



Immer höhere Hürden

Für die Ausbaubetreiber wird es schwieriger, ihr Projekt durchzusetzen: Sicherheitsfragen treten stärker in den Vordergrund

Er wird immer stärker: Der Wind, der den Betreibern des Flughafen-Ausbaus ins Gesicht bläst. Schon im Raumordnungsverfahren 2002 sind 45.000 Einwendungen gegen das Projekt eingegangen. Beim Planfeststellungsverfahren (PFV) für die Airbus A-380-Wartungshalle, die den Beteuerungen der Fraport AG zufolge nichts mit dem Gesamtausbau zu tun haben soll, waren es 41.000. Und beim Erörterungstermin in Mörfelden geht es für die Vertreter der Fraport AG derzeit reichlich ungemütlich zu. Auf breite Akzeptanz in der Region Rhein-Main deutet das nicht. Für das im September eingeleitete Verfahren zum „großen Flughafenbau“ ist jedenfalls mit erheblich mehr Einsprüchen zu rechnen!

Immer drängender treten auch Sicherheitsfragen in den Vordergrund. Der Beinahe-Absturz einer Verkehrsmaschine in München hat gezeigt, dass trotz modernster Landehilfen auch renommierte Fluggesellschaften von einer derartigen Katastrophe betroffen sein können. In München war eine Notlandung noch möglich, weil freie Flächen zur Verfügung standen. Der Verein Deutscher Fluglärmdienst fordert deshalb zurecht die hindernisfreie Gestaltung von

Anfluglinien. In Rhein-Main sieht dies freilich anders aus: Der Flughafen liegt in dicht bebautem Gebiet, und bei Verwirklichung der Nordwestbahn würde gerade beim besonders kritischen Landeanflug das mit hoch giftigen Chemikalien arbeitende Chemiewerk Ticona überflogen. Die Folgen eines Absturzes wären hier kaum kalkulierbar.

Nicht unterschätzt werden darf das Risiko durch Vogelschlag. Die künftige Einflugschneise läge in einem bedeutenden europäischen Vogelzug-Korridor. Und auch wenn es die Fluggesellschaften gerne verschweigen: Ein Zusammenstoß mit einzelnen Vögeln oder Vogelschwärmen kann zum Absturz führen. Die Risiken summieren sich kräftig, so dass sich jetzt auch die EU-Kommission mit dem erhöhten Sicherheitsrisiko durch den geplanten Ausbau beschäftigt.

Hinzu kommen der drohende Verlust unersetzlicher Bannwaldflächen, die Zerschlagung von Naherholungsfunktionen und eine erhebliche Zunahme des Fluglärms. Eine weitere Verschlechterung der Lebensqualität in der Region aber ist nicht hinnehmbar - die Hürden für die Fraport AG werden immer höher. ■



„Pulverfass Rhein-Main“: Ein voller Erfolg war die Demonstration gegen die geplante Landebahn in der Nähe der Chemiefabrik Ticona.

Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger!

Die Diskussion um den Ausbau des Frankfurter Flughafens hat in den vergangenen Wochen eines deutlich gezeigt: Eine Erweiterung des Airports passt einfach nicht in unsere Region.

Die hier lebenden Menschen sind schon jetzt Belastungen ausgesetzt, die die Grenzen des Erträglichen oft überschreiten. Hinzu kommen erhebliche Risiken, die von den Ausbaubetreibern gerne heruntergespielt werden. Da ist zum einen die Lage des Chemiewerks Ticona mitten in der geplanten Einflugschneise. Der TÜV Pfalz nennt das Risiko in seiner jüngsten Expertise „kritisch“. Wir von der Initiative „Zukunft Rhein-Main“ haben schon lange hierauf hingewiesen, aber erst allmählich Gehör gefunden.



In München ging ein Beinahe-Absturz glücklicherweise glimpflich aus, weil freie Flächen für eine Notlandung zur Verfügung standen. Rund um Rhein-Main fehlen diese aber fast völlig. Unterschätzt wird auch die Vogelschlagproblematik, zu der Sie weitere Informationen in der nunmehr zehnten Ausgabe unseres Extrablattes finden.

Was wir brauchen, sind intelligente statt in Beton gegossene Lösungen. Hierzu zählt die Kooperation mit anderen Flughäfen, aber auch eine bessere Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln. Die Zukunftsfähigkeit der Region hängt nicht allein am Flughafen.

Dem Extrablatt beigelegt ist ein Einwendungsbogen zum Planfeststellungsverfahren. Meine Bitte an Sie: Füllen Sie ihn aus und dokumentieren Sie, dass sich unsere Region nicht alles gefallen lässt.

Eine interessante Lektüre wünscht

Enno Siehr

Landrat des Kreises Groß-Gerau

Knappe Frist für Einwendungen

Nach Auslegung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren bleiben Bürgerinnen und Bürgern sechs Wochen Zeit, um ihre Bedenken gegen den Flughafenausbau zu formulieren

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens tritt in seine entscheidende Phase: Am 9. September 2003 hat die Fraport AG das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, den wichtigsten Schritt auf dem Weg zur Baugenehmigung. Bis Ende vergangenen Jahres war das Regierungspräsidium (RP) Darmstadt als Anhörungsbehörde damit beschäftigt, die insgesamt 50 mit Plänen und Erläuterungen gefüllten Ordner auf ihre Vollständigkeit zu überprüfen.

Für das Frühjahr 2004 wird nun die öffentliche Auslegung der Planunterlagen erwartet. Diesen Termin sollte sich jeder, der Einwände gegen die Flughafen-Erweiterung hat, genau merken. Für die Dauer von vier Wochen werden die Unterlagen bei den Gemeindeverwaltungen ausgelegt, damit betroffene Bürgerinnen und Bürger sie einsehen und sich ein Bild über mögliche Auswirkungen auf ihre Wohn- und Arbeitssituation machen können. Nach Ablauf der Auslegung ist Eile geboten: Bis zwei Wochen nach deren Ende besteht Gelegenheit, bei den Gemeinden oder direkt

beim RP (Luisenplatz 2, 64283 Darmstadt) eine Einwendung abzugeben. Der Zeitraum für mögliche Einsprüche bleibt also auf sechs Wochen beschränkt!

Tipps, wie eine Einwendung formuliert werden kann, erteilt die Initiative „Zukunft Rhein-Main“ (Telefon 06152/989142 und 989391). Vorbereitete Bögen sind auch im Internet unter www.profutura.net erhältlich. Wer bereits im Raumordnungsverfahren oder im Planfeststellungsverfahren zur A-380 Werft seine



Der Graureiher - seine Flugbahn kreuzt die von Verkehrsmaschinen.

Einwände geltend gemacht hat, bekommt ein solches Formular automatisch zugesandt.

Parallel zur Auslegung erfolgt die Behördenbeteiligung. Einige aus Sicht der Kommunen sehr kritische Punkte wie das Sicherheitsrisiko Ticona, benachbarte Tanklager oder die unterschätzte Vogelschlag-Problematik sind auf dieser Seite dargestellt.

Nächster Schritt ist dann der Erörterungstermin. An ihm dürfen Bürgerinnen und Bürger nur teilnehmen, wenn sie zuvor Einspruch eingelegt haben. Unter Federführung des RP werden bei diesem mehrwöchigen Termin alle Einwendungen von Privatleuten und Behörden mit der Fraport AG erörtert.

Danach muss das RP innerhalb eines Monats eine Stellungnahme an das Wirtschaftsministerium abgeben, das für die Planfeststellung zuständig ist und einen Beschluss erlässt. Dieser wird öffentlich bekannt gemacht. Rechtlich Betroffene können dagegen klagen. ■

Ausbau-Risiko I: Das Ticona-Werk

Größter Knackpunkt der Ausbaudiskussion war in den vergangenen Monaten das Sicherheitsrisiko. Das hoch giftige Chemikalien verarbeitende Chemie-Werk Ticona läge beim Bau der Nordwestbahn direkt in der Einflugschneise. Gerade beim Landeanflug aber ist die Absturzgefahr am größten. Deshalb halten längst nicht nur Ausbau-Gegner, sondern selbst Piloten und Fluglotsen die Planungen für mehr als bedenklich.

Im seit Jahrzehnten am Standort arbeitenden Werk wird der Kunststoff Polyacetal hergestellt, der etwa in der Luftfahrt oder zur Herstellung von Handyschalen verwendet wird. Bei der Produktion verarbeitet das Werk jährlich über 100.000 Tonnen Methanol und Formaldehyd, in geringeren Mengen auch die äußerst aggressive Chemikalie Bortrifluorid. Aufgrund der Art und Menge dieser Stoffe ist die Ticona als Risikobetrieb eingestuft.

Auch der TÜV Pfalz, der sich mit früheren Gutachten auseinandersetzt, sieht beim geplanten Ausbau den Grenzbereich des Akzeptablen erreicht.

Ausbau-Risiko II: Verstoß gegen EU-Recht

Nicht nur innerhalb Deutschlands kocht es. Auch die Europäische Union beschäftigt sich inzwischen mit dem Problemfall Ticona. Die Frankfurter Flughafen-Ausbau-Gegner (FAG) haben im September 2003 Beschwerde bei der Europäischen Kommission eingereicht. Sie sind der Auffassung, dass Fraports Ausbaupläne gegen die Seveso-II-Richtlinie der EU verstoßen. Diese Vorschrift wurde nach schweren Industrieunfällen wie der Explosion im Feuerwerkskörperlager im niederländischen Enschede erlassen. Sie regelt die Abstände zwischen Verkehrsanlagen und Betrieben, in denen gefährliche Stoffe verwendet werden.

Nach erster Einschätzung der Europäischen Kommission hätten diese Vorgaben bereits im Raumordnungsverfahren berücksichtigt werden müssen. In einem Schreiben heißt es: „Nach einer ersten Analyse des Sachverhalts gehen die Dienststellen der Kommission davon aus, dass Artikel 12 der Seveso-II-Richtlinie verletzt wurde.“ Für eine abschließende Beurteilung hat sie daher um weitere Unterlagen gebeten.

Ausbau-Risiko III: Vogelschlag

In der öffentlichen Wahrnehmung spielt der Vogelschlag bislang eine untergeordnete Rolle. Kein Wunder, schließlich schweigen Fluggesellschaften das Thema gerne tot. Der Zusammenstoß mit Vogelschwärmen oder einzelnen Vögeln kann zum Absturz von Maschinen führen - bei der geplanten Landebahn läge dieses Risiko bis zu 1000 Mal höher als derzeit.

Das belegt eine Studie der Initiative „Zukunft Rhein-Main“, für die das Vogelaukommen am Main gezählt wurde. Das für die Nordwest-Bahn vorgesehene Gelände liegt an einem der großen europäischen Vogelzug-Korridore, der als Lebens- und Überwinterungsraum für Wasservögel herausragende Bedeutung besitzt. Auf dem nahen Mönchwaldsee rasten zudem bis zu 1000 Wasservögel.

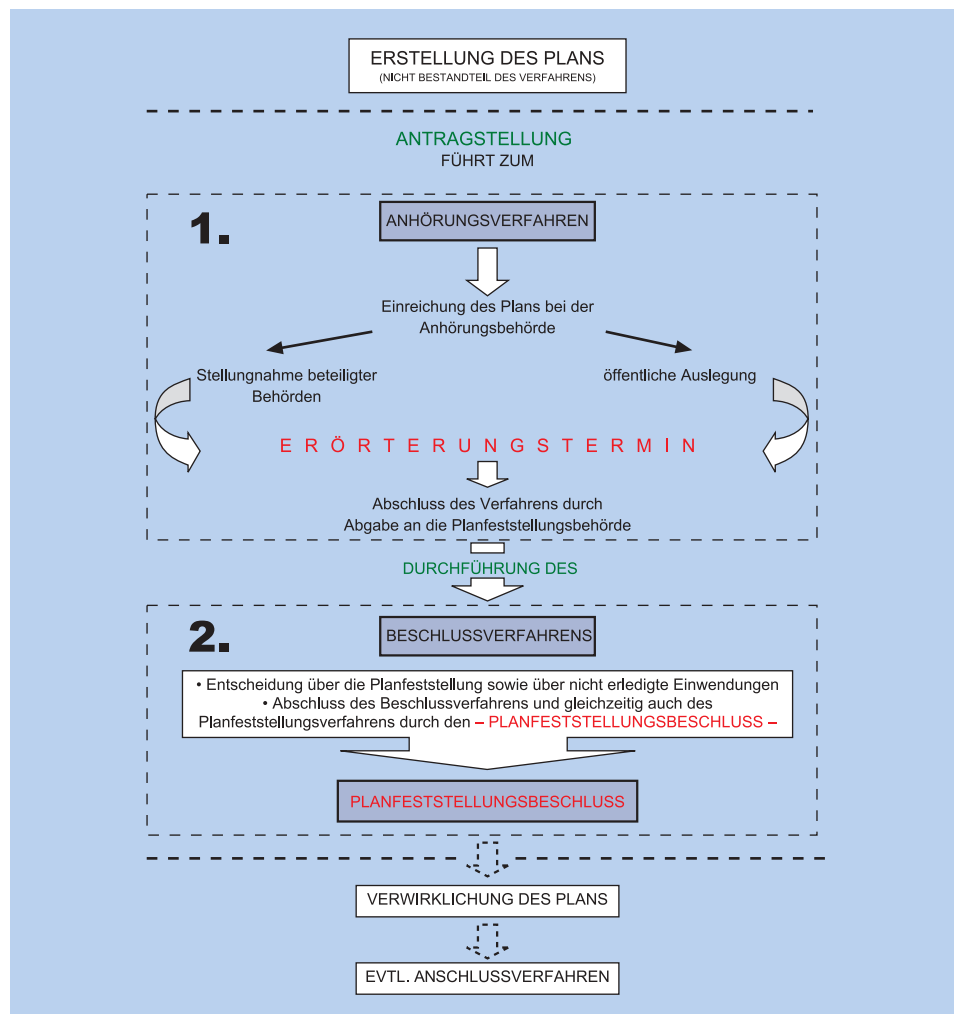
Vor allem Lachmöwen, Tauben, Kormorane und Graureiher sind in großer Zahl anzutreffen. Von Dezember bis März überwintern hier Vogelarten wie Krähen aus Osteuropa. Nicht minimieren lässt sich das von Wasservögeln ausgehende Vogelschlagrisiko - sie halten an ihren Gebieten fest.

Hintergrund: Die Planfeststellung

Der Neu- oder Ausbau von Straßen, Schienenwegen oder Flughäfen erfordert in der Regel ein Planfeststellungsverfahren (PFV). Hierbei handelt es sich um eine Art Baugenehmigungsverfahren. Wie beim Bau eines privaten Hauses wird nach Prüfung und Beurteilung der Rechtmäßigkeit und der möglichen Auswirkungen auf die Umgebung eine Baugenehmigung erteilt oder verweigert.

Dieser so genannte „Planfeststellungsbeschluss“ hat aber eine wesentlich weiter reichende Rechtswirkung. Neben der Baugenehmigung werden durch ihn alle weiteren für das Vorhaben notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen erteilt. So beinhaltet er Abrissgenehmigungen sowie wasser- und forstrechtliche Genehmigungen wie die Erlaubnis, Wald zu roden. Darüber hinaus ist der Beschluss die Grundlage für eventuell später folgende Enteignungsverfahren. Durch ihn werden die Eigentumsverhältnisse zwar nicht geändert, doch erlaubt er dem Vorhabenträger, die im Plan festgestellten Grundstücke in Anspruch zu nehmen.

Das PFV ist das entscheidende Verfahren, in dem Bürgerinnen und Bürger auf Beeinträchtigungen, die ihnen entstehen, hinweisen und Einspruch dagegen erheben können. Weitere Verfahren gibt es nicht! ■



„Entwicklung nicht lähmen“

Fraport AG scheitert mit Klagen gegen Kelsterbach und Raunheim - Vermarktung des Caltex-Geländes nun möglich

Die Fraport AG ist mit ihrer Klage gegen Bebauungspläne der Städte Kelsterbach und Raunheim gescheitert. Die beiden Kommunen weisen auf dem ehemaligen Caltex-Gelände in unmittelbarer Nähe zur geplanten Nordwest-Bahn ein Gewerbegebiet aus. Grund der Klage vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) in Kassel war die vorgesehene Bauhöhe von bis zu 59 Meter an genau der Stelle, an der die Flugzeuge am niedrigsten über das Gelände fliegen würden.

Die Fraport AG hatte sich hierdurch in ihren eigenen Rechten verletzt gesehen. Der VGH hat die Klage aber als unbegründet abgelehnt, eine Revision wurde nicht zugelassen. Der Beschluss für die Bebauungspläne erfolgte bereits im Herbst 2001 – zu einem Zeitpunkt, als noch drei Ausbauvarianten diskutiert wurden. Wie

die Kasseler Richter bestätigten, war die Planung damals noch nicht hinreichend konkret, um den Gemeinden vorwerfen zu können, sie hätten die Erweiterungsabsichten des Flughafens nicht berücksichtigt. Thomas Jühe, Bürgermeister der Stadt Raunheim, sieht sich durch das Urteil in seiner Rechtsauffassung bestätigt: „Es kann nicht sein, dass eine ganze Region in ihrer Entwicklung gelähmt wird, nur weil im Mediationsergebnis zwölf verschiedene Landebahnen als Möglichkeiten der Erweiterung genannt werden“, sagt er.

Nach der Urteilsverkündung kann nun endlich die Vermarktung des Areals vorangehen. Auf dem 100 Hektar großen ehemaligen Raffineriegelände sollen rund 12.000 Arbeitsplätze in hochwertigem Gewerbe, Logistikunternehmen und Dienstleistungsbetrieben entstehen. ■

Unerwarteter Andrang

Mit einem derartigen Ansturm hatten die Organisatoren des Erörterungstermins zum Bau der geplanten Wartungshalle für Airbus 380-Flugzeuge wohl nicht gerechnet: Am ersten Tag begehrten über 1000 Einwender Einlass, mehr, als die Halle im Mörfelder Industriegebiet überhaupt fasst. Teils chaotische Einlasskontrollen führten dazu, dass etliche Privatleute und Behördenvertreter bis zu zwei Stunden in der Kälte ausharren mussten, ehe sie in den Saal durften. Am darauffolgenden Tag wurden die behandelten Punkte dann wiederholt, weil am ersten nicht alle Einwender in der Halle Platz fanden. Die Sprecher der Initiative „Zukunft Rhein-Main“, Groß-Geraus Landrat Enno Siehr, der Mainzer Oberbürgermeister Jens Beutel und Flörsheims Bürgermeister Ulrich Krebs übten Kritik an den Zuständen und erneuerten ihre Forderung, Standortalternativen auf dem Flughafen-Gelände zu nutzen, statt über den Zaun hinauszugehen und Bannwald zu vernichten.



Lange Schlangen bildeten sich vor der Garmy-Halle im Mörfelder Industriegebiet beim Erörterungstermin zum Bau der A-380-Werft. Am ersten Tag waren über 1000 Einwender erschienen.

„Vernehmbar NEIN sagen“

Die Stadt Mainz (200.000 Einwohner) befürchtet bei einem weiteren Ausbau des Flughafens eine erhebliche Lärmzunahme. Das Extrablatt sprach mit Oberbürgermeister Jens Beutel (57/SPD) und dem Umweltdezernenten Wolfgang Reichel (52/CDU).

Extrablatt: Die Planungsvorhaben „Ausbau Flughafen“ gehen 2004 in die entscheidende Phase... ?



Jens Beutel: Wir kämpfen seit Jahren gegen den Ausbau, da die Nachteile für die Menschen mögliche wirtschaftliche Vorteile deutlich überlagern werden. Dabei bestreiten wir die Bedeutung des Flughafens keineswegs. Doch der Ausbau in der von Fraport geplanten Dimension ist der berühmte Schritt zuviel: Die Region ist nicht nur Wirtschaftsstandort, sie ist auch Lebensmittelpunkt für mehr als vier Millionen Menschen, deren Alltag, Erholung und Nachtruhe in einem Ausmaß verlärmert würde, das schon heute nicht mehr zu akzeptieren ist. Es ist an der Zeit, im Verfahren weithin vernehmbar NEIN zu sagen.

EB: Gibt es in diesem Rahmen konkrete Aktionen?



Wolfgang Reichel: Natürlich. Wir werden mit der ZRM während der Offenlage mit einer Informationskampagne in Innenstadt und Vororten die Möglichkeit und den Sinn der Einwendungen für die Bürger erläutern, mit denen der Protest als auch spätere Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden können. Der Ausbau würde die Auswirkungen auf Mainz nochmals verschärfen. Legen die Behörden später ein Schallschutzfenster-Programm auf, hat jeder Bürger im festgelegten, stark belasteten Bereich Anspruch auf Berücksichtigung. Kommt ein solches Programm jedoch nicht zustande, kann ein Bürger ohne vorherige Einwendung juri-

stisch nichts geltend machen: „Ohne Einspruch kein Anspruch“.

EB: Es gibt viele Diskussionen um das Chemiewerk Ticona...

W. Reichel: Es bleibt abzuwarten, welches Gutachten von der Störfallkommission letztlich als zutreffend angesehen wird - die Beurteilungen der Absturzwahrscheinlichkeiten gehen ja eklatant auseinander. Fakt bleibt, dass der Überflug von Ticona in geringer Höhe - mit 1000 Mitarbeitern und der Verarbeitung hochgefährlicher Substanzen - eine nicht zu tolerierende Gefährdung darstellt. Fraport scheint der Ansicht, dass Ticona direkt neben dem Flughafen gar weiter wachsen kann. Das ist schon eine bemerkenswert ignorante Position. Käme es zu einem Absturz, droht ein „Domino-Effekt“ mit eklatanten Folgen. Die Sicherheit der Bürger in Rhein-Main muss oberste Priorität genießen. Dies lässt nur wenig Spielraum, die Antwort liegt auf der Hand.

EB: Die Offenlage bietet den Bürgerinnen und Bürgern Gelegenheit, Einblick in die Akten zu nehmen...

J. Beutel: Ja. Es werden 50 Ordner mit Planungsunterlagen ausliegen - dies ist für den Laien schwer zu bewältigen. Wir tragen Sorge dafür, dass Bürgerfragen von unseren Mitarbeitern inhaltlich nachvollziehbar beantwortet werden. Und wir werden die Mitbürger nachdrücklich anhalten, ihre Einwendungen geltend zu machen. Klar ist aber auch, dass die ZRM - und damit auch städtische Vertreter - das PFV zum Ausbau vom ersten Tag an mit juristischem und fachlichem Sachverstand begleiten werden. Mainz und die Region lehnen weitere Belastungen ab, dies werden wir mit Nachdruck betonen.

Adressen und Infos

Fluglärmbeschwerdetelefon der Flughafen Frankfurt/Main AG
 Ausbauprogramm Flughafen
 60547 Frankfurt/Main
 Infotelefon/Fluglärmtelefon: 0800/2345679
 Kostenfrei rund um die Uhr besetzt

Kreis Groß-Gerau
 Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung und „Zukunft Rhein-Main – Aktion gegen Flughafen ausbau“
 Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau
 Wilhelm-Seipp-Straße 4, 64521 Groß-Gerau
 Telefon: 06152/989142
 E-Mail: wubf@kreisgg.de
 www.zukunft-rhein-main.de

Regionales Dialogforum (RDF)
 Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums
 Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim
 Telefon: 06142/798791
 www.dialogforum-flughafen.de

Bündnis der Bürgerinitiativen
 „Keine Flughafenerweiterung“
 Winfried Heuser
 An der Kreuzheck 6, 60529 Frankfurt/Main
 Telefon: 069/355464
 E-Mail: winfried.heuser@t-online.de
 www.flughafen-bi.de

Mainzer Bürgerinitiative gegen die Flughafenerweiterung Rhein-Main
 c/o Interkulturelles Zentrum
 Rheinallee 3d, 55116 Mainz
 Telefon: 06131/9325626
 E-Mail: MainzerFlughafenBI@web.de

BUND LV Hessen
 Triftstraße 47, 60528 Frankfurt
 Telefon: 069/6773760
 Thomas Norgall
 E-Mail: thomas.norgall@bund.net
 www.bund-hessen.net

BUND LV Rheinland-Pfalz
 Gärtnergasse 16, 55116 Mainz
 Telefon: 06131/231973
 E-Mail: bund.rheinlandpfalz@bund.net

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/Main (KAG)
 Wilhelm-Seipp-Str. 4, 64521 Groß-Gerau
 Telefon: 06152/989684
 E-Mail: kag-ffm@gmx.de
 www.kag-flughafen-ffm.de



Aktion gegen Flughafen-Ausbau

Info-Telefon: 06152/989142 und 989391

Weitere Internetadressen

www.fluglaerm.de
 www.ig-fluglaerm.de
 www.mediation-flughafen.de
 www.profutura.net
 www.rm-institut.de

Impressum

Herausgeber: Kreisverwaltung Groß-Gerau
 Presse- und Informationsamt