

**Redetext des Beitrags von
Herrn Thomas Will, Erster Kreisbeigeordneter des Kreises Groß-Gerau
zum Erörterungstermin am 16.09.2005**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir erörtern hier in Offenbach in den nächsten Wochen und Monaten ein Bauprojekt, das bisher nicht gekannte Auswirkungen auf diese Region haben wird. Auf die Menschen, die hier leben und arbeiten, auf die Betriebe, die hier produzieren und Dienstleistungen anbieten, auf unsere natürlichen Lebensgrundlagen.

Bei einem Projekt von solchen Ausmaßen, wie es der geplante Flughafenausbau ist, sollte man eigentlich davon ausgehen, dass sich die Betreiber über diese Auswirkungen im klaren sind. Dass sie vollständige und detaillierte Planungen, seriöse Folgeabwägungen, fundierte Prognosen vorlegen. Und dass sie sich ihrer Verantwortung dieser Region und ihren Menschen gegenüber voll und ganz bewusst sind.

Leider ist all dies hier nicht der Fall.

Die von Fraport vorgelegten Unterlagen können in keiner Weise den Nachweis erbringen, dass der Ausbau des Flughafens Frankfurt notwendig ist. Zudem weisen die Planfeststellungsunterlagen vor allem in der Tatsachenermittlung gravierende Mängel auf. So sind zum Beispiel weder die Koordinationseckwerte noch die Zahl der notwendigen Flugbewegungen nachvollziehbar dargelegt bzw. begründet. Auf diesen mehr oder minder fundierten Annahmen werden dann aber ausführlichste Bewertungen und Abwägungen aufgebaut.

Die auf den vorliegenden Datengrundlagen vorgenommenen Abwägungen und Bewertungen sind nicht geeignet, die beantragten Planungen zu begründen. Zudem ist es den betroffenen Trägern öffentlicher Belange anhand der vorliegenden Daten nicht möglich, die Auswirkungen der Planung richtig abzuschätzen. Dadurch wird den Betroffenen die Möglichkeit verwehrt, in der vom Gesetzgeber vorgesehenen Weise Stellung zu beziehen.

Deshalb beantragt der Kreis Groß-Gerau, **das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens einzustellen.**

Lassen Sie mich nun unsere wichtigsten Argumente für diese Forderung im einzelnen darstellen. Ich will dabei insbesondere auf die folgenden Punkte eingehen:

Zuerst auf die eigenen Belange des Kreises, die vom Ausbauvorhaben beeinträchtigt werden. Zweitens auf die fehlenden bzw. unvollständigen Unterlagen.

Dies betrifft insbesondere die nicht ersichtliche Begründung des Vorhabens, die mangelhafte Prüfung von Varianten und Alternativen, den zu kurzen Planungshorizont sowie die Vernachlässigung der Themen Nachtflugverbot und Fluglärm. In einem dritten Teil werde ich auf die ökonomischen Aspekte des Ausbaus eingehen und danach unsere Argumente zu den Bereichen Naturschutz, Verkehrsbelastung und Risiken erläutern.

Durch den geplanten Ausbau werden eigene Belange des Kreises Groß-Gerau massiv beeinträchtigt. Dies betrifft zum Beispiel die Finanzhoheit des Kreises und des Kreiskrankenhauses, das hier eine eigene Einwendung vorbringen wird. Besonders deutlich werden diese Beeinträchtigungen aber in den 44 kreiseigenen Schulen, in denen neben den dort Beschäftigten über 23.000 Schülerinnen und Schüler lernen. Die Konzentrations- und Leistungsfähigkeit wird durch Fluglärm beeinträchtigt.

Laute Überflüge führen zur Ablenkung der Schüler, zu häufiger Unterbrechung des Unterrichts und beeinträchtigen die Kommunikation. Und da die zunehmende Belastung durch Fluglärm sowohl die Arbeit in der Schule als auch die Erledigung der Hausarbeiten erschweren wird, befürchten wir durch

den geplanten Ausbau insgesamt einen Leistungsabfall an unseren Schulen. Da die Flugrouten selbst nicht Teil der Planfeststellung sind, ist es derzeit nicht möglich, die Betroffenheit einzelner Schulen eindeutig zu definieren. Wir gehen deshalb davon aus, dass sich die Lernbedingungen für alle Schüler im Kreis Groß-Gerau deutlich verschlechtern werden.

Unsere Forderung, dieses Verfahren einzustellen, begründet sich des weiteren aus der Tatsache, dass die von Fraport vorgelegten **Unterlagen in vielen Punkten unvollständig** sind.

So wurden zum Beispiel Forderungen des Regierungspräsidiums im Zusammenhang mit der landesplanerischen Beurteilung im Jahr 2002 sowie dem Unterrichtungsschreiben zum Scoping-Verfahren und dem Nachforderungsschreiben aus dem Jahr 2004 bis heute nicht erfüllt. Die Fülle dieser fehlenden Gutachten, Unterlagen, Aussagen und Bewertungen machen den vorgelegten Antrag für uns letztlich unprüfbar. Und schon weil eine Gesamtabwägung des Vorhabens aufgrund dieser fehlenden Unterlagen nicht möglich ist, ist der von Fraport gestellte Ausbauantrag zurückzuweisen.

Insbesondere gelingt es dem Antragsteller an keiner Stelle, die objektive Notwendigkeit für den geplanten Ausbau zu belegen. Weder wird schlüssig nachgewiesen, dass bei einem Verzicht auf den Ausbau die Hub-Funktion des Flughafens verloren geht, noch kann sich Fraport bei der Begründung des Ausbaus auf das Flughafenkonzept der Bundesregierung berufen.

Dieses bezieht sich nämlich ausdrücklich nicht auf Einzellösungen, sondern will lediglich allgemein auf bestehende Engpässe hinweisen. Und mit seiner Forderung nach Stärkung des multizentralen deutschen Flughafensystems steht dieses Konzept in direktem Gegensatz zum von Fraport verfolgten Konzept des Wachstums an einem Ort, des Wachstums um jeden Preis inmitten einer dicht besiedelten Metropolenregion.

Ein Ausbau ist auch deshalb nicht notwendig, weil das von Fraport genannte Ziel von 660.000 Flugbewegungen durchaus auch auf dem bestehenden Bahnsystem erreicht werden kann. Es sei denn, Fraport verfolgt in Wirklichkeit ein ganz anders Ziel: Nämlich in Frankfurt nicht 660.000, sondern weit mehr Flugbewegungen abzuwickeln. Hier stehen ja inzwischen Zahlen im Raum, die bis zur beängstigenden Summe von einer Million reichen. Dann aber sind die eingereichten Unterlagen erst recht unvollständig und erst recht grob fahrlässig:

Dann hätten alle Auswirkungen des Ausbaus auf der Basis der tatsächlich angestrebten Verkehrszahlen und nicht auf der Minimalzahl berechnet werden müssen!

Leider gilt es auch festzuhalten, dass in den vorliegenden Unterlagen die Prüfung von Ausbaualternativen und erst Recht die Prüfung externer Varianten grob vernachlässigt wurde. Gerade dies ist aber im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend vorgeschrieben.

Ich möchte in diesem Zusammenhang an eine Auflage erinnern, die der Regierungspräsident in Darmstadt der Vorhabensträgerin bereits in einem Schreiben vom 14. Februar 2001 aufgegeben hat. Das ist jetzt über viereinhalb Jahre her! Ich zitiere wörtlich: "Es ist daher entsprechend den Vorgaben des Raumordnungsrechts und des Landesentwicklungsplans vom 14.11.2000 (...) zu prüfen und darzustellen, ob sich unter Berücksichtigung des von Ihnen angestrebten Ziels einer nachhaltigen Sicherung und zukunftsfähigen Entwicklung des Flughafens Frankfurt am Main ein anderer Standort oder eine sonstige Vorhabensalternative als geeignet aufdrängt oder naheliegend ist."

Nichts davon findet sich in den Antragunterlagen wieder. Alle Varianten, die den Schwellenwert von 120 Flugbewegungen pro Stunde nicht erreichen, werden nicht weiter verfolgt und somit nicht geprüft. Der Frage, ob eine Variante mit nur knapp weniger als 120 Flugbewegungen eine wesentlich raumverträglichere Lösung ermöglicht hätte, wird überhaupt nicht nachgegangen. Meine Damen und Herren, auch hier hat Fraport die Hausaufgaben nicht gemacht. Und deshalb kann es auch hier nur heißen: Note ungenügend, das Klassenziel nicht erreicht, alles nochmal von vorn!

Aber nicht nur das. Der Antragsteller hat auch den Planungshorizont wesentlich zu kurz gefasst. Ein Blick nur bis ins Jahr 2015 reicht hier nicht aus. Dies liegt zum einen daran, dass so vor allem die gesundheitlichen und ökologischen Langzeitfolgen nicht ausreichend berücksichtigt werden, die über

das Jahr 2015 hinaus wirken. Zum anderen kann das Jahr 2015 nicht als Ende des Betrachtungszeitraumes herangezogen werden, da dieser Zeitpunkt lediglich das Ende eines beliebigen Prognosezeitraumes darstellt. Die faktische Entwicklung der Auswirkungen des Ausbaus und damit die Auswirkungen auf die Umgebung sind aber keineswegs an dieses Datum gebunden. Deshalb hätten hier weit langfristige Entwicklungen berücksichtigt werden müssen.

Meine Damen und Herren,

ich komme zum Nachtflugverbot. Für die lärmgeplagten Bürgerinnen und Bürger rund um den Flughafen ist dies ein besonders wichtiges Thema. Und es ist deshalb besonders bedauerlich, dass sich Fraport hier ganz offensichtlich aus der Verantwortung stellen will. Denn geht es nach dem Antragsteller, dann soll nicht einmal das ohnehin völlig unzureichende Nachtflugverbot zwischen 23 Uhr und 5 Uhr gelten, sondern vielfachen Einschränkungen unterliegen.

Und all dies soll nicht einmal im Planfeststellungsbeschluss, sondern lediglich in der Betriebsgenehmigung festgeschrieben werden. Dabei wissen wir es doch alle, und Fraport weiß es selbst ganz genau: Die Rechtsanwälte der Airlines stehen schon in der Startlöchern, um ein rechtlich dermaßen ungeschütztes Flugverbot zu beklagen. Und ihre Aussichten sind nicht einmal schlecht: Denn im Gegensatz zu einem Planfeststellungsbeschluss kann eine Betriebsgenehmigung jederzeit geändert werden. Hier wird deutlich:

Für Fraport stehen nicht die Interessen des Umlands, sondern die kommerziellen Interessen der Fluggesellschaften im Mittelpunkt. Fraport will überhaupt kein echtes Nachtflugverbot. Wir dagegen fordern nach wie vor ein Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr am Abend und sechs Uhr am Morgen. Und wir bestehen auch gegenüber der Hessischen Landesregierung auf der Einhaltung ihrer diesbezüglichen Zusagen!

Schließlich ein letztes Beispiel, an dem deutlich wird, wie unvollständig die von Fraport eingereichten Unterlagen sind: Im Antrag zum Flughafenausbau fehlt jede Spur eines seriösen Konzepts zum Lärmschutz. Die geplante zusätzliche Lärmbelastung für das Kreisgebiet ist so groß, dass die Wohnbevölkerung erheblich belastet wird. Dies gilt insbesondere für den nördlichen Teil des Kreises. Hier führt der ausbaubedingte zusätzliche Lärm zusammen mit den ohnehin schon bestehenden hohen Belastungen zu einer gravierenden Verschlechterung der Wohnbedingungen.

Insbesondere durch Störungen der Nachtruhe bestehen deutlich erhöhte gesundheitliche Gefährdungen. Damit liegt hier ein geplanter Verstoß gegen ein Grundrecht vor, und zwar gegen Artikel 2 Absatz 2 Grundgesetz: „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit“. Aber auch im südlichen Teil des Kreises ist ein weiterer Anstieg des Fluglärms zu erwarten, der besonders nachts zu erheblichen Belästigungen führt. Erhebliche Belästigungen sowie gesundheitliche Beeinträchtigungen sind aber nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz zu vermeiden.

Die Ausbaupläne sind mit dem Ziel, die Bevölkerung vor erheblichen Belästigungen und vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu schützen, nicht vereinbar. Der Kreis fordert deshalb eigene Lärmwerte und beruft sich dabei auf ein kommunales Lärmschutzkonzept. Die von Fraport vorgelegten Daten entsprechen in keiner Weise der erforderlichen wissenschaftlichen Seriosität.

Meine Damen und Herren,

unabhängig von der Qualität der eingereichten Antragsunterlagen: Der geplante Flughafenausbau hätte gravierende negative Auswirkungen auf die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen unserer Region. Das betrifft auch das immer wieder gerne gebrachte Argument von den Tausenden von Arbeitsplätzen, die durch den Ausbau angeblich geschaffen werden: Denn bevor es am Flughafen auch nur einen einzigen neuen Arbeitsplatz gibt, sind bei Ticona schon Arbeitsplätze konkret gefährdet und werden auf dem Caltex-Gelände weit weniger entstehen können als ursprünglich geplant. Der Flughafenausbau, er erweist sich mehr denn je nicht als Job- sondern als Jobvernichtungsmaschine.

Zudem werden in den vorliegenden Unterlagen durchgängig einzig die positiven Effekte beschrieben und die negativen weitgehend ausgeblendet. Hierzu zählt in erster Linie die Verschlechterung der

sogenannten „weichen“ Standortfaktoren. Denn infolge der sinkenden Lebensqualität wird es schwieriger werden, hochqualifizierte Fachkräfte zu gewinnen.

Führende High-Tech-Regionen, etwa in den Vereinigten Staaten, bedienen sich dagegen mit Erfolg genau der entgegengesetzten Strategie: Sie betonen Umweltqualität, die Vorzüge der Natur und ihre vielfältigen Freizeitangebote, um Talente anzuziehen und zu halten. Wohin eine monostrukturelle Ausrichtung für eine Region führen kann, sieht man im Saarland und in Teilen des Ruhrgebiets. Die einseitige Orientierung auf den Flughafen, die einseitige Abhängigkeit von dessen wirtschaftlicher Kraft,

sie kann bei uns im Rhein-Gebiet zu genauso unangenehmen Folgen führen wie andernorts die Abhängigkeit von Kohle und Stahl.

Ich komme zu einem weiteren, gerade für uns zentralen Thema: dem Schutz von Umwelt und Natur. Mit dem Mönchbruch und dem Europareservat „Kühkopf/Knoblochsau“ liegen die beiden größten hessischen Naturschutzgebiete im Kreis Groß-Gerau.

Sie stehen stellvertretend für die wertvollen Wälder und Auenlandschaften, denen auch die Europäische Gemeinschaft besonderes Augenmerk schenkt. So sind fast 20 Prozent der Kreisfläche als „Natura 2000-Gebiet“ gemeldet. Wir setzen uns mit Nachdruck für diese wertvollen Landschaften ein. Weil wir unsere Verantwortung für den Erhalt zukünftiger Lebensgrundlagen Ernst nehmen. Aber auch, weil wir in ihnen einen wichtigen Standortfaktor sehen, weil diese Gebiete hervorragende Naherholungsmöglichkeiten im nahen Verdichtungsraum bieten.

Der geplante Ausbau würde einmalige und höchst seltene Lebensräume mit ihrer Tier- und Pflanzenwelt zerstören und benachbarte wertvolle Biotopstrukturen erheblich schädigen. Als Folge wäre mit Verlusten der Lebensqualität für die Kreisbevölkerung und für die Besucher aus der gesamten Region zu rechnen. Auch deshalb lehnen wir den geplanten Ausbau entschieden ab.

Meine Damen und Herren,

die Ausbaupläne für den Frankfurter Flughafen haben keineswegs nur Auswirkungen auf den Luftverkehr. Ein Ausbau des Flughafens hätte ebenso beträchtliche Folgen für den Verkehr am Boden und damit beträchtliche negative Auswirkungen: für unsere Städte und Gemeinden im Kreis Groß-Gerau wie für die gesamte Region. Im Antrag finden sich hierzu unvollständige Unterlagen, die zudem höchst eindimensional auf den Individualverkehr zugeschnitten sind.

So bleibt völlig unberücksichtigt, dass bereits die derzeitige Belastung kaum noch verträglich ist. Auch fehlt eine Darstellung des Gesamtverkehrs. So werden durch den um mehr als 120 Prozent zunehmenden Straßenverkehr erhebliche zusätzliche Belastungen entstehen. Das wahrscheinliche Verkehrsaufkommen im Ausbaufall wird zu einer katastrophalen Verkehrssituation in den angrenzenden Gemeinden und in der gesamten Region führen. Hierdurch resultiert eine zusätzliche Lärm- und Luftschadstoffbelastung.

Dies wird in den Antragsunterlagen entweder überhaupt nicht ermittelt oder aufgrund falscher Eingangsdaten unsachgemäß dargestellt.

In der Folge des Ausbaus werden auf die Kommunen als Träger des Öffentlichen Personennahverkehrs Kostenbelastungen in beträchtlicher Höhe zukommen. Denn die hohe zusätzliche Verkehrsnachfrage in Verbindung mit dem fehlenden Ausbau der erforderlichen Infrastruktur wird zu einer Überlastung der bestehenden öffentlichen Verkehrsträger führen. Diesen zusätzlichen Bedarf müssen dann die Kommunen auf ihre Kosten bereit stellen. Dies stellt einen schweren Eingriff in die Planungs- und Finanzhoheit der ÖPNV-Aufgabenträger dar. Und hier wird wieder deutlich: Fraport hat unvollständige und undurchdachte Unterlagen eingereicht – und auch deshalb ist das Planfeststellungsverfahren einzustellen!

Schließlich bringt der geplante Ausbau erhebliche zusätzliche Risiken für die Menschen in der Region mit sich.

Auch hierzu sind die Antragsunterlagen, gelinde gesagt, lückenhaft und außerordentlich unvollständig. Besonders fragwürdig erscheint uns der Umgang mit den Störfallanlagen der Firma Ticona. Bereits das heutige Risiko, das sich durch den Überflug ergibt, ist nach einem Votum der Störfallkommission nicht akzeptabel. Wir fordern, diesen Sicherheitsaspekt transparent aufzuarbeiten. Insbesondere das von Fraport gezogene Fazit, dass sich das Risiko durch die Landebahn Nordwest nicht erhöht, ist leichtfertig und in keiner Weise nachzuvollziehen.

Auch das Gutachten zum Vogelschlagrisiko ist für eine abschließende Beurteilung ungeeignet. Die formulierten Absturzwahrscheinlichkeiten sind zu niedrig angesetzt. Insgesamt wird das Vogelschlagrisiko immer noch unterschätzt. Die bestehenden Risiken lassen sich kaum verträglich minimieren, da sich über dem Main und dem Mönchwaldsee die Fluglinien der Wasservögel und der landenden Flugzeuge kreuzen. Dadurch erhöht sich auch das Risiko für einen Schadensfall der in diesem Bereich liegenden Firma Ticona, da sich hier zwei Risikofaktoren summieren.

Diese Risiken steigen proportional mit den möglichen Flugbewegungen. Deshalb fordern wir entweder ein Risikogutachten, das die technisch mögliche Kapazität zugrundelegt, oder aber die Festlegung einer Kapazitätsobergrenze in der Planfeststellung.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich zusammenfassen:

Der Kreis Groß-Gerau fordert die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens und den sofortigen Abbruch dieser Erörterung, weil die vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen lückenhaft, fehlerhaft und teilweise bewusst irreführend sind.

Die Notwendigkeit des Ausbaus wird nicht hinreichend begründet, Varianten wurden nicht so geprüft, wie vom Regierungspräsidium gefordert, es fehlt ein seriöses Lärmschutzkonzept, genauso die Verankerung des Nachtflugverbots.

Der Ausbau wird absehbar mehr Arbeitsplätze vernichten als schaffen, durch die neue Landebahn werden wertvolle Naturschutzgebiete unwiederbringlich zerstört und die ohnehin schon schwierige Verkehrssituation am Boden weiter belastet. Und nicht zuletzt werden die Menschen in der Region erheblichen zusätzlichen Risiken ausgesetzt, Risiken, die Fraport in unverantwortlicher Weise klein redet.

Selten ist in dieser Republik ein Bauvorhaben dieses Umfangs so unzulänglich geplant und so schlecht abgestimmt worden. Da helfen keine kleinen Schönheitsreparaturen mehr, da hilft nur noch ein Abbruch dieses Verfahrens. Und vor allem ein erneutes Nachdenken darüber, dass es Grenzen des Wachstums gibt, vor allem für einen Großflughafen inmitten einer dicht besiedelten Region.