

12. August 2015

- **Zum Thema "Ausbaupartei" SPD: Klemm, Eichel, Schäfer-Gümbel**
- **Erneute Veröffentlichung des verschollenden Verkehrsbedarfsplans-II der Hessischen Landesregierung Oswald/Karry von 1972**
- **Rechtsbindungswille der Regierung Oswald/Karry 1972**
- **Absolutes Planungshindernis für die Nordwestbahn**

Der politisch skandalöse Wandel der hessischen Vor- und Nach-Ypsilanti-SPD zur heutigen "Ausbaupartei" wird umso deutlicher, wenn man sich die historischen Wurzeln näher anschaut. Der wieder aufgetauchte Verkehrsbedarfsplan-II läßt nicht nur die SPD schlecht aussehen. Was eigentlich schon 1972 als Rettung der Region vor Verlärmung gedacht war, ist zu deren schlimmstem Betrug ausgewachsen!

*Die SPD-geführte, sozialliberale Regierung Oswald/Karry hat schon im Jahre 1972 in einer Verordnung "Verkehrsbedarfsplan-II" landesplanerisch und rechtsverbindlich festgestellt, und damit vorgesorgt, dass ein weiterer Ausbau des Frankfurter Flughafens nach der Startbahn West unter allen Umständen unterbleibt. Dieser bis 2014 verschollene Teilplan wurde bislang weder von den Gerichten, der Politik, noch von der überörtlichen Presse auch nur zur Kenntnis genommen. Der Verkehrsbedarfsplan-II war ein Fachplan innerhalb des Hessischen Landesplans „Hessen ,80“, mit dem die infrastrukturellen Weichen Hessens für die kommenden Jahrzehnte gestellt wurden. Der SPD-Regierung Oswald war schon 1972 klar, dass der Frankfurter Flughafen im Stadtwald auch trotz der Inbetriebnahme der als „Kompomißlösung“ bezeichneten „Startbahn-18 West“ bis Mitte/ Ende der 1980er Jahre endgültig an die absolut raumverträgliche Kapazitätsgrenze stößt. Der Bau einer dritten Parallelbahn wurde 1972 ausdrücklich verworfen, da hierdurch eine „**unvertretbare Lärmbelästigung**“ in der Umgebung des Flughafens erzeugt würde. Derlei Skrupel hatte man später nicht mehr.*

*Es gab ein klares landesplanerisches und politisches Junktim zwischen der Genehmigung für den Bau der Startbahn-18 West und dem Planungsbeginn für ein Standortsuchverfahren des Ausweichflughafens „**Frankfurt-II**“.*

Doch dieses erste Flughafen-„Junktim“ wurde schon 1998 verraten. Ebenso das zweite Junktim „kein Ausbau ohne Nachflugverbot“ in 2007 gebrochen wurde.

*Ende der 1990er Jahre zündete der damalige hessische Verkehrsminister und heutige Fraport-Aufsichtsrat **Lothar Klemm (SPD!)** eine unglaubliche erste Nebelkerze, in dem er*

1997 behauptet¹, der Ausbauverzicht, ebenfalls und damit doppelt hinterlegt im PFB Startbahn-West, sei doch "nicht bindend". Zuvor hatte Lufthansavorstand J.Weber (1997-Biertisch) den Wunsch nach einem Flughafen ausbau geäußert. Da der erwartete Proteststurm gegen den Klemm-Vorstoß in der hessischen Bevölkerung wider Erwarten ausblieb, wurde der Ausbau im Nordwesten des Flughafens munter weitergeplant. Der Rest der Geschichte ist bekannt.

Das es aber für das Dogma Ausbauverzicht nicht nur die bekannte Quelle im PFB 23.03.1971 (Startbahn-West) gab, sondern dieser Verzicht direkt aus einer parallel erlassenen Verordnung „Verkehrsbedarfsplan-II“ von 1972 stammt, ließ der Verkehrsminister Klemm unerwähnt. Alle späteren Amtsnachfolger sind seinem Beispiel gefolgt.

Dies alles ist in der Tat nicht nur ein Wortbruch, es ist ein Verfassungsbruch, nachzulesen in der Verfassung des Landes Hessen von 1946.

Die BfU Eddersheim veröffentlicht hiermit auszugsweise den wichtigsten Inhalt des Verkehrsbedarfsplans-II von 1972, festgestellt von der Hessischen Landesregierung in 1972:

Verkehrsbedarfsplan-II (1972) als Fachplan innerhalb des Hessischen Landesplans Hessen'80

Seite 133, Kap.7.22 / 7.23, Herausgeber HMWVL Wiesbaden 1972

Historische Festlegungen der Hess. Landesregierung im Verkehrsbedarfsplan-II:

- **Startbahn-West war nur eine unbefriedigende Kompromißlösung**
- **Weitere Parallelbahn erzeugt „unvertretbare Lärmbelästigung“**
- **Entscheidung für Ausweichflughafen „Frankfurt-II“ fiel 1972**
- **Kapazitätsgrenze Frankfurter Flughafen trat Ende der 80er Jahre ein**
- **Eine weitere Vergrößerung (nach 18-West) schied schon damals aus**
- **Landesplanerisches Junktim zwischen 18-West und Frankfurt-II**

¹ Lothar Klemm IN: Die Zeit vom 27.09.2007, http://www.zeit.de/2007/40/Alles_nicht_bindend

7.22 Flughafen Frankfurt/Main

Die Hauptmaßnahme des beabsichtigten Ausbaues des Start- und Landebahnsystems stellt der Bau einer dritten Startbahn dar, der sogenannten Startbahn 18 West. Mit deren Inbetriebnahme wird sich – unter Instrumentenflugregeln – die Spitzenstundenkapazität des Flughafens von derzeit maximal 45 Bewegungen auf ca. 70 Bewegungen erhöhen. Unter betrieblichen Aspekten wäre es günstiger gewesen, diese Startbahn anders anzuordnen, nämlich als weitere Parallelbahn. Von derartigen Überlegungen hat man jedoch Abstand genommen, weil Flugzeuge, die eine solche Bahn benutzt hätten, eine unverfretbare Lärmbelastigung in der Umgebung des Flughafens hervorgerufen hätten. Aus Gründen der Lärminderung entschloß man sich zu der Kompromißlösung „Startbahn 18 West“. Dafür, daß auf dieser Startbahn nur in südlicher Richtung gestartet werden kann, sind nicht nur Gründe der Lärminderung maßgebend, sondern auch der Umstand, daß die für Flugbewegungen von und nach Norden erforderliche Hindernisfreiheit nicht gegeben ist. Die für den Ausbau des Start- und Landebahnsystems erforderliche Genehmigung (einschließlich der dritten Startbahn) wurde der Flughafen AG im August 1966 erteilt. Der Planfeststellungsbeschluß erging am 23. März 1971. Der Beschluß ist wegen anhängiger Verfahren vor dem Verwaltungsgericht bisher nicht rechtskräftig geworden. Die Kosten für den Ausbau des Startbahnsystems sind mit ca. 172 Mio DM veranschlagt.

7.23 Flughafen Frankfurt II

Auch nach erfolgtem Ausbau wird die Kapazität des Flughafens Frankfurt/M. zu einem Zeitpunkt, der nach der derzeitigen Entwicklung des Luftverkehrs in der zweiten Hälfte der 80er Jahre liegen dürfte, erschöpft sein. Da eine weitere Vergrößerung ausscheidet, stellt sich die Frage nach einem Flughafen Frankfurt II. Hierbei geht es nicht um einen zweiten Flughafen für Hessen, sondern um eine Erweiterung des Flughafens Frankfurt/M., die, zusammen mit dem jetzigen Flughafen, eine funktionelle und betriebliche Einheit bildet. Die Standortfrage sowie die Entfernung eines möglichen Flughafens Frankfurt II zum heutigen Flughafen werden daher neben raumordnerischen Überlegungen durch die betrieblichen Notwendigkeiten der Flughafen Frankfurt/Main Aktiengesellschaft bestimmt. Schwerpunkte können hierbei sein:

Fluggast-, Fracht- und Postverkehr, Charter-Touristik, Militär, Allgemeine Luftfahrt

Die Überlegungen zu Frankfurt II befinden sich in einem Anfangsstadium, in dem noch keine konkreten Vorstellungen bestehen. Eine Aussage ist im derzeitigen Zeitpunkt daher weder zum Standort noch zur Funktion eines Flughafens Frankfurt II möglich. Fest

steht lediglich, daß ein Frankfurt II nicht an die Stelle von Frankfurt I oder bestimmter Ausbaumaßnahmen in Frankfurt I treten könnte, sondern neben dem unveränderten Weiterbestehen von Frankfurt I betrieben werden müßte.

7.24 Flugplatzregion Rhein-Main

Bis zum erfolgten Ausbau des Flughafens Frankfurt/M. und gegebenenfalls bis zur Inbetriebnahme eines möglichen Flughafens Frankfurt II stellt sich das Problem, die steigende Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen im Rhein-Main-Gebiet mit den derzeitigen Bodeneinrichtungen für den Luftverkehr zu bedienen. Dies erfordert eine optimale Ausnutzung aller Flugbetriebsflächen, die dem Luftverkehr nach derzeitigem Stand zur Verfügung stehen. Zu diesem Zwecke ist eine funktionelle und möglicherweise, in einem zweiten Schritt, auch betriebliche Zusammenarbeit zwischen dem Flughafen Frankfurt/M. und den Verkehrslandeplätzen in seiner Umgebung, insbesondere Egelsbach, Bad Nauheim/Reichelsheim und möglicherweise auch des amerikanischen Flugplatzes Babenhausen anzustreben. Insbesondere Flüge der Allgemeinen Luftfahrt sollten auf diese Plätze verlegt werden. Der Großraum von Paris bietet hierfür ein Beispiel. Der erste Schritt ist mit der Bildung einer entsprechenden Planungsgruppe beim Minister für Wirtschaft und Technik gemacht worden.

Fazit:

Das Standortsuchverfahren für den 1972 grundsätzlich beschlossenen Bau des Ausweichflughafens „Frankfurt-II“ bzw. „Rhein/Main-II“ wurde Jahre später auf Betreiben des damaligen Bundesverkehrsministers Lauritz Lauritzen (SPD) abgeblasen. Der Verkehrsbedarfsplan-II verschwand daraufhin in den Landesarchiven.

Die Erinnerung an das verheimlichte „landesplanerische Junktim“ zwischen Bau der Startbahn-West und dem Bau des Flughafen Frankfurt-II geriet, wohl mit purer Absicht, in Vergessenheit. Dem Entgegenzuwirken, geschieht die heutige Veröffentlichung der BfU Eddersheim, Ein Ort, der wie kein zweiter Ort in Deutschland seit Jahrzehnten von dauerndem Ausbau und steigendem Fluglärm gequält, von den Gerichten verhöhnt und von der Politik ignoriert wird.

Eddersheim, der 12. August 2015

Der Vorstand

W. Schuster F. Wolf

B f U Eddersheim 1975 e.V.

www.bfu-eddersheim.de