

## 6. Waldinanspruchnahme

Das geplante Vorhaben löst nachteilige Wirkungen auf den Wald aus. Zu unterscheiden sind

- direkte Wirkungen (Rodungen und Entnahme von Gehölzen wg. Hindernisfreiheit),
- indirekte Wirkungen (Folgeschäden insb. im Bereich der Waldränder) und
- induzierte Wirkungen (ökologische Rückkopplung in Waldinseln, Bodenversauerung, Grundwasserabsenkung, usw.).

Im Rahmen des ROV müssen die Wirkungen so genau wie möglich beschrieben und hinsichtlich ihrer Folgen abgeschätzt werden.

Die flächenmäßige Darstellung der Wirkungen ist unverzichtbar. Wie bei anderen Planungen sind Ungenauigkeit nur in engen Grenzen tolerabel. In der Regel lösen Flächeninanspruchnahmen ab 5 ha Abweichungsverfahren aus. Dieser Wert ist im Planungsraum bezüglich des Waldes bereits zu groß. Der gültige Regionalplan enthält die Zielaussage „Erhaltung der Wälder“. Im Planungsraum ist aber nicht nur „einfacher“ Wald, sondern Bannwald betroffen. Bannwälder sind forstrechtliche Schutzgebiete der höchsten Kategorie. Sie dürfen nur dort ausgewiesen werden, wo der Wald unersetzlich ist. In seinem Urteil zu den Betretungsrechten hat der VGH - Kassel bestätigt, dass die Beseitigung von Bannwald – formal und tatsächlich – an die Tatbestandsvoraussetzung geknüpft ist, dass der Ausweisungsgrund entfallen ist.

Auch wenn das ROV die Beseitigung von Bannwald noch nicht ermöglicht, muss es den forstrechtlichen Belang in vollem Umfang in die Abwägung einstellen. Ungenaue Angaben zur Flächeninanspruchnahme von Bannwald > 1 ha sind hierbei nach unserer Auffassung schon nicht mehr zulässig.

Das ROV entscheidet über das „ob“ und das „wie“ einer raumbedeutsamen Maßnahme. Wenn aber unklar ist, wie viel Bannwald beansprucht wird, kann nicht mehr abgewogen werden, „ob“ das Vorhaben mit den Zielen der Raumordnung und den konkreten Zielen des Regionalplan vereinbar ist.

Eine Reduktion des ROV auf die Standortsuche ist nicht möglich.

Wir haben an anderer Stelle gezeigt, dass die Planungsunterlagen belegen, dass

- einerseits den Zielaussagen des LEP Hessen 2000 auch ohne die Rodung von Bannwald gefolgt werden kann und
- andererseits die offengelegten Planfälle den Zielen des LEP Hessen 2000 in wichtigen Punkten nicht entsprechen.

### Rodungsfläche (direkte Schäden)

Die offengelegten Unterlagen lassen nicht erkennen, wie groß die Rodungsfläche in den verschiedenen Planfällen tatsächlich ist. Die mitgeteilten Zahlenwerte weichen innerhalb der Planungsunterlagen von einander ab.

Die UVS stützt sich auf folgende Totalverluste von Wald (Quelle 05.6.2, Seite 199, Tab. 6-4; Angaben in ha):

	NW-Variante	NE-Variante	S-Variante
<b>variantenunabhängig</b>	104	104	104
<b>Zusammenhangsmaßnahmen</b>	8	15	5
<b>Start-/Landebereich</b>	216	264	298
<b>Summe</b>	<b>328</b>	<b>383</b>	<b>407</b>

In 03.3.7, Seite 80 sind dagegen folgende Werte nachlesbar (Angaben in ha):

	NW-Variante	NE-Variante	S-Variante
<b>variantenunabhängig</b>	104	104	104
<b>Waldinsel</b>	26	92	175
<b>Waldverlust - Bahn</b>	203	279	303
<b>Summe</b>	<b>333</b>	<b>475</b>	<b>582</b>

Über welche Fläche direkter Waldinanspruchnahme im ROV diskutiert wird, bleibt unklar.

Für die Varianten NE und S ergibt sich eine Übereinstimmung in den Summen, wenn die Werte der „Zusammenhangsmaßnahmen“ und der „Start-/ Landebereiche“ addiert werden mit den Werten „Waldverlust – Bahn“. Für die NW-Variante verbleibt eine Differenz von 21 ha.

Völlig abweichend sind die Angaben in der Waldsynopse: Für die NW – Variante wird z. B. mitgeteilt, dass es zu einem Verlust 190 ha kommt (G.2. Waldsynopse, Seite 53 oben), für die NE-Variante sollen es 254 ha sein (G.2. Waldsynopse, Seite 59 oben) und für die S-Variante von 285 ha (G.2. Waldsynopse, Seite 65).

Diese Zahlen stimmen weder mit den Werten in Band 03.3.7 Seite 80 noch mit der UVS überein.

Die Unsicherheit über den Umfang der Waldinanspruchnahme wird noch verstärkt, weil die Planung zu Einzelpunkten keine nachvollziehbaren Aussagen trifft.

- Standort, Lage und Zufahrtswege der notwendigen zusätzlichen Feuerwehrestation ist für alle Varianten unklar.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Hessen e.V.

- Die Position des zusätzlichen Flugsicherungsgebäudes ist unklar. Kann dieses bei der NE-Variante ins „Gateway Gardens“ integriert werden?
- Wurde die Verlegung des E-Werkes bei der NW-Variante einbezogen? – Woher kommt die Sicherheit, dass die Verlagerung keine zusätzlichen Stromtrassen erforderlich macht?  
Wurden die Verlängerung der L 3262 (s-Variante) und die Tunnelführung der K 152 (Okrißtaler Straße) kalkuliert?
- Um den neuen Flughafenzaun wird voraussichtlich auch außen ein Sicherungsweg gelegt. – Wurde die Fläche berücksichtigt?
- Es ist die Umwandlung einer planfestgestellten Aufforstungsfläche am Fernbahnhof in Parkflächen vor. Die Bilanz unterschlägt diesen Waldverlust in Höhe von ca. 5 ha.
- Welche Flächen benötigen die Verlegungen der beiden (S-) Bahnstrecken bei der NE - Variante?
- Die Haltestellen und Wendeschleifen für die Busanbindung des Bahnhofs Zeppelinheim werden nicht ohne Rodung von Bannwald möglich sein.
- Wurden bei den Nordbahnen die Bereiche mit Hochwald in den jeweils anderen „Varianten“ mitgerechnet, die wegen der Hindernisfreiheit gerodet werden müssen?

Die notwendige Rodungsfläche ergibt sich primär aus dem Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG und der BMV - Richtlinie zur Hindernisfreiheit vom 19.08.1971.

Die gültige BMV - Richtlinie zur Hindernisfreiheit vom 19.08.1971 betrifft ein Rechteck mit der Fläche von

$$\begin{aligned} &[\text{Bahnlänge} + (2 \times 900 \text{ m})] \times 600 \text{ m} = \\ &(2.800 \text{ m} + 1.800 \text{ m}) \times 600 \text{ m} = \\ &276 \text{ ha.} \end{aligned}$$

bzw.

$$\begin{aligned} &(3.600 \text{ m} + 1.800 \text{ m}) \times 600 \text{ m} = \\ &324 \text{ ha,} \end{aligned}$$

das hindernisfrei sein soll. Völlig hindernisfrei muss der sog. Streifen sein, in dessen Zentrum die eigentliche Bahn liegt. Dieser Streifen besitzt eine Fläche von

$$\begin{aligned} &[\text{Bahnlänge} + (2 \times 300 \text{ m})] \times 300 \text{ m} = \\ &102 \text{ ha bzw. } 126 \text{ ha.} \end{aligned}$$

Im Hinblick auf die notwendige Mindest-Rodungsfläche soll beachtet werden, dass bei Präzisionslandebahnen stets 450 m vor den Bahnenden und 225 m rechts und links der Bahn keinerlei Hindernisse aufragen dürfen:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Hessen e.V.

$$\begin{aligned} &[\text{Bahnlänge} + (2 \times 450 \text{ m})] \times [(2 \times 225 \text{ m} + 45 \text{ m})] = \\ &(2.800 \text{ m} + 900 \text{ m}) \times 495 \text{ m} = \\ &183,15 \text{ ha.} \end{aligned}$$

Für das beantragte Vorhaben ist die Mindest-Rodungsfläche aber größer, denn die Befeuerung soll 900 m, die Haupteinflugzeichen sogar 1.050 m vor der Landeschwelle beginnen. Nach diesen Ausführungen in Ba.2.5 und Ba.2.6.1, Bc.2.5 und Bc.2.6. und Bd.2.5 und Bd.2.6. beträgt die Mindest-Rodungsfläche aus der BMV - Richtlinie zur Hindernisfreiheit vom 19.08.1971 für eine neue Bahn mit 2.800 m Länge in vollständiger Waldlage:

$$\begin{aligned} &2.800 \text{ m} + (2 \times 900 \text{ m}) \times [(2 \times 225 \text{ m} + 45 \text{ m})] = \\ &(2.800 \text{ m} + 900 \text{ m}) \times 495 \text{ m} = \\ &3.700 \text{ m} \times 495 \text{ m} = \\ &\mathbf{227,7 \text{ ha}} \end{aligned}$$

oder

$$\begin{aligned} &2.800 \text{ m} + (2 \times 1.050 \text{ m}) \times [(2 \times 225 \text{ m} + 45 \text{ m})] = \\ &(2.800 \text{ m} + 2.100 \text{ m}) \times 495 \text{ m} = \\ &4.900 \text{ m} \times 495 \text{ m} = \\ &\mathbf{242,55 \text{ ha.}} \end{aligned}$$

Die in den Planungsunterlagen genannten Werte weichen hiervon jedoch deutlich ab (alle Werte aus 03.3.7, Seite 80):

NW-Variante 203 ha  
NE-Variante 279 ha

Für die NW-Variante ergibt sich eine kleinere, für die beiden anderen Varianten eine deutlich größere Mindest-Waldrodungsfläche.

### **NW-Variante**

Die naheliegende Erklärung für die abweichende Fläche der NW-Variante wäre, dass hier nach W kein Waldanschluss vorliegt und die Rodungsfläche folglich kleiner sein muss.

Diese Erklärung kann aber nicht befriedigen, wenn man den Plan Bc 1.1-1. betrachtet. Vor dem östlichen Bahnende wurde hier nur eine Rollfeldfläche von 540 m statt 900 m eingetragen, obwohl nach Osten Wald folgt (vgl. MTB 5917). Die max. Länge des Rollfeldbereichs beträgt 4.125 m.

### **NE-Variante**

Die max. Länge des Rollfeldbereichs beträgt 4.750 m (Be.1.1-1). Es ist damit 625 m länger als bei der NW-Variante. Die Strecke vor der eigentlichen Bahn beträgt im Osten ca. 900 m, im W nur 800 m. Es umschließt im Westen bereits die sich absenkende Trasse der S-Bahn und stößt auf die B

43, die ausweislich des MTB 5917 in der südlichen Hälfte des Rollfeldkontakts leicht ansteigt.

Die topographischen Verhältnisse erklären nicht die weit nach E in den Wald verschobene Lage der NE-Variante. Jede Verschiebung der Rollbahn um 100 m nach Westen würde die Waldinanspruchnahme um 6 ha reduzieren. Ausgehend von der Planung der NW-Variante ist eine Verschiebung um mind. 260 m (= 15,6 ha), wahrscheinlich aber bis zu 350 m (21 ha) möglich. Dies würde Auswirkungen auf die geplante Verlegung der S-Bahn zum Fernbahnhof und die Tieferlegung der DB-Strecke Kelsterbach – F/Sportfeld auslösen.

In jedem Fall wäre eine geringere Waldinanspruchnahme die Folge und die Frage der Beeinträchtigung des Trinkwassergewinnungsgebietes durch die Tieferlegung der Bahnstrecke müsste neu diskutiert werden.

### **S-Variante**

Die Südvariante wird als Start- und Landebahn geplant. Sie soll eine Bahnlänge von 3.600 m und eine Breite von 60 m erhalten. In der Planungsunterlage 03.3.7, Seite 80 wird eine Waldinanspruchnahme einer Fläche von

S-Variante 303 ha

genannt. Der rechnerische Erwartungswert beträgt

$$\begin{aligned} 3.600 \text{ m} + (2 \times 900 \text{ m}) \times [(2 \times 225 \text{ m} + 60 \text{ m})] &= \\ (3.600 \text{ m} + 900 \text{ m}) \times 510 \text{ m} &= \\ 4.600 \text{ m} \times 510 \text{ m} &= \\ \mathbf{234,6 \text{ ha}} & \end{aligned}$$

oder

$$\begin{aligned} 3.600 \text{ m} + (2 \times 1.050 \text{ m}) \times [(2 \times 225 \text{ m} + 45 \text{ m})] &= \\ (3.600 \text{ m} + 2.100 \text{ m}) \times 510 \text{ m} &= \\ 5.700 \text{ m} \times 510 \text{ m} &= \\ \mathbf{290,7 \text{ ha.}} & \end{aligned}$$

Warum der Erwartungswert so deutlich übertroffen wird, ist nicht nachvollziehbar. Die längste Ausdehnung des geplanten Rollfeldes beträgt 4.600 m. Der Wert von 900 m vor Kopf wird unterschritten. Im W ist es 400 m lang, stößt dort dann aber auf die „Hindernisfreifläche“ der Startbahn 18 West. Im E dehnt sich das Rollfeld zwar 600 m vor der Rollbahn aus, doch müssen hier bereits in einer Entfernung von < 500 „Tertiäre Flughafenanlagen“ überflogen werden. Die in das projektierte Rollfeld hineinragenden „Tertiäre Flughafenanlagen“ gehören schon heute zur Air Base und sind ausweislich des Ist-Bestand Planes waldfrei. Sie haben eine Ausdehnung von geschätzt > 5 ha. Bezug für alle Angaben ist Plan Bd.1.1-1.

Die Betrachtung der Planfälle in den Karten zeigt, dass die Strecke vor den Landeswellen bzw. Rollbahnanfängen die Waldinanspruchnahme maßgeblich bestimmt. Offenbar ist die Vorgabe des BMV sehr weit dehnbar und kann den konkreten Erfordernissen angemessen umgesetzt werden. Ohne ausführliche Erläuterung und Begründung der vorgelegten Pläne erscheinen die einzelnen Planfälle willkürliche Flächenabgrenzungen vorzunehmen. Dies ist nicht akzeptabel.

**Wir beantragen die Überarbeitung und erneute Offenlage der betreffenden Planungsunterlagen zur notwendigen Waldrodung.**

Der Entwurf der BMV - Richtlinie zur Hindernisfreiheit vom 12.04.2001 ist nicht maßgeblich. Es ist unklar, warum er von der Vorhabensträgerin in den Unterlagen (z. B. Ba 2.6.2., Seite 28ff.) erwähnt wird. Konsequenzen aus diesem Entwurf für die Planung sind nicht erkennbar.

**Wir bitten um Erläuterung zu den Konsequenzen einer Verabschiedung des Entwurfs der BMV - Richtlinie zur Hindernisfreiheit vom 12.04.2001 für das Genehmigungsverfahren.**

Die Hindernisfreiheit nach der BMV - Richtlinie zur Hindernisfreiheit vom 19.08.1971 macht aber weitere Eingriffe in den (Bann-) Wald erforderlich. Ab dem Schutzstreifen, der 300 m breit ist und vollkommen hindernisfrei sein muss, besteht eine nach außen abnehmende Höhenbeschränkung von 1:10 (Ba.2.6.1.). Vor Kopf muss sogar ein Neigungswinkel von 1: 50 berücksichtigt werden (G.2.B-34ff).

Waldbäume wachsen regelmäßig in Höhen bis > 40 m. Selbst auf schlechteren Standorten werden 30 m regelmäßig erreicht. Die bestandsbildenden, hohen und älteren Bäume sind nicht nur das optische Charaktermerkmal des Waldes. Sie bestimmen auch seine wirtschaftliche und ökologische Bedeutung. Gehölzbestände ohne diese großen Bäume sind kein Wald. Sie können den Waldmantel bilden, aber nie die ökologische Rolle dessen beherbergen, was unter dem Begriff Wald vom Laien oder der Wissenschaft verstanden wird. Dort, wo die hohen Baumindividuen entnommen werden müssen, wird der Wald zerstört. Dies gilt im Planungsraum bis zur Baumhöhe von > 40 m , allg. aber mindestens bis zur Baumhöhe > 30 m.

Die Annahme des Gutachters „einer mittleren Baumhöhe von ca. 30 m verdeutlicht, dass ihm das Problem bewusst war.

**Wir beantragen die konkrete Ermittlung der Baumhöhen im Bereich der Hindernisfreiheit. Bis zum Beweis des Gegenteils ist von einer Baumhöhe von 40 m auszugehen.**

Die "Freifläche" endet 300 m rechts und links bzw. 900 vor Kopf der Bahn. Auf diesen Grenzlinien dürfen die Bäume 15 m hoch sein. Der sich anschließende Neigungswinkel beträgt seitlich 1: 10 und vor Kopf 1:50. Unterstellt man eine Baumhöhe im Planraum von 30 m, dann ist die Höhenbegrenzung seitlich auf 300 m nötig, vor Kopf aber 1.500 m. Unterstellt man die Baumhöhe von 40 m, dann betragen die Strecken seitlich 400 m und vor Kopf 2000. Die Baumhöhenbegrenzungszone errechnet sich für diesen Fall aus  $40\text{ m} - 15\text{ m} = 25\text{ m}$ . Bei einem Verhältnis von 1:10 ergibt sich eine Strecke von 250 m,

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Hessen e.V.

bei 1:50 von 1.250 m. Die Regel, wonach die konkret zulässige Baumhöhe ermittelt wird, ist einer Fußnote in der Waldsynopse zu entnehmen (G.2. Anhang 3 Waldsynopse, Seiten 50 - 51).

Die Fläche, auf der alle größeren Bäume entnommen werden müssen, lässt sich rechnerisch mit

$$\begin{aligned} \text{Breite:} & \quad 2 \times 250 \text{ m} + 600 \text{ m} = \mathbf{1.100 \text{ m}} \\ \text{Länge:} & \quad \text{Bahnlänge} + 2 \times 900 \text{ m} + 2 \times 1.250 \text{ m} = \\ & \quad 2.800 \text{ m} + 1.800 \text{ m} + 2.500 \text{ m} = \mathbf{7.100 \text{ m}} \\ \text{bzw.} & \quad 3.600 \text{ m} + 1.800 \text{ m} + 2.500 \text{ m} = \mathbf{7.900 \text{ m}} \end{aligned}$$

ermitteln.

Daraus lässt sich eine Fläche von 781 ha bzw. 869 ha errechnen, auf der Wald entweder gerodet oder in seiner Struktur und ökologischen Wertigkeit durch die Entnahmen der höheren, waldbildenden Baumarten zerstört wird. Für die einzelnen Varianten ergeben sich Abweichungen von diesen Rechenwerten, wenn sie nicht vollständig im Wald liegen. In den offengelegten Unterlagen fehlen die entsprechenden Flächengrößen (zum Problem der Lage der NE - Variante siehe oben).

Der Gutachter unterscheidet in der „Waldsynopse“ fünf unterschiedliche Waldbeeinträchtigungen durch die Flughafenerweiterung (G2, Seite 49):

1. Totalverlust von Waldbeständen und –funktionen bei Umwandlung in versiegelte Flächen und Freiflächen,
2. Folgeschäden (Randschäden) in einem Streifen von 100 m durch Windwurf, Sonnenbrand, u.a.,
3. Wuchshöhenbegrenzung zur Hindernisfreiheit als Funktionsverlust,
4. Folgeschäden (Randschäden) in den Bereichen, die durch die Maßnahmen nach 3. ausgelöst werden und
5. Funktionsbeeinträchtigungen durch die Wuchshöhenbegrenzung außerhalb der 100 m Zone der Folgeschäden nach 2.

Die Einteilung ist nur schwierig nachzuvollziehen, zumal die Beeinträchtigungen auf Seite 3+ 4 der Waldsynopse anders definiert werden. Letztlich bedingt die unterschiedliche Einteilung, dass die Darstellungen nicht mehr nachvollziehbar sind.

Günstiger erscheint eine klare Einteilung in direkte und indirekte Schäden. Rodung und Höhenbegrenzung sind direkte Schäden. Dort, wo die Höhenbegrenzung wegen der konkreten Bestandessituation zur Rodung wird, muss dies auch so ausgewiesen werden. Die These vom „Kahlschlag zur „Wuchshöhenregulierung“ unter Erhalt der 2. Schicht“ (G2, Waldsynopse, Seite 54) ist nicht nachvollziehbar. Dort wo ein Kahlschlag erfolgt, bleibt keine 2. Schicht erhalten. Insgesamt wird die Darstellung der Randschäden und Wuchshöhenbegrenzung zurückgewiesen. Hier wird nur verschleiert, wo tatsächlich gerodet wird. Der Verweis auf die genaueren Unterlagen zur Planfeststellung ist untauglich (G.2., Seite 50). Sinnvoll ist eine Unterteilung in Rodungen, also die dauerhafte Beseitigung von Wald, und den Kahlschlag. Kann nach dem Kahlschlag keine ordnungsgemäße, d. h. eine

auch auf Holzproduktion ausgerichtete Forstwirtschaft betrieben werden, ist der forstrechtliche Ausgleich durch Wiederaufforstung zu leisten. Ob die dauerhaften Störzonen im Bereich der Hindernisfreiheit nach der Bodennutzungseinteilung des BauGB noch als Wald bezeichnet werden, ist in diesem Zusammenhang unerheblich. Zum jetzigen Zeitpunkt kann aus den Unterlagen der forstliche Eingriff nicht ermittelt werden. Damit ist die Abwägung nicht möglich. Diese Kritik bezieht sich ausdrücklich auf die Tabellen 11, 15 und 19.

**Wir beantragen eine Darstellung, die forstrechtliche Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich seiner Flächenansprüche an den Wald im Maßstab der Raumordnung auch tatsächlich erlaubt.**

### **Randschäden (indirekte Schäden)**

Völlig inakzeptabel ist die pauschale Annahme eines Randschadens von 100 m Tiefe. Der Gutachter bestätigt, dass die konkrete Situation mit der pauschalen Annahme der 100 m nur völlig unzureichend beschrieben wird. Er zieht daraus aber keine Konsequenzen und verkennt die Rechtslage. Aufgabe des Raumordnungsverfahrens ist zunächst die Frage, **OB** ein Vorhaben raumverträglich ist und erst dann, in welcher Form es raumverträglich ist. Der Hinweis, dass die Randschäden bei allen drei Varianten der Vorhabensträgerin vergleichbar seien, weil die Bahnen im Raum die gleiche Ausrichtung haben, verkennt, dass die Ermittlung der Randschäden die Raumverträglichkeit des Vorhabens insgesamt berührt. Im übrigen wäre mindestens eine Unterscheidung in zwei Größenordnungen für Nord- und Südexposition zu fordern. Der hessenweite Wert von 100 m ist für den Planungsraum mit Sicherheit zu niedrig. Pauschalisiertes Vorgehen hätte hier zu einer deutlichen Erhöhung führen müssen.

Auf die Labilität, in der sich das Ökosystem Wald derzeit im ganzen Rhein-Main-Gebiet befindet, haben wir bereits in unserer Stellungnahme (Teil 2, November 2000) hingewiesen.

Die Randschäden ergeben sich als indirekte Schäden, deren Umfang zwangsläufig nicht exakt angegeben, sondern nur abgeschätzt werden kann. Wieviele Jahre nach dem Einschlag z. B. Sonnenbrand bei der Buche zur Bestandesauflösung führt, lässt sich nicht genau vorhersagen. Die Tiefe dieser Schäden in den Bestand hinein, muss die Änderung der klein-klimatischen Situation an den neuen, aufgerissenen Waldrändern berücksichtigen. Das Innenklima des (Rest-) Waldes verändert sich in Abhängigkeit von der Exposition und den Luftströmungen.

Gerade im Planungsraum trocknet schneller und tiefer aus. Die Lebensbedingungen der plötzlich in Randlage stehenden Bäume verändert sich dramatisch. Die Gefahr, die den so geschwächten Bäumen durch Schadinsekten oder andere Schaderreger droht, steigt deutlich. Die Bestände lösen sich von den Rändern her auf.



Es gibt unseres Wissens aus dem Vorhaben „ICE-Trasse Köln-Rhein / Main“ mit Sicherheit Erfahrungswerte, wie der Wald im Planungsraum reagiert. Es gibt keinen Grund hier – ggf. zu Lasten des Waldes – mit unzureichenden Annahmen zu operieren.

**Wir beantragen die Abschätzung der Randschäden anhand der für den Planungsraum zu erwartenden Auswirkungen unter Beachtung der unterschiedlichen Exposition der Waldränder.**

**Hilfsweise beantragen wir die Auswirkungen der Randschäden für neue, südexponierte Waldränder auf mind. 250 m und für südwestexponierte Waldränder auf mind. 200 m zu erhöhen.**

### **Folgeschäden (induzierte Schäden)**

Wegen Labilität des Ökosystems Wald im ganzen Rhein-Main-Gebiet beist die Betrachtung der Folgeschäden ebenfalls unzureichend. Wir gehen von erheblichen schlimmeren Folgen aus.

Mit unserer Stellungnahme zum Scopingtermin (Teile 2) hatten wir gefordert, dass die Veränderung der Wachstumsbedingungen im Hinblick auf die Konsequenzen für die an die neuen Freiflächen angrenzenden (Rest-) Waldbestände bis auf eine Tiefe von 2.000 m von den neuen Waldrändern her ermittelt und entsprechend den Erkenntnissen in die Planung eingestellt werden. Dies ist nicht geschehen. Unklar bleibt sogar die Definition der Restwaldfläche. Als grobe Annahme können solche Flächen als Restwaldflächen definiert werden, die sich - ohne forstliche Eingriffe - Waldeigenschaft behalten. Restwaldflächen bilden kein Waldinnenklima mehr aus und lösen sich im Extremfall sogar auf, wenn nicht immer wieder forstlich eingegriffen wird.

Es ist klar, dass eine Wald unterhalb einer bestimmten Flächengröße seine ökologische Waldeigenschaft verliert. Auf der Fläche stehen dann zwar noch Bäume. Es handelt sich aber nicht mehr um Wald. Es wurde nicht einmal versucht, die Flächengröße zu bestimmen, für die dies gilt.

Häufig aber nicht zwingend lösen sich solche Bestände, die die ökologischen Waldeigenschaften verloren haben auf. In der Praxis kann der Auflösungsprozess durch dauernde forstliche Eingriffe (Ente und Pflanzung) überdeckt werden. Dies ändert aber nichts an dem Auflösungsprozess.

**Wir beantragen, dass Waldflächen die kein typisches Waldinnenklima mehr ausbilden können, in der Planung als „Restwaldflächen“ bezeichnet und in die Bewertung der Umweltauswirkungen als langfristig abgängig eingehen.**

Die Problematik, die umgangssprachlich mit dem Begriff des „Waldsterbens“ behandelt wird, wird in den Unterlagen als nicht weiter beachtet. Man unterstellt, dass die Vorbelastung hoch und die künftige Belastung in allen betrachteten Fällen geringer ist.

Dieser Argumentation wird nicht gefolgt. Das Thema wird im Kapitell „Wald“ aufgegriffen.

### **Bewertung der Schäden am Wald**

Der Gutacher stuft die Rodung von Wald als höchste Schadstufe ein. Hier entspricht die „Funktionsänderung“ dem Funktionsverlust G.2. Waldsynopse, Seite 50 unten).

Alle anderen Schäden am Ökosystem werden nur noch funktionsbezogen betrachtet. *„Der Verlust einer sehr hoch zu bewertenden Funktion hat immer auch eine sehr hohe Funktionsänderung zur Folge“* (G.2. Waldsynopse, Seite 50-51).

Diese Bewertung führt zu Kuriositäten (G.2. Waldsynopse, Tab. 8, Seite 51).

Besitzt ein Wald eine „geringe bis mittlere Funktionsbedeutung“ als Lebensraum, dann soll es keine Verschlechterung dieser Funktion sein, wenn der vorhandene Waldbestand durch „Randschäden“ zusammenbricht und zuvor alle größeren Bäume als potentiell Hindernis entnommen wurden. Dabei soll es keine Rolle spielen, welcher Ausgangsbestand betroffen wird.

Muss Hochwald der unmittelbar an die neue Freifläche grenzt wegen der Hindernisfreiheit durch Mini-Bäume von 0- 10 m Höhe ersetzt werden, soll dies für die Klimaschutzfunktion unerheblich sein. Dort wo, ein solcher Bestand eine „sehr hohe Funktionsbedeutung“ hatte (Stufe 3), behält die Fläche nach der völligen Beseitigung der maßgeblichen Struktur eine „hohe Funktionsbedeutung“ (Stufe 2).

Für die Bodenschutzfunktion hat es nach dem Bewertungsverfahren keinerlei Auswirkungen, ob ein (vollständiger) Holzeinschlag erfolgt oder nur eine (einzelstammweise) Höhenbegrenzung durchgeführt wird.

Das Bewertungsverfahren verkennt, dass die Funktionen des Waldes nicht atomisiert werden können, ohne im Sinn entleert zu werden. Wir haben deshalb oben beantragt, dass der Maßstab für die Bewertung die tatsächliche Veränderung sein muss: Dort wo ein vorhandener Bestand beseitigt wird, ist er mit der künftig noch zulässigen Gehölzformation in direkte Beziehung zu setzen. Wo der Hochwald beseitigt wird, muss dies auch als Rodung (dauerhafte Beseitigung) bezeichnet werden, wenn dort anschließend kein Hochwald mehr steht. Restwaldflächen, die kein dauerhafter Waldstandort mehr sind, müssen auch als Beseitigung in die Bilanz eingehen.

## Alternativen- und Variantenauswahl

### Alternativenwahl

Raumordnungsverfahren machen die Prüfung und Darstellung von „Standort- oder Trassenalternativen“ erforderlich (§ 15 ROG, § 13 HLPG). Der räumliche Bezugsrahmen dieser Alternativenprüfung ergibt sich aus dem Charakter des Vorhabens und seiner öffentlichen Bedeutung. Hat ein Vorhaben bundesweite Bedeutung erstreckt sich die raumordnerische Prüfung auf das Bundesgebiet.

Die Vorhabensträgerin beruft sich auf eine bundesweite Bedeutung ihrer Planung. Sie führt zur formalen Begründung den Entwurf des Flughafenkonzeptes der Bundesregierung (8/2001) und Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz des Bundes und der Länder an. Beides kann nicht als Planrechtfertigung dienen, denn weder die Bundesregierung noch die Konferenz der Verkehrsminister besitzen hierfür die rechtliche Zuständigkeit.

Aber unabhängig davon, ob die Bundesregierung, die Konferenz der Verkehrsminister oder die hessische Landesregierung die Zuständigkeit für die Planung zur Erweiterung des Frankfurter Flughafens besitzen, könnte damit nicht die gesetzliche Forderung zur Prüfung von Standort- oder Trassenalternativen im Sinne des § 15 ROG oder des § 13 HLPG verdrängt werden.

Wenn in Band 0.1.5.1 die Auffassung vertreten wird,

*„die zumindest theoretisch bestehende Möglichkeit einer eigenständigen Entwicklung eines anderen bereits vorhandenen internationalen Flughafens oder der komplette Neubau eines Flughafens an anderer Stelle scheiden als Alternative zum Flughafenbau Frankfurt/Main im Sinne des Vorhabensträgers aus. Hierfür wurde seitens der zuständigen Gremien weder im Entwurf des „Flughafenkonzepts der Bundesregierung“ noch „im Landesentwicklungsplan Hessen 2000“ ein öffentliches Interesse bekundet“*

dann wird die Rechtslage verkannt.

Betrachtet man die bisherige Diskussion zur Erweiterung des Frankfurter Flughafens, so wird überdeutlich, dass eine Standort- und Alternativenprüfung für ein Vorhaben mit bundesweiter Bedeutung im Sinne der Raumordnung nie durchgeführt wurde. Von Anfang an sollte das Vorhaben

- im Rhein-Main-Gebiet (vgl. die Zielbestimmung der sog. Mediation) und
- in Verbindung mit dem bisherigen Standort durchgeführt werden.

Offenbar ist aber auch der Vorhabensträgerin klar, dass eine solche Vorgehensweise nicht zielführend sein kann. Immerhin präsentiert sie in Band

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Hessen e.V.

A.5.1 ein Kapitel „Externe Alternativen“ (Standortalternativen). Hier verweist die Fraport AG darauf, dass

„Flugplätze und deren geplante Entwicklungen in den Landesentwicklungsplänen ausgewiesen“

werden. Warum diese Ausweisung in den Landesentwicklungsplänen die Standort- und Alternativenprüfung der Raumordnung ersetzen kann, wenn es um ein Vorhaben von bundesweiter Bedeutung gehen soll, wird nicht erläutert.

Die fehlende Konformität des Vorhabens mit dem LEP Hessen 2000 haben wir in einem anderen Kapitel dieser Stellungnahme erläutert.

In keinem Fall kann geschlossen werden, dass die gesetzlich geforderte Standort- und Alternativenprüfung der Raumordnung über die

„eigenständige Entwicklung eines bereits bestehenden internationalen Verkehrsflughafens zu einem weiteren HUB-Flughafen in Deutschland“

oder zum

„Neubau eines internationalen Verkehrsflughafens an einem neuen Standort; dabei sind zwei Möglichkeiten denkbar:

- *Neuanlage in der Region*
- *Neuanlage außerhalb der Region“*

durch die Formulierung des landesplanerischen Ziels im LEP Hessen 2000 oder die Formulierung im Flughafenkonzept der Bundesregierung (Entwurf) verdrängt wird (vgl. Band A.5.1, S. 28).

Als einzige Alternative zum Ausbau des Frankfurter Flughafens durch eine neue Landebahn bzw. eine neue Start- und Landebahn wird in den Antragsunterlagen die Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn angesprochen. Nach Auffassung der Vorhabensträgerin

*„stellt der Flughafen Hahn keine Standortalternative“*

dar, da die Voraussetzung, eine hochleistungsfähige, direkte bodenverkehrliche Verbindung beider Standorte, im Planungszeitraum bis 2015 nicht realisierbar ist.

Auf die Zielbestimmung des LEP Hessen 2000

„die Zusammenarbeit mit dem Flughafen Hahn in Rheinland-Pfalz ist zu vertiefen“

geht die Vorhabensträgerin nicht ein (A.5.1, S. 28).

Diese knappe Auseinandersetzung mit der Prüfung der Standortalternativen ist unzureichend.

**Wir beantragen die bundesweite Prüfung von Standortalternativen im Sinne von § 15 ROG und § 13 HLPg.**

Wir weisen in dem Zusammenhang darauf hin, dass bereits die Luftverkehrsprognose, die in diesem Raumordnungsverfahren vorgelegt wurde, feststellt, dass die verkehrliche Nachfrage an internationalen Flugverbindungen von Deutschland aus, auch ohne den Ausbau des Frankfurter Flughafens, befriedigt werden kann. Die entsprechende Verkehrsleistung würde dann über die Flughäfen Berlin-Schönefeld und München II abgewickelt.

Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt die **Entwicklung des Flughafens Berlin International bei Stendal.**

Die „vorläufigen Prognoseergebnisse dieses Flughafens weisen für das Jahr 2010 15,23 Mio. Passagiere und für das Jahr 2015 21,95 Mio. Passagiere aus. Für 2020 wird sogar von 31,46 Mio. Passagieren ausgegangen. Der Flughafen soll zwei unabhängige, parallele Bahnen von jeweils 4.000 m Länge haben, 1.500 ha Fläche beanspruchen und die Anbindung an das ICE-Netz Berlin-Hannover erhalten (Vortrag von Dr. Malte Maurer Vorstand der Air-Rail AG, Berlin, am 27.11.2001 in Offenbach,).

Das Vorhaben ist raumordnerisch in Sachsen-Anhalt festgestellt. In den vorliegenden Planungsunterlagen wurde weder diskutiert, welche Wechselwirkungen zwischen einem Ausbau und der Realisierung des Flughafens Berlin International bei Stendal bestehen, noch wurde die Frage der Notwendigkeit des Ausbaus von Frankfurt in Bezug zu einer Realisierung des Projektes bei Stendal diskutiert.

Ohne Beachtung blieben alle weiteren Alternativen, z. B. die Kooperation mit den Flughäfen Köln und Düsseldorf in NRW oder mit dem Flughafen in Amsterdam, zu dem die Vorhabensträgerin geschäftliche Verbindungen unterhält.

Ohne Beachtung blieb auch die mittel- und langfristige Perspektive des Frankfurter Flughafens bei einem Ausbau am bestehenden Standort.

Die Alternativenprüfung ergibt sich zwingend aus dem EU - Naturschutzrecht (FFH- und Vogelschutzrichtlinie). Die Bestimmung wurde missachtet.

**Wir beantragen die Durchführung der Alternativenprüfungen im Sinne des EU – Naturschutzrechts.**

### **Variantenprüfung**

Die Variantenprüfung unterscheidet zwei Stufen. In der ersten Stufe besteht das Hauptziel darin,

*„eine Kapazität des Start- und Landebahnsystems von **mindestens 120** Flugbewegungen pro Stunde in beiden Betriebsrichtungen zu erreichen“.*

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Hessen e.V.

Diese Vorgabe entspricht **nicht** dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz (VKM) der Länder vom 3.9.1999. Als Ziel für den Flughafen Frankfurt-Main wird dort – und nun zitieren wir die Fraport AG (Bd. A.5.2, S. 29) –

*„Eine Kapazitätsbereitstellung für einen stündlichen Kapazitätswert bis 120 Bewegungen pro Stunde“*

gefordert.

Die Prüfung der Zielkriterien Hub - Fähigkeit, Realisierbarkeit und betriebliche Besonderheiten in Stufe 1 wirft weitere Fragen auf.

Was unter „**Hub - Fähigkeit**“ zu verstehen ist, wird nicht deutlich. Im Kapitel zur Luftverkehrsprognose für das ROV, zeigen wir, dass keine Definition für einen Flughafen - HUB existiert.

Soweit die Vorhabensträgerin unter HUB - Fähigkeit die Einführung einer garantierten Umsteigezeit (**Minimum Connected Time** „**MCT**“) von bis zu 45 Minuten versteht, kann die Herleitung dieser Größe als Planungsvorgabe nicht nachvollzogen werden. Es kann insbesondere nicht zum Ausschlusskriterium der Fraport bei der Variantenwahl erstarken.

Für die Attraktivität und Konkurrenzstärke eines Flughafens ist die Umsteigezeit nur eines von vielen Kriterien. Wichtiger ist z. B. die Nachfrage im räumlichen Einzugsbereich des Flughafens bestimmt. Diese Größe bleibt auch dann erhalten, wenn die Fluggesellschaft, die einen Flughafen als Hub nutzt, in Konkurs geht oder die Hub - Funktion verlagert. Die MCT ist ein Angebot an die Luftverkehrsgesellschaften. Sie ermöglicht ihnen schnelle Verknüpfungen (Umsteigemöglichkeiten) zwischen den Flügen. Ob die Fluggäste im internationalen und insbesondere im interkontinentalen Flugverkehr die Wahl der Fluglinie (Flugverbindung) von einer Differenz der Umsteigezeit im Minutenbereich abhängig machen, ist mehr als zweifelhaft und vor allem nicht belegt. Insofern kann z. B. die Lufthansa ihr Interesse an kurzen Umsteigezeiten vortragen. Eine MCT hat keine Verbindung zum öffentlichen Interesse.

Die MCT wird definiert als

*„ ... das kürzeste Zeitintervall, welches für die Abwicklung eines Umsteigevorgangs von Passagieren und ihrem Gepäck bzw. eines Frachteschlages zwischen dem planmäßigen Beginn der On-Block Zeit eines ankommenden Fluges und dem planmäßigen Start der Off-Block Zeit eines Anschlussfluges notwendig ist“ (A.5., Seite 36 Mitte und Stichwortverzeichnis)*

Wollte man die Vorgabe einer MCT von höchstens 45 Minuten für alle Verbindungen garantieren, dann müsste man nachweisen, dass alle Zielflughäfen von Frankfurt aus in einem Takt von 45 Minuten und weniger angefliegen werden. Dies ist auch künftig nicht der Fall. Damit wird die MCT von < 45 Minuten immer nur für eine gewisse Auswahl von Flugverbindungen existieren. Welche Auswahl dies sein kann und soll, bleibt offen. Der Aus-

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Hessen e.V.

schluss von Varianten, die nur bei Einschränkung des derzeitigen Betriebs realisiert werden können, ist ebenfalls nicht nachvollziehbar.

Nach der Definition ist die MCT eine theoretische Planungsgröße. Es bleibt aber unklar, was die Vorhabensträgerin mit der „MCT“ als Entscheidungskriterium in der Variantenauswahl wirklich verbindet. Während es einmal heißt

*„Alle Varianten mit einer MCT von mehr als 45 Minuten sind nicht ziel-führend“ (0.1.5.1, Seite 49)*

heißt es an anderer Stelle

*„Die garantierte Umsteigezeit für wichtige Verbindungen (Minimum Connected Time) in Frankfurt liegt bei 45 Minuten“ (A.5., Seite 36 Mitte).  
....“Ziel des Vorhabensträgers ist es diesen definierten Standard in Frankfurt beizubehalten“ (A.5., Seite 36 letzter Satz).*

Daraus lässt sich entnehmen, dass man eine erreichte Qualität für „wichtige Verbindungen“ sichern will. Welche Verbindungen dies sind und wieviele davon täglich oder wöchentlich vorkommen, bleibt offen. Damit wird die MCT von 45 Minuten zu einer beliebigen Stellschraube, deren Drehungen niemand mehr nachvollziehen kann. Vieles spricht dafür, dass die MCT nicht nur die schnellstmögliche Umsteigezeit, sondern die Mindestumsteigezeit bezeichnet.

**Wir beantragen die MCT als Entscheidungskriterium der Variantenauswahl zu verwerfen.**

**Hilfsweise beantragen wir die Offenlegung der „wichtigen Verbindungen“.**

Im übrigen gilt, dass auch die Vorzugsvariante die MCT von bis zu 45 Minuten nicht garantieren wird. Zu befürchten sind vielmehr erhebliche Abstimmungsprobleme zwischen dem Tower (Deutsche Flugsicherung) und den Piloten. Was für die Fraport AG die „Vorzugsvariante“ ist, ist für die Piloten und die Fluglotsen eine „Ablehnungsvariante“.

Wie untauglich die bindende Vorgabe einer MCT von bis zu 45 Minuten ist, zeigt auch die reale Verspätungssituation am Frankfurter Flughafen.

Sie verringerte sich von 1999 (63,4 %) bis 2001 auf 76,3 % (Pressemitteilung der Fraport AG vom 11.01.2001). International gilt ein Flug z.B. erst als verspätet, wenn Start oder Landung 15 Minuten oder mehr hinter dem Planungswert liegen (FAZ vom 12.1.2001). Selbst unter optimalen Bedingungen werden 10 bis 25 % der Flüge erst 15 Minuten und mehr nach den planmäßigen Start- und Landezeitpunkten realisiert.

Eine bindende Planungsvorgabe muss die tatsächlichen Verhältnisse im Blick behalten. Wenn aber schon 10 bis 25 % aller Flüge mehr als 15 min verspätet erfolgen, dann kann eine Umsteigezeit von bis zu 45 Minuten keine Planungsvorgabe sein.

Das Planungsziel von mindestens 120 Flugbewegungen pro Stunde als Kapazitätseckwert wurde in Stufe 1 des Auswahlverfahrens noch weiter konkretisiert. Maßgeblich soll nicht der derzeitige, sondern **der zukünftige Flottenmix** sein. Auch dieses Randkriterium ist durch die von der Fraport genannten Vorgaben der Politik nicht gedeckt.

Die Kalkulation eines zukünftigen Flottenmixes ist ein höchst unsicheres Unterfangen. Es folgert möglicherweise (!) aus der betrieblichen Umsetzung der Flugverkehrsnachfrage durch die Airlines. Bereits die Ermittlung der künftigen Nachfrage ist aber mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet. Diese vergrößern sich, wenn man einen künftigen Flottenmix kalkulieren will. In der Konsequenz dient die Annahme des künftigen Flottenmixes dazu, den Kapazitätseckwert im Verhältnis zur heutigen Situation (Flottenmix) deutlich über 120 Flugbewegungen/Stunde anzuheben.

Hinsichtlich des zukünftigen Flottenmixes ist von Bedeutung, dass die Vorgaben an die FAA **vor** den Ergebnissen der Luftverkehrsprognose gemacht wurden.

Die Übereinstimmungen zwischen den Vorgaben an FAA und dem Ergebnis der Verkehrsprognose sind bemerkenswert. Sie entsprechen nicht gerade der Wahrscheinlichkeit, so dass die Offenlage des Flugplans unvermeidlich ist.

Für das sog. Kapazitätsgutachten der FAA wurde die Vorgabe getroffen, dass eine „**praktische Kapazität**“ ermittelt werden soll. Dabei wurde eine Verzögerungszeit von nur 4 Minuten vom Plan unterstellt. Diese Vorgabe wurde bereits im Rahmen der sog. Qualitätssicherung kritisiert. Es wurde festgestellt, dass auch längere Verzögerungen für die „praktische Kapazität“ unterstellt werden können.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Fraport AG für das Kapazitätsgutachten eine Reihe von Vorgaben machte, u.a. zum prozentualen Anteil von Starts und Landungen je Bahn, zur Anfluggeschwindigkeit, zum Sicherheitspuffer, zur Höhe der Startüberhänge, zur Auslastung der Bahnen und zu den Bahnbelegungszeiten. Die Vorgaben waren für die Bahnen unterschiedlich. Die Unterschiede waren nicht zwingend. Sie werden aber nicht erläutert.

Zahlreiche Varianten wurden nicht untersucht. Die „Einschätzungen“ der DFS sind nicht offengelegt (vgl. A.5, Seite 34).

Die Luftraumstruktur hat sich im Frühjahr 2001 gravierend geändert, weil neue Flugrouten eingeführt wurden. Bereits zum Landtagshearing waren aber von der Vorhabensträgerin neue Flugrouten vorgestellt worden.  
**Wir beantragen die Offenlage der „Einschätzungen“ der DFS. Hilfsweise beantragen wir die Prüfung der Luftraumstruktur und deren Offenlage für alle Varianten, die in der 1. Stufe ausgeschieden sind bei Anwendung der zum Landtagshearing vorgestellten Flugrouten.**





Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Hessen e.V.

Für die Nordbahnvarianten 9a und 9b ist die Länge von 2.800 m nicht zwingend. Machbar wäre auch eine geringere Länge, z. B. von 2.200 m. Diese flugtechnisch machbare Landebahn wurde hinsichtlich ihrer Kapazität nicht geprüft.

## 8. Risikoanalyse

Risikobetrachtungen zur Luftfahrt sind leider unvermeidlich. Die Risikoabschätzung ergibt sich aus der Häufigkeitswahrscheinlichkeit eines Schadensereignisses und den Folgen eines solchen Ereignisses.

Risikoabschätzungen müssen auf Fakten und die Wahrscheinlichkeitsrechnung hinsichtlich der Schadensereignisse und der Schadensfolgen gestützt sein. Die Entscheidung selbst ist eine Abwägungsentscheidung.

Als Schadensereignisse müssen Unfälle und gezielte Sabotageakte verstanden werden. Ursache der Unfälle können technisches oder menschliches Versagen sein.

Hinsichtlich der **Sabotageakte** gilt, dass von der Täterschaft in der Regel Symbole ausgesucht werden, also Ziele deren Bedrohung oder Zerstörung eine hohe öffentliche Aufmerksamkeit erzielt. Die Abwehr von Sabotage kann nur gelingen, wenn die Abwehrmaßnahmen potentiellen Täterinnen und Tätern nicht bekannt sind. Die Darstellung im Rahmen öffentlicher Verfahren kann sich deshalb nur auf passive Maßnahmen beschränken. Insgesamt handelt sich um einen Fragenkomplex dessen Beherrschung weniger an die Frage des Ausbaus oder Nicht-Ausbaus, sondern an die Existenz der Luftfahrt und der Flughäfen als symbolträchtige Ziele gekoppelt ist.

Zu bedenken ist allerdings, ob die HUB-Strategie unter dem Gesichtspunkt der Risikominimierung weiterverfolgt werden soll. Die Konzentration der Luftfahrt in den Nationalstaaten auf wenige oder einen einzigen Flughafen, erhöht auch die Verletzlichkeit des Luftverkehrs der Nationalstaaten. Risikominimierung und HUB-Strategie befinden sich im prinzipiellen Widerspruch

**Unfälle** in Verbindung mit der Luftfahrt geschehen im Luftraum und am Erdboden.

Weltweit erfolgt seit über 20 Jahren 1 Absturz je 333.333 Flugbewegungen. Die Länge der weltweit geflogenen Flugstrecke ist für die Risikoermittlung nicht aussagekräftig, denn 70 % aller Unfälle geschehen bei Start oder Landung. Bezogen auf die Zahl der Flüge sterben weltweit 55 Menschen je 100 Mio. Personenflüge. Im Auto sterben im Vergleichsfall nur 4,5 Personen, im Zug 2,7 (Andrew Weir in „New Scientist“ – Bericht im STERN vom 20.07.2000). Boeing soll nach dem STERN-Artikel herausgefunden haben, dass die Unfallraten sich in den letzten 20 Jahren nicht verändert haben: Seit 1980 fünfziger Jahren steht sie bei 3 Abstürzen je 1 Mio. Flüge.

Die räumliche Verteilung der Abstürze ist weltweit sehr uneinheitlich. Europa ist kein Schwerpunktgebiet. Gleichwohl steigt die Wahrscheinlichkeit des Absturzes mit steigenden Flugbewegungszahlen.

*„Das prognostizierte Wachstum des Luftverkehrs wird nach Auffassung der IATA von der Öffentlichkeit nur akzeptiert, wenn es der Branche ge-*

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Hessen e.V.

*lingt, die Sicherheitsstandards stark zu erhöhen und damit auch zu verhindern, dass es in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts im Durchschnitt jede Woche zu einem Unfall kommt“ (Neue Zürcher Zeitung 27.05.2001)*

Der Jahresbericht 2000 der Bundesstelle für Flugunfallforschung (BFU) stellt die gemeldeten Ereignisse gemäß § 5 LuftVO dar. „Es handelt sich dabei um Unfälle und schweren Störungen in Deutschland und solche Ereignisse mit in Deutschland zugelassenen Luftfahrzeugen im Ausland.“ (BFU Jahresbericht 2000 vom April 2001). In Deutschland traten danach bei Flugzeugen > 5,7 t

in 2000 3 Unfälle und 14 schwere Störungen auf  
in 1999 3 Unfälle und 14 schwere Störungen auf.

Die Anzahl der tödlich Verletzten gibt der Bericht für 2000 mit 4 an.

Die **Unfallrate der in Deutschland zugelassenen Luftfahrzeuge >5,7 t** betrug zwischen 1990 und 1999 im Mittel 0,57 Unfälle/100.000 Flugbewegungen, die Zahl der Toten betrug im Mittel 0,17/100.000 Flugbewegungen. Aus den Zahlen ist für uns kein Trend ablesbar.

Für den Frankfurter Flughafen bedeutet dies im Ist-Zustand von 450.000 Flugbewegungen/Jahr eine Wahrscheinlichkeit von 2,6 Unfällen/Jahr. **Für den sog. POF mit 500.000 Flugbewegungen/Jahr steigt die Wahrscheinlichkeit auf 2,85, für den offiziellen Planungsfall mit 660.000 Flugbewegungen/Jahr sogar auf 3,8 Unfälle/Jahr.** Bei den möglichen 1,0 Mio. Flugbewegungen/Jahr beträgt die Wahrscheinlichkeit dann bereits 5,7 Unfälle/Jahr.

**Die Schadensereignisse konzentrieren sich auf die Phasen von Start und Landung.** Das nähere Umfeld der Flughäfen ist deshalb stärker gefährdet als andere Gebiete.

*„Die Landung ist noch schwieriger als der Start, weil sich die Maschine dabei dicht am aerodynamischen Grenzbereich bewegt.“ (Bernd Bockstrahler von der Pilotenvereinigung Cockpit in „Die Landungen sind am gefährlichsten“ am 18.8.2001 zit. nach der Internetseite „heute.t-online.de/ZDFheute/artikel/0,1251,HOME-3873-3874,00.html“ am 10.01.02).* „Die meisten Unfälle passieren während des Sinkfluges und der Landung“ erklärte Christian Heinz Schubert, stellvertretender Leiter der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) .... In der Unfallstatistik entfallen auf die Startphase 30 % aller Unfälle Internetseite „heute.t-online.de/ZDFheute/artikel/0,1251,HOME-3873-3874,00.html“ am 10.01.02).

Wegen der dichten Besiedlung im Umfeld des Frankfurter Flughafens ist eine Führung der Maschinen über unbesiedeltes Gebiet nicht möglich. Bereits heute werden Ortschaften in der kritischen Phase, dem Landeanflug, niedrig (< 500 m) überflogen. Im Gefahrenfall verbleibt dem Piloten kaum

die Möglichkeit die Maschine aus dem Luftraum über der Siedlung zu führen.

Im Planfall Ausbau wird sich diese Situation verschlimmern. Gerade die Vorzugsvariante soll in Höhen < 300 m über Flörsheim und in Höhen < 100 m über einen bewohnten Bereich/Gewerbegebiet von Kelsterbach geführt werden. Hinzu kommt der Landeanflug über das Caltex-Gelände < 100 m. Hier sollen künftig > 10.000 Menschen arbeiten. Auch die Situation bei Realisierung der anderen offengelegten Varianten halten wir für inakzeptabel. Das Risikopotential im Fall eines Unfalls ist zu groß.

1999 ereigneten sich lt. Deutscher Flugsicherung in Deutschland 21, ein Jahr später 12 „Flugzeugannäherungen“ (Pressemitteilung des Verbandes Deutscher Flugleiter, VDF, vom 09.02.01). Der VDF fordert für diese Annäherungen die Bezeichnung „Gefährliche Begegnungen“ und beklagt die Überlastung der Lotsen.

	Annäherungen	Annäherungen: Flugbewegungen
1997	15	1:147.777
1998	17	1:136.706
1999	21	1: 117.048
2000	12	1:215.333

Quelle:

[www.dfs./media\\_services/Zahlen...Fakten/body\\_zahlen\\_daten\\_fakten.html](http://www.dfs./media_services/Zahlen...Fakten/body_zahlen_daten_fakten.html)

Über London wären zwei mit 700 Personen besetzte Flugzeuge am 20.08.2000 beinahe zusammengestoßen. Sie näherten sich bis auf 200 m. Das Ereignis erfolgte über dem Westminster. Die britische Flugsicherheitsbehörde verzeichnete für 1999 immerhin 76 Beinahe-Zusammenstöße (Frankfurter Rundschau vom 5.9.00). Hintergrund der problematischen Situation soll der überfüllte Luftraum sein.

Das Risikopotential im Hinblick auf die möglichen Folgen durch Unfälle wird durch Anlagen, von denen im Störfall selbst eine Gefahr ausgeht, noch deutlich erhöht. Das Risiko betrifft je nach Art und Lage der Anlage die dort arbeitenden Menschen oder die dort arbeitenden Menschen und alle Menschen in der näheren oder weiteren Umgebung der Anlage.

**Völlig unverantwortlich ist für den BUND schon heute der Betrieb der Atomkraftwerke Biblis A und B sowie des Plutoniumlagers in Hanau.** Keine dieser Anlagen ist gegen den Absturz von Zivilflugzeugen gesichert. Gegen gezielte terroristische Angriffe besteht ebenfalls kein Schutz.

Besonders große Sicherheitsbedenken ergeben sich durch die Tatsache, dass das AKW Biblis das einzige bundesdeutsche Atomkraftwerk ist, das keine externe Notstandswarte aufweist. Es fehlt an den minimalen Möglichkeiten zur Beherrschung des Flugzeugabsturzes. Derzeit wird trotzdem ein

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Hessen e.V.

neues Zwischenlager für Atombrennstäbe am AKW Biblis eingerichtet. Auch dieses Zwischenlager ist weder gegen Terroranschläge mit noch gegen Abstürze von Flugzeugen nicht gesichert, was zu einer Vervielfachung des atomaren Risikos beiträgt.

Die unter Sicherheitsaspekten völlig unzureichende Situation in Hanau ist bekannt. Das Dach der Anlage würde nicht einmal Schutz gegen ein abstürzendes Segelflugzeug bieten. Das Risikopotential von Plutonium übersteigt die Vorstellungskraft der meisten Menschen: Wer von uns kann sich Strahlungszeiten von mehreren über 10.000 Jahren vorstellen? Plutonium besitzt eine Halbwertszeit von 24.110 Jahren lang. Trotzdem wird das Hanauer Plutoniumlager schon heute jährlich viele hundert Mal überflogen.

**Wir beantragen den förmlichen Abbruch des Raumordnungsverfahrens:**

**Die planmäßige Steigerung der Flugbewegungen macht eine drastische Änderung der Situation erforderlich. Entweder die Atomanlagen Biblis A und B sowie die Plutoniumlagerung in Hanau wird beendet oder die Flugrouten zum und vom Frankfurter Flughafen werden so verändert, dass das bestehende Risiko ausgeschlossen wird. Eine weitere Steigerung der Flugbewegungen halten wir für unverantwortlich. Die Diskussion um den Bau einer zusätzlichen Bahn am Frankfurter Flughafen ist unter Sicherheitsaspekten völlig verfehlt, so lange die Frage der atomaren Gefährdung nicht gelöst ist.**

Es ist für uns unerträglich, dass die Gefahrensituation im Zusammenhang mit den Atomanlagen in der Nachbarschaft des Flughafens keinen Eingang in die Antragsunterlagen gefunden hat. Gefahren verschwinden nicht, wenn man den Kopf in den Sand steckt.

Wir bemängeln weiterhin, dass keine Darstellung und Abschätzung technischer Anlagen, von denen eine besonderes zusätzliches Gefahrenpotential im Fall von Unfällen und Terrorakten ausgeht, vorgenommen wurde. Insbesondere fehlt es uns an einer Behandlung aller Anlagen, die im Umkreis von 20 km der Störfallverordnung unterliegen. Zumindest für die < 1.000 m überflogenen Bereiche muss die Frage ausführlich behandelt werden. Die Raumordnungsunterlagen liefern aber nichts verwertbares hierzu. Besonders bedenklich ist die Lage der Ticona.

**Wir beantragen die vollumfängliche Aufarbeitung des Risikopotentials aus dem durch den Ausbau zunehmenden Flugverkehr.**

Ein spezielles Risiko besteht in der Luftfahrt durch Vogelschlag. Das von der Vorhabensträgerin vorgelegte Gutachten behandelt die Problematik unzureichend. Es ist methodisch indiskutabel und muss neu vergeben werden. Die Qualität ist nach der Erstbeurteilung der Problematik von Fachleuten und ihrer Medienresonanz in Bezug auf die „Vorzugsvariante“ der Vorhabensträgerin unverständlich. Die Zusammenfassung unterschlägt, das im



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Hessen e.V.

Text immerhin eine erhöhte Gefahrensituation gegenüber dem Ist-Zustand für die NW- und die Südvariante formuliert wird.

Die Funktionsbezüge zwischen den Gewässern im Planungsraum wurden entgegen den Anforderungen des Unterrichtungsschreibens nicht behandelt. Spezifische jahres- und tageszeitliche Gefahrensituationen aus dem Vorkommen der Wasservögel fehlen. Die Gefahr geht nicht von sitzenden, sondern von fliegenden Vögeln aus. Das Gutachten hat nicht einmal den Untersuchungsraum klar abgegrenzt.

Auch unter dem Gebot der Mitwirkungspflicht kann es nicht unsere Aufgabe sein die Defizite von Antragstellern auszugleichen. Gleichwohl wollen wir uns um so schnell wie möglich um eine ausführlichere Verdeutlichung des Problems bemühen. Dies wird eine planmäßige Bearbeitung aber nicht ersetzen können.

## **9. Landseitige Verkehrsanbindung**

Gegenstand dieses Fachbeitrages sind die folgenden Unterlagen zum Raumordnungsverfahren (ROV) "Ausbauprogramm Flughafen Frankfurt/Main":

- Ordner 1/ Hefte 01 bis 04 sowie 05 (UVP-Zusammenfassung)
- Ordner 1/ A Grundlagen des Verfahrens, Hefte A 1 bis A 4
- Pläne zu den Verfahrensunterlagen: A 0, A 1-3, A 5.3-1
- Ordner 3/ C Raumverträglichkeitsstudie
- Pläne zur Raumverträglichkeitsstudie: C 1 und C 2
- Ordner 8/ Gutachten G 4.2 und G 5

Zum Datenvergleich und für die Plausibilitätsprüfung wurden u.a. herangezogen:

- Generalverkehrsplan Rhein-Main 2000 (GVP)
- Aktuelle Zählwerte (2001) zur Belastung des Frankfurter Kreuzes (FAZ)
- Informationen der DB AG aus anderen laufenden Verfahren wie z.B. ROV zur NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar oder Integrierte Planung Main-Kinzig-Fulda, bei denen der BUND Verfahrensbeteiligter ist, sowie Hintergrundinformationen der DB insbesondere zum Thema "Netz 21"
- Informationen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) im Rahmen der BUND-Beteiligung im RMV-Fahrgastbeirat
- Informationen des Bundesverkehrsministeriums zum Stand der Bundesverkehrswegeplanung

### **a) Beurteilung der Prognose-Methodik**

Die Untersuchungsräume zur Ermittlung und Verteilung der landseitigen Verkehre unterscheiden sich aufgrund verschiedener Bezugsparameter zwischen der Raumverträglichkeitsstudie/ Anlage A 0 (30min-Isochronen) und dem Fachgutachten G 5/ Anlage 1 (auf VDRM bezogenen "weiträumiger Untersuchungsraum"). Diese Unterscheidung wird nicht begründet und vor allem auf ihre Auswirkungen hinsichtlich der Verkehrsbelastung bei einem in der eigentlichen Raumverträglichkeitsstudie zu Grunde gelegten wesentlich kleineren Untersuchungsraum hin nicht erläutert.

Entscheidend ist jedoch nach Auffassung des BUND die aus den ROV - Unterlagen nicht nachvollziehbare Relation zwischen den festgelegten Untersuchungsräumen mit entsprechender Entwicklung und Verteilung der landseitigen Verkehre sowie dem prognostizierten deutlichen Zuwachs der - für die landseitigen Verkehre relevanten - originären Passagiere bis 2015 in Prognosenullfall wie auch Planungsfall. Unterstellt wird eine annähernde Verdoppelung. Dieser enorme Zuwachs kann nicht mit einem drastisch

veränderten Flugverhalten der Einwohner im ROV - Untersuchungsraum begründet werden (vgl. unsere Stellungnahme zur Luftverkehrsprognose).

Wie auch der GVP geht der BUND davon aus, dass insbesondere die verbesserte Erreichbarkeit aufgrund der Ausweitung und qualitativen Aufwertung der Schienenfernverkehrsanbindung des Flughafens - auch im Zusammenhang mit dem "Memorandum of Understanding" zwischen DB und Lufthansa - für eine Vergrößerung des Einzugsbereiches potenzieller originärer Passagiere von 11 Mio. heute auf bis zu 35 Mio. zukünftig verantwortlich ist. Dies entspricht einer Steigerung um mehr als das Dreifache. Dieser Zusammenhang wird jedoch bei der Festlegung des Untersuchungsraumes für landseitige Verkehre verkannt.

**Der BUND fordert eine Ausweitung des Untersuchungsraumes für landseitige Verkehre auf den gesamten, künftig erwarteten Einzugsbereich für originäre Passagiere. Der BUND schlägt im ÖV-Bereich zur Abgrenzung dieses Untersuchungsraumes eine für den (künftigen) Passagier- wie auch Beschäftigtenverkehr zumutbare 90min-Isochrone (Gesamtreisezeit, einfache Strecke) vor.**

Begründung:

Die Erweiterung des künftigen Einzugsbereiches des Frankfurter Flughafens um - Einwohner bezogen - mehr als das Dreifache kann hauptsächlich nur mit der Erschließung der Ballungsräume Köln /Bonn / Düsseldorf-Südliches Ruhrgebiet, Stuttgart und, eingeschränkt, Nürnberg durch einen attraktiven Schienenfernverkehr innerhalb o.g. Isochrone begründet werden. Dieser Einzugsbereich lässt sich durch die attraktiven Flugverbindungen (für Originärpassagiere) des größten deutschen Flughafens bei fehlenden Konkurrenzstandorten in zumutbarer Entfernung herleiten, was auch die vorgeschlagene akzeptable Gesamtreisezeit (im ÖV) rechtfertigt.

Von einer Angleichung des Untersuchungsraumes für landseitige Verkehre an den realen Einzugsbereich für Passagiere und Beschäftigte - als Hauptpotenziale des heutigen und künftigen Verkehrsaufkommens - erwartet der BUND eine realitätsnahe Abbildung der verkehrlichen Belastungen und Ermittlung des wirklich notwendigen Ausbaubedarfes und Schienenverkehrsangebotes.

Zudem wird ein Großteil der rd. 33.000 prognostizierten zusätzlichen Beschäftigten aufgrund der erwarteten Einkommensstruktur und Wohnungssituation zukünftig gerade in dem Bereich einer 60-90 min - Isochrone wohnen und dementsprechend zum Verkehrsaufkommen beitragen.

Ein Vergleich der im Verkehrsmodell von Intraplan (G 4.2) ermittelten Prognosedaten des flughafenbezogenen landseitigen Verkehrsaufkommens sowie insbesondere eine Bewertung der von ZIV (G 5) hergeleiteten Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrsnetz anhand einer objektiven Grundlage ist nicht möglich. Der hierfür in besonderem Maße geeignete



Generalverkehrsplan "GVP Rhein-Main" (2000) konnte die im ROV vorgelegten Ermittlungen "aufgrund der unterschiedlichen Planungsstände nicht integrieren". Der GVP empfiehlt die Untersuchung eines "ergänzenden Planfalles" zum Zeitpunkt der Festlegung einer Vorzugsvariante mit besonderem Augenmerk auf die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten neuen Terminal III.

**Der BUND fordert vor Abschluss des ROV eine methodische Abstimmung der vorgelegten Prognosen auf der Grundlage des GVP Rhein-Main in Form eines ergänzenden Planfalles.**

Begründung:

In wesentlichen Teilen enthalten die ROV-Unterlagen vom GVP bzw. aktuellen Zählwerten abweichende Analyse- oder Prognosedaten und Einschätzungen über die verkehrlichen Auswirkungen.

So geht das Gutachten G 5 (S. 42) von einer allgemeinen Verkehrssteigerung zwischen 2000 und 2015 auf den flughafenrelevanten Teilabschnitten der BAB 3 und 5 von in etwa +5 % aus, während der GVP für das Gesamtgebiet eine durchschnittliche Zunahme von 13 % prognostiziert. Während das Gutachten G 5 (S. 27) für das Frankfurter Kreuz im Jahr 2000 eine Gesamtbelastung von ca. 270.000 KFZ/DTV feststellt, geht das ASV Frankfurt (FAZ, 10.07.01) bereits ein Jahr später von einer täglichen Belastung von "mehr als 300.000 Fahrzeugen" (+ 11 %) aus. Auch kann es nicht als semantische Feinheit abgetan werden, wenn im Gutachten G 5 (S. 27) die aktuellen Zustände im (Fern) Straßennetz als "hoch belastet" bezeichnet werden, während der GVP für die o.g. BAB-Abschnitte die prognostizierte 140- bzw. 150 %ige Auslastung als "erheblich überlastet" einstuft.

Eine generelle Problematik bei der Erstellung von Gesamtverkehrsmodellen ist die Zusammenstellung und Gewichtung von Prognosen und Simulationen beeinflussenden Parametern. Wenn wie in der ROV-Unterlage A 4 (S. 72) ausgeführt Prognosen und Planungsparameter auf "engpassfreie Entwicklungen" ausgerichtet oder nur "marktkonforme" Verlagerungspotenziale einkalkuliert werden, ist die Begrenztheit und auch einseitige Ausrichtung derartiger Modelle besonders offenkundig.

**Der BUND fordert neben einer selbstverständlich mittlerweile erforderlichen Überprüfung der Prognose-/ Planungsparameter unter Berücksichtigung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und besonderer Störeinflüsse auf die Luftverkehrsentwicklung insbesondere die Beschreibung und Prognose eines "Nachhaltigkeitsszenarios", auch im Rahmen eines - wie oben gefordert - mit der übergeordneten politischen Ebene (Planungsverband Rhein-Main) abzustimmenden neuen Gesamtverkehrsmodells.**

Begründung:

Die Einschätzung bzw. Annahmen der ROV-Unterlagen zu Nachfrageentwicklung, Verlagerungspotenzialen und Modal - Split ignorieren die politisch durchaus möglichen und unter Nachhaltigkeitsaspekten drin-

gend gebotenen Strategien zur Beeinflussung wesentlicher Planungsparameter.

Der Öffentlichkeit sowie insbesondere auch den vorhabensprüfenden Verwaltungsstellen und politisch entscheidenden Gremien muss angesichts der Raumrelevanz und politischen Bedeutung des geplanten Flughafenausbaues ein alternatives Entwicklungsszenario präsentiert werden, um eine ausgewogene Diskussion und transparente Entscheidungsstrukturen zu gewährleisten.

Ein Vergleich des Fachgutachtens G 5 und des entsprechenden Kapitels in der Raumverträglichkeitsstudie ergibt neben dem gewählten Untersuchungsraum auch noch Unterschiede in der für 2015 vorausgesetzten Infrastruktur. Während die Raumverträglichkeitsstudie bei den Schienenausbaumaßnahmen lediglich die NBS Frankfurt-Köln, die S-Bahnlinie 1 nach Ober-Roden und Dietzenbach sowie die Regionaltangente West (RTW) erwähnt, geht das Gutachten G 5 (S. 44,45) von zusätzlichen Maßnahmen im Schienenfernverkehr, S-Bahn-, U- und Straßenbahnbereich aus. Von der Realisierung des Projektes "Frankfurt 21" wird im ROV bzw. bis 2015 nicht ausgegangen, trotzdem wird an mehreren Stellen auf die sog. DIPOL-Studie verwiesen. Diese ging jedoch von einer Untertunnelung des Hauptbahnhofes aus.

**Der BUND fordert die Klärung der unterschiedlichen, z.T. widersprüchlichen und unverständlichen Aussagen in den ROV-Unterlagen.**

## **b) Kritik am gewählten Prognosenullfall**

Der in den ROV-Unterlagen genannte "Prognosenullfall" ist nach Auffassung des BUND nicht als Vergleichsgrundlage mit der heutigen Situation sowie auch mit dem sog. "Planungsfall" geeignet. Die vielen in ihm enthaltenen flughafenbezogenen Ausbaumaßnahmen i.V.m. dem prognostizierten deutlichen Wachstum des (originären) Passagierwachstums sowie das gleichzeitig bis 2015 als realisiert voraus gesetzte Maßnahmenpaket zur Verbesserung der landseitigen Anbindung stellen vielmehr einen eigenen Planungsfall, lediglich ohne Neubau einer Landebahn bzw. weiterer kapazitiver Anpassungsmaßnahmen, dar.

Nach Auffassung des BUND beschreibt der Prognosenullfall einerseits ein Flughafen bezogenes Entwicklungsszenario, das für die Öffentlichkeit und vor allem die politischen Entscheidungsträger den Beurteilungsspielraum auf die Frage einengt, ob der Standort Frankfurt zukünftig noch eine Hub-Funktion haben kann oder nur noch ein regional bedeutsamer Flughafen - bei in internationalem Vergleich allerdings sehr hohem originären Passagieraufkommen! - sein soll. Andererseits setzt auch der Prognosenullfall Ausbaumaßnahmen der landseitigen Verkehrsinfrastruktur, projektiert und finanziert von externen (Baulast-) Trägern, voraus, ohne deren politischen,

wirtschaftlichen und planerischen Handlungsspielraum ausreichend zu berücksichtigen.

Diese Vorgehensweise, gestützt von einer unzureichenden Analyse des flughafenbezogenen landseitigen Verkehrsaufkommens - hier fehlen Angaben zu den entsprechenden abschnitts- oder (ÖV) linienbezogenen Verkehrsanteilen in Spitzenstunden als wesentliches kapazitätsbegrenzendes Kriterium, lässt die Absicht der Vorhabensträgerin erkennen, wesentliche Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur des Flughafenumfeldes auf andere Ursachen zurückzuführen. Es stellt sich aber in der Realität die Frage, ob der Flughafen die Finanzierung seiner Anbindung nicht auch im Straßennetz mitfinanzieren muss.

Der Prognosenullfall ist nach Auffassung des BUND weder als Status-quo-Prognose, die eine allgemeine Entwicklung bei gleich bleibendem Entwicklungszustand des Planungsobjektes voraussagt, noch als Nullvariante i.S. des UVP-Gesetzes anzusehen. Sie ist ohne Bedeutung für eine planungsrechtlich erforderliche objektive Würdigung.

Der Prognosenullfall enthält beispielsweise mit dem Neubau eines "Satelliten-Süd" oder von Flugzeugwartungsanlagen im Südbereich erheblich raumrelevante, d.h. auf ihre Raumverträglichkeit hin separat zu prüfende Maßnahmen.

Ferner bestehen für den BUND berechtigte Zweifel daran, dass bereits heute vorhandene Teile der Flughafenanlagen sowie des Betriebskonzeptes mit seinen regelmäßigen Belastungen der Umgebung und der umliegenden Wohnbevölkerung über den Planfeststellungsbeschluss vom 23.03.1971 abgesichert sind. Dementsprechend unzulässig wäre eine Weiterentwicklung i.S. des Prognosenullfalles mit zusätzlichen baulichen, raumrelevanten Anlagen und einer nochmals deutlichen Steigerung des Flugbetriebes und aller Belastungen.

**Der BUND fordert den Wegfall des in den ROV-Unterlagen beschriebenen Prognosenullfalles. An seiner Stelle soll als Vergleichsgrundlage zum Planungsfall 2015 eine Status-quo-Prognose entwickelt werden, die einen künftigen Flughafenbetrieb auf der Grundlage des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses bei gleichzeitiger Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Flughafenumfeld ohne weitere, insbesondere durch flughafenbezogene Verkehre bedingte Ausbaumaßnahmen vorsieht.**

Begründung:

Erst durch eine derartige Status-quo-Prognose i.V.m. unter a) gefordertem "Nachhaltigkeits-Szenario" i.S. einer Nullvariante gemäß UVP - Gesetz kann der Öffentlichkeit und insbesondere den politischen Entscheidungsträgern eine ausgewogene Diskussion und transparente Entscheidungsstrukturen ermöglicht werden. Die planungsrechtlichen Erfordernisse werden eingehalten.

Inhaltlich birgt der Prognosenullfall bezüglich der landseitigen Verkehrsanbindung das wesentliche Problem einer Erschließung des Satelliten-Süd über die Verkehrsanlagen des nördlichen Flughafenkomplexes. Was im Planungsfall als Vorteil einer Entzerrung der Verkehrsströme durch Anbindung des Terminal III an die BAB 5-AS Zeppelinheim betont wird, bedeutet bei der prognostizierten Beinahe-Verdopplung des originären Passagieraufkommens im Prognosenullfall die absolute Überlastung der verkehrlichen Erschließung und Stellplatzanlagen im Flughafen-Nordbereich.

Der Fernbahnhof wird sich mit steigender Zugfrequenz auf attraktiven Fernverkehrsrelationen zum Ziel-/ Quell- und Umsteigebahnhof für viele Fahrten entwickeln, die nicht mit der Flughafennutzung in Verbindung stehen. "Frankfurt 21" entsteht am AirRail ungeplant. Bisher findet sich in den ROV - Unterlagen kein Hinweis auf diese Entwicklung. Das diesbezügliche Folge-Verkehrsaufkommen rund um den Flughafen wird somit unterschätzt bzw. fehlt in der Gesamtverkehrsprognose.

Bei einem für 2015 kalkulierten Spitzenstundenaufkommen von 12,5 ICE / IC-Verbindungen, d.h. einer richtungsunabhängigen Zugfrequenz von 4,8 min im AirRail, wird es auch eine deutliche Zunahme bei den An- und Abfahrten mit KFZ oder ÖPNV geben, die keinen Bezug zum Flughafenbetrieb haben. Zu den bisher kalkulierten Fahrgästen am Fernbahnhof und vor allem im Aufkommen des ÖPNV und KFZ - Verkehrs sind diese induzierten Mengen zu addieren.

**Der BUND beantragt die Überarbeitung der Verkehrsgutachten in ihrer Prognose und bezüglich der Auslastung und Auswirkungen auf das Anbindungsnetz unter Berücksichtigung der zukünftig wesentlich gestiegenen Attraktivität des Fernbahnhofes für den regionalen Ziel- und Quellverkehr sowie als überregionaler Umsteigebahnhof ohne Bezug zur Flughafennutzung.**

**Zusammenfassend stellt der BUND für die Analyse (2000) und den Prognosenullfall (2015) fest, dass angesichts der ermittelten tagesbezogenen Verkehrsanteile und vermuteten entsprechenden Spitzenstundenwerte des flughafenbezogenen, landseitigen Verkehrsaufkommens unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsbelastung und -entwicklung im Flughafenumfeld die verkehrsmäßige Erschließung des Flughafens zukünftig nicht mehr als gesichert anzusehen ist.**

#### **c) Kritik am ermittelten Planungsfall**

**ca) Die Umsetzung der unterstellten Ausbaumaßnahmen ist nicht gesichert.**

**caa) Ausbaumaßnahmen im (Schnell)Bahnnetz**

Ob die im Prognosenullfall und Planungsfall als realisiert unterstellten Ausbaumaßnahmen für den Schienenfernverkehr in der angegebenen Form komplett sowie vor allem verbunden mit der beschriebenen zukünftigen

Anbindungsqualität (Fahrzeiten, Direktrelationen, Fahrtenhäufigkeit usw.) gewährleistet werden können, hängt von vielen Faktoren ab:

- Die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) und die Finanzierungssicherung für DB-Projekte ist unklar, da
  - sich die BVWP-Fortschreibung laut aktuellen Angaben des BMV bis nach der BT-Wahl 2002 verzögern wird, so dass die Planungsperspektive unsicher ist
  - entsprechendes auch für das darauf aufbauende und für die Einzelprojekte erst verbindlich wirkende Schienenausbaugesetz gilt und
  - die Projekt-(gesamt)-finanzierung mittlerweile und erst recht zukünftig nicht nur vom BVWP abhängt, sondern erst über ein Ko-finanzierungspaket mit im Einzelnen fest zu legenden Anteilen aus u.a. Regionalisierungsmitteln (aufgrund positiver Effekte für den Nahverkehr) sowie DB-Eigenmitteln geklärt werden kann.
- Ungleicher Planungsstand und teilweise noch unklare Realisierungsperspektive bei den Einzelprojekten, z.B.
  - "Stuttgart 21" ist nach wie vor umstritten und nicht komplett finanziell abgesichert; es wurde lediglich bisher eine stufen- und abschnittsweise Realisierung vereinbart
  - Die sog. "Mottgersspange" als Kombination zweier Ausbaumaßnahmen ist in ihrer Realisierung noch völlig offen. Es ist durchaus möglich, dass nach Abschluss der noch laufenden Raumempfindlichkeitsuntersuchung und Gegenprüfung im Rahmen der BVWP-Fortschreibung von einer Linienführung durch den Spessart - als Voraussetzung für die Kombinationslösung - abgesehen werden muss. Als Konsequenz könnte eine Ausbaulösung im Kinzigtal favorisiert werden, was u.a. die Rückstellung eines ICE-gerechten Ausbaues der Main-Spessart-Bahn auf unbestimmte Zeit zur Folge hat.
  - Die DB hat sich (noch) nicht eindeutig und verbindlich auf ein Fernverkehrskonzept festgelegt. Diskussionen um ein Sechs-Knoten-Netz oder die Interregio - Frage zeigen die momentane Verunsicherung angesichts des zunehmenden (betriebs-)wirtschaftlichen Druckes und privater Konkurrenz. Zwar müssen als Planungsvorgaben für Einzelprojekte wie z.B. die NBS Frankfurt-Köln oder auch beim laufenden ROV Rhein/Main-Rhein/Neckar Angaben zur künftigen Streckenbelegung gemacht werden. Jedoch kann dieser Zukunftsfahrplan nicht als gesichert angesehen werden, da für den Fernverkehr die Eigenwirtschaftlichkeit oberstes Prinzip ist.
  - Der weiterhin ungeklärte Funktionszusammenhang zwischen Flughafen-Fernbahnhof (AirRail) und Frankfurter Hauptbahnhof (HBF).
    - Das Projekt "Frankfurt 21" ist in der ursprünglich geplanten Form gescheitert. Durch die mittlerweile erfolgte Verständigung auf das Konzept "Frankfurt 2010" sowie aber auch die Aufwertung des AirRail als zweiter wichtiger, regionaler Fernbahnhalt entsteht eine unklare Entwicklungsperspektive dieses Funktionszusammenhanges.



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Hessen e.V.

- Falls eine Tendenz zur Verlagerung/ Konzentration der ICE-Anbindungen an AirRail erkennbar wird, ist mit massiven Widerstand und in der Folge zunehmender Konkurrenz zwischen den beiden Haltepunkten zu rechnen. Dies bedeutet auch eine unklare Planungs- / Belegungsperspektive für beide Stationen.

### **cab) Ausbaumaßnahmen im Bundes(fern)straßennetz**

Für die noch im BVWP zu behandelnden Straßenbauprojekte gilt generell die gleiche unsichere Planungsperspektive wie in cba) beschrieben. Gerade bei den Straßenbauprojekten wurde in der bisherigen politischen Diskussion deutlich, dass

- der noch geltende BVWP 1992 ein "Märchenbuch" ist, da die in ihm enthaltenen Projekte völlig unterfinanziert sind,
- die Anmeldungen von Straßenbauprojekten der Länder zum neuen BVWP die noch unrealisierte Projektliste des alten BVWP um ein Vielfaches übersteigt und
- aufgrund neuer methodischer Ansätze und der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes damit zu rechnen ist, dass viele Altvorhaben (1992) und Neuanmeldungen aufgrund wegfallender Realisierungsperspektive aus dem vordringlichen Bedarf gestrichen werden.

Dass die Gutachter in Abstimmung mit der Landesstraßenverwaltung eine umfangreiche Liste bis 2015 realisierter Bundesstraßenbauvorhaben aufgestellt haben (G 5, Anlage 12), mag politisch nachvollziehbare Gründe haben, ist aber gleichwohl weit entfernt von jeglichem Realitätssinn.

Viele Projekte widersprechen zudem den aktuellen Zielen der Landesplanung, da sie - wenn überhaupt - im gültigen Regionalplan Südhessen nur als Planungshinweise, also als nicht mit der Raumordnung und Landesplanung abgestimmt, auftauchen. Wesentliche Projekte wie z.B. der achtstreifige Ausbau der A 3 zwischen AK Wiesbaden und AS Kelsterbach oder der Ausbau der A 60 zwischen AS Ginsheim-Gustavsburg und AK Mainz-Süd sind planungsrechtlich nicht gesichert.

**Der BUND fordert eine Klärung des tatsächlichen zukünftigen Ausbaustandes im Bundes(fern)straßen- sowie Schienennetz im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes, verbunden mit Garantien über die Realisierung der Ausbaumaßnahmen zeitgleich mit der Entwicklung des Erschließungsbedarfes des Flughafens.**

Ein wichtiges Problem ist die Zuordnung der Bauträgerschaft und Kostenverantwortung gemäß dem Verursacherprinzip für die ermittelten Ausbauvorhaben. Bei einem in den ROV-Unterlagen prognostizierten Anteil der flughafenbezogenen Ziel- und Quellverkehre im Bereich des Frankfurter Kreuzes von bis zu 28,6 %, bzw. auf der B 43 bis zu 65 % - der unter cba) ermittelte Stundenspitzenwert lässt noch weitaus höhere Anteile vermuten! - muss im Prinzip bei jeder Ausbaumaßnahme im Flughafenumfeld eine Kostenbeteiligung des Flughafenbetreibers durchgesetzt werden. Statt dessen ordnet das Gutachten G 5 in Kap. 3.3.2.3 die selbst erkannten "Problembereiche" größtenteils als "nicht vorhabensbedingt" dem Prognoseunfall zu, was als eindeutige Klärung der Finanzierungsverantwortung zu Lasten der Öffentlichen Hand zu werten ist.

**Die Flughafenbetreiberin muss auch eine Kostenbeteiligung des Flughafenbetreibers gemäß des jeweiligen Anteiles der landseitigen, flughafenbezogenen Verkehre an der Ausbaumaßnahme sowie gegenüber dem Betreiber des jeweiligen Schienenverkehrsangebotes Vereinbarungen über Zuschüsse bzw. Defizitausgleich zur Aufrechterhaltung eines definierten Mindestangebotes vornehmen.**

Begründung:

Nur bei einem garantierten Ausbaustandard der landseitigen Verkehrsanbindung kann der Flughafen zukünftig noch als gesichert erschlossen angesehen werden. Durch verkehrliche Auswirkungen eines privatwirtschaftlich orientierten Unternehmensstandortes bedingte Überlastungserscheinungen im umgebenden Verkehrsnetz sind auf Dauer nicht hinnehmbar. Die Feststellung in den ROV - Unterlagen zur Beschreibung des Vorhabens (A 1, S. 24), dass "darüber hinaus Maßnahmen des Straßenbaulastträgers (Bund) im übergeordneten Straßennetz erforderlich sind", klärt gemäß dem Verursacherprinzip noch nicht die vollständige Projekt- und Finanzierungsverantwortung für diese Maßnahmen.

#### **cac) Ausbaumaßnahmen im ÖPNV**

Ob die von den Gutachtern (G 5, Anlage 16) als bis 2015 realisiert unterstellten ÖV-Maßnahmen in dieser Form und komplett umgesetzt werden - hier insbesondere die RTW, S 6 nach Bad Vilbel und die U-Bahnprojekte in Frankfurt - wird aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit langjährigen Diskussionen und Verzögerungen z.B. bei der S 1 (Rodgau), S 6, der nordmainischen S-Bahn oder der U 4-Verlängerung in Frankfurt bezweifelt.

#### **cad) Sonstige Ausbaumaßnahmen**

Die in den ROV - Unterlagen angedeutete teilweise Funktionsaufteilung zwischen den Flughäfen Frankfurt und Hahn wird durch die festgestellte "mangelhafte landseitige Verbindung" (A 5.2, S. 28) erschwert. Seit Beginn der Ausbaudiskussion werden Vorschläge für Ausbaumaßnahmen dieser landseitigen Verbindung entwickelt, die sich teilweise, größtenteils oder ausschließlich durch die künftigen flughafenbezogenen Verkehre begründen. Hierzu zählen der vierspurige Ausbau der B 50 bis zur A 61 in Rheinland-Pfalz, evtl. auf der Autobahnrelation zwischen dieser Einmündung und dem Mönchhofdreieck erforderliche Ausbaumaßnahmen, eine neue Rheinbrücke bei Rüdesheim i.V.m. der Rheingau-Höhenstraße, der Ausbau der alten Bahnstrecke über Simmern bis hin zur (nach BUND-Auffassung "Schreckens") Vision einer Transrapidstrecke mit Option auf Verlängerung nach Brüssel.

Bei allen diesbezüglichen Ausbaumaßnahmen ist ebenfalls die Frage nach der Projekt- und Finanzierungsträgerschaft zu stellen. Würden die flughafenbezogenen Ausbaunotwendigkeiten anteilig auf den Betreiber beider



Standorte umgelegt, könnte sicherlich ein Milliardenbetrag (Euro) für die öffentliche Hand eingespart werden.

**cb) Die Leistungsfähigkeit der jeweiligen landseitigen Anbindungen ist nicht oder nur unzureichend nachgewiesen**

**cba) Die Leistungsfähigkeit der Straßenanbindung ist nicht nachgewiesen.**

Nach eigenen groben Ermittlungen anhand der in A 4 angegebenen Spitzenstundenbelastung (Passagiere, davon rd. 50 % originäre P.), der prognostizierten Beschäftigten, des Verkehrsaufkommens und des Modal Split wurde eine Abschätzung für die morgendliche Spitzenstunde bezüglich der KFZ - Belastung der geplanten flughafenbezogenen Straßenanbindung vorgenommen.

Danach ist von rund 20.000 KFZ in der morgendlichen Spitzenstunde auszugehen, die in einer Richtung/ zum Flughafen über die im Planungsfall vorhandenen Straßenanbindungen abgewickelt werden müssten.

Bei einem solchen Verkehrsaufkommen wären im Idealfall - eine nahezu gleich- und regelmäßige Verteilung der Verkehrsströme vorausgesetzt mindestens sechs separate - d.h. sich nicht gegenseitig durch Rückstaus störende -, leistungsfähige, also mindestens zweistreifige Richtungsfahrbahnen durchgehend bis zum Zielort, mit dort ausreichend bemessenen Stellplatzanlagen und Straßenanbindungen des Flughafens notwendig. Im Planungsfall sind jedoch nur vier Hauptanbindungen sowie eine bzw. zwei Entlastungsanschlüsse vorgesehen, die sich über den Engpass B 43 aufgrund geringer Abstände, unzureichender Fahrspurzahl/ -längen und ungünstiger Knotenlösungen zum Teil gegenseitig stören.

Zudem wird sich trotz des neuen Südterminals der Großteil der landseitigen Verkehre auf den Nordkomplex des Flughafens konzentrieren, wo auch künftig durch die Nähe zum Frankfurter Kreuz mit einer besonderen Überlastungssituation zu rechnen ist.

Für die straßenseitige Anbindung des Südterminals werden die ermittelten Auswirkungen und Ausbauempfehlungen als unzureichend bewertet. Hier fehlen insbesondere Aussagen, inwieweit durch großräumige Verkehrsverlagerungen und die neue Anbindung generell ein weiterer Ausbaubedarf im Bereich B 44/ L 3262 entsteht.

**cbb) Die Leistungsfähigkeit im ÖPNV ist nur beschränkt nachgewiesen.**

Generell muss davon ausgegangen werden, dass die prognostizierte ungefähre Verdoppelung aller flughafenbezogenen ÖV-Fahrten mit einer wie im

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Hessen e.V.

Gutachten G 5, Anlagen 16 bis 22, aufgelisteten relativ geringen Ausweitung des ÖV-Angebotes nicht zu bewältigen ist.

Diese Einschätzung wird unter Würdigung der jahrelangen Versuche des RMV mit schrittweise verbessertem Angebot Fahrgastzuwächse im einstelligen Bereich sicherzustellen bestätigt. Außerdem müssen auf den Hauptabfuhrstrecken Kapazitätswüchse zunächst dazu genutzt werden, die überall zu registrierenden Überlastungen in Spitzenzeiten in Form eines geringeren Stehplatz-Anteiles aufzubreuchen.

Für die Riedbahnstrecke sind bereits deutliche Überlastungen prognostiziert, wobei sich allerdings die Auslastungsquote aus Komfortgründen auf eine unrealistisch geringe Personendichte bezieht.

Von daher muss allerdings bei o.g. bereits existierenden Engpässen und Erfahrungswerten die durchgeführte Belastungsprognose als unplausibel bezüglich der vorhandenen Auslastung, der flughafenunabhängigen allgemeinen Verkehrsentwicklung, der zukünftigen Traktion (nur noch S-Bahn-Langzüge im Einsatz?) sowie einer realitätsnahen Abbildung der Auslastung in Spitzenzeiten kritisiert werden.

Die vorgesehene Lösung mit einem ausgebauten "flughafennahen" Bahnhof Zeppelinheim und der Nutzung des Busshuttle-Dienstes von ca. 6.000 Personen/Tag ist aufgrund der erforderlichen Umsteigevorgänge (mit Gepäck?) suboptimal.

### **cbc) Die Leistungsfähigkeit auf der NBS Frankfurt-Köln ist nicht nachgewiesen.**

Die NBS Frankfurt-Köln ist für bis zu 6 Fahrten/h/Richtung ausgelegt. Für den Planungsfall wurde ein flughafenbezogenes Verkehrsaufkommen von 9.200 Personenfahrten/Tag/beide Richtungen prognostiziert, d.h. rd. 15% des Gesamtverkehrsaufkommens auf dieser Relation.

Die für Prognosenullfall und Planungsfall prognostizierten drastischen Steigerungen (Fast-Verdopplung) des originären Passagieraufkommens ließe sich durch die laut GVP Rhein-Main - auch und gerade durch verbesserte ICE-Anbindungen - erfolgende Verdreifachung des Einzugsbereiches von 11 auf 35 Mio. Einwohner in (zeitlich) zumutbarer Entfernung begründen (vgl. unsere Stellungnahme zur Luftverkehrsprognose). Hierbei dürfte insbesondere die über die NBS verbesserte Anbindung des Raumes Köln / Düsseldorf / südliches Ruhrgebiet (Rhein/Ruhr) relevant sein.

Gleichzeitig sollen gemäß "Memorandum of Understanding" zwischen DB und Lufthansa künftig keine (Lufthansa-) Flüge mehr u.a. auf den Relationen Köln und Düsseldorf-Frankfurt stattfinden. Die BAB 3 wird zwischen Rhein/Ruhr und Rhein-Main aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung und kaum akzeptabler Anreisezeiten kaum noch Zusatzkapazitäten für flughafenbezogene Zielverkehre aufweisen.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Hessen e.V.

Diese Rahmenbedingungen vorweg gestellt, kommen eigene Abschätzungen des zukünftigen flughafenbezogenen Verkehrsaufkommens auf der NBS Frankfurt-Köln durch

- ein deutlich erhöhtes originäres Passagieraufkommen aus den Räumen Rhein/Ruhr, Koblenz/Eifel/Westerwald und Limburg/Mittelhessen mit überwiegender Nutzung der NBS sowie
- die Beschäftigtenfahrten aus o.g. Räumen

zu rd. 10.000-15.000 Zielfahrten/Tag/Richtung (20.000-30.000 Personenfahrten/Tag/beide Richtungen), d.h. etwa das zwei- bis dreifache des in den ROV - Unterlagen prognostizierten Verkehrsaufkommens. Bei je nach künftiger Traktion angenommenen ca. 35.000 Sitzplätzen/Tag/Richtung auf der NBS entstehen unter Hinzunahme des prognostizierten allgemeinen Verkehrsaufkommens massive Kapazitätsprobleme, die auch mit einem möglichen Einsatz zusätzlicher Flughafen-Shuttlezügen (max. 2 Züge pro Spitzenstunde) nicht vollständig abgefangen werden können.

**Der BUND fordert eine unabhängige Plausibilitätsüberprüfung der Leistungsfähigkeitsnachweise unter Berücksichtigung der hier vorgebrachten Kritik.**

Begründung:

Durch die Problematik der unterschiedlichen zur Prognose herangezogenen bzw. nicht mit dem real erwarteten zukünftigen Einzugsbereich des Flughafens korrespondierenden Untersuchungsraumes erscheinen die in den Gutachten G 4.2 und G 5 ermittelten Belastungswerte nicht plausibel.

**cc) Die Umweltverträglichkeit der erforderlichen Ausbaumaßnahmen kann nicht nachgewiesen werden.**

Zum einen bleibt der reale Ausbaubedarf für eine leistungsfähige zukünftige landseitige Erschließung aufgrund o.g. Kritikpunkte unklar, insofern können generell nur unvollständige Aussagen über dessen Umweltverträglichkeit getroffen werden.

Zum anderen ist die Herangehensweise in der UVS bezüglich des Vergleiches der landseitigen Lärmbelastungen kritikwürdig.

In der UVS, S. 49 wird ausgeführt, dass Straßenabschnitte mit einer flughafenbedingten "starken" Verkehrszunahme berücksichtigt werden, die sich zwischen Prognosenullfall und Planungsfall ergibt. Aus o.g. Kritik an der planungsrechtlichen Verwertbarkeit des in den ROV-Unterlagen beschriebenen Prognosenullfalls heraus kann auch diese Vergleichsgrundlage zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit nicht akzeptiert werden. Wenn darüber hinaus in den Verkehrsgutachten sowie bei der Nachfrageprognose allgemein festgestellt wird, dass die überwiegende Steigerung der für land-

seitige Verkehre relevanten originären Passagiere zwischen Analyse und Prognosenullfall stattfindet, wird der Eindruck einer Schönrechnerei noch verstärkt. Faktisch finden bis 2015 erhebliche Steigerungen auch der landgebundenen Verkehrsmengen statt, die auf ihre Umweltverträglichkeit hin untersucht werden müssen.

Dass dabei der Fluglärm gegenüber dem Bodenlärm von Straßen- und Schienentrassen unterbewertet wird, ist ein weiteres grundsätzliches Problem, das angesichts der neuen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung sowie unter Berücksichtigung unterschiedlich effektiver Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes mehr qualitativ diskutiert werden muss.

**Der BUND fordert eine unabhängige Überprüfung der real auftretenden Steigerungen in der Lärmbelastung durch flughafenbezogenen landseitigen Verkehr zwischen der Analyse-Situation, einer echten Status-Quo-Prognose (s.o.) und dem Planungsfall.**

Begründung:

Die Vergleichsgrundlage zur Ermittlung der zusätzlichen, flughafenbezogenen landseitigen Lärmbelastungen ist unzulässig, da die relevanten Steigerungen der Verkehrsmenge auch flughafenbedingt zwischen Analyse und Prognosenullfall bzw. Planungsfall stattfinden.

## 10. Raumverträglichkeitsstudie

1. Der BUND Hessen hat zum Regionalplan Südhessen 2000 eine förmliche Rüge erhoben. Der Rügegegenstand berührt unmittelbar das Raumordnungsverfahren zur Flughafenerweiterung. Die Rüge richtet sich gegen das Zustandekommen des Plans und die Einwirkungen der Landesregierung. Der Plan ist hinsichtlich seiner Aussagen zum Frankfurter Flughafen nicht dick.

### Leitbild

2. Im Leitbild des Regionalplans (Kap. 1) wird die Rolle des Frankfurter Flughafens positiv und negativ beschrieben. Eine „*starke Zunahme der Beschäftigung*“ wird auch von der Entwicklung des Frankfurter Flughafens **nicht** erwartet. Die Vorhabensunterlagen im ROV lassen den Schluss zu, dass der Ausbau so hohe Verdrängungseffekte auslösen wird, dass in der Summe kein Arbeitsplatzzuwachs erwartet werden kann.
3. Freiraumsicherung und –gestaltung sind nach dem Leitbild die „*Voraussetzung für die Erhaltung der günstigen siedlungsstrukturellen Ausgangsposition mit attraktiven Freiräumen... und für die Verbesserung ihrer Erholungseignung*“. Das Leitbild ist sich dieser Problemlage bewusst und will ihr durch die Ausformulierung im Plan selbst gerecht werden.
4. Als Aufgaben zur Umsetzung des Leitbilds der Region werden genannt:
  - Erhaltung und Schaffung eines differenzierten Angebots zukunftsfähiger Arbeitsplätze und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft
  - Sicherung und Weiterentwicklung der günstigen siedlungsstrukturellen Ausgangssituation, Stärkung der polyzentralen Struktur
  - Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, Sicherung und Entwicklung des Freiraums
5. Das Leitbild spricht nicht von einer beliebigen zusätzlichen Anhäufung von Arbeitsplätzen, sondern von der „Erhaltung und Schaffung eines differenzierten Angebots zukunftsfähiger Arbeitsplätze“.

### Raum- und Siedlungsstruktur

6. Der Ausbau widerspricht dem Ziel 2.3-4 und dem Grundsatz 2.4-1 (1. Spiegelstrich) des Regionalplans. Die Siedlungsentwicklung entlang der Regionalachse „*Frankfurt-Wiesbaden*“ wird nahezu unmöglich gemacht. Die „S 1“ verliert an Bedeutung. Auch die Eigenentwicklung

zahlreicher Gemeinden (Grundsatz 2.4-4) wird auf großer Fläche unterbunden.

7. Der Flughafen Frankfurt/Main entwickelt sich zunehmend zum Einkaufszentrum für die umliegende Bevölkerung. Die Entwicklung würde durch den Ausbau begünstigt. Sie widerspricht aber dem Ziel, dass solche Zentren nur in Ober- und Mittelzentren angesiedelt werden sollen (2.4.3-2 und 2.4.3-4).

### **Freiraumsicherung und –entwicklung**

8. Der Ausbau widerspricht gleich 3 Zielaussagen zum Regionalen Grünzug (3.1-2, 3.1.3 und 3.1-5). Die Funktion der Regionalen Grünzüge darf durch andere Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. Abweichungen sind nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung, dass gleichzeitig im selben Naturraum Kompensationsflächen nach Größe und Qualität in vergleichbarer Funktion den Regionalen Grünzügen zugeordnet werden. Beide Voraussetzungen zur Verlagerung des Regionalen Grünzugs sind in der Praxis nicht gegeben. Insbesondere fehlt es am öffentlichen Wohl. Die Freiraumsicherung soll gerade im Verdichtungsraum Rhein-Main innerhalb der Regionalen Grünzüge und des Regionalparks Rhein-Main weiterentwickelt werden.
9. Der Ausbau würde das Gegenteil bewirken. Das Naturschutzgebiet „Mönchbruch von Rüsselsheim und Mörfelden“ sowie die „Oberen Gundwiesen“ bei Walldorf und die „Heidelandschaft“ westlich der Startbahn 18-West sind im Regionalplan als Bereiche für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft festgelegt. Außerdem befindet sich ein solcher Bereich östlich von Kelsterbach. In diesen Bereichen für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft haben die Ziele des Naturschutzes Vorrang vor anderen Nutzungsansprüchen (3.2-4). In ihnen sind bestehende wertvolle Biotop zu erhalten und zu entwickeln (3.2-5). Alle genannten Flächen würden durch den Ausbau nachteilig beeinflusst. Insbesondere die Nutzung des Gundbachs als Vorfluter für eine Kläranlage widerspricht den Zielaussagen des Plans. Aus den Vorhabensunterlagen wird der hohe Umfang wertvoller Biotop und Arten deutlich. Solche Bereiche sollen nach dem Grundsatz 3.2-3 „für den Aufbau eines großräumigen ökologischen Verbundsystems“ gesichert werden.
10. Das Vorhaben kollidiert mit folgenden Grundsätzen zu „Erholung und Landschaft“ (3.6-1, 3.6-2, 3.6-3). Durch das Ausbauprojekt würden Naherholungsgebiete vernichtet. Die Nutzung würde sich in andere Bereiche verlagern. Über den Umfang dieser Verlagerung und die davon ausgehenden negativen Umwelteinwirkungen werden keine Aussagen getroffen. Eine Information zur Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln für diese Alternativgebiete gibt es nicht (3.6-6).

11. Der Widerspruch zum Grundsatz des Bodenschutzes (3.7-1) ergibt sich unmittelbar aus der durch das Vorhaben notwendigen Bodenversiegelung sowie den vom Vorhaben ausgelösten Zusammenhangsmaßnahmen und weiterer Maßnahmen.

### **Gewässerschutz und Wasserwirtschaft**

12. Das Vorhaben soll vollständig im Bereich für die Grundwassersicherung ausgeführt werden. Die Ausweisung dient dem Schutz besonders sensibler (verschmutzungsempfindlicher) und ergiebiger Grundwasservorkommen sowie wenig durch andere Nutzung beeinträchtigte Einzugsgebiete von Trinkwassergewinnungsanlagen. Im vorliegenden Fall werden vor allem sensible, verschmutzungsempfindliche, ergiebige Grundwasservorkommen gesichert. Die Ausweisung selbst entspricht den Zielen des Regionalplans. Jede Nutzung muss sich in diesen Bereichen an dem Grundsatz orientieren, dass sie mit den Bedürfnissen des Grundwasserschutzes vereinbar ist (4.1-6).
13. Als Zielsetzung des Plans werden bestimmte Nutzungen dieser Bereiche für die Grundwassersicherung ausgeschlossen (4.1-7). Hierzu gehören u.a. das Errichten von Gebäuden und sonstigen Anlagen sowie der Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen, Bahnlinien und sonstigen Verkehrsanlagen. Damit ergibt sich ein unlösbarer Konflikt zu dem Vorhaben. „Das Fließgewässerökosystem des staugeregelten Mains ist durch die Schaffung vielfältiger Lebensräume für die Pflanzen- und Tierwelt zu verbessern.“ (Zielaussage 4.2.1-8). Eine Auseinandersetzung der Vorhabensträgerin mit dieser Zielaussage ist nicht erkennbar.
14. Das gleiche gilt für die Zielaussage 4.2.2-12. Die Schaffung einer zusätzlichen Abwasseranlage im Bereich des Frankfurter Flughafens ist im Regionalplan nicht vorgesehen.
15. Das Vorhaben kollidiert außerdem mit dem Grundsatz: „Die Grundwasservorkommen sind dauerhaft zu sichern und zu schützen“ (4.3-5). Eine Auseinandersetzung mit dem Grundsatz 4.3-7 ist den Raumordnungsunterlagen nicht zu entnehmen (Anpassung der Grundwasserentnahmen an vertretbare Grundwasserstände). Die Schaffung einer Wassergewinnungs- und -versorgungsanlage im Bereich des Flughafens widerspricht ebenfalls der Zielaussage des Regionalplans (4.3-9).

### **Immissionsschutz**

16. Kaltluftentstehungsgebiete im räumlichen Zusammenhang mit belasteten Siedlungsbereichen sind im Regionalplan u.a. als „Regionale Grünzüge“ geschützt. Sie sind zusammen mit den „Waldbereichen, Bestand“ und den „Bereichen für besondere Klimafunktionen“ wesent-

liche Instrumente der Regionalplanung zur Verbesserung der klimatischen Situation. Während die „Bereiche für besondere Klimafunktionen“ insb. den Erhalt von Frischluftschneisen gewähren sollen, kommt den Waldbereichen und den Regionalen Grünzügen eine grundsätzliche Entlastungsfunktion zu. Sie sind im Regionalplan als Ziel geschützt (5.1-3). Die Verkleinerung der „Waldbereiche, Bestand und der Regionalen Grünzüge widerspricht damit den als landesplanerisches Ziel festgelegten Aussagen zum Immissionsschutz.

17. Außerdem würde das Vorhaben mit den Grundsätzen 5.1-2 (Sicherstellung und Verbesserung der Frischluftversorgung von Siedlungsgebieten, Verhinderung von Wärmeinseln) und 5.1-1 (Verringerung der Luftverunreinigung vor allem für Dichtungsraum) kollidieren. Schon der derzeitige Flugbetrieb geht über das genehmigte Maß weit hinaus. Er kollidiert unmittelbar mit dem Grundrecht der Bürger auf körperliche Unversehrtheit. Die Festlegung von Siedlungsbeschränkungsbereichen bedeutet eine Standortsicherung für Flughäfen. Sie hat nichts mit einer Gesundheitsvorsorge für die Bevölkerung zu tun. Die Festlegung anhand der 60 dB (A) Isophone ist sachgerecht. Allerdings leidet der verabschiedete und gültige Plan bereits an einer zu geringen Annahme von Flugbewegungen.

### **Verkehr**

18. Die Aussagen zum Frankfurter Flughafen sind aus unserer Sicht nichtig. Soweit man von ihrer Gültigkeit ausgeht, ergibt sich kein Zwang, dem Vorhaben zuzustimmen. Der gültige Regionalplan enthält ausdrücklich keine Zielbestimmung zum Ausbau.
19. Die Vorhabensträgerin unterstellt in großem Umfang Verkehrsausbauten, die regionalplanerisch nicht abgestimmt sind. Einzelheiten sind dem Kap. Landseitige Verkehrsanbindung zu entnehmen.

### **Wald**

20. Das Vorhaben steht im Widerspruch zu dem gesetzlichen Tatbestand des Bannwaldes. Dieser darf nicht gerodet werden. Inwiefern ein Raumordnungsverfahren bei offensichtlich entgegenstehender Rechtslage überhaupt betrieben werden kann, wird angezweifelt. Ein Gesetzgebungsverfahren, das die derzeitige Rechtslage zum Bannwald verändern soll, wurde von der Landesregierung erst in den letzten Tagen der Offenlegungsfrist angestoßen. Über die Entscheidung des Landtags kann man nur Vermutungen anstellen. Weitere Ausführungen sind dem Kap. Wald und stoffliche Einträge zu entnehmen.