als der Flughafen. Wer konnte nach dem Bau der Startbahn West ahnen, dass das Versprechen des damaligen Ministerpräsidenten, am Flughafen werde nach dem Bau der Startbahn West kein Baum mehr fallen, 20 Jahre später nichts mehr gilt.

Mehr denn je leiden die Leute heute unter dem ständig steigenden Fluglärm und befürchten zudem, dass die Häuser, die sie mit viel Energie und Geld für ihre Familien gebaut haben, ständig an Wert verlieren. Diese Nachteile werden auch nicht aufgewogen durch das Argument Arbeitsplätze, die der Flughafenausbau angeblich schaffen wird. Die Initiative „Zukunft Rhein-Main“, der auch Nauheim angehört, hat nachgewiesen, dass die Zahl dieser Arbeitsplätze weit geringer sein wird, als die Fraport AG uns glauben machen möchte.

Aufgrund dieser Erfahrungen fordern wir aber, dass eine unverrückbare Obergrenze für die Kapazität des Frankfurter Flughafens festzulegen ist. Bis heute waren der einzige Maßstab für das Wachstum des Flughafens die Forderungen der Fraport AG und der Luftfahrtindustrie. Die Interessen der Menschen in der Region oder Aspekte des Naturschutzes spielten dabei nur eine sehr untergeordnete Rolle.

In seinem Urteil über den derzeitigen Betrieb des Flughafens hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof festgestellt, dass er vom Planfeststellungsbeschluss zum Bau der Startbahn West abgedeckt sei, obwohl die Zahl der Flugbewegungen heute weit höher liegt, als dies im Planfeststellungsbeschluss prognostiziert wurde. Von den Bürgern verlangte der Hessische Verwaltungsgerichtshof demzufolge, sie hätten bereits 1971 wissen müssen, wie hoch die Kapazität des Flughafens heute, mehr als 35 Jahre später, sei.

Heute soll der Flughafen erneut ausgebaut werden, und die Fraport AG weigert sich beharrlich, konkrete Angaben über die mögliche Kapazität des ausgebauten Flughafens zu machen. Dies ist für uns inakzeptabel. Die Initiative „Zukunft Rhein-Main“ hat im Erörterungstermin am 4. Oktober 2005 nachgewiesen, dass die Kapazität des ausgebauten Flughafens mit 900.000 jährlichen Flugbewegungen um rund 240.000 über der von Fraport prognostizierten Zahl liegt. Mit Blick auf das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs werden wir die Änderung des Landesentwicklungsplans nicht hinnehmen, der auf fragwürdigen Prognosen der Fraport AG basiert. Wir werden es nicht hinnehmen, dass die Fraport AG ihre Prognosen je nach wirtschaftlichem Erfordernis auf Kosten der lärmgeplagten Bürger nach oben korrigiert.

Bereits im Juni 2000 beschloss die Gemeindevertretung der Gemeinde Nauheim eine Resolution gegen den geplanten Ausbau des Flughafens. Im Dezember 2000 wurde der Beitritt zur Initiative „Zukunft Rhein-Main“ beschlossen. Inzwischen haben wir umfangreiche Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren, im Planfeststellungsverfahren zum Bau der A-380-Wartungshalle, im Planfeststellungsverfahren zum Bau der Nordwestlandebahn und im Verfahren zur Änderung des Landesentwicklungsplans abgegeben.

Über 1.800 Bürger und Bürgerinnen von Nauheim haben schriftliche Stellungnahmen im Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau eingereicht. Wir haben viel Geld ausgegeben für die Durchführung unabhängiger Lärmmessungen und für anwaltliche Vertretungen gegen den Flughafenausbau. Wir nehmen die Sorgen und Ängste unserer Bürgerinnen und Bürger sehr ernst. Wir erwarten, dass auch das Regierungspräsidium, die Planfeststellungsbehörde und die Hessische Landesregierung diese Sorgen sehr ernst nehmen. Der Frankfurter Flughafen ist ein wichtiger Bestandteil unseres Landes und unserer Region, aber er ist eben nur ein Teil.

Es ist legitim, dass der Frankfurter Flughafen seine Interessen artikuliert und durchzusetzen versucht. Die Politik hat aber die Pflicht, die Interessen aller gerecht abzuwägen und danach Entscheidungen zu fällen, die von allen akzeptiert werden können. Dies vermischen wir im Verfahren um den Ausbau des Flughafens Frankfurt, und dies erhoffen und erwarten wir für die Zukunft, insbesondere was die Gewährleistung der größtmöglichen Sicherheit meiner Bürger und Bürgerinnen der Gemeinde und der benachbarten Gemeinden im Umfeld des Flughafens angeht.

Stellv. Vors. Abg. **Bernd Riege**: Danke schön, Herr Waltz. – Ich habe bisher keine Wünsche zu Nachfragen, sodass wir davon ausgehen, dass alle Abgeordneten wissen, was sie tun.

Meine Damen und Herren, wir sind am Ende der Liste der vorgesehenen Anzuhörenden. Die Anhörung ist damit beendet. Ich bitte die Obleute, noch einen Moment hierzubleiben und darüber zu beraten, wen wir am 16. März außer den Erkrankten einladen sollen und wie das ablaufen soll. – Meine Damen und Herren, ich bedanke mich für Ihr Interesse und wünsche Ihnen weiterhin einen schönen Donnerstag.

Wiesbaden, 12. März 2007

Protokollierung:

Der stellv. Vorsitzende:

Heike Schnier

Bernd Riege

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

Stellungnahme zu TOP 6.2

„Sicherheitsbetrachtung unter Störfallgesichtspunkten“

Prof. Dr. Christian Jochum

Vorsitzender der Kommission für Anlagensicherheit

(früher: Störfallkommission)

Ausgangssituation, Auftrag und Ergebnis

- **Die Störfallkommission –SFK- (seit Nov. 2005 Kommission für Anlagensicherheit) berät die Bundesregierung gemäß § 51a BImSchG in Fragen der Anlagensicherheit. In ihr sind alle auf diesem Gebiet relevanten gesellschaftlichen Gruppen vertreten.**
- **SFK wurde am 11. 2. 2003 durch das Bundesumweltministerium (BMU) nach vorheriger Beteiligung des HMWVL auf Bitten von Hattersheim, Kelsterbach und Ticona um Prüfung gebeten**
- **Intensive Beratung/Prüfung (7 Sitzungen, ca. 200 Personentage ehrenamtlich !!!) unter Beteiligung aller „Parteien“ (Fraport, Ticona, HMWVL, Gutachter, ...)**
- **Ergebnis: Gefahrenquelle Flugzeugabsturz am Standort Ticona nicht vernünftigerweise auszuschließen, Planung daher nicht vereinbar mit den Vorgaben der StörfallV und der Zielsetzung des Art. 12 der Seveso II - RL**
- **Verabschiedung des Votums in breitem Konsens der in der SFK vertretenen Fachleute und gesellschaftlichen Gruppierungen**
- **Durch die angekündigte Verlagerung von Ticona wird den Bedenken der SFK in vollem Umfang Rechnung getragen**

Störfallrisiko durch Flugzeugabsturz

- Flugzeugabsturz ist wegen enger Nachbarschaft störfallrechtlich zwingend zu berücksichtigen
- Bei Absturz mit Auswirkung auf Chemieanlagen ist Auslösung eines Störfalls zu unterstellen
- „Störfallverhindernde Maßnahmen“ gibt es hiergegen nicht
- Störfälle müssen „vernünftigerweise auszuschließen“ sein (§ 3 Abs. 2 StörfallV).
Daher Prüfung von
 - Absturzhäufigkeit
 - Auswirkungen
 - Zulässigkeit/Akzeptanz des resultierenden Risikos
- wenn Absturz/Störfall „vernünftigerweise auszuschließen“:
 - auswirkungsbegrenzende Maßnahmen (§ 3 Abs. 3) wegen Restrisiko
- wenn nicht vernünftigerweise auszuschließen: unzulässig hohes Risiko!

Absturzhäufigkeit

- **Verschiedene Gutachten lagen zunächst zwischen 1 Absturz in 600 - 1.000.000 Jahren**
- **Die Berücksichtigung der potentiell einen Störfall auslösenden Absturzflächen führte relativ übereinstimmend zu einem Risiko für Einzelperson in der Größenordnung von 1:10.000 Jahren und einer Störfallhäufigkeit („Treffer“ auf Anlagenareal) in der Größenordnung von 1:25.000 Jahren**
- **Unsicherheiten bleiben, sind aber nicht relevant für Bewertung und kompensieren sich zum Teil:**
 - **Örtliche Situation: Hindernissituation, Vogelschlag, Präzisionsanflüge, ...**
 - **Statistik: nur tödliche Abstürze, kleine Datenbasis, ...**

Auswirkungen

- **Totalverlust des Anlagenbereichs bei „Treffer“**
- **Erhebliche Schadstoffeinwirkungen auch außerhalb des Betriebsbereichs nicht auszuschließen durch BF3 (inzwischen beherrscht)**
- **Tags ca. 1000 Personen auf Werksgelände**
- **Anlagenbereich ca. 400 Personen**
- **Bei Störfall sind nach Überzeugung der SFK durch Brand/Explosion > 100 Tote zu befürchten (ohne Berücksichtigung eventueller toxischer Risiken)**
- **Die von einigen Gutachtern vorgeschlagenen Minderungen der Auswirkungen durch Personalreduzierung im Anlagenbereich oder Schutzmaßnahmen gegen Brände/Explosionen sind nach Überzeugung der SFK nicht im erforderlichen Umfang realisierbar**

Zur Bewertung des Risikos sind Häufigkeit und Auswirkung von Stöfallereignissen sowie die rechtliche/gesellschaftliche Akzeptanz heranzuziehen

- **Keine deutschen Vorgaben zur Bewertung und Akzeptanz von Störfallrisiken**
- **Für das nach Auffassung der SFK relevante „Gruppenrisiko“ liegen die Grenzwerte in CH/NL bei max. 1:100.000 Jahren für 10 Tote; max. 1:10.000.000 Jahren bei 100 Toten**
- **SFK (und TÜV Pfalz) setzen Beschäftigte und Dritte gleich (u.a. wegen externer Gefahrenquelle, Systematik der StörfallV)**
- **Ticono: ca. 1:25.000 Jahre für > 100 Tote ist (nach den Kriterien CH/NL) keinesfalls akzeptabel**

Damit ist nach Auffassung der SFK die Planung Landebahn Nordwest mit Ticono nicht vereinbar

- **Ein schwerer Störfall wäre vernünftigerweise nicht auszuschließen**
- **Auch Widerspruch zur Zielsetzung Art. 12 Seveso II**

Unabhängig von den Absturzrisiken wurden die Auswirkungen des normalen Flugbetriebs diskutiert

- **Über-/Vorbeiflug in 60-100m Höhe**
- **„Einkürzen“ von Anlagen/Gebäuden erforderlich**
- **Gefährdungen auch durch u.a. Wirbelschleppen, elektromagnetische Einwirkungen, Lärm, Ablenkung der Mitarbeiter („Human Factor“)**

→Anlagensicherheit wäre ohne Schutzmaßnahmen tiefgreifend beeinträchtigt!

- **Erhebliche Bedenken, ob wirksame Schutzmaßnahmen tatsächlich realisiert werden können → weitere Untersuchungen erforderlich**
- **SFK sieht auch bei Realisierbarkeit von Schutzmaßnahmen erhöhtes Arbeitsunfall- und Störfallrisiko wegen außergewöhnlicher Arbeitsbedingungen**

Die Bewertung der Ist – Situation war nicht Auftrag der SFK. In den Beratungen wurde jedoch festgestellt:

- Ticona wird heute bei Starts in Richtung Nord-West überflogen (entfällt weitgehend nach Realisierung Landebahn Nordwest)
- Überflüge sind heute häufiger, aber höher als im Planfall (damit kein Einfluß des normalen Flugbetriebs)
- (Geringfügige) Änderung der Abflugrouten könnte Risiko der Ist-Situation erheblich reduzieren (nicht möglich bei Landeanflügen im Planfall)
- Luftfahrtbundesamt (LBA) lehnt Prüfung dieses Ansatzes zur Risikominderung ab

Die SFK fordert daher, gefährliche Anlagen generell bei Festlegung von An- und Abflugrouten zu berücksichtigen

- Der Hess. Verwaltungsgerichtshof hat sich diese Forderung inzwischen offensichtlich zu eigen gemacht (gemäß mündlicher Urteilsbegründung im Rechtsstreit Ticona./LBA vom 24. 10. 2006)