

Sprechzettel

**Hessens Wirtschaftsminister Dr. Alois Rhiel
Pressegespräch**

**Entscheidung über den Planfeststellungsantrag zur
Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main**

**18.12.2007, 10.00Uhr
Landeshaus, Wiesbaden**

Es gelten das gesprochene und das gedruckte Wort!

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich begrüße Sie zur heutigen Pressekonferenz, auf der ich meine Entscheidung über den Planfeststellungsantrag der Fraport AG zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main bekannt geben werde.

Heute morgen will ich Ihnen Inhalt und Begründung meiner Entscheidung ausführlich erläutern.

Danach werde ich diese Entscheidung per Unterschrift vollziehen.

Anschließend werden Frau Dr. h.c. Roth, Herr Dr. Bender und Herr Wichtel kurze Statements abgeben.

Und danach stehen wir Ihnen für Fragen zur Verfügung.

1 Zusammenfassung

1.1 Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses

Das wichtigste zusammengefasst:

Der Planfeststellungsantrag der Fraport AG zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main vom 08. September 2003 wird im Kern genehmigt.

Durch den Ausbau bleibt Frankfurt einer der acht weltweit wichtigsten Drehscheiben der Luftfahrt.

Der Flughafen kann kräftig weiter wachsen und so mehr als 40.000 neue Arbeitsplätze schaffen.

Das entspricht etwa der Anzahl der Beschäftigten bei Opel Rüsselsheim plus der Beschäftigten in den über 90 Unternehmen im Industriepark Höchst.

Der Flughafen bekommt ein völlig neues Gesicht.

Die Fraport AG darf eine 2.800 Meter lange Landebahn im Nordwesten des Flughafens Frankfurt Main im Kelsterbacher Wald neu bauen sowie ein neues Terminal 3 im Süden und zahlreiche weitere Gebäude, Verkehrswege und Anlagen errichten.

Die Erweiterung des Flughafens und die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest soll die Fraport AG in die Lage versetzen,

dem für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrsbedarf gerecht zu werden:

Im Jahr 2020 sollen 701.000 Flugbewegungen möglich sein. Zum Vergleich: Im Jahr 2006 gab es 489.000 Flugbewegungen, die Nachfrage lag gut 10 bis 15 Prozent höher.

Die neue Landebahn und die zusätzlichen Abfertigungsanlagen ermöglichen es, dass die Zahl der planmäßigen Flugbewegungen pro Stunde von derzeit rund 82 auf künftig 126 erhöht wird.

In Folge des Ausbaus wird die Zahl der Passagiere deutlich steigen können: von 52,8 Mio. im Jahr 2006 auf voraussichtlich 88,6 Mio. Passagiere im Jahr 2020.

Auch der Frachturnsatz kann dank des Ausbaus kräftig wachsen: 2020 wird die Abfertigung von 3,16 Mio. Tonnen Luftfracht und Luftpost möglich sein. Zum Vergleich: Im Jahr 2006 waren es 2,06 Mio. Tonnen.

Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet im Zeitraum von 23.00 bis 05.00 Uhr ein rechtssicheres Nachtflugverbot mit 17 Ausnahmen.

Ich werde darauf gleich näher zu sprechen kommen.

Die Abweichung vom Antrag der Fraport AG ist juristisch zwingend erforderlich. Denn anderenfalls wäre ein rechtssicheres Nachtflugverbot nicht möglich, der Planfeststellungsbeschluss wäre rechtswidrig und würde vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof bzw. vom Bundesverwaltungsgericht in diesen Teilen, die dem Schutz der Anwohner vor Lärm dienen, voraussichtlich aufgehoben werden.

Das Ziel des Planfeststellungsverfahrens lautete, eine gerichtsfeste Entscheidung über den Planfeststellungsantrag zu treffen.

Der Planfeststellungsbeschluss ist das Ergebnis einer gründlichen Prüfung des Antrags und eines intensiven Abwägungsprozesses, zu dem zahlreiche externe Fachleute, Gutachter und die Hinweise von vielen Einwendern beigetragen haben.

1.2 Kompatibel mit Mediationsergebnis

Auf eine zentrale Frage will ich noch vorweg eingehen, die Sie sich sicher auch stellen werden:

Beachtet der Planfeststellungsbeschluss das Ergebnis des Mediationsverfahrens ?

Üblicherweise zählen dazu die 5 Punkte:

- **Optimierung des vorhandenen Bahnsystems**
- **Kapazitätserweiterung durch Ausbau,**
- **Nachtflugverbot von 23.00 bis 05.00 Uhr,**
- **Anti-Lärm-Pakt,**
- **Einführung eines Regionalen Dialogforums**

Meine Antwort:

Ja, der Planfeststellungsbeschluss enthält ein rechtssicheres Nachtflugverbot mit Ausnahmen in der Mediationsnacht und ist kompatibel mit dem Ergebnis des Mediationsverfahrens.

Kritiker werden entgegen: „Formulierte die Mediation nicht ein ausnahmsloses Nachtflugverbot?“

Meine Antwort lautet:

Das stimmt. Aber in den sieben Jahren nach Abschluss des Mediationsverfahrens hat es mehrere Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts gegeben, die eine absolute Null für planmäßige Flüge in der Mediationsnacht für einen Weltflughafen wie Frankfurt Main als rechtwidrig erscheinen lassen.

Die Urteile zu den Flughäfen Berlin und Leipzig im Jahr 2006 waren weder für die Mediatoren noch für die Antragstellerin Fraport AG vorhersehbar.

1.3 Weiteres Verfahren

Der Planfeststellungsbeschluss besteht aus 2.515 Seiten und rund 400 Plänen.

Ein Exemplar füllt 23 DIN A4-Ordner.

Nachdem ich den Planfeststellungsbeschluss unterschrieben habe, wird er zur Druckerei gebracht.

Es werden Ausfertigungen erstellt für die Offenlage in 63 Kommunen und weitere für Zustellungen im ganzen Bundesgebiet.

Die Zustellung an die Fraport AG und an 63 Kommunen ist für den 07. und 08. Januar 2008 geplant.

Für den 07. Januar 2008 planen wir auch die Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses auf den Internetseiten des Hessischen Wirtschaftsministeriums – www.wirtschaft.hessen.de - sowie die öffentliche Bekanntmachung des verfügbaren Teils des Planfeststellungsbeschlusses in Anzeigen in großen Zeitungen der Rhein-Main-Region und im Staatsanzeiger.

Wenige Tage nach der Zustellung wird dann die 14-tägige Offenlage des Planfeststellungsbeschlusses in 63 Kommunen beginnen, voraussichtlich am Freitag, dem 11. Januar.

Ein früherer Beginn der Offenlage ist nicht möglich, weil zunächst die ortsübliche Bekanntmachung und die Öffentliche Bekanntmachung abgeschlossen sein müssen.

Die Fraport AG und die 63 Kommunen haben ab Zustellung einen Monat Zeit, um Rechtsmittel gegen den Planfeststellungsbeschluss einzulegen.

Privatpersonen dürfen gegen den Planfeststellungsbeschluss klagen, sofern sie eine Einwendung eingereicht hatten. Ihre Klagfrist endet einen Monat nach Ende der Offenlage.

Der Planfeststellungsbeschluss ist von Gesetzes wegen mit Sofortvollzug ausgestattet, das heißt eine Klage hat grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung. Allerdings kann man mit einem so genannten Eilantrag die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung beantragen.

Eilanträge sind ja bereits angekündigt.

Alle weiteren Entscheidungen, etwa über einen Baubeginn, liegen in der Hand der Fraport AG oder sind von Verwaltungsgerichten zu treffen.

2 Planrechtfertigung

Ich möchte Ihnen nun erläutern, warum ich den Planfeststellungsantrag genehmigt habe.

Laut Gesetz hat die Planfeststellungsbehörde die Pflicht zu einer umfassenden Abwägung.

Eine Flughafenplanung ist gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Luftverkehrsgesetz verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen ein Bedürfnis besteht, wenn die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist.

Die Planrechtfertigung erfordert mithin die Prüfung, ob das Vorhaben mit den Zielen des Gesetzes übereinstimmt – ob also eine fachplanerische Zielkonformität besteht- und ob das Vorhaben für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein.

Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG 127, 95 (102))

Vor diesem rechtlichen Hintergrund komme ich zu der Entscheidung:

Die Genehmigung zum Ausbau des Frankfurter Flughafens liegt im öffentlichen Interesse. Warum?

Es gibt zwei verkehrliche und einen ökonomischen Rechtfertigungsgrund für den Ausbau.

- 1. Nur durch einen Ausbau wird die steigende Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen am Frankfurter Flughafen befriedigt.**

- 2. Nur durch einen Ausbau behält dieser Flughafen seine Funktion als zentrale Luftverkehrsdrehscheibe in Europa und gehört weiterhin weltweit zu den 8 bedeutendsten Drehscheiben der Luftfahrt.**
- 3. Nur durch einen Ausbau werden in Hessen und speziell in der Rhein-Main-Region zehntausende zusätzliche Arbeitsplätze in kurzer Zeit geschaffen.**

2.1 Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage

Betrachten wir den ersten verkehrlichen Rechtfertigungsgrund für den Ausbau genauer.

Mit der bestehenden Flughafeninfrastruktur in Frankfurt kann die Luftverkehrsnachfrage nicht befriedigt werden.

Selbst bei Ausschöpfung aller Optimierungsmöglichkeiten wären - unter Berücksichtigung bestehender Flugbeschränkungen in der Nachtzeit – im Jahr 2020 maximal 520.000 jährliche Flugbewegungen möglich.

In der Flugplanperiode „Sommer 2006“ gab es einen dokumentierten Nachfrageüberhang von 45.990 Slots.

In jüngster Zeit lagen die am Frankfurter Flughafen erzielten Zuwachsraten bereits deutlich unter den Zuwächsen anderer deutscher Flughäfen.

Fraport hat nachvollziehbar dargelegt, dass dieser Engpass mittelfristig weder durch Verkehrsverlagerungen noch durch den Einsatz neuer Navigations- und Flugsicherungstechnologien gelöst werden kann.

Gleichzeitig sagen die von der Fraport AG eingeholten und von meinem Haus qualitätsgesicherten Prognosen voraus, dass das weltweite Luftverkehrsaufkommen in den nächsten Jahren deutlich ansteigen wird.

Daran muss Frankfurt teilhaben, denn Stillstand würde Rückschritt bedeuten!

Deshalb ist der Ausbau zur Erreichung verkehrlicher Zielsetzungen gerechtfertigt.

2.2 Weltweite Drehscheibe des Luftverkehrs

Es gibt einen zweiten verkehrlichen Rechtfertigungsgrund für den Ausbau: Den Erhalt der Funktion als weltweite Drehscheibe des Luftverkehrs

Drehscheibe bedeutet, dass der Flughafen Bündelungs- und Verteilfunktionen hat. Als Drehscheibe bietet Frankfurt sternförmig Direktflüge in alle Himmelsrichtungen und für alle Distanzen an.

Geschäftsreisende und Touristen verlangen intelligente Verbindungen in alle Welt und rasche Umsteigemöglichkeiten.

Unternehmen verlangen kurze und termingerechte Lieferzeiten und schnelle Umschlagzeiten für hochwertige Waren.

Der Frankfurter Flughafen bietet hierfür hervorragende Voraussetzungen.

Vom Frankfurter Flughafen aus ist jede Region Europas in längstens drei Flugstunden erreichbar, in wenigen Stunden ist man in Amerika, Asien und Afrika.

Die zahlreichen umsteigefreien Direktverbindungen führen zu Zeit- und Kostenersparnissen im Transport- und Geschäftsreiseverkehr und ermöglichen ein schnelles Erreichen der Kunden weltweit.

Diesen Vorteil hat kein Flughafen in Deutschland und ihn weisen nur wenige Flughäfen in Europa auf.

Doch die weltweite Konkurrenz schläft nicht.

Überall wachsen starke Flughäfen oder es werden neue gebaut, um Marktanteile aus Europa zu erobern. Die Vereinigten Arabischen Emirate wollen bis zum Jahr 2020 die Kapazität ihrer Flughäfen auf 240 Mio. Passagiere pro Jahr versechsfachen – also auf mehr als vier mal so viel wie Frankfurt heute aufweist.

Das heißt:

Ohne Ausbau droht Frankfurt der Verlust der Funktion als weltweit bedeutende Drehscheibe und mithin ein Qualitätsverlust der Mobilitätsangebote wie weniger Direktflüge und schlechtere Anbindungen.

2.3 Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft und neue Arbeitsplätze

2.3.1 Ausbau als Wirtschaftsfaktor

Das öffentliche Interesse an einem Ausbau wird nicht nur durch verkehrliche Vorteile gerechtfertigt, sondern zusätzlich durch enorme volkswirtschaftliche Vorteile:

Der Luftverkehr ist einer der wichtigsten Beschäftigungsmotoren in Deutschland, und gewiss ist der Frankfurter Flughafen der wichtigste Job-Motor für Hessen und die Rhein-Main-Region.

Der Flughafen Frankfurt Main ist mit 70.000 Beschäftigten die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands.

Die Gutachten zeigen, dass – vorsichtig gerechnet – durch den Ausbau mehr als 40.000 zusätzliche Arbeitsplätze bis zum Jahr 2020 entstehen werden im Vergleich zum Nicht-Ausbau.

Ich halte das für sehr plausibel.

Wie kommen Experten zu solchen Prognosen?

Fachleute unterscheiden:

Der Flughafen schafft neue Arbeitsplätze als Wirtschaftsfaktor und er schafft neue Arbeitsplätze als Standortfaktor.

Um die Wirkungen als Wirtschaftsfaktor zu unterscheiden, gilt es die direkten, indirekten und induzierten Effekte des Ausbaus zu differenzieren:

- **Direkte Effekte:**
Das sind Anstöße der ökonomischen Wirkungskette durch

Aktivitäten unmittelbar auf dem Flughafen.

Fachleute rechnen hier mit mehr als 15.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen dank des Ausbaus.

- **Indirekte Effekte:**

Das umfasst die Steigerung von Produktion, Beschäftigung und Einkommen außerhalb des Flughafens, weil von Arbeitsstätten auf dem Flughafen Lieferaufträge vergeben werden.

- **Induzierte Effekte:**

Sie resultieren daraus, dass mehr Menschen auf dem Flughafen sowie außerhalb bei Vorleistungsbetrieben beschäftigt sind. Das dadurch insgesamt höhere Erwerbseinkommen wird überwiegend ausgegeben, was dann eine Steigerung von Produktion, Beschäftigung und Einkommen bewirkt (induziert).

Fachleute rechnen mit mehr als 25.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen aufgrund indirekter und induzierter Effekte, die ohne den Ausbau nicht entstünden.

Mehr als 40.000 zusätzliche Arbeitsplätze in 2020: Diese Zahl ist aus politischer Sicht der wichtigste Unterschied zwischen Ausbau und Nicht-Ausbau!

Ich meine, es wäre völlig unverantwortlich, die Chance auf einen solch hohen Arbeitsplatzzuwachs verstreichen zu lassen.

2.3.2 Ausbau als Standortfaktor

Zusätzlich ist der Flughafen auch ein Standortfaktor. Sein Ausbau bewirkt so genannte katalytische Effekte oder das, was wir Standorteffekte nennen.

Sie resultieren daraus, dass der Ausbau die Qualität der Anbindung des Rhein-Main-Gebiets sowie weiter Teile Hessens und angrenzender Bundesländer an die globalen Verkehrssysteme verbessert und dadurch die Attraktivität als Wohnort wie auch als Standort für Unternehmen erhöht.

In wissenschaftlichen Untersuchungen haben Unternehmen bestätigt, dass eine gute Luftverkehrsanbindung der Region die Internationalität und die Zentralität des Standorts erhöht.

Die Folgen sind klar positiv:

- Eine gute Luftverkehrsanbindung der Region begünstigt den Strukturwandel hin zu prosperierenden innovativen Branchen - zum Vorteil der Beschäftigten und der Arbeitssuchenden.**
- Eine gute Luftverkehrsanbindung der Region erhöht die Innovationskraft der Region, weil der Austausch zwischen klugen Köpfen erleichtert wird.**
- Eine gute Luftverkehrsanbindung der Region hilft heimischen Unternehmen, Kosten zu senken und ihre Absatzmärkte zu erweitern.**
- Eine gute Luftverkehrsanbindung der Region und insbesondere die Hub-Funktion steigert den Bekanntheitsgrad der Region und deren positives Image**

im Ausland.

- **Eine gute Luftverkehrs-anbindung der Region stärkt den Kongress- und Messestandort.**
- **Eine gute Luftverkehrs-anbindung der Region verbessert die Erreichbarkeit für außerregionale Besucher und erhöht die Konsumnachfrage.**

Diese katalytischen Effekte bzw. Standorteffekte weiten selbstverständlich Produktion, Beschäftigung und Einkommen genauso aus wie die Effekte des Flughafenausbaus als Wirtschaftsfaktor.

Fachleute schätzen deshalb die zusätzlichen Arbeitsplätze allein in Folge katalytischer Effekte auf einige Zehntausend.

Betonen möchte ich:

Neben der hohen Zahl an neuen Arbeitsplätzen ist die Qualität der neuen Arbeitsplätze relevant.

Der Ausbau bringt tausende neue Arbeitsplätze für alle Qualifikationsstufen.

Das ist von allerhöchstem Wert, weil wir wollen, dass alle Bürger am Wohlstand teilhaben.

Ein Nein zum Flughafenausbau bedeutet ein Nein zu neuen Arbeitsplatzchancen für Tausende Menschen.

Wir dürfen in Deutschland das Ziel der Vollbeschäftigung nicht aufgeben!

Wir sollten zu allererst einmal dankbar und nicht mürrisch sein, wenn zehntausende gute neue Arbeitsplätze entstehen!

Werden die Effekte des Ausbaus als Wirtschaftsfaktor und als Standortfaktor zusammen gerechnet, dann erwarten Gutachter, dass die Wertschöpfung allein im Regierungsbezirk Südhessen im Jahr 2020 um 13 Mrd. Euro oder 7 Prozent höher ist als im Fall des Nicht-Ausbaus.

Das zeigt:

Der Flughafen ist nicht nur der Job-Motor Nummer 1 in Hessen, sondern auch einer der Garanten unseres Wohlstands.

Es ist nicht verwunderlich, dass auch die Bundesregierung den Ausbau begrüßt.

Das Bundesverkehrsministerium, dem die wichtigsten Teile des Planfeststellungsbeschlusses vorab zugeleitet worden sind, schreibt in seiner Stellungnahme vom 12. Dezember 2007:

„Die Weiterentwicklung und Sicherung des Flughafens Frankfurt / Main als internationaler Hub-Flughafen ist verkehrs- und wirtschaftspolitisch von herausragender Bedeutung für die Bundesrepublik Deutschland. Sie hilft, den Luftverkehrsstandort Deutschland in dieser Funktion zu sichern. Sowohl das Flughafenkonzept 2000 der Bundesregierung als auch der Masterplan der Initiative Luftverkehr für Deutschland vom Dezember 2006 haben den dringenden Ausbaubedarf des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main unterstrichen.“

In dieser Bewertung gibt es eine volle Übereinstimmung zwischen der Hessischen Landesregierung und der Bundesregierung. Ich begrüße dies nachdrücklich.

Schließlich will ich nicht vergessen zu betonen:

Der Ausbau selbst mit seinem Investitionsvolumen von mehr als 4 Mrd. Euro wird viele Auftragsbücher in der Region füllen und gerade im Baugewerbe viele Arbeitsplätze in den kommenden Jahren sichern.

3 Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses

3.1 Konkrete Baumaßnahmen

Der Planfeststellungsbeschluss stellt den beantragten Plan für den Ausbau des Frankfurter Flughafens einschließlich weiterer baulicher Maßnahmen fest.

Wichtig:

Die Planung obliegt der Antragstellerin, nicht – wie gelegentlich missverstanden - dem Ministerium.

Unsere Aufgabe bestand darin, den Plan nachzuvollziehen und zu prüfen, ob er in Übereinstimmung mit Recht und Gesetz steht.

Interessant ist ein Vergleich mit dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main vom 23. März 1971, in dem der Bau der Startbahn West sowie die Verlängerung der Start- und Landebahnen Nord und Süd genehmigt wurden.

Der Beschluss umfasste insgesamt nur 23 Seiten.

Der heutige Planfeststellungsbeschluss ist mit 2.515 Seiten über 100 Mal umfangreicher.

Aufgrund der begrenzten Zeit möchte ich mich im Folgenden auf vier Aspekte konzentrieren.

- 1. Konkrete Maßnahmen im Planfeststellungsbeschluss**
- 2. Eingriffe in Natur und Landschaft und deren
Kompensation**
- 3. Flugbetriebsbeschränkungen und flugbetriebliche
Regelungen**
- 4. Lärmschutzkonzept**

Völlig verschiedene Maßnahmen – und dies umfasst nicht nur bauliche Maßnahmen – werden mit dem Beschluss genehmigt:

- Flugbetriebsflächen**
- Hochbauten wie das neue Terminal 3**
- Verkehrswege einschließlich einem Passagier-Transfer-
System zum neuen Terminal 3**
- Ver- und Entsorgungsanlagen**
- Regelungen zur Baulogistik und Grundwasserhaltung
während der Bauzeit**
- die Verlegung von Hochspannungsfreileitungen**
- Abrissmaßnahmen**
- Rodungen und Einzelbaumfällungen**
- eine umfängliche Maßnahmenplanung Naturschutz**
- Regelungen zur Grundinanspruchnahme**
- Regelungen zur teilweisen Bannwaldaufhebung**

3.2 Eingriffe in Natur und deren Kompensation

Insgesamt werden außerhalb des Flughafens 313 ha Flächen für den Ausbau in Anspruch genommen.

Davon sind ca. 282 ha Wald.

Dabei handelt es sich nicht nur um Flächen im Kelsterbacher Wald, sondern auch um etwa 50 ha Wald, die südlich des Flughafens in Anspruch genommen werden müssen.

Ursprünglich war die von den Fraport-Planungen vorgesehene Flächeninanspruchnahme südlich des Flughafens um etwa 20 ha größer.

Diese 20 ha konnten aber im Zuge des umfangreichen Beteiligungs- und Planungsprozesses und im Dialog mit Fraport reduziert werden.

Dies ist wichtig, weil es sich bei diesen 20 ha um Teile eines europäischen Naturschutzgebietes handelt (sogenanntes FFH-Gebiet), die nun nicht in Anspruch genommen werden müssen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die FFH-Verträglichkeitsprüfung sind mit einem hohen – ja in ihrem Umfang bundesweit beispiellosen – Aufwand durchgeführt worden.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wird durch ein ausgesprochen umfangreiches Kompensationskonzept gemildert und ausgeglichen.

Dafür wird die Fraport AG voraussichtlich rund 100 Mio. Euro Kosten zu tragen haben.

Die Maßnahmen beziehen sich u.a.

- auf Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen,**
- auf Maßnahmen für den Ausgleich und Ersatz von verloren gehendem Naturraum,**
- auf Kohärenzmaßnahmen nach europäischem Recht.**

Des weiteren geht es um Maßnahmen zur Minimierung und Vermeidung nachteiliger Folgen, zum Artenschutz und zu Aufforstungsmaßnahmen.

Der Verlust von ca. 282 ha Wald wird durch Ersatzaufforstungen von ca. 288 ha ausgeglichen.

Die Neuanlage von Wald erfolgt auf 13 Teilflächen vorrangig im engeren Rhein-Main-Gebiet.

Angrenzend an die Ersatzaufforstungsflächen erfolgen weitere aufwertende Maßnahmen auf ca. 30 ha, wie z. B. die Neuanlage von Streuobstwiesen.

Hinzu kommt das Munitionsdepot bei Mörfelden-Waldorf mit mehr als 100 ha ist als Ausgleichsmaßnahme von der Fraport AG vollständig zu renaturieren.

Ein weiteres Beispiel für Kompensationsmaßnahmen sind die „Niederwiesen“ bei Ilbenstadt in der Wetterau.

Hier hat die Fraport AG die Auen der Nidda durch Deichrückbau, Gewässerneuanlage und extensive Grünlandnutzung wieder herzustellen.

In den um den Flughafen liegenden Wäldern wird auf insgesamt knapp 1.400 ha ein kompletter forstlicher Nutzungsverzicht, der Umbau naturferner Waldbestände in einen naturnahen Laubwald und die Einbringung von Totholz zur Förderung vor allem des Hirschkäfervorkommens aber auch von zahlreichen anderen Arten vorgesehen, die im Kelsterbacher Wald ihr Habitat verlieren.

Auf diese Wege wird südlich und südwestlich des Flughafens eine großflächige Zone zusammenhängenden naturnahen Waldes entstehen, der von einer großen Artenvielfalt geprägt sein wird.

Alles in allem sind auf einer Fläche von ca. 1.800 ha Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen vorgesehen.

Darüber hinaus haben wir der Fraport AG auch naturschutzrechtliche Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen auferlegt, wie z. B. die Umsiedlung von geschützten Tieren wie der Zauneidechse und dem Hirschkäfer.

So werden rd. 250 mit Hirschkäferlarven besetzte Baumwurzelstöcke innerhalb des Kelsterbacher Waldes oder in benachbarte Waldgebiete umgesiedelt.

Mehrere Hundert künstliche Baumhöhlen werden gebohrt für Fledermäuse und Spechte und andere Höhlen bewohnende Tierarten.

Am Mönchwaldsee wird ein Schutzvorhang von 300 m Länge und 10 m Höhe angebracht, der die rastenden Wasservögel vor Irritationen durch die Landebahn Nord-West schützen soll.

An der Okrifteler Straße, im Süden des Flughafens, ist ein Schutzzaun zum Schutz von Fledermäusen, Amphibien und Säugetieren vor Kraftfahrzeugen zu errichten, der 2 km lang und 5 m hoch ist.

Des Weiteren haben wir verfügt, dass nur in den Wintermonaten gerodet werden darf, um vor allem brütende Vögel und die Aufzucht der Jungen nicht zu gefährden.

Rings um den Flughafen haben wir europäische Naturschutzgebiete, sog. FFH- und Vogelschutzgebiete, in die teilweise durch den Ausbau eingegriffen werden muss.

Die Flächen um den Flughafen, die nach europäischem Recht geschützt sind, betragen heute ca. 3.700 ha.

Nach Umsetzung des im Planfeststellungsbeschluss verfügt Kompensationskonzeptes beträgt die Größe der europäischen Naturschutzgebiete um den Flughafen ca. 5.300 ha.

Dies ist eine Zunahme um 1.600 ha oder mehr als 40 Prozent. Das entspricht einer Fläche von mehr als 2.000 Fußballfeldern.

Der Planfeststellungsbeschluss trägt den Belangen des Naturschutzes in besonderer Weise Rechnung und legt auch in diesem Bereich der Fraport AG umfassende Verpflichtungen auf, die dazu führen, dass die Natur auch künftig einen für ein Ballungsgebiet wie das Rhein-Main-Gebiet bemerkenswert großen geschützten Raum einnehmen kann.

3.3 Flugbetriebsbeschränkungen und flugbetriebliche Regelungen

3.3.1 Überblick

Ich komme nun zu dem Themenbereich rechtssicheres Nachtflugverbot mit Ausnahmen.

Der heutige Planfeststellungsbeschluss ergänzt und ändert die – fast auf den Tag genau vor 50 Jahren erteilte - Genehmigung vom 20. Dezember 1957 zur Anlage und zum Betrieb des

Flughafens Frankfurt Main, die zwischenzeitlich mehrfach angepasst wurde, in Bezug auf die betrieblichen Regelungen.

Sämtliche flugbetrieblichen Regelungen gelten spätestens nach der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest ab dem ersten Tag der Flugplanperiode, für die eine Erhöhung des Koordinierungseckwertes auf bis zu 126 Flugbewegungen pro Stunde festgelegt wurde:

3.3.2 Zeitraum 22.00 bis 06.00 Uhr

Bevor ich zur Mediationsnacht komme, erläutere ich die Regelung zur gesetzlichen Nacht zwischen 22.00 und 06.00 Uhr.

Für diesen Zeitraum führen wir mit dem Planfeststellungsbeschluss eine Regelung ein, die es bislang am Frankfurter Flughafen nicht gab:

Erstmals wird eine Obergrenze für die Zahl der nächtlichen Flüge vorgeschrieben:

Jahresdurchschnittlich dürfen höchstens 150 planmäßige Flüge pro gesetzlicher Nacht erfolgen.

Durch diese Obergrenze bieten wir dem Nachtflugverbot zwischen 23 und 05 Uhr einen effektiven Flankenschutz, weil die Anzahl der Flüge in den Schulterstunden zwischen 22.00 und 23.00 Uhr sowie zwischen 05.00 und 06.00 Uhr gedeckelt wird.

In den beiden Schulterstunden beträgt die Kapazität rund 250 Flugbewegungen - wir begrenzen auf 150.

Im Jahr 2006 fanden bereits durchschnittlich 138 planmäßige Flüge zwischen 22.00 und 06.00 Uhr statt.

Bezogen auf das Kalenderjahr darf der Durchschnittswert von 150 Bewegungen pro Nacht nicht überschritten werden; d.h. der Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland für den Frankfurter Flughafen darf für ein Kalenderjahr nicht mehr als 54.750 Slots für Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr zuweisen.

Verspätet oder verfrüht ankommende Flugzeuge dürfen maximal bis 00.00 Uhr landen.

Verfrühungslandungen vor 05.00 Uhr sind untersagt. Beides ist neu.

Bislang gab es für Verspätungen und Verfrühungen keinerlei Einschränkungen.

3.3.3 Zeitraum 23.00 bis 05.00 Uhr

Nun will ich die Regelungen für die Mediationsnacht erläutern.

In der Mediationsnacht zwischen 23.00 und 05.00 Uhr wird es für den gesamten Flughafen ein rechtssicheres Nachtflugverbot geben, für das auf den bestehenden Bahnen jahresdurchschnittlich höchstens 17 planmäßige Ausnahmen zugelassen werden.

Durch das rechtssichere Nachtflugverbot mit Ausnahmen wollen wir erreichen, dass es in der Mediationsnacht spürbar leiser wird.

Im Jahr 2006 wurden pro Mediationsnacht durchschnittlich 41 Flüge geplant.

Diese 17 Flugbewegungen werden bei der Obergrenze in der gesetzlichen Nacht (22.00 – 06.00 Uhr) angerechnet.

Die 17 Flüge kommen also nicht zu den 150 Flugbewegungen dazu.

Bei der Koordinierung der 17 Flugbewegungen haben Luftfrachtverkehre und Luftpostverkehre Vorrang vor sonstigen Flügen.

Die Landebahn Nordwest wird in der Mediationsnacht komplett geschlossen.

Die Bewegungszahl von 17 Flugbewegungen zwischen 23.00 Uhr und 05.00 Uhr ist unerlässlich, um die als besonders dringlich anzusehende Anbindung des Flughafens an den internationalen Luftfrachtverkehr durch die hier beheimateten Luftverkehrsgesellschaften (Homebase-Carrier) sicherzustellen.

Das von uns in Auftrag gegebene Gutachten der TU Hamburg-Harburg prognostiziert für 2020 einen standortspezifischen Bedarf pro Mediationsnacht von durchschnittlich 71 Bewegungen, davon 29,7 Luftfrachtverbindungen.

Die auf „Homebase-Carrier“ beschränkte geringfügige Zulassung von Flugbetrieb in der Mediationsnacht ist rechtlich besonders gerechtfertigt:

- **zum einen aufgrund der besonders engen Bindung dieser Unternehmen an den Standort Frankfurter Flughafen**
- **zum anderen aufgrund ihrer am Standort Frankfurt getätigten Investitionen.**

Die Zulassung von 17 Flugbewegungen zwischen 23.00 Uhr und 05.00 Uhr stellt damit bereits die absolute Untergrenze des – vor dem Hintergrund der gutachterlich hergeleiteten Verkehrsbedürfnisse - rechtlich gerade noch Tolerierbarem dar.

Das gilt umso mehr, als neben der Fracht auch andere Segmente des Luftverkehrs an einem Flughafen von weltweiter Bedeutung wie Frankfurt Main gewichtige auch rechtlich relevante Gründe für Nachtflüge ins Feld führen können.

Der Durchschnittswert von 17 Flugbewegungen pro Mediationsnacht darf – jeweils bezogen auf das Kalenderjahr - nicht überschritten werden.

Bezogen auf das Kalenderjahr dürfen insgesamt nicht mehr als 6.205 Slots für Flugbewegungen zwischen 23.00 Uhr und 05.00 Uhr zugewiesen werden.

Diese Flugbewegungen sind zudem auf das angeordnete Gesamtkontingent von maximal 54.750 Flugbewegungen zwischen 22.00 und 06.00 Uhr anzurechnen.

Wir haben den Nachtruhebelangen der Bevölkerung bei der rechtsstaatlich gebotenen Abwägungsentscheidung ein größtmögliches Gewicht eingeräumt, wie es auch in den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zu den Flughäfen Berlin und Leipzig gefordert wurde.

Zugleich haben wir die rechtsstaatlich gebotene Abwägung durchgeführt und festgestellt, dass nur durch eine begrenzte Anzahl an Ausnahmen ein rechtssicherer Planfeststellungsbeschluss einschließlich der Lärmschutzregelung erlassen werden kann.

Insofern gehen wir mit der Zahl 17 auf Nummer sicher.

Ich bin überzeugt, dass diese sorgfältig abgewogene Entscheidung auch vor dem Verwaltungsgerichtshof in Kassel beziehungsweise vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig Bestand haben wird.

Mir ist klar und ich habe Verständnis, dass lärmgeplagte Anwohner des Flughafens enttäuscht sein werden, dass kein ausnahmsloses Nachtflugverbot erlassen wird.

Ich bitte alle vom Fluglärm Betroffenen um Verständnis, dass eine andere Abwägungsentscheidung rechtlich nicht möglich war.

Ich werbe bei allen vom Fluglärm Betroffenen für folgende Sichtweise:

Die Ausnahmeregelung gewährleistet, dass überhaupt ein rechtssicheres Nachtflugverbot mit Ausnahmen zugelassen werden kann.

Nur durch dieses rechtssichere Nachtflugverbot kann es zwischen 23.00 und 05.00 Uhr im Vergleich zu heute leiser werden.

Auch in anderen Lebensbereichen können Grundsätze nur mit Ausnahmen verwirklicht werden.

Ich denke an die weiträumigen Fahrverbote für Transit-Lastwagen auf hessischen Bundesstraßen, die ich angeordnet habe, um die Belastungen der Anwohner an Ortsdurchgangsstraßen mit Lärm, Abgasen und Erschütterungen zu verringern.

Diese LKW-Fahrverbote sind u.a. nur deshalb gerichtsfest, weil wir zahlreiche Ausnahmen für lokale Speditionen eingeräumt haben.

Zudem müssen die in der Zeit zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr startenden und landenden Luftfahrzeuge strenge Auflagen erfüllen.

Sie dürfen nur starten und landen, wenn:

- **sie hohe Lärmzertifizierungsvorschriften erfüllen (Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 4 des ICAO-Abkommens), also lärmärmere Flugzeuge der neuesten Generation**
und
- **ihr Halter ein Luftfahrtunternehmen ist, das am Flughafen Frankfurt Main einen von der Genehmigungsbehörde anerkannten Geschäfts- und Wartungsschwerpunkt unterhält**
Zu diesen sog. Home-Base-Carriern gehören z.B. die Lufthansa, Condor, Lufthansa Cargo und Tui Fly.

3.3.4 Zeitraum 01.00 bis 04.00 Uhr

Eine weitere Regelung betrifft den Zeitraum 01.00 bis 04.00 Uhr:

Anders als bislang sind künftig in der Zeit zwischen 01.00 Uhr und 04.00 Uhr nicht nur Landungen verboten – sondern auch Starts sind nicht zulässig.

Ausnahmen gibt es hiervon lediglich für Starts von Luftfahrzeugen, die im ausschließlichen Luftfrachtverkehr (Nurfrachter) bzw. Luftpostverkehr eingesetzt werden.

Diese Flüge werden auf die 17 Ausnahmen in der Mediationsnacht angerechnet.

3.3.5 Generelle Ausnahmen

Ausgenommen von den betrieblichen Einschränkungen der im Planfeststellungsbeschluss aufgeführten Betriebsregelungen sind

- **Landungen von Luftfahrzeugen, die aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen den Flughafen Frankfurt Main als Ausweichflughafen anfliegen,**
- **Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die sich in medizinischen Hilfeleistungs- oder Katastropheneinsätzen befinden,**
- **Evakuierungsflüge sowie**
- **Flüge in besonderem öffentlichen Interesse**

Keine Ausnahmen bekommen übrigens VIP-Flüge etwa für prominente Künstler oder Sportler.

3.3.6 Fazit

Ich bin zuversichtlich, dass diese Regelungen gerichtsfest sind, weshalb ich bewusst das Nachtflugverbot mit seinen 17 Ausnahmen durch das Adjektiv „rechtssicher“ abgrenze von allen Kritikern, die falsche Illusionen über nicht vorhandene rechtliche Möglichkeiten verbreiten.

Im direkten Anflugbereich vor der neuen Landebahn Northwest wird es in der Mediationsnacht genauso wenig unmittelbare Flüge geben wie vor dem Ausbau: nämlich keine! Also null Flüge.

Im An- und Abflugbereich der drei anderen Bahnen wird die Zahl der Flüge in der Mediationsnacht auf unter die Hälfte gedrückt werden.

3.4 Lärmschutzkonzept

Mit dem Ausbau des Flughafens ist - gemäß dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm – auch ein verbesserter passiver Lärmschutz für Wohngrundstücke verbunden, auf den ich aus Zeitgründen jetzt nicht näher eingehe..

Viele Fragen im Anti-Lärm-Pakt (ALP) und insbesondere der dort vorgesehene Lärmindeks müssen noch qualitätsgesichert werden.

Ich möchte mich an dieser Stelle ausdrücklich dem Votum des Hessischen Landtags anschließen und dem Regionalen Dialogforum und seinem Vorsitzenden, Herrn Prof. Wörner, für seine Arbeit danken.

Entsprechend dem Beschluss des Hessischen Landtags wurden die im Rahmen des Anti-Lärm-Pakts unterbreiteten Vorschläge im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt.

Wir haben mit dem Planfeststellungsbeschluss die Voraussetzung geschaffen, um die Inhalte des ALP nach erfolgter Qualitätssicherung und Konkretisierung im Interesse der Region wirksam werden zu lassen.

Dazu haben wir folgende Regelungen getroffen:

a) Es gibt einen Vorbehalt für die nachträgliche Festsetzung von Auflagen, bei der die zusammenfassende Gewichtung

unterschiedlicher Lärmbelastungen in Gestalt eines Lärmindexes berücksichtigt werden kann.

Um die Voraussetzungen dafür zu schaffen, haben wir der Fraport AG auferlegt, jährlich alle Lärmdaten vorzulegen, die für die Berechnung des Lärmindexes von Nöten sein werden.

b) Des weiteren haben wir der Fraport AG auferlegt, an der Weiterentwicklung aller Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die auch Gegenstand des Anti-Lärm-Paktes sind, mitzuwirken.

Diese Maßnahmen sind im einzelnen in der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses aufgeführt. Verbindlich regeln kann diese Maßnahmen jedoch nur der Bund bzw. seine dafür zuständigen Behörden, Luftfahrtbundesamt und Deutsche Flugsicherung.

c) Schließlich haben wir uns auch vorbehalten, bei einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung, wie sie nach der Prognose zu erwarten ist, ebenfalls Regelungen zur Begrenzung der Lärmbelastung vorzusehen - auf Basis eines dann wissenschaftlich abgesicherten und im Einzelnen ausgearbeiteten Lärmindexes.

Dies gilt auch für den Fall, dass die für das Jahr 2020 zugrunde gelegte Zahl von 701.000 Flugbewegungen im Jahr überschritten wird.

Auch dann ist eine Überprüfungspflicht - gegebenenfalls auch mit den Instrumenten des im ALP vorgesehenen Lärmindexes - zwingend vorgeschrieben worden.

Für den Fall, dass die Lärmbelastung in Zukunft dennoch höher ausfallen sollte als prognostiziert, behält sich die

Planfeststellungsbehörde den Erlass zusätzlicher Regelungen zum Schutz vor Fluglärm vor.

4 Schluss und Unterschrift

Ich danke Ihnen für Ihre geduldige Aufmerksamkeit!

Jetzt werde ich den Planfeststellungsbeschluss unterschreiben, aber eben noch nicht der Fraport AG aushändigen, weil er erst noch viele Male gedruckt werden muss. Die offizielle Zustellung ist im Januar.

Ich stelle abschließend fest:

Durch den Ausbau bleibt Frankfurt einer der weltweit acht wichtigsten Drehscheiben der Luftfahrt.

Der Flughafen kann damit kräftig weiter wachsen und so mehr als 40.000 neue Arbeitsplätze schaffen.