



FREUNDE DER ERDE
BUND Hessen Triftstr. 47 60828 Frankfurt
Telefon: 069/67 73 76 14 Telefax: 069/67 73 76 20 eMail: thomas.norgall@bund.net

**An das
Regierungspräsidium Darmstadt
Herrn Eck
64278 Darmstadt**

VP-33.1/00 (ROV/Scopingtermin) No
20. November 2000

2. Teil der Stellungnahme zum Scopingtermin nach § 5 UVPG im Zuge des Raumordnungsverfahrens (ROV) für die Erweiterung des Frankfurter Flughafens

Sehr geehrter Herr Eck,

beiliegend erhalten Sie den zugesagten zweiten Teil unserer Stellungnahme, der leider nicht mehr bis zur Anhörung fertig wurde. Die von der FAG an verschiedenen Stellen vorgestellten Folien sind bei uns bis heute nicht eingegangen. Wir konnten sie deshalb auch nur berücksichtigen, soweit sie uns erinnerlich waren. Aus grundsätzlichen Erwägungen müssen wir Sie bitten, die Antragstellerin um eine nachträgliche Zusendung dieser Unterlagen zu bitten.

Wir müssen die Übersendung eines Protokolls zum Scopingtermin mit Nachdruck einfordern. Jede andere Vorgehensweise stellt die Neutralität Glaubwürdigkeit des RP in Frage.

Die Aufteilung der UVS und die entsprechende Ausrichtung der FAG-Unterlagen erschweren die Problematisierung von Komplexwirkungen. Konkret muss den aktuellen und künftigen Wirkungszusammenhängen, die zum "Waldsterben" und zur großflächigen Bodenversauerung führen, besondere Beachtung geschenkt werden. Wir halten eine Abstimmung zwischen den Forstbehörden und der Antragstellerin hinsichtlich spezieller Erhebungen für unverzichtbar. Wie gravierend dieser Punkt sich darstellt, wird klar, wenn man bedenkt, dass die obere Forstbehörde Ihres Hauses den Anbau der standort- und naturraumtypischen Eichen im Rhein-Main-Gebiet wegen der dramatischen Situation erneut zurücknehmen will. Prognosen, die bundesweit eine Reduktion der Säureeinträge versprechen, haben für das Rhein-Main-Gebiet keine Bedeutung, wenn die Flughafenerweiterung realisiert wird. Wir haben versucht, diesen Problembereich von den verschiedenen Schutzgütern, deren Zusammenwirken voraussichtlich maßgeblich ist, einzugrenzen. Eine spätere Feststellung, dass die Ergebnisse der UVS im ROV keine Klarheit erbringen, wäre ein schwerer Mangel. Es wäre unerträglich, wenn dieser Mangel aus einer unzureichenden Bearbeitung der Problemstellung resultieren würde.

Außerdem möchten wir bereits im Anschreiben die Unverzichtbarkeit langfristig angelegter Studien zur Gesundheitsbelastung durch Lärm und Schadstoffe (Feinstäube!) betonen. Diese Studien müssen "heute" beginnen, damit sie "morgen" (ROV) und "übermorgen" (Planfeststellung) Grundlage des Genehmigungsverfahrens sein können.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Norgall
Naturschutzreferent

Stellungnahme des BUND Hessen zum Scopingtermin nach § 5 UVPG im Zuge des Raumordnungsverfahrens (ROV) für die Erweiterung des Frankfurter Flughafens (02.-04.11.00)

**Teil 1 Naturschutz (16.10.00)
Teil 2 übrige Themen (20.11.00)**

Vorbemerkung

1. Unsere Stellungnahme vom 16.10.00 ist zu dieser Stellungnahme zu ergänzen.
2. Die Unterlagen entsprechen nicht dem Punkt II der Richtlinie zur Durchführung von Raumordnungsverfahren – Zweite Fassung – vom 19.07.93. Insbesondere fehlt es an den raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens, soweit es sich nicht um Fragen der Umweltauswirkungen handelt.

A) Fehlende Rechtsgrundlage für ein ROV bis zur Rechtskraft eines neuen Regionalplans

Der Regionale Raumordnungsplan Südhessen vom 26.04.1995 (StAnz. 26/1995) verbietet in Punkt 7.4 "Luftverkehr" ausdrücklich eine Erweiterung oder Veränderung des Bahnsystems. *"Kapazitätserweiterungen sollen durch verbesserte Nutzungskonzepte im Rahmen des technisch Machbaren erfolgen. Eventuelle Kapazitätserweiterungen haben im Rahmen der heutigen Gebietsgrenzen(Zaun) stattzufinden."*

Für die Fortschreibung des Regionalplans wurde 1999 ein Entwurf für die Anhörung öffentlich ausgelegt. Dieser Entwurf war textlich unverändert gegenüber dem geltenden Plan. Der neue Plan soll erst in Kraft treten. *"Bis zur Bekanntmachung des neuen Regionalplans nach Genehmigung durch die Hessische Landesregierung behält der Regionale Raumordnungsplan 1995 seine Gültigkeit"* heißt es zutreffend am Ende der Vorbemerkung des Offenlegungsentwurfs.

Nach Ziffer 2.4 der Richtlinie zur Durchführung von Raumordnungsverfahren – Zweite Fassung 1993 – vom 19.07.1993 (StAnz. 29/1993, Seite 1800 ff.) kann nur ein Abweichungsfall nach § 8 Abs. 3 HLPG Gegenstand eines ROV sein. Die Erweiterung des Frankfurter Flughafens ist kein solcher Abweichungsfall. Dies wird auch daran deutlich, dass die Regionalversammlung am 12.12.99 beschlossen hat, dass für diesen Fall ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden soll.

Der von der Regionalversammlung am 12.12.99 beschlossene Regionalplan (neu) kann ohne erneute Offenlage keine Rechtskraft erlangen, da die TÖP zu der nun gewählten Formulierung zum Flughafen nicht angehört wurden, obwohl die Planungshoheit der Kommunen nach Artikel 28 GG wesentlich eingeschränkt werden soll. Nach § 8 Abs. 3 Nr. 2a HLPG darf der Regionalplan insbesondere dann nicht genehmigt werden, wenn die TÖP, "die Gebietskörperschaften oder benachbarte Planungsregionen" nicht ausreichend beteiligt worden sind." Bei Änderung eines Ziels des Regionalplans ist die Beteiligung zwingend erforderlich. Nach § 12 HLPG können die Betroffenen Formfehler der Planaufstellung 12 Monate nach Bekanntmachung des Plans vortragen. Ob die Betroffenen diesen Weg einschlagen werden, kann heute niemand vorhersehen.

Der Beginn behördlicher Tätigkeit durch das Regierungspräsidium Darmstadt vor Rechtskraft des neuen Regionalplans ist rechtsfehlerhaft. Die Landesregierung verstößt spätestens mit ihrem Schreiben vom 10. April 2000, in dem sie die Notwendigkeit eines ROV feststellt und den RP Darmstadt zu diesbezüglichem Handeln auffordert, gegen § 8 Abs. 7 HLPG, da sie die Missachtung des Regionalplans durch die FAG fördert, statt solche Handlungen, wie vom Gesetz gefordert, zu unterbinden.

B) Fehlender Bedarfsnachweis; Alternativlösungen

Mit der Zielvorgabe eines Kapazitätseckwerts soll der Frankfurter Flughafen gegenüber konkurrierenden HUB's konkurrenzfähig bleiben. Welche Flughäfen sind die konkurrierenden Flughäfen und welche Kapazitätseckwerte bei welchem Flottenmix werden dort heute bzw. in 2015 geflogen?

Mit welchen anderen Flughäfen will Frankfurt in Zukunft kooperieren?

Für den Flughafen Amsterdam wird wegen der Lärmproblematik die vollständige Verlegung vom heutigen Standort erwogen. Für den Flughafen in Madrid hat die spanische Regierung die Standortverlagerung bereits beschlossen. – Wird für den Frankfurter Flughafen nach 2015, wenn bei zutreffenden heutigen Prognosen erneut ein Kapazitätsengpass eintreten wird, eine ähnliche Entwicklung angestrebt? Wird sie definitiv ausgeschlossen? Wenn ja, warum? Welche Überlegungen existieren für die Zeit nach 2015? – Welche Steuerungselemente sollen die Notwendigkeit einer weiteren Bahn (5. Bahn) ausschließen?

Die Standortsuche für ein Drehkreuz zur Sicherung der internationalen Flugverbindungen Deutschlands muß bundesweit erfolgen. Bisher werden aber nur verschiedene Möglichkeiten zur Realisierung dieser Funktion an einem vorgegebenen Standort präsentiert. Damit wird die Aufgabe aus dem ROG nicht erfüllt. Wie werden die Flughafenprojekte in Berlin und bei Magdeburg (abgeschlossenes ROV für Stendahl) berücksichtigt?

Die *“raumordnerischen Anforderungen an die Kooperation der Deutschen Flughäfen in der Europäischen Union”* des Hauptausschusses der MKRO vom 18.11.1999 bleiben unberücksichtigt.

Die FAG führt hierzu aus, dass die nachhaltige Sicherung und zukunftsfähige Entwicklung des Flughafens Frankfurt “geplant” sei. Das RP DA hat nicht geprüft, ob dieses Ziel der FAG überhaupt oder nur durch die begehrte Erweiterung des Bahnsystems erzielt werden kann. Insbesondere wurde nicht geprüft, welche verkehrliche Bedeutung der Frankfurter Flughafen in Deutschland und Mitteleuropa erfüllt und ob diese Funktion “nachhaltig” und dauerhaft durch die gewünschte Erweiterung oder durch andere Maßnahmen erzielt werden kann.

Im Anschreiben vom 07.08.2000 übernimmt das RP DA die Zielvorstellung der FAG ohne eigene Prüfung und Wertung: *“Durch den Ausbau des bestehenden Start- und Landebahnsystems über das heutige Flughafengelände hinaus soll eine Erweiterung der Kapazität des Flughafens auf mindestens 120 Flugbewegungen pro Stunde und 660.000 Bewegungen im Jahr”* erfolgen“.

Tatsächlich hat die stärkste Nutzerin des Flughafens, die Lufthansa, mehrfach öffentlich erklärt, dass sie sich vom Frankfurter Flughafen vollständig oder hinsichtlich eines möglichen Wachstums zurückziehen wird, wenn der angestrebte Ausbau unterbleibt oder zu spät erfolgt. Andererseits hat die Lufthansa öffentlich wissen lassen, dass eine komplette Verlagerung des Drehkreuzes zu einem anderen Flughafen nicht möglich und nicht gewollt sei. Dies belegt, dass es ganz offensichtlich auch verkehrliche Alternativen zur Erweiterung gibt.

Trifft es zu, dass die Konkurrenten in Paris und London durch die Kooperation mit anderen Flughäfen im Umkreis bis ca. 100 km 1998 (Paris) 690.000 Flüge/Jahr bzw. 1999 (London) sogar 900.000 Flugbewegungen/Jahr bewältigen konnten?
Wenn ja, wieso ist der Kapazitätseckwert von 120 Bewegungen/Stunde dann das richtige Planungsziel?

Es wird nicht erläutert, warum der Stundeneckwert von mind. 120 Flugbewegungen und die Kapazität von 660.000 Bewegungen dem Ziel der FAG entsprechen. Die Zahlengrößen sind willkürlich gegriffen (vgl. Entwicklungsplanung für den Flughafen London – Heathrow). Sie beruhen weder auf einer gesicherten Datenbasis noch auf einer Langzeitprognose, die evtl. zu einem weiteren Ausbaubedarf führen würde. Auch die Prognose der Beschäftigungsentwicklung hält keiner Überprüfung stand, zumal sie die Auswirkungen auf andere Flughäfen und andere Verkehrsträger außer acht lässt. Es fehlt somit eine verbindliche Bedarfsdarstellung. Damit ist eine Planrechtfertigung weder für das Raumordnungsverfahren noch für das Planfeststellungsverfahren gegeben.

Die Kooperation der FAG mit dem Flughafen in Amsterdam war nicht Gegenstand des sog. Mediationsverfahrens. Sie wurde erst im Winter 1999 bekannt gemacht. Bis dahin wurde der Flughafen Amsterdam als Konkurrenzflughafen betrachtet.

Die Möglichkeit der Kooperation mit anderen Flughäfen durch schnelle Schienenverbindungen ist offizielles Ziel der Bundesregierung. Die Kooperation mit dem Flughafen Hahn ist aktuell sogar Gegenstand einer Untersuchung des Hessischen Verkehrsministeriums und nun Ziel des LEP.

C) Unzureichende Berücksichtigung möglicher Varianten; fehlende Null-Variante

Die FAG begehrt die Prüfung von drei Vorhabensvarianten. Sie beruft sich dabei auf ein zuvor durchgeführtes, sog. "Mediationsverfahren". Die Null-Variante ist nicht Gegenstand des Prüfungswunsches. Diese Vorgehensweise ist nicht akzeptabel. Zu fordern ist eine vollständige Prüfung aller Varianten im Rahmen des ROV, z. B. Nullvariante (Binnenoptimierung), Erbenheim, Bahnspreizung, Hahn, Verlagerung auf die Bahn, Einbindung in ein integriertes Verkehrskonzept, nationale und internationale Arbeitsteilung, etc..

Die Landesregierung hat immer wieder betont, dass das von ihr eingeleitete sog. Mediationsverfahren kein förmliches Verfahren ist und das Genehmigungsverfahren nicht verkürzt. Nun soll unter Hinweis auf dieses Verfahren jedoch die Variantendiskussion bis hin zum Ausschluss der Null – Variante eingeeengt werden. Diese Vorgehensweise steht im Widerspruch zu den Anforderungen des ROV, in das alle Alternativen eingehen müssen. Sie wäre außerdem ein politischer Wortbruch und verletzt mindestens die Mitwirkungsrechte derjenigen Verfahrensbeteiligten am ROV, die nicht am sog. Mediationsverfahren teilgenommen haben.

Im übrigen wird von der Fachwelt einhellig bestritten, dass das von der Landesregierung veranlasste Verfahren den Gepflogenheiten eines Mediationsverfahrens entsprach. Das wesentlich mit der technischen Abwicklung betraute IFOK trägt sogar offensiv vor, dass man sich von den Regeln im Hinblick auf die Effektivität gelöst habe. Ein Verfahren, das solchermaßen ohne feste Form auskommen soll, kann aber keinen Teil einer UVP und eines Genehmigungsverfahrens verzichtbar machen. Weitere Unzulänglichkeiten des sog. Mediationsverfahrens für das ROV und das Genehmigungsverfahren werden unten vorgetragen.

Tatsächlich entspricht die Null-Variante aber der geltenden landesplanerischen Rechtslage und kann schon deshalb nicht ignoriert werden. Auch ist nach dem sog. Mediationsbericht, dem die FAG nicht widersprochen hat, eine Steigerung des Stundeneckwertes um 20 % durch technische Verbesserungen, insbesondere ein neues Radarsystem möglich. Die FAG hat im Sommer 2000 die Möglichkeit zur weiteren Steigerung der Flugbewegungen von 460.000 auf 500.000 Bewegungen ohne neue Bahn veröffentlicht. Die hierfür maßgeblichen Angaben waren nicht Gegenstand des sog. Mediationsverfahrens. Der BUND hat nach Abschluss des sog. Mediations-

onsverfahrens eine weitere technische Steigerungsmöglichkeit der Flugbewegungen aufgezeigt. Das hier genannte MLS-Verfahren würde nach einer Studie der EU eine Steigerung des Stundeneckwertes bei Schlechtsichtbedingungen um 50 % erlauben. Damit bleibt festzuhalten, dass die Überlegungen im sog. Mediationsverfahren keinen Ausschluss der Null-Variante rechtfertigen.

Zum anderen widerspricht der Ausschluss der Null-Variante den Regeln der Umweltverträglichkeitsprüfung und ignoriert den Sinn der gesetzlichen Vorgabe. Unbestritten ist aber, dass die Null-Variante die geringsten Eingriffe in den Naturhaushalt auslöst.

Das MLS-Verfahren ermöglicht einen kurvigen, statt eines geraden Landeanflugs und verändert damit die Lärm- und Kapazitätswerte aller Varianten.

Andere Lösungsmöglichkeiten, wie die Möglichkeit des Landens auf der Bahn 18-West blieben in der Mediation unberücksichtigt bzw. wurden bewusst falsch analysiert. Von Herrn Heldmaier wurde nachgewiesen, dass der geforderte Stundeneckwert bereits ohne neue Bahn erreichbar ist, wenn die Öffnung der Bahn 18-West für Landungen (Landung aus Süden und für Starts nach Norden)erfolgt.

Durch die Flächennachforderung im Süden des heutigen Flughafengeländes ist die Spreizung des bestehenden Parallelbahnsystems auf > 1035 m Abstand innerhalb der Planungsfläche möglich. Die Vorteile der Spreizung liegen in einer Erhöhung des Stundeneckwerts. Unter Einbeziehung des Präzisionsanflugradars (PRM) errechnete FAA einen Eckwert von 114 bzw. 108 Bewegungen für den bestehenden bzw. erwarteten Flottenmix. Bei dieser Lösung können das neue Terminal und weitere Gebäude voraussichtlich zwischen die beiden Bahnen gestellt werden, so dass Flugzeuge, die auf der angestrebten Nordbahn landen, aber am neuen Terminal abgefertigt werden sollen, nur noch eine Bahn kreuzen müssen. Auch dies erhöht den Stundeneckwert.

Werden die Parallelbahnen künftig als getrennte Start- und Landebahnen genutzt, genügt bereits ein Abstand von 760 m für den unabhängigen Betrieb. Denkbar ist die Nutzung der neuen Nordbahn und der südlichen Parallelbahn als Landebahn sowie der 18 West und der nördlichen Parallelbahn als Startbahnen. Dieses Doppelbahnsystem wurde bisher nicht auf seine Kapazität geprüft.

Die Variante 10 des FAA-Gutachtens berücksichtigt eine dritte Bahn in Ost-West Richtung im Nordwesten des Flughafens. Geprüft wurde nur ihre Nutzung als reine Landebahn. Die Variante erreicht den planerischen Zielwert von 120 Flugbewegungen/Std., wurde aber aus sicherheitstechnischen Bedenken ausgeschlossen, da das Terminal überflogen werden müsste. Diese Begründung ist nicht akzeptabel, wenn sie nicht durchgängig für alle vergleichbaren Situation angewendet wird. Die Zahl der betroffenen Menschen kann nicht als Unterscheidungskriterium befriedigen. Wenn ein Risiko besteht, muß dieses in jedem Fall beseitigt werden. Es stellt sich deshalb die Frage, ob das ca. 50 m zu überfliegende Gewerbegebiet Kelsterbach enteignet und geräumt werden soll. Anders ausgedrückt: Welche Maßnahmen und Eingriffe in den Naturhaushalt werden in diesem Bereich ergriffen, um sichere Anflüge der Kategorie II und III zu ermöglichen?

Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum die neue Bahn der Variante 10 nicht als reine Startbahn im Westbetrieb konzipiert wurde.

Auch der Ausschluss von Wiesbaden–Erbenheim ist nicht nachvollziehbar. Dies gilt hinsichtlich des Kapazitätseckwerts insbesondere für den Einsatz von PRM (Variante 11a). Die Bedenken der Deutschen Flugsicherung gegen die Nutzung von Wiesbaden-Erbenheim sind nicht veröffentlicht. Dies gilt insbesondere nachdem FAG und DFS am 05.05.2000 eine neue Linienführung für die Abflüge in Richtung Westen publiziert haben. Danach sollen nur noch 8 % der Abflüge nach Nordwesten geführt werden. Ob diese Zahl noch reduziert werden kann, wäre zu

prüfen. In *START FREI* publizierte die FAG sogar eine Nutzung von nur 6 % mit 19.800 Flügen in 2015.

Wie können die Abflugstrecken für die Super-Jumbos bestimmt werden, obwohl es diese Flugzeuge noch nicht gibt?

D) Fehlende Schlüssigkeit des Antrags

Das Begehren der FAG ist widersprüchlich und keine Basis für ein ROV oder ein weitergehendes Genehmigungsverfahren.

Die Herleitung des Kapazitätseckwerts von 120 Flugbewegungen als Planungsziel ist nicht nachvollziehbar.

Die neue Bahn soll im Jahr 2006 in Betrieb gehen. Der Planungshorizont soll nach Angaben der FAG bis 2015 reichen. Bereits dieser Zeitraum von nur 10 Jahren widerspricht dem Ziel der FAG nach einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung des Flughafens. Tatsächlich zeigt die öffentliche Diskussion von Fachleuten und Nutzern, dass die Überlegungen der FAG für dieses Ziel zu kurz greifen.

Im übrigen besteht kein nachvollziehbarer Zusammenhang zwischen dem angestrebten Stundeneckwert und der angegebenen Jahreskapazität. Rechnerisch erlaubt der Eckwert eine Jahreskapazität von 1.051.200 Flugbewegungen. Mindestens auf diesen Wert ist bei möglichen Umweltauswirkungen abzustellen, wenn die Antragstellerin ihre Planung nicht mit Aussagen zur Kapazitätsbeschränkung versieht. Kapazitätssteigernde technische Neuerungen blieben dabei noch unberücksichtigt.

Die angestrebten 660.000 Bewegungen resultieren aus einem viel zu niedrig angesetzten Zuwachs von nur 2,8 %/Jahr. Die jährlichen Wachstumsraten der Flugbewegungen betragen in den letzten Jahren über 5 %. Der Wert von 2,8 % ist damit widerlegt.

Der Stundeneckwert von mind. 120 Flugbewegungen/Stunde ignoriert die Möglichkeiten des technischen Fortschritts, wie die Ankündigung einer Jahreskapazität von 500.000 durch die FAG belegt. Auch die im sog. Mediationsbericht genannten Neuerungen und der Hinweis des BUND auf MLS wurden ignoriert. Die Annahme zum künftigen Flottenmix sind nicht nachvollziehbar.

In den Unterlagen der FAG vom Mai 2000 ("Vorgehensweise zur Erstellung der Datenerfassungssysteme DES zur Berechnung des Fluglärms bei den optimierten Bahnvarianten des Mediationsverfahrens") zeigen auf Seite 5, dass abweichend von anderen Bemerkungen ein Stundeneckwert von 140 Flugbewegungen (Max. 60 Bewegungen auf den Parallelbahnen plus je 40 auf der 18 West und der neuen Nordbahn) für die beiden Nordbahnen kalkuliert wird.

E) Unvollständige Antragstellung

Die übersandten Unterlagen enthalten nur Andeutungen zu zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen. Die mit Schreiben vom 18.08.00 nachgereichten, geänderten Unterlagen machten eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme von 117 ha, davon ca. 97 ha Wald, bekannt. Der nachträgliche Flächenbedarf ist nicht räumlich präzisiert. Wesentliche Planungsgrundlagen wurden von der FAG bisher nicht mitgeteilt:

- Was soll genau im Süden des Flughafens gebaut werden?
- In welcher Form sollen die Parallelbahnen im Hinblick auf die "Super-Jumbos" geändert werden?

- Welche Baumaßnahmen sollen unterirdisch erfolgen? Welche Bauhöhen und Baudimensionen werden oberirdisch geplant?
- Welche Eigriffe ins Grundwasser sind geplant?
- Wie wird die Okrifteler Straße künftig geführt?
- Was geschieht mit der Stromtrasse im Bereich der Nordwest-Variante?
- Welche unterirdischen Leitungen gibt es im Planungsraum?

Dieser Zustand ist unerträglich. Elementare Anforderungen der UVP-Richtlinie werden so missachtet. Eine sachgerechte Auseinandersetzung zum Umfang der UVP ist damit nicht möglich. Wir müssen unbedingt um die Nachsendung der Unterlagen und die entsprechende Überarbeitung der Scopingunterlagen bitten. Auf unser Schreiben vom 30.08.00 wird verwiesen. Ihre Forderung vom 01.09.2000 nach "Benennung der zusätzlichen betriebsnotwendigen Anlagen" und die "Beschreibung der zusätzlichen Umweltauswirkungen" hat die FAG nicht erfüllt.

Bedenkt man den gewaltigen Flächenzuwachs des Flughafens durch die freiwerdende Air-Base, dann muss ein grundsätzlich neues Flächen-, Gebäude und Betriebskonzept des Flughafens unterstellt werden. Unklar ist, außerdem die künftige Nutzung des "Gateway Gardens" (47,5 ha) und die Planung zur sog. "Erlebniswelt". Offen ist auch, welche Einrichtungen und Betriebe im Bereich der Fernbahnhofüberdachung untergebracht werden können.

Die Mediatoren und IFOK haben zwischenzeitlich erklärt, dass die sich nun abzeichnende Planung nicht Gegenstand der sog. Mediation war, z. T. wurden wichtige Kenngrößen, wie das zu erwartende Passagieraufkommen, sogar bestritten. Die Gutachten des "Frankfurter Verfahrens" können schon von daher nicht mehr als Grundlage zur groben Abschätzung der Umweltauswirkungen und des Untersuchungsumfangs dienen. Dies gilt insbesondere für den Eingriff- in den Naturhaushalt (Waldverlust, Grundwassersituation) und die von der DFS angenommenen Flugrouten.

Es gibt eine Diskrepanz in den Angaben zur Flächengröße der Air-Base. Sie ist nach unserem Kenntnisstand ca. 235 ha und nicht nur 158 ha groß.

Die Planung einer Rollbahn bleibt unvollständig, wenn die Fragen der zusätzlichen Infrastruktur (Terminal, Verkehrsanbindungen) ausgeklammert werden. Die Passagierzahlen des Flughafens sollen bis 2016 um ca. 40 % auf über 80 Mio. Passagiere/Jahr steigen.

Dem Vernehmen nach soll dort auch ein neuer, zusätzlicher Bahnhof entstehen (Streckenübersichtsplan der DB vom Dezember 1999 als Anlage 1 Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar mit Darstellung eines neuen (?) Regionalbahnhofs im Bereich der Air-Base).

Bei allen drei Varianten ist nicht erkennbar, wie die Anbindung an das bestehende Rollbahnsystem gelingen kann. Die farbig dargestellten, neuen Rollwege enden mitten in Gebäudekomplexen. Solche Kartendarstellungen machen eine Prüfung unmöglich, weil man nicht weiß, wo, was, in welchen Zustand verändert wird.

Die Dimensionierung der Brückenbauwerke bei den Nordvarianten ist nicht erkennbar.

F) Fehlende Risikoanalyse

Vom Flugverkehr geht unstreitig ein Unfallrisiko aus. Die tragischen Ereignisse der letzten Wochen (u. a. Absturz der Concorde) verdeutlichen, dass das Risiko des Flugverkehrs im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und von Anwohnerinnen und Anwohnern ermittelt werden muss.

Nach der Arbeit von Andrew Weir, veröffentlicht im New Scientist magazine am 07.08.1999, ist die Gefahr eines Unfalls mit Todesfolge beim Flugverkehr bezogen auf die einzelne Reise über

12x größer als beim KFZ - Verkehr. 70 % aller Unfälle ereignen sich in Verbindung mit Start- und Landevorgängen.

In der Pressemitteilung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt vom 04.02.99 wird gefordert, dass die erwartete Verdopplung des Flugverkehrs in den nächsten 20 Jahren nicht auf Kosten der Sicherheit erfolgen darf. Konkret fordert das DLR "Die Unfallrate muß halbiert werden."

Steigende Flugbewegungen erhöhen das regionale Unfallrisiko im Flughafenumland. Über London kommt es bei ca. 1.000.000 Flugbewegungen/Jahr mehr oder weniger regelmäßig zu gefährlichen Situationen ("Beinah Katastrophe über London" – Frankfurter Rundschau vom 05.09.2000). Im Luftraum des Frankfurter Flughafens liegt außer Wiesbaden–Erbenheim vor allem auch der Landeplatz Egelsbach mit bis zu 100.000 Flugbewegungen/Jahr. Damit wird über FRA selbst nach Angaben der FAG eine Bewegungszahl von 760.000 Bewegungen angestrebt. Diese Zahl wird nach unserer Einschätzung noch deutlich überschritten werden (s. o.)

Wir fordern eine Risikoanalyse, mit der die Gefahr eines Schadensereignisses (Absturz, Notlandungen) ermittelt wird. Hierbei ist auf die Faktoren "Zahl der Überflüge; Überflughöhen, Gefährlichkeit transportierter Waren und das Gefährdungspotential von Standorten (Öllager, Chemiebetriebe, etc.) einzugehen.

G) Fehlende Berücksichtigung von Verdrängungseffekten

Die vom Bau und Betrieb einer zusätzlichen Bahn ausgelösten Verdrängungs- und Zusatzeffekte müssen Gegenstand der UVP sein. Solche Effekte sind in den Bereichen Beschäftigung, Verkehr, Wohnsiedlungen, Immobilienwerte, Infrastruktur, öffentliche Finanzen, Deregulierung, Marktwirtschaft, Ausgleichsmaßnahmen).

Hierzu gehören u.a. die Bestimmung der Räume und der dort auftretenden Folgen

- durch die Beeinträchtigung der Grundwasservorkommen und –entnahmen,
- durch die gesetzliche Pflicht zur Wiederaufforstung,
- durch die gesetzliche Pflicht zur naturschutzrechtlichen Kompensation,
- durch die Verdrängung der Erholungsnutzung; Berücksichtigung der Folgen für den Regionalpark Rhein-Main,
- durch die Verlagerung bestehender und potentieller Siedlungsgebiete oder
- durch zusätzliche Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsbelastungen.

H) Raumanalyse - Bestimmung der Untersuchungsräume: Schutzgut Menschen

H1: Lärm

Der Untersuchungsraum ist deutlich zu klein gegriffen. Die Herleitung wird abgelehnt. Statt rechnerisch ermittelter Werte kommt es auf die tatsächlichen Wirkungen an. Die Bestimmung des Untersuchungsraumes muß mindestens durch den Grenzwert für Belästigungen (Einzel-schallwert s. u.) definiert werden.

Die Landesplanung und der Schutz der menschlichen Gesundheit machen differenzierte Lärmprojektionen notwendig.

Bereits heute können die Lärmereignisse überfliegender Maschinen gemessen und konkreten Überflughöhen zugerechnet werden. Diese konkreten Messwerte sind im Rahmen der Gesundheitsvorsorge mit der Zahl der geplanten Flugbewegungen der einzelnen Flugzeugtypen für die einzelnen Überflugpunkte in Bezug zu setzen. Dabei ist die theoretische Zahl der möglichen Flugbewegungen von > 1,0 Mio. getrennt nach Tag- und Nachtzeit zu berücksichtigen.

Bei der bisher vorgeschlagenen Vorgehensweise werden große Flächen wie das Kinzigtal, in denen zahlreiche Belästigungen erfolgen, nicht berücksichtigt. Die Betroffenheit des Menschen folgt aber aus seiner Reaktion, nicht aus rechnerischen Mittelwerten.

Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (BT-Drucksache 14/2300 vom 15.12.99) hat einen mittelfristigen Zielwert von 45 (Nacht) und 55 (Tag) dB(A). Dieser Wert ist für die Siedlungsgebiete maßgeblich. Zusätzlich müssen von der Antragstellerin Grenzkriterien für max. Einzelschallereignisse eingearbeitet werden (Ergebnis der sog. Mediation; NAT 70, etc.).

Zur Sicherung der Freiraumerholung ist mind. der Grenzwert für die Belästigung von 50 dB(A) – Einzelschallereignis (!) aus dem o. g. Sachverständigengutachten (BT-Drucksache 14/2300 vom 15.12.99 Nr. 84) zu wählen. Dies gilt vor allem in Landschaftsschutzgebieten, Regionaler Grünzug und dem Regionalpark Rhein-Main.

Die Auswirkungen sehr tiefer Überflughöhen < 400 m müssen – höhengestuft in Schritten von 50 m – im Hinblick auf die gesundheitlichen und sozialen Konsequenzen untersucht werden. Hierbei sollten der medizinisch-psychosoziale Wirkungskomplex beim einzelnen Menschen nach Altersgruppen gestuft und die Auswirkungen auf die Sozialstruktur der Wohnorte abgeschätzt werden. Entweder es gibt vergleichbare Situationen, dann lassen sich auch Analogieschlüsse herleiten oder es gibt sie nicht, dann sollte man dies in die spätere Abwägung einstellen und den Betroffenen auch ehrlich sagen, dass sie als Versuchskaninchen benutzt werden und.

Außerdem ist - wie in der Landesplanung aus Gründen der Gesundheitsvorsorge üblich und unter Berücksichtigung der Rechtsprechung (BayVGH vom 04.11.97) - von der Bewegungsverteilung 100:100 auszugehen.

Für die Festlegung künftiger Siedlungsbereiche in der Landesplanung ist der "Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm" gem. der Entschließung der MKRO vom 16.09.1998 maßgeblich.

Es fehlt die Berücksichtigung des Bodenlärms. Maßstab ist hier die TA Lärm, nicht das Fluglärmgesetz.

Im Hinblick auf die Planung der Brückenbauwerke über die BAB 3 ist zur Lärmminimierung vergleichend die ebenerdige Anbindung bei Absenkung der bestehenden Verkehrswege zu betrachten.

Wir fordern für die Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr ein Nachtflugverbot. Nachrichtlich weisen wir darauf hin, dass die Unterlagen der FAG den Beschluss des Aufsichtsrates zum Nachtflugverbot von 23.00 Uhr bis 05.00 Uhr nicht enthalten. Die von der FAG geplante Steigerung der geplanten Nachtflüge auf 150 je Nacht ist ein Skandal! Diese Planung ist zu korrigieren.

Zur Beurteilung der Gesundheitsfolgen müssen die zu erwartenden Lärmbelastungen tageszeitlich differenziert werden (Tag, Nachtrandzeiten, Nacht; Überflüge in der Zeit der Mittagsruhe 12.00 bis 15.00 Uhr). Für die betroffenen Schulen, Krankenhäuser usw. muß die Zuordnung dargestellt werden. Umfang, Kosten (!) und Machbarkeit des passiven Schallschutzes sind zu kalkulieren!

Vergleichsmaßstab für die Fluglärmsteigerung/-entwicklung muss der heute genehmigte Umfang der Flugbewegungen sein. Fortschritte bei der Lärmentwicklung der Flugzeuge sind kein freies Lärmkontingent, sondern an die Bevölkerung weiterzugeben.

H2: Erholungsnutzung

Die Vorgehensweise wird nicht transparent. Bei den Grundlagen fehlt u.a. die Berücksichtigung des Regionalpark Rhein-Main bei der Bestandserfassung (s.o.).

Bei den Auswirkungen sind die Verlagerungsreaktionen incl. der so entstehenden Verkehre zu kalkulieren (Zahlenangaben). Der Grenzwert für die Lärmbelästigung sollte bei 50 dB(A) liegen (s.o.).

Es fehlen eigene Erhebungen bzw. Zahlenangaben, um die Zahl der Betroffenen und ihre mögliche Reaktion auf die Verlärmung und Zerstörung ihrer Naherholungsräume abzuschätzen.

Die Aussagen der kommunalen Landschaftsplanung als Fachplanung für die Erholungsvorsorge sind zu berücksichtigen.

Außerdem sind die materiellen Folgen der Lärmsteigerungen zu berechnen (Entwertung von öffentlichen und privaten Investitionen).

I) Raumanalyse - Bestimmung der Untersuchungsräume: Schutzgüter Wasser und Boden

Die Planungsangaben bleiben unklar. Sie sind voraussichtlich unvollständig. Wie wird die Straßenführung der Okrifteler Straße künftig aussehen? – Welche Baumaßnahmen haben Einfluss auf das Grundwasser bzw. berühren das Grundwasser?

Wie groß ist die Bodenfläche, die versiegelt werden soll? – Wo sind die entsprechenden Flächen.

Es fehlt an einer Wasserbilanz des gesamten Flughafens für heute und für den Planungszeitraum.

Soweit die Nutzung vorhandener oder potenzieller Grundwasservorkommen beeinträchtigt oder unmöglich wird, müssen die Kompensationsmöglichkeiten und deren Folgen räumlich, zeitlich und funktionell aufgezeigt werden.

Im Hinblick auf die Grundwassernutzbarkeit ist nicht die Menge der Grundwasserspende unter einer Nutzung maßgeblich, sondern die Veränderung der realen und potentiellen Nutzbarkeit des Grundwassers.

Wie soll die Frage der Grundwasserversauerung bearbeitet werden?

Nach Bastian ("Potentielle Grundwassergefährdung durch Versauerung im Hessischen Ried"; HLFU 1999) war die Umgebung des Flughafens bereits 1997 deutlich stärker versauert als andere Bereiche. Brunnen, die bis zu 30 m Tiefe abgedichtet waren, zeigten trotz dieser Tiefe bereits pH-Werte < 6,0 bis 5,0 (Karten A.7.1 und A.7.2.) In diesen Bereichen steht offenbar die Freisetzung von Al-Ionen bevor, d.h. es wird durch die chemische Bodenerosion eine unmittelbare Vergiftung des Grundwassers stattfinden. Die negative Tendenz setzt sich fort. Das Gebiet besitzt eine "erhöhte Gefährdung" zur Grundwasserversauerung (Karte 8). Das Gelände rund um den Flughafen befindet sich in Tiefen von 30 m bereits im Bereich des Aluminium-Puffers (Karte A.7.3.). Damit steht die großflächige Freisetzung der giftigen Al-Ionen in das Grundwasser bevor. Die Entwicklung ist irreversibel!

Ursache der Versauerung sind die SO_x und NO_x-Emissionen. Letztere stammen aus dem Flug- und dem KFZ-Verkehr. Die direkten Anteile der NO_x-Emissionen aus dem Flugverkehr und die vom Flughafen induzierten KFZ-Anteile sollen sich durch die Erweiterung bis 2015 etwa verdoppeln (s. Punkt "Luftschadstoffe" dieser Stellungnahme).

Zur Beantwortung des Fragekomplexes sind aktuelle Angaben aus einem Messprogramm erforderlich. Angesichts des wachsenden Problemdrucks sind die vorhandenen Untersuchungsanlagen nicht ausreichend. Vielmehr muß ein sofort einsetzendes, langfristiges Messprogramm aufgelegt werden. Die Grenzen des Messprogramms sollten in Anlehnung an die Überflughöhen bis 10.000 ft und die potentielle Gefährdungssituation

von Wasser und Boden festgelegt werden. Eine erhöhte Gefährdungssituation wird durch die natürlichen Voraussetzungen der Böden und die Nutzungsansprüche begründet. Die schnelle Trendabschätzung macht Messreihen in unterschiedlichen Bodentiefen erforderlich.

Wir bitten um weitere Beteiligung bei der Festlegung des Messprogramms.

Die genannten gesetzlichen Grundlagen enthalten keinen Bewertungsrahmen. Die Entwicklung eines Bewertungsverfahrens, das den Vergleich der Varianten ermöglicht, ist unverzichtbar.

J) Raumanalyse - Bestimmung der Untersuchungsräume: Schutzgut Klima und Luft

Die Zusammenfassung der beiden Schutzgüter "Klima" und "Luft" ist nicht befriedigend, da es sich um verschiedene Fragestellungen handelt, die mit unterschiedlichen Methoden in unterschiedlichen Untersuchungsräumen ermittelt werden müssen.

Während sich das Schutzgut "Klima" auf das (Klein-) Klima bezieht, geht es beim Schutzgut "Luft" vornehmlich um die Frage der Schadstoffbelastung der Luft.

Die Darstellung der Untersuchungsräume enthält offenbar Fehler. Auf Seite 4/5 wird zum Untersuchungsraum "Luft" auf Anlage 2.4. verwiesen. Tatsächlich wird dort aber die Untersuchungsfläche für das "Klima" abgeleitet.

Es erfolgt keine verbindliche Festlegung eines Untersuchungsraumes, wenn es auf Seite 4/5 zur "Luft" heißt: "Dieser Raum ist entsprechend der oben geschilderten Vorgehensweise und der zu erwartenden Straßenverkehrsemissionen zu erweitern" und zum "Klima" ausgeführt wird: "Die Abgrenzung des Untersuchungsraums für das Schutzgut Klima erfolgt ebenfalls wirkungsbezogen in Abhängigkeit der Ergebnisse des Fachgutachtens."

Tatsächlich ist den Unterlagen oder sonstigen Materialien nicht zu entnehmen, wie die Verkehrsanbindung erfolgen soll. Wie sollen die NOx-Emissionen aus dem Verkehr einbezogen werden, wenn der Untersuchungsraum nicht klar abgegrenzt wird?

Nicht einmal die künftige Stellung der Gebäude und Bahnen im Süden des Flughafenbereichs ist bisher mitgeteilt worden.

Mit dieser Vorgehensweise wird die Grundlage wissenschaftlichen Arbeitens und einer nachvollziehbaren UVP verlassen.

Der gesamte Punkt ist zu überarbeiten und neu vorzulegen. Andernfalls ist keine qualifizierte Stellungnahme möglich. Wir bitten um erneute Beteiligung.

Folgende Hinweise und Forderungen zur Neubearbeitung können wir schon heute mitteilen:

Klima

1. Ziel muß die Berechnung der Folgen für das Regionalklima sein. Bezugsgrößen sind die Gesundheit des Menschen und die Folgen für den Naturhaushalt.
2. Im Hinblick auf die Gesundheitsbelastung sind medizinische Interpretationen notwendig, die auch die Risikogruppen und nicht nur den Durchschnittsmenschen erfassen.
3. Die Folgen für den Naturhaushalt müssen auf einen (Belastungs-) Zeitraum von > 50 Jahre bis unendlich ausgelegt sein, da die Eichen als ökologisch typische Baumarten des Naturraums eine Lebensdauer von 500 bis 1.000 Jahren besitzen. Selbst in genutzten Beständen erreicht sie ein Alter von 180 bis 200 Jahren.
4. Das Untersuchungsgebiet muß sich auf den gesamten abgrenzbaren Klimaraum beziehen.

5. Die Klimafunktionskarten der Stadt Frankfurt sollten ebenfalls berücksichtigt werden.
6. Zur Klimabeschreibung müssen Stationen/Mess-Stellen in der Umgebung ebenfalls ausgewertet werden (Anlage II, Seite 11, Klimabeschreibung).
7. Die Zahl der Mess-Nächte muss die verschiedenen Wetterlagen und einen kompletten Tagesgang erfassen – nicht nur zwei Mess-Nächte. Wir gehen davon aus, dass ca. 13 Messtage erforderlich sein werden (Anlage II, Seite 11, Feldmessungen).
8. Der Einsatz des dreidimensionalen FITNAH ist zur Beschreibung des Regionalklimas besser geeignet. Die Auflösung von MUKLIMO genügt vor allem am Rand des Untersuchungsgebietes nicht. Um die Auswirkungen auf das Ökosystem zu erfassen, sind Genauigkeiten im Raster 10x10 m erforderlich. Die Auflösungsgenauigkeit von MUKLIMO mit 100x100 m im Randbereich kann nicht genügen (Anlage II, Seite 12, thermodynamische Verhältnisse).
9. Die angekündigte Verwendung von KALM zur Beschreibung der regionalen Windverhältnisse mit einer Auflösung von 50x50 m ist nicht ausreichend (Anlage II, Seite 13, regionale Windverhältnisse).

Für den Bereich des Naturhaushaltes sind die Wechselwirkungen zwischen dem Kleinklima, den Luftschadstoffen und dem Grundwasserhaushalt herzustellen. Insbesondere ist zu untersuchen, welche Auswirkungen sich für die angrenzenden Waldbestände bis mind. 2000 m Entfernung ergeben. Wir befürchten eine Auflösung des typischen Waldinnenklimas in verbleibenden Waldinseln und –streifen, in dessen Folge diese Restbereiche sich beschleunigt auflösen. Wir gehen davon aus, dass diese Fragestellung nur beantwortet werden kann, wenn ein entsprechendes Untersuchungskonzept vorgelegt wird. Die bisher mitgeteilten Modelle wurden für den Siedlungsbereich entwickelt. Spezielle Untersuchungen und Analysen zum Wirkungsgefüge "Schadstoffe, Klima, Wasser, Boden, Naturhaushalt" fehlen. Zu klären ist

- Der Einfluss von Größe und Lage der "Freiflächen" auf die Restwaldgebiete unter Berücksichtigung tierischer Schädlinge
- Die Veränderungen der physiologischen Reaktionen der Bäume (Baumarten und Baumalter beachten!) im Einflussbereich der "Freiflächen"
- Die Abhängigkeit der Auflösungsdynamik der Bestände je nach Baumart, Baumalter, Bodenzustand, Bodensubstrat
- Die Bestimmung der Auflösungsschwelle, d. h. ab welcher Größe und Form lösen sich (Rest-) Waldflächen angesichts der extrem problematischen Situation des Waldes im Rhein-Main-Gebiet auf?

Ergänzende Hinweise: Die Hessische Forstverwaltung hat die bereits zu beobachtenden gravierenden Abweichungen der klimatischen Werte im Rhein-Main-Gebiet vom langjährigen Mittel herausgearbeitet. Danach hat der Niederschlag in der Hauptwachstumszeit von Mai bis Oktober zwischen 1996 und 1998 um 10-20 % abgenommen. Gleichzeitig nahm die Durchschnittstemperatur in dieser Periode um ca. 1°C zu. Parallel dazu sind deutlich überdurchschnittliche Schäden an der Waldvegetation zu beobachten als im Landesdurchschnitt. Besonders dramatisch ist der Gesundheitszustand der älteren Bäume > 60 Jahre. Extrem sind die Folgen bei den Eichenarten, obwohl die Eichengesellschaften im Naturraum der Untermain Ebene ihr ökologisches Optimum finden (u.a. Hessisches Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Forsten: Waldschadensbericht 1999; Gossenbauer-Marohn: Was gefährdet Böden und Wälder in der Rhein-Main-Ebene?; 1997; Vortrag bei der Fachtagung des Hessischen Forstvereins am 04.06.1997 in Kelsterbach)

In der zusammenfassenden Bewertung gilt nach offizieller Mitteilung der Landesforstverwaltung (Gefährdung der Wälder im Rhein-Main-Gebiet 1999):

- Es gibt praktische keine gesunden Altbestände mehr.
- Die Prozesse der Waldauflösung laufen, gemessen an der Generationsdauer der Bäume, in einem hohen Tempo ab.

Luftschadstoffe

Auf Seite 4/5 wird der Grenzwert der TA Luft für NO₂ im Jahr 2015 als Bezugsgröße genannt.

- Wie lautet dieser Wert?
- Wie kann danach eine Abgrenzung des Untersuchungsgebiets erfolgen?

Anlage IX kündigt drei Gutachten zum Thema "Luftschadstoffe" an. Die weiteren Ausführungen sind i. W. nichtssagend. Man erfährt nicht einmal, bis zu welcher Höhe der Untersuchungsraum reichen soll. Das UBA hat am 13.01.1999 Abschätzungen bis 10.000 ft. vorgelegt. Es ist bekannt, dass mindestens die NO_x-Emissionen dramatisch ansteigen werden, wenn die prognostizierten Zuwachsraten des Luftverkehrs eintreten. Wieben (1999; Gutachten zur Mediation), Institut für Toxikologie der Uni Kiel, hält die "Stickoxidbelastungen für das wesentliche Problem am Frankfurter Flughafen". Er fordert aus toxikologischer Sicht dringend Minderungsmaßnahmen. Bei der Überarbeitung des Kapitels sind medizinische Schlussfolgerungen aus den Prognosen zu ziehen.

Der Zeitrahmen bis 2015 ist zu gering. Das Öko-System Wald hat ein viel "längeres Gedächtnis". Mindestens 50 % der Lebenszeit der typischen Baumart "Eiche" im Wirtschaftswald von 180 Jahren muß als Bezugsrahmen gewählt werden. Nox-Verbindungen gehören zu den entscheidenden Vorläufersubstanzen, die das "Waldsterben" auslösen. Die Säureeinträge liegen seit Jahren deutlich über der Pufferkapazität der Böden. Wie soll mit dieser Problematik umgegangen werden?

Der vom Flughafen ausgelöste KFZ-Verkehr muß in vollem Umfang bundesweit (!) kalkuliert werden. Man kann nicht im Bereich der ökonomischen Vorteile bundesweite, induzierte und katalysierte Effekte anführen und die ökologischen Konsequenzen ausblenden.

Es fehlen die Bewertungsmaßstäbe für das Schutzgut "Klima/Luft". Wenn statt dessen der Textbaustein zu den Bewertungsmaßstäben zum "Wasser" eingefügt ist, zeugt dies nicht gerade von sorgfältiger Ausarbeitung. Wie soll mit diesem Defizit weiter verfahren werden?

Wichtige Fragestellungen bleiben unbeachtet:

- Wie soll mit dem Problem der Stäube und Feinstäube umgegangen werden? Es ist bekannt, dass von dieser "Stoffgruppe" erhebliche Gesundheitsgefahren ausgehen. Die HLUG hat bei Immissionsmessungen Überschreitungen der künftigen EU-Grenzwerte für Staub festgestellt. Die Größe der Partikelgrößen, die medizinisch relevant sind, fällt. Maßgeblich ist die EU-VO vom 22.04.99 (Richtlinie 1999/30/EG) Die Landesärztekammer hält die Berücksichtigung dieser Frage für unbedingt erforderlich.
- Warum wird der Problembereich Ozon im Zusammenhang mit den Fluzeugemissionen nicht betrachtet? – Grundsätzlich ist die Schädigung von Ozon im Naturhaushalt in den höheren Mittelgebirgsteilen im weiteren Umfeld festzustellen. Dies muß bei der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes berücksichtigt werden.
- Warum erfolgt keine einzelstoffliche Betrachtung der Schadstoffe (Benzol. etc.)? Beim Landtagshearing wurde im Mai diesen Jahres auf die Ähnlichkeit von Kerosin- und Dieselabgasen hingewiesen

Fazit:

Ökologische Konsequenzen kann man nicht vermeiden, in man dem vor ihnen die Augen verschließt.

Öko-Systeme sind auch durch aufwendige Werbemaßnahmen nicht zu Verhaltensänderungen zu bewegen.