



16. Wahlperiode

# HESSISCHER LANDTAG

## Stenografischer Bericht – ohne Beschlussprotokoll –

## – öffentliche Anhörung –

51. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr

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

16. März 2007, 9.05 bis 13.10 Uhr

### Anwesend:

#### WVA

#### ULA

Vorsitzender Abg. Clemens Reif (CDU)

#### CDU

Abg. Michael Boddenberg

Abg. Hartmut Honka

Abg. Judith Lannert

Abg. Günter Schork

Abg. Frank Williges

Abg. Judith Lannert

Abg. Roger Lenhart

Abg. Petra Müller-Klepper

Abg. Frank Williges

#### SPD

Abg. Uwe Frankenberger

Abg. Lothar Klemm

Abg. Bernd Riege

Abg. Thorsten Schäfer-Gümbel

Abg. Silke Tesch

Abg. Bernhard Bender

Abg. Gernot Grumbach

Abg. Christel Hoffmann

Abg. Heike Hofmann

#### BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Abg. Mathias Wagner (Taunus)

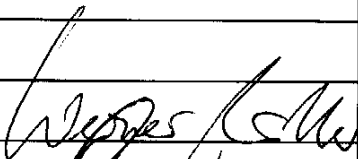
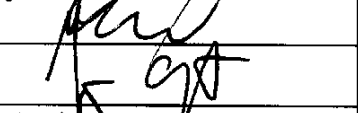
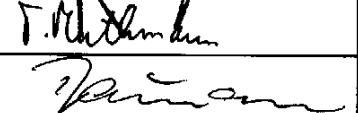
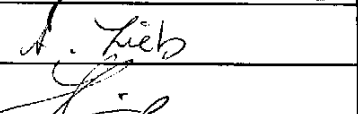
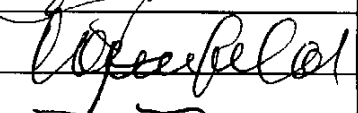
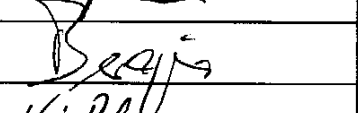
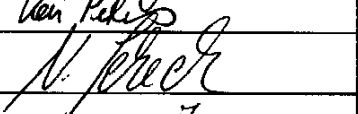
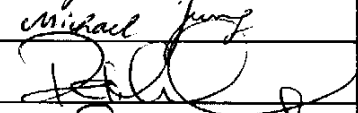

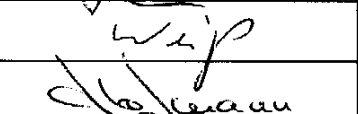
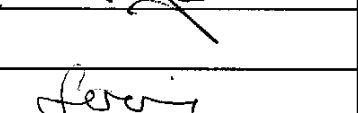
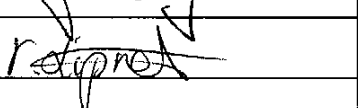


Abg. Frank-Peter Kaufmann

#### FDP




Abg. Dieter Posch

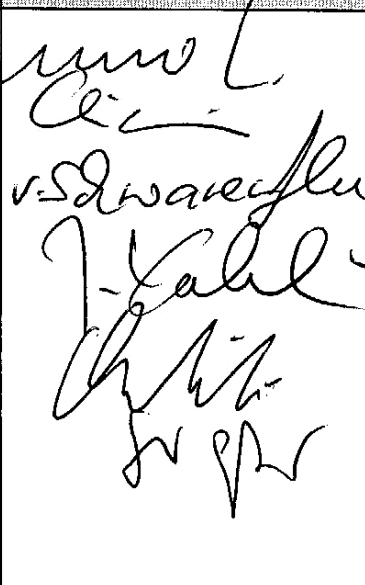
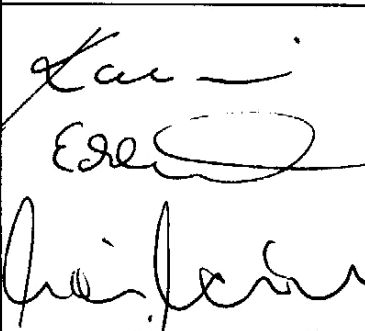
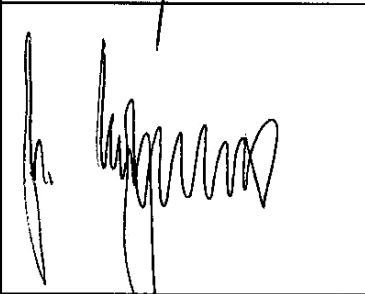
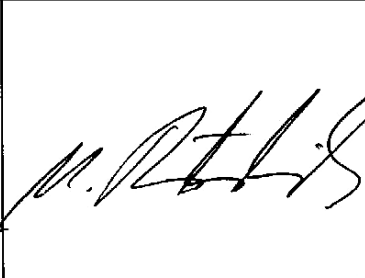
FraktAss Jödicke (Fraktion der CDU)  
 FraktAssin Dr. Everts (Fraktion der SPD)  
 FraktAss Martin (Fraktion der SPD)  
 FraktAss Dr. Dapp (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
 FraktAssin Franz-Stöcker (Fraktion der FDP)

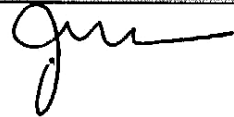

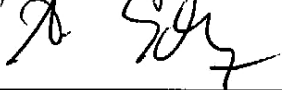
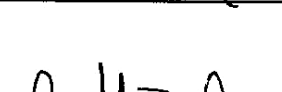
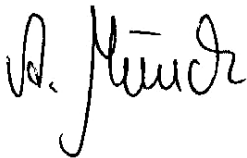



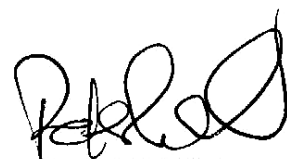



**Landesregierung, Rechnungshof, etc.:**

Name	Amtsbezeichnung	Ministerium, Behörde	Unterschrift
Werner Müller	M.Dst.	HMWVL	
Klaus-Peter Kitz	StR	"	
EGERT ER	ROR	"	
Muthmann, Milo	Referent	"	
Dr. Baumann	RR	"	
Anke Lieb	RR 9.A	"	
Hönig, Dietmar	RR	- u -	
BÄTTefeld	StR	HMWVL	
Franke, H.	MR	HMWVL	
Bogner, Thomas	RR	HMWVL	
Kai Peters	RR	"	
Natalie Scheer	Angestellte	- u -	
M. Jung	MR	StK	
Dieter Lauerbach		Stadt Mainz	
Manfred Oebel	Stadttrat	Stadt Wehrhahn	
Franziska Schick	Stadttrat	Stadt Wehrhahn	
Paul-Gerhard Weip	Stadttrat	Stadt SF	
Doris Hofmann	Umsatzsteuer	Darmstadt	
Dr. Holger Sewering	LHR	StK	
Vanessa Liprecht		StK	

**Anwesenheitsliste Anzuhörende  
zu der mündlichen Anhörung  
zu Drucks. 16/6057**

Institution	Name	Unterschriften
	Herr Bernd Petri	—
	Herr Prof. Dr. Bernhard Stürer	B. Stürer
Fraport Frankfurt am Main	Vorstandsvorsitzender ✓ Dr. Wilhelm Bender Herr Amann ✓ Herr Vitzthum H. Lutz ✓	
Hochtaunuskreis	Herr Kluge	
Landkreis Darmstadt-Dieburg	Kreisbeigeordnete Doris Hofmann	

Institution	Name	Unterschriften
Landkreis Groß-Gerau	Landrat Enno Siehr Herr Christiansen Frau von Schwanenflug Herr Kahl Herr Oschinski Frau Straßer Bürgermeister Horst Golzenleuchter (Büttelborn)	
Main-Kinzig-Kreis	Kreisbeigeordneter Herr Kawai Amtsleiter Wolfgang Eckhardt Herr RA Möller-Meinecke	
Main-Taunus-Kreis	Kreisbeigeordneter Michael Cyriax	
Rheingau-Taunus-Kreis	Landrat Burkhard Albers	
Stadt Flörsheim am Main	Bürgermeister Michael Antenbrink	

Institution	Name	Unterschriften
Stadt Hattersheim am Main	Bürgermeister Hans Franssen Stadträtin Karin Schnick Frau Milas-Quirin Herr Alexander Schwarz	   
Stadt Hochheim am Main	Bürgermeisterin Angelika Munck	
Stadt Kelsterbach	Bürgermeister Erhard Engisch Erster Stadtrat Manfred Ockel SCHIFFB	 
Stadt Mainz	 Oberbürgermeister Jens Beutel ✓ Peter Hanwahr	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Bürgermeister Bernhard Brehl Hans-Heinrich Viebrock Inge Auer	  
Stadt Nauheim	Bürgermeister Ingo Waltz	

Institution	Name	Unterschriften
Stadt Neu-Isenburg	Bürgermeister Dirk-Oliver Quilling	
Stadt Offenbach am Main	Oberbürgermeister Horst Schneider  Stadtrat Paul-Gerhard Weiß  Herr Faulenbach da Costa  Herr Seibel	<i>Wip</i> <i>fl</i> <i>Seibel</i>
Stadt Raunheim	Bürgermeister Thomas Jühe	
TÜV Pfalz Anlagen und Betriebstechnik GmbH	Herr Dr. Helmut Spangenberger  Herr Baumgärtel	<i>Spangenberger</i> <i>Baumgärtel</i>
Wetteraukreis	Landrat Rolf Gnadt	—

Protokollierung: RDirin Heike Schnier  
Karl Stettner

## Öffentliche Anhörung

zu dem

### 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 9 verteilt von Januar bis April an alle Abgeordnete, RH, StK, MWVL, MULV und Fraktionen)

Stellungnahmen der Anzuhörenden

– Ausschussvorlage WVA/16/82 –

– Ausschussvorlage ULA/16/55 –

(Teil 1 verteilt 14. März 2007 an Abgeordnete WVA, ULA, StK, MWVL, MULV und Fraktionen)

**Vorsitzender:** Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich darf Sie recht herzlich zur öffentlichen Anhörung im Rahmen der 51. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr und der 55. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz begrüßen. Diese öffentliche Anhörung findet statt zum Antrag der Landesregierung betr. Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000, hier die Erweiterung des Flughafens Frankfurt am Main, und zwar im Rahmen der Drucks. 16/6057. Wir haben die Anzuhörenden mit Schreiben vom 21. Und 22. Februar 2007 eingeladen. Die Anhörung findet in vier Teilbereichen statt. Der erste, zweite und dritte Anhörungstag fanden am 13., 14. und 15. Februar statt. Wegen der Fülle der gesamten Anhörung haben sich der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr sowie der Ausschuss für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz entschieden, die Vertreter der Kommunen aus der übrigen Anhörung herauszulösen und ihnen einen einzelnen, separaten Tag der Anhörung zu geben, um hier konzentriert die Stellungnahmen der Kommunen entgegenzunehmen. Wir haben uns bemüht, Ihnen genügend Raum zu geben.

Wir möchten die heutige Anhörung durchführen von 9 bis 14 Uhr.

(Zuruf: Bis 13 Uhr!)

– Bis 13 Uhr. Wir gingen intern davon aus, dass wir unter Umständen, wenn wir in Zeitnöte geraten, noch eine Stunde zugeben könnten. Dies zu Ihrer Information.

Ich denke, Sie wissen, dass in den Räumlichkeiten hier nicht geraucht werden darf und auch nicht gegessen werden soll. Die Kantine steht Ihnen hier ab 11.30 Uhr zur Verfügung.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir hatten in dem ersten Anhörungsblock vom 13. bis 15. Februar den Anzuhörenden die Gelegenheit gegeben, den Vorhabenträger zu hören. Wir haben uns in der letzten Sitzung am 14. Februar dazu entschlossen, den Vorhabenträger noch einmal seine Stellungnahme auch vor den Kommunalvertretern abgeben zu lassen, weil wir der Auffassung sind, dass gerade auch die kommunalen Vertreter das Recht haben, noch einmal eine Zusammenfassung des Vorhabenträgers aus seinem Munde zu erfahren.

Ich hatte das letzte Mal den stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden Prof. Schölch eingeladen. Heute Morgen ist Herr Vorstandsvorsitzender Dr. Wilhelm Bender zu uns gekommen. Das war der erste Grund.

Der zweite Grund: Es hat sich in der letzten Runde der Anhörung ergeben, dass vonseiten der Fraktionen, insbesondere der Fraktion der Grünen, noch Fragebedarf gegenüber der Fraport AG bestand. Dem möchten wir selbstverständlich im Rahmen der Anhörung Rechnung tragen. Deshalb hat sich Herr Dr. Bender bereit erklärt, zu uns zu kommen und eine Auslandsreise abzusagen.

Gestatten Sie mir eine weitere Vorbemerkung zum Ablauf. Wir haben uns entschlossen, den Ablauf so zu gestalten, dass wir zunächst einmal die Landkreise, die zugesagt haben, hören. Dabei handelt es sich um den Landkreis Groß-Gerau mit Herrn Landrat Enno Siehr, den Main-Kinzig-Kreis – hier hat der Kreisbeigeordnete Kawai zugesagt – und den Main-Taunus-Kreis, vertreten durch Herrn Kreisbeigeordneten Michael Cyriax. Danach möchte ich Herrn Oberbürgermeister Beutel aus Mainz die Gelegenheit zur Stellungnahme geben. Er hat mich darum gebeten, zumal er um 11 Uhr unbedingt zu einer Beisetzungsfeierlichkeit muss. Ich denke, dem sollten wir Rechnung tragen. Danach wollten wir den Städten und Gemeinden die Möglichkeit geben, ihre Stellungnahmen zu präsentieren. Dies als Vorbemerkung.

Wir halten es in diesem Raum so, dass die Stellungnahmen von den Plätzen aus abgegeben und auch die Fragerunden durchgeführt werden. Sie haben in Ihrer Nähe ein Mikrofon, dessen Sie sich bedienen können.

Ich würde sagen, wir fangen zügig an, und ich darf Ihnen, Herr Dr. Bender, als Vorhabenträger das Wort geben.

**Herr Dr. Bender:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordneten, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bedanke mich für die Gelegenheit, hier als Vorstandsvorsitzender der Fraport noch mal aus meiner Sicht die Notwendigkeit des Ausbaus erläutern zu können. Ich bedanke mich auch dafür, dass der Hessische Landtag vorhat, den Ausbau des Frankfurter Flughafens im Landesentwicklungsplan zu verankern. Wir haben ja auch schon sehr viele sehr positive Beschlüsse der Mehrheit des



Hessischen Landtags zum Ausbau des Frankfurter Flughafens erfahren, und ich hoffe, dass das eben auch bei diesem Landesentwicklungsplan gelingt.

Gestatten Sie mir aus meiner Sicht, Ihnen noch einmal ganz deutlich zu machen, dass ich in meiner betriebswirtschaftlichen Verantwortung als Vorstandsvorsitzender dieser großen Aktiengesellschaft den Ausbau für notwendig und unverzichtbar halte, Aber ich sage das hier auch als engagierter Bürger der Region Frankfurt/Rhein-Main und unseres Bundeslandes Hessen.

Aus meiner Sicht gibt es keine Alternative, meine Damen und Herren, weil wir genau wie andere Wirtschaftsunternehmen eben vor der Frage stehen, wie wir in einem sehr schnell wachsenden Markt als AG darauf reagieren. Ich sage das auch noch mal als jemand, der sein Leben hier in dieser Region verbracht hat und der wirtschaftliche Veränderungen erlebt hat, und ich meine, dass es auch aus diesem Grunde notwendig ist.

Ich denke, dass niemand bei der Fraport – und das wird ja nachher auch ein Schwerpunkt Ihrer Stellungnahmen sein – die Belastungen klein redet, die mit dem Flugbetrieb verbunden sind. Wir stellen uns dem und sehen es in unserer Abwägung – ich weiß, dass Sie das sehr unterschiedlich sehen – als notwendig an, diese Belastungen hinzunehmen, um das gemeinsame Ziel, nämlich eine Prosperität für den Raum, auch in Zukunft gewährleisten zu können, das erreichen zu können.

Die, wie ich meine, wirklich beeindruckenden Zahlen zum Flughafen, meine Damen und Herren, sind Ihnen im Zweifel gegenwärtig. Ich will sie deswegen nur streifen. Wir haben sicher schon deutlich mehr als 70.000 Beschäftigte am Frankfurter Flughafen. Es ist relativ teuer, diese Arbeitsplatzenerhebungen jeweils durchzuführen. Die letzte offizielle lag bei 68.000. Allein die Fraport AG am Platz Frankfurt hat im letzten Jahr wieder deutlich mehr als 1.100 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt – weltweit noch sehr viel mehr. Die Lohn- und Gehaltssumme beträgt 3 Milliarden €, eine Kaufkraft, die vorwiegend der Region zugute kommt. Wir haben hier Deutschland- und Europa-Zentralen von großen, internationalen Unternehmen. Wir alle wissen: Sie wären nicht hier, gäbe es den Frankfurter Flughafen nicht. Wir wollen etwa 4 Milliarden € in den Ausbau investieren. Bei dieser Zahl ist noch nicht einmal berücksichtigt, dass wir im Moment schon in die nördlichen Terminals auch deutliche Milliardensummen investieren. Auch hier ist klar – wir haben das neulich in einer Presseerklärung sehr ausführlich aufgefächert –, wie stark gerade mittelständische Betriebe der Region von diesen Millionen- und Milliardenaufträgen der Fraport AG profitieren. Wenn hier häufig die Stadt Frankfurt oder auch die Region sich mit Metropolen wie London und Paris messen, meine Damen und Herren, dann ist das, glaube ich, überhaupt nur dann erfolgversprechend, wenn man den Flughafen einbezieht.

Lassen Sie mich auch sagen: Wir haben wahrlich kein schlechtes Gewissen, dass wir diesen Ausbau beantragen. Wir tun das mit großem Selbstbewusstsein, auch vor der Frage, wie wir Verantwortung für die Region tragen. Und ich denke, bei allen politischen Debatten, die Sie führen, müssen Sie auch mal die betriebswirtschaftliche Situation sehen. Ich habe zu verantworten, ob dieses Unternehmen diese Milliardeninvestitionen betriebswirtschaftlich rentabel durchführen kann. Trotz der weiterhin bestehenden Mehrheit der öffentlichen Hand – der Bund ist ja, wie Sie vielleicht wissen, inzwischen nicht mehr Aktionär der Fraport AG, aber das Land Hessen und die Stadt Frankfurt sind Mehrheitsaktionäre – haben wir eben auch gut über 48 % private Aktionäre. Wenn ich

auf einer Roadshow in Amerika bin, meine Damen und Herren, und mich jemand fragt, wie wir die Zukunft der Fraport AG gestalten, dann ist es ihnen relativ egal, ob ich in Hangzhou oder in den Ausbau in Frankfurt investiere, sie wollen den Return, wollen die Rendite sehen. Deswegen, denke ich, Sie sollten eben auch sehen, dass dieser private Antragsteller Fraport AG, wie ich meine, auch ein Recht darauf hat, dass der Antrag entsprechend den Gesetzen und in angemessener Zeit positiv beschieden wird.

Wir haben inzwischen – eine Zahl, die vielleicht gar nicht so bekannt ist – deutlich über 400 Millionen €, 400 Millionen €, meine Damen und Herren, als Vorinvestition. Ich will nicht alles aufführen, was wir allein eben in die Rechtsberatung gesteckt haben, was wir durch Berater, Begleiter und ich weiß nicht was alles an Kosten haben, um dieses Vorhaben durchsetzen zu können. Ich denke, auch das sollte jeder berücksichtigen, wenn er die Situation in Deutschland und auch in Hessen betrachtet. Was uns hier in Deutschland im Vergleich zu anderen Ländern fehlt, sind Investitionen, weil durch diese Investitionen Arbeitsplätze geschaffen werden.

Meine Damen und Herren, es schmerzt uns, weil es jeden schmerzt, wenn seine Wahrheitsliebe bezweifelt wird, wenn die Prognosen, die die Fraport AG und unabhängige Gutachter abgeben, immer wieder bezweifelt werden. Ich will einfach noch mal daran erinnern, dass selbst wir mit interessengebundenen Aussagen zu 18 West oder zu Prognosen in der Vergangenheit jeweils falsch lagen, und zwar immer in der Richtung, dass die Wahrheit die war, dass die Prognosen eben zu niedrig waren. Das ist immer höher. Ich will daran erinnern: Wir haben 1985 für einen Generalausbauplan – ich bin jetzt im 15. Jahr Vorstandsvorsitzender, das war wenige Jahre vor meiner Zeit – eine Prognose abgegeben auf der Grundlage des Jahres 1984. Da hatten wir 19 Millionen Passagiere und haben für 1999 einen Anstieg auf knapp 27 Millionen Passagiere geschätzt. Wissen Sie, wie das Ist war? – 46 Millionen. Wir haben 1984 48.200 Beschäftigte am Flughafen gehabt und rechneten für 1999 mit knapp 50.000 Beschäftigten. Wissen Sie, wie das Ist war? – 61.000. Wer Prognosen bezweifelt, die dieses Unternehmen abgibt, kann sich mindestens nicht darauf berufen, dass die empirischen Zahlen niedriger waren. Er kann das von mir aus sagen. Dann muss er aber belegen, warum er das meint. Der Markt ist so eindeutig im Wachstum – das hat das letzte Jahr in Deutschland gezeigt, das zeigt der Weltmarkt –, dass wir überhaupt keinen Zweifel haben, dass dieser Ausbau benötigt wird. Und wer das letzte Jahr genommen hat – da gab es ja auch wieder schöne Stellungnahmen: nur 1,1 % Wachstum –, dann soll er sich, wenn er nur die kurze Zeit betrachtet, gerade mal mit den letzten Monaten beschäftigen; da haben wir 3 % Plus im Januar und 3,8 % Plus im Februar.

Meine Damen und Herren, die Beschäftigung ist doch ein ganz wesentlicher Punkt. Jeder von uns trägt Verantwortung. Ich sage das auch in meiner unternehmerischen Tätigkeit und wälze das nicht auf die Politik ab. Ich bin stolz darauf, dass dieses Unternehmen in seiner jetzt über 80-jährigen Geschichte noch nie betriebsbedingte Kündigungen hat aussprechen müssen, und ich bin stolz darauf, dass wir ganzen Generationen von Familien Beschäftigung am Flughafen sichern. Ich habe Sprechstunden, in die jeder Mitarbeiter hineinkommen kann. Ganz viele kommen, fragen mich: Haben wir nicht eine Chance, dass mein Sohn anfangen kann? Haben wir nicht eine Chance, dass ich weiß nicht wer in der Umgebung bei uns beschäftigt wird? Von 1992 bis 2006, 14 Jahre, hat die Beschäftigung in Deutschland und in Hessen um 2,8 % zugenommen – bei uns um 31,3 %.

Meine Damen und Herren, viele von Ihnen wissen, dass eines meiner Ehrenämter der Vorsitz des Vorstandes der Wirtschaftsinitiative Frankfurt/Rhein-Main ist. Ich beschäftige mich dort stark mit Benchmarkstudien, die vergleichen, wie sich die Region Frankfurt/Rhein-Main im Vergleich zu anderen Regionen entwickelt. Wenn Sie sich angucken, wie München vorangeht, dann ist ein wichtiger – und ich denke, der entscheidende – Grund, dass dieser Flughafen ohne Ende wächst und dass eben dies eine Lokomotive für den Raum ist und wir das einfach auch wieder mal als Beispiel sehen müssen, was in dieser Region passieren würde, gäbe es die Zugmaschine Fraport und den Flughafen nicht.

Meine Damen und Herren, diese Region ist zu Recht auch stolz darauf, dass sie in ihrer Geschichte von der Messe bis zu vielen anderen Ereignissen Toleranz, Internationalität und auch Vielfalt im Kulturellen gelebt hat. Heute ist es der Flughafen, der das gewährleistet, und wenn die Globalisierung für uns eben keine Gefahr ist, dann liegt das, denke ich, auch daran, dass wir zum Beispiel eben auch im Gütertausch eine der führenden Drehscheiben in der Welt sind und hier auch der deutschen Exportindustrie helfen können.

Ich reklamiere auch, dass wir gute Nachbarn sind, meine Damen und Herren. Ein Umweltfonds, der inzwischen weit über 20 Millionen € in die Region gegeben hat. Gucken Sie doch mal, wo irgendein Unternehmen in Hessen – damit gehe ich noch über die Region hinaus – sich in dieser Größenordnung den Aufgaben stellt, die gerade dadurch entstehen, dass die öffentliche Hand eben angesichts der Schwäche der öffentlichen Kassen nicht mehr in der Lage ist, das zu leisten. 20 Millionen € allein der Umweltfonds. Wir sind – ich will das nicht alles aufzählen – in der Wissenschaft tätig. Wir fördern nicht nur die Eintracht sehr sichtbar, sondern eben wahnsinnig viele Sportvereine. Es gibt kaum eine Jugendmannschaft in der Region Frankfurt/Rhein-Main, die nicht ein von der Fraport gesponsertes Trikot hat. Der Regionalpark wäre ohne die Fraport nicht da. Es gibt tausend andere Punkte. Ich weiß nicht, wie Sie gute Nachbarschaft eines Unternehmens definieren oder, wie das heute so schön heißt, Corporate Citizenship. Ich meine, wer das definiert, kommt an dem, was die Fraport tut, nicht vorbei, und wir sind da für Anregungen auch immer offen.

Meine Damen und Herren, das Unternehmen und auch ich persönlich hören zu, wenn es um Belastungen geht, und wir nehmen das ernst. Nehmen Sie die Schallschutzprogramme, die wir zum Teil weit über die gesetzlichen Auflagen hinaus auch in der Historie aufgelegt haben. Lassen Sie mich das Wort wiederholen: Wir sind stolz darauf, dass wir das wirtschaftlich schaffen. Nehmen Sie das Casa-Programm. Wenn da immer irgendwelche Vokabeln kommen, die gleich wieder polemisch ein solches Programm berühren, dann sage ich Ihnen: Sprechen Sie doch mal mit den Betroffenen, die zu uns kommen, die sich freuen, dass es eine Lösung gibt, weil sie Angst haben, dass ihre Immobilie durch einen wachsenden Flughafen an Wert verliert und jetzt von der Fraport erfahren, dass wir ihnen das Haus abkaufen, und zwar zu einem Preis, der eben die Belastung nicht enthält. Das sind Einzelne in der Region, die dann zu uns kommen und einfach aus ihrem Schicksal heraus sagen: Verdammt noch mal, dieses Unternehmen stellt sich den Aufgaben und tut das, was ich von ihm erwarte, nämlich mich vor Vermögensverlusten zu schützen. Das ist ein freiwilliges Programm, meine Damen und Herren. Es gibt kein Beispiel in Deutschland und in Europa. Ich sitze im Worldboard der Flughafenvereinigung, ich kenne auch kein Beispiel in der Welt, dass ein Unternehmen sich dem stellt und insofern hier auch noch mal eine besondere Verantwortung zeigt.

Oder nehmen Sie die lärmabhängigen Gebühren. Wir hatten gerade eine Pressekonferenz, Wolfgang Mayrhofer, der Chef der Lufthansa, und ich, mit Herrn Minister Tiefensee in Berlin und uns der Aufgabe gestellt, dass wir eventuell auch emissionsabhängige Landeentgelte befürworten können, wenn sie für die Airlines aufkommensneutral sind.

(Lachen des Abg. Frank-Peter Kaufmann)

– Ja, Moment. – Dies ist gar keine Einschränkung, sondern ist dann eben dann nur eine Verteilung dessen, weil wir am Ende eben auch bei den lärmabhängigen Entgelten natürlich dafür gesorgt haben, dass diejenigen, die mehr Lärm machen, überproportional zahlen. Das ist ja genau der Sinn der Sache, dass es nämlich wirtschaftlich ist, in neue Maschinen zu investieren – und das gilt auch für die Emissionen.

Meine Damen und Herren, wir lassen uns auch nicht übertreffen in unserem Bemühen, das Paket der Mediation einzuhalten. Ich bin so ärgerlich, wenn ich immer wieder gerade von denjenigen bestritten wird, die die Pickerei begonnen haben und sich das herausuchen, was ihnen gerade passt: Da kommt das Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, und zwar möglichst sofort, kein Ausbau und ich weiß nicht was alles. Als ob wir diese Mediation nicht gehabt hätten. Ich weiß noch, wie wir hier damals in diesem Landtag mit den verschiedensten Gruppen gesessen und uns überlegt haben: Wie kann ein Bürgerkrieg à la 18 West verhindert werden? Dann haben alle dafür plädiert, die Mediation zu machen. Das ist ein Asset, ein wirklich zu pflegender Punkt. Insofern haben wir das getan, was seinen stärksten Ausdruck bei dem Punkt findet, der uns natürlich ganz schwer fiel, nämlich dem Nachtflugverbot. Wir haben es beantragt, meine Damen und Herren. Es gab tausend Alternativen. Wir haben gesagt: Wir nehmen eine Auflage hin und klagen dann nicht gegen diese Auflage. Was weiß ich, was wir alles diskutiert haben. Dann haben wir gesagt: Nein, das muss so sein, dass dieses Unternehmen glaubwürdig ist.

Ich sage Ihnen: Das hat mir am Flughafen keine Freunde eingebracht. „Verräter“ haben sie zu mir gesagt, weil nämlich die Airlines genauso wie die Beschäftigten zum Teil fürchten, dass durch das Nachtflugverbot Arbeitsplätze verloren gehen. Und dass ausgerechnet der Flughafenbetreiber ein Nachtflugverbot beantragt, war wahrlich keine leichte Entscheidung in dem wirtschaftlichen Umfeld, in dem wir uns bewegen, und wurde auch international natürlich als ganz schwerwiegend betrachtet, weil man darin ein Präjudiz sieht.

Meine Damen und Herren, wir liegen mit dem, was wir im Moment im Verkehr erreichen können, weit hinter dem Wachstum des Marktes. Wenn ich dann immer wieder höre, welche Tipps wir da kriegen, dann sage ich mal, weil das ja im Moment eine bekannte Vokabel ist: Es ist schlicht eine Lebenslüge zu behaupten, der Flughafen könne da, wo er heute ist, stehen bleiben. Es gibt kein Beispiel in der Wirtschaftsgeschichte, dass ein Unternehmen dann, wenn es gesagt hat, ich koppele mich vom Wachstum des Marktes ab und bleibe einfach stehen, am Ende erfolgreich ist. Und wenn diese Region beschließt stehen zu bleiben, dann, denke ich, gibt es überhaupt keinen Hinweis darauf, dass das im Vergleich zu anderen ein Erfolgsfaktor ist. Ich glaube, das muss ich nicht weiter ausführen.

Ich will damit schließen. Ich will aber noch mal deutlich machen, weil das Nachtflugverbot ja auch in den Beratungen bisher – das habe ich nachgelesen – eine große Rolle gespielt hat: Wir sind überzeugt davon, dass wir alles getan haben, was ein Antragstel-

ler tun kann, damit das Nachtflugverbot am Ende nach Eröffnung der neuen Bahn für den gesamten Flughafen eingeführt werden kann. Aber ich kann hier nicht der Schiedsrichter für unterschiedliche juristische Auffassungen sein. Wir haben Gutachten, die belegen, dass das Nachtflugverbot juristisch sauber, sage ich mal salopp, eingeführt werden kann. Ich glaube – ich habe ja auch mal Jura studiert, aber das ist nun schon länger her –, dass diese Gutachten richtig sind. Aber am Ende wundere ich mich auch darüber, dass Abgeordnete und andere meinen, dass ausgerechnet dieser Teil einer staatlichen Entscheidung nicht justiziabel ist. Das sage ich jetzt auch mal so als Bürger: Jeder hält es für ganz normal, dass vielleicht am Ende der Ausbau scheitert, weil Gerichte anders entscheiden, aber er findet es ganz merkwürdig, dass die Gerichte dann auch über ein dann vielleicht erlassenes Nachtflugverbot zu urteilen haben. Wir werden uns dem zu stellen haben. Ich denke, wir haben alles getan; am Ende muss die Behörde entscheiden.

Ich bedanke mich, dass ich hier heute Gelegenheit habe, auch mit Ihnen zu diskutieren. Ich freue mich auf den Dialog und werde gern auch Ihre Argumente zur Kenntnis nehmen.

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank, Herr Dr. Bender, für dieses einleitende Statement des Vorhabenträgers. – Gibt es Fragen der Anhörenden an Herrn Vorstandsvorsitzenden Bender? Herr Abg. Kaufmann, bitte.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Dr. Bender, Sie haben ja leider schon gesagt, dass Sie über die Frage, die an dem Mittwoch der dreitägigen Anhörung hier eine große Rolle gespielt hat und wo ich versucht hatte, auch Fraport zu einer Äußerung zu bewegen, was dann am Ende nicht zustande kam, hier nicht sprechen. Sie nannten das „juristische Feinheiten“. Es geht letztendlich um die Frage der Durchsetzbarkeit oder der Stabilität einer nächtlichen Flugbeschränkung. Denn von Nachtflugverbot kann man ja nicht ernsthaft reden, auch nicht angesichts Ihrer Beantragung. Denn dort sind ja jede Menge Ausnahmen. Und unter Nachtflugverbot versteht man ja immer noch, zumindest nach meinem Sprachgebrauch, dass in bestimmten Zeiten tatsächlich keine Flugbewegungen stattfinden, dass es dann also ruhig ist. Trotzdem versuche ich es noch mal.

Sie sagten, Sie wollten sich nicht in juristische Spitzfindigkeiten hinein begeben, weil dann möglicherweise Gutachten gegen Gutachten stünde. Aber wir hatten die Frage erörtert – und das ist ja bei uns hier im Zusammenhang mit dem Landesentwicklungsplan auch ganz wichtig –: Muss das Nachtflugverbot nicht eigentlich als Ziel, damit als juristisch bindende Vorgabe in den Plan hinein? Es gibt Juristen, die sagen Ja, es gibt Juristen, die sagen, es ist nicht nötig, und es gibt sogar Juristen, die sagen, es dürfe gar nicht sein. Es gibt also das volle Spektrum der unterschiedlichen Meinungen. Aber dann ist doch die Frage zu erörtern: Was geschieht, wenn am Ende ein Nachtflugverbot aufgrund von Rechtsstreit und Gerichtsentscheidungen nicht greift? Was ist dann? Denn wir wissen ja: Die konstitutive Voraussetzung für den Ausbau, also für die Erweiterung des Flughafens, ist das gleichzeitige Nachtflugverbot. Ich wäre doch dankbar, wenn Sie noch mal die Sicht von Fraport zu diesem Punkt darstellen könnten, weil wir, denke ich, in der Politik ja unter dem Eindruck auch der mehrfach unterstrichenen und wiederholten Zusage des Ministerpräsidenten und auch eines einstimmigen Beschlusses des Landtags stehen, dass wir das Nachtflugverbot für unverzichtbar halten. Damit meinen

wir ja nicht nur, dass es auf dem Papier steht, sondern dass es tatsächlich, wenn der Ausbau stattfände und die Landebahn in Betrieb ginge, dann nachts, zumindest in der genannten Zeit, keine Flugbewegungen gibt. Das wäre meine erste Frage.

Ich hätte dann noch ein paar Fragen. Vielleicht kann ich sie danach noch stellen, damit es jetzt nicht zu viel auf einmal wird.

Herr **Dr. Bender**: Das Nachtflugverbot ist in der Mediation definiert – das wissen Sie ja auch, Herr Abg. Kaufmann – als Verbot geplanter Flüge in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr. Genau das haben wir beantragt. Insofern, denke ich, können Sie uns nicht eine andere Definition vorhalten, sondern die Mediation hat sich ja hier Gedanken gemacht und ist ja ganz bewusst von der sogenannten gesetzlichen Nacht zwischen 22 und 6 Uhr abgewichen. Das wissen Sie auch.

Ich denke, es ist nicht ein Ausweichen, wenn ich sage, dass wir als Antragsteller – ich bin doch hier nicht der juristische Obergutachter – mit diesem Antrag alles getan haben, was zu tun ist. Ich bin doch nicht derjenige, der am Ende noch entscheidet. Wir gehen wie jeder Bürger oder wie jedes andere Unternehmen zu einer Behörde, stellen einen Antrag und erwarten, dass dieser Antrag eben beschieden werden kann, weil wir vorher Gutachten eingeholt haben, die bestätigen, dass dieser Antrag von der Behörde so genehmigt werden kann. Das ist doch wirklich das, was ein Bürger und was ein Unternehmen maximal tun kann. Am Ende müssen Sie sich hier vielleicht mit kontroversen juristischen Meinungen beschäftigen, wie das die Behörde auch zu tun hat. Ich entsinne mich noch, dass Herr Minister a. D. Posch, der hier hinter mir sitzt, wie ich eben gesehen habe, gesagt hat: Wenn die Fraport AG den Antrag auf Nachtflugverbot stellt, dann werden wir das prüfen, so wie wir den Ausbau prüfen. Und das wird jetzt sicher geschehen. Ich betone noch einmal, dass ich erwarte, dass das auch rechtssicher angeordnet werden kann.

Wenn Sie sagen, das Nachtflugverbot ist unverzichtbar, und den Landtag zitieren, dann fände ich es schön, wenn Sie dann eben auch einmal den Zusammenhang darstellten. Denn es wurde, wenn ich die Beschlüsse noch richtig in Erinnerung habe, Herr Abg. Kaufmann, halt auch der Ausbau mit erwähnt. Denn ein Nachtflugverbot ohne Ausbau hat niemand verlangt und wird es nach meiner Kenntnis auch nicht geben. Aber dafür sind Sie ja nicht.

Herr Abg. Kaufmann ist einer der größten privaten Einzelaktionäre, die ich kenne.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Ja, der größte wohl nicht! – Heiterkeit)

Er tritt auch jeweils auf der Hauptversammlung der Fraport auf.

**Vorsitzender**: Das war uns bisher unbekannt, Herr Bender.

(Große Heiterkeit)

Aber das zur Kenntnis zu nehmen und im Protokoll zu haben, darauf wird Herr Kaufmann sicherlich großen Wert legen.

(Erneute Heiterkeit)

Herr Abg. Boddenberg, bitte.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich will vorwegschicken: Ich spreche und frage hier nicht als Eigentümer, sondern als Abgeordneter.

Herr Bender, Sie haben die Frage der Lärmbelastung angesprochen. Sie haben ganz zu Anfang – wie ich finde, natürlich zu Recht – darauf hingewiesen, dass auch dem Unternehmen Fraport wie uns allen sehr bewusst ist, dass mit einem Ausbau neue Belastungen verbunden sind. Mir wäre es lieb, wenn Sie noch mal über den aktuellen Stand der Beratungen berichteten zum einen hinsichtlich der im Regionalen Dialogforum stattfindenden Diskussion über Lärminderungspotenziale oder -möglichkeiten. Ich meine damit aktive und passive Schallschutzmaßnahmen.

Zum Zweiten wäre ich dankbar, wenn Sie vielleicht noch mal ein wenig darauf eingehen, wie denn diese Gespräche im Programm Casa stattfinden. Ist es eher so, dass dort die Fraport aktiv auf Bürgerinnen und Bürger zugeht, oder ist es eher umgekehrt? Haben Sie das Gefühl, dass Anwohnerinnen und Anwohner, die möglicherweise in ein solches Programm fallen könnten, genügend informiert sind darüber, dass es dieses Programm gibt?

Aber im Wesentlichen hätte ich von Ihnen gern noch mal gewusst, weil wir darüber auch in der letzten Anhörung im Landtag schon häufiger diskutiert haben: Welche Lärminderungspotenziale sehen Sie denn als derjenige, der am Ende mit der Struktur des Unternehmens und des Betriebs natürlich als Einziger zu hundert Prozent zu tun hat? Die Airlines sind ja, auch wenn es große Nutzer und Kunden gibt, wie die Lufthansa, immer nur mit Teilaspekten beschäftigt.

Herr **Dr. Bender**: Ich denke, es gibt unwahrscheinlich viele Lärminderungspotenziale. Wir haben ja in der Vergangenheit erlebt, dass von der produzierenden Industrie, den Triebwerkherstellern bis hin eben auch zu dem, was ich vorhin mit der Entgeltpolitik der Fraport AG schon beschrieben habe, sehr viel erreicht wurde. Es gibt eine, wie ich finde, sehr spektakuläre Zahl: Am Frankfurter Flughafen ist der erste Düsenjet im Jahre 1957 gelandet, und ein solcher Jet ist 125-mal so laut wie ein Airbus neuer Generation, 125-mal so laut. Das zeigt, was in der Vergangenheit geschehen ist. Es gibt eben sehr viel ökonomischen Druck, hier auch voranzugehen, weil eben – man kann sagen: Gott sei Dank – die leiseren Triebwerke auch diejenigen sind, die weniger Kerosin verbrauchen. Das heißt, es gibt aus der Eigendynamik der Airlines sehr viel Anreiz, das leisere Gerät einzusetzen, weil man hier Geld spart. Wir haben ja in Frankfurt erreicht, dass die sogenannte Chapter-3-Flugzeuge, also die relativ lärmarmen – es gibt ja eben Kapitel-einteilungen für jedes Flugzeug, und das ist auch in den Papieren des Flugzeugs zertifiziert –, eben mit mehr als 99 % den überwiegenden Teil der Flugzeuge bei uns darstellen, weil es eben durch die Entgeltpolitik einfach lohnend ist, nur diese Maschinen zu fliegen. Und das kann man noch fortsetzen.

Es gibt viele Forschungsergebnisse, gerade auch im Hinblick darauf, dass man den Lärm über Luftwiderstand vermindert. Insofern bin ich hier sehr optimistisch, dass das

weitergeht, auch wenn Sie die Werte nehmen. Wir werden ja ab Samstag wieder den A 380 bei uns begrüßen können. Dann ist das halt nicht nur das größte Flugzeug, das im Moment gebaut wird, sondern eben auch eines der lärmärmsten – übrigens auch eines, das mit am wenigsten Kerosin verbraucht.

Das Casa-Programm, Herr Abg. Boddenberg, ist von uns sehr offensiv vertreten worden. Wir haben nicht allein, jetzt flächendeckend sozusagen, verkündet, dass wir hier bereit sind, sehr lärmbelastete Grundstücke und Häuser aufzukaufen, sondern sind ganz gezielt in die Gebiete gegangen, die dann eben auch einen Anspruch haben. Sie wissen, dass wir Infomobile haben. Wir sind also wirklich mit den Fachleuten vor Ort gewesen. Wir haben Beratungsstellen am Flughafen eingerichtet, haben von Flyern über elektronische Informationsmedien alles genutzt. Ich denke, es ist ja auch ein Erfolg. Denn die Bürgerinnen und Bürger nehmen das wahr, kommen zu uns, lassen sich beraten. Es ist dann sicher keine einfache Entscheidung, wenn man lange irgendwo gewohnt hat, das im Hinblick auf das Wachstum eines Verkehrsdrehkreuzes aufzugeben, aber das ist, denke ich, auf jeden Fall immer noch besser, als keine Alternative zu haben und hier leben zu müssen.

Das Gleiche gilt ja für die Entschädigungsprogramme, die wir fahren. Hier machen wir auch die Erfahrung, dass viele das Geld nehmen und dass dann über eine dingliche Belastung im Grundbuch auch sichergestellt wird, dass künftig eben nicht noch einmal kassiert wird, aber die Leute dort wohnen bleiben, weil sie eben in ihrer Region so verankert sind. Das muss halt jeder für sich entscheiden. Ich bin also optimistisch, dass das, was wir gezeigt haben, dass eben nicht der Lärm und andere Belastungen parallel zum Verkehr wachsen, sondern eine Entkoppelung stattfindet, in der Zukunft doch in einem größeren Umfang möglich sein wird als in der Vergangenheit.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Dr. Bender, weil Sie mich zuletzt so nett angesprochen haben, möchte ich doch auch für das Protokoll festhalten, dass mein Aktienbesitz an der Fraport genau 20 Stück umfasst, was die damalige Mindestquote war bei dem Vorabprogramm, und dass ich in meiner Eigenschaft als der Vorsitzende des Vereins KrAft e. V., nämlich der kritischen Umweltaktionäre der Fraport, insgesamt auch – ich sage: bedauerlicherweise – nicht mehr, sondern weniger als tausend Aktien vertrete. Bei über 90 Millionen Stück ist das leider nur ein noch nicht mal erkennbarer Tropfen auf den heißen Stein.

Zweite Bemerkung vorab, Herr Dr. Bender: Ein Teil Ihrer Ausführungen heute klang ein bisschen so, als wenn diejenigen, die gegen den Ausbau antreten, gleich den Flughafen schließen wollten. Nur damit da kein Irrtum entsteht: Das will keiner. Auch von unserer Seite will keiner den Flughafen schließen, um es noch einmal deutlich zu sagen; Herr Boddenberg glaubt mir nicht so ganz. Das haben wir aber immer wieder betont. Das liegt qualitativ auf der gleichen Ebene wie die Feststellung, dass der erste Jet, die erste 707, in Frankfurt gelandet ist, 125-mal so laut war wie heutzutage eine A 320. Das mag physikalisch richtig sein. Nur, ich kann nachts nur einmal von einem Flugzeug aufwachen. Auch die A 320, modernste Bauart, ist immer noch laut genug, um mich zu wecken. Und einmal wecken ist gleich bedeutend mit 125-mal wecken im gleichen Augenblick; denn man ist anschließend wach. Deswegen geht es darum, die Bevölkerung insgesamt vor Lärm zu schützen, und nicht um kleinliche Rechnereien, was auf der physikalischen Skala in Dezibel mehr oder weniger Lärm ist. Es gibt eine Schwelle, die Auf-



weckschwelle, mindestens diese, und wenn sie überschritten ist, dann ist die Nachtruhe dahin.

Letzte Bemerkung oder Frage, Herr Dr. Bender – das geht so ein bisschen ineinander über –: Wir hatten hier das letzte Mal – und heute wieder – auch den Vogelflugexperten Herrn Bernd Petri geladen. Er hat uns leider abgesagt; ich bedauere das sehr. Er steht doch jetzt in Ihren Diensten. Von daher wäre es vielleicht hilfreich, wenn man noch mal versuchen könnte, ihn zu motivieren oder anzuregen, weil doch gerade der Vogelflug und die Sicherheit in diesem Zusammenhang ein ganz wichtiger Punkt sind, damit wir uns dazu vielleicht auch schlau machen können.

Jetzt will ich noch vier Fragen stellen. Erstens: Sie, Herr Dr. Bender, haben das Mediationsergebnis hoch gehalten. Ich frage mich, was im Zusammenhang mit dem Anti-Lärm-Pakt denn praktisch geschehen ist, seitdem das Mediationsergebnis vorliegt. Sowohl beim CDA, um nur Beispiele zu nennen, als auch in der Frage der Verschiebung der Aufsetzschwelle sind wir, wenn ich das recht sehe, für den Betrieb zumindest noch keinen Schritt weitergekommen. Das heißt, hier gäbe es sicher Möglichkeiten, die noch immer nicht umgesetzt sind. Warum ist das so, und wann kann man damit rechnen, dass da etwas geschieht?

Zweite Frage: Das in Berlin gerade beschlossene Lärmschutzgesetz wird ja von nicht wenigen Leuten auch als Lex Fraport bezeichnet im Hinblick auf die Verschiebung der schärferen Werte auf einen späteren Zeitpunkt. Aber insgesamt war festzustellen, auch durch öffentliche Erklärungen von Ihnen, dass Sie sich dafür eingesetzt haben, dass schlechtere, das heißt, die Bevölkerung weniger schützende Werte in diesem Gesetz verankert werden, als es das Mediationsergebnis vorsah. Deswegen frage ich vor diesem Hintergrund: Wie halten Sie es mit dem Mediationsergebnis? Hätte man das nicht auch mit großem Engagement dann in die bundesgesetzliche Regelung einbeziehen müssen?

Nächster Punkt: Wir reden immer davon, den Ausbau des Flughafens auch wegen der Arbeitsplätze für wichtig zu halten. Nun gab es in den Unterlagen – das ist jetzt aus dem Planfeststellungsverfahren, aber ich denke, es geht ja um dasselbe Verfahren – einmal eine Prognose mit dem Zeithorizont 2015. Sie wissen das alle, meine Damen und Herren. Jetzt gibt es eine neue mit dem Zielhorizont 2020. Was man beobachten kann, ist, dass man in beiden Fällen, im Planungsfall, also dann, wenn der Ausbau realisiert würde, für das Endjahr, also einmal 2015, einmal 2020, eine gleiche Zahl von am Flughafen Beschäftigten, nämlich jeweils 95.000, prognostiziert. Daraus ist zu folgern, dass zwischen 2015 und 2020, obwohl die Passagierzahl in diesem Zeitraum um über den Daumen rund 7 Millionen steigen soll, keine weiteren Arbeitsplätze prognostiziert werden. Das macht einen doch stutzig. Vielleicht können Sie auch dazu noch etwas sagen.

Und meine letzte Frage, Herr Dr. Bender. Sie sagten mit Verve und deutlich: Prognosen waren in der Vergangenheit immer zu niedrig; es ist immer mehr passiert, als man ursprünglich prognostiziert hatte. Richtig, es gab einmal eine Prognose der FAA, wenn ich das recht sehe, in einer Anhörung des Hessischen Landtags, ich meine, 1981 auch vorgetragen. Damals ging man davon aus, dass die jetzt – sie war ja damals in Planung bzw. stand noch vor der Realisierung – bestehende Rahmenkonfiguration in Frankfurt nicht mehr als 323.000 – meine Zahl, andere sagen 330.000, darüber müssen wir jetzt nicht streiten – Flugbewegungen zuließe. Wie wir wissen, ist die Ist-Zahl im letzten Jahr

rund 490.000. Sie sagen jetzt im Soll: Ursprünglich waren es 657.000, jetzt sind es 701.000, was die jetzt zur Realisierung beantragte Planung, die auch Gegenstand des Landesentwicklungsplanverfahrens ist, beinhaltet, im Soll: 701.000. Das maximale Ist werden wir in der Zukunft erleben. Aber Sie können doch vielleicht nachvollziehen, dass wir Ihnen die 701.000 nicht glauben. Es gibt Gutachten – das wird heute wahrscheinlich auch noch mal angesprochen werden, es ist in der letzten Runde hier angesprochen worden – mit einer planbaren Kapazität von mindestens deutlich über 900.000.

Wenn das so ist, dann ist das Problem, dass alle Bewertungen der Folgen dieses Ausbaus, wenn er denn käme, ja auf diese maximal technisch machbare Zahl und nicht auf die jetzt beantragte Zahl bezogen sind, weil wir ja wissen, dass das Bundesverwaltungsgericht beschlossen hat, dass, wenn ein Bauwerk oder eine Planung genehmigt und realisiert ist, man dies auch ausnutzen kann. Und genau an dieser Stelle ist, denke ich, auch zu Recht aus der Politik ein sehr kritischer Blick gefragt. Wir müssen entscheiden in voller Kenntnis der Folgen, die es haben kann, und nicht unter dem Aspekt: Da wird so einiges, na ja, verwischt, indem man sagt: wir haben ja nicht mehr beantragt, und über alles Weitere sollen künftige Generationen entscheiden. Nein, beim letzten Mal war es auch so. Die Prognose, die hier verkündet wurde, mehr ginge nicht, ist deutlich, nämlich rund 50 % niedriger als das, was zwischenzeitlich schon realisiert worden ist. Und wenn man Ihre Planungsunterlagen anschaut, wäre ja – Stichwort Planungsnullfall – für das jetzige Verfahren, Beibehaltung der bisherigen Konfiguration, noch einmal eine Steigerung auf plus/minus rund 530.000 mindestens drin. Das ist doch deutlich anders als das, was damals vorgetragen wurde.

Vor dieser Frage stehen wir jetzt: Wie sieht das für den gegenwärtigen Planungszustand und dessen zukünftige Entwicklung aus?

Herr **Dr. Bender**: Anti-Lärm-Pakt, Herr Abg. Kaufmann: Ich hatte ja einige Elemente genannt. Das ist ja nichts, was die Mediation ganz im Detail festgelegt hat, sondern es ist ja der Punkt, dass verständlicherweise gesagt wurde: Wir haben ja im Moment im Gegensatz zu der Diskussion um die 18 West eben den Schwerpunkt auf einer Lärmbetroffenheit der Bevölkerung. Sie wissen, dass damals vor allem der Flächenverbrauch diskutiert wurde. Heute steht der Lärm im Mittelpunkt. Ich darf daran erinnern, dass ich bei der Anhörung des Landtages zur Mediation damals ein 10-Punkte-Programm der Fraport AG, ein freiwilliges 10-Punkte-Programm, vorgetragen habe, das wir ganz genau abgearbeitet haben, in dem sich der Anti-Lärm-Pakt, denke ich, wieder findet.

Zu den Punkten, die Sie genannt haben, ist eben umstritten, ob sie geeignet sind, unter dem Label Anti-Lärm-Pakt zu agieren. Es gibt eben die Experten von der Flugsicherung, auch die Piloten, die all die Themen, die Sie angesprochen haben, abgelehnt haben, weil entweder die Wirkung nicht erzielt wird oder weil eben die negativen Dinge überwiegen.

Zu dem Fluglärmschutzgesetz, das Sie angesprochen und mit der Mediation verglichen haben: Wir haben jetzt, glaube ich, die zehnte Auflage unserer bilateralen Diskussion über das Thema, aber ich wiederhole es gern, Herr Kaufmann; das können Sie auch in der Hauptversammlung dann – wie jedes Jahr wieder – fragen. Wir haben eben in der Mediation dieses Ergebnis, das Sie reklamieren, nicht, sondern es gibt dort eine Aussage, und es gibt dort auch eine Fußnote, die belegt, dass wir diese Werte eben für falsch

halten. Insofern gibt es kein Abweichen von unserer Stellungnahme in Berlin zu den Lärmschutzgesetzen und dem, was in der Mediation diskutiert wurde.

Die Arbeitsplätze – auch das wissen Sie –: Wir haben ja im Einvernehmen mit der Genehmigungsbehörde ursprünglich einen Prognosezeitraum 2015 gehabt. Ich habe mal sarkastisch gesagt: Wenn die Genehmigungsverfahren in Deutschland noch länger brauchen als bisher, dann wird auch 2020, nämlich das neue Prognosedatum, nicht reichen, und wir werden dann noch eine neue Prognose abgeben müssen. Wir haben uns dann also der Prognose 2020 gestellt, haben aber, um das Verfahren zu beschleunigen, nicht mehr die volle Erhebung für die Arbeitsplätze gemacht, wie damals bei der Prognose für 2015. Dies ist schlicht der Grund, Herr Kaufmann, und nicht etwa das, was Sie vermuten, dass wir dann in der Zahl der Arbeitsplätze nicht mehr wachsen. Wir haben dann eine Sensibilitätsanalyse vorgenommen und keine richtige wissenschaftliche Untersuchung.

Wenn Sie in Ihrer letzten Frage zu den Flugbewegungen das vergleichen, müssen wir, glaube ich, semantisch etwas genauer sein. Es gibt Kapazitätsaussagen, es gibt Prognoseaussagen. Sie haben einmal von der FAA – ich kann das nicht bestätigen, weil ich das jetzt nicht mehr weiß – von 1981 etwas genannt, und das war offensichtlich eine Kapazitätsaussage. Das war sicherlich nach dem damaligen Stand des Wissens. Ich sage Ihnen ein Beispiel: Wenn am Samstag die A 380 in der Lufthansa-Version mit 550 Passagieren gen New York schwebt – sie fliegt, glaube ich, am Wochenende –, dann haben wir natürlich eine sehr viel höhere Produktivität im Start- und Landebahnsystem, als wenn eine Cessna mit fünf Business Passengers irgendwohin fliegt. Das ist sehr schnell nachvollziehbar. Das heißt, es gibt heute auch in der Flugsicherung, in den ganzen Air Traffic Control-Verfahren ganz andere Möglichkeiten der Staffelung und von da aus eben auch andere Bahnbenutzungsstrategien, sodass die damaligen Kapazitätsaussagen vielleicht deswegen überholt sind.

Das, was Sie mit den 701.000 Bewegungen zitiert haben, Herr Abg. Kaufmann, ist eine Prognose, und zwar eben, was für Bewegungen bei einem unterstellten Mix an Maschinen dann in diesem Jahr in Frankfurt stattfinden werden, und es ist keine Kapazitätsaussage. Insofern gibt es auch keinen Anlass, an der Richtigkeit zu zweifeln.

Abg. **Heike Hofmann:** Herr Bender, Sie haben sich eingangs Ihres Statements selbst als guten Nachbarn der Region dargestellt. Ich frage Sie konkret zum Schallschutzprogramm der Fraport: Warum haben Sie sich denn unabhängig von den gesetzlichen Verpflichtungen, die Sie haben, in der Frage der zeitlichen, aber auch der räumlichen Ausweitung des Schallschutzprogramms in der Vergangenheit nicht gerade kooperativ gezeigt?

Zum Zweiten wird ja auch in diesem Programm zum einen die Abwicklung des Programms kritisiert, was die Vertragsausgestaltung anbelangt, die nämlich dahin geht, dass die Ausführung sozusagen bei den Betroffenen liegt, und zum Zweiten auch die technische Ausgestaltung des Programms natürlich hinterfragungsbedürftig ist. Ich möchte bitten, dass Sie dazu noch mal Stellung nehmen.

Herr **Dr. Bender**: Frau Abg. Hofmann, das Schallschutzprogramm in seiner räumlichen Ausdehnung ist uns ja aufgegeben worden. Ich kann Ihnen aus meiner Erfahrung in den vielen Jahren nur sagen: Es ist natürlich immer so, dass am Ende irgendwo eine Grenze ist und dann jemand fragt: „Warum ist die Grenze hier? Ich lebe 20 m weiter. Das ist doch willkürlich.“ Aber nehmen Sie den mit hinein, haben Sie wieder einen anderen Nachbarn, der das als willkürlich empfindet. Sie müssen rationale, nachvollziehbare Kriterien haben, und die hat die Behörde gehabt, nämlich die Lärmbetroffenheit. Dann gibt es eben abgeschwächte Lärmbetroffenheiten und damit eine Grenze. Insofern halte ich das für sehr nachvollziehbar. Wir haben da sehr viele Diskussionen, die zitieren Sie zu Recht, weil die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, wenn da jetzt in einem Straßenzug die eine Straßenseite betroffen ist, die andere nicht, sagen: „Das kann doch nicht wahr sein; ihr seid verrückt, ihr seid kleinlich“ und ich weiß nicht, was alles. Aber am Ende ist es halt so, wie ich es beschrieben habe. Und wenn wir diese Grenze nicht einhalten, dann gibt es im Grunde genommen eine neue Willkür.

Die Abwicklung kann man unterschiedlich sehen. Ich habe das eher so erfahren, dass die Bürgerinnen und Bürger sagen: Ich will das selbst in der Hand behalten, ich habe dann auch einen Handwerker, der vielleicht mein Vertrauen hat oder schon in dem Haus oder in der Wohnung gearbeitet hat; der soll das machen. Wir wollen den Bürger ja auch nicht damit belasten. Es gibt eine Ingenieurgesellschaft, die in unserem Auftrag das aufnimmt und auch begleitet. – So ist das doch, denke ich; ich frage mal hier die Experten. So kenne ich das. Und insofern habe ich da, ehrlich gesagt, noch gar keine Kritik gehört. Aber wenn im Einzelfall jetzt eine ältere Person oder so sagt, das ist mir alles zuviel, dann will ich hier gern zusagen, dass wir da eine Lösung finden. Dann muss halt einer von der Firma ran und wird das begleiten, damit da nicht irgendeine Last entsteht.

**Vorsitzender**: Herzlichen Dank, Herr Dr. Bender. Ich sehe jetzt keine Wortmeldungen mehr. – Ach, Herr Kaufmann? Ich bin etwas in Sorge, dass Sie sich bei den Kommunalvertretern jetzt unbeliebt machen, indem Sie ständig fragen. Aber bitte sehr.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Herr Vorsitzender, das ist mein Schicksal, dass ich mich immer mal unbeliebt mache. Jetzt kann ich mir aussuchen, ob bei Herrn Dr. Bender oder bei den Kommunalvertretern.

Ich wollte nur noch ein paar kurze Anmerkungen machen, Herr Dr. Bender. Sie haben die Begriffe Kapazität und Prognose gegeneinander gestellt. Am Ende ist für die Menschen in der Rhein-Main-Region das relevant, was tatsächlich passiert. Insofern, denke ich, haben Sie mir auch ein Stück weit zugestanden, dass es richtig wäre, die maximal erreichbare Kapazität mit dieser Planung auch tatsächlich zu bewerten und nicht Prognosen, die sich, wie Sie selber vorhin schon sagten, sich in der Vergangenheit eher als immer zu niedrig erwiesen haben. Und das haben wir bisher nicht. Denn alle Untersuchungen sind früher auf die 657.000, jetzt auf die 701.000 Flugbewegungen gestellt worden, was Lärmauswirkungen – um nur ein Beispiel zu nennen – angeht. Von daher ist das offensichtlich wohl ein falscher Weg, der nicht die richtige zukünftige Belastung tatsächlich beschreiben kann.

Aber mein Hinweis geht noch dahin: Ich sprach von Flugbewegungen, und Sie sprachen von Produktivität. Sowohl eine Cessna mit fünf Business-Personen an Bord als auch eine A 380 mit 550 Passagieren an Bord bedeuten, wenn sie in Frankfurt starten, jeweils eine Flugbewegung. Es ist völlig richtig, dass es sehr viel produktiver ist, bezogen auf die Passagierzahlen, wenn man mit den großen Flugzeugen operiert. Aber wenn es um die Zahl der Flugbewegungen geht, denke ich, ist das nach wie vor dasselbe. Darauf wollte ich hinweisen.

Letzte Frage: Sie hatten gesagt, die Zahl 95.000 Beschäftigten im Planungsfall sei in beiden Fällen gewissermaßen der Tatsache geschuldet, dass man nicht noch mal genauer hat untersucht und mehr Aufwand hat hineinstecken wollen. Darf ich Sie darauf hinweisen, dass diese Zahl in dem Gutachten über die Auswirkungen des landseitigen Verkehrs steht. Wir müssen also davon ausgehen, dass der landseitige Verkehr in der Prognose 2020 als fälschlicherweise zu niedrig eingestuft worden ist. Denn ich habe Sie so verstanden, dass man, wenn man es genau untersuchen würde, im Jahr 2020 wahrscheinlich zu einer höheren Beschäftigtenzahl käme, als man im Augenblick die fortgeschriebene Zahl aus 2015 verwendet hat.

**Herr Dr. Bender:** Das, was ich zur Produktivität gesagt habe, Herr Kaufmann, ist völlig richtig. Denn die Bewegungszahlen sind eine abgeleitete Größe. Die Prognose bezieht sich selbstverständlich nicht auf Bewegungen, sondern auf Verkehr, und dann reden wir über Passagierzahlen und über Cargovolumen, und dann wird eben in einem Flottenmix unterstellt, wie das abgeflogen wird. Das heißt, wenn wir größere Maschinen einsetzen und zum Beispiel den Anteil der Heavy Planes, wie wir das nennen, der Großmaschinen so anheben können, wie das in Heathrow der Fall ist – das ist ja eine unserer Strategien, damit wir mehr Intercontinentalverkehr haben und Domesticverkehr stärker auf die Schiene bekommen – mit Investitionen ins Air/Rail-Terminal und was wir da alles tun, um das durchzusetzen, dann wird sich eben die Zahl der Bewegungen verändern. Ich denke, das ist auch ökologisch sehr sinnvoll, weil zum Beispiel der Sitzladefaktor im Interkontinentalverkehr sehr, sehr viel höher ist als im Domesticverkehr. Das heißt, wir haben hier dann wirklich auch niedrigere Werte pro Passagier.

Ihre Sorge, dass der landseitige Verkehr hier nicht richtig betrachtet wurde, ist nicht berechtigt. Wir haben die Auswirkungen des landseitigen Verkehrs voll erhoben, aber eben gemeint, es ist relativ egal, ob wir jetzt über 95.000 oder über 110.000 Beschäftigte am Flughafen sprechen. In den fünf Jahren haben wir eben diese Zahl so, wie ich es vorhin beschrieben habe, nur in einer Sensibilitätsanalyse betrachtet und nicht verändert. Aber das gilt nicht für die Verkehrsbetrachtung. Hier ist genau geguckt worden.

**Vorsitzender:** Vielen herzlichen Dank. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen mehr. Dann darf ich den Teil des Vortrags des Vorhabenträgers verlassen und mich bei Ihnen, Herr Dr. Bender, sehr herzlich bedanken.

Ich habe mittlerweile erfahren, dass wir fünf Landkreise hier haben. Das würde bedeuten, dass wir bis 11 Uhr mit dem, was ich vorhin angekündigt habe, nicht ganz fertig würden. Ich möchte Ihr Einverständnis voraussetzen, dass wir jetzt Herrn Oberbürgermeister Jens Beutel von unserer Nachbarstadt Mainz aus dem Land Rheinland-Pfalz

vorziehen und Ihnen, Herr Oberbürgermeister, die Gelegenheit geben, Ihre Stellungnahme abzugeben.

Herr **Beutel**: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist natürlich sehr erfreulich für einen Mainzer, in Wiesbaden im schönen Hessischen Landtag das Wort zu erhalten für ein wichtiges Vorhaben, das sehr vorprägend ist für das, was heute im Mittelpunkt der Erörterung steht: die Erweiterung des Flughafens Rhein-Main. Ich bedanke mich ausdrücklich dafür, dass hier auch über die Rheingrenze hinweg die Möglichkeit besteht, Gedanken, Anregungen, auch Bedenken vorzutragen. Denn der Rhein ist im Rhein-Main-Gebiet nicht die Grenze, und der LEP wird sich auch über den Rhein hinweg bemerkbar machen – im wahrsten Sinne des Wortes. Ich will zu den wesentlichsten Punkten hier kurz die Stellungnahme der Stadt Mainz abgeben.

Erster Punkt: Auch die Stadt Mainz – und das ist eine Feststellung, die nicht überrascht – sieht im Flughafen Frankfurt Rhein-Main einen wichtigen Wirtschaftsfaktor. Daran kann kein Zweifel sein. Aber genauso wenig Zweifel besteht daran, dass er in seiner Ausdehnung seine Grenzen erreicht hat. Bei einem weiteren Ausbau wandelt sich der wirtschaftliche Segen zum Fluch für eine ganze Region.

Wir haben in der Stadt heute schon die Situation, dass wir Ansiedlungswillige wieder abwandern sehen. Das gilt sowohl für Gewerbe wie für Wohnen. Sie sagen, der Lärm, der heute schon besteht, ist ein Anti-Incentive, und dies wird sich beim Ausbau des Flughafens sehr verstärken. Deshalb setzt sich die Landeshauptstadt Mainz für eine Optimierung ohne Ausbau und für die Nutzung von Alternativmöglichkeiten und Kapazitätsreserven ein.

Die LEP-Änderung nimmt in unzulässiger Weise und quasi unter Ausschluss der Öffentlichkeit einen wesentlichen Teil der Genehmigung des geplanten Flughafenausbaus dadurch vorweg, dass letztverbindlich über den Standort einer neuen Bahn entschieden wird. Dies geschieht, ohne dass nahe liegende und vorzugswürdige Alternativen zum Ausbau geprüft werden. Als solche ist etwa zu nennen eine verstärkte Zusammenarbeit der Flughäfen Frankfurt und München als Hub-Flughäfen der Star Alliance. Diese unvollständige Alternativenprüfung führt, zumindest nach der jüngsten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, zu einem Abwägungsfehler, der nach der dieser Rechtsprechung dann auch auf die vorgesehene Planfeststellung durchschlägt. Also ein rechtliches Bedenken, dass Sie in Ihr Kalkül auch wirklich einbeziehen sollten. Wir fordern als Stadt Mainz aus diesem Grunde, dass das LEP-Änderungsverfahren mit vollständiger Alternativenprüfung wiederholt wird.

Der zweite Punkt: Die geänderte Fassung des LEP widerspricht der Mediation: Der Ausbau des Flughafens in der Nordwestvariante ist Ziel der Raumordnung nach der beabsichtigten LEP-Änderung, ein Nachtflugverbot aber vermissen wir. Das ist heute ja auch schon angesprochen und durchgängig thematisiert worden. Ich möchte darauf hinweisen: Damit droht das Szenario „Ausbau ohne jegliche Beschränkungen des Flugverkehrs“. Dies gilt umso mehr, als ich wiederholt so etwas von dem Vorstandsvorsitzenden der Fraport erfahren habe, aber auch von dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa, der nicht müde wird zu sagen: Nachtflugbeschränkungen mit uns nicht! Die Landeshauptstadt Mainz fordert aus diesem Grund, ein Nachtflugverbot als

Ziel in den LEP aufzunehmen – ein Nachtflugverbot natürlich, das diesen Namen verdient, also von 22 bis 6 Uhr.

Dritter Punkt: Unsere Region ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort. Aber sie ist auch Lebensraum und Lebensmittelpunkt für mehr als vier Millionen Menschen, die schon jetzt in einem Maße durch Lärm gestört und belastet werden, das kaum noch erträglich ist. Der zusätzliche Lärmteppich, der sich in der Folge des geplanten Flughafenausbaus über die Region zu legen droht, wird – ich habe eingangs darauf hingewiesen – auch weitere Menschen zum Abwandern bewegen. Fraport erwartet immerhin eine weitere Zunahme des Luftverkehrsaufkommens um nahezu 50 %. Und wenn ich Sie, Herr Dr. Bender, gerade richtig verstanden habe, sagten Sie, die Prognose von damals habe nicht so richtig gestimmt, und die heutigen Prognosen werden sicherlich auch nicht so richtig stimmen.

Die Belange des Lärmschutzes werden in der LEP-Änderung viel zu gering gewichtet. Die Belastung der Bevölkerung durch verkehrsbedingten Lärm und insbesondere durch Fluglärm stellt nach der Entscheidung des OVG Brandenburg vom 10.02.2005 zum Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung der Länder Berlin und Brandenburg „eines der schwerwiegendsten Probleme des Umwelt- und Gesundheitsschutzes“ dar.

Das OVG folgert hieraus, dass es nicht genügt, durch Festlegung von Siedlungsbeschränkungszonen das Entstehen weiterer Wohnbebauung im Umfeld eines bereits vorhandenen Flughafenstandortes zu vermeiden, sondern dass die zu erwartende Lärmbelastung ein gewichtiger Gesichtspunkt bei der Abwägungsentscheidung zwischen unterschiedlichen Flughafenstandorten sein muss.

Die vorliegende Planung hat darauf in keiner Weise Bezug genommen, wird dem nicht gerecht, indem sie nämlich lediglich unter Rückgriff auf die Planfeststellungsunterlagen der Fraport AG drei Varianten des Flughafenausbaus an – und das Wichtige – ein- und demselben Standort vergleicht, ohne Alternativstandorte ernsthaft in Erwägung zu ziehen. Die sogenannte „Vorzugsvariante Nordwest“ führt auf dem Gebiet des Landes Rheinland-Pfalz zu den stärksten Belastungen. Diese werden dabei methodisch noch wesentlich unterschätzt, denn die Planung legt 701.000 Flugbewegungen jährlich zugrunde, obwohl seitens der Zukunftsinitiative Rhein-Main gutachtlich nachgewiesen wurde, dass mindestens 900.000 Flugbewegungen pro Jahr zu erwarten sind. Und was möglich ist, ist am Ende auch zu erwarten.

Darüber hinaus werden die neuesten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung nicht berücksichtigt. Insbesondere die jüngst vorgestellte Belästigungsstudie des Regionalen Dialogforums belegt, dass die bisherigen Zumutbarkeitsgrenzen für die Fluglärmbelastung deutlich nach unten korrigiert werden müssen. Die Abwägungsgrundlage für die LEP-Änderung ist heute schon überholt, meine Damen und Herren. Das bitte ich bei dieser Entscheidung mit zu berücksichtigen.

Wir fordern deshalb, eine völlige Neubewertung der ausbaubedingten Lärmbelastung vorzunehmen und auf dieser Grundlage den Ausbau abzulehnen.

Vierter Punkt: Die LEP-Änderung verstößt darüber hinaus gegen die Leitvorstellung der nachhaltigen Raumentwicklung nach § 1 Abs. 2 des Bundesraumordnungsgesetzes,

der dann auch in § 1 des Hessischen Landesplanungsgesetzes verankert ist. Die Vernichtung des Kelsterbacher Waldes sowie eine weitere Zunahme des Luftverkehrsaufkommens um nahezu 50 % gegenüber dem heutigen Zustand würden die ökologischen Funktionen des Teilraums rund um den Flughafen, zu dem auch die Landeshauptstadt Mainz gehört, so stark beeinträchtigen, dass eine ausgewogene Ordnung zwischen den sozialen und wirtschaftlichen Ansprüchen an den Raum einerseits und den ökologischen Funktionen des Raumes andererseits nicht mehr gegeben wäre. Hier bei uns im Raum wären dadurch die Schutzgebiete Laubenheimer/Bodenheimer Ried und das Dünen- und das Sandgebiet Mainz-Ingelheim erheblich beeinträchtigt.

Deshalb rügt die Stadt Mainz in diesem Zusammenhang, dass die Auswirkungen des geplanten Flughafenausbaus auf Rheinland-Pfalz in keiner Weise berücksichtigt worden sind.

Der fünfte Punkt: Die Landeshauptstadt Mainz kritisiert insgesamt die bislang verfehlte Planung für die Erweiterung des Flughafens Rhein-Main, die in weiten Teilen auf Daten von Fraport basiert, die nicht realistisch sind, seien es die Prognosen zu Flugbewegungen – dazu habe ich ausgeführt –, seien es die Prognosen zum Passagieraufkommen der Zukunft oder die erwartete Lärmbelastung. Nahezu all diese Szenarien sind von der Zukunftsinitiative Rhein-Main längst widerlegt.

Sicherheitsbedenken bezüglich Vogelschlag – vorhin schon kurz angesprochen worden – sind in diesem Zusammenhang sträflich vernachlässigt worden.

Wir kritisieren zudem, dass immer wieder versucht wurde, Gegner des Flughafenausbaus wie die ZRM aus dem Planungsverfahren herauszuhalten. Ich sage in diesem Zusammenhang noch einmal ganz deutlich: Die gravierenden Folgen, die ein Flughafenausbau haben wird, machen nicht an der Rheingrenze Halt. Es kann nicht sein, dass die Auswirkungen des geplanten Ausbaus auf Rheinland-Pfalz in keiner Weise berücksichtigt werden.

Aus all diesen genannten Gründen, meine Damen und Herren, wird die Landeshauptstadt Mainz gemeinsam mit der ZRM weiterhin auch juristisch gegen die Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Rhein-Main vorgehen und sich gegen eine entsprechende Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 einsetzen. Für einen offenen und fairen Dialog stehen wir selbstverständlich jederzeit zur Verfügung. Ich komme sehr gern nach Wiesbaden.

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank, Herr Oberbürgermeister. – Ich habe zwei Wortmeldungen zu Fragen, zunächst Herr Abg. Boddenberg.

Abg. **Michael Boddenberg:** Herr Oberbürgermeister, wenn ich Sie richtig verstanden habe, plädieren Sie zum einen für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr und sagen gleichzeitig, dass Sie die Grenzen des Wachstums im Bereich des Flughafens, von dem wir hier reden, für erreicht halten. Sie sind also auch gegen einen Ausbau. Sind Sie sich eigentlich bewusst – das ist meine erste Frage –, was das für das Unternehmen bedeuten würde, wenn Sie das, was Sie hier gerade fordern, eins zu eins umsetzen, wie viel Umsatzverlust und wie viel Verlust an Flugbewegungen das schon bei der, wie gesagt,



heute aktuell von Ihnen erhobenen Forderung bedeuten würde, auch wie viel Verlust an Arbeitsplätzen es bedeuten würde? Wir reden in diesem Bereich – ich weiß nicht, ob Sie das wissen – über etwa 60.000 bis 65.000 Beschäftigte. Herr Bender hat heute von fast 70.000 auf dem Flughafen Beschäftigten gesprochen, und ich glaube mich zu erinnern, Herr Dr. Bender, dass es noch einmal das 1,9-Fache im Umland des Flughafens ist. Das heißt, wir reden über roundabout 200.000 Beschäftigte. Wenn ich das, was Sie hier vortragen, herunterrechne, dann haben Sie gerade eben 20.000 Arbeitsplätze vernichtet. Ist Ihnen das bewusst?

Zweitens. Ist Ihnen und auch der Mainzer Bevölkerung, für die Sie ja hier als Oberbürgermeister sprechen, bewusst, dass es aus rheinland-pfälzischer Sicht einen positiven Saldo in Höhe von 49.000 Arbeitsplätzen gibt? Das heißt, 49.000 Menschen haben per Saldo – es ist immer so, dass auch Hessen nach Rheinland-Pfalz gehen, um dort einer Beschäftigung nachzugehen, aber das ist der positive Saldo aus rheinland-pfälzischer Sicht – in Hessen Beschäftigung. Ich frage einfach mal, ob Ihnen diese Zahl bewusst ist.

Zum Dritten frage ich Sie: Was wäre denn Ihr Szenario oder Ihre Erwartung, um noch mal zur Frage 1 zu kommen, was die weitere Entwicklung des Frankfurter Flughafens angeht? Herr Dr. Bender hat ja heute Morgen gesagt, er kennt kein Unternehmen – ich schließe mich dem an, ich kenne auch kein solches Unternehmen –, das für sich beschlossen hat oder beschließt, zu wachsen aufzuhören, und das dies lange durchhält. Meine Frage ist: Wie sehen Sie denn die Zukunft des Frankfurter Flughafens ohne den Ausbau mit dem von Ihnen für die Zeit von 22 bis 6 Uhr gewünschten Nachtflugverbot?

Herr **Beutel**: Der Oberbürgermeister hat genauso wie die Landtagsabgeordneten natürlich nicht nur die betriebswirtschaftlichen Dinge, sondern auch die Zukunft ihrer Region vor Augen zu haben, und die ist nicht nur betriebswirtschaftlich zu definieren. Diese Zukunft, die nicht nur die Stadt Mainz betrifft, ist aufs erheblichste gefährdet, Herr Abgeordneter, denn die Szenarien, die ich eingangs beschrieben habe, sind keine Einzel- und Drohszenarien, sondern das ist erlebte Realität für einen Oberbürgermeister in seiner Stadt, wie seit vielen Jahren die Bürger, die auf ihn zukommen, sagen. Und das geht quer durch alle Parteien in einer sehr heterogenen Gesellschaft, in der wir natürlich auch in Mainz leben. Wir haben dort ein Thema, das die Mainzer und Mainzerinnen eint, und das ist die Klage über den zunehmenden Fluglärm, der ja heute schon besteht, auch aufgrund der Flugroutenänderung, und in der Zukunft zu entstehen droht. Diese Zahl heißt auch, wenn ich Ihrer Argumentation folge und das betriebswirtschaftlich herunterzone, dass das Wachstum von Fraport möglicherweise nicht in einem solchen Maße geschehen kann, wie es Fraport sich vielleicht erträumt, aber dass die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Mainz in einem sehr viel gravierenden Maße und nicht nur betriebswirtschaftlich in Zukunft erheblich beeinträchtigt ist.

Stellen Sie sich vor, die Routen gehen mitten über den Dom. Ich will jetzt hier gar nicht sentimental und emotional reagieren. Aber wir können hier schon feststellen, dass auch bei den Risiken, die sich daraus ergeben können und die sich ja dann in einer 100-, 200-jährigen Risikoberechnung – es kann aber auch nächstes Jahr sein – niederschlagen können, erhebliche Beeinträchtigungen für die Stadt Mainz erfolgen. Was die emotionale Lage der Mainzer und Mainzerinnen angeht, würde ich Ihnen dringend empfeh-

len, einmal nach Mainz zu kommen, und zwar nicht nur zur Fastnacht. Sie ist eine aufgewühlte – und dies quer durch alle Bevölkerungsschichten. Ich kann das hier dem Hessischen Landtag nur so drastisch schildern – ich bin als ruhiger Mensch bekannt –: Es ist eine Situation, in der die Stadt Mainz wirklich aufgebracht ist.

(Abg. Michael Boddenberg: Die Frage selbst ist nicht beantwortet worden!)

Abg. **Dieter Posch**: Herr Oberbürgermeister, nur eine kurze Anmerkung: Ein Teil der Dinge, die Sie vorgetragen haben, ist meines Erachtens nicht Gegenstand des LEP-Verfahrens, sondern wird im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren dann dem Abwägungsprozess zugeführt werden müssen. Mit diesem Problem haben wir es permanent in der Anhörung zu tun, dass in den unterschiedlichen Verfahren die gleiche Thematik dargestellt wird. Nur zur Klarstellung, dass wir uns schon bewusst sind, hier differenzieren zu müssen.

Ich habe aber eine konkrete Frage: Sie haben gleich eingangs davon gesprochen, dass der Ausbau des Frankfurter Flughafens zu Abwanderung geführt habe und führen würde. Können Sie dies bitte konkretisieren, und zwar dergestalt, dass es eine Kausalität gibt zwischen Abwanderung einerseits und dem Ausbau des Flughafens andererseits?

Herr **Beutel**: Zu Ihrer ersten Frage: Selbstverständlich weiß ich, dass dies in dem Planfeststellungsverfahren dann endgültig entschieden wird. Aber natürlich hat der LEP vorprägende Wirkung, die nicht zu unterschätzen ist und am Ende die Weichen stellt. Deswegen habe ich diese Bedenken auch hier so benannt.

Die Frage der Nichtansiedlung – so hatte ich es eingangs gesagt – von Unternehmen, die in Mainz vorgeschrieben haben, möchte ich aus gewissen Gründen jetzt nicht konkretisieren. Aber ich kann Ihnen versichern, dass es nicht nur ein oder zwei Unternehmen waren und dass, was die Wohnbevölkerung angeht, in einem massiven Maße auch schon Abwanderungen erfolgt sind.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich will nur noch für das Protokoll festhalten, dass ich meine Fragen als nicht beantwortet ansehe; denn Sie sind mit keinem Wort auf die Frage der Arbeitsplätze eingegangen. Das war ja der wesentliche Punkt. Das gilt auch für die Frage der Entwicklung des Unternehmens Fraport.

Herr **Beutel**: Ich glaube, es ist jetzt nicht die Aufgabe der Kommunen, die Szenarien für die Fraport darzustellen. Wir haben dies in vielfältiger Weise getan. Für mich geht es heute darum, zum LEP Stellung zu nehmen. Das ist die Aufgabe, zu der ich heute hier geladen bin.

Abg. **Dieter Posch**: Ich wollte nur feststellen: Sie haben eingangs nicht davon gesprochen, dass möglicherweise ein Unternehmen sich nicht ansiedelt, sondern Sie haben expressis verbis den Begriff der Abwanderung benutzt. Meine Frage ging darauf hinaus: Besteht eine Kausalität zwischen dem Ausbau des Frankfurter Flughafens und der Ab-

wanderung? Wenn ja, bitte quantifizieren Sie diese! Davon war die Rede und nicht von der Tatsache, dass möglicherweise irgendein Unternehmen aus irgendwelchen Gründen nicht gekommen ist.

Herr **Beutel**: Ich habe von der Abwanderung der Wohnbevölkerung gesprochen, insbesondere der älteren Wohnbevölkerung, die auf mich zugekommen ist, und ich habe von der Nichtansiedlung von Betrieben gesprochen, die mir in einer Zahl zwischen fünf und zehn bekannt ist. Ich weiß nicht, ob noch weitere Motivationen, die mir nicht bekannt sind, dazu geführt haben.

Abg. **Lothar Klemm**: Herr Oberbürgermeister, wie stark war denn der Einwohnerverlust der Stadt Mainz in den letzten drei Jahren?

Herr **Beutel**: Die Statistik lässt sich natürlich immer wunderbar belegen. Wir haben eine Zweitwohnungsabgabe, die zu einer erheblichen Anmeldung von Leuten, insbesondere Studenten, geführt hat, die bei uns ihren zweiten Wohnsitz haben. Aber hieraus eine Kausalität folgern zu wollen, auch in Bereichen, die sich in den Kausalitäten statistisch sicherlich nicht nachweisen lassen, halte ich für verfehlt.

Abg. **Lothar Klemm**: Ich möchte für das Protokoll festhalten, dass meine Frage nicht beantwortet ist, bzw. Ihnen die Möglichkeit geben, diese Frage zu beantworten. Die Frage lautet: Wie groß war der Einwohnerverlust Ihrer Stadt in den letzten drei Jahren?

Herr **Beutel**: Der Einwohnerverlust war statistisch gesehen nicht gegeben, sondern es gab eine Zunahme um etwa 1.500 durch die von mir geschilderte Einführung der Zweitwohnungsabgabe.

**Vorsitzender**: Vielen Dank. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen.

Ich darf anmerken, Herr Oberbürgermeister: Um das emotionale Momentum Ihrer Bevölkerung etwas abzuschwächen oder umzudrehen, habe ich eben über den Tisch Herrn Vorstandsvorsitzenden Bender empfohlen, Mainz 05 in die Sponsorship aufzunehmen, damit wir da unter Umständen zu einem guten Ende kommen.

Herr **Beutel**: Wenn das nicht zum Abstieg führt, bin ich gern bereit.

(Heiterkeit)

**Vorsitzender**: Herzlichen Dank, Herr Oberbürgermeister. – Ich darf jetzt die Landkreise aufrufen und beginne mit Frau Kreisbeigeordneter Doris Hofmann vom Landkreis Darmstadt-Dieburg.

Frau **Hofmann**: Auch ich darf mich bedanken, dass ich Gelegenheit habe, bei der heutigen Anhörung zu dem Antrag der Landesregierung betreffend Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplan Hessen 2000 stellvertretend für Landrat Alfred Jakoubek die Stellungnahme des Landkreises Darmstadt-Dieburg darzustellen.

Lassen Sie mich bitte vorab feststellen: Die aktuelle Beschlusslage des Kreistages Darmstadt-Dieburg wurde mit Schreiben vom 31.03.2005 als Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für den geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt Main dem Regierungspräsidium Darmstadt sowie mit Schreiben vom 31.08.2005 als Stellungnahme zur Anhörung der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung zur Kenntnis gegeben worden. Beide Stellungnahmen unterstreichen die zentrale Bedeutung des Flughafens Frankfurt am Main im Kontext des weltweiten Flugverkehrs und im wirtschaftlichen Stellenwert für diese Region. Sie beinhalten jedoch auch die Forderung der Kreisgremien des Landkreises Darmstadt-Dieburg, dass für den Fall des Flughafenausbaus die Empfehlungen des Abschlussberichtes der Mediatoren vom 31.01.2000 bezüglich aller dort formulierten Komponenten und der genannten Einzelpunkte einzuhalten sind.

Der Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg widerspricht daher allen Planungen, die nicht die Ergebnisse der Mediation berücksichtigen.

In Ergänzung hierzu sowie vor dem Hintergrund der Entwicklungen und neueren Erkenntnisse in den seitdem vergangenen zwei Jahren bewertet der Landkreis Darmstadt-Dieburg die vorgelegten Unterlagen zur Änderung des Landesentwicklungsplanes wie folgt:

Erstens. Die als zwingend erachtete Umsetzung der Ergebnisse der Mediation bzw. aller dort formulierten Komponenten wird mit der geplanten Änderung des Landesentwicklungsplans nicht gewährleistet. Besonders kritisch ist zu sehen, dass der "Anti-Lärm-Pakt" und das "Nachtflugverbot" als Kompensationen für eine Erweiterung des Flughafens nicht als verbindliche Ziele formuliert werden und daher im weiteren planrechtlichen Verfahren nicht berücksichtigt werden müssen bzw. überwunden werden können. Der Schutz der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Darmstadt-Dieburg vor zusätzlichen Belastungen und damit der Schutz der Lebensqualität und der Gesundheit ist dadurch nicht ausreichend und verlässlich sichergestellt.

Zweitens. Die Aussagen zu den Konsequenzen für die künftige kommunale Entwicklung der 23 Städte und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg sind unzureichend. Fundierte Abschätzungen zu den konkreten Betroffenheiten und Folgen der Erweiterung des Flughafens hinsichtlich der Siedlungsentwicklung (Wohnen und Gewerbe), aber auch hinsichtlich der Gewährleistung der Freizeit- und Erholungsfunktionen sind nur schwer möglich. In einigen Kommunen des Landkreises ist zu befürchten, dass die Eingriffe in die kommunale Planungshoheit und die Einschränkung deren künftiger städtebaulicher Entwicklung insbesondere aufgrund von Siedlungsbeschränkungen und Fluglärm erheblich sein werden. Einen Beitrag zur Konfliktlösung wird aber nicht geleistet. Diese offenen Fragestellungen auf die Regionalplanung zu delegieren, wie dies vorgenommen wird, entspricht nicht den Anforderungen an eine zukunftsfähige Landesentwicklungsplanung.

Drittens. Zudem lassen die vorliegenden Unterlagen eine sachgerechte Abschätzung der Konsequenzen einer Erweiterung des Flughafens für das Verkehrsnetz im Landkreis Darmstadt-Dieburg nicht zu. Aussagen, inwieweit verhindert werden kann, dass das mit der Erweiterung zusätzlich entstehende Verkehrsaufkommen dazu führt, dass die bereits stark frequentierte Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs im Landkreis überlastet und dadurch die Lebensqualität gemindert wird, fehlen. Ebenso werden keine Aussagen zur Vermeidung daraus resultierender zusätzlicher Lärm- und Luftschadstoffbelastungen für die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises getroffen. Dies entspricht ebenfalls nicht unseren Anforderungen an eine zukunftsweisende Landesentwicklungsplanung.

Aus den vorgenannten Gründen lehnt der Landkreis Darmstadt-Dieburg die Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 in der vorliegenden Form ab. Der Landkreis Darmstadt-Dieburg fordert daher die Mitglieder des Hessischen Landtags auf, der Änderung des Landesentwicklungsplans in der vorliegenden Form nicht zuzustimmen.

Ergänzend zu den vorgenannten Ausführungen sind der Stellungnahme des Kreises die Stellungnahmen der Städte Griesheim und Weiterstadt sowie der Gemeinde Roßdorf beigefügt, deren zukünftige städtebauliche Entwicklung mit dem Bau der geplanten Landebahn Nordwest drastisch beschnitten und deren Planungshoheit dadurch in Frage gestellt würde. – Ich danke Ihnen, dass Sie mir zugehört haben.

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank, Frau Kreisbeigeordnete, für die Stellungnahme des Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie der von Ihnen erwähnten Städte und Gemeinden. – Dazu hat sich Herr Abg. Riege gemeldet.

Abg. **Bernd Riege:** Frau Hofmann, ich würde gern wissen, ob Sie die unter Punkt 1 vorgetragene Behauptung, das Nachtflugverbot und überhaupt alles, was in der Mediation als Ergebnis damit verbunden ist, wäre in diesem LEP nicht berücksichtigt, aufrechterhalten, wenn es dem Landesgesetzgeber gelingt, den Nachweis zu führen, dass wir sowohl das Nachtflugverbot als auch den Anti-Lärm-Pakt am Ende des Verfahrens rechtsverbindlich garantieren? Denn es ist uns von verschiedenen Juristen empfohlen worden, das nicht alles über LEP zu machen.

Frau **Hofmann:** Herr Abg. Riege, wir haben uns als Landkreis Darmstadt-Dieburg nie gegen den Flughafenausbau gestellt, haben dies allerdings immer tief gekoppelt mit den Forderungen der Mediation. Wir sehen den Landesentwicklungsplan als Weichenstellung zum Planfeststellungsverfahren und haben uns deshalb darauf verständigt, dass wir diese Forderungen, die für uns von großer Bedeutung sind, nämlich die Umsetzung des Nachtflugverbotes und auch des Anti-Lärm-Pakts, sehr nachdrücklich stellen, weil die Entwicklung für die Bevölkerung der Nordgemeinden unseres Landkreises sonst dazu führen würde, dass wir erhebliche Einschränkungen unserer Siedlungsbereichen bzw. eine noch verstärkte Lärmaufnahme in unseren Siedlungsbereichen zu befürchten hätten. Wenn es gelänge, im Planfeststellungsverfahren die Erfüllung dieser unserer Forderungen zu gewährleisten, und wir zu der Überzeugung kämen, dass unsere Forderungen erfüllt werden, wissen Sie genau, dass der Landkreis Darmstadt-Dieburg einem Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main nicht im Wege stehen würde.

**Vorsitzender:** Danke schön, Frau Hofmann. Gibt es weitere Fragen oder Anmerkungen zu dem Beitrag von Frau Kreisbeigeordneter Hofmann? – Das ist nicht der Fall. Dann darf ich Ihnen, Frau Hofmann, für den Beitrag des Landkreises Darmstadt-Dieburg danken.

Ich darf nun Herrn Landrat Siehr bitten, die Stellungnahme für den Landkreis Groß-Gerau abzugeben.

Herr **Siehr:** Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Danke schön, dass heute auch die Kommunen im Rahmen dieser Anhörung noch einmal geballt ihre Stellungnahme abgeben dürfen – auch wenn das sozusagen erst im zweiten Durchgang stattfindet. Es ist gut, wie ich meine, dass heute weitere Städte, Gemeinden und Kreise zu Ihnen sprechen dürfen.

Die Position, die ich hier vortrage, ist die gemeinsame Position aller 32 Städte und Gemeinden im Kreis, die in der Initiative Zukunft Rhein-Main zusammenarbeiten, und es ist die Position der Naturschutzverbände und der Bürgerinitiativen; es ist gleichzeitig auch die Position jener mehr als 120.000 Menschen aus unserem Bereich, die sich mit persönlichen Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren beteiligt haben. Alle gemeinsam sagen wir Nein zum geplanten Ausbau in Beton. Aber genauso eindeutig sagen wir auch Ja zum Flughafen und seiner verträglichen Entwicklung im Einklang mit den Interessen der Region.

Herr Dr. Bender, Sie haben vorhin Paris und London genannt. Die haben aber mittlerweile auch mehr als einen Flughafen und haben auch früher angefangen, wie etwa München, wie auch wir eigentlich vor 1996 einmal geglaubt haben, dass Sie die Verkehrspolitik in diesem Lande machen, auch einen Flughafen finden, der einen Ausbau ermöglicht hätte. Frankfurt stößt nämlich an seine Grenzen, und diese Grenzen waren uns eigentlich nach 1980 bekannt. Aber Verkehrspolitik in diesem Lande macht ja wohl mehr die Vorhabensträgerin und nicht mehr die Landespolitik.

Einige Kommunen hatten ja bereits im Februar während des ersten Anhörungstermins die Möglichkeit, sich zur Aufnahme des geplanten Ausbaus im Landesentwicklungsplan zu äußern. Ich will deshalb nicht mehr auf alle damit zusammenhängenden Einzelheiten eingehen. Verdeutlichen möchte ich unsere Position plakativ anhand von fünf zentralen Punkten. Lassen Sie mich nachdrücklich anfügen: Jeder einzelne dieser Punkte ist Argument genug, den Ausbau insgesamt abzulehnen.

Punkt 1. Nach unserer Auffassung ist der Ausbau überhaupt nicht notwendig, denn der Frankfurter Flughafen kann den Verkehrsbedarf unserer und der angrenzenden Regionen und auch seine Funktion als Umsteigeflughafen auf mittlere Sicht ohne den Ausbau erfüllen. Legt man das durchschnittliche Wachstum seit dem Jahre 2000 zugrunde, dann reichen die Kapazitäten nach unseren Berechnungen noch gut bis zum Jahre 2020. Aber hier sollen ja nicht nur Kapazitäten für die Region geschaffen werden, sondern man will zusätzliche Transportkapazitäten, zusätzliche Umsteiger, zusätzliches Transportaufkommen nach Frankfurt holen. Und hier frage ich Sie als Abgeordnete: Ist das notwendig? Besteht hierfür ein öffentliches Interesse, das Eingriffe in Grundrechte, wie die körperliche Unversehrtheit und das Eigentumsrecht, rechtfertigen könnte? Ich sage Nein.

Ich komme damit zum Punkt 2. Der geplante Ausbau ist für unsere Region nicht zumutbar. Dies betrifft zum einen die steigenden Belastungen durch Lärm und Schadstoffe und die damit verbundenen gesundheitlichen Gefahren. Wir erleben ja zurzeit eine ausgesprochen intensive Diskussion zum Klimaschutz, die uns alle umtreibt. Die Gefährdung unserer Erde durch Treibhausgase war vor wenigen Tagen sogar ein Thema bei der Oscar-Verleihung. Die große Autoschau in Genf wurde in Presseberichten durchaus als Salon der Spritsparer bezeichnet. Immer mehr Menschen heizen ihre Häuser mit Wärme aus der Erde oder mit Sonnenenergie. Überall macht man sich Gedanken über das Einsparen fossiler Brennstoffe. Nur bei Fraport will man halt die Kapazitäten nur immer ausweiten. Denn während wir allen Ernstes über ein Verbot von herkömmlichen Glühbirnen diskutieren, will man zusätzliche Flugverkehre in ungeheurem Ausmaß generieren und damit einen zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der alle unsere Einsparbemühungen aufs nachdrücklichste konterkariert.

Auch wegen weiterhin vorhandener massiver Sicherheitsrisiken ist der Ausbau unseres Erachtens nicht zumutbar. Mit dem Aufkauf von Ticona sind diese noch lange nicht beseitigt. Denn nur wenige Kilometer hinter dem Chemiewerk liegen Tanklager in der Anflugroute, ganz zu schweigen von den Zugvögeln; diese werden sich auch durch alles Geld der Welt nicht zur Änderung ihrer Flugrouten bewegen lassen.

Nicht zumutbar sind die Planungen auch wegen der Belastung der Region durch steigenden Verkehr am Boden. Für die dadurch entstehenden Kosten, etwa im öffentlichen Nahverkehr, meine Damen und Herren, hätten dann in der Hauptsache wieder die Kommunen aufzukommen – genau die gleichen Kommunen übrigens, die durch den geplanten Ausbau die weitere Ausweisung von Siedlungen und Gewerbegebieten eben nicht mehr vornehmen können.

Schließlich wäre ein Ausbau auch für die Natur und Landschaft nicht zumutbar. De facto soll ja der gesamte unter dem Schutz der Europäischen Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie stehende Kelsterbacher Wald geopfert werden. Zur Veranschaulichung – wir hatten es heute schon mit dem Fußball –: Es könnten darauf gut und gern 400 Fußballfelder Platz finden. Übrigens sprechen wir hier ja von einem Gebiet – das ist vielleicht auch für die Abgeordneten wichtig –, das erst auf Antrag der amtierenden Hessischen Landesregierung als schützenswert gemeldet wurde – und dies offensichtlich nur deshalb, um diesen Schutz anschließend besser wieder aufheben zu können.

Dabei ist dieser geplante Ausbau – und damit komme ich zu Punkt 3 – nicht nur schädlich, sondern auch sinnlos. Denn sollten die Prognosen von Fraport stimmen – ich möchte es mal unterstellen –, wäre die Kapazität des Flughafens nach Eröffnung der geplanten Landebahn schon wieder zu gering und eine 5-Milliarden-€-Investition im wahrsten Sinne des Wortes in den Sand gesetzt. Vielleicht weigert man sich deshalb so hartnäckig, vorliegende Berechnungen zur Wirtschaftlichkeit dieses Projekts vorzulegen.

Nicht umsonst haben schon weitergehende Spekulationen begonnen, meine Damen und Herren. Vor einigen Wochen war ein Beitrag in einer großen Frankfurter Zeitung zu lesen: „Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau“. Der gegenwärtig geplante Ausbau könnte nicht der letzte gewesen sein, wird dort gefolgert. Das Szenario erinnert mich verdächtig an den Beginn der gegenwärtigen Ausbaudiskussion vor rund zehn Jahren. Ich frage deshalb: Sind entsprechende Überlegungen bekannt? Wenn ja, weiß man

vielleicht auch schon, welche Städte und Gemeinden sich heute schon einmal auf ihre künftige Evakuierung einstellen können? Gibt es dann vielleicht wieder eine Mediation, von der Landesregierung und Fraport anschließend nicht mehr alles wissen wollen?

Sie, meine Damen und Herren, haben mehrheitlich dem Ausbau nur unter den Bedingungen der Mediation zugestimmt. Sie müssen sich jetzt mindestens an diesen Vorgaben messen lassen, und wenn Sie zu Ihrem Wort stehen, dann können Sie diesen Plan in der vorliegenden Form nicht beschließen.

Das gilt insbesondere, und damit komme ich zu meinem vierten Punkt, für das Thema Nachtflugverbot. Es ist ja hier schon mehrfach erwähnt worden. Einer der entscheidenden Punkte im Mediationsverfahren war die Verknüpfung von Ausbau und Nachtflugverbot. Auch unser Ministerpräsident wird nicht müde zu versichern, dass diese Bedingung für ihn nach wie vor gelte. Warum dann, meine Damen und Herren, die hartnäckige Weigerung, diese Regelung auch im Landesentwicklungsplan festzuschreiben? Ich meine, wer A sagt, muss auch B sagen. Wer den Ausbau konkret in den Landesentwicklungsplan schreibt, der muss auch das Nachtflugverbot dort verankern, gerade angesichts der gebetsmühlenhaft vorgetragenen Forderungen der Lufthansa und anderer Fluggesellschaften nach sogenannten praktikablen Regelungen, gerade angesichts der kaum verhohlenen Drohungen mit weiterem Arbeitsplatzabbau und gerade angesichts der immer offeneren Ankündigungen, sich das Recht auf einen weitgehend unbegrenzten nächtlichen Flugbetrieb dann eben juristisch zu erstreiten. Nur eine Festschreibung des Nachtflugverbots im Landesentwicklungsplan schützt die Region im Falle eines Ausbaus vor noch weitergehenden Belastungen. Deshalb fordere ich Sie auf: Wenn Sie schon den Ausbau festschreiben wollen, dann folgen Sie zumindest Ihrer eigenen Logik und setzen Sie das Mediationsergebnis konsequent um! Konkret heißt das für uns in der Region: Machen Sie das Nachtflugverbot gerichtsfest, bevor im Kelsterbacher Wald auch nur ein einziger Baum fällt.

Schließlich mein fünfter und letzter Punkt: Dieser geplante Ausbau wäre für uns ein eindeutiger Rechtsbruch; denn im Planfeststellungsbeschluss zum Bau der Startbahn 18 West hatte der damalige Hessische Wirtschaftsminister, Heinz Herbert Karry, für die Hessische Landesregierung 1971 verbindlich zugesagt: „Die Befürchtungen, dass später eine weitere Start- und Landebahn errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage. Die Genehmigung einer solchen Maßnahme wird auf keinen Fall erteilt.“ Darauf haben die Bürgerinnen und Bürger, darauf hat eine gesamte Region vertraut. Darauf haben übrigens auch früher die Vorstandsvorsitzenden Herr Stauber und Herr Bender bis 1996 noch vertraut. Wir hatten eigentlich auch da noch geglaubt, dass wir irgendwann nicht mehr an dieser Stelle, sondern nur an anderer Stelle den Flughafen weiterentwickeln können. Würde deshalb der geplante Ausbau Aufnahme in den Landesentwicklungsplan finden, dann beginge man damit nicht nur, wie ich meine, einen offenkundigen Rechtsbruch, dann enttäuscht man auch ein weiteres Mal das Vertrauen in die Politik im Lande Hessen.

Meine Damen und Herren, dazu darf es meiner Meinung nach nicht kommen. Aus den genannten Gründen bitten wir Sie deshalb, den Kabinettsbeschluss zum Landesentwicklungsplan abzulehnen. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.



**Vorsitzender:** Danke schön, Herr Landrat Siehr. – Es hatte sich Herr Abg. Boddenberg zu Wort gemeldet.

Abg. **Michael Boddenberg:** Herr Landrat, da Sie mit dem Terminus Rechtsbruch aus meiner Sicht ein bisschen sehr inflationär und fahrlässig umgehen, will ich Sie zu dem ersten Punkt, den Sie angesprochen haben, sehr deutlich davon in Kenntnis setzen, dass ich zurückweise, was Sie sagen, nämlich dass Verkehrspolitik in diesem Lande nur aufgrund der Vorgaben der Vorhabensträger und nicht durch die Landespolitik erfolgt. Ich weiß nicht, ob es Ihnen entgangen ist: Der Hessische Landtag hat in einer Gesetzesänderung ausdrücklich beschlossen, dass zu diesem Landesentwicklungsplan die Zustimmung des Landtages erforderlich ist. Das ist ein Mehr und nicht ein Weniger an demokratischer Teilhabe und aus meiner Sicht auch an rechtsstaatlicher Gebotenheit, als wir es früher hatten. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie das zur Kenntnis nähmen, habe aber den Eindruck, dass Sie an dieser Stelle den Rechtsstaat an manchen Stelle etwas mehr bemühen und an anderen Stellen etwas weniger.

Ich würde Sie auch bitten, zur Kenntnis zu nehmen, oder ich frage Sie, ob Sie bitte zur Kenntnis nehmen wollen, dass genau diese Frage, die Sie zu dem vorletzten Punkt angesprochen haben, nämlich die Frage einer verbindlichen Festlegung des Nachtflugverbots, Gegenstand intensiver Beratungen in dieser Anhörung war und auch noch ist, und dass es bei vielen, ich glaube, mehrheitlich die Auffassung gibt: Wenn Sie das verbindlich, apodiktisch in den Landesentwicklungsplan hineinschreiben, verringern Sie damit den Ermessensspielraum der Planfeststellungsbehörde und führen damit zu einer Rechtswidrigkeit eines späteren Planfeststellungsbeschlusses. Das ist nach meiner Meinung bisher die mehrheitliche Auffassung unter den Experten gewesen. Ich frage Sie, ob Sie das bitte zur Kenntnis nehmen und nicht auch hier wiederholt mit der Behauptung auftreten – ich habe das auch in den Zeitungen gelesen –, dass das ein Bruch mit dem Mediationsergebnis sei.

Dann noch eine konkrete Frage. Sie haben davon gesprochen, andere Großräume hätten mehrere Flughäfen. Gibt es im Landkreis Groß-Gerau möglicherweise entsprechend Raum und Platz, um einen zweiten Flughafen zu bauen? Ich wäre sehr interessiert, das zu hören. Bis jetzt kenne ich eine solche Konkretisierung dieser Vorstellung nicht.

Die letzte Frage ist: Können Sie uns hier berichten über die Meinung eines Ihrer größeren Arbeitgeber, nämlich der Adam Opel AG, hinsichtlich der Weiterentwicklung des Frankfurter Flughafens? Ich kenne allerdings die Meinung des Betriebsratsvorsitzenden, die mich persönlich manchmal auch zunehmend verwundert, aber ich hätte von Ihnen gern gewusst, ob Sie die Meinung der Unternehmensleitung kennen, was dieses Ausbauprojekt anbelangt.

Herr **Siehr:** Das waren ja jetzt mehrere Fragen. Die erste Frage war, ob ich zur Kenntnis nehme, dass sich im Bereich der Verkehrspolitik und der demokratischen Gepflogenheiten dort etwas verändert. Ich nehme das zur Kenntnis, interpretiere es aber anders als Sie.

Das Zweite war das Nachtflugverbot. – Helfen Sie mir bitte, was die zweite Frage war; ich hatte die dritte notiert.

(Abg. Michael Boddenberg: Ihre Bemühungen, dies im Landesentwicklungsplan festzuschreiben!)

– Genau, Ihre Bemühungen, dies im Landesentwicklungsplan festzuschreiben. – Das beobachten wir sehr, aber wir befürchten in der Region halt sehr, Herr Boddenberg, dass uns nachher die Flugbewegungen erreichen und die Landebahn gebaut ist, aber das Nachtflugverbot eben nicht kommt. Deswegen war meine Forderung an Sie ja auch: Wenn Sie schon den Ausbau wollen, dann bitte das Nachtflugverbot für die Region wenigstens gerichtsfest machen, damit klar ist, dass nachher nicht eine Fluggesellschaft, wenn die Landebahn in Betrieb ist, klagt und das Nachtflugverbot dann eben Makulatur ist. Deswegen fordern wir, dass das gleichmäßig passiert. Ich nehme allerdings zur Kenntnis, dass das offensichtlich der Wille des Hessischen Landtages ist.

Dann zu Ihrer polemischen Frage, ob der Kreis Groß-Gerau – – Ich weiß nicht ob Sie den Kreis Groß-Gerau kennen. Der Kreis Groß-Gerau hat ein dichtes Besiedlungsgebiet. Es gibt ja doch in der Region Hessen eine ganze Menge Kreise, die ganz massiv auch für den Ausbau des Frankfurter Flughafens eintreten und sich möglicherweise, etwa wie in Paris oder in anderen Gegenden, auch für solche neuen Anlagen interessiert zeigen würden. Es gab jedenfalls 1985/86, Herr Dr. Bender, mehrere Möglichkeiten, die wir diskutiert haben, einmal im Raum Alzheim, zum anderen im Bereich der Wetterau. Es gab damals ganz klare Überlegungen zu sagen, dass es im Raum Frankfurt, in dieser Metropolsituation der Stadt Frankfurt, nicht möglich ist, diesen Flughafen weiter auszubauen. Das war bis zu diesem schönen Binding-Stammtisch auch die Meinung des kompletten Flughafenmanagements. Bis dahin waren unsere ohnehin guten Beziehungen hervorragend. Das also nur dazu.

Dann zu Opel. Die Position des Opel-Betriebsrats kennen Sie. Die Position des Opel-Managements kenne ich nun zum Teil. Aber auch das Opel-Management, wenigstens Teile davon, kann sich vorstellen, dass 168 Destinationen zwar schön sind, dass sie aber möglicherweise auch mit 120 Destinationen am Frankfurter Flughafen leben können.

Ich hoffe, dass ich Ihre Fragen einigermaßen beantworten konnte.

Abg. **Gernot Grumbach**: Gestatten Sie mir die Vorbemerkung, die ich schon einmal in dem anderen Teil der Anhörung gemacht habe: Ich fände es gut, wenn wir uns daran hielten, hier Leute anzuhören, sie aber nicht zu belehren. Das finde ich nicht okay.

Dann noch eine Frage zum Nachtflugverbot: Wir ringen ja alle mit der Frage: Wie kriegen wir das genagelt? Wir müssen uns damit auseinandersetzen, dass es in der Tat in der Anhörung eine relativ breite Meinung gab, die sagte: Das ist nicht der Ort, den Nagel einzuschlagen; das hält nicht. Meine Frage wäre, welche Sicherungsmaßnahmen Sie sich über das hinaus, was wir diskutieren – wir haben ja im Vorfeld schon über die Frage auch einer, sage ich mal, vertraglichen Zusatzregelung geredet –, also über den Landesentwicklungsplan hinaus, insgesamt vorstellen können, wenn der eine Nagel nicht hält.

Herr **Siehr**: Ich habe ja eine genannt. Ich bin der Überzeugung, dass das ein Nagel im Landesentwicklungsplan und eine wichtige Sache ist. Wenn sich im Rahmen des Verfahrens wirklich herausstellen sollte, dass dies nicht zu dem Erfolg führt, den Sie sich wünschen, dann gibt es ja auch schon die Anregung von Ihnen, dass wir so etwas über vertragliche Regelungen lösen, dass wir also bilaterale oder trilaterale Verträge machen. Dem wollen wir uns nicht verschließen, auch das sind Möglichkeiten, die dann im Rahmen dieser Anhörung auch klar werden müssen. Aber es muss ganz klar sein, dass am Schluss in dem Verfahren nicht der Ausbau kommt und das Nachtflugverbot und die anderen Mediationsergebnisse herunterfallen.

Abg. Dieter Posch: Herr Landrat Siehr, nach meiner persönlichen Einschätzung hat es bislang in Hessen oder in Deutschland noch kein Verfahren gegeben, das in solcher Intensität Beteiligungsrechte respektiert, das erstmals in dieser Intensität eine Mediation eingeführt hat, womit, glaube ich, deutlich dokumentiert worden ist, dass man über ein normales Planfeststellungsverfahren weit hinaus versucht, die Interessen in diesem Verfahren zu berücksichtigen. Mediation, Raumordnungsverfahren, Landesentwicklungsplan – Herr Boddenberg hat darauf hingewiesen –, Einbeziehung des Landtags in rechtlicher Hinsicht durch Zustimmung zum Landesentwicklungsplan und dann abschließend das Planfeststellungsverfahren und die jeweiligen betrieblichen Regelungen, die einer Genehmigung bedürfen. Halten Sie es angesichts dieses Sachverhaltes in der Tat für angemessen, davon zu sprechen, dass die Verkehrspolitik in diesem Lande vom Vorhabensträger bestimmt wird und nicht vom Land? Sind Sie nicht bereit, noch einmal darüber nachzudenken, dass dies eine unglaubliche Unterstellung im Hinblick auf diese vielfältigen Verfahrensschritte ist?

Herr **Siehr**: Gut, ich habe zur Kenntnis genommen, dass Herr Grumbach gesagt hat, wir sollen nicht belehren. Wenn Sie das als Unterstellung empfinden, dann werde ich das zurücknehmen. Ich sehe das so, dass in diesem Land – das gilt nicht nur für den Flughafen, für die Bahn oder so etwas –, dass das Land immer erst als Zweiter kommt, aber der Maßnahmenträger als Erster die Vorgaben macht. Wenn Sie sagen, das ist nicht so, dann bin ich möglicherweise nicht gut genug informiert, aber mein Blick ist so. Vielleicht müssen Sie dann mal darüber nachdenken, ob der Hessische Landtag oder die Hessische Landesregierung ihre Arbeit auch ein bisschen besser verkaufen kann. Möglicherweise liegt es daran. Unterstellen wollte ich das also nicht; das ist meine Interpretation, Herr Posch.

**Vorsitzender**: Herr Landrat Siehr, die Abgeordneten des Hessischen Landtages denken ständig so wie auch die Landräte des Landes.

Herr **Siehr**: Wunderbar, hervorragend. – Ich wollte nur noch mal kurz zu der anderen Sache sagen: Es ist selbstverständlich so, dass es ein großartiges Verfahren ist, was Sie hier machen. Aber die Kommunen haben von Anfang an gesehen, dass sie in diesem Verfahren sehr, sehr schlechte Karten haben. Das muss man auch sehen. Denn sowohl die Landesregierung als auch der Landtag haben sich schon vor dem Verfahren immer wieder festgelegt. Das sollten Sie auch sehen. Diese permanenten Festlegungen machen natürlich auch uns das Geschäft nicht so leicht.

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen.

Dann darf ich Herrn Kluge vom Hochtaunuskreis bitten, seine Stellungnahme zu präsentieren.

Herr **Kluge:** Zunächst vielen Dank für die Einladung. Zunächst entschuldige ich Herrn Landrat Krebs, der aus terminlichen Gründen nicht die Möglichkeit hat, hier vorzutragen. Nun liegt der Hochtaunuskreis ja auch am Rande des Geschehens, ist aber keine Randerscheinung. Sie wissen, dass wir drei Gemeinden haben, Schmitten, Glashütten, Weilrod, die besonders betroffen sind durch die Stadtrundflugroute, und wir haben ja den Naturpark, wo ja auch der Main-Taunus-Kreis mit betroffen ist.

Ich mache es ganz kurz: Ich denke, im Hochtaunuskreis ist unbestritten, dass der Wirtschaftsfaktor Flughafen eine bedeutsame Angelegenheit ist. Nur macht es natürlich die Geschichte schwierig, wenn man nicht mit Zahlen arbeiten kann, von denen man weiß, dass sie exakt sind oder, sagen wir, aus weichen Annahmen herrühren. Die Diskussion ist ja vor allem, wie am Anfang schon mal angesprochen worden ist, ob 701.000 Flugbewegungen oder 900.000. Es wäre also einfach gut, damit man sich überhaupt eine Meinung bilden kann, wenn diese Zahlen mal in einem festen Zahlenwerk so dargelegt würden, dass wir unseren Bürgern, denen wir ja nun auch klarmachen müssen, dass der Flughafen wichtig ist und dass Sie dann eben bestimmte Folgen, die Herr Dr. Bender ja auch beschrieben hat, hinnehmen müssen, auch eine handfeste Argumentation in dieser Angelegenheit vortragen können. Das ist im Augenblick etwas unglücklich, und deshalb bitte ich, schon aus Gründen der Wahrhaftigkeit, dass Zahlen zugrunde gelegt werden, die das tatsächliche Potential ausfüllen, das durch die Planung, die nun ansteht, tatsächlich möglich gemacht wird.

Zur juristischen Frage des Nachtflugverbots hat das Wirtschaftsministerium ja in der Internetseite geschrieben, dass das nicht geht. Insoweit wäre es natürlich jetzt spannend – das soll kein Totschlagargument sein –, wenn man sich überlegt, wie man das tatsächlich festlegt. Ich habe das Problem: Selbst bei einem öffentlich-rechtlichen Vertrag besteht natürlich hinterher immer die Möglichkeit, dass er gekündigt und durch einen neuen Vertrag ersetzt wird. Aber ich will da jetzt nicht schwarz malen. Es geht mir einfach darum, mehr Transparenz für uns zu bekommen, damit wir unseren Bürgern einfach mit wahrhaftigen Tatsachen eine klare Szene vortragen können, warum wie was zusammenhängt.

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank, Herr Kluge. – Gibt es Fragen an Herrn Kluge? – Das ist nicht der Fall. Dann darf ich mich herzlich für den Beitrag des Hochtaunuskreises bedanken.

Ich darf Herrn Kreisbeigeordneten Kawai vom Main-Kinzig-Kreis bitten, seine Stellungnahme vorzutragen.

Herr **Kawai:** Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Position des Main-Kinzig-Kreises zur Änderung des Landesentwicklungsplans ist relativ eindeutig. Wir haben Ende 2005 in einer kurzen Stellungnahme,

die wir dann entsprechend auch dem Kreistag weitergeleitet und dort eine intensive Debatte erlebt haben, festgestellt, dass der Main-Kinzig-Kreis zunächst einmal zum Flughafen und auch zum Ausbau des Flughafens steht, dass wir allerdings auch Wert darauf legen, dass die Befürchtungen, Ängste und Sorgen und Menschen, insbesondere im südlichen und westlichen Teil des Main-Kinzig-Kreises, ernst genommen werden. Wir haben diese Forderung mit drei Kernpunkten verbunden, die ich Ihnen vortragen möchte, die die Voraussetzung dafür sind, dass wir als Main-Kinzig-Kreis zu der Änderung des Landesentwicklungsplans unsere Zustimmung geben.

Das sind zunächst einmal das bereits erwähnte und auch zitierte Nachtflugverbot und die Anordnung eines lärmindernden Anflugverfahrens sowie der Aufbau – und ich denke, das ist ein wichtiger Kernpunkt – eines systematischen und für die Bürger transparenten Lärmmonitoringsystems, das regelmäßig den entstehenden Lärm an besonders belasteten Punkten, vor allem im südlichen und westlichen Main-Kinzig-Kreis, misst und diese Daten im Internet auch entsprechend zur Verfügung stellt, damit die Bürgerinnen und Bürger auch das Gefühl haben, dass sie von uns, aber selbstverständlich auch vom Flughafen, von der Fraport AG, ernst genommen werden und dass seitens der Fraport AG alles getan wird, dass wir mit neuer Flugzeug- und auch Flugtechnik die Lärmbelastungen für unsere Bevölkerung so niedrig wie möglich halten.

Die Kollegin Kreisbeigeordnete aus dem Kreis Darmstadt-Dieburg hat bereits erwähnt, dass natürlich der Landesentwicklungsplan und damit auch der Ausbau des Flughafens für die kommunale Planungshoheit, für die Flächennutzung bei uns in der Region natürlich eine entscheidende Rolle spielen. Deswegen ist es ganz wichtig, dass wir verlässliche Zahlen und Prognosen für den Zeitraum 2020 und 2025 bekommen, mit welchen Verkehrsbelastungen wir in unserer Region zu rechnen haben. Das ist insbesondere deswegen ein wichtiger Faktor auch für uns vor Ort – ich will das ganz deutlich sagen –: Der Main-Kinzig-Kreis hat 412.000 Einwohnerinnen und Einwohner, und insbesondere im südlichen und im westlichen Teil erwarten wir auch in den nächsten Jahren perspektivisch bis 2020 Zuzug. Deswegen ist das für die kommunale Planungshoheit ein wichtiger Faktor, den wir berücksichtigen wollen und den wir auch in diesem Landesentwicklungsplan bzw. bei dem Ausbau des Flughafens berücksichtigt sehen wollen.

Nichtsdestotrotz – das ist, glaube ich, auch die Kernposition des Main-Kinzig-Kreis –: Grundsätzlich Ja, mit gewissen Auflagen. Denn uns ist vollkommen klar, dass der Flughafen Frankfurt für uns eine zentrale Rolle spielt und auch eine zentrale Bedeutung hat. Ich weise nur darauf hin, dass mehr als 5.000 Menschen aus unserem Main-Kinzig-Kreis morgen bei der Fraport ihr Geld verdienen und damit auch ein entsprechendes Potential darstellen. – Herzlichen Dank.

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank, Herr Kreisbeigeordneter. – Gibt es Anmerkungen oder Fragen an Herrn Kreisbeigeordneten Kavai? – Das ist nicht der Fall. Dann darf ich mich sehr herzlich bei Ihnen bedanken.

Ich darf nun Herrn Kreisbeigeordneten Cyriax vom Main-Taunus-Kreis um seine Stellungnahme bitten.

Herr **Cyriax**: Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Vielen Dank zunächst für die Gelegenheit, hier zu Ihnen zu sprechen. Ich möchte mich ähnlich kurz fassen, weil angesichts der vielen Vorträge wesentliche Argumentationslinien hier schon angesprochen worden sind und zum anderen wir Ihnen eine Stellungnahme zugeleitet habe, auf die ich vollinhaltlich verweisen darf. Wenn ich gleichwohl noch einige Ausführungen mache, dann versuche ich mal, das aufzugreifen, was in der Diskussion oder in der Anhörung hier auch schon zu Tage gefördert worden ist.

Lassen Sie mich da mit einer weiteren Vorbemerkung beginnen: Der Main-Taunus-Kreis mit seinen zwölf Städten und Gemeinden ist sich durchaus der wirtschaftlichen und der ökonomischen Bedeutung des Flughafens im Rhein-Main-Gebiet und im Lande Hessen bewusst. Wir sind insgesamt keine Flughafengegner. Wir sehen die Bedeutung hinsichtlich Arbeitsplätze und Wirtschaftswachstum. Man kann es sicherlich auch so sagen: Ohne den Flughafen wäre weder das Rhein-Main-Gebiet noch der Main-Taunus-Kreis so wohlhabend, wie sie heute sind, und deswegen ist das auch eine wichtige Beurteilungsgrundlage für unsere weitergehenden Stellungnahme an dieser Stelle.

Der zweite Punkt ist: Wir haben drei Städte und Gemeinden, die Ihnen nachher noch gesondert vortragen werden, die von den Änderungen, die Sie im Landesentwicklungsplan vorschreiben, die aber auch jetzt hier das Planfeststellungsverfahren betreffen, besonders betroffen sind. Und wir haben zwei Drittel des Kreisgebietes, die weniger betroffen sind, aber auch betroffen sind, insbesondere wenn es um die Frage geht: Wie werden Abflüge und Anflüge über das Kreisgebiet organisiert? Das ist die weitere Vorbemerkung, die ich zu machen habe.

Meine Damen und Herren, wir im Main-Taunus-Kreis sehen diesen Landesentwicklungsplan auch als ein politisches Signal, als ein politisches Signal – und das ist durchaus legitim – des Landesgesetzgebers, der Ja sagt zu einem Ausbau in konkreten Formen, die die Vorhabensträgerin hier heute Morgen auch schon dargestellt hat. Und diesem Ziel, das hier auch raumplanerisch angegangen werden soll, meinen wir als Kreis die Belange der betroffenen Menschen entgegenzusetzen oder entgegenhalten zu müssen. Und dabei möchte ich auf das verweisen, was die Vorredner hier schon angesprochen haben: Wir erwarten von einem Landesentwicklungsplan, der nicht nur eine Laufzeit von zehn Jahren haben sollte, von einem Jahrzehnt, dass er sich sehr intensiv und auf realitätsbezogener Basis mit den tatsächlichen Flugbewegungen auseinandersetzt, nicht den Flugbewegungen, die von der Vorhabensträgerin benannt worden sind. Und wenn man dann von 900.000 Flugbewegungen im Jahr auszugehen hat, ergeben sich daraus auch andere Auswirkungen auf den betroffenen Raum, insbesondere entlang der Mainschiene. Auch hier will ich die Argumentation nicht wiederholen, sondern darf auf das verweisen, was hier heute Morgen schon mehrfach angesprochen wurde.

Meine Damen und Herren, wenn ein politisches Signal des Landesgesetzgebers, des Verordnungsgebers ein Ja zum Flughafen ist, dann, meine ich, ist es ebenso legitim, einzufordern, dass es auch ein deutliches politisches Signal gibt, dass man die Belange der Menschen unter Lärmschutzgesichtspunkten, insbesondere in Städten und Gemeinden der Mainschiene, ernst nimmt und diese Sorgen und Ängste aufgreift. Da darf ich auch wieder auf das verweisen, was mehrfach angesprochen ist: Mich interessiert – ähnlich wie den Vorstandsvorsitzenden Dr. Bender – wir sind hier nicht Obergutachter, ich denke, dafür gibt es gewählte Landtagsabgeordnete –, mit den Ministerien zu schauen, wie sie das, was Mediationsergebnis ist, umsetzen können und wie das mög-

lichst auch in diesen Landesentwicklungsplan einfließen kann. Ich glaube, wir können es uns als Städte und Gemeinden etwas leichter machen, weil wir da nicht ganz so die Verantwortung tragen. Aber das ist eine Kernforderung, die wir auch als Main-Taunus-Kreis an den Landesgesetzgeber zu stellen haben und die ich hier auch ausdrücklich vortragen möchte.

Das ist politisch auch gar nicht unwichtig, meine Damen und Herren. Denn wenn ich Ihnen schildern soll, wie wir dieses Problem als Kreis sehen, der nur ganz wenig Betroffenheit hat, weil in der Hauptsache Menschen von steigendem Fluglärm betroffen sind, betroffen ist, dann darf ich Ihnen berichten, dass wir uns in den vergangenen Jahren sehr dafür eingesetzt haben, dass Schulen, die insbesondere in Flörsheim belegen sind, mit Lärmschutzfenstern ausgestattet werden. Sie haben mittlerweile auch Lärmschutzfenster, weil der Main-Taunus-Kreis sie im Zuge einer Neubaumaßnahme eingebaut hat. Es wäre gut, wenn bei allen Beteiligten eine höhere Sensibilität dafür vorhanden wäre, dass es dort eine hohe Belastung gibt und man nicht auch noch solche Zeichen setzt, wie Sie vorhin angesprochen wurden: 20 m. Natürlich muss man irgendwo eine Grenze setzen. Aber ich sage mal, auch sehr politisch: Wenn die Vorhabensträgerin, unterstützt durch die Landespolitik, in der Lage ist, Hürden aus dem Weg zu räumen – Stichwort Ticona –, dann, meine ich, sollte man sich politisch genauso sehr darum bemühen, was passiven und aktiven Lärmschutz anbelangt, bei den betroffenen Menschen aktiv zu werden. Das ist unser Hauptkritikpunkt an dem Landesentwicklungsplan.

Ich will damit schließen und herzlich an Sie appellieren, diese Dinge auch bei Ihren politischen Beratungen mit zu berücksichtigen. – Herzlichen Dank.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Kreisbeigeordneter Cyriax, für die Stellungnahme. – Gibt es Anmerkungen und Beiträge zu der Stellungnahme des Herrn Kreisbeigeordneten Cyriax? – Ich sehe, das ist nicht der Fall. Dann herzlichen Dank. Damit können wir den Teilbereich der Kreise verlassen.

Die eingeladenen Kreise Offenbach, vertreten durch Herrn Landrat Walter, Rhein-Taunus-Kreis, vertreten durch Herrn Landrat Albers, und Wetteraukreis, vertreten durch Herrn Landrat Gnadl, haben abgesagt und zum Teil auf ihre schriftlichen Stellungnahmen verwiesen.

Ich darf nun den Vertreter der Stadt Offenbach, Herrn Stadtrat Weiß, bitten, seine Stellungnahme zu präsentieren.

**Herr Weiß:** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Auch aufgrund der Bedeutung dieses Themas für die Stadt Offenbach hätte heute gern Oberbürgermeister Horst Schneider hier die Position vertreten. Aber auch er hat einen Trauerfall in seinem Umfeld, und ich möchte ihn deshalb heute hier entschuldigen.

Ich möchte vorab noch einmal deutlich machen, dass die Stadt Offenbach sich zu keiner Zeit gegen eine raumverträgliche und bedarfsgerechte Kapazitätserweiterung am Flughafen ausgesprochen hat. Deshalb haben wir auch den Landesentwicklungsplan für die Erweiterung des Flughafens besonders unter der Frage geprüft und betrachtet, ob er die Raumverträglichkeit nach den Kriterien des Bedarfs und der dauerhaften Kon-

fliktbewältigung zu leisten in der Lage ist. Ich möchte Ihnen aus Sicht der Stadt Offenbach noch einmal darlegen – auch wir haben schon eine Stellungnahme eingereicht, auf die ich hier auch noch einmal verweisen möchte –, dass ja der Landesentwicklungsplan dieser Aufgabe in keiner Weise gerecht wird.

Dazu möchte ich zunächst einmal einen Blick auf den Landesentwicklungsplan 2000 werfen und die Frage stellen, ob dieser Landesentwicklungsplan zur Erweiterung des Flughafens überhaupt den Zielen und Grundsätzen dieses Landesentwicklungsplans gerecht wird. Danach möchte ich der Frage nachgehen, welche Anforderungen im internationalen Vergleich an die Entwicklung der Metropolregion Rhein-Main zu stellen sind und ob man diesen Anforderungen hier gerecht wird. Ich möchte weiterhin klären, ob es hinnehmbar ist, dass mit diesem Landesentwicklungsplan 75 % der Siedlungsfläche der Großstadt Offenbach mit gesundheitsschädlichem Lärm überlagert werden und ob unter diesen Bedingungen Offenbach seine Funktion als Oberzentrum noch wahrnehmen kann. Und schließlich werde ich der Frage nachgehen, ob in diesem Landesentwicklungsplan die kompensatorischen Forderungen der Mediation auch bindend und dauerhaft durchgesetzt werden.

Zunächst einmal zu den Zielen des Landesentwicklungsplans 2000. Dazu möchte ich Ihnen einige interessante Zitate hier vortragen. Es heißt dort, dass die polyzentral ausgebildete Siedlungsstruktur im Verdichtungsraum Rhein-Main gegenüber anderen europäischen Metropolregionen ein gewichtiger Entwicklungsvorteil ist, um die Vielfalt der Siedlungsstruktur zu erhalten und weiterzuentwickeln. Es wird weiterhin ausgeführt, dass die voraussichtlichen Auswirkungen auf die Umwelt bis zum Jahr 2010 unter der Bedingung der politischen Umorientierung in Richtung auf einen effizienteren und schonenderen Umgang mit den natürlichen Ressourcen die Umwelt gegenüber dem heutigen Zustand entlasten würden. Es wird für die Verdichtungsräume das Ziel definiert, dass bei der Ausweisung neuer Verkehrsstrassen Schutz und Erhalt größerer Freiräume besonders zu berücksichtigen sind. Es wird ferner verlangt, dass die langfristigen Vorstellungen des Flughafenbetreibers hinsichtlich der Anzahl der jährlichen Flugbewegungen zu beachten sind. Und ganz wichtig: Es wird der Grundsatz formuliert, dass in Bezug auf Lärm bei Verkehrswegen eine entsprechend der Kapazität mögliche volle Auslastung zu berücksichtigen ist.

Meine Damen und Herren, keines dieser Ziele wird hier in den Grundsätzen im Landesentwicklungsplan für die Erweiterung des Flughafens aus unserer Sicht beachtet. Die Bedeutung der polyzentralen Siedlungsstruktur wird in Bezug auf die oberzentrale Funktion Offenbachs missachtet. Von einer Entlastung und einem schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen im Verdichtungsraum ist nichts zu erkennen. Die langfristigen Planungsvorstellungen des Flughafenbetreibers – im neuen Planfeststellungsantrag wird eine Perspektive bis 2025 mit einem Aufkommen von 745.000 Flugbewegungen aufgezeigt – werden mit einem Planungszieljahr 2015 und 660.000 jährlichen Flugbewegungen im Landesentwicklungsplan zum Nachteil des Flughafens und der Region, könnte man sagen – zu beider Nachteil – weit verfehlt. Und unter Berücksichtigung der planbaren technischen Kapazität verschließt der Landesentwicklungsplan die Augen vor der Tatsache, dass weit mehr als 660.000 Bewegungen ja jetzt schon prognostiziert werden und auch technisch möglich sind. Im Abwägungsprotokoll behauptet die oberste Landesplanung sogar, diese mögliche höhere technische Kapazität, von der jetzt schon ausgegangen wird, sei nirgendwo nachgewiesen.



Meine Damen und Herren, wir haben ein Papier für Sie vorbereitet, in dem wir deutlich machen, dass aus den Antragsunterlagen der Fraport selbst abgeleitet und nachgewiesen werden kann, dass bis zu 900.000 Flugbewegungen pro Jahr als technische Kapazität möglich sind und dann hier auch in die Abwägung und Betrachtung eingestellt werden müssen. Die oberste Landesplanung will diese Werte nicht zur Kenntnis nehmen, weil sie sonst die Unverträglichkeit des geplanten Ausbaus mit den eigenen Zielen und Grundsätzen feststellen müsste. Eine dauerhafte und nachhaltige Konfliktbewältigung findet also in diesem Landesentwicklungsplan nicht statt.

Zu der Frage, ob der Landesentwicklungsplan den Anforderungen an eine Metropolregion gerecht wird, möchten wir deutlich machen, dass im internationalen Vergleich auffällt, dass wir für einen Großflughafen einer Metropolregion eigentlich andere Anforderungen haben. Mit einiger Plausibilität stellen die Fluggesellschaften ihre Bedürfnisse dar, und in der Tat könnte man von einem 24-Stunden-Betrieb bei einem solchen Großflughafen, wenn auch mit Einschränkungen, ausgehen und diesen ansetzen. Das ist gar nicht so absurd. Nur ist die Frage, ob dies hier in diesem Raum raumverträglich zu leisten ist. Statt eine ergebnisoffene Prüfung dieses Zielkonflikts durchzuführen, wird hier die Mediationsnacht als überwindbarer Grundsatz eingestellt.

Wir wollen noch einmal sagen: Für den Deutschland- und Europaverkehr wird man diesen 24-Stunden-Betrieb sicher nicht brauchen, aber für den internationalen Verkehr bringen die Fluggesellschaften einige plausible Argumente vor, und mit diesen ist hier in der Abwägung gar nicht vernünftig umgegangen worden. Dieser Zielkonflikt muss gelöst werden. Es ging offenbar nur darum, jetzt der Nordwestbahn Raumverträglichkeit zu bescheinigen, unter allen Umständen, um dieses im gegenwärtigen Verfahren durchzudrücken. Das entspricht nicht einer wirklich vernünftigen und dauerhaften Entwicklungsplanung.

Meine Damen und Herren, wir wollen deutlich machen, dass die Stadt Offenbach als Großstadt und Oberzentrum in der polyzentrisch organisierten Metropolregion Rhein-Main nach dem Willen der obersten Landesplanung großflächig mit gesundheitsschädlichem Fluglärm überlagert wird. Schon jetzt sind rund 60 % der Offenbacher Siedlungsflächen betroffen, und nach dem Willen der obersten Landesplanung werden es 2015 75 % sein, die entsprechende Belastungen haben werden, und auch 75 % Siedlungsbeschränkungen. Unter diesen Voraussetzungen kann sich Offenbach als Oberzentrum nicht angemessen entwickeln. Da helfen uns auch die Siedlungsstrukturkonzepte für Wohnsitzgemeinden nicht. Das hilft einem Oberzentrum nicht weiter.

Abenteuerlich, meine Damen und Herren, ist die Behauptung im Landesentwicklungsplan, dass Offenbach durch den Ausbau entlastet werde. Diese „Entlastung“ konnte nur rechnerisch erreicht werden, weil die oberste Landesplanung in ihren Ausführungen offensichtlich unkritisch Zahlen der Fraport übernimmt. Ich will Ihnen das mal darstellen: Die Zahl der Überflüge wird sich im Ausbaufall für Offenbach von derzeit 213.000 auf 309.000 erhöhen, im Vergleich mit dem Prognosenullfall von 226.000 auf 309.000, und es gehört schon viel Rechenkunst dazu, daraus eine Entlastung zu zaubern. Die planbare technische Kapazität ist dabei noch gar nicht in Ansatz gebracht. Danach hätten wir eine Zahl der Überflüge von etwa 400.000 und eine Verdoppelung gegenüber der bisherigen Situation.

Zu den kompensatorischen Maßnahmen der Mediation auch ein paar Worte: Die Mediationsnacht entpuppt sich mehr und mehr als Fata Morgana. Der Flugverkehr in der gesetzlichen Nacht wird sich gegenüber dem Status quo etwa verdoppeln, und das entlastet die Anwohner keineswegs. Wir haben in den Schulterstunden und dann auch über Verspätungen und Verfrühungen in die Kernzeit hineinstolpernd eine Belastung, die das Ruhebedürfnis in keiner Weise befriedigen wird.

Meine Damen und Herren, wir haben gehört, dass hier in der Expertenanhörung die Frage gestellt wurde, ob das Nachtflugverbot juristisch durchsetzbar sei, diese alte Frage, weil ein Abgeordneter sagte, er habe das bei seiner Abwägung zugunsten der Nordwestbahn sozusagen als wichtiges Kriterium hier mit berücksichtigt. Dazu nur der Hinweis: Das hat mit der Nordwestbahn per se gar nichts zu tun, sondern ist für alle Varianten als Planungsvoraussetzung eingestellt worden und kann deshalb jetzt nicht als Kriterium bei der Variantenauswahl herangezogen werden.

Wir kritisieren, dass aktiver und passiver Schallschutz in den Betrachtungen hier keine wesentliche Rolle spielt. Wir vermissen also die Festsetzung zum Anti-Lärm-Pakt. Dazu hätte man Aussagen machen können. Wo bleibt die Forderung der Mediation nach Entlastung in den Randstunden? Dazu ist nichts zu lesen. Und schließlich, meine Damen und Herren, können wir nicht akzeptieren, dass das Raumordnungsverfahren jetzt von 126.000 Flugbewegungen ausgeht, aber noch vor Kurzem 128.000 Flugbewegungen als nicht raumverträglich bezeichnet wurden. Das sind also Widersprüche noch und noch. Und dabei ist hier jetzt nur von 120.000 Flugbewegungen bis 2015 die Rede. Es ist überhaupt noch nicht der Horizont bis 2020 eingestellt, und das kritisieren wir nachdrücklich. 126.000 Flugbewegungen sind weder durch die Mediation noch durch das Raumordnungsverfahren abgedeckt. Darauf weist auch der Raumordnungsbericht ausdrücklich hin. Das fordern wir hier noch ein.

Auch eine neue Variantenbewertung wäre erforderlich, wird aber nicht geleistet. Die Nordwestbahn wird jetzt die teuerste Variante werden. Auch sind unseres Erachtens die Seveso-II-Probleme noch nicht abschließend gelöst. Wir verweisen hier auf das Shell-Tanklager, das unseres Erachtens ebenfalls noch zu Problemen führen wird.

Abschließend wollen wir feststellen, dass wir der Auffassung sind: Der Landesentwicklungsplan Erweiterung Frankfurt erfüllt nicht die im Landesentwicklungsplan 2000 formulierten Ziele und Grundsätze, sondern missachtet sie sogar. Die Überwindung wird nicht einmal begründet. Die Konkurrenzfähigkeit der Metropolregion Rhein-Main mit dem vorliegenden Entwurf des Landesentwicklungsplans wird nicht gestärkt, sondern unseres Erachtens geschwächt. Das polyzentrische Gefüge der Region wird durch massive Schwächung der oberzentralen Funktion Offenbachs nachhaltig gestört, und die kompensatorischen Maßnahmen der Mediation sind nur scheinbar teilweise erfüllt, tatsächlich aber aufgegeben worden.

Unter diesen Bedingungen bitten wir Sie, diesem Landesentwicklungsplan nicht zuzustimmen und nach raumverträglichen und langfristig haltbaren Varianten und Lösungen gemeinsam zu suchen. – Danke schön.

(siehe auch Anlage 1)

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Stadtrat Weiß, für die Stellungnahme der Stadt Offenbach. – Ich sehe keine Wortmeldungen.

Dann darf ich zur nächsten Stellungnahme der Stadt Hattersheim am Main überleiten.

Herr **Franssen:** Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Aufgrund der knappen Zeitvorgabe möchte ich mich bei meinen Ausführungen auf das Thema Roll- und Bodenlärm beschränken. Es steht ja wohl außer Zweifel, dass Flugzeuge nicht nur dann Lärm verursachen, wenn sie in der Luft sind; auch am Boden machen Flugzeuge Lärm, was gerade für uns Anwohnergemeinden, die nahe am Flughafen liegen, ein bedeutsames Thema ist.

Dass Hattersheim am Main bei einer Realisierung der Landebahn Nordwest stark betroffen ist, wird klar, wenn ich Ihnen sage, dass der südliche Bereich des Stadtteils Okriftel zum Areal der geplanten Landebahn einen Abstand von lediglich 1.100 m haben soll. Konsequenterweise müssten wir dann nicht mehr Hattersheim am Main, sondern Hattersheim an der Landebahn heißen.

Ich wohne in Okriftel und weiß sehr wohl, wovon ich rede: dass nämlich bereits durch den Ist-Betrieb des Flughafens die Menschen in ganz erheblichem Maße belastet werden. Davon kann auch unser verehrter Herr Ministerpräsident ein Lied singen, denn bei einem runden Geburtstag des Europaabgeordneten Gahler hat er erschüttert feststellen müssen, wie sehr dort die Scheiben klirren.

Unerträglicher Bodenlärm, besonders in den Nachtstunden, geht von der Startbahn 18 West und Triebwerksprobeläufen aus. Umso erstaunlicher ist es, dass sich das Änderungsverfahren des Landesentwicklungsplans dieser Problematik nahezu völlig verschließt. Dort finden sich nur an einer einzigen Stelle Ausführungen zum Roll- und Bodenlärm, nämlich im Zusammenhang mit dem Vogelschutzgebiet Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau. Obwohl also unzweifelhaft feststeht, dass Bodenlärm zu lokalen Belastungen führen kann, werden diese Belastungen lediglich im Zusammenhang mit einem Vogelschutzgebiet untersucht, eine Untersuchung der Bodenlärmbelastungen für Menschen in Anwohnergemeinden des Flughafens findet nicht in der gebotenen Tiefe statt.

Der Entwurf für den Umweltbericht zur Änderung des LEP vom Mai 2005 hatte sich ansatzweise mit den Belastungen durch Roll- und Bodenlärm beschäftigt. Der Umweltbericht selbst kommt jetzt allerdings zu dem Ergebnis, dass – und ich zitiere – „diesen Lärmquellen für die Ermittlung der relevanten Lärmwirkungen durch die Erweiterung des Flughafens im Hinblick auf den Umweltaspekt Mensch keine eigenständige Bedeutung zukommt. Im Rahmen der Prüfungen für diesen Umweltaspekt werden daher nur die Auswirkungen durch den Fluglärm weiter untersucht und nicht die durch den Bodenlärm.“ Per Fußnote wird dann darauf verwiesen, dass dies auch durch die Ergebnisse im Rahmen der Konfigurationsanalyse im Planfeststellungsverfahren bestätigt wird – ein eklatanter und wesentlicher Irrtum.

In unserer 100 Seiten umfassenden Stellungnahme zur Änderung des LEP haben wir sehr ausführlich auf die unzureichende Berücksichtigung der Roll- und Bodenlärmproblematik hingewiesen. In diesem Sinn frage ich Sie, meine Damen und Herren: Ist es

richtig, dass sich der Umweltbericht zur Änderung des LEP hinsichtlich der Belastungen von Menschen durch Roll- und Bodenlärm im Wesentlichen auf Planfeststellungsunterlagen eines Flughafenbetreibers stützt? Ich frage weiter: Ist mein Eindruck korrekt, dass der Umweltbericht nur ganz grob die Roll- und Bodenlärmproblematik untersucht hat und wir davon ausgehen müssen, dass keine detaillierte Sachverhaltsermittlung stattgefunden hat? Ist es zulässig, üblich und moralisch vertretbar, dass aus Gutachten eines Vorhabensträgers eine Bestätigung dafür herbeiführt wird, dass der vom Flughafen ausgehende Roll- und Bodenlärm im Falle einer massiven Erweiterung auf den Umweltaspekt Mensch keinen relevanten Einfluss auf die Betroffenenzahlen haben wird? Entspricht diese Vorgehensweise dem Art. 3 der Verfassung des Landes Hessen, in dem es heißt: „Leben und Gesundheit, Ehre und Würde des Menschen sind unantastbar.“? Kann der Hessische Landtag, meine Damen und Herren, nach dieser dürftigen Sachverhaltsermittlung im Umweltbericht guten Gewissens eine Entscheidung darüber treffen, dass Roll- und Bodenlärm tatsächlich keinen Einfluss auf die Betroffenenzahlen und somit auf die Gesundheit der Menschen haben wird?

Wir sind überzeugt davon, dass so etwas nicht geht. Aus unserer Sicht können weder aus dem Umweltbericht noch aus dem Gutachten der Fraport AG die Auswirkungen und somit die Betroffenheiten für Hattersheim und insbesondere für die Ortsteile Eddersheim und Okriftel entnommen werden. Ich will dies an einem Beispiel deutlich machen.

Zum Planfeststellungsverfahren werden im Gutachten G10.1 Teil B Ausführungen zur Rollweegeanbindung der geplanten Landebahn Nordwest gemacht. Es ist dort zu lesen, dass in Steigungsbereichen eine erhöhte Triebwerksleistung erforderlich sei, wie eine intensive Recherche bei der Deutschen Lufthansa AG ergeben habe. Sie werden mir doch sicherlich zustimmen, dass eine erhöhte Triebwerksleistung in Steigungsbereichen der Rollweegeanbindung ein klassischer Fall von Roll- und Bodenlärm ist. Ich frage Sie auch: Können Sie mir zustimmen, dass es völlig unzureichend ist, dass sich der Umweltbericht zur Änderung des LEP auf Gutachten der Fraport stützt und diese Gutachten sich lediglich wieder auf eine intensive Recherche bei der Luftverkehrsgesellschaft beziehen. Es ist doch kaum zu glauben, dass so etwas durchgehen soll.

Die Stadt Hattersheim am Main hat diesen Sachverhalt in ihrer schriftlichen Einwendung vorgetragen und auch mündlich im Erörterungstermin in Offenbach dargelegt. Das hat immerhin dazu geführt, dass in der Stellungnahme des RP zum Planfeststellungsverfahren für den geplanten Ausbau des Flughafens vom 29. September 2006 unter anderem folgender Aufklärungsbedarf gesehen wird – und ich zitiere hier –:

In G10.1 Teil B S. 31 wird zur erhöhten Triebwerksleistung im Steigungsbereich der Rollbrücken auf eine intensive Recherche bei der Deutschen Lufthansa verwiesen. Diese Recherche ist näher zu erläutern.

Selbst der RP sieht also noch Aufklärungsbedarf zu der erhöhten Triebwerksleistung im Steigungsbereich der Rollbrücken. Es liegt auf der Hand, dass somit die Roll- und Bodenlärmbelastungen in den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren, auf die sich der Umweltbericht zur Änderung des LEP bezieht, nicht abschließend ermittelt worden sind. Dieser Erkenntnis können Sie sich doch nicht verschließen. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass die Bodenlärmemissionen, insbesondere in Eddersheim und Okriftel, unterschätzt worden sind.

Die Festlegung im Umweltbericht, dass dem Roll- und Bodenlärm für die Ermittlung der relevanten Lärmwirkungen durch die Erweiterung des Flughafens im Hinblick auf den Umweltaspekt Mensch keine eigenständige Bedeutung zukommt, ist somit als grober Fehler anzusehen.

Unser Fazit daher: Wer seine Stimme diesem geänderten Landesentwicklungsplan gibt, der stimmt gegen die berechtigten Interessen der Anwohner auf Schutz vor unzumutbarem Lärm, weil er sich zweifelhafte Gutachten des Vorhabensträgers zu eigen macht und eine notwendige eigene detaillierte Sachverhaltsermittlung unterlassen hat. Fragen Sie sich, meine Damen und Herren, bitte selbst, ob der Grundsatz der Unantastbarkeit von Leben und Gesundheit der Menschen gewahrt bleibt, bevor Sie eine Entscheidung über die Änderung des Landesentwicklungsplans treffen.

Meine Damen und Herren, zwei Anmerkungen noch zu dem, was heute gesagt worden ist. Um der Gefahr vorzubeugen, dass Unwahrheiten zu Wahrheiten werden, möchte ich zunächst noch einmal auf das Thema Arbeitsplätze eingehen. Der Herr Abg. Boddenberg hat vorhin von dem Verlust von Arbeitsplätzen gesprochen, wenn es nicht zum Flughafenausbau kommt. Ich bitte daher den Abg. Boddenberg, sich doch noch mal das Gutachten G19.1 aus den Planfeststellungsunterlagen anzuschauen. Denn hierin hat der Gutachter von Fraport festgestellt, dass es auch im Nichtausbaufall zu mehr direkter Beschäftigung am Flughafen Frankfurt kommen wird, als dies heute der Fall ist.

Und zum Abschluss eine zweite Bemerkung zu dem, was Herr Dr. Bender gesagt hat: Es ist mir selten, meine Damen und Herren, klarer geworden als heute, dass bei der Diskussion um den Ausbau des Flughafens Frankfurt Rhein-Main das Kapital oder, wie Sie es gesagt haben, die Rendite der Aktionäre eine wichtige, wenn nicht sogar die wichtigste Rolle spielt. Ich möchte Sie bitten, dass Sie zur Kenntnis nehmen, dass wir, die Anrainer, nicht Gegner des Flughafens sind. Wir stehen zu dem Flughafen Frankfurt Rhein-Main. Nur, meine Damen und Herren, berücksichtigen Sie bitte bei Ihren Entscheidungen, dass die Wohltaten und die Lasten in der Region gleichermaßen verteilt werden. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank, Herr Bürgermeister Franssen, für die Stellungnahme der Stadt Hattersheim. – Ich sehe keine Wortmeldungen.

Ich darf weitergehen zur Stellungnahme der Stadt Flörsheim am Main, abzugeben durch Herrn Bürgermeister Antenbrink.

Herr **Antenbrink:** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Wie kaum eine andere Stadt ist Flörsheim am Main mit fast 20.000 Einwohnern, westlich des Flughafens gelegen, von dem geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens betroffen. Deswegen möchte ich heute erneut die Chance ergreifen, hier zu Ihnen zu sprechen.

Folgerichtig hat Flörsheim, unterstützt durch die Städte Hattersheim und Hochheim, erfolgreich gegen den Landesentwicklungsplan 2000 geklagt und damit die jetzt beabsichtigte Änderung des Landesentwicklungsplans 2000 initiiert. Ziel der geplanten Änderung des Landesentwicklungsplans ist allein die landesplanerische Absicherung der

Erweiterung des Flughafens Frankfurt am Main – und dies, ohne dass das in der Mediation vereinbarte Nachtflugverbot in dem Landesentwicklungsplan oder anderweitig eine Verbindlichkeit erhält. Die damit zu erwartenden Belastungen für die Flörsheimer Bürgerinnen und Bürger sind unerträglich.

Die Stadt Flörsheim am Main ist kein Gegner des Flughafens. Wir wenden uns lediglich gegen den geplanten Ausbau, weil das Maß des unerträglichen Lärms für die Bürgerinnen und Bürger meiner Stadt in der Tat jetzt schon überschritten ist. Wir zweifeln an den Beteuerungen der Vorhabensträgerin hinsichtlich der Einführung eines Nachtflugverbots. Hier fehlt weiterhin jede Form der Verlässlichkeit. Das für den Fall des Ausbaus versprochene Nachtflugverbot ist bisher nicht mehr als eine jederzeit zu ändernde betriebliche Regelung – auf welchem Weg auch immer. Dabei entsprechen im Fall des Ausbaus die zu erwartenden tatsächlichen Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger von Flörsheim am Main bei weitem nicht dem, was in den schon geänderten Unterlagen des Landesentwicklungsplans oder des Planfeststellungsverfahrens dargestellt wird. Schon jetzt sind es nicht einmal mehr 15 Jahre bis zum Planungshorizont 2020. Schon jetzt wird über einen Ausbau nach dem Ausbau spekuliert. Die Frage, ob die angegebenen 700.000 Flugbewegungen pro Jahr wirklich das Ende der Fahnenstange sind, ist somit mehr als berechtigt.

Was wird sein im Jahr 2020? Werden wir dann, wie jetzt schon in der Presse zu lesen – und dahinter steckt ja bekanntlich immer ein kluger Kopf; in diesem Fall eine Ironie, die man auf verschiedenste Art und Weise interpretieren kann –, über eine Optimierung des vorhandenen Vierbahnsystems oder über eine neue Start- und Landebahn reden? Werden damit die nach dem Ausbau möglichen jährlichen 900.000 Flugbewegungen nicht immer wahrscheinlicher? Ich habe bisher auch noch keinen richtigen Widerspruch zu dieser Zahl von 900.000 Flugbewegungen erfahren.

Der Flugzeugmix, heute auch schon mehrfach angeklungen, also das Verhältnis von leichten zu schweren Flugzeugen, und ein Fehlanflugverfahren mit der Vorgabe des Geradeausflugs sind unrealistische Annahmen, die die im Ausbaufall zu erwartenden Lärmbelastungen niedrig rechnen. Berücksichtigung müsste auch eine mögliche Änderung des Flugbetriebsmodells finden, da durch den Wegzug der Ticono erst recht eine stärkere Belegung der Nordwest-Abflugrouten und damit eine größere Lärmbelastung in Flörsheim wahrscheinlich wird.

Die LEP-Änderung schreibt für die Errichtung einer neuen Landebahn im Nordwesten und für die Erweiterung der Flugbetriebsanlagen im Süden die Festlegung von Flächen als sogenannte Vorranggebiete oder Siedlungsbeschränkungszonen vor, die dann von konkurrierenden Nutzungen frei zu halten sind. Im Falle des Ausbaus kann sich die Stadt Flörsheim am Main nur noch in ihrem nördlichen Stadtteil Weilbach weiterentwickeln.

Seit den Fünfzigerjahren wurde die Kernstadt halbkreisartig, vom Main ausgehend, entwickelt. Eine andere Bebauung war uns aufgrund der stadtplanerischen Randbedingungen versagt. Gegen die Siedlungsentwicklung in der Kernstadt hat die Fraport AG bis in jüngster Zeit in den förmlichen Bebauungsplanverfahren nie Einwände erhoben. Das Gebiet, in dem viele Bürgerinnen und Bürger jetzt ihre Heimat gefunden haben, in dem eine Schule, ein Schulkinderhaus, Kindergärten und Spielplätze gebaut wurden, ist jetzt von der Einflugschneise der Landebahn Nordwest mit Überflughöhen von unter

270 m betroffen. Wie lassen sich die daraus resultierenden negativen Auswirkungen auf die städtische Sozialstruktur kompensieren? Sollen die Anrainerkommunen tatsächlich mit den negativen Auswirkungen des geplanten Flughafenausbaus allein gelassen werden?

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, das Thema Prognosen ist im Laufe des heutigen Tages schon hinlänglich diskutiert worden. Die Frage zum jetzigen Zeitpunkt ist daher, ob Sie den Anwohnerinnen und Anwohnern rund um den Flughafen eine nahezu grenzenlose, unkalkulierbare und damit die Gesundheit gefährdende Lärmbelastung für ewige Zeiten aufbürden wollen. Wenn Sie dies nicht wollen, wenn Sie den Anrainerkommunen einen fairen Lastenausgleich ermöglichen wollen und wenn Sie verhindern wollen, dass auch die wirtschaftlich gesunden Anrainerkommunen nach dem Ausbau in eine soziale Schieflage kommen, müssen Sie gegen die Verordnung zur Änderung des Landesentwicklungsplans 2000 stimmen. Es kann nicht sein, dass Sie in 15 Jahren wieder über die Köpfe der Betroffenen hinweg, die nächste Ausbaustufe beschließen dürfen, wenn Sie dann überhaupt noch gefragt werden müssen und noch die Grenze des Zumutbaren für die Rhein-Main-Region bestimmen dürfen. – Vielen Dank.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Bürgermeister Antenbrink. – Ich sehe auch hier keine Wortmeldungen.

Ich darf weiterleiten zur Bürgermeisterin Frau Angelika Munk aus der Stadt Hochheim am Main.

**Frau Munk:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Die Stadt Hochheim am Main hat gemeinsam mit ihren Nachbarn Flörsheim und Hattersheim bereits im September 2005 eine umfangreiche Stellungnahme zu der vorliegenden Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 abgegeben. Das hier zu wiederholen sprengt die zeitlichen Vorgaben, die ich bekam, und es ist ja auch schon sehr viel dazu gesagt worden.

Ich erwarte und hoffe, dass Sie, meine Damen und Herren Abgeordneten des Hessischen Landtages, sich mit unseren Argumenten, die wir Ihnen ja nicht nur heute mündlich, sondern vor allem schriftliche reichen, beschäftigen, bevor die Abstimmung im Landtag erfolgt. Ich will heute stattdessen die Gelegenheit nutzen und die Beweggründe kurz aufzählen, die die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hochheim am Main dazu veranlasst hat, einstimmig und eindeutig den Ausbau des Frankfurter Flughafens innerhalb der Region abzulehnen.

Die Wein- und Sektstadt Hochheim am Main mit ca. 17.000 Einwohnern gehört nicht zu den am stärksten vom Fluglärm belasteten Kommunen. Trotzdem, seit Beginn der Ausbaudiskussion, also jetzt immerhin schon seit zehn Jahren, ist dieses eines der beherrschenden Themen auch in unserer Kommunalpolitik und in unserem städtischen Leben. Meine Stadt bezieht hier klar Position. Der Frankfurter Flughafen gehört zu uns, weil er Bestandteil unserer Rhein-Main-Region ist. Wir sind keine Flughafengegner. Aber die Belästigungen durch den Fluglärm sind für viele Einwohner schon heute nicht mehr hinnehmbar.

In persönlichen Gesprächen wird mir immer wieder die Frage gestellt, warum es für Gewerbelärm, Nachbarschaftslärm, Sport- und Spielplatzlärm klare gesetzliche Obergrenzen gibt, der Flugverkehr aber von allen Regelwerken ausgenommen wird. Isolierte Fenster, Leben in der Wohnung – wir haben in einer anderen Situation von Käfighaltung gesprochen –, ist das unsere Zukunft? Wenn die jährlichen Flugbewegungen von jetzt 480.000 nach einem Ausbau auf 701.000 Flugbewegungen, wie für 2020 prognostiziert, steigen sollten, dann ist das für uns Menschen, die unter den Flugspuren leben und arbeiten müssen, eine grausame Zukunftsperspektive. Und, mit Verlaub: Experten haben nachgewiesen – das ist heute auch schon ein paar Mal erwähnt worden –, dass die technische Kapazität nach einem Ausbau sogar bei 900.000 Starts und Landungen im Jahr liegen wird.

Was wir brauchen, ist eine klare gesetzliche Lärmobergrenze, an die der Verkehr – ich meine damit Straße, Schiene und Luft – sich halten muss. Eine Grenze, an der jede noch wirtschaftlich noch so begründbare Expansion scheitern muss, ist die Grenze, bei deren Überschreiten gesundheitliche Beeinträchtigungen zu befürchten sind. Dass Lärm krank macht, belegen ja sogar die Gutachten, die im Auftrag von Flughafenbetreibern erstellt wurden. Und im Übrigen gibt es eine wunderschöne Reihe von Broschüren, die auch vom Land Hessen verteilt werden, zum Thema Krankheit und Lärm.

Und wie ist die Situation in Hochheim? Heute werden Einzelfallereignisse startender Schwermaschinen über Wohngebieten mit um die 90 dB(A) gemessen. Und auch nach dem Ausbau des Flughafens wird die Nordabflugroute, vor allen Dingen die nach Nordamerika, über Hochheim führen. Im Anflug auf die geplante Landebahn Nordwest werden viel mehr Flugzeuge als heute sehr viel näher über dem Stadtgebiet und in einer deutlich niedrigeren Flughöhe von dann etwa 550 m die Lebensqualität und Gesundheit der Einwohner meiner Stadt beeinträchtigen. Das ist unzumutbar, vor allem für diejenigen, die in unseren Wohngebieten Südstadt und Oststadt leben. Es gibt keine Rechtfertigung, bewusst und sehenden Auges für rein wirtschaftliche Interessen solche Zustände zu produzieren.

Ich appelliere an die Damen und Herren Mitglieder des Hessischen Landtages, die Bedenken von Tausenden von Menschen, der Kommunen und der hier in der Region tätigen Unternehmen und Verbände ernst zu nehmen. Der Bau einer weiteren Landebahn zum Zweck der Kapazitätserhöhung wird, und zwar egal wo in unserer Region die Vorzugsvariante liegen sollte, die Wohn- und Lebensqualität unglaublich vieler Menschen beeinträchtigen.

Ich wies schon auf die große Bedeutung und die negativen Auswirkungen dieser geplanten Maßnahme hin. Sie zu verhindern kostet uns kleine Kommunen viel von dem, was wir haben: Überzeugung, Liebe zu unserer Region, in der wir leben, Zeit. Und dann kostet es sehr viel von dem, was wir eigentlich nicht haben, und das ist Geld. Wissenschaftlicher Beistand und erstklassiger juristische Rat sind teuer. Wir könnten diese Steuergelder sinnvoller zur Verbesserung unserer Infrastruktur oder für soziale und kulturelle Zwecke verwenden. Aber wir wissen, dass wir ohne diesen Aufwand die ungleiche Auseinandersetzung verlieren würden und die kommenden Generationen das Nachsehen hätten.

Ein Argument, das auch in der Vergangenheit einem oft, sage ich mal salopp, um die Ohren gehauen wird, ist: Man fliegt ja auch selbst. Ja, sicher. Ich fahre auch Auto und



kämpfe trotzdem für Lärmschutz, Umgehungsstraßen und umweltfreundliche Treibstoffe. Ich nehme auch Medikamente und bin trotzdem gegen Tierversuche. Das ist nicht nur kein Widerspruch, sondern die Legitimation dafür, dass ich kämpfen darf und kämpfen werde.

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens hat zu viele Nachteile. Er darf nicht Realität werden. Ich fordere Sie im Namen der kommunalen Gremien der Stadt Hochheim am Main auf, den Antrag der Landesregierung zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000, die Erweiterung des Flughafens Frankfurt Rhein-Main abzulehnen.

Ich möchte noch kurz auf einen Punkt eingehen. Es ist mir heute in den Gesprächen auch aufgefallen, als ich hierher gekommen bin. Ich war von der Einleitung von Ihnen, Herr Vorsitzender, ein bisschen überrascht; denn es war klar, dass wir als Kommunen eigentlich nicht so richtig gewünscht waren. Erst auf unser Drängen hin sind wir dann hier zur Anhörung geladen worden. Dies ist jetzt die zweite Anhörung, die ich verfolge. Was für mich prägend ist, ist, dass ich immer das Gefühl habe, man hört sich höflich an, was wir zu sagen haben, und das war's dann. Eine wirkliche Auseinandersetzung findet nicht statt. Das ist mir auch bei den Argumenten aufgefallen. Es sind immer wieder die gleichen. Wenn ich dann höre, dass wir Ihnen oder der Fraport erklären sollen, was es für Alternativen zu dem Flughafenausbau gibt, dann wird das Ganze natürlich schwerer. Sie verschieben die Verantwortung auf die Kommunen, die die Betroffenen sind.

Die Wirtschaftlichkeit der Fraport wird in den Vordergrund gestellt. Die Wirtschaftlichkeit meines Unternehmens Stadt Hochheim wird überhaupt nicht beachtet. Auch darunter leiden wir. Sie haben in der Zwischenzeit den Mainzer OB, der sagte, dass die Lebensqualität und die Einwohnerzahl zurückgehen, einzufangen versucht, indem Sie ihn dann direkt nach den Zahlen gefragt haben. In Hochheim haben wir in den letzten drei Jahren runde 200 Einwohner weniger. Für eine Gemeinde mit knapp 16.000 Einwohnern ist das viel Zeug.

Die Menschen sind auch nicht mehr so, auch wenn Hochheim nicht in Gänze betroffen ist, dass sie sagen, das ist mir egal. Wir haben ein Wohngebiet in unserem sogenannten Schänzchen II, da werden die Wohnungen sehr schlecht vermietet, weil dort der Fluglärm darüber liegt. Das ist also nicht unerheblich und hat bei uns auch etwas mit Wirtschaftlichkeit zu tun. Ich fände es fair, wenn dieses Ungleichgewicht behoben würde zwischen der Macht und den finanziellen Möglichkeiten der Fraport und der Macht der Politiker, per Gesetz einfach etwas zu bestimmen, was dann eben geregelt werden muss, damit endlich Ruhe ist, und die wenigen Möglichkeiten der Betroffenen, die wir haben. Wenn da mehr Ausgewogenheit herrschte und wir als kleine Kommunen mehr das Gefühl hätten, man nimmt wirklich ernst, was wir sagen, und weist das nicht einfach ab und setzt immer neue Gutachten drauf, die dann doch immer wieder widerlegt werden können und in denen sich immer wieder Widersprüche finden lassen.

Mich beunruhigt, dass wir das Gefühl vermittelt bekommen: Der Flughafenausbau ist sehr wichtig und muss unbedingt gemacht werden, ich aber keine Antwort auf die Frage bekommen: Was ist denn nun, wenn wir im Jahr 2020 sein werden? Was macht denn dann das Wirtschaftsunternehmen Fraport? Ein Wirtschaftsunternehmen muss aus meiner Sicht ja auch immer überlegen: Wenn es an diesem Standort nicht geht, kann ich mir dann ein zweites Standbein schaffen? Mir ist das Ganze zu kurz gegriffen, und

am Ende sind die Kommunen die Dummen, und das gefällt mir auch nicht. Ich wollte das heute mal bei dieser Gelegenheit zum Ausdruck bringen. – Vielen Dank.

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank, Frau Bürgermeisterin Munk.

Zu zwei Dingen darf ich als Vorsitzender hier Stellung beziehen. Frau Bürgermeisterin, dass Sie hier nicht so recht gewünscht sind, wie Sie anfangs sagten, das möchte ich so nicht stehen lassen. Wir haben diesen Block der Kommunalvertreter als hervorstechenden Block deshalb gewählt, um den Kommunalen eine Plattform zu geben, die unabhängig von der Plattform anderer anzuhören ist, weil wir wissen, dass Sie ein berechtigtes Interesse haben, hier auch separat Ihre Wünsche und Ihre Anliegen vorzutragen.

Dass man Ihnen nicht so recht zuhört, möchte ich auch nicht so stehen lassen. Abgeordnete bemühen sich ebenso wie Bürgermeister und Landräte. Sie sind aus unserer Sicht vielfach in kommunalen Gremien neben ihrer Abgeordnetentätigkeit auch ehrenamtlich tätig. Sie wissen um die Dinge. Ich kann Ihnen bestätigen, dass in allen Fraktionen des Hessischen Landtages um diese wichtige Frage sehr stark gerungen wird, so dass also der Eindruck, den Sie hier vermitteln wollen, so nicht stehen bleiben kann. Es ist ein echtes und ein ehrliches Bemühen um das, was die Bevölkerung betrifft, hier in Hessen, aber insbesondere was die Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet betrifft.

Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen dazu und darf nun die Stadt Kelsterbach aufrufen. Hier ist heute Herr Erster Stadtrat Manfred Ockel anwesend. Ich darf auch Sie um Ihre Stellungnahme bitten.

Herr **Ockel:** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Zunächst herzlichen Dank, dass die Stadt Kelsterbach eine zweite Gelegenheit bekommt, zu dem Landesentwicklungsplan mündlich Stellung zu nehmen. Ich möchte diese Stellungnahme auch als Ergänzung verstanden wissen.

Meine Damen und Herren, der vorliegende Landesentwicklungsplan sieht die Expansion des Flughafens um eine neue Landebahn vor, ohne dabei die Belange der Kommunen, die daraus resultierende Belastung der Bevölkerung und vor allen Dingen die ökologischen Folgen auch für den Klimaschutz angemessen zu berücksichtigen.

Selbstverständlich profitiert die Rhein-Main-Region von der Wirtschaftskraft der Unternehmen und natürlich auch der des Flughafens. Aber daneben, meine Damen und Herren, müssen doch auch die siedlungsstrukturelle Entwicklung, die Attraktivität der Region – siehe weiche Standortfaktoren – oder auch die ökologischen Belange insoweit gewichtet werden. Diese Bewertung und vor allem ein Zukunftsplan für die Region, die mehr ein Miteinander als ein Gegeneinander benötigt, wird in diesem Plan nicht geleistet. Im Gegenteil, es wird mit diesem Plan eher polarisiert.

Ich will Ihnen ein Beispiel geben, und das ist für die Kommunen – das hat sich heute auch gezeigt – das Entscheidende. Da wird ein Siedlungsstrukturkonzept für die Kommunen in Aussicht gestellt, das einen Ausgleich der nicht mehr möglichen Siedlungsentwicklungen vorsehen soll. Das Ergebnis dieses Konzeptes kennen wir. Es heißt: Keine Entwicklung mehr in den Kommunen rund um den Flughafen. Das heißt für diese

Kommunen absegnen und sich außerhalb der Region Rhein-Main ansiedeln. Damit wird im Hinblick die zukünftige demografische Entwicklung der Kommunen fundamental eingeschränkt, ja sogar genommen. Mit dem Ausbau wird die Region mit weiterem Straßen- und Fluglärm belastet. Das schwächt nachhaltig das Lebensumfeld und damit auch die wichtigen weichen Standortfaktoren.

Die Region kann, meine Damen und Herren, den künftigen Aufgaben nur dann gewachsen sein, wenn wirtschaftliche und kommunale Entwicklung mit qualifizierten Freiflächen in einem sinnvollen Miteinander stehen. Das beinhaltet der Ihnen vorliegende Landesentwicklungsplan leider nicht. Das ist für die Region eher eine verpasste Chance.

Die Landebahn soll im Kelsterbacher Wald gebaut werden – den die Stadt übrigens vor einigen Jahrzehnten vom Land Hessen als Ausgleich für verlorene Waldflächen innerhalb des Flughafens erhalten hat. Das Gebiet ist als Europäisches Schutzgebiet gemeldet und weist einmalige Tier- und Pflanzengesellschaften auf. Die geplante Landebahn wird mitten in dieses Gebiet implantiert. Das hat natürlich zur Folge, dass das gesamte FFH-Schutzgebiet unwiederbringlich zerstört wird. Die Restwaldflächen, die es dann noch geben wird, sind lediglich Galerie- oder Begleitgrün und können weder die schutzwürdigen Pflanzen oder Tiergesellschaften, aber auch die Menschen, denen dieser Wald als Erholung dient, nicht auffangen. Dies steht so eindeutig nicht im Landesentwicklungsplan, meine Damen und Herren, ist aber nach Meinung aller Fachleute leider Realität. Wie dies, ein Totalverlust eines FFH-Gebietes durch eine Landebahn, rechtlich zu würdigen ist, sei noch dahingestellt. Ausgleichsmaßnahmen sind aber hier soweit außerhalb der Region nicht möglich, was den Eingriff deshalb nicht kompensieren kann.

Meine Damen und Herren, zur aktuellen Diskussion um den Klimaschutz: Auch der Flugverkehr muss einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die Antwort auf die Klimakatastrophe kann doch nicht die Expansion jedes Flughafens und jedes Flugplatzes sein. Wir müssen doch vielmehr die Verkehrsträger sinnvoll miteinander vernetzen und intelligente Mobilitätskonzepte entwerfen, statt ungezügelt die Landschaft zu betonieren. Nehmen Sie das Beispiel der Inlandsflüge. Es ist für mich nicht nachvollziehbar, dass immer noch ein erheblicher Anteil aller Flüge von und nach Frankfurt unter 600 Kilometer stattfinden. Gerade in diesem Bereich steckt meiner Auffassung nach noch Einsparpotential, wenn die Anstrengungen für ein europaweit vernetztes Schnellbahnsystem endlich adäquat vorangetrieben werden. Gerade heute lesen wir in der Zeitung, dass ein wichtiger Meilenstein in Frankreich mit TGV und DB AG letztendlich schon gesetzt worden ist.

Im Übrigen liegt – und das belegt der hohe Anteil von Kurzflügen in Frankfurt – die Fragwürdigkeit des von der Lufthansa durchgeführten Hub&Spokes-Systems auch ebenfalls hier auf dem Tisch.

Meine Damen und Herren, wir sind von dem Landesentwicklungsplan mehr als enttäuscht. Er findet für die Region im Zusammenspiel mit Wirtschaft, Bevölkerung, Kommunen keine gemeinsamen Antworten für die Zukunft. Deshalb lehnt die Stadt Kelsterbach diesen Landesentwicklungsplan einstimmig ab. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Erster Stadtrat Ockel. – Ich sehe keine Wortmeldungen.

Dann darf ich Ihnen, Herr Bürgermeister Brehl, das Wort erteilen, obwohl der Herr Landrat schon für Sie mitgesprochen hat. Er hat vorhin für die 32 Gemeinden des Landkreises gesprochen. Sie haben eben bei mir protestiert.

(Zurufe)

– Ja, Ironie muss man in Deutschland ankündigen. – Herr Bürgermeister, Sie haben das Wort.

Herr **Brehl:** Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren des Landtages, verehrte Zuhörerinnen und Zuhörer! Wissen Sie, Herr Vorsitzender, Sie kennen wohl schlecht das Selbstbewusstsein der Bürgermeister im Verhältnis zu ihren Landräten, auch wenn sie der gleichen Couleur angehören.

(Heiterkeit)

Das ist eine andere Welt als die Ihrige. Ich bedanke mich jedenfalls für die nachgeschobene – so nenne ich sie mal – Anhörung zu der Änderung des LEP.

Herr Boddenberg und Herr Bosch, natürlich sind es nur zwei Punkte, aber es geht in den Schwerpunkten im Grunde genommen um den gesamten Flughafenusbau. Das muss man ja sehen. Deswegen nenne ich unsere Schwerpunkte, möglichst ohne Wiederholungen dessen, was andere Kommunen bereits vorgetragen haben – sicherlich auch der Landrat. Aber für Mörfelden-Walldorf möchte ich schon noch mal deutlich machen, wie wir als Stadt besonders betroffen sind.

Es ist natürlich eine neue Landebahn, die ihre Auswirkungen auch auf den gesamten Flugverkehr hat, nicht nur bezogen auf die Landebahn Nordwest, die hier in Frage steht. Natürlich, gilt das automatisch für das neue Terminal mit einer Kapazität im Endausbau von zumindest mal über 30 Millionen Fluggästen. Natürlich ist ein Schwerpunkt auch – ich komme noch mal darauf zurück – das Thema Nachtflugverbot, das ja heute Morgen hier bereits mehrfach angesprochen wurde. Ich sage als Nebenbemerkung: Ich hätte ganz gern die Landräte des Main-Taunus-Kreises, Herrn Gall und auch Herrn Krebs des Hochtaunuskreises gehört, weil ich ja irgendwie die Kontinuität in den Aussagen kenne. Das wäre sicherlich ein bisschen spannend geworden.

Aber nur wenige Stichworte meinerseits. Mehrfach ist das Thema Mediation angesprochen worden. Ich hatte ja das zweifelhafte Vergnügen, daran teilzunehmen. Ich habe immer noch den Eindruck, dass nur die letzten vier Seiten des über 200-seitigen Papiers gelesen und wahrgenommen werden. Darin steht nämlich mehr als die fünf Punkte, und gerade auf diese Punkte müssen wir abheben, auch als Kommunen. Sie werden zum großen Teil eben nicht beachtet, auch nicht im seitherigen Verfahren. Darauf will ich noch mal besonders Wert legen, weil die Vermutung, die ich hatte, als der Mediationsbericht herauskam und dann auch die Anhörung im Landtag stattfand, hat sich mehr als bestätigt: Man liest die letzten drei, vier Seiten – und das war es. Diese letzten vier, fünf Seiten waren eben nicht allein die Mediation. Ich betone das ausdrücklich.

Ich komme auf eine Aussage von Dr. Bender zurück: keine Alternative. Das kann man so nicht stehen lassen. Es sind auch echt, bezogen auf den Frankfurter Flughafen, keine Alternativen republikweit untersucht worden. Ich will jetzt gar nicht über Erbenheim reden, Gandersheim. Nichts ist internationaler als der Flugverkehr. Das ist doch sicherlich unbestritten. Und geplant wird im Grunde genommen nach Landeskirchturmspolitik. Man schaut nicht – ich beziehe mich gerade noch mal auf den Oberbürgermeister von Mainz – über die Landesgrenzen hinweg. Ich sage das ausdrücklich auch als „Dorfbürgermeister“.

(Zuruf)

– Na ja, das hat ein ehemaliger Oberbürgermeister immer gesagt, dann kann ich das ja auch.

Mir ist es nicht so wichtig, dass alle Arbeitsplätze sich im Rhein-Main-Gebiet zentrieren. In Köln zum Beispiel wären die Arbeitsplätze genauso wichtig. Warum findet man nicht – ich weiß: EU – ein Flughafensystem, das über Hahn/Frankfurt hinausgeht? Es werden die Bundesstraßen republikweit geplant, sogar die Schifffahrtswege, aber der Flugverkehr wird in einem Land geplant. Eine Aussage meinerseits, welche ich im Vorverfahren zu 18 West bereits getroffen habe. Aber bis heute hat sich daran überhaupt nichts verändert. Ich weiß, dass Sie natürlich jetzt zentriert auf die Änderung des Landesentwicklungsplans blicken. Aber Ihre Entscheidungen, die Sie treffen, wirken in 10 und 20 Jahren. Sie tragen also auch die Verantwortung für das, was in 10 und 20 Jahren passiert. Was ist denn dann? Wird dann weiter so geplant, republikweit? Wer kann sich das denn leisten?

Diese Frage muss sich auch der Landtagsabgeordnete jetzt und hier bei der Entscheidung zum Landesentwicklungsplan stellen. Ich habe Sorge, dass diese Frage so echt gar nicht gestellt wird. Das halte ich persönlich für das große Problem: dass wir im Grunde genommen denken: Mag doch die nächste Generation das Lamento über das anstimmen, was wir heute mit unserer Entscheidung möglicherweise angerichtet haben werden; das ist deren Bier. Das halte ich nicht gerade für besonders verantwortungsvoll und möchte es so auch nicht stehen lassen.

Die Verkehrsprognosen wurden angesprochen: heute 490.000, 700.000. Das sind Prognosen, Herr Dr. Bender, natürlich; die realen Flugbewegungen werden mit höchster Wahrscheinlichkeit – dazu braucht man kein Prophet zu sein – im Ergebnis wesentlich höher sein. Das heißt, wir haben mit der Entscheidung, die Sie heute treffen, eine andere Szenerie als das, was mit 700.000 Flugbewegungen benannt ist.

Eine Kommune wie Mörfelden-Walldorf und andere – Kelsterbach und Rüsselsheim genauso – wird dann noch mehr betroffen sein, als man gegenwärtig diskutiert. Das müssen Sie wissen bei Ihrer Entscheidung. Von daher ist die Forderung, wie ich meine, legitim – und das bitte ich in Ihre Entscheidung einzubeziehen –, eine Obergrenze der Flugbewegungen zu setzen. Mir ist es völlig gleich, ob das im LEP erfolgt oder ob dies im Planfeststellungsbeschluss verankert wird. Aber genau wegen dieser Diskussion, die die Bevölkerung in unsere Städte führt, ist es besonders wichtig, auch mal zu erkennen: Irgendwo ist die Grenze des Frankfurter Flughafenausbaus. Und da, meine ich, es ist das gute Recht von uns, Sie als Landtagsabgeordnete in Ihrer Gesamtverantwortung anzusprechen.

Weil es den Streit wegen des Nachtflugverbots gab, auch hier: Die gesetzliche Nacht ist nun mal die Zeit von 22 bis 6 Uhr; da beißt keine Maus den Faden ab. Das ist so. Die Mediationsnacht ist eine andere Kiste. Natürlich steht es im Mediationsbericht so drin, aber das ist eben auch nur eine Komponente.

Die Befürchtung der Bevölkerung geht in eine andere Richtung: Wenn die Lufthansa eine Broschüre herausbringt, wie voriges Jahr im Mai geschehen, „Praktikables Nachtflugverbot“, dann kann man ganz klar die Richtung erkennen. Ich will der Fraport ja nicht absprechen, dass sie das Nachtflugverbot beantragt hat – ja, gerade so, will ich mal sagen. Aber es sind zwei trennbare, auch rechtlich trennbare Anträge in der Planfeststellung, nämlich der Ausbau an sich und das Nachtflugverbot. Und das lässt sich im Verfahren voneinander abkoppeln, und deswegen besteht die Befürchtung, dass das eine geschieht und das andere anschließend unter den Tisch fällt. Da müssen Sie die Bevölkerung verstehen, insbesondere diejenigen, die die Flieger, wie in Mörfelden-Walldorf, nachts von der 18 West her hören und auch den Bodenlärm – auf den komme ich noch mal kurz zurück – nachts wahrnehmen muss. Wenn mehr gelandet wird, wird mehr gestartet – eine Binsenweisheit. Das heißt für uns in Mörfelden-Walldorf: gegenwärtig etwa 60 % der Starts über die 18 West, und demnächst werden es dann über 70 % sein. Und das ist der „Mehrwert“.

Es gibt natürlich mittlerweile leisere Flugzeuge, aber leise Flugzeuge gibt es nicht. Das Problem liegt darin, dass die Abstände zwischen den Lärmereignissen immer enger werden. Das ist unser Problem auch am Tage, das ist nicht nur eine Frage der Nachtbetrachtung. Auch das muss ausgesprochen werden, wenn man über sogenannte leise Flugzeuge redet, wie das ja sehr oft geschieht. Lärm und auch die Lärmereignisse machen nun mal krank, insbesondere junge Menschen, Kinder, ältere Menschen, kranke Menschen. Auch das wurde bereits angesprochen.

Wir haben in Mörfelden-Walldorf ein tolles Naturschutzgebiet, das zweitgrößte von Hessen. Aber so, wie es sich entwickelt, findet das Naturereignis im Naturschutzgebiet Mönchbruch demnächst nur noch für Gehörlose statt, weil ansonsten niemand mehr dorthin gehen wird. Das muss man einfach so sehen.

Für Walldorf ist der Bodenlärm entscheidend. Der Flughafen rückt immer näher an Walldorf heran – mit allen Bauwerken: Cargo City Süd, der ganze Wartungsbereich wird ja mittlerweile in den Süden verlegt. Ich sage immer so salopp: Die ersten Hausbesitzer in Walldorf können sich demnächst darauf einrichten, dass sie ein Flughafenrestaurant betreiben können, weil sie, ja, am Flughafen sind. Das ist die Realität, die wir haben.

Und die an- und abrollenden Flugzeuge, also Bodenlärm, rücken natürlich auch mit einem Terminal 3 näher. Denn die Flieger fahren ja nicht leise zum Terminal 3 und auch nicht leise zurück zur Startposition. Das verursacht Lärm. Das gilt für Zeppelinheim in ähnlichem Maße.

Ich komme noch mal auf das Terminal 3 zurück. Man muss sich mal vorstellen – ich versuche es zumindest ein bisschen ganzheitlich zu betrachten –: Am Terminal 3 über 30 Millionen Fluggäste und kein Schienenanschluss! Das ist doch undenkbar. Es gibt eine Stellungnahme des RMV dazu. Sie ist dem Vorhabensträger bekannt, sie ist der Landesplanungsbehörde bekannt. Das kann man sich doch heutzutage nicht mehr vor-

stellen, dass alles mit Autos oder gar mit Shuttlebussen weggekartt wird, ob nach Zepelinheim oder nach Walldorf.

Interessanterweise sind wir ja jetzt nach den Nachrichten und Unterlagen jetzt in Walldorf Flughafenbahnhof – nach den Unterlagen! Das ehrt uns sehr. Nur, sagen Sie mal, verkehrspolitisch kann eine solche Frage doch vernünftigerweise nicht wahr sein. Das kann doch nur und muss doch zumindest an die Schiene gehen. Ich bin nicht Flughafenplaner und habe auch nicht vor, das zu werden. Aber, Herr Staatssekretär, es wird Ihre Aufgabe sein, diese Frage im Planfeststellungsbeschluss zu lösen. Lieber wäre es mir natürlich im LEP, das ist richtig, aber ich kenne ja ein bisschen die Szenerie, was man entscheiden will und was man auf der Ebene nicht entscheiden will. Aber es wird dann Ihre Aufgabe sein, die Frage tatsächlich so zu lösen, dass man noch von zeitgemäßer Verkehrspolitik in dem Zusammenhang reden kann.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, das waren die wesentlichen Punkte. Natürlich muss ich der Vollständigkeit halber Wald und Natur ansprechen. Aber dafür gibt es bereits genug Stellungnahmen, die auch qualitativ ausreichend sind, sodass ich es für mich dabei belassen kann. Wir hatten Ihnen bereits unter dem 1. Februar eine Stellungnahme zugesandt. Ich habe das, was ich hier vortrage, schriftlich abgefasst dem Vorsitzenden übergeben.

Ich will einfach darauf hinweisen: Der Stellungnahme der Fluglärmkommission vom 23. Januar 2007 schließen wir uns vollständig an, weil sie sehr umfassend und dezidiert, aber noch lesbar ist. Ich bin ja – wie andere Vertreter von Kommunen – auch Mitglied der Fluglärmkommission.

Noch ganz wenige Punkte: Ich kenne natürlich die Gesamtplanung. Seit 2004 habe ich die Gesamtübersicht der gelb gefärbten Flughafenszenerie bei mir im Magistratszimmer hängen, weil man darauf ja des Öfteren zurückkommen können muss und darf. Aber um Ihnen als Abgeordneten, die ja nicht unbedingt 5 oder 10 km oder 10 Minuten vom Flughafen weg wohnen, die Dimensionen einfach mal deutlich zu machen: Hier werden 757 ha Fläche überplant. Das ist wesentlich mehr als das bebaute Stadtgebiet von Mörfelden-Walldorf, einer 34.000 Einwohner-Stadt, einschließlich Straßen. Denn wir haben nur 580 ha bebaut.

Damit wird die Dimension einmal deutlich, über die Sie jetzt auch entscheiden. Es sind nicht nur die zwei Punkte, sondern es sind die mehr als 750 ha Fläche, die jetzt im gesamten Flughafenausbau beplant werden. Um es noch ein bisschen plastischer zu machen: Das heißt zum Beispiel, dass – wir sind ja eine sparsame Stadt – unser Walldorfer Rathaus 515-mal in das Terminal 3 hineinpassen würde. Also Dimensionen, die man sich im Allgemeinen – ich sage es jetzt mal so – in der kleinen Kommunalpolitik nicht so recht vorstellen kann. Immerhin: In die A-380-Halle, so sie fertig gebaut wird, geht das Walldorfer Rathaus auch 15-mal hinein. Auch ganz ordentlich.

(Zuruf)

– Oder 36-mal, ja. Entschuldigung. Ich sage das einfach, um Ihnen als Abgeordneten deutlich zu machen, über welche Größenordnung Sie entscheiden und was auf dem Flughafen in den nächsten Jahren passiert.

Für den Durchschnittsnormalverbraucher ist das gigantisch, ist es unwirklich, weil es nicht nachvollziehbar ist. Ich meine das in vollem Ernst: Sie müssen schon verstehen, wenn Menschen sagen: Mir macht diese Entwicklung angst. Das ist keine rhetorische Floskel, sondern das ist die Wahrnehmung nicht weniger Menschen, wenn sie sich intensiv damit befassen. Ich weiß, dass mehr als 4.000 Menschen aus Mörfelden-Walldorf am Flughafen arbeiten. Das ist auch unstrittig ein gewisser Spagat, das sage ich ganz offen. Es zeigt aber auch die Problemlage auf. Ich kenne ja viele, auch viele Piloten, die bei uns leben. Wenn sie zu Hause sind, dann wollen sie Ruhe haben.

(Heiterkeit)

Und der Arbeitgeber, Lufthansa und Fraport, verlangt, dass sich die Menschen, wenn sie zu Hause sind, regenerieren können. Dafür möchte ich sorgen.

Deswegen habe ich doch etliche Bedenken in der Gesamtszenarie. Ich meine das nicht spaßig. Es kann nicht sein, dass wir in 20 Jahren eine Entwicklung haben, die unter das Stichwort Segregation fällt: dass die Ärmeren am Flughafen wohnen müssen, dürfen und können, weil sie gar nicht wegziehen können, nicht das Geld dazu haben, nicht die Möglichkeiten dazu haben – so wie der gegenwärtig noch amtierende stellvertretende Vorstandsvorsitzende von Walldorf in den Odenwald zieht. Das ist die Realität. Auch das können Sie bei den Entscheidungen, die Sie jetzt treffen, nicht ganz beiseite lassen. Denn das sind Wirkungen, die langfristig eintreten werden.

Ich möchte nicht, auch wenn ich nicht mehr allzu lange im Dienst bleibe, eine Stadtentwicklung in Mörfelden-Walldorf haben, bei der wir in unserer Stadt nur noch eine soziale Auslese haben. Auch das meine ich ganz ernsthaft. Das ist Ihre Entscheidung, Ihre Verantwortung und nicht die meinige, weil Sie die Entscheidungen treffen.

Sie müssen sich einfach vergegenwärtigen – und jetzt rede ich durchaus für die nächste Generation –: Wir haben in Frankfurt einen Stadtflughafen. Das ist ein Stadtflughafen! Dieser Flughafen hat irgendwo seine räumlichen Grenzen erreicht. Man kann nicht im Landtag die Hand heben und sagen: nach mir die Sintflut, die nächste Generation, wie der Lothar Klemm mir das ab und zu mal sagt: entscheide das. Das ist natürlich richtig: Die nächste Generation entscheidet es. Aber Sie legen die Grundlagen für das, was die nächste Generation dann noch schwieriger zu entscheiden hat. Deswegen tragen Sie jetzt Verantwortung, auch für das, was in 20 Jahren passiert.

Abschließend die zwei Punkte des zu ändernden Landesentwicklungsplans als Ihre Aufgabe. Man kann ja juristisch hin und her diskutieren. Je mehr Juristen am Tisch sitzen, desto mehr Auffassungen gibt es. Das ist auch meine Erfahrung aus vielen Dienstjahren. Nur eines: Überlegen Sie mal: Wenn im geänderten Landesentwicklungsplan der Ausbau als Ziel feststeht, nämlich unabänderlich, das Nachtflugverbot als Grundsatz, der bekanntermaßen – ich glaube mich in der Entwicklungsplanung ein bisschen auszukennen – eben nur als Grundsatz dort steht, nämlich abgewertet, veränderbar ist, der Abwägung unterliegt, wie das bei der Bevölkerung ankommt. Die Menschen sagen: Na ja, da kann man die Richtung schon sehen! So kommt es bei der Bevölkerung an. Und da helfen viele juristische Meinungen relativ wenig.

Wenn die Juristerei tatsächlich glaubt, dass das nicht als Ziel regelbar ist, dann nehmen Sie das Nachtflugverbot als Ziel hinein und schließen Sie entsprechende Verträge ab,



nämlich Fraport, das Land und von mir aus die BARIK, zumindest mal die Lufthansa. Nur müssen Sie auch sicherstellen, dass die Lufthansa nicht einen Vertrag abschließt und Condor anschließend klagt. Ein bisschen will ich solche Dinge schon benennen. Mit politischer Trickserie kommt man hier nicht weiter.

Und wenn zum Schluss tatsächlich – ich habe die 18-West-Zeit miterlebt – herauskäme, dass per Klage das Nachtflugverbot völlig den Bach hinuntergeht, was glauben Sie, wie der Verlust an politischer Glaubwürdigkeit in der Bevölkerung dann aussieht? Das meine ich sehr, sehr ernst. Ich habe 18 West miterlebt mit Versprechungen und Aussagen vieler honorierter Leute auf der politischen Ebene und sonst wo – ein solches Debakel möchte ich nicht noch mal miterleben müssen, auch wenn ich dann im Ruhestand bin. Ich sage das ausdrücklich. Denn dann braucht unsereiner sich als Politiker in Mörfelden-Walldorf und in der Umgebung des Flughafens nicht mehr auf die Straße zu trauen. Ich weiß, wie ich zur 18-West-Zeit in Mörfelden-Walldorf angespuckt wurde von eigenen Bürgerinnen und Bürgern. Solches möchte ich anderen, die dann amtieren, ersparen. Deswegen sage ich Ihnen dies in solcher Ernsthaftigkeit.

Wenn, dann nehmen Sie beides als Ziel hinein. Dann haben Sie Ihre Arbeit gemacht. Und wenn Sie glauben, Verträge abschließen zu wollen, mit Lufthansa oder möglichst der gesamten BARIK – ich weiß, dass das kaum gelingt –, aber ich glaube schon, mit ziemlich vielen Wassern gewaschen zu sein: Es hilft uns nichts, wenn die Lufthansa etwas unterschreibt und Condor oder eine andere Gesellschaft, sei sie noch so klein, dann klagt. Das müssen Sie bei Ihrem Handeln und bei Ihren Entscheidungen betrachten.

Wenn Sie glauben, mich fragen zu wollen, Herr Boddenberg, können Sie das gern tun. Ansonsten bedanke ich mich.

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank, Herr Bürgermeister Brehl. Herr Bürgermeister Brehl, Sie haben eine schriftliche Stellungnahme für heute abgegeben. Wir nehmen an, dass Sie – Sie schreiben dort, es gilt das gesprochene Wort – einverstanden sind, dass wir beides zu Protokoll nehmen, sowohl die schriftliche Stellungnahme wie auch Ihren Vortrag. – Na gut, es weicht ja in dem einen oder anderen Fall ab, und es gibt einige zusätzliche Erläuterungen von Ihrer Seite. Ich glaube, es ist Ihnen auch wichtig, dass wir beides hineinnehmen.

(siehe Anlage 2)

Herr Abg. Kaufmann, Sie hatten sich zu Wort gemeldet.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Bürgermeister Brehl, das Letzte, was Sie gesagt haben, kann man nur nachdrücklich unterstreichen. Umso mehr hat mich dann am Anfang Ihrer Äußerung doch ein bisschen gewundert, dass Sie sagten: Obergrenze festschreiben, egal ob im Landesentwicklungsplan oder im Planfeststellungsbeschluss. Denn Ihnen ist doch sicher auch bekannt, dass in dem Planfeststellungsbeschluss, mit dem die letzte große Erweiterung genehmigt wurde, am Ende zumindest festgeschrieben war, dass die Befürchtung, dass später eine weitere Start- oder Landebahn gebaut werden könnte, jeder Grundlage entbehrt, weil eine solche Bahn keinesfalls genehmigt

werden wird. So steht es – ich habe es nicht auswendig gelernt, aber das ist dem Text sehr nah, wie Sie sicher auch wissen – im letzten Planfeststellungsbeschluss. Von daher könnte man ja immer wieder mal die Frage stellen: Was machen wir hier eigentlich? Da es aber so da steht, wundert es mich, dass Sie erneut fordern, so etwas in einen Planfeststellungsbeschluss zu schreiben, weil wir ja erleben müssen, dass das offensichtlich nichts nützt.

Herr **Brehl**: Eine kurze Aussage dazu: Mir ist es lieber im Landesentwicklungsplan, das ist völlig klar. Nur, die Festschreibung in dem Planfeststellungsbeschluss zu 18 West oder zum damaligen Ausbau, auch zur Parallelbahnverschiebung, stand eben nicht im Beschluss, sondern in der Begründung. Das ist der Sachverhalt. Ich habe ja Staatssekretär Güttler ganz scharf angeguckt. Wenn er es in den Beschluss hineinbringt, hat es seinen Wert. Wenn es in der Begründung steht, könnte man es auch gleich in den Papierkorb werfen. Das ist richtig.

**Vorsitzender**: Danke. – Ich sehe jetzt keine weiteren Wortmeldungen dazu.

Ich habe jetzt noch eine letzte Stellungnahme, nämlich die der Stadt Hanau. Die Stadt Hanau war zwar nicht gebeten, aber Magistratsdirektorin Leinweber-Richter hat mich schriftlich gebeten, Herrn Rechtsanwalt Möller-Meinecke, der auch den Landkreis Main-Kinzig mit vertritt, hier zu einer kurzen Stellungnahme zu bitten. Ich denke, dass wir das angesichts der Tragweite tun sollten. – Herr Rechtsanwalt Möller-Meinecke, ich bitte um Ihr kurzes Statement.

Herr **Möller-Meinecke**: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte die Position für die Stadt Hanau umreißen. Im Kern hat sich die Stadt Hanau inhaltlich dahin gehend eingelassen, dass sie dem geplanten Ausbau und der Änderung des Landesentwicklungsplans Teilvorgaben entgegengesetzt, erstens dass eine Zunahme des Fluglärms durch den Ausbau für das Gebiet der Stadt Hanau nicht bewirkt werden darf, zweitens dass ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr verbindlich als Ziel festgeschrieben werden soll, und zum Dritten, dass lärmmindernde Anflugverfahren als Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes dem Flughafenunternehmer aufgenommen werden sollen und im Landesentwicklungsplan zu verankern sind.

Ich will das kurz begründen: Herr Dr. Bender hat heute Morgen einleitend – und das ist bislang so deutlich noch gar nicht wahrgenommen worden, empfinde ich – das Recht auf Wachstum ohne Ende für den Konzern Fraport am Standort Frankfurt postuliert. Was heißt das? Ein Wachstum ohne Ende bedeutet: Wenn man dem Flughafenunternehmer im Kelsterbacher Wald eine Fläche zur Erweiterung seines Unternehmens bereitstellt, heißt Wachstum ohne Ende nicht 710.000 Flugbewegungen, heißt Wachstum ohne Ende nicht das, was innerhalb des Prognosezeitraums möglich ist. Wachstum ohne Ende heißt, wenn ich mich auf den Standpunkt von 1971 stelle, des letzten Planfeststellungsbeschlusses für eine Erweiterung des Flughafens, dass ich technisch das ausschöpfe, wo ich heute, im Jahre 2007 stehe, mit diesem Drei-Bahnen-System. Das bedeutet im Kern eine jährliche Wachstumsrate, wie der Konkurrent in München sie mit 6,8 % zwischen 1992 und 2002 sie jährlich hingelegt hat. Fortgeschrieben bedeutet das faktisch: In zehn Jahren ist die Millionengrenze der Flugbewegungen überschritten.

Der Beitrag am Rande der Tagung der Industrie- und Handelskammer zum Jahreswechsel hat das ja schon in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung aufgezeigt: Wir werden absehbar in einem sehr engen Zeithorizont den Wunsch des Flughafenunternehmers zur Kenntnis bekommen, dass eine neue Kapazitätserweiterung, auch mit Flächenverbrauch, zu erwarten ist, um dann dieses Wachstum ohne Ende fortzuschreiben an diesem Standort, an dem Standort nahe am Kern von Wohnungen, von Arbeitsplätzen, die lärmsensibel sind.

Für mich bedeutet diese These Wachstum ohne Ende, dass der Landesentwicklungsplaner aufgerufen ist, dem Unternehmer eine Grenze zu setzen. Denn es gibt nicht Wachstum ohne Ende in einer Region, wo der Landesentwicklungsplaner gehalten ist, im Sinne des Gegenstromprinzips auch die Interessen, die Planungsinteressen der Städte und Gemeinden wahrzunehmen, sie in die Abwägung einzustellen und zu sagen, wie stark sie beeinträchtigt werden. Ich weise darauf hin: Die Erkenntnis, welches Maß an Beeinträchtigung denn denkbar ist, ist bislang überhaupt gar nicht abgearbeitet worden. Sie kennen als Abgeordnete nicht das Maß der Beeinträchtigung, das am Ende eines solchen Wachstums ohne Ende stehen wird. Es fehlt die Prognose, wo die technisch maximale Belastung oder Auslastung dieses Bahnsystems liegen wird und welche Lärmbelastungen damit verbunden sind. Es fehlt schon an einer Prognose, die mein Kollege Prof. Dolde aus Stuttgart jetzt bei den Speyerer Luftverkehrstagen eingefordert hat, dass Planungshorizont für eine Landesentwicklungsplanung deutlich länger sein muss als für eine Planfeststellung. Das heißt, wir reden nicht über einen Prognosehorizont bis zum Jahre 2015 oder 2020, dieser Planungshorizont muss deutlich länger sein. Schon für Berlin-Schönefeld hat die Firma Intraplan einen Planungshorizont von 20 Jahren bewältigt als eine Möglichkeit, auch luftverkehrswirtschaftliche Bedingungen langfristig zu taxieren. Das Bundesverwaltungsgericht hat diesen Prognosehorizont für die Planfeststellung akzeptiert, und ich bin mir mit Dolde einig: Für die Landesentwicklungsplanung muss ein weit längerer Planungshorizont zugrunde gelegt werden. Das heißt im Kern: Die Betonkapazität ist abzuschätzen: Was hat das für Lärmwirkungen?

Auch hier der zweite Kritikpunkt der Stadt Hanau: Der Untersuchungszeitraum ist zu kurz, und die Sensibilität, die für die Beeinträchtigung kommunaler Interessen zugrunde gelegt worden ist, ist zu hoch angesetzt. Die Stadt Hanau fordert hier Isophonen von 53 dB(A) am Tag und 43 dB(A) zur Nacht und sagt, dass das nach den Ergebnissen des Holländischen Gesundheitsrates jenes Maß ist, wo wesentliche Beeinträchtigungen, wo wesentliche Störungen auch für die Menschen mit dem Betrieb eines Flughafens verknüpft sind. Diese Sensibilität der Bevölkerung ist nicht untersucht worden. Hier fehlen den Abgeordneten Zahlen, um dies nachvollziehen zu können.

Ein Drittes: Wenn kein Ziel eines Nachtflugverbots im Landesentwicklungsplan verankert werden soll, bitte schön, dann haben Sie als Abgeordnete und dann haben auch die in ihren Planungsrechten beeinträchtigten Kommunen einen Anspruch darauf, dass die Wahrheit auf den Tisch kommt: Was bedeutet das Recht auf Wachstum ohne Ende für den nächtlichen Flugverkehr? Ich kenne bislang keine Prognose, wo das, in Zahlen oder auch in Grafiken ausgedrückt, dargestellt würde, und ich sage Ihnen voraus: Diese Lärmisophonen bei 43 dB(A) in der Nacht würden weit über Hanau hinaus, weit über Rodenbach bis nach Bad Orb, weit in den Spessart hinein reichen und auch weit über Mainz hinaus nach Westen. Das heißt, das Maß der Betroffenheit würde sich wesentlich virulenter darstellen, als es heute hier unterstellt wird.

Zum Thema Nachtflugverbot noch zwei kurze Bemerkungen: Ich denke, dass es aus dem Gebot der Konfliktbewältigung notwendig ist, im Landesentwicklungsplan nicht einen Freibrief durch Flächen, die im Kelsterbacher Wald für den Betrieb einer neuen Landebahn zur Verfügung gestellt werden, auszugeben, ohne gleichzeitig Restriktionen aufzulegen. Diese Restriktionen müssen in dem Spannungsfeld auch mit dem Fachplanungsrecht definiert werden. Wie Sie das letztendlich machen, ist der Stadt Hanau egal. Die Stadt Hanau denkt aber, dass eine Zielvorgabe vorhanden sein muss, die diese Restriktion vorgibt. Diese Restriktion muss aus aktiven Lärmschutzmaßnahmen bestehen. Sie kann in dem Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr bestehen, sie kann aber auch in der Vorgabe bestehen, dass etwa mit der Vorgabe des Holländischen Gesundheitsrates die Bevölkerung durch Lärmemissionen, gerade zur Nachtzeit, nicht aufgeweckt werden darf, dass dort keine Belastungen existieren dürfen, die dieses Maß, diese Schwelle, die ich angesprochen habe, überschreiten.

Aus meiner Sicht spricht vieles dafür, hier das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs zu dem gegenwärtigen Landesentwicklungsplan ernst zu nehmen, dieses Abwägungsdefizit aufzugreifen und eine wirklich belastbare Ermittlung der zukünftigen Wirkungen eines solchen Wachstums ohne Ende vorzunehmen. Ich denke, es ist für einen Unternehmenssprecher legitim, als Vorstandsvorsitzender einen solchen Anspruch zu stellen, aber es ist genauso legitim für Abgeordnete, bei dem sensiblen Instrument der Landesentwicklungsplanung, wo ja genau in einer Abwägung wie bei einer Waage die kommunalen Interessen mit den Entwicklungszielen und der Landesplanung in Übereinstimmung gebracht werden müssen, dass man dort austariert und sagt, wo man die Grenzen setzen will. Ich denke, hier sind Sie aufgerufen, auch mit juristischem Rat, auch mit der Bereitschaft, Konflikte einzugehen, eine solche Grenze zu setzen.

Mein Rat ist, in diese Grenzen auch einzubeziehen, dass es lärm mindernde Anflug- und Abflugverfahren geben muss, die es nicht verschließen, dass dieser Betrieb des Frankfurter Flughafens nach dem gegenwärtigen Modus für die nächsten Jahrzehnte festgeschrieben wird. Der gegenwärtige Modus mit dem Verzicht auf eine effektive Lärmminde rung sowohl beim Anflug als auch bei Steilstartverfahren ist für die Menschen in der Region eine Belastung schon in der gegenwärtigen Situation und würde bei der vom Landesentwicklungsplan vorgesehenen Ausbauvariante eine unzumutbare Belastung sein. – Vielen Dank.

**Vorsitzender:** Herzlichen Dank, Herr Rechtsanwalt Möller-Meinecke. Vorgetragen wurde die Stellungnahme der Stadt Hanau.

Herr Rechtsanwalt, eines darf ich korrigieren: Den Begriff „Wachstum ohne Ende“ haben Sie in die Diskussion gebracht. Er ist durch Herrn Vorstandsvorsitzenden Bender hier nicht gefallen. Das nur der guten Ordnung halber. Ich möchte Herrn Vorstandsvorsitzenden Bender jetzt nicht das Wort geben, weil eine Anhörung keine Diskussion zwischen den Anzuhörenden vorsieht. Es wäre allenfalls sicherlich eine interessante Sache für Herrn Abg. Kaufmann.

(Abg. Frank-Peter Kaufmann: Auch für den Kollegen Boddenberg würde es sicher spannend!)

– Der Kollege Boddenberg verzichtet.

Ich stelle fest, dass wir alle Kommunalvertreter angehört haben, stelle aber der guten Ordnung halber noch mal die Frage, ob wirklich alle Gelegenheit hatten, hier ihre Stellungnahme abzugeben. – Das ist der Fall.

Ich darf dann zu den beiden letzten Stellungnahmen kommen, nämlich der Stellungnahme des TÜV Pfalz in Kaiserslautern, Herrn Dr. Helmut Spangenberg, und anschließend der Stellungnahme von Herrn Prof. Dr. Bernhard Stürer. – Bitte schön, Herr Spangenberg.

**Herr Dr. Spangenberg:** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich habe einen kurzen Beitrag vorbereitet, muss allerdings feststellen, dass das wohl nicht ganz so einfach ist. Deswegen möchte ich wegen der fortgeschrittenen Zeit vorschlagen, dass wir es erst einmal verbal versuchen.

**Vorsitzender:** Ich würde sagen, wir nehmen die Präsentation dann zu Protokoll, und Sie tragen jetzt verbal vor. Das ist jetzt das Einfachste. Ich glaube, das kann man so machen.

(siehe Anlage 3)

**Herr Dr. Spangenberg:** Wir waren als TÜV Pfalz – ich als verantwortlicher Gutachter – bei einer Reihe von sicherheitstechnischen Bewertungen beauftragt, die sich auf den Zeitraum von Dezember 2003 bis September 2006 erstreckten. Es fing also an mit der ersten qualitätssichernden Begutachtung des RWTÜV und schließt heute ab mit der sozusagen Fortschreibung einer Begutachtung, die wir durchgeführt haben in dem Planungszeithorizont 2002 für den Ist-Fall und 2015 jetzt in Richtung des neuen Zeithorizontes 2005 bzw. mit dem Planungsfall 2020.

Die Aufgabenstellung der letzten Begutachtung, für die ich heute hier stehe, ist zum einen eben die Aktualisierung der Absturzareale für den Ist-Fall 2005 und für den Prognosenullfall sowie den Planfall Nordwest 2020. Dementsprechend auch die Aktualisierung der Dominoeffektberechnung und die Aktualisierung der Trefferwahrscheinlichkeiten und, darauf aufbauend, dann die Aktualisierung der Störfalleintrittswahrscheinlichkeiten. Diese Aktualisierung der Risikobetrachtungen erfolgte sowohl für den Standort von Ticona-InfraServ als auch für das Shell-Tanklager unter Berücksichtigung potenzieller Wechselwirkungen zwischen den beiden Betriebsbereichen.

Die Veränderung des Zeithorizontes hatte einige Aktualisierungen zur Folge, die ich kurz anführen möchte. Zum einen wurden die Flugbewegungszahlen mit entsprechenden Wachstumsraten fortgeschrieben. Es wurden die Flugbewertungen aktualisiert – dazu gleich etwas später. Dann wurden die Absturzereignisse, die bisher auf dem Zeithorizont bis 2003 basierten, für 2004 und 2005 fortgeführt, um eben auch alle aktuellen bis Ende 2005 verfügbaren Absturzereignisse bewerten zu können. Und auf dieser Grundlage wurden dann die neuen Absturzraten bestimmt, die neuen Absturzverteilungen und die Auswirkungsareale. Aufbauend auf diesen Ist-Werten für das Jahr 2005 wurde dann die Zeitreihenextrapolation in Richtung 2020 neu berechnet.

Diese verschiedenen Veränderungen bis in die neuen Planungsgrößen haben Einwirkungen auf die Risikodaten. Zum einen sind durch die Bezugsjahrveränderung von 2002 auf 2005 nun die höheren Flugbewegungszahlen in den Jahren nach dem 11. September eingeflossen. Weltweit können wir ein deutliches Wachstum der Flugbewegungszahlen verzeichnen, was in der Berechnung zu einer Minderung der Absturzrate führt. Auf der anderen Seite konnten wir feststellen, dass trotz der im Durchschnitt etwa 150 bis 200 Abstürze pro Jahr sowohl im Jahr 2004 als auch im Jahr 2005 kein einziger Absturz zu verzeichnen war, der an einem Flughafen, der mit Frankfurt vergleichbar ist, stattgefunden hat. Insbesondere hat sich auch eine Risikoverlagerung, was die Abstürze angeht, weiterhin verstärkt. Das heißt, die unsicheren Gebiete liegen mit steigender Tendenz in Afrika, während die westlichen Länder, wo eben die Flughäfen, die mit Frankfurt vergleichbar sind, in diesen Jahren, wenn man so will, sicherer geworden sind.

Die zweite Veränderung, die sich gezeigt hat, ist, dass die Absturzverteilung, also die Auswertung der Lokalisierung der Absturzereignisse, sich stärker um die Anfluggrundlinie verdichtet hat. Das heißt, auch die räumliche Risikoverteilung hat eine geringe Veränderung erfahren. Die Analyse, welche Flächen im Falle eines Absturzes betroffen sind, hat sich nicht signifikant verändert. In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies, dass die Absturzrate, die wir 2002 aus dem damaligen Datensatz bestimmt haben, um ca. 14 % für das Jahr 2005 abgenommen hat. Und die Extrapolation für das Jahr 2020 zeigt eine Abnahme um 22 %. Dahinter verbergen sich eine Reihe von Effekten. Zum einen ist zu beobachten, aus der Fortschreibung des Zeithorizontes 2002 zu 2005, dass es eine weitere Verdichtung der Anzahl der Flughäfen gibt, die bezüglich Flugbewegungszahlen, sicherheitstechnischer Ausstattung, Bahnsystem usw. mit Frankfurt vergleichbar sind. Während wir also noch im Jahr 2002 ca. 80 Flughäfen hatten, die vergleichbar sind, hat sich das jetzt stärker verdichtet auf unter 60. Hier ist also festzustellen, dass es, vermutlich auch durch die Konzentrationswirkung der Drehkreuze, zu einer weiteren Eindichtung kommt, während auf der anderen Seite die Anzahl der Abstürze an solchen Flughäfen abgenommen hat.

Im Rahmen der Fortschreibung von 2002 nach 2005 – das konnten Sie den Planungsunterlagen entnehmen – sind eine Reihe von weiteren Veränderungen anzusprechen, die die Risikoberechnung betreffen. Zum einen hat es geringfügige Veränderungen der Flugrouten gegeben. Ich kann jetzt schon sagen, dass diese Veränderung der Flugrouten im Bereich der hier in Frage stehenden Areale Ticona bzw. Shell-Tanklager sich im Bereich von wenigen Metern bewegen und somit für eine Verteilung nicht signifikant sind. Das, was direkt in die Risikobewertung eingeht, nämlich proportional, sind die Flugbewegungen auf den einzelnen Routen, die entsprechend der erhöhten Flugbewegungszahl für die Nachtflugroute natürlich um etwa 10 % zugenommen haben, was direkt in die Absturzhäufigkeiten eingeht.

Eine weitere Veränderung gegenüber den Planungsdaten 2002 war die Flugmusterbelegung der einzelnen Routen. Hier ist festzuhalten – und ich denke, das ist wichtig auch für Ihre Bewertung aus dem Zahlenvergleich –: Für die Berechnungen in 2002 standen uns als Gutachter noch die Belegung der Routen mit konkreten Flugtypen zur Verfügung. Das heißt, man konnte erkennen, auf welcher Flugroute in welcher Anzahl von Flugbewegungen beispielsweise eine Boeing 737 eingesetzt werden soll. Für die hier vorliegende Begutachtung standen uns nur die Lärmklassen zur Verfügung. Das heißt, wir haben nicht mehr eine konkrete Flugmuster-, sondern eine Lärmklassenverteilung.

Da aber für die Risikobewertung die Spannweite, Anzahl der Triebwerke, Gewicht des Flugzeuges direkt in die Dominoberechnung und damit in die Schadensgebietsbestimmung einfließen, ergibt sich jetzt durch die Verwendung der Lärmklassen eine zusätzliche statistische Größe, die einfließt und die damit natürlich der Risikoaussage statistisch eine größere Unsicherheitsbreite zuordnet. Es ist zwingend, dass sich das bei der vorliegenden Begutachtung nicht vermeiden ließ, sodass man zum Thema Flugmuster-Veränderung hier nur zwei Punkte festhalten kann.

Die statistische Unsicherheit der Aussagen nimmt hierdurch zu. Die Störfallhäufigkeit allerdings erfährt innerhalb der statistischen Unsicherheit keine signifikante Veränderungen, sodass die Aussagen insgesamt statistisch immer noch belastbar sind.

Die Zahlen bezüglich der Störfallhäufigkeiten, die in unserem Gutachten ausgewiesen sind, möchte ich mir hier vorzulesen ersparen. Vielmehr möchte ich dann, wenn Sie erlauben, zur Zusammenfassung kommen:

Trotz der Zunahme der Flugbewegungszahlen für 2005 bzw. 2020 ergibt sich für den aktuellen Ist-Fall wie für den Planfall gegenüber den für das Jahr 2002 bzw. 2015 vorgenommenen Risikoberechnungen insgesamt eine Abnahme. Das ist, wie ausgeführt, einmal darauf zurückzuführen, dass insgesamt durch das Unfallverhalten an Flughäfen, die mit Frankfurt vergleichbar sind, eine signifikante Abnahme zu verzeichnen ist, dass zum anderen durch die stärkere Konzentration der Absturzverteilungen auf die Fluggrundlinie insgesamt die Streubreite der Risikoverteilung geringer geworden ist und somit hier eine Kompensation zwischen Zuwachs an Flugbewegungszahlen auf der einen Seite, die ja zur Risikoerhöhung führt, durch eine Abnahme der Basisrisikofaktoren insgesamt zu einer Abnahme des Risikos führt.

Dabei möchte ich es zunächst einmal bewenden lassen und stehe für Ihre Fragen zur Verfügung.

**Vorsitzender:** Vielen herzlichen Dank, Herr Dr. Spangenberger. – Gemeldet hat sich Herr Abg. Kaufmann. Bitte.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Dr. Spangenberger, Sie sagen, es sei alles, wenn ich das so ausdrücken darf, sicherer geworden, wobei ich Sie so verstanden habe: Man bewegt sich im Prinzip in der gleichen Größenordnung wie in der Vergangenheit. Denn 20 % weniger ist noch nicht, sagen wir mal, der qualitative Sprung. Aber das ist jetzt gar nicht meine Frage, sondern das, was Sie gesagt haben, bezog sich ja sowohl auf Ticona als auch auf das Tanklager. Das sind ja die beiden Punkte.

Nun haben wir ja erfahren dürfen, dass das Risiko Ticona so groß eingeschätzt wurde, dass seine Beseitigung am Ende 650 Millionen € wert ist. Die Frage ist: Was gilt denn jetzt für das Tanklager? Wie sehen denn da die Unfallszenarien aus, die möglicherweise weniger wahrscheinlich sind, als Sie früher vermuten mussten, aber ja nicht auszuschließen sind? Wie sieht es denn da aus? Werden wir demnächst auch mit der Beseitigung des Tanklagers rechnen müssen?

Herr **Dr. Spangenberg**: Erlauben Sie mir zunächst einmal einige Vorbemerkungen.

Im Sinne der Störfallverordnung, wenn man bereit ist, auch die außer Kraft gesetzte 2. Störfallverwaltungsvorschrift heranzuziehen, hat man ja bisher für das Shell-Tanklager aufgrund des Abstandes die Frage Risiko Flugzeugabsturz nicht diskutiert. Wenn wir uns jetzt aber für einen Moment auf den Standpunkt stellen, dass diese 2. Störfallverwaltungsvorschrift bestenfalls noch als Erkenntnisquelle dient, aber nicht mehr als verbindlicher Ansatz, müssen wir ja in die quantitative Bewertung einsteigen.

Es gibt wesentliche Unterschiede zwischen dem Shell-Tanklager und Ticona.

Der eine Unterschied liegt auf der Hand, das ist der Abstand. Das zeigt sich in den Zahlen, dass wir im Vergleich zu der Produktionsanlage Ticona beispielsweise für den Planfall 2020 ein Gesamtstörfallrisiko von, aufgerundet, 78.000 Jahren haben, was eine Größenordnung ist, die in Bezug auf die Anzahl der Beschäftigten seinerzeit von der Störfallkommission als nicht mehr akzeptabel eingestuft wurde. Beim Shell-Tanklager haben wir durch den größeren Abstand zunächst einmal insgesamt eine geringere Trefferhäufigkeit, zum anderen aber haben wir dort nach Angaben des Betreibers die Tatsache, dass im Rahmen einer Betriebsbegehung, die im Jahr 2003 war, wenn ich mich recht entsinne, etwa 12 bis 20 Personen betroffen sind.

Der zweite quantitative Unterschied liegt in der Handhabung der Stoffe. Wenn es im Shell-Tanklager zu einem Unfall kommt, haben wir es dort mit den gleichen Gefahrstoffen zu tun, die ja beim Absturz wirksam werden, nämlich Treibstoff Luftbenzin. Das heißt, die toxische Komponente, die seinerzeit bei Ticona diskutiert wurde und in letzter Konsequenz ja zur Verbunkerung von Bortrifluorid geführt hat, ist in dieser Form nicht festzustellen.

Der dritte und letzte fachliche Punkt, der das Shell-Tanklager von Ticona unterscheidet, ist die Lage. Im Shell-Tanklager haben wir aufgrund der doch engen Anbindung an Verkehrswege im Falle eines Großbrandes mit anderen Auswirkungen zu rechnen als im Falle Ticona. Das heißt, dieser letzte Punkt ist derjenige, der als kritischer Punkt stärker herauszuheben ist, als es bei Ticona der Fall war.

Lassen Sie mich noch eine letzte Bemerkung zu der Frage des generellen Risikos machen, das von einem Tanklager ausgeht. Wenn wir uns einige Jahre zurück anschauen, welche Unglücke es in Tanklagern gab – das letzte größere war ja in Großbritannien, einige Unglücke an Schiffsentladestellen haben wir auch ausgewertet –, dann kann man feststellen: Prinzipiell ist das Auslösen von größeren Bränden trotz aller getroffenen Sicherheitsmaßnahmen und Abnahmen durch unabhängige Sachverständige und größter Sorgfaltspflicht der Betreiber nicht vollständig auszuschließen.

Der Unterschied zum Eintritt eines Flugzeugabsturzes ist: Ein Einzelereignis an einem Tank, das zum Brand führt, hat am Gelände einen zeitlich sequenziellen Verlauf, während beim Absturz eines Flugzeuges in dieses Gelände in der Regel vom Totalversagen der Anlagen insgesamt auszugehen ist und damit die Abwehrmöglichkeiten im Shell-Tanklager andere sind als bei einem normalen störfallbedingten Brand im Tanklager. – Das sind die wesentlichen Unterschiede.



Abg. **Michael Boddenberg**: Auch wenn Herr Grumbach das nicht so gern hat, würde ich doch gern eine Belehrung machen, diesmal aber in Richtung von Herrn Kaufmann. – Sie haben gesagt, und ich zitiere das jetzt sinngemäß: Wir haben die Erkenntnis, dass das Risiko bei Ticona 650 Millionen € wert gewesen ist. – Ich will an der Stelle noch mal sagen, dass ich glaube, wie auch in der letzten Anhörung schon darauf verwiesen worden ist, dass zumindest vonseiten der CDU die Vereinbarkeit dort gesehen wurde, dass aber rechtliche Imponderabilien dazu geführt haben, dass man sich zu dem Schritt, den Sie alle kennen, entschlossen hat. Ich meine mich auch daran zu erinnern, dass der Vorhabensträger davon gesprochen hat, dass das ein Bruttobetrag ist, der selbstverständlich um die Beträge des Grundstückswerts zu mindern ist und insbesondere auch mögliche Einhausungsmaßnahmen, die ohnedies dort erforderlich gewesen wäre. Das aber nur in Richtung von Herrn Kaufmann.

Herr Dr. Spangenberg, ich hätte trotzdem noch mal eine Frage zu diesem Tanklager. Das konnte der Vertreter des Unternehmens in der letzten Anhörung so nicht beantworten oder wollte es nicht beantworten: Wie ist denn dort der Staus quo? Ich fahre sehr oft – wie viele von uns – die A 3 dort in Richtung in Köln. Ich meine mich zu erinnern, dass wir dort schon heute Abflugrouten haben. Wie ist also der Status quo, was das Absturzrisiko anbelangt? Haben Sie das in Zahlen im Vergleich zu dem, was im Falle des Ausbaus 2020 zu prognostizieren wäre?

Herr **Dr. Spangenberg**: Zunächst zu den Flugrouten: Das Shell-Tanklager selbst wird sowohl im Ist-Fall als auch 2002 im Ist-Fall und auch im Planfall im Gegensatz zu Ticona nicht von Flugrouten überflogen oder gestreift, sondern die Flugrouten verlaufen alle außerhalb des Betriebsbereichs. Das gilt insbesondere für die Landeanflüge.

Jetzt zu den Unterschieden. Diese haben wir ja im Gutachten ausgewiesen. Ich nehme jetzt nur mal die Gesamtstörfallhäufigkeit. Wir haben für den Ist-Fall 2002 ein Ereignis alle 53.000 Jahre. Zum Ist-Fall 2000 hat sich das eben durch die Abnahme der Absturzrate auf 80.000 Jahre verändert. Analog beim Prognosenullfall: 2015 waren es 89.000 Jahre, im Prognosenullfall 2020 sind es 114.000 Jahre und im Planfall 2015 waren es noch 31.000 und jetzt im Planfall 2020 49.000. Wenn man jetzt nur mal vergleicht Ist 2005 zu Plan 2020, dann nimmt die Störfallhäufigkeit nicht ganz um den Faktor 2 zu, nämlich von 80.700 auf 49.100. Diese Zunahme der Störfallhäufigkeit ist eben darauf zurückzuführen, dass jetzt durch die geplante Landebahn Nordwest, die ja quasi parallel am Shell-Tanklager vorbeiführt, eben einen ausschließlich durch die Landungen verursachten Beitrag zur Störfallhäufigkeit verursacht. Aber die Größenordnungen liegen, wie Sie sehen, doch um den Faktor 2 und mehr über denen, die bei Ticona diskutiert wurden.

Dabei sind wir – wenn ich das noch kurz bemerken darf – seinerzeit bei dieser Begutachtung auch zu dem Ergebnis gekommen, dass wir unter Beachtung entsprechender ergänzender technischer Maßnahmen, die für den ganz normalen Anlagenbetrieb notwendig sind, aus gutachterlicher Sicht der Meinung waren, dass man dort durchaus weiterhin hätte Chemie betreiben können. Das war unsere Stellungnahme damals als Gutachter, die die heutige Entscheidung nicht in Frage zu stellen hat. Ich wollte das nur der Vollständigkeit halber hier angeführt haben.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Zwei Fragen hätte ich noch, Herr Dr. Spangenberg: Erste Frage. Habe ich Sie richtig verstanden, dass das immerhin eine Verdoppelung der Störfallhäufigkeit ist, die Sie gerade genannt haben? Das hätte ich gern noch mal präzise.

Das Zweite: Sie sagten eingangs Ihrer Erläuterungen vorhin, dass – ich sage es mal in meinen Worten – es statistisch sicherer geworden ist, weil in den letzten Jahren auf vergleichbaren Flughäfen weniger Unfälle waren und insoweit auch die Zahl der vergleichbaren Flughäfen sich reduziert hat. Habe ich es richtig im Kopf, dass bei dieser Risikobewertung nur Unfälle mit tödlichem Ausgang, also mit dem zu beklagenden Verlust von Menschenleben, bilanziert werden und nicht andere Unfälle? Ich frage das deshalb, weil unter dem Aspekt Tanklager ja auch eine andere Art von Unfall, der ja auch vorkommen kann, dass zum Beispiel ein Triebwerk herunterfällt, was die Maschine ja möglicherweise gar nicht gefährdet, sondern sie trotzdem noch sicher kann. Aber wenn ein glühendes Triebwerk, das, sagen wir mal, stundenlang während des Atlantikflugs aus Amerika in Betrieb war, in ein Tanklager hineinfällt, kann ich mir als Laie vorstellen, was dann passiert. Sie als Fachmann können sich das wahrscheinlich noch besser vorstellen. Frage: Ist eine solche Art von Unfällen, die ja dann denkbar sind, durch die statistischen Grundlagen überhaupt erfasst oder müsste man sie zusätzlich betrachten?

Herr **Dr. Spangenberg:** Im Gegensatz zu der methodischen Vorgehensweise von DFL berücksichtigen wir auch Unfälle ohne Todesfolge. Das haben wir auch in dem Gutachten explizit ausgeführt. Wir haben allerdings auch darauf hingewiesen, dass es sich hier um Unfälle handelt, die in der Regel bei Overruns, also bei Überschreiten der Bahnschwelle, passieren. Dort gibt es ja häufiger Unfälle, wo zwar die Maschine beschädigt wird, wo es aber zum Glück keine Toten an Bord gibt. Auch diese Unfälle haben wir berücksichtigt, und zwar aus einem zwingenden Grund: nicht wegen des Shell-Tanklagers – das ist bei Overruns außerhalb der Reichweite –, sondern wegen Ticon, weil dort eben diese Möglichkeit bestanden hat. Der eine Punkt ist also ganz klar enthalten.

Was den Verlust von Triebwerken oder anderer Teile, Ladeluken oder sonst etwas, angeht: Zum einen zeigt die Unfallauswertung: Diese Ereignisse passieren fast ausschließlich im Startprozess und nicht nach einem längeren Flug, etwa einem Transatlantikflug. Das hängt auch mit der Belastung usw. zusammen. Das heißt, dieses Risiko haben wir heute schon im gleichen Umfang durch die vorhandenen Starts. Sie werden durch die neue Landebahn nicht verändert, weil, wie gesagt, der Beitrag zu diesen Unglücken vernachlässigbar ist. Aber um auch das ganz klar zu sagen: Solche Verluste von Flugzeugteilen, die noch ansonsten noch zu einer normalen Landung führen, sind in dieser Unfallstatistik nicht erfasst, weil diese Flugzeuge ja, solange sie normal auf dem Flughafen landen und dort zu stehen kommen, sich innerhalb des Flughafenzauns bewegen, selbst wenn sie dort unter Umständen einen Unfall haben sollten. Die sind ausgeschlossen. Wir betrachten also nur Unfälle außerhalb des Flughafenzauns, aber unter Berücksichtigung auch der Unfälle, bei denen es keine Toten gibt.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Ist denn nun der Fall, wo das Triebwerk herunterfällt, berücksichtigt oder nicht?

Herr **Dr. Spangenberger**: Wir haben dazu nicht in diesem Gutachten, aber in einem früheren Gutachten Stellung bezogen, in dem wir gesagt haben: Der Verlust einzelner Komponenten kann zu einem lokalisierten Schaden führen. In dem konkreten Fall können wir unterstellen, dass ein Tank getroffen wird, der in jedem Falle Feuer fangen wird. Die Sekundärbrände durch mitgeführtes Kerosin entfallen, weil das Triebwerk von Hause aus nur vernachlässigbare Mengen enthält. Vielmehr haben wir es hier dann mit einem Primärereignis zu tun, das einen Großbrand im Tanklager auslösen kann. Aber wenn man sich jetzt konkret beim Shell-Tanklager die Löscheinrichtungen und die Gefahrenabwehrinfrastruktur anschaut, muss man in diesem Falle, wo es sich ja um ein lokalisiertes Ereignis handelt, nicht unterstellen, dass die Gefahrenabwehrmaßnahmen in dem Umfang versagen, wie wir das beim Absturz eines Flugzeuges unterstellt haben. Denn da haben wir ganz klar gesagt: Wenn ein Flugzeug in das Tanklager stürzt, dann müssen wir davon ausgehen, dass die eigenen vorhandenen Gefahrenabwehrinfrastrukturmaßnahmen ebenfalls so zerstört sind, dass die Gefahrenabwehr nur noch und ausschließlich von außen erfolgt und aus diesem Grunde eben, bis sie wirksam wird, ein Totalverlust der Tankanlage zu unterstellen ist, was im Falle von Einzelkomponenten in dieser Form nicht zu unterstellen wäre.

Auch das vielleicht noch zur Erläuterung: Das ist eine Quelle auch der statistischen Unsicherheit, die ich vorhin erwähnt habe, weil man ja genau weiß, wie viele Flugzeuge mit welchen Triebwerken und Gewichten dort arbeiten. Dann bekommt man eine konkretere Aussage zur Schadenspropagation, die wir hier durch die Lärmklassen statistisch anders ausgewertet haben.

**Vorsitzender**: Danke schön. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Dann darf ich mich sehr herzlich bedanken, Herr Dr. Spangenberger.

Zum Schluss darf ich zum Schluss Herrn Prof. Dr. Bernhard Stürer noch mal aufrufen. – Bitte sehr, Herr Professor.

Herr Prof. **Dr. Stürer**: Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich bin ja schon an zwei Tagen Gast bei Ihnen gewesen und würde mich eigentlich auf die Beantwortung von Fragen beschränken, vielleicht meine bisherigen Ausführungen noch in ganz kurzen Thesen zusammenfassen.

Der erste plakative These wäre: Der Landesentwicklungsplan, wie er vorliegt, scheint mir jedenfalls den rechtlichen Anforderungen zu genügen, sodass er hier ohne Änderung verabschiedet werden könnte. Ob Sie das tun, ist eine auch politische Frage.

Der zweite Punkt bezieht sich – und das war ja die Hauptdiskussion – auf das Nachtflugverbot. Ich habe rechtliche Bedenken angemeldet, dies bereits im Landesentwicklungsplan festzulegen, und zwar unter Berufung auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, die ja von einer arbeitsteiligen Aufgabenstruktur zwischen der Landesentwicklung und der Fachplanung spricht. Von daher gehören die Einzelheiten dieser Fragestellung in die Planfeststellung.

Allerdings hat das Bundesverwaltungsgericht ja in mehreren Entscheidungen den besonderen Belang der Nachruhe betont und die Planfeststellung verpflichtet, diesen Be-

lang qualifiziert in die Abwägung einzubringen. Für die Abwägung spielt daher auch eine Rolle, welchen Inhalt der Landesentwicklungsplan hat, welcher Antrag gestellt wird, welche politischen Erklärungen abgegeben werden, welche Konsensmöglichkeiten sich in der Mediation dargestellt haben. Hierdurch wird der Abwägungsspielraum mehr oder weniger erheblich eingeschränkt.

Sollte in der Planfeststellung wesentlich von der These abgewichen werden, ein Nachtflugverbot anzuordnen, dann stellen sich hier eine Reihe von Fragen. Möglicherweise muss die Standortentscheidung neu aufgegriffen werden, möglicherweise muss eine erneute Offenlage erfolgen, und möglicherweise muss auch der Antrag entsprechend modifiziert werden. Dazu habe ich ja in der vorigen Runde schon eine Aussage gemacht, die ich vielleicht noch mal präzisieren darf.

Eine Auflage nachträglicher Art kann natürlich durchaus getroffen werden. Nicht immer, wenn Auflagen erfolgen, muss schon ein neuer oder geänderter Antrag gestellt werden. Aber dann, wenn in die Grundlagen der Planung des Vorhabens eingegriffen würde, müsste dem auch der Antrag Rechnung tragen. Das heißt, meine Ausführungen, die ich beim vorigen Mal hier vorgetragen habe und die sich auf die Antragstellung bezogen, setzen natürlich voraus, dass erheblich von dem Antrag abgewichen wird.

In welchem Umfang das bei dem Nachtflugverbot der Fall ist, dazu hat sich das Bundesverwaltungsgericht, soweit ich es sehe, nicht abschließend geäußert. Allerdings hat es in der Entscheidung München II im 87. Band, 332 die Auffassung vertreten, dass das Nachtflugverbot möglicherweise ein Gepräge des Vorhabens darstelle, sodass sich bei einer Änderung dieser Grundlage vielleicht die Frage neu stelle. Nur ist das von der Rechtsprechung sozusagen noch nicht entschieden. Insofern bin ich Ihnen, Herr Vorsitzender, dankbar, dass Sie mir noch mal Gelegenheit gegeben haben, dies noch mal etwas präziser darzustellen. Ich habe Ihnen ja auch einen Text dazu geliefert, der auch die Diskussion vom vorigen Mal einzufangen versucht.

**Vorsitzender:** Sehr herzlichen Dank, Herr Professor. – Es hat sich jetzt Herr Abg. Grumbach gemeldet.

Abg. **Gernot Grumbach:** Es ist ganz praktisch, dass Sie noch einmal da sind. Denn heute Morgen hat Landrat Siehr die Frage noch ein bisschen unter einem anderen Aspekt behandelt. Er hat sie einfach gedreht, indem er gesagt hat – ich glaube, es war Enno Siehr – gesagt hat: Wenn das Nachtflugverbot nicht im Plan festgehalten werden kann, müsse man noch einmal darüber nachdenken, ob die gleiche Ebene gewahrt wird, indem dann die Bahnvariante festgehalten wird, oder ob dann nicht eine der möglichen Konsequenzen theoretisch die wäre zu sagen: Tut uns leid, Nachtflugverbot und Bahnvariante müssen möglicherweise auf der gleichen Ebene behandelt werden, also entweder beides LEP oder beides in der nächsten Runde.

Herr Prof. **Dr. Stüer:** Ich habe ja in meiner schriftlichen Stellungnahme die Zusammenhänge so gesehen: Kommt ein Nachtflugverbot in dem Sinne, wie man sich das vorstellt, also mit den beantragten Ausnahmen, würde ja ein Gleichklang auch zur Landesentwicklungsplanung bestehen. Wenn dieses Nachtflugverbot aber sehr stark durchlö-

chert würde, und zwar mehr als die Annahmen, von denen ja der Landesentwicklungsplan ausgegangen ist, dann stellt sich unter anderem für die Planfeststellung die Frage: Muss ich noch mal wieder diese Standortentscheidung im Sinne der Alternativenprüfung aufgreifen und ergeben sich dadurch Rückwirkungen für den LEP, sodass – so habe ich das geschrieben – dann sozusagen eine erneute Ehrenrunde erst auf der Landesentwicklungsplanebene gemacht werden müsste. Das Bundesverwaltungsgericht hat ganz klar gesagt: Es kann im Rahmen der Planfeststellung noch Hindernisse geben, die die Gesamtentscheidung auf der landesplanerischen Ebene in Frage stellen; dann muss das halt noch mal nachgeholt werden. Das heißt also: Wenn sich wesentliche Punkte in der Planfeststellung anders darstellen, als sie etwa Grundlage für den Landesentwicklungsplan wären, dann muss das da noch mal abgearbeitet werden.

Die eigentliche Frage ist dann aber: Was sind diese wesentlichen Grundlagen? Und da, meine ich, sollten wir uns auch heute nicht den Kopf der Planfeststellung zerbrechen, sondern das muss die Planfeststellung schon leisten. Sie hat es jedenfalls einfacher, so will ich einmal vorsichtig sagen, wenn sie dem folgt, was auch hier in der Landesentwicklungsplanung abgewogen ist. Wenn sie das anders macht, aus welchen Gründen auch immer, kommt sie natürlich in einen hohen Erklärungsaufwand. Den habe ich Ihnen in meinem Papier dargestellt.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Herr Prof. Stüer, ich will es von der anderen Seite betrachten. Sie wissen – wir haben es ja auch schon ausgiebig in der letzten Runde diskutiert –: Das sogenannte Nachtflugverbot, das heißt: Betriebsbeschränkungen zur Nachtzeit, ist ja derzeit in der Vorlage als Grundsatz formuliert, zur besonderen Beachtung. Jetzt frage ich Sie noch mal ganz spitz: Zu diesem Grundsatz – das haben wir ja schon mehrfach gehört – kann man Abwägungen treffen. Und dass es auch Aussagen von wichtigen Partnern aus der Luftverkehrswirtschaft gibt, die dieses sogenannte Nachtflugverbot so nicht haben wollen, wissen wir. Ist es rechtlich möglich, dass auf der Grundlage dieses nur Grundsatzes, sage ich mal, eine Planfeststellungsbehörde beim Abwägen am Ende zu dem Ergebnis kommt: Dem Antrag auf nächtliche Betriebsbeschränkungen stimmen wir in der vorgelegten Form nicht zu, sondern nur in geringerem Umfang – oder wir lehnen ihn gar ab? Wäre dieses jetzt angesichts der Tatsache, dass im LEP diese Nachtflugbeschränkung nur als Grundsatz und nicht als Ziel steht, rechtlich möglich? Ob es politisch oder inhaltlich möglich wäre, ist eine andere Frage. Aber wäre es rechtlich möglich?

Herr Prof. **Dr. Stüer:** Herr Abg. Kaufmann, das würde ich zunächst einmal mit einem eingeschränkten Ja beantworten. Es ist also möglich, dass die Planfeststellung zu einem anderen Ergebnis kommt. Allerdings unterliegt sie da relativ hohen Abwägungserfordernissen und teilweise sogar förmlichen Sperrern. Die förmlichen Sperrern könnten sich daraus entwickeln, dass dann die Standortauswahl noch einmal in die Diskussion kommt, weil in der Standortauswahl dieses Nachtflugverbot als Grundlage der Entscheidung steht. Also müsste zunächst einmal geprüft werden: Kann jetzt in der Planfeststellung dieser Standort gewählt werden mit einer Durchlöcherung des Nachtflugverbots, obwohl das die Grundlage war, die sich zunächst einmal in der Landesentwicklungsplanung ergab?

Der zweite Punkt ist natürlich, dass die gesamten Fragestellungen, die Sie ja hier im Landtag mit entsprechenden Grundsatzserklärungen benannt haben und die in der Öffentlichkeit auch von den Politikern aufgeworfen worden sind und die im Mediationsverfahren herausgekommen sind, Abwägungsgesichtspunkte sind, die man nicht einfach so beiseite wischen kann.

Der letzte Punkt, über den wir uns ja voriges Mal auch intensiv unterhalten haben: Wenn jetzt sozusagen das Grundkonzept wirklich in Frage steht und diese Abweichung, will ich mal sagen, in die Richtung geht: nachts fliegen die so, wie sie wollen, dann ist meines Erachtens auch der Antragsteller zunächst einmal verpflichtet, das zu ändern, weil sich das Grundkonzept ändert. Also das ist jetzt sozusagen ein Punkt, wo man sagen kann: Je mehr davon abgewichen wird, desto schwieriger wird es. Und wenn voll abgewichen werden soll, dann geht es möglicherweise von vorne los. Aber das ist nun eine Frage, die der Planfeststeller hinterher beantworten muss.

Sie können im Grunde auch – das habe ich beim vorigen Mal ja auch gesagt – die Frage der Abwägung heute gar nicht vorwegnehmen. Denn man muss ja die Abwägung dann auf der Grundlage dessen machen, was an Material dann da ist. Und da sagt das Bundesverwaltungsgericht: Diese Fragen gehören eigentlich nicht in die obere Region einer Landesplanung oder auch Regionalplanung, sondern sie gehören dann in die konkrete Abarbeitung. Nur müssen Sie eben auch sehen: Es kann in der Tat der Fall eintreten, dass Sie zwar davon ausgehen, es gibt ein Nachtflugverbot, aber im Ergebnis wird das mehr oder weniger durchlöchert. Ich habe aber auch gesagt: Dann müssen die Gemeinden und auch die Öffentlichkeit mindestens noch einmal wieder beteiligt werden, und dann müsste man sehen, was dabei herauskommt.

**Abg. Frank-Peter Kaufmann:** Also im Planfeststellungsverfahren, unterstelle ich. Aber ich habe Sie so verstanden, rein rechtlich gesehen ein bedingtes Ja, es wäre denkbar. Dazu habe ich aber jetzt die umgekehrte Frage: Wenn das, was wir Nachtflugverbot nennen, als Ziel im Landesentwicklungsplan stünde – über die Risiken juristischer Art haben wir ja auch das letzte Mal gesprochen, diesen Punkt will ich jetzt nicht betrachten –, gehe ich dann recht in der Annahme, dass dann ein Planfeststellungsbeschluss daran gebunden wäre, das auch durchzusetzen? Während in dem anderen Fall – um das gegeneinander zu stellen –, wenn es nur als Grundsatz da ist, wäre rechtlich zumindest theoretisch die Möglichkeit zu sagen: Aus vielerlei Gründen der Abwägungsergebnisse mache ich das nicht?

Herr Prof. **Dr. Stürer:** Ich würde das in der Tat so bejahen, wie Sie das hier sagen. Wenn ein Ziel festgelegt wäre, wäre die Bindung da. Das Problem bei der Zielfestlegung ist nur, ob das geht. Und dazu sagt das Bundesverwaltungsgericht: Wir haben hier Probleme, weil es eben kein Über/Unterordnungsverhältnis ist wie etwa jetzt die obere Fachbehörde gegenüber der unteren oder wie die Fachverwaltung gegenüber der Gemeinde, sondern sie haben das ausgedrückt mit dem Bild einer arbeitsteiligen Entscheidung mit jeweils eigenen Entscheidungsschwerpunkten und auch mit Respekterfordernissen. Das heißt also, es stellt sich die Frage – und so haben wir es ja beim letzten Mal erörtert –: Ist die Landesplanung überhaupt in der Lage, so konkrete, detaillierte Vorgaben für das Fachplanungsverfahren zu machen? Und da bestehen die Bedenken.

Wenn sich herausstellen sollte, dass das so nicht geht – wofür eben Überwiegendes spricht –, dann wäre dieses Ziel zwar in Ihrem Plan drin, könnte dann aber möglicherweise in der Planfeststellung sogar zu einem Fehler in der Abwägung führen, weil man nämlich sagt: Wir haben uns daran gebunden gefühlt, und eine solche Bindung ist rechtlich nicht zulässig. Deswegen ja auch der Vorschlag, dieses dann in die Planfeststellung hineinzugeben.

Den Eindruck, der ja vielleicht beim vorigen Mal entstanden ist, möchte ich noch einmal unterstützen: Wenn hinterher in der Planfeststellung etwas anderes herauskommt, kann man nicht einfach zur Tagesordnung übergehen. Das war ja im Grunde das Erschrecken des einen oder anderen, der beim vorigen Mal dabei war. Das ist auch nach meiner festen Überzeugung so: Wenn in der Planfeststellung davon abgewichen wird, dann hat die Planfeststellung Probleme, die nicht einfach so weggeschoben werden können, selbst wenn das sozusagen juristisch möglich und machbar wäre. Das geht dann jedenfalls nicht ohne eine entsprechend gründliche Abwägung, und es geht nicht, ohne dass Fragezeichen an der Wirksamkeit als solchen Plans gesetzt werden.

Ich darf vielleicht nur noch kurz sagen: Ich habe mir das einmal durch den Kopf gehen lassen. Ob es überhaupt einen Anspruch darauf gibt, dass in der Nacht geflogen wird, da bin ich sehr im Zweifel. Denn es handelt sich ja um Belange, die in der Abwägung überwindbar sind. Das geht ja bis zur Enteignung. Sie haben als Einzelner nicht einmal einen Anspruch, dass Ihr Grundstück nicht in Anspruch genommen wird. Sie haben eigentlich nur einen Anspruch, dass dieser wichtige Belang in die Abwägung eingeht. Also ein Ergebnis, zu sagen, der klagt das jetzt sofort durch, halte ich, will ich mal sagen, für unwahrscheinlich, weil die Belange sicherlich überwunden werden können, und dann wäre es nur noch die Frage: Gibt es Entschädigung, ja oder nein?

Das heißt also: Wenn ich einer Straße weichen muss, dann habe ich möglicherweise einen Anspruch auf Entschädigung, aber ich habe jedenfalls nicht so ohne Weiteres einen Anspruch darauf, dass der Verkehr um mein Haus herumgeführt wird. Dasselbe dürfte wohl auch in einem etwas ähnlichen Verhältnis für die Frage gelten: Welcher Anspruch besteht überhaupt, Nachtflugverbot von Dritten durchzusetzen? Wir haben ja auch die Frage erörtert: Was wäre denn die Folge eines solchen Urteils? Dann ginge es sehr wahrscheinlich noch mal wieder an die Planfeststellungsbehörde zurück, die unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts noch mal frei entscheiden müsste.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich will noch mal kurz nachfragen, bevor hier am Ende vielleicht ein falscher Eindruck entsteht. Ich meine mich zu erinnern – ich finde es jetzt leider nicht in den Unterlagen der Anhörung, bei der Sie ja zu diesem Punkt schon mal ausführlich Stellung genommen haben; ich weiß auch nicht ob Sie es gewesen sind –, dass Sie oder jemand anders gesagt hat: Es ist im Grunde genommen aber auch nicht möglich, materiell in größerem Umfang von dem abzuweichen, was der Antragsteller beantragt hat, also im Sinne von: wir können nicht über den Antragsteller und dessen Wunsch, den er hier formuliert hat, mit Ausbau, mit Nachtflugbeschränkung hinausgehen. Habe ich das so richtig in Erinnerung, oder waren das nicht Sie? Das weiß ich jetzt nicht mehr genau, wer es war.

Herr Prof. **Dr. Stürer**: Die Frage haben Sie schon gut formuliert; das war ja auch der Punkt, den Sie beim vorigen Mal angesprochen hatten. Ich bin eigentlich bei meiner Antwort, dass hier eine Änderung des Planantrags erfolgen muss, von der Konstellation ausgegangen, dass es sich um wesentliche, die Grundlagen des Vorhabens betreffende Umstände handelt. Ich will noch mal ganz klar sagen: Wenn es sich um einzelne Modifikationen eines solchen Antrags handelt, indem man sagt, wir erweitern dieses Nachtflugverbot von mir aus jetzt noch um den Fall, dass ein bestimmter Notfall an dem und dem Tage eintritt, ist keine Änderung des Antrags erforderlich. Wenn sich aber sozusagen die Grundlagen des Vorhabens ändern, und dazu könnte natürlich auch – und das ist dann die vom Bundesverwaltungsgericht noch nicht entschiedene Frage – der Nachtflugbetrieb gehören, wenn Sie den jetzt völlig öffnen – das war mein Beispiel: Sie bauen ein anderes Haus, das hat auf einmal eine Etage mehr oder weniger –, dann ist das eben ein Aliud.

Ich bin Ihnen dankbar, dass Sie diese Frage noch einmal stellen. Ich würde sie so beantworten: Nicht jede Änderung oder Auflage in der Planfeststellung muss eine entsprechende Änderung des Antrags des Antragstellers voraussetzen, sondern nur in den Fällen, in denen die Grundlagen der Planung sich verändern und das Vorhaben sich wesentlich ändert. Das sollte ich noch einmal klarstellen. Ich bitte auch um Nachsicht: Sie haben mich ja damals zu Punkten gefragt, die eigentlich gar nicht auf der Tagesordnung standen, und ich habe da auch ohne Kenntnis von irgendwelchen Hintergründen eine Antwort gegeben. Ich wollte das also noch mal klarstellen. Aber der Landtag muss damit rechnen, dass im Falle einer wesentlichen Änderung dann auch der Antragsteller zustimmen muss durch eine Änderung des Antrags. Sind es Dinge, die nicht wesentlich sind, ist also die Abweichung geringfügig, kann das auch gegen den Willen des Antragstellers geschehen. Deswegen war die Note, die wir für Ihre Redebeiträge diskutiert hatten, doch eher im Bereich von „sehr gut“ als schlechter.

**Vorsitzender**: Vielen Dank, Herr Prof. Stürer. Es ist immer eine helle Freude, Ihnen hier zuzuhören. Vielen herzlichen Dank.

Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Wir sind am Ende der Anhörung. Ich darf mich sehr herzlich bei den Anzuhörenden und bei den Anhörenden bedanken, insbesondere bei denen, die bis zum Schluss ausgeharrt haben. Das Protokoll wird im Internet veröffentlicht. Es wird allen Anzuhörenden und Anhörenden zugesandt, und Sie können alles nachlesen unter „[www.hessischer-landtag.de](http://www.hessischer-landtag.de)“. Ich wünsche Ihnen ein gutes Wochenende.

Wiesbaden, 10. April 2007

Für die Protokollierung:

Vorsitzender:

Heike Schnier

Clemens Reif



**Anlage zur Rede von Stadtrat Weiß, Offenbach**

Landtagsanhörung der kommunalen Gebietskörperschaften zum LEP EFFM am 16.03.2007 in Wiesbaden.

Abb. 1 Auszug aus dem Gutachten B11.3 der Antragsunterlagen der Fraport AG vom 03.08.2006.

Tab. 3-3: Eckwerte für die betrachteten Fälle

Fall	Starts	Landungen	Bewegungen
<b>60 Min. Eckwert</b>			
Ist-Situation (2005)	46	43	82
Planungsfall	72	72	126
Prognosenullfall	50	47	86
<b>10 Min. Eckwert</b>			
Ist-Situation	9	9	15
Planungsfall	16	16	27
Prognosenullfall	10	10	16

1 In der Tab. 3-3 des Antragsgutachtens B11.3 wird eine Relation zwischen 10-Minuten und Koordinationseckwerte hergestellt (siehe Abb. 1). Dabei zeigt eine niedrige Relation (18,3%) eine weitestgehende Gleichverteilung (Hochplateau) der Tagesganglinie (An- und Abflüge) auf, wie dies derzeit am Flughafen Frankfurt Main der Fall ist. Eine höhere Relation, wie für den Planungsfall (21,4%) weist darauf hin, dass in der Tagesganglinie noch „Luft“ für planbare Flüge vorhanden ist und das „Hochplateau“ noch nicht erreicht wurde. Aber erst dieses „Hochplateau“ weist auf die Annäherung an die planbare technische Kapazität hin. Die Veränderung der Relation auf 18,6% im Planungsnullfall (gegenüber der IST-Situation) weist auf einen veränderten Flugzeugmix hin.

2 Da der Flugzeugmix des Planungsnullfalls und der des Planfalls identisch sind, kann auch für den Planfall, zur Ermittlung der planbaren technischen Kapazität, die Relation von 18,6% angenommen werden; sie berücksichtigt den zukünftigen Flugzeugmix.

3 Für die Ist-Situation (2005) wird bei dem heutigen Flugzeugmix eine Relation von 15 Fbw pro 10 Minuten zu 82 koordinierten stündlichen Flugbewegungen erreicht (18,3%). Bei einer angenommenen Betriebs-

zeit von 16 Stunden, zuzüglich 150 nächtlicher Flugbewegungen<sup>1</sup> und 350 Betriebstagen<sup>2</sup>, einer Ungleichverteilung zwischen den verkehrsreichsten sechs Monaten und dem restlichen Jahr, lassen sich daraus 498.908 planbare jährliche Flugbewegungen errechnen (Tab. 1, Fall 1).

4 Für den Prognosenullfall wird in der vorstehenden Tabelle mit dem künftigen Flugzeugmix (höherer Anteil schwerer Flugzeuge) eine Relation von 16 Fbw pro 10 Minuten zu 86 koordinierten stündlichen Flugbewegungen erreicht (18,6%). Bei einer angenommenen Betriebszeit von 16 Stunden, zuzüglich 150 nächtlicher Flugbewegungen und 350 Betriebstagen (Zeile 7, Tab. 1), einer Ungleichverteilung (Tab. 1, Zeile 11) zwischen den verkehrsreichsten sechs Monaten und dem restlichen Jahr, lassen sich daraus 520.748 planbare jährliche Flugbewegungen errechnen (Tab. 1, Fall 2).

5 Für den Planungsfall wird in der vorstehenden Tabelle mit dem künftigen Flugzeugmix (höherer Anteil schwerer Flugzeuge) eine Relation von 27 Fbw pro 10 Minuten zu 126 koordinierten stündlichen Flugbewegungen angegeben (21,4%). Bei einer angenommenen Betriebszeit von 16 Stunden, zuzüglich 150 nächtlicher Flugbewegungen und 350 Betriebstagen (Zeile 7, Tab. 1), einer Ungleichverteilung (Zeile 11, Tab. 1) zwischen den verkehrsreichsten sechs Monaten und dem restlichen Jahr, lassen sich daraus 739.148<sup>3</sup> planbare jährliche Flugbewegungen errechnen (Tab. 1, Fall 3).

6 Wird unterstellt, dass die Relation 10-Minutenwert zum Koordinationseckwert im Planungsfall, bei gleichem Flugzeugmix wie im Prognosenullfall, 18,6% (Tab. 1, Fall 4) erreichen kann, errechnet sich daraus für den Planungsfall ein planbarer Koordinationseckwert von 145 stündlichen Flugbewegungen (Tab. 1, Zeile 1). Bei einer angenommenen Be-

---

<sup>1</sup> Entspricht dem derzeit durchschnittlich nächtlichen Bewegungsaufkommen.

<sup>2</sup> Unter Berücksichtigung von schlechtem Wetter (Sturm, Eis, Schnee, etc.) und CAT III-Bedingungen stellen 350 Betriebstage eine reale Berechnungsgrundlage dar. Damit wird eine Betriebssicherheit des Flughafens Frankfurt (FRA) von 95,9% für die Kapazitätsberechnungen angenommen. Tatsächlich dürfte diese Betriebssicherheit in FRA über 99% liegen (ICAO Annex 14 fordert mindestens 95%).

<sup>3</sup> Bei den Auswirkungsbetrachtungen werden aber nur 701.000 jährliche Flugbewegungen berücksichtigt.

triebszeit von 16 Stunden, zuzüglich 204<sup>4</sup> nächtlicher Flugbewegungen und 350 Betriebstagen (Tab. 1, Zeile 7), einer Ungleichverteilung (Tab. 1, Zeile 11) zwischen den verkehrsreichsten sechs Monaten und dem restlichen Jahr, lassen sich daraus 861.315 planbare jährliche Flugbewegungen errechnen (Tab. 1, Fall 4)<sup>5</sup>.

7 Wird angenommen, dass sich der Flugzeugmix gegenüber der Ist-Situation 2005 nicht ändern wird (die langfristigen Trends am Flughafen Frankfurt weisen darauf hin), können mit einer Relation von 18,3% (Tab. 1, Fall 5) folgende Bewegungszahlen erreicht werden: planbarer Koordinationseckwert 148 stündliche Flugbewegungen (Tab. 1, Fall 5, Zeile 1), zuzüglich 204 nächtliche Flugbewegungen (Zeile 4) in 2020 und ebenfalls 350 Betriebstagen (Tab. 1, Zeile 7), einer Ungleichverteilung (Tab. 1, Zeile 11) zwischen den verkehrsreichsten sechs Monaten und dem restlichen Jahr, können daraus – mit dem heutigen Flugzeugmix – 877.695 jährliche Flugbewegungen errechnet werden (Tab. 1, Fall 5).

Tab. 1 Nachweis möglicher Flugbewegungen (Fbw) am Flughafen Frankfurt Main, bei einer Betriebssicherheit von 95,9%

Kapazitätsnachweis Flughafen FRA gem. Gutachten B 11.3		Einheit	IST-Situation jetziger Flz-Mix Fall 1	Prognosenullfall zukünftiger Flz-Mix Fall 2	Planungsfall zukünftiger Flz-Mix Fall 3	Planungsfall zukünftiger Flz-Mix Fall 4	Planungsfall jetziger Flz-Mix Fall 5
1	Koordinationsseckwert	Fbw/h	82	86	126	145	148
2	10-Minutenwert Fbw	Fbw	15	16	27	27	27
3	Rel. Anteil 10-Minutenwert	%	18,3%	18,6%	21,4%	18,6%	18,3%
4	Betriebsstunden	h	16	16	16	16	16
5	Nachtflugbewegungen (22-6 Uhr)	Fbw	150	150	150	204	204
6	Mögliche Fbw pro Tag	Fbw	1.462	1.526	2.166	2.527	2.565
7	Betriebstage (Betriebssicherheit)	Tage	350	350	350	350	350
8	Jährliche Fbw am Tag	Fbw	459.200	481.600	705.600	812.000	828.800
9	Jährliche Fbw in der Nacht	Fbw	52.500	52.500	52.500	71.400	71.400
10	Gesamt Fbw bei Gleichverteilung	Fbw	511.700	534.100	758.100	883.400	900.200
11	Berücksichtigung Jahresverteilung	%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
<b>Planbare Fbw pro Jahr</b>		<b>Fbw</b>	<b>498.908</b>	<b>620.748</b>	<b>739.148</b>	<b>861.315</b>	<b>877.695</b>

8 Bei der in Frankfurt vorhandenen Betriebssicherheit von 99% (beinhaltet CAT III Anflugregeln) können in den einzelnen Szenarien, bei Berücksichtigung der Ungleichverteilung, folgende planbare Flugbewegungen pro Jahr abgewickelt werden (siehe Tab. 2, Fälle 6 bis 10). Außer

<sup>4</sup> 204 nächtliche Flugbewegungen lassen sich aus den von der Fraport AG angegebene 150 Flugbewegungen in der Zeit von 22 bis 23 und 5 bis 6 Uhr, zuzüglich beantragter Ausnahmegenehmigungen für Verfrühungen und Verspätungen, errechnen.

<sup>5</sup> Dieser Fall 3 weist damit auch nach Auffassung der Fraport AG darauf hin, dass mit dem beantragten Pistenplan mindestens 739.149 jährliche Flugbewegungen als planbare technische Kapazität abgewickelt werden können. Die hohe Relation von 21,4% (Tab. 1, Fall 4, Zeile 3) weist allerdings auf deutliche Kapazitätsreserven hin!

bei der Betriebssicherheit (Tab 2, Zeile 7), wurden die Berechnungsgrößen in Tab. 2 gegenüber Tab. 1 nicht verändert.

**Tab. 2 Nachweis möglicher Flugbewegungen (Fbw) am Flughafen Frankfurt Main, bei einer Betriebssicherheit von 98,9%**

Betriebssicherheit 98,9%			IST-Situation jetziger Flz-Mix Fall 6	Prognosenußfall zukünftiger Flz-Mix Fall 7	Planungsfall zukünftiger Flz-Mix Fall 8	Planungsfall zukünftiger Flz-Mix Fall 9	Planungsfall jetziger Flz-Mix Fall 10
Nr.	Kapazitätsnachweis Flughafen FRA gem. Gutachten B11.3	Einheit					
1	Koordinationsdeckwert	Fbw/h	82	86	126	145	148
2	10-Minutenwert Fbw	Fbw	15	16	27	27	27
3	Rel. Anteil 10-Minutenwert	%	18,3%	18,6%	21,4%	18,6%	18,3%
4	Betriebsstunden	h	16	16	16	16	16
5	Nachtflugbewegungen (22-6 Uhr)	Fbw	150	150	150	204	204
6	Mögliche Fbw pro Tag	Fbw	1.462	1.526	2.166	2.527	2.565
7	Betriebstage (Betriebssicherheit)	Tage	361	361	361	361	361
8	Jährliche Fbw am Tag	Fbw	473.832	496.736	727.776	837.520	854.848
9	Jährliche Fbw in der Nacht	Fbw	54.150	54.150	54.150	73.644	73.644
10	Gesamt Fbw bei Gleichverteilung	Fbw	527.782	550.886	781.926	911.164	928.492
11	Berücksichtigung Jahresverteilung	%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%	97,5%
	<b>Planbare Fbw pro Jahr</b>	<b>Fbw</b>	<b>514.667</b>	<b>537.114</b>	<b>762.378</b>	<b>888.385</b>	<b>906.280</b>

### Zusammenfassung

Aus den beiden Tabellen kann entnommen werden, dass unter Berücksichtigung der von Fraport AG im Planfeststellungsantrag gelieferten Zahlen und Nachweisen, eine planbare technische Kapazität von rund 860.000 bis 900.000 jährlichen Flugbewegungen mit den zur Planfeststellung beantragten Ausbaumaßnahmen am Flughafen Frankfurt Main analytisch möglich ist.

Offenbach, den 11.03.2007

*H. Faulenbach da Costa*

(Dieter Faulenbach da Costa)



Der Bürgermeister Postfach 1455 64529 Mörfelden-Walldorf

Rathaus Mörfelden - Zimmer 205

Telefon-Zentrale: 06105 / 938 - 0  
Durchwahl: 06105 / 938 - 811/-812  
Telefax: 06105 / 938 - 967

bernhard.brehl@moerfelden-walldorf.de

Es gilt das gesprochene Wort

Datum: 16. März 2007

## Flughafenausbau – Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 - Anhörung Landtagsausschüsse am 16. März 2007 -

Sehr geehrte Herren Ausschussvorsitzende,  
werte Abgeordnete des Hessischen Landtages,  
werte Zuhörerinnen und Zuhörer,

ich bedanke mich für die nachgeschobene Anhörung zum Flughafenausbau mit den Schwerpunkten neue Landebahn und neues Terminal 3. Mörfelden-Walldorf – meine Stadt – ist wie andere Kommunen im Flughafenumfeld natürlich stark betroffen von diesen Planvorhaben. Meine Position, die der Stadtverordnetenversammlung und des Magistrats ist auch im Hessischen Landtag bekannt.

Wegen der Kürze der Zeit nur wenige Stichworte:

1. Nach den jüngsten Verkehrsprognosen werden die jährlichen Flugbewegungen auf unserem benachbarten Flughafen von derzeit rund 490.000 auf mindestens 700.000 ansteigen. Solide Berechnungen und Prognosen kommen durchaus zu Jahres-Flugbewegungszahlen von 800.000 oder gar 900.000. Von daher, wie ich meine, ist es eine legitime Forderung – ohne den Ausbau zu befürworten – eine Obergrenze für die jährlichen Flugbewegungszahlen schon im Landesentwicklungsplan festzulegen.  
Es ist Ihre Aufgabe als Landtagsabgeordnete, es ist Ihre Verantwortung festzustellen, wo die Zumutbarkeitsgrenze für die Menschen in der Umgebung des Flughafens – bezogen auf Lärm und sonstige Beeinträchtigungen liegt. Sie können aber auch die Menschen unserer Stadt selbst befragen. In jedem Fall ist es erforderlich, dass ein Nachtflugverbot in der gesetzlichen Nacht (22 - 06 Uhr) als Ziel der Raumordnung im LEP verbindlich verankert wird.
2. Durch die geplante neue Landebahn wird nach einfacher Logik auch mehr gestartet. Ein Großteil der Starts wickelt sich über die Startbahn 18 West ab. Der Prozentsatz der Starts auf dieser Startbahn bezogen auf die Gesamtanzahl steigt von gegenwärtig rund 60 % auf über 70 %. Das bedeutet insbesondere für den Stadtteil Mörfelden zusätzlichen und immer dichter werdender Lärm und zusätzliche Überflüge.

### Öffnungszeiten Rathäuser (oder nach Vereinbarung)

Montag, Dienstag, Mittwoch, Freitag 8.30 - 12.00 Uhr  
Donnerstag 14.00 - 18.00 Uhr

### Öffnungszeiten Stadtbüros (oder nach Vereinbarung)

Montag 6.30 - 17.00 Uhr  
Dienstag, Mittwoch 8.00 - 17.00 Uhr  
Donnerstag 12.00 - 20.00 Uhr  
Freitag 8.00 - 13.00 Uhr

### ÖPNV-Anschluss:

Riedbahn S7 / 70 Linien L5, 77, 663, 5514

Lärm macht bekanntermaßen krank, beeinträchtigt in starkem Maße die Lebensqualität und besonders Kinder, ältere Menschen und kranke Menschen sind davon betroffen.

Es gibt keine leisen Flugzeuge. Die technischen Verbesserungen am Flieger machen die immer dichter werdenden Lärmereignisse nicht wett.

Das zweitgrößte Hessische Naturschutzgebiet Mönchbruch generiert immer mehr nur noch zu einem Naturerlebnis für Gehörlose.

3. Die ständige Erweiterung von Cargo City Süd und die sukzessive Verlagerung aller technischer Wartungseinrichtungen für Flugzeuge in den Süden, lässt den Flughafen nach Walddorf einschlag immer näher an den Stadtteil Walldorf heranrücken. Wenn diese bedrohliche Entwicklung so weiter geht in Zukunft, können in den ersten Häusern von Walldorf bald Flughafenrestaurants eingerichtet werden.

Sie mögen dies als eine sarkastische Bemerkung abtun, abtun sollten Sie allerdings nicht, dass der Bodenschall durch an- und abrollende Flugzeuge und Triebwerksprobeläufe für Walldorf stark ansteigt. Lärmschutzmaßnahmen sind dringend erforderlich, wie auch immer diese im Süden baulich und technisch ausgestaltet werden können. Es kann nicht angehen, dass die Gebäude und der Flughafenbetrieb immer näher an die Wohnbebauung heranrückt und die Auswirkungen für die Bevölkerung niemanden interessieren.

Sie als Landtagsabgeordnete tragen hier entscheidende Mitverantwortung.

4. Ein weiteres Terminal für mehr als 30 Millionen Passagiere soll auf der ehemaligen Air-Base – nahe Walldorf und Zeppelinheim – gebaut werden. Bekanntermaßen rollen Flugzeuge an und rollen vom Terminal weg zu ihren Startpositionen. Auch ein Terminal 3 wird bezogen auf die Auswirkungen für die Nachbarschaft keine Oase der Ruhe sein. Was allerdings als gravierende Fehlplanung bezeichnet werden muss, ist die Tatsache, dass dieses neue Terminal keinerlei Schienenanschluss im öffentlichen Personennahverkehr hat. In diesem Zusammenhang verweise ich auf die Stellungnahme des RMV zur Anhörung am 25. Januar 2007 (Nutzen-Kosten-Analyse erbringt einen extrem guten Faktor - 2,0 -). Es kann doch nicht ernsthaft in unserer Zeit – wie geplant – dabei bleiben, dass verkehrsmäßig dies alles per Shuttle-Busse zum nächstgelegenen Bahnhof in Zeppelinheim – oder wie in den neuen Offenlegungsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren unabgestimmt nachgeschoben jetzt auch zum Walldorfer Bahnhof – gekarrt wird und ansonsten alles per PKW abgewickelt wird. Welche Verkehrsauswirkungen dies zum Beispiel auf die Stadtstraßen in Mörfelden-Walldorf oder auch in anderen Städten und Gemeinden hat, ist nicht untersucht und damit auch nicht planungsrelevant. Auch diese Frage ist eine Aufgabe des Landtags und steht in Ihrer Verantwortung als Landtagsabgeordnete.

Natürlich darf und kann ich den Natur- und Landschaftsverbrauch nicht unerwähnt lassen. Stellungnahmen dazu liegen Ihnen vor.

Mit Schreiben vom 01. Februar 2007 habe ich Ihnen für diese Anhörung bereits eine schriftliche Stellungnahme zugesandt. Insbesondere der Stellungnahme der Kommission zur Abwehr des Fluglärms vom 23. Januar 2007 – ich bin Mitglied der Fluglärnkommision – schließe ich mich in allen Punkten voll inhaltlich an und bitte um unbedingte Berücksichtigung.

Einige abschließende Bemerkungen zur Gesamtausbauplanung darf ich Ihnen noch vortragen:

In unserem Magistratszimmer hängt seit dem Neubeginn der Flughafenausbauphase ein Plan von Fraport zu allen Ausbaumaßnahmen in dieser Planfeststellung. Die gesamten neuen Ausbaumaßnahmen umfassen eine Fläche von 757 Hektar. Um die gewaltige Dimension deutlich zu machen: Mörfelden-Walldorf mit 34.000 Einwohnern hat eine bebaute Gesamtfläche von nur

580 Hektar. Die Flughafen-Ausbau-Vorhaben entsprechen damit 130% der bebauten Gesamtflächen einschließlich Straßen in Mörfelden-Walldorf.

Noch zwei anschauliche Zahlen: In das neue Terminal 3 würde unser Walldorfer Rathaus 515 mal hineinpassen, in der neuen Werft A380 hätte das Walldorfer Rathaus 36 mal Platz. Vielleicht können Sie ob dieser Dimensionen erahnen, dass diese Entwicklung für und in der Zukunft Menschen auch Angst machen kann.

Sie als Abgeordnete tragen auch Verantwortung mit Ihren jetzigen Entscheidungen für die nächste Generation, nämlich unsere Kinder und Kindeskinde.

Arbeitsplätze sind unstreitig wichtig, über 4.000 Menschen aus Mörfelden-Walldorf arbeiten auf dem Flughafen. Es gibt flughafenaffine Betriebe mit Arbeitsplätzen in Mörfelden-Walldorf, aber eines haben alle Menschen gemeinsam: Sie wollen in unserer Stadt, in unserer Region auch noch leben können, verlangen und wollen Lebensqualität neben dem Beruf haben, gesund bleiben und sich zum Beispiel nach der Arbeit auf dem Flugplatz regenerieren können.

Der Flughafen Frankfurt Rhein-Main ist ein Stadtflughafen, der längst auch an seine räumlichen Grenzen gestoßen ist. Sie tragen als Abgeordnete die Verantwortung auch dafür abzuwägen, wo eine wirtschaftliche Entwicklung ihre Grenzen hat, im Verhältnis zur notwendigen Lebensqualität der Menschen rund um den Flughafen.

Wenn Sie es als Abgeordnete zulassen, dass der Landesentwicklungsplan das unabänderliche Ziel des Ausbaus beinhaltet und das Nachtflugverbot lediglich ein jederzeit veränderbarer Grundsatz bleibt, tragen Sie mit dazu bei, dass das politische Versprechen „Ausbau nur mit Nachtflugverbot“ wie ein Kartenhaus einstürzt.

Vielen Dank.

**Gutachten**  
Nr. TPA/06/GF 1.4/2320/08 (Rev. A)  
über die  
**Untersuchung von flugbetrieblichen Auswirkungen auf  
die Sicherheit von Betriebsanlagen  
der Firmen TICONA und InfraServ in Kelsterbach  
sowie das SHELL-Tanklager in Raunheim  
unter Berücksichtigung von  
möglichen Wechselwirkungen zwischen den  
Betriebsgeländen  
für den  
Ist-Fall (2005), den Prognose-Nullfall (2020) und den  
Plan-Fall Nord-West (2020)**

Erstellt im Auftrag des  
Hessischen Ministeriums  
für

Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung





## **Bisherige Begutachtungen:**

**Qualitätssichernde Bewertung des Gutachtens des RWTÜV zur Untersuchung von flugbetrieblichen Auswirkungen auf die Sicherheit von Betriebsanlagen und den Arbeitsschutz der Firmen TICONA und InfraServ in Kelsterbach (Dezember 2003).**

**Methodenvergleich zur Ermittlung von Absturzrisiken und Auswirkungen auf Industrieareale im Nahbereich von Flughäfen (Januar 2004).**

**Untersuchung von flugbetrieblichen Auswirkungen am Flughafen Frankfurt/Main auf das SHELL-Tanklager in Raunheim sowie möglicher Wechselwirkungen mit dem Betriebsgelände der Fa. TICONA/InfraServ in Kelsterbach für den Ist-, Prognosenull- und Planfall (2002 bzw. 2015) (April 2005).**

**Untersuchung von flugbetrieblichen Auswirkungen auf die Sicherheit von Betriebsanlagen und den Arbeitsschutz der Firmen TICONA und InfraServ in Kelsterbach für den „Plan-Fall Nord-West 2015“ (Mai 2005).**



## **Bisherige Begutachtungen:**

**Untersuchung von flugbetrieblichen Auswirkungen auf die Sicherheit von Betriebsanlagen und den Arbeitsschutz der Firmen TICONA und InfraServ in Kelsterbach für den „Ist-Fall 2002“ sowie ausgewählte Szenarien (März 2006).**

**Qualitätssichernde Überprüfung des Gutachtens G 16.1 „Externes Risiko für den Flughafen Frankfurt Main“ der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung (GfL), vorgelegt durch den Antragsteller FRAPORT AG im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main (April 2006).**

**Untersuchung von flugbetrieblichen Auswirkungen auf die Sicherheit von Betriebsanlagen der Firmen TICONA und InfraServ in Kelsterbach sowie das SHELL-Tanklager in Raunheim unter Berücksichtigung von möglichen Wechselwirkungen zwischen den Betriebsgeländen für den Ist-Fall (2005), den Prognose-Nullfall (2020) und den Plan-Fall Nord-West (2020) (September 2006).**



## Aufgabenstellung:

1. Aktualisierung der Absturzareale für den Ist-Fall (2005), vormals 2000, den neuen Prognose-Nullfall (2020), vormals 2015 und den neuen Plan-Fall Nord-West (2020), vormals 2015.
2. Aktualisierung der Dominoeffektberechnung für den Ist-Fall (2005), vormals 2000, den neuen Prognose-Nullfall (2020), vormals 2015 und den neuen Plan-Fall Nord-West (2020), vormals 2015.
3. Aktualisierung der Trefferwahrscheinlichkeit für den Ist-Fall (2005), vormals 2000, den neuen Prognose-Nullfall (2020), vormals 2015 und den neuen Plan-Fall Nord-West (2020), vormals 2015.
4. Aktualisierung der Störfall-Eintrittswahrscheinlichkeit für den Ist-Fall (2005), vormals 2000, den neuen Prognose-Nullfall (2020), vormals 2015 und den neuen Plan-Fall Nord-West (2020), vormals 2015.

Die Aktualisierung erfolgte sowohl für das Gelände der Fa. TICONA/InfraServ als auch für das SHELL-Tanklager unter Berücksichtigung potenzieller Wechselwirkungen.

**Veränderungen: 2002 → 2005; 2015 → 2020**

Bezugsjahr-Veränderung: 2002 → 2005:

Flugbewegungszahl für 2003, 2004, 2005 berücksichtigen.

Flughafenbewertung aktualisieren.

Absturzereignisse für 2003, 2004, 2005 auswerten

Neue Absturzrate (AR) bestimmen.

Absturzverteilung (AL) aktualisieren.

Auswirkungsareal (AC) aktualisieren.

Zeitreihenextrapolation von 2002 nach 2015  
auf 2005 nach 2020 berechnen.

**Veränderungen: 2002 → 2005; 2015 → 2020**

Bezugsjahr-Veränderung: 2002 → 2005:

Ergebnis:

Absturzrate nimmt für 2005 gegenüber 2002 um ca. 14% ab.

Absturzrate nimmt für 2020 gegenüber 2015 um ca. 22% ab.

Absturzverteilung verdichtet sich stärker um die Grundfluglinie für 2005 gegenüber der Analyse für 2002.

Auswirkungsfläche verändert sich nicht statistisch signifikant.

## **Veränderungen: 2002 → 2005; 2015 → 2020**

### **Flugrouten-/ Flugbewegungs-Veränderung: 2002 → 2005:**

Da die Flugrouten im DES im Bereich der Betriebsbereiche von TICONA/InfraServ sowie dem SHELL-Tanklager geringfügig verändert wurden, erfolgte, neben der Anpassung der Flugbewegungszahlen an den neuen Zeithorizont 2005 (Ist-Fall) und 2020 (Prognose-Nullfall und Plan-Fall Nord-West), auch die neue Abbildung der Flugrouten

### **Ergebnis:**

Die Flugrouten liegen im Bereich TICONA/InfraServ bzw. SHELL-Tanklager  $\pm$  einige Meter zu den Routen 2002.

Die Flugroutenbelegung hat um ca. 10 % zugenommen.

## Veränderungen: 2002 → 2005; 2015 → 2020

### Flugmuster-Veränderung: 2002 → 2005:

Durch die für den Zeithorizont 2005 bis 2020 veränderte Belegung der Flugrouten mit Flugmustern ergeben sich gegenüber den bisherigen Berechnungen veränderte Gewichtsklassen-Verteilungen, sowie andere Rumpflängen- und Flügel-Spannweiten-Verteilungen. Dies beeinflusst die Berechnung der Schadensflächen sowie die Domino-Berechnungen. Da für 2005, 2020 keine konkrete Flugtypenbelegung vorlag, sondern nur Lärmklassen, kann keine Verteilung von Flugzeuggenerationen sowie keine exakte Verteilung der Flugzeugdaten verwendet werden.

### Ergebnis:

Zunahme der statistischen Unsicherheit.

Störfall-Häufigkeit erfährt innerhalb der statistischen Unsicherheit keine signifikante Veränderung.

		Störfallhäufigkeit in Ereignisse pro Jahr und in 1 Ereignis in Jahren					
Bereich	Anteil	Ist-2000	Ist-2005	PN-2015	PN-2020	Plan-2015	Plan-2020
Produktions-Anlage TICONA	Gesamt	1,629 10 <sup>-5</sup>	1,421 10 <sup>-5</sup>	7,485 10 <sup>-6</sup>	9,374 10 <sup>-6</sup>	3,328 10 <sup>-5</sup>	1,284 10 <sup>-5</sup>
		61.400	70.386	133.600	106.678	30.049	77.891
	Landung	9,954 10 <sup>-7</sup>	8,432 10 <sup>-7</sup>	9,205 10 <sup>-7</sup>	7,645 10 <sup>-7</sup>	3,207 10 <sup>-5</sup>	1,213 10 <sup>-5</sup>
		1.004.600	1.185.992	1.086.413	1.308.076	31,178	82.438
	Start	1,530 10 <sup>-5</sup>	1.336 10 <sup>-5</sup>	6.565 10 <sup>-6</sup>	8.610 10 <sup>-6</sup>	1,209 10 <sup>-6</sup>	7.082 10 <sup>-7</sup>
		65.359	74.826	152.330	116.151	826.967	1.412.037



		Störfallhäufigkeit in Ereignisse pro Jahr und in 1 Ereignis in Jahren					
Bereich	Anteil	Ist-2000	Ist-2005	PN-2015	PN-2020	Plan-2015	Plan-2020
Ethylen-Verdichter-station	Gesamt	4,635 10 <sup>-6</sup>	3.259 10 <sup>-6</sup>	1,924 10 <sup>-6</sup>	1,968 10 <sup>-6</sup>	6,327 10 <sup>-5</sup>	7,222 10 <sup>-5</sup>
		215.750	306.847	519.750	508.030	15.806	13.847
	Landung	3,251 10 <sup>-12</sup>	6.048 10 <sup>-9</sup>	3.007 10 <sup>-12</sup>	5,487 10 <sup>-9</sup>	6,308 10 <sup>-5</sup>	7,205 10 <sup>-5</sup>
		3,076 10 <sup>11</sup>	165,3 10 <sup>6</sup>	3,326 10 <sup>11</sup>	182,2 10 <sup>6</sup>	15.853	13.880
	Start	4,635 10 <sup>-6</sup>	3,253 10 <sup>-6</sup>	1,924 10 <sup>-6</sup>	1,963 10 <sup>-6</sup>	1,866 10 <sup>-7</sup>	1,708 10 <sup>-7</sup>
		215.750	307.418	519.750	509.450	5.359.189	5.853.683

		Störfallhäufigkeit in Ereignisse pro Jahr und in 1 Ereignis in Jahren					
Bereich	Anteil	Ist-2000	Ist-2005	PN-2015	PN-2020	Plan-2015	Plan-2020
SHELL-Tank-lager	Gesamt	1,883 10 <sup>-5</sup>	1,239 10 <sup>-5</sup>	1,120 10 <sup>-5</sup>	8,731 10 <sup>-6</sup>	3,148 10 <sup>-5</sup>	2,036 10 <sup>-5</sup>
		53.107	80.679	89.286	114.531	31.764	49.119
	Landung	4,590 10 <sup>-6</sup>	1,376 10 <sup>-6</sup>	4,903 10 <sup>-6</sup>	1,244 10 <sup>-6</sup>	3,064 10 <sup>-5</sup>	1,977 10 <sup>-5</sup>
		217.843	728.548	203.948	803.601	32.635	50.578
	Start	1,424 10 <sup>-5</sup>	1,102 10 <sup>-5</sup>	6,292 10 <sup>-6</sup>	7,487 10 <sup>-6</sup>	8,423 10 <sup>-7</sup>	5,870 10 <sup>-7</sup>
		70.231	90.725	158.936	133.567	1.187.197	1.703.642

## Fazit:

Trotz Zunahme der Flugbewegungszahlen für 2005 bzw. 2020 ergibt sich für den Ist-Fall 2005 sowie den Planfall 2020 eine Abnahme der Trefferhäufigkeiten sowie eine Abnahme der Störfall-Häufigkeit.