

Einwendungen gegen den geplanten Flughafenausbau

Aspekte: Bedarf, Prognose, wirtschaftliche Effekte

Von Herrn Schäfer, Darmstadt

Unzureichende Berücksichtigung einer qualifizierten Bedarfsermittlung

Nach Durchsicht der Unterlagen ist festzustellen, dass die Notwendigkeit der geplanten Vorhaben nicht nachgewiesen ist. Es mangelt sowohl an einer qualifizierten Bedarfsanalyse und –prognose als auch an einem Nachweis, dass im Sinne des Wortes „notwendig“ eine bestehende oder sich abzeichnende Notlage zu wenden ist. Einrichtungen des Luftverkehrs dienen wie alle anderen Verkehrsanlagen einem öffentlichen Bedürfnis und nur bei einem aus öffentlichem Interesse unabweisbaren Bedarf ist eine landesplanerische Feststellung gerechtfertigt. Unbeachtet bleibt u.a. dass die demografische Entwicklung sicher auch Einfluss auf den Luftverkehr haben wird, insbesondere wegen des europaweit zu erwartenden Bevölkerungsrückgangs sowie der unabwendbaren Veränderungen in der Altersstruktur. Die Weichen sind durch sinkende Geburtenraten seit den 50er Jahren und immer weiter steigende Lebenserwartung für die nächsten 50 Jahre unumkehrbar gestellt. So geht z.B. Frank Schirrmacher in seinem Buch „Das Methusalem-Komplott“ davon aus, dass trotz Zuwanderungen die Bevölkerungszahl in Deutschland von derzeit 82 Millionen bis 2030 auf ca. 77 Millionen und bis 2050 auf ca. 65 Millionen sinken wird. Gleichzeitig wird die Zahl der alten Menschen steigen: 2050 wird mehr als die Hälfte aller Deutschen über 51 Jahre alt sein, die Zahl der 80-Jährigen verdreifacht sich, die Zahl der 100-Jährigen wächst von jetzt 11.000 auf 70.000 und erreicht 2067 mit 115.000 das mehr als Zehnfache der heutigen Anzahl. Diese Entwicklungstrends gelten für alle europäischen Staaten und haben nicht nur eine quantitative Auswirkung auf die Nachfrage nach Verkehrsleistungen sondern auch eine qualitative bezüglich des Luftverkehrs, denn hochbetagte Menschen sind nicht nur verstärkt immobil sondern sie werden auch nur noch in Ausnahmefällen das Flugzeug als Verkehrsmittel nachfragen.

Es verbleibt der Eindruck, dass die Bedarfsfrage nicht an gesellschaftlichen Bedürfnissen orientiert wird, sondern hier unkritisch die Zielprognose eines Unternehmens übernommen wird, das dieses Ziel (auch gegen widrige Umstände) erreichen will. Ausschlaggebend für die prognostizierten Zuwachsraten am Standort Frankfurt ist ausschließlich die betriebswirtschaftliche Konzeption der Luftverkehrsgesellschaften, die immer noch an den großen Hubs hängen und in Frankfurt diesen immensen Umsteigeverkehr produzieren.

Unzureichende Berücksichtigung der Flughafenentwicklung in Deutschland

In der Begründung zum vorgelegten Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 werden nur Alternativen eines Flugplatzbaues oder –ausbaus im südhessischen Raum angesprochen. Dies ist bei der Bedeutung und dem Umfang des Vorhabens bezüglich einer Alternativenprüfung völlig unzureichend. Erforderlich ist vielmehr der Nachweis einer Einordnung des Frankfurter Flughafenausbaus in eine Gesamtkonzeption der Flughafenentwicklung in Deutschland. So fehlt in den Unterlagen eine qualifizierte Analyse des Verkehrsaufkommens und der Kapazitätsentwicklung der deutschen Flughäfen. In Deutschland gibt es mehrere Großflughäfen, die über große Kapazitäten verfügen. Die Frage, wie groß diese Kapazitäten konkret sind und inwieweit diese Kapazitäten für einen längeren Zeitraum ggf. völlig ausreichen, bleibt unbeachtet. Zentrales Problem ist dass das Luftverkehrsaufkommen in Deutschland auf die 15 internationalen Flughäfen sehr ungleich verteilt ist. Dies belegen u.a. Zahlen von 1996 über die Anteile am Aufkommen von Passagieren und Luftfracht: Frankfurt; 34,3%/69,3%; München; 13,8/4,1; Düsseldorf; 12,7/2,9; Berlin; 9,6/1,6; Hamburg; 7,2/1,9; Stuttgart; 5,7/1,0; Köln/Bonn; 4,6/1,6,2; Hannover; 3,9/0,5; Nürnberg; 2,0/2,2; Leipzig; 1,9/0,1; Bremen; 1,4/0,1; Dresden; 1,4/0,1; Münster/Osnabrück; 0,9/0,0; Saarbrücken; 0,4/0,0; Erfurt; 0,3/0,0.

Wie die anliegende leider unvollständige Tabelle mit Daten aus der Verkehrsstatistik ausgewählter Großflughäfen zeigt, verlief auch in den letzten zehn Jahren die Entwicklung in Deutschland sehr unterschiedlich. Vom steigenden Passagieraufkommen in Deutschland profitierten Frankfurt und München überproportional. Insbesondere bei den ostdeutschen Flughäfen Dresden und Leipzig-Halle stagnierte hingegen das Aufkommen. Der Flugverkehr wird immer mehr auf wenige Standorte konzentriert zulasten gerade der strukturschwachen Regionen. Damit haben sich die schon lange bestehenden räumlichen Disparitäten verschärft, bestehende Kapazitäten bleiben ungenutzt und es wird insbesondere in Frankfurt durch den immensen Umsteigeverkehr unnötig Verkehr über z.T. recht

große Entfernungen erzeugt. Der Wettbewerb geht primär um die Umsteiger-Fluggäste und die Luftfracht. Frankfurt weist mit 48% den größten Umsteigeranteil aller europäischen Großflughäfen auf (Stand 1999), überwiegend verursacht durch Urlauberflüge. Bei innerdeutschen Linienflügen nach Frankfurt betrug noch vor wenigen Jahren der Umsteigeranteil aus: Nürnberg 84%, Stuttgart 83%, Köln/Bonn 81%, Hannover 76%, Düsseldorf 76%, Bremen 58%, München 40%, Berlin 27%.

Die Entwicklungschancen der mit Frankfurt konkurrierenden Großflughäfen bleibt unbeachtet. So wird in München eine dritte Startbahn geplant mit dem Potential auf erhebliche Zuwachsraten, die auch der geplante neuen Großflughafens Berlin aufweisen wird. Neben München und Frankfurt wird die Konzentration der drei Berliner Flughäfen auf den Flughafen Berlin/Brandenburg (BBI) mit der Hauptstadtfunktion und einem osteuropäischen Einzugsbereich einen weiteren Schwerpunkt für den Interkontinentalverkehr ermöglichen (Prognose für BBI im Endausbau 36 Mio. Passagiere). Auch haben die Flughäfen in München und Berlin wesentlich bessere regionale Entwicklungschancen als der Frankfurter Flughafen, denn das Einzugsgebiet von München und auch von Berlin ist vom Einwohneraufkommen wesentlich größer als das Frankfurter Einzugsgebiet.

Unzureichende Berücksichtigung der künftigen Entwicklungen im Flugverkehr

Wie sich bereits aus den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens ergab, sollen die vorgesehenen Vorhaben in Frankfurt nicht einem steigenden regionalen Bedarf an Luftverkehrsleistungen sondern fast ausschließlich einer Erweiterung der Kapazitäten für den Umsteigerverkehr dienen. Damit wird sehr einseitig auf eine weitere Verlagerung des Interkontinentalverkehrs auf immer größere Flugzeuge (wie den A 380) gesetzt. Völlig unberücksichtigt bleibt, dass der Trend eher hin zu einem Kontinental- und Interkontinentalverkehr mit Direktverbindungen zwischen Quelle und Ziel geht. Daher setzt z.B. die Firma Boeing auf die Entwicklung kleinerer Flugzeuge im Interkontinentalverkehr. Auch hätte eine gleichmäßigere Verteilung der internationalen Direktflüge auf mehrere deutsche Flughäfen strukturpolitische Vorteile.

Der Luftverkehr wird derzeit hoch subventioniert und verzeichnet aus daraus resultierenden Preisvorteilen über eine zusätzliche starke Nachfrage. Da mehr Marktgleichheit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erforderlich ist, wird der Flugverkehr künftig zumindest mit Teilen der sozialen und ökologischen Kosten belastet werden durch Erhebung einer Mineralölsteuer auf Kerosin, Einführung einer Schadstoffabgabe für den Luftverkehr, volle Einbeziehung des Flugverkehrs in die energiepolitischen Maßnahmen weiterer ökologischer Steuerreformen, Einführung emissionsabhängiger Start-, Lande- und Abfertigungsgebühren, Einführung eines "Lärmtalers" zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen im Flughafenumland, Mehrwertsteuer auch für grenzüberschreitende Flugtickets und gerechtere Grundsteuerbelastung. Wenn – was nicht unrealistisch ist - der Luftverkehr wie alle anderen Verkehrsarten auch steuerlich gerechter belastet wird, kommt es zu einer erheblichen Verteuerung der Flugreisen und damit zu einer Verlagerung der Nachfrage in Europa auf andere Verkehrsträger (z.B. Bahn).

Die Zunahme des Luftverkehrs ist weder ein zwangsläufiges ökonomisches Wachstumsgesetz noch eine zwingende Mobilitätsnotwendigkeit, sondern der Luftverkehr ist zu großen Teilen ein Luxus exotischer Konsumfreuden oder internationaler Repräsentationsgepflogenheiten, die keine existenziellen Notwendigkeiten sind. Gerade dadurch ist dieser Wirtschaftszweig in Rezessionszeiten sehr krisenanfällig und verschlingt ggf. in Konkursnöten weitere öffentliche Ressourcen. Auch ist es nicht unrealistisch anzunehmen, dass immer mehr Menschen über ein wesentlich geringeres Einkommen verfügen werden. Und dies hat, zumal wenn die Preise im Flugverkehr steigen werden, sicher negative Auswirkungen auf die Nachfrage nach Urlaubsreisen, insbesondere Fernreisen im Flugverkehr.

Abwägungsdefizite bezüglich wirtschaftlicher Belange

Die Argumentation in den Unterlagen bezüglich der mit dem geplanten Ausbau des Flughafens verbundenen Vorhaben sind zu einseitig auf den Nachweis von Vorteilen, die mit einer Weiterentwicklung des Frankfurter Flughafens Frankfurt verbunden wären, ausgerichtet. Dabei steht zu sehr das Arbeitsplatzargument im Vordergrund, das bei der derzeitigen wirtschaftlichen Lage gesellschaftlich und politisch sehr gut vermittelbar ist. Eine sachgerechte Abwägung erfordert es aber, dass auch nachteilige Auswirkungen erkannt, in der gebotenen Tiefe untersucht und in einen

Abwägungsprozess als Grundlage einer landesplanerischen Entscheidung eingestellt werden. Und daran mangelt es ganz offensichtlich bei den Unterlagen, wenn es um wirtschaftliche Belange aus regionaler, sektoraler oder betriebswirtschaftlicher Sicht geht.

Der Regierungsbezirk Darmstadt liegt einerseits in Bezug auf Wirtschaftswachstum an der Spitze der europäischen Flächenregionen und gehört andererseits zu den entlastungsbedürftigen Verdichtungsgebieten. Eine weitere Arbeitsplatzkonzentration im Rhein-Main-Verdichtungsraum, geht aber strukturpolitisch zu Lasten anderer Regionen, z.B. in den neuen Bundesländern. Der volkswirtschaftliche Nutzen des Ausbaus, bzw. der Nutzung vorhandener Kapazitäten bei anderen Flughäfen ist daher zu berücksichtigen. Auch wird der südhessische Verdichtungsraum immer mehr von der Luftverkehrsbranche abhängig, die konjunktur- und strukturanfällig ist z. B. durch internationale Konzentration der Fluggesellschaften, europäische und deutsche Standortalternativen zum Frankfurter Flughafen und Bahnkonkurrenz auch bei der Fracht. Ebenso sind die wirtschaftlichen Nachteile zu nennen, die durch die Beschränkungen der Siedlungsentwicklung in weiten Teilen der südhessischen Region erfolgt sind und noch ausgedehnt werden sollen. Die Stadt Darmstadt ist dafür ein gutes Beispiel, da hier die einzigen potentiellen Entwicklungsgebiete in ausgezeichneter regionaler Lagegunst im nördlichen Stadtgebiet fluglärmbedingt blockiert sind.

Das Hauptargument für den Flughafenausbau, der erwartete Arbeitsplatzzuwachs, ist keineswegs abgesichert, denn mehr Flugverkehr ist noch keine Garantie für Beschäftigungswachstum. So gab es z.B. zwischen 1991 und 1996 trotz starkem Zuwachs an Passagieren, Flugbewegungen und Luftfracht keinen Zuwachs der Arbeitsplätze am Frankfurter Flughafen. Auch war das Wachstum an Passagieren im Jahr 1998 am Frankfurter Flughafen nicht mit dem prognostizierten Beschäftigungswachstum verbunden und gab es im Jahr 1999 kein Beschäftigungswachstum trotz starkem Verkehrszuwachs an diesem Standort. Unterstellte Zusammenhänge zwischen Flughafen und Arbeitsmarkt sind daher nicht belastbar und müssen in Frage gestellt werden. Zudem sind Luftverkehrsarbeitsplätze besonders konjukturanfällig und kapitalintensiv. Sie weisen deshalb noch große Rationalisierungsreserven auf (Einchecken, Gepäckabfertigung, etc.), die auch in Zukunft der verschärfte Wettbewerb freisetzen wird. Auch die sekundären Arbeitsplatzeffekte sind in Frage zu stellen. So ist anzunehmen, dass wachsender Luftverkehr an einem Standort mit ggf. Zuwachs an Arbeitsplätzen und Einkommen zu einem dadurch verursachten Beschäftigungsverluste im Bahn- und Straßentransport und an anderen Standorten führt. Zusätzlich spielt eine Rolle, dass viele Tausend Arbeitsplätze in Tourismus, Industrie, Landwirtschaft, Handel und anderen Dienstleistungen wegen niedriger Flugpreise ins Ausland verlagert werden. So vernichtet auch wachsender Luftverkehr z.B. durch Flugtourismus zum Hauptzielgebiet Mittelmeer Arbeitsplätze in den Ferienregionen im Inland.

Für den Frankfurter Flughafen resultieren die regionalen Standorteffekte und sekundären Beschäftigungseffekte v. a. aus den direkten internationalen Linienflugverbindungen, nachrangig aus den Urlaubsflügen und dem Umsteigerverkehr. Die große Drehkreuz-, Umsteige- oder Transitfunktion des Frankfurter Flughafens hat kaum primäre und sekundäre Beschäftigungseffekte, denn wer, wie nach wie vor angestrebt, "schnell umsteigt" hat keine Zeit zum Geld ausgeben. Die Drehkreuzfunktion ermöglicht zwar Rationalisierungen, kostet aber insgesamt Arbeitsplätze. Ausgaben, die am Flughafen erfolgen, gehen anderswo verloren, insofern wird eine Multiplikator-Rechnung fehlinterpretiert. Nüchtern betrachtet, bleibt der Frankfurter Flughafen auch bei einer vertretbaren exklusiven Spezialisierung auf Flüge mit einer Entfernung von über 1.000 km ein tragender Bestandteil der Infrastruktur für die wirtschaftlichen Groß-Strukturen in Hessen. Allerdings erfordert dies ein qualitatives intelligent ausbalanciertes Management von Fern- und Kurz-Streckenflügen einerseits und Schienenverkehr und Luftverkehr andererseits, aber keinen quantitativen Ausbau des Flughafens und der Flughäufigkeit. Der überregionale Standortvorteil des Frankfurter Flughafens bleibt auch beim planungsrechtlich gesicherten derzeitigen Ausbauzustand erhalten. Auch verschärft sich die Wettbewerbslage zwischen den großen europäischen Flughäfen durch die Überschneidung der Einzugsgebiete und schnellere und bessere Bahnverbindungen. Zudem ist zu erwarten, dass früher oder später EU-Standards zum Schutz vor Beeinträchtigungen und Gefahren des Luftverkehrs eingeführt werden, die zu einer Unterauslastung und zum Rückbau der derzeit am Standort Frankfurt angesteuerten Kapazitäten führen könnten.

Abwägungsdefizite bezüglich sozialer Belange

Die über 100.000 Einwendungen während des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Frankfurter Flughafens dokumentieren nicht nur die Auswirkungen der Flughafenaktivitäten auf ein großes Einflussgebiet, sondern auch die sehr große Betroffenheit der hier lebenden Menschen. Damit

beeinträchtigt ein Wirtschaftszweig, der Flugverkehr, elementare Daseinsbedingungen der Allgemeinheit und Grundrechte der Bürger unangemessen und schwerwiegend. Die vom Flughafen Frankfurt ausgehenden und bei weiterem Ausbau sich noch verschärfenden negativen Auswirkungen müssen hier nicht im Einzelnen aufgeführt werden; sie sind allgemein anerkannt, insbesondere was die Lebens- und Umweltqualität angeht. Eine Hinnahme dieser Schädigungen nur aus wirtschaftlichen Gründen wäre unverantwortlich. Daher bedarf es flankierender Kompensationsmaßnahmen aus Sicht der Landesplanung zur Verbesserung der Sozial- und Umweltverträglichkeit des Flughafen Frankfurt, die als Ziele im Landesentwicklungsplan zu verankern wären, wie die Festlegung eines sofortigen Nachtflugverbotes zwischen 22.00 und 6.00 Uhr, eines Start- und Landeverbotes für schadstoffreiches und lautes Fluggerät, die Sicherung von An- und Abflugkorridoren in siedlungsfreien Räumen, die Bemessung der Fluglärmbelastung nicht mehr nach dem sog. äquivalenten Dauerschallpegel, sondern nach der Zahl der Einzelschallereignisse und deren Intensität und eine Begrenzung eines fluglärmbedingten Siedlungsbeschränkungsbereich anhand eines Grenzwertes von höchstens 55 dB(A).

Abwägungsdefizite bezüglich ökologischer Belange

Dem Imagegewinn durch erhöhte Mobilität dank Flughafennähe steht inzwischen ein großer Imageverlust durch erhöhte Umweltbelastungen entgegen. Die Belastung des Umlandes, die der Flugverkehr durch Lärm, Abgase und Kondensation verursacht, hat sich im Lauf der Jahrzehnte zu einem krebstartigen Umweltschaden und Standortnachteil der südhessischen Region ausgewachsen. Der mit dem geplanten Ausbau einhergehende Schaden an Natur- und Landschaftspotentialen ist immens. So sollen mit dem geplanten Bau einer weiteren Landebahn mehrere 100 Hektar Bannwald vernichtet werden. Diese Wälder haben für die südhessische Region große Bedeutung und es ist nicht einzusehen, dass wegen weiterer Anlagen auf dem Flughafen immer wieder unter Bannschutz stehende Waldgebiete in Anspruch genommen werden.

Abwägungsdefizite bezüglich einer ökologisch orientierten Verkehrspolitik

Flugverkehr auf Strecken unter 1.000 km ist finanzpolitisch und verkehrspolitisch eine krasse Fehldisposition, die zu Lasten des zu Recht mit hohem Einsatz betriebenen ICE-Netzes geht. Die Verlagerung von Verkehr aus dem Luftraum auf die Schiene ist also auch wirtschaftspolitisch und nicht nur umweltpolitisch überfällig mit einer entsprechenden Einschränkung des Flugverkehrs auf Strecken unter 1.000 km. So waren z.B. 1997 rund 40% der Flugbewegungen Kurzstreckenflüge unter 600 km, darunter 23 % bis 400 km.

Der Frankfurter Flughafen verfügt über die beste Bahnanbindung aller Flughäfen in Europa. Damit besteht die Chance, durch höhere Flughafengebühren für innerdeutsche Flüge und durch eine Kapazitätsbegrenzung noch mehr Kurzstreckenflüge auf die Bahn zu verlagern, um frei werdende Flughafenkapazitäten zu nutzen, die einen weiteren Ausbau unnötig machen. Innerhalb einer derzeit 4-stündigen Bahnreise liegen 22% der Frankfurter Flugbewegungen, darunter auch Leipzig/Halle, Berlin, Brüssel, Amsterdam, Zürich. Und ab dem Fernbahnhof am Frankfurt Flughafen ergeben sich die folgenden Bahnreisezeiten von Frankfurt nach: Köln 0:58, Stuttgart 1:02, Basel 2:13, Hannover Messe 2:15, Brüssel 2:50, München 2:58, Amsterdam 3:33, London (via Eurostar) 5:30 Stunden. Zudem werden auch bedeutende europäischen Flughäfen wie London, Paris, Amsterdam, Berlin und Warschau wie Frankfurt einen Schnellbahnanschluss erhalten (Transeuropäische Netzplanung).

Die Passagiere werden aber nur dann die Bahn als Alternative zum Flug akzeptieren, wenn zumindest ein gleiches Preis-/Leistungsverhältnis geboten wird, insbesondere wenn die Gesamtreisezeit durch den Wechsel der Verkehrsmittel nicht verlängert wird. Entscheidend ist dabei die Gesamtreisezeit von Haus zu Haus und nicht die reine Flugzeit. Zusätzlich bringt die bereits begonnenen Eincheckmöglichkeiten mit durchgehender Gepäckbeförderung auf ausgewählten Bahnhöfen einen Komfortvorteil für Bahn-Zubringerreisen. Dabei bleibt es ein Wettbewerbsvorteil der Bahn, nach wie vor bis kurz vor Abreise ohne Buchung und Einchecken einsteigen zu können (mehr Flexibilität und Zeitersparnis). Zudem haben Bahninvestitionen gegenüber Luftverkehrsinvestitionen einen erheblich höheren Arbeitsplatzeffekt im Inland, da Herstellung, Streckenbau und Wartung im Inland erfolgen.