



HESSISCHER LANDTAG

24. 06. 2004

Große Anfrage der Fraktion der FDP

betreffend Ausbau des Frankfurter Flughafens

Wir fragen die Landesregierung:

Änderung des Landesentwicklungsplans

1. Wann wird das Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan eingeleitet?
2. Welche Institutionen, Träger öffentlicher Belange und kommunalen Körperschaften sind bei der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans zu beteiligen?
3. Wird der Landesentwicklungsplan als Rechtsverordnung beschlossen oder ist beabsichtigt, den Landesentwicklungsplan vollständig oder teilweise als Gesetz beschließen zu lassen?
4. Welche Inhalte des Landesentwicklungsplans werden als Gesetz beschlossen, wenn eine teilweise Beschlussfassung durch den Hessischen Landtag als Gesetz beabsichtigt ist?
5. Welche Vorteile hätte eine gesetzgeberische Entscheidung durch den Landtag?
6. Die Landesregierung geht davon aus, dass Offenlegung und Anhörung zum Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan parallel zum Planfeststellungsverfahren für die Landebahn erfolgen kann. Wann muss die Feststellung des Landesentwicklungsplans oder der Beschluss über den Landesentwicklungsplan durch den Landtag erfolgt sein?
7. Welche Rechtsmittel können hinsichtlich des Landesentwicklungsplans (Rechtsverordnung bzw. Gesetz) eingelegt werden?
8. Kann das Planfeststellungsverfahren erst nach einer bestandskräftigen Entscheidung über den Landesentwicklungsplan abgeschlossen werden?
9. Welche Risiken bestehen, wenn der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Landebahn vor der Bestandskraft des geänderten Landesentwicklungsplans erlassen wird?
10. Ist bei der Fortschreibung bzw. Änderung des Landesentwicklungsplans eine so genannte Plan-UVP erforderlich?
11. Was ist Gegenstand der Plan-UVP?
12. Welche gutachterlichen Untersuchungen sind noch vor Einleitung des Landesentwicklungsplan-Änderungsverfahrens erforderlich?
13. Wird der Gegenstand des Änderungsverfahrens vom Landesentwicklungsplan lediglich die Nordwestlandebahn sein oder werden auch die beiden anderen Varianten und die "Null-Variante" erneut untersucht?

14. Durch die Änderungsrichtlinie vom 16. Dezember 2003 hat die Seveso-II-Richtlinie angeblich eine Änderung erfahren. Worin besteht diese Änderung und wie wird die Seveso-II-Richtlinie im Landesentwicklungsplan-Änderungsverfahren berücksichtigt?
15. Ist nach Beachtung der Seveso-II-Richtlinie im Landesentwicklungsplan-Änderungsverfahren eine erneute Beachtung der Seveso-II-Richtlinie im Planfeststellungsverfahren erforderlich?
16. Wird das Absturzrisiko für alle drei im Raumordnungsverfahren überprüften Varianten ermittelt und untersucht?
17. Auf welcher Grundlage soll die Stellungnahme der Störfallkommission beurteilt werden?
18. Gibt es gutachterliche Stellungnahmen, die der Beurteilung der Störfallkommission widersprechen?
19. Gibt es im deutschen Recht Normen zur Beurteilung des externen Risikos durch den Luftverkehr und kommen diese bereits im LEP-Änderungsverfahren zur Anwendung?
20. Wenn nein, auf welche rechtlichen Regelungen bezüglich der Beurteilung des externen Risikos kann sich die Genehmigungsbehörde berufen bzw. anwenden?
Gilt dies bereits im Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan?
21. Welche bestehenden und geplanten Einrichtungen und Bauwerke am Flughafen sind im Hinblick auf das externe Risiko vertretbar oder nicht?
22. Wird mit der Genehmigung des "Air-Rail-Centers" die Genehmigung einer Landebahn erschwert?
23. Welche Kriterien hinsichtlich des externen Risikos können zu einer Ungeeignetheit der Bahnkonfiguration führen?
24. Sind im Hinblick auf die unterschiedlichen Rechtsgüter und unterschiedlichen Beteiligten im Landesentwicklungsplan-Änderungsverfahren und im Planfeststellungsverfahren zum Bau einer Landebahn unterschiedliche Ergebnisse hinsichtlich des "Obs" und der Lage der Landebahn denkbar oder ist die Entscheidung im Landesentwicklungsplan für das Planfeststellungsverfahren bindend?
25. Das Regierungspräsidium hat die Antragstellerin aufgefordert, die Planfeststellungsunterlagen zu komplettieren bzw. hat Nachforderungen gestellt. Gelten diese Nachforderungen auch für das Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan?
26. Mitte Mai hat ein Gespräch in der Europäischen Kommission über das Vertragsverletzungsverfahren zur Umsetzung der Seveso-II-Richtlinie stattgefunden. Wann ist mit einer Entscheidung der Europäischen Kommission darüber zu rechnen, dass das Vertragsverletzungsverfahren nicht fortgesetzt wird?
27. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Landesregierung, dass der Seveso-II-Richtlinie ordnungsgemäß Rechnung getragen wird, wenn die Fragen im Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan behandelt werden?

Planfeststellungsverfahren

28. Das Regierungspräsidium hat die Antragstellerin aufgefordert, die Planfeststellungsunterlagen zu komplettieren. Wann ist mit der Vorlage der noch fehlenden Unterlagen zu rechnen?
29. Welches sind die wesentlichen Nachforderungen, die von Fraport zu erfüllen sind?

30. Konnte die Fraport AG hinsichtlich einzelner Nachforderungen den Nachweis erbringen, dass diese Nachforderungen nicht erforderlich sind?
31. Ist die vorherige Abarbeitung aller Nachforderungen der Landesregierung Voraussetzung für die Annahme des "vollständigen" Planfeststellungsantrages?
32. Gehen die Nachforderungen des Regierungspräsidiums über die Ergebnisse der Auftragskonferenzen hinaus?
33. Sind die Nachforderungen des Regierungspräsidiums mit dem HMWVL abgestimmt?
34. Grundlage der Genehmigungsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren ist eine Luftverkehrsprognose. Wer erstellt diese Luftverkehrsprognose bzw. wer prognostiziert den der Ausbauplanung zugrunde liegenden Bedarf?
35. Ist es notwendig, die bislang zugrunde gelegte Prognose zu aktualisieren?
36. Die Gutachten zur Risikobewertung an der Anlage Ticona fordern bauliche Änderungen an diesen Anlagen. Worin bestehen diese?
37. Gibt es seitens der Antragstellerin entsprechende Verhandlungen zur Lösung dieser Fragen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens?
38. Werden oder wurden neben der Entwicklung des Flughafens auch andere flächenrelevante Entwicklungen im Umfeld der Ticona auf ihre Kompatibilität nach der Seveso-II-Richtlinie überprüft?
39. Kann nach Ansicht der Landesregierung mit dem Bau einer Landebahn begonnen werden, wenn im Wege der Überprüfung des Sofortvollzuges der Planfeststellungsbeschluss bestätigt worden ist und die Frage einer Entschädigung noch nicht geklärt ist, oder ist eine bestandskräftige Entscheidung Voraussetzung für Enteignungsmaßnahmen und den nachfolgenden Baubeginn?
40. Welche Beschleunigungsmöglichkeiten hinsichtlich des Planfeststellungsverfahrens hat die Landesregierung bzw. die Genehmigungsbehörde?
41. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass Fristsetzungen lediglich zur Verfahrensbeschleunigung möglich sind, nicht hingegen zur Durchsetzung des politischen Ziels, den Ausbau der Landebahn so schnell wie möglich sicherzustellen?
42. Wie beurteilt die Landesregierung die unterschiedlichen Aussagen hinsichtlich der Realisierungschancen des Ausbaus des Frankfurter Flughafens, nämlich dass einerseits Ticona kein Hinderungsgrund sei und andererseits nunmehr eingeräumt worden ist, dass in erheblichem Umfang noch unbeantwortete Fragen vor Durchführung der Verfahren beantwortet werden müssen?
43. Die Fraport AG als Antragstellerin hat ihren Antrag mit einer Einschränkung des Nachtflugverkehrs am Flughafen verbunden. Diese Einschränkung bezieht sich auf die Zeit von 23 bis 5 Uhr. Dies bedeutet nicht, dass ohne weitere Überprüfung antragsgemäß entschieden werden darf. Vielmehr bedarf die Einführung eines Nachtflugverbots einer ausdrücklichen Begründung. Auf welche Untersuchungen und wissenschaftlichen Erkenntnisse will die Landesregierung ihre Entscheidung stützen?
44. Welche Ergebnisse, Gutachten und weiteren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung können Grundlage einer solchen Entscheidung sein?
45. Welche Auswirkung hat die Einführung eines Nachtflugverbots auf die Zeit zwischen 22 und 23 bzw. 5 und 6 Uhr?

46. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens steht auch die Entwicklung eines Konzeptes im Straßen- und Schienenbereich. Ist das entsprechende verkehrspolitische Konzept mittlerweile erarbeitet?
47. Ist das verkehrspolitische Gesamtkonzept von Straße und Schiene Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens oder sind hierfür separate Genehmigungsverfahren erforderlich?
48. Falls es sich um separate Genehmigungsverfahren handelt, welche Rechtswegemöglichkeiten gibt es hinsichtlich der Maßnahmen?

Landesentwicklungsplan und Regionalplan Südhessen

49. Ist hinsichtlich des Ausbaus des Frankfurter Flughafens parallel zum Änderungsverfahren des Landesentwicklungsplans eine Änderung des Regionalplans Südhessen erforderlich?
50. Erfolgt die Änderung im Rahmen der ohnehin anstehenden Fortschreibung des Regionalplans Südhessen?
51. Wann ist mit der Verabschiedung des Regionalplans Südhessen zu rechnen?
52. Besteht für den Fall unterschiedlicher Aussagen bezüglich des Ausbaus des Frankfurter Flughafens eine Anpassungspflicht der Regionalversammlung Südhessen?
53. Ist bei der Fortschreibung der Regionalpläne bzw. der Anpassung eine so genannte Plan-UVP erforderlich?
54. Wie wird die Anpassungspflicht realisiert bzw. von der Regionalversammlung verwirklicht?
55. Kann die Anpassung des Regionalplans Südhessen an den Landesentwicklungsplan einer gerichtlichen Überprüfung unterzogen werden?
56. Welche Rechtswegemöglichkeiten bestehen für die Regionalversammlung?

Planfeststellungsverfahren A-380-Halle

57. Das Anhörungsverfahren für den Bau der A-380-Halle ist abgeschlossen. Ist davon auszugehen, dass kurzfristig der Planfeststellungsbeschluss erlassen werden kann, oder ist damit zu rechnen, dass zusätzliche Untersuchungen angestellt werden müssen?
58. Ist geklärt, dass das Planfeststellungsverfahren der A-380-Halle unabhängig und selbstständig vom Planfeststellungsverfahren zum Bau der Landebahn durchgeführt und abgeschlossen werden kann?
59. Wird der Planfeststellungsbeschluss für die A-380-Halle mit Sofortvollzug versehen sein oder besteht der Sofortvollzug kraft Gesetzes?
60. Welche Rechtsmittel sind gegen den Planfeststellungsbeschluss der A-380-Halle möglich?
61. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass nach einer gerichtlichen Entscheidung bei dem Sofortvollzug mit dem Bau der A-380-Halle begonnen werden soll bzw. kann?
62. Gilt dies auch für den Fall, dass die Frage eines sachlichen Zusammenhangs mit dem Planfeststellungsverfahren für die neue Landebahn in den Rechtsauseinandersetzungen eine Rolle spielt?

FFH-Vogelschutzproblematik

63. Ist die FFH-Vogelschutzproblematik hinsichtlich des Verfahrens beim Bau der A-380-Halle abgeschlossen?
64. Sind die Meldungen nach der FFH-Vogelschutzrichtlinie gegenüber der Bundesregierung bzw. der EU-Kommission abgeschlossen?

65. Sind noch landesrechtliche Unterschutzstellungsregelungen infolge der Meldungen nach der FFH-Vogelschutzregelung erforderlich?
66. Welche Gebiete sind im Planungsbereich für den Ausbau des Flughafens gemeldet worden?
67. Wird die FFH-Vogelschutzproblematik im Landesentwicklungsplan Änderungsverfahren abschließend behandelt?

Allgemeine Fragen

68. Wie beabsichtigt die Landesregierung mit dem bis 2006 verfügbaren Schallschutzprogramm angesichts der Tatsache, dass der Ausbau erst zu einem späteren Zeitpunkt kommt, umzugehen?
69. Welche genehmigungsrechtlichen Möglichkeiten der Nutzung des US-Airbase-Geländes sieht die Landesregierung in der Zeit bis zum Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau?
70. An welchen Stellen sämtlicher Genehmigungsverfahren ist nach Auffassung der Landesregierung eine Mitwirkung der Bundesregierung erforderlich und welche Haltung nimmt bisher die Bundesregierung in diesen Fragen ein bzw. hat sie eingenommen?
71. Im Rahmen der Initiative Luftverkehr, an der auch das Land Hessen beteiligt ist, werden verschiedene Optionen zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren untersucht. Welche dieser Maßnahmen könnten bei den hier anstehenden Verfahren greifen?
Wie ist in diesem Zusammenhang eine Zusammenlegung von Anhörungs- und Genehmigungsbehörden zu beurteilen?

Wiesbaden, 21. Juni 2004

Der Fraktionsvorsitzende:
Hahn