

26.4.2006

Ende des Erörterungstermins in Frankfurt

Wenige Wochen nach Ende des Erörterungstermins zum Ausbau des Frankfurter Flughafens zieht die Bundesvereinigung gegen Fluglärm das Fazit, dass auch der Regierungspräsident die vorgelegten Unterlagen der Fraport für ungenügend hält. Dies ergibt sich aus den diplomatisch gefassten Worten des Regierungspräsidenten Dieke „Wir haben noch bei so vielen Punkten Nachforderungen, wahrscheinlich, stellen müssen - oder die Planfeststellungsbehörde wird die Nachforderungen auf unsere Empfehlung hin wohl vornehmen, dass noch eine Menge nachgearbeitet wird“ – nach Ansicht der Bundesvereinigung ein vernichtendes Urteil über die Argumentation der Fraport.

Als Ergebnis des Erörterungstermins stellt die Bundesvereinigung fest, dass die die Bevölkerung schützenden Elemente des Mediationsergebnisses nur rudimentär umgesetzt werden sollen. So sind zahlreiche Ausnahmen vom Nachtflugverbot vorgesehen. Weder beantragte Fraport eine Begrenzung der Flugbewegungszahlen in den Tages- und Nachtrandstunden noch hat sie sich mit einer Kontingentierung von Lärm und Flugbewegungszahlen einverstanden gezeigt. Aktiver Lärmschutz ist fast überhaupt nicht vorgesehen; die Fraport verstößt damit auch gegen die Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss von 1971, auf lärmarme Flugverfahren hinzuwirken. Das Konzept zum passiven Schallschutz bleibt weit hinter dem Mediationsergebnis zurück. Die vorgesehene Führungsrolle der Fraport beim Lärmschutz wird nicht angestrebt. Angesichts dieser Missachtung der Lärmschutzvorgaben wies der stellvertretende Vorsitzende der Bundesvereinigung Fuld darauf hin, dass Hessische CDU, FDP und SPD nur einen Ausbau auf Basis des Mediationsergebnisses unterstützen, und forderte auch die hessischen Abgeordneten im Bundestag auf, sich gegen Vorgaben auf Bundesebene zur Wehr zu setzen, die eine Umsetzung des Mediationsergebnisses zumindest erschweren, wenn nicht gar unmöglich machen.

Es wurde im Verlauf der Erörterung deutlich, dass in den Unterlagen ein beschönigendes Bild der Ausbaufolgen dargestellt wird. Eine Rechtfertigung, warum der Hubverkehr ausgerechnet im Rhein-Main-Gebiet abgewickelt werden muss, erfolgte nicht. Der Prognosezeitraum wurde zu kurz gewählt, es wurde nicht die Kapazität in die Auswirkungsbetrachtungen eingestellt, sondern nur ein im Jahr 2015 erwartetes Verkehrsaufkommen. Bei der Lärmberechnung wurden Ansätze gewählt, die offenbar zu einer Unterschätzung der Lärmimmission führen; besonders gravierend ist hierbei, dass die Fraport einen Anteil der Ostbetriebsrichtung dem Gutachter nannte, der deutlich geringer ist als in den letzten 10 Jahren. Die Lärmauswirkungen wurden hinsichtlich langfristigen gesundheitlichen Auswirkungen, Schlafstörungen, Kommunikationsstörungen und Belästigung verharmlost; die Gutachter haben Literatur nur selektiv ausgewertet. Völlig unzureichend wurde die Sicherheitsproblematik untersucht;

neben einer Unterschätzung des Risikos blieben völlig unberücksichtigt u.a. die ICE-Strecke, Schulen und Kindergärten sowie das Risiko für Menschen auf dem Flughafengelände. Das Vogelschlagrisiko im Bereich der Mainbrücken wurde nicht angemessen ermittelt. Das Kleinrechnen von Auswirkungen wurde besonders deutlich bei der Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Wirbelschleppen – das diesbezügliche Gutachten weist keinerlei Risiko für Raunheim aus, wogegen in den Jahren 1995-1999 immerhin 9 Fälle im Bereich Raunheim-Rüsselsheim dokumentiert sind, bei denen die Fraport Schadensersatz geleistet hat.

Auch das Hauptargument für die Rechtfertigung des Ausbaus, die Entstehung neuer Arbeitsplätze, konnte von der Antragstellerin nicht schlüssig vorgetragen werden. Die vorgelegte Berechnung basiert nicht nur auf veralteten Zahlen; auch die Methodik, die auf eine einfache Korrelation von Wirtschaftswachstum und Flughafenentwicklung beruht, ist nicht zum Nachweis eines positiven Effekts geeignet. Ein Kennzahlenvergleich lässt auch die Möglichkeit einer negativen Arbeitsplatzentwicklung erkennen; die Überleitung zu Absolutzahlen ist nicht nachvollziehbar.

Derzeit offen ist der Ausgang des Änderungsverfahrens zum Landesentwicklungsplan. Vorgesehen war die Beschlussfassung im 2. Halbjahr 2005; diese ist nicht erfolgt. Im Sommer 2005 erfolgte die Öffentlichkeitsbeteiligung; hierbei wurde erkennbar, dass die Änderung sich weitgehend auf die von der Fraport vorgelegten Gefälligkeitsgutachten stützt. Darüber hinaus wurden auch Gutachten zur Istsituation des Risikos im Bereich der Ticona berücksichtigt; diese Gutachten zur Istsituation waren aber zum Zeitpunkt der Auslegung nicht fertig gestellt, nicht veröffentlicht und nicht zugänglich. Es läuft deshalb ein Beschwerdeverfahren bei der EU-Kommission wegen Missachtung der Umweltinformations-Richtlinie; die Bundesvereinigung hält das Beteiligungsverfahren aufgrund der bewussten rechtswidrigen Zurückhaltung von Informationen für nicht ordnungsgemäß.

Dr.-Ing. Berthold Fuld

Stellv. Vorsitzender

Rückfragen unter Tel. 06172 928928 oder 0178 2928928