

Liebe Mitglieder, Spenderinnen, Spender und Förderer,

seit vergangenem September wurde in der Stadthalle in Offenbach der Antrag der Fraport AG zur Errichtung einer neuen Landebahn und des Terminals 3 sowie weiterer, umfangreicher Änderungen des derzeitigen Zustandes "erörtert". Dieser vom Gesetz vorgeschriebene Verfahrensschritt diente dazu, die schriftlichen Einwendungen – allein rund 127.000 kamen von Bürgerinnen und Bürgern – mündlich vorzutragen, zu bekräftigen und zu ergänzen. Dieser Teil des Planfeststellungsverfahrens ist nunmehr beendet.

Es wird uns oft die Frage gestellt, was das denn gebracht habe, und darauf wollen wir nachfolgend einige Antworten geben. Sie können nur kurz sein, denn das Thema ist sehr vielgestaltig. Das Protokoll des Erörterungstermins wird wahrscheinlich über 150.000 Seiten stark sein.

Es ist vor allem deutlich geworden, dass die von der Vorhabensträgerin eingereichten Unterlagen fehlerhaft und unvollständig sind. Dies hat sogar der Regierungspräsident in Darmstadt eingesehen und in seiner Pressekonferenz am 3.4.2006 ausgeführt, dass nach seiner Meinung von Fraport ganz erheblich nachgebessert werden müsse. Allein schon dies entkräftet das Argument, die Ausbaueegner seien daran schuld, dass das Planfeststellungsverfahren zu lange dauere, denn dieser Mangel ist doch alleine der Antragstellerin zuzurechnen. Das Aufzeigen dieser Mängel dürfen wir uns durchaus als Erfolg zurechnen.

Insbesondere ist die Bedarfsprognose nicht haltbar. Dies hat die Anhörungsbehörde, das Regierungspräsidium in Darmstadt, ebenfalls erkannt und schon während des Erörterungstermins der Genehmigungsbehörde, dem Hess. Ministerium für Wirtschaft und Verkehr, zwecks Weiterleitung an die Fraport AG ein Schreiben zugestellt, in dem ganz erheblicher Nachbesserungsbedarf angemeldet wird. Fast alle Zahlen der Flughafenbetreiberin waren, wenn man es zurückhaltend ausdrückt, zu ihren Gunsten schön gerechnet. Wenn man es deutlich sagen will: Die Fraport AG hat gelogen.

Lüge war insbesondere die – inzwischen auch zurückgenommene Behauptung – nach dem Bau der neuen Landebahn könnten rund 657.000 Flugbewegungen jährlich abgewickelt werden. Es ist inzwischen unstrittig, dass mit dem angestrebten System bis zu 900.000 (andere sprechen sogar von 1 Million) jährliche Starts und Landungen verwirklicht werden könnten. Das hat aber Auswirkungen auf alle anderen Lasten eines Ausbaus: Dies würde mehr Lärm, ein größeres Absturzrisiko, höheren Schadstoffausstoß, stärkere Gesundheitsschäden und mehr Eingriffe in die Natur nach sich ziehen und eine größere Anzahl von Immobilien würde im Wert gemindert. Mit anderen Worten: Diese **Kapazitätslüge** hat zwingend zur Folge, dass auch alle sonstigen Behauptungen nicht zutreffend sind. Zu dieser Lüge gehört auch, dass behauptet wird, auf das neue System passten (nur) 120 Flugbewegungen pro Stunde. Auch hier spielt die Gegenseite mit falschen Karten, es sind

wesentlich mehr Bewegungen technisch möglich. Auf meine Frage im Erörterungstermin, ob Fraport bereit sei, den Planfeststellungsantrag auf 657.000 Flugbewegungen jährlich und 120 stündlich zu beschränken, erntete ich nur arrogante Ablehnung.

Besonders deutlich ist die **Lärmlüge** geworden. Die von Fraport beauftragten "Gutachter" haben gar kein eigenes Gutachten verfasst, sondern auf wenigen Seiten eine sog. Synopse hergestellt, also angeblich wissenschaftliche Ausarbeitungen über die Auswirkungen des Fluglärms auf die menschliche Gesundheit zusammengefasst. Es hat sich gezeigt, dass die Ergebnisse der neueren medizinischen Lärmwirkungsforschung gerade nicht berücksichtigt wurden. Der "Hauptgutachter", Prof. Jansen, musste offenbaren, dass seine 30 Jahre zurückliegende Untersuchung nur aus der Begutachtung zweier gesunder junger Männer in einem Labor bestand, die nicht etwa ganze Nächte lang mit Fluglärm beschallt wurden, sondern lediglich mit einem nur Sekundenbruchteile währenden Überschallknall. Darauf stützt er seine Aussage, Fluglärm sei für die menschliche Gesundheit und einen erholsamen Schlaf nahezu ohne Belang (!!).

Nach der Meinung der Flughafensbetreiberin und der von ihr bezahlten Gutachter soll man selbst an heißen Sommertagen nur hinter geschlossenen Fenstern leben. Bei Kindergärten und Schulen würde eine wenige Minuten andauernde Lüftung genügen. Auf einen ungestörten Aufenthalt im Freien und im Garten müsse man eben verzichten. Kinder im Freien machten selbst soviel Krach, dass der Fluglärm keine Rolle mehr spiele.

Das ist natürlich alles Unsinn. Die Wirkungen hoher Dauerschallpegel und Spitzenpegel auf die menschliche Gesundheit müssen nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen neu bewertet werden; Alte, Kranke, Vorbelastete und insbesondere Kinder müssen als besonders schutzwürdig anerkannt werden.

Im Erörterungstermin ist auch offenbar geworden, dass die Antragsunterlagen alles andere als vollständig sind. Zugesagte Untersuchungen sind entweder unterschlagen worden oder wurden nicht durchgeführt. Um nur ein Beispiel zu nennen: In Flörsheim würden bei einem Ausbau Wohnungen und auch Kindergärten in weniger als 150 Meter Höhe überflogen. Es sind keinerlei Untersuchungen vorhanden, wie sich dies auf die Menschen auswirkt, von den auf die Gebäude treffenden Wirbelschleppen der Flugzeuge ganz zu schweigen. Diese nicht vorhandenen Untersuchungen sind nur als **Vollständigkeitslüge** zu bezeichnen.

Zu dieser gehört auch, dass die Flugrouten gerade nicht planfestgestellt werden, also auch jederzeit geändert werden können. Kein Bürger kann also genau abschätzen und wissen, wie hoch seine Belastung bei einem Ausbau sein würde – ein unmögliches Verfahren.

Es sind noch weitere Lügen offenkundig geworden: So etwa die **Risikolüge**. Das Ticona-Werk, ein sog. Störfallbetrieb (ein solcher ist auch der Flughafen), verarbeitet gefährliche, explosive und krebserregende Stoffe und wird schon jetzt in geringer Höhe überflogen; die neue Landebahn soll bis an dessen Zaun herangebaut werden. Die Flugzeuge würden dort gerade einmal 40 Meter über Grund fliegen. Das Katastrophenszenario bei einem Absturz ist kaum vorstellbar. Die Lärmbelastung der etwa 1.000 Mitarbeiter wäre enorm, die Wirbelschleppen könnten Menschen verletzen. Ein solch extremes Risiko kann nicht eingegangen werden. Wenn der Ministerpräsident Koch diesen Konflikt dadurch lösen will, dass Ticona enteignet wird, so ist dies keine seriöse Lösung: Eine Enteignung einer Aktiengesellschaft zugunsten einer anderen wäre juristisch ein Novum und würde das Land (nicht die Fraport AG, sondern den Steuerzahler, also uns alle) mehr als eine Milliarde kosten und ließe sich nicht von heute auf morgen verwirklichen. Im übrigen: Hier spielen Arbeitsplätze auf einmal keine Rolle!!

Zu der Risikolüge gehört auch, dass die durch Vogelschlag herrührende Absturzgefahr völlig negiert wird. Gerade da, wo die Flugzeuge kurz vor der Landung den Main überqueren müssen, verläuft eine uralte Vogelzugstraße mit oft tausenden täglicher "Benutzer".

Ich möchte gerne noch eine weitere Lüge ansprechen: Die **Mediations- oder Nachtflugverbotslüge**. Sowohl Fraport als auch die Fluggesellschaften, allen voran die Lufthansa, haben sich schon lange von dem Ergebnis des sog. Mediationsverfahrens verabschiedet. Zu denken ist hier insbesondere an die Tatsache, dass die Fluggesellschaften schon angekündigt haben, Klage gegen das angestrebte Mini-Nachtflugverbot für die Zeit von 23 bis 5 Uhr erheben zu wollen, obwohl auch sie diese Forderung der sog. Mediation mit unterschrieben hatten. Dann hätten wir die Situation, dass auch die neue Landebahn Tag und Nacht benutzt werden würde: Noch mehr Lärm, Schadstoffe, Absturzbedrohung usw. So etwas nennt man gemeinhin Rosinenpickerei. Im Mediationsendbericht war auch davon die Rede, dass die Bevölkerung in den sog. Tagesrandzeiten (22 bis 23 und 5 bis 6 Uhr) besonders geschont werden soll. Jetzt aber sollen in diesen beiden Stunden mehr Flugbewegungen abgewickelt werden, als derzeit während der gesamten Nacht!!

Auch zu dem öffentlichkeitswirksamsten Argument, der Schaffung neuer Arbeitsplätze, war im Erörterungstermin nichts Verbindliches zu hören. Es wird alles nur mit Prognosen begründet – zu deren (mangelnder) Qualität ist schon viel Zutreffendes gesagt worden. Der Verhandlungsführer der Fraport AG, Herr Amann, wurde ganz böse, wenn wir ihm diese **JOBLÜGE** vorgehalten haben. Kein Wunder: "Getroffener Hund bellt". Es wird auch keinerlei Sanktion für den Fall, dass die Prognosen Fraports nicht zutreffen, angeboten. Ich sehe schon die Vertreter der Antragstellerin maliziös grinsen, wenn im Endeffekt weniger Arbeitsplätze als landauf, landab behauptet, geschaffen werden, nach dem Motto "es war damals halt unsere Auffassung, und ein (ach so wissenschaftliches) Gutachten (das wir bezahlt haben) hat es doch so gesagt". Ich habe die Antragstellerin gefragt, ob sie bereit sei, für jeden Arbeitsplatz, der bis 2015 nicht geschaffen wird, einen Betrag von 50.000 Euro zu zahlen, etwa an eine gemeinnützige Institution oder zur Aufbesserung der Bezüge von Arbeitslosen. Natürlich schlug mir Unverständnis und Ablehnung entgegen. Übrigens: Die von mir soeben genannte Zahl ist noch recht niedrig bemessen, für einen Arbeitsplatz in der Industrie werden häufig viel höhere Summen aufgewendet, sprich investiert.

Ich habe in den vorstehenden Zeilen nur einige der Lügen aufgezeigt. Wie berechtigt das Wort **Lüge** ist, haben gerade die jüngsten Ereignisse gezeigt: In dem Verfahren zum Bau der A-380-Werft wurde seitens der Flughafenbetreiberin und der Lufthansa argumentiert, diese Halle müsse sofort und gleich – und natürlich auch wegen der Arbeitsplätze – gebaut werden. Das öffentliche Interesse überwiege gegenüber jeglichem Eingriff in die Natur und jeglicher zusätzlicher Lärmbelastung. Das Gericht, der Hess. Verwaltungsgerichtshof in Kassel, ist auf diese Lüge hereingefallen und hat die dagegen erhobenen Klagen abgewiesen. Jetzt zeigt sich, dass nur noch die halbe Halle (2 statt 4 Wartungsplätze) gebaut wird (mit dem wachweichen Versprechen, der andere Teil werde 2015 errichtet). Wo ist denn plötzlich das "überwiegende öffentliche Interesse" geblieben? Vielmehr hat nun die Lufthansa kein Interesse mehr an dem (vollständigen) Bau. Interessant wäre, was die Richter darüber denken, wie sie mit dieser vorsätzlichen Täuschung umgehen. Wir hoffen, dass sie daraus in etwaigen zukünftigen Verfahren ihre Lehren ziehen und nicht mehr so gutgläubig sind. Es hätte völlig ausgereicht, die ebenfalls neu errichtete CCT-Halle um nur 4 Meter höher zu bauen, um zwei Wartungsplätze für den Riesenvogel A 380 zu erhalten.

Ich konnte hier nur einige wenige Punkte aufzeigen, die im Erörterungsverfahren von den Einwendern aufgezeigt wurden und nach unserer Auffassung einen positiven Bescheid über den Antrag auf Bau einer neuen Landebahn unmöglich machen sollten. An dieser Stelle möchte ich ausführen, dass ich aus beruflichen und persönlichen Gründen leider nicht in der Lage war, am Erörterungstermin in der auch von mir gewünschten Häufigkeit teilzunehmen. Mir hatten über 1.200 Personen Vertretungsvollmacht erteilt. Ich hatte jedoch anderen Personen, die ebenfalls von Privateinwendern Vollmacht erhalten hatten (wie etwa Herrn Heuser oder Frau Martin) Untervollmacht erteilt (und umgekehrt hatte ich ebenfalls entsprechende Untervollmacht). Weiterhin hat unser Verein IAGL Frau Rechtsanwältin Ursula Philipp-Gerlach beauftragt, an den Tagen, an

denen das Thema "Lärm" auf der Tagesordnung stand, unsere Vorstellungen vorzutragen. Sie hat dies in hervorragender Weise getan und insbesondere die Belastung unserer "MustereinwenderInnen", teilweise in deren Gegenwart, dargestellt und argumentiert. Sie mögen daraus entnehmen, dass wir Sie, die Mitglieder und Förderer von IAGL, wie ich denke gut vertreten haben.

Die Städte und Gemeinden, die sich gegen den Flughafenausbau wenden, haben sich durch ihre Anwälte ebenfalls mit großer Sachkenntnis und Argumentationskraft im Erörterungsverfahren zu Wort gemeldet; dies gilt auch für den BUND Hessen.

Zum Schluß darf ich Ihnen noch vorstellen, wie das Planfeststellungsverfahren weitergeht: Die Anhörungsbehörde, das Regierungspräsidium Darmstadt, wird die Ergebnisse des Erörterungsverfahrens zusammenfassen und der Genehmigungsbehörde, dem Hess. Ministerium für Wirtschaft und Verkehr, einen Vorschlag für den Planfeststellungsbeschluss – oder dessen Ablehnung – unterbreiten. Dann wird der Minister entscheiden. Wir rechnen mit einer Entscheidung zum Ende des Jahres 2007.

Es wäre unrealistisch, zu glauben, dass eine Ablehnung des Antrags herauskommt. Der Kabinettschef, Ministerpräsident Koch, erklärt ständig öffentlich, dass genehmigt werde. Er kann auch nicht mehr zurück, ohne sein Ansehen schwer zu beschädigen. Den juristischen Sprengstoff nimmt er in Kauf.

Wie viel von diesem vorhanden ist, hat das Erörterungsverfahren gezeigt, aber auch die kürzliche Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld. Zwar ist dieser vom Gericht gestattet worden, aber unter strengen Auflagen: Ruhe in der Zeit von 0 bis 5 Uhr, in der Zeit von 22 bis 24 und von 5 bis 6 Uhr dürfen nur Flüge abgewickelt werden, für die ein besonderes Bedürfnis besteht. Die Schallschutz- und Entschädigungsprogramme müssen erheblich ausgeweitet werden, was den Ausbau enorm verteuert. Im übrigen sind, wie ich aus eigener Anschauung weiß (ich war in Berlin bei der dortigen Bürgerinitiative) die örtlichen Verhältnisse wesentlich anders als hier im Rhein-Main-Gebiet: Die Bebauung und die Menge der von einem Ausbau negativ Betroffenen ist bei uns wesentlich höher. Wir rechnen uns daher für die Gerichtsverfahren, also für die Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluss, nach wie vor sehr gute Chancen aus. Dass es mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit zu solchen Verfahren kommt, habe ich Ihnen schon dargelegt.

Und damit bin ich bei einer großen Bitte: Wir haben zwar schon eine namhafte Summe auf unserem Konto, aber noch lange nicht genug. Die Berliner "Kollegen" hatten eine "Kriegskasse" von 1 Million Euro. Auch wir brauchen für das Klageverfahren noch viel Geld. Dieses kann nicht erst während des Gerichtsverfahrens aufgebracht werden, sondern muss zu einem Großteil schon bei dessen Beginn – ich rechne damit Anfang 2008 – vorhanden sein. Wir können nur dann die MusterklägerInnen seriöserweise unterstützen, wenn wir diese von den Verfahrenskosten freistellen können. Zu diesen Kosten gehören nicht nur die Kosten unserer Anwältin, sondern man muss vorsichtigerweise auch einen Verlust des Rechtsstreits ins Kalkül ziehen, und dann müssen auch die gesetzlichen Gebühren der Gegenanwälte bezahlt werden. Besonders teuer würde es dann werden, wenn wir Gutachterkosten tragen müssten. Wir können uns auch nicht unbedingt darauf verlassen, dass die Städte und Gemeinden sich auch weiterhin gegen den Ausbau aussprechen (dortige Mehrheiten können wechseln) und gegen einen Ausbau klagen werden. Wir müssen uns daher so aufstellen, dass wir uns notfalls auch ohne fremde Hilfe wehren und gerichtliche Hilfe in Anspruch nehmen können.

Ich bitte Sie daher inständig, in Ihrer Spendentätigkeit nicht nachzulassen, sondern darüber hinaus im Freundes- und Bekanntenkreis neue Mitglieder zu werben. Die Personen, die uns anlässlich des Erörterungsverfahrens mit einer Einmal-Spende bedacht haben (an dieser Stelle vielen Dank dafür) bitten wir, als regelmäßig zahlende Mitglieder in unseren Verein einzutreten. Ein Beitrittsformular habe ich beigelegt. Recht gibt es nicht zum Nulltarif.

Mit freundlichem Gruß

(Hartmut Wagner), 1. Vorsitzender