

Europäische Kommission
Rue de la Loi 200
1049 Brüssel
Belgien

11. November 2003

Fax 0032 2 29 96 198
Env-pubs@cec.eu.int

BESCHWERDE
wegen Nichtbeachtung des Gemeinschaftsrechts

des Unterzeichners/der Unterzeichnerin - Beschwerdeführer -
g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, endvertreten durch das Land Hessen (Regierungspräsidium Darmstadt), Wilhelminenstraße 1 - 3, 64283 Darmstadt - Beschwerdegegnerin -

w e g e n

des Verstoßes der Landesplanerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 10.06.2002 im Raumordnungsverfahren zur Flughafenerweiterung Frankfurt Main gegen gemeinschaftsrechtliche Verpflichtungen der Mitgliedstaaten

Diese Beschwerde richtet sich gegen den Mitgliedsstaat Bundesrepublik Deutschland, der für das Verhalten des Landes Hessen, handelnd durch das Regierungspräsidium Darmstadt, rechtlich verantwortlich gemacht wird.

Die Beschwerdegegnerin hat in Mißachtung von Artikel 12 der EU "Seveso-Richtlinie" 82/1996 bei der landesplanerischen Beurteilung der Vorhabensvariante einer Landebahn Nordwest des Ausbaues des Flughafen Frankfurt/Main vom 11. Juni 2002 (Az. V 31.1 – 93 d 08/09 – E 43) nicht dafür gesorgt, dass das Ziel der Seveso-Richtlinie, schwere Unfälle durch die neue Landebahn des Luftverkehrs zu verhüten und ihre Folgen zu begrenzen, Berücksichtigung gefunden hat.

Die Beschwerde intendiert eine Vertragsverletzungsklage der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland, respektive das Land Hessen zum Europäischen Gerichtshof in Luxemburg und richtet sich gegen die Nichtberücksichtigung der Seveso-Richtlinie bei der Bewertung des Flughafenbaus in Frankfurt/Main mit den Erfordernissen der Verhütung schwerer Unfälle für Mensch und Umwelt.

Die Landesplanerische Beurteilung mit der positiven Bewertung der Nordwest-Variante durch das Regierungspräsidium Darmstadt vom 10.06.2002 verstößt gegen den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EGV) sowie gegen Art. 12 der Seveso Richtlinie 82/1996.

Begründung:

Die Verletzung von EU-Vorschriften ergibt sich im Einzelnen vor allem aus Folgendem:

1. Die Mitgliedstaaten sorgen nach Artikel 12 der "Seveso-Richtlinie" 82/1996 dafür, dass in ihren Politiken der Flächenausweisung oder Flächennutzung und/oder "anderen einschlägigen Politiken" das Ziel, schwere Unfälle in gefährlichen Industrieanlagen zu verhüten und ihre Folgen zu begrenzen, Berücksichtigung findet. Dazu haben die Mitgliedstaaten u.a. "neue Entwicklungen in der Nachbarschaft bestehender Betriebe wie beispielsweise Verkehrswege zu überwachen, wenn diese Maßnahmen das Risiko eines schweren Unfalls vergrößern oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmern können" (Art. 12 Abs. 1 der EU "Seveso-Richtlinie" 82/1996).
2. Die das Raumordnungsverfahren abschließende landesplanerische Beurteilung ist eine im Sinne von Artikel 12 der EU "Seveso-Richtlinie" einschlägige "Politik" der staatlichen Bewertung einer Flächennutzung. Denn durch das Raumordnungsverfahren wird festgestellt, ob eine raumbedeutsame Planung oder Maßnahme mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt (§ 13 Abs. 2 Satz 1 Landesplanungsgesetz des Landes Hessen, HLPG). Im Raumordnungsverfahren sind die raumbedeutsamen Auswirkungen der Änderung eines Flughafens auf Schäden für die menschliche Gesundheit und/ oder der Umwelt unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen (§ 13 Abs. 2 Satz 2 HLPG). Dazu sind im Raumordnungsverfahren die raumbedeutsamen Auswirkungen eines Flughafenausbaues u.a. auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft "zu ermitteln und zu bewerten" (§ 13 Abs. 3 Satz 1 HLPG). Zwar hat das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens gegenüber dem Träger des Flughafenausbauvorhabens und gegenüber dem einzelnen Bürger keine unmittelbare Rechtswirkung (§ 13 Abs. 7 HLPG). Gleichwohl ist das Raumordnungsverfahren eine "Politik" der staatlichen Bewertung einer Flächennutzung - hier für den Bau einer Landebahn eines Flughafens -, denn das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist von der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsbehörde des Landes Hessen bei der Entscheidung über den Antrag auf Planfeststellung "zu berücksichtigen" (§ 13 Abs. 6 Satz 1 HLPG). *Berücksichtigen* meint dabei mehr als zur Kenntnis nehmen und bewirkt faktisch eine auf eine Bindung zulaufende Fixierung der Entscheidung. Im übrigen ist das Raumordnungsverfahren ein klassisches Instrument der in Art. 12 der "Seveso-Richtlinie" abgesprochenen Steuerung der "Ansiedlung" raumbedeutsamer Projekte.
3. Die Beschwerdegegnerin hat in der landesplanerischen Beurteilung vom 11. Juni 2002 das Ziel der EU "Seveso-Richtlinie", schwere Unfälle u.a. durch Flugzeugabstürze in gefährlichen Industrieanlagen zu verhüten und ihre Folgen zu begrenzen, nicht berücksichtigt. Das räumt die Beschwerdegegnerin in der landesplanerischen Beurteilung offen ein, wenn sie dort zur "Auswirkungsprognose/Planungsfall Nordwestvariante" ausführt: *"Gerade bei der Variante Nordwest liegen in der nächsten Nähe Störfallbetriebe (z.B. Ticona) oder Gewerbegebiete (z.B. Caltex), wo sehr viele Menschen arbeiten oder arbeiten werden. In der Risikoanalyse (Anm.: des Flughafenbetreibers Fraport AG) fehlen diese Beschäftigten, die sich auch fast ständig in ihren Betrieben aufhalten. Es ist wahrscheinlich, dass die Risikowerte bei diesen Beschäftigten höher ausfallen als bei manchen Einwohnern in den untersuchten Zonen. Es fehlt somit ein gewichtiger Risikofaktor, der das Gesamtgebiet bzw. die Gesamtanalyse möglicherweise erheblich verändern kann. Die endgültige Beurteilung dieses Risikofaktors muss daher zunächst offen bleiben und im Planfeststellungsverfahren vorgenommen werden. ... Auch die Frage, inwieweit landende oder durchstartende Flugzeuge mit Sichtbehinderungen durch betriebliche Vorgänge auf dem Ticona-Gelände rechnen müssen (Dämpfe, Licht, Rauch, offenes Feuer durch Fackelanlage) und dadurch deren Sicherheit beeinträchtigt wird, konnte im Raumordnungsverfahren nicht abschließend geklärt werden."* (Landesplanerischen Beurteilung vom 11. Juni 2002 Ziff. 4.1.1.4.1.2.1 Seite 141)
4. Soweit die Beschwerdegegnerin in der landesplanerischen Beurteilung vom 11. Juni 2002 die Anlagensicherheit thematisiert, erkennt sie zutreffend eine "erhebliches Gefährdungspotential" (Seite 142) durch die in den Anlagen der Firmen Ticona (Chemiefabrik), Infraserb Höchst (Ethylenverdichterstation nebst Rohrleitungen) und DEA (Tanklager) vorhandenen gefährlichen Stoffe. Weiterhin erkennt die Beschwerdegegnerin beim Betrieb der geplanten Landebahn eine "hohe (und gegenüber dem Prognosenullfall um das 175fache ansteigende) Eintrittswahrscheinlichkeit" (S. 143) des Risikos eines Absturzes eines Flugzeuges auf diese Anlagen, die z.T. der Überwachung nach der Störfallverordnung unterliegen. Die Beschwerdegegnerin berücksichtigt aber diese Erkenntnisse erkennbar in der landesplanerischen Beurteilung nicht, sondern verschiebt diese Berücksichtigung mit der Forderung nach einer "vertiefenden Untersuchung" (S. 143) auf das nachfolgende luftverkehrsrechtliche Planfeststellungsverfahren.

5. Die Mitgliedstaaten haben weiter dafür zu sorgen, dass in ihrer "Politik der Flächenausweisung oder Flächennutzung und/oder anderen einschlägigen Politiken sowie den Verfahren für die Durchführung dieser Politiken" langfristig dem Erfordernis Rechnung getragen wird, dass zwischen den unter die EU "Seveso-Richtlinie" fallenden Betrieben einerseits und z.B. risikobehafteten Flugrouten ein "angemessener Abstand gewahrt bleibt" (Art. 12 Abs. 1 Satz 3 EU "Seveso-Richtlinie" 82/1996). Die Beschwerdegegnerin hat in der landesplanerischen Beurteilung vom 11. Juni 2002 für diesen angemessenen Abstand zwischen dem unter die EU "Seveso-Richtlinie" 82/1996 fallenden Betrieb der Fm Ticona AG, die Methanol und Formaldehyd in einer Menge von 100.000 to/a verarbeitet und Bortifluorid lagert, und der geplanten Landebahn Nordwest mit den aus ihrem Betrieb resultierenden Überflügen des Industriegeländes nicht gesorgt. Sie hat vielmehr im Wald der Stadt Kelsterbach den Standort für eine Landbahn des Flughafens Frankfurt/Main als mit den Belangen auch des Gesundheits- und Umweltschutzes verträglich bewertet, deren Nutzung zu 500 Überflügen des störfallgefährdeten Industriegeländes pro Kalendertag mit einer Überflughöhe von ca. 70 Metern führen würde.. Das ist inhaltlich das Gegenteil der Forderung der EU "Seveso-Richtlinie" 82/1996 nach einer Trennung von gefährlichen Industrieanlagen und Flugrouten mit hohen Absturzrisiken, einer Forderung, die im übrigen auch im deutschen Recht verankert ist (vgl. § 50 BImSchG).

Aufgrund der von der Beschwerdegegnerin erkannten "hohen Eintrittswahrscheinlichkeit" von Abstürzen der auf dem Weg zur geplanten Landebahn Nordwest die unter die EU "Seveso-Richtlinie" 82/1996 fallende Industrieanlage der Fm Ticona AG überfliegenden Flugzeuge widerspricht der Bau der Nordwest-Variante der nach der "Seveso-Richtlinie" gebotenen Unfallverhütung und dem Gebot der Trennung risikobehafteter Flächennutzungen.

Da die Landesplanerische Beurteilung aufgrund einer politisch motivierten Weisung der Landesregierung sowie in einer Überbewertung der wirtschaftlichen Belange der Flughafenbetreiberin gegenüber dem vorrangigen Belang der Unfallvermeidung den Vorrang gibt, verkennt das Regierungspräsidium Darmstadt die von der Europäischen Union bezweckte Verhütung schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen und die Begrenzung der Unfallfolgen für Mensch und Umwelt.

Die Beschwerdegegnerin handelt mit der landesplanerischen Beurteilung, als habe es die Unfälle von Bhopal, Mexiko City und Seveso nicht gegeben. Sie ignoriert damit die durch die Absturzrisiken gesteigerten Gefahren von gefährlichen Industrieanlagen für die bei der Fm. Ticona AG arbeitenden rund 1.000 Beschäftigten, die Anwohner in Kelsterbach, Raunheim und Flörsheim sowie die Umwelt.

Wegen der genannten Gemeinschaftsrechtsverstöße fordere ich die Kommission auf, ein Vertragsverletzungsverfahren nach Art. 226 EGV gegen die Bundesrepublik Deutschland einzuleiten. Die Kommission ist die Hüterin der Verträge nach Art. 211 EGV. Das Regierungspräsidium Darmstadt und damit das Land Hessen und damit die Bundesrepublik Deutschland haben in schwerwiegender und nachhaltiger Weise gegen Vorschriften der EU "Seveso-Richtlinie" 82/1996 verstoßen. Es handelt sich bei der geplanten Flughafenerweiterung um ein Vorhaben von bedeutenden Ausmaßen, was sich etwa an der Zahl von täglich 500 Überflügen belegt. Eine Duldung der im Rahmen des Raumordnungsverfahrens aufgetretenen Gemeinschaftsrechtsverletzungen würde eine erhebliche Vorbildfunktion für ähnliche Projekte in Deutschland und in anderen Mitgliedsstaaten haben. Die Akzeptanz der EU "Seveso-Richtlinie" würde hierdurch nachhaltig gemindert. Bei derartig schwerwiegenden Verstößen muss davon ausgegangen werden, dass sich das Ermessen der Kommission zur Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens zu einer Pflicht verdichtet.

Name :
 Vorname :
 Straße und Hausnummer :
 PLZ und Ort :

Unterschrift